OPTL

RAPPORT 2025

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



Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNEFP)

RAPPORT 2025 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique

Sommaire

Édito 5
Contexte économique général 6
Bilan 2025 des activités de la CPNEFP 8
Bilan 2025 des activités de l'OPTL 9
Champ d'application et d'observation 11
Entreprises et établissements 17
Effectifs 22
Zoom mobilités des exploitants 38
Rémunération 46
Démographie 55
Mouvements de main-d'œuvre 59
Intérim 65
Marché du travail 67
Santé au travail 75
Formation 79
Zoom pratiques de formation mobilisées par les entreprises du transport et de la logistique 101
Insertion professionnelle 105
Zoom digitalisation et nouvelles technologies 113
Prospective 119



Édito

L'année 2024 s'est déroulée dans un contexte économique ralenti, marqué par une croissance modérée malgré, d'après les chiffres de l'INSEE, une amélioration du pouvoir d'achat des ménages. Si les services ont soutenu l'activité, l'industrie et la construction ont connu un repli, traduisant un climat d'incertitude pour les entreprises.

Le transport routier a été directement concerné par ces évolutions. Après la dynamique illustrée par les Jeux Olympiques et Paralympiques, l'activité s'est stabilisée, dans un environnement où les coûts demeurent élevés et les marges contraintes. La hausse des défaillances d'entreprises souligne les fragilités du secteur, tandis que la transition énergétique et la transformation technologique imposent de nouveaux défis d'adaptation.

Dans ce contexte, la CPNEFP et l'OPTL poursuivent un travail essentiel d'observation et d'accompagnement des évolutions de l'emploi et des compétences. En 2025, la CPNEFP a consolidé son rôle central dans la définition des orientations emploi-formation de la Branche en confiant à l'OPTL le suivi des fiches ROME 4.0, le développement des certifications professionnelles, la relance du CQP « Conducteur Tourisme » et l'accompagnement de l'évolution des dispositifs européens de formation obligatoire. Les Journées Nationales de l'OPTL, organisées en juillet 2025, ont également constitué un temps fort pour les 130 acteurs de la formation et de l'emploi transport-logistique rassemblés autour d'un objectif commun : anticiper les mutations et renforcer la coopération entre les territoires. Ces rencontres ont nourri une dynamique collective fondée sur l'échange, la prospective et l'innovation.

Le présent rapport apporte un éclairage sur trois axes majeurs pour la Branche approfondis par l'OPTL. Le premier porte sur la mobilité professionnelle des exploitants, à partir de l'exploitation des données de la DSN. L'analyse met en lumière les flux de mobilité entre secteurs et métiers, les différences selon l'âge, ainsi que les dynamiques d'entrée, de sortie et d'évolution salariale au sein des principales familles professionnelles du transport routier et de la logistique. Le deuxième s'intéresse aux modalités de développement des compétences en entreprise, en examinant les pratiques de formation, le recours au tutorat ou à l'AFEST, et les modes d'évaluation mis en place. Enfin, un focus est consacré aux nouvelles technologies, à travers une enquête sur les équipements et solutions numériques déployés dans les entreprises (systèmes d'information, traçabilité, robotisation, intelligence artificielle) ainsi que sur les projets d'investissement à venir et leurs effets sur l'organisation du travail et les métiers.

Ces travaux traduisent la volonté partagée des partenaires sociaux d'anticiper les mutations du secteur et de favoriser la montée en compétences des salariés, dans un contexte où les transitions économiques, énergétiques et numériques redéfinissent les équilibres du transport et de la logistique. Ils renforcent ainsi le rôle de l'OPTL comme acteur clé du développement des compétences et de l'emploi durable dans la Branche.

Ainsi, malgré un environnement économique exigeant, la mobilisation collective des acteurs du transport et de la logistique se poursuit de manière soutenue.

Nos remerciements vont à l'AFT, à OPCO Mobilités et aux membres du COPIL OPTL pour leur appui constant et indispensable dans la conduite et la valorisation de ces travaux.

Bruno LEFEBVRE
Président

Michel CHALOT
Vice-Président

Contexte économique général

Ralentissement économique accompagné d'un renforcement du pouvoir d'achat

Selon l'Insee, l'année 2024 est marquée par un ralentissement de la croissance de l'économie française. Le PIB en volume progresse de +1,2 %, après +1,4 % en 2023, porté principalement par le commerce extérieur.

Les exportations se maintiennent à un niveau soutenu alors que les importations reculent, contribuant positivement à la croissance. Ainsi la balance commerciale s'améliore : le déficit extérieur se réduit à 9,6 milliards d'euros, son plus bas niveau depuis 2016.

La production de l'ensemble des branches progresse de +1,2 %, après +2,0 % en 2023. Les services marchands demeurent le principal moteur de l'économie (+2,1 %), soutenus par les activités d'information-communication et les services liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques. À l'inverse, l'industrie ralentit nettement (+0,3 %) et la construction se contracte (-1,8 %), en particulier dans le bâtiment.

La consommation des ménages repart à la hausse (+1,0 % après +0,6 %), portée par la décélération de l'inflation (+2,2 % en moyenne annuelle après +7,0 % en 2023) et l'amélioration du pouvoir d'achat (+2,6 %). Du côté des entreprises, le taux de marge des sociétés non financières recule légèrement à 32,2 %, tout en restant supérieur à son niveau d'avant la crise sanitaire.

En revanche, l'investissement total recule (-1,1 %).

Une activité ralentie et des coûts en hausse dans le transport routier en France

En 2024, l'activité du secteur des transports, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST), a connu une évolution contrastée. Après un net rebond en début d'année (+2,0 % au 1er trimestre), porté par le transport de voyageurs et de marchandises, la croissance de l'activité s'est progressivement ralentie au printemps et durant l'été, avant de repartir au dernier trimestre (+1,4 %). Le transport de voyageurs, mesuré en nombre de voyageurs-kilomètres, a progressé sur la première moitié de l'année avant de stagner, tandis que le fret, exprimé en tonnes-kilomètres, a enregistré deux trimestres consécutifs de baisse avant un redressement en fin d'année. Les autres services de transport, comme la logistique et l'entreposage, ont soutenu l'activité, enregistrant une croissance régulière comprise entre +0,7 % et +1,7 % sur l'année 2024.

L'activité intérieure des poids lourds immatriculés en France est restée stable en 2024, oscillant entre 41,8 et 42,5 milliards de tonnes-kilomètres selon les trimestres.

Sur le plan économique, entre octobre 2023 et octobre 2024, le coût du gazole a reculé mais demeure supérieur à son niveau d'avant 2022, tandis que l'inflation des autres postes de coûts reste soutenue, avec une hausse annuelle moyenne du coût d'exploitation des véhicules industriels hors carburant de + 5,5 %, tirée notamment par les augmentations du poste conducteur (+ 7,5 % les coûts salariaux), des coûts de structure (+ 5 %) ou de maintenance (+ 4 %) dans le Transport Routier de Marchandises (TRM). Les coûts du Transport Routier de Voyageurs (TRV), hors carburant, enregistrent une inflation moyenne annuelle de + 5,4% en 2024.

Selon l'Autorité de régulation des transports (ART), le transport routier de voyageurs par autocar librement organisé (SLO) poursuit sa croissance en 2024, porté par une forte demande et une offre dense sur l'ensemble du territoire. Depuis la libéralisation du secteur en 2015, plus de 100 millions de passagers ont été transportés, dont 17 % n'auraient pas voyagé autrement. Ce mode de transport, économique et à faible empreinte carbone, permet une réduction significative des émissions de CO_2 et contribue à la mobilité durable, tout en générant des recettes domestiques supérieures à un milliard d'euros et en maintenant en moyenne 2 200 emplois équivalents temps plein par an.



Enfin, le transport sanitaire connaît lui aussi une croissance soutenue, mais il fait face à des problématiques similaires. Selon l'Observatoire du Transport Sanitaire, le chiffre d'affaires progresse de +4,88 % avec une répartition stable : ambulance (58 %), VSL (23 %) et taxis (15 %). En revanche, le résultat net recule à 4 %, les frais de personnel représentent 67% du chiffre d'affaires, et l'excédent brut d'exploitation tombe à 11,25 %. La dette nette reste élevée (34,8 % des fonds propres) et les difficultés de recrutement persistent. Pour 2025, la croissance est estimée à +3 %, mais les résultats globaux pourraient diminuer de 35 à 40 % si les conditions économiques restent inchangées.

Décarbonation et transition énergétique du transport routier

La transition vers un transport routier moins carboné constitue un enjeu majeur. En 2024, l'Union européenne a fixé des objectifs ambitieux pour les véhicules utilitaires lourds : réduction de 45 % des émissions de CO_2 pour 2030-2034, 65 % pour 2035-2039 et 90 % à partir de 2040 par rapport à 2019. Ces objectifs stimulent le développement de camions zéro émission, principalement électriques à batterie et à hydrogène. Actuellement, 45 modèles de camions électriques à batterie sont disponibles sur le marché européen, tandis que les véhicules à hydrogène demeurent peu nombreux mais déjà en service sur certaines lignes.

L'adoption de ces technologies est freinée par leur coût élevé comparé au diesel. En 2024, les immatriculations de camions électriques atteignent 5 510 unités en Europe, en baisse de 6,6 % par rapport à 2023. L'ACEA souligne que, pour atteindre les objectifs, il sera nécessaire de développer un réseau dense de bornes de recharge, d'instaurer une tarification carbone efficace et de mettre en place des mesures favorisant le renouvellement des flottes et les investissements des transporteurs, même dans un contexte de coûts et de marges contraints.

Sources :

Les comptes de la Nation en 2024, Jean-Cyprien Héam, Benjamin Quévat (Insee), mai 2025

L'activité de transport rebondit au quatrième trimestre 2024 - Note de conjoncture, Datalab, avril 2025

Les coûts du TRV - Bilan 2024 et perspectives 2025, Comité National Routier, novembre 2024

Les coûts du TRM - Bilan 2024 et perspectives 2025, Comité National Routier, novembre 2024

La Commission se félicite de l'accord sur des objectifs ambitieux de l'UE visant à réduire les émissions de CO2 des nouveaux camions et autobus urbains, Commission européenne, janvier 2024

Bilan 2024 du transport routier européen, William Béguerie, décembre 2024

Observatoire du Transport Sanitaire, septembre 2025

Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2024, Juin 2025



Bilan 2025 des activités de la CPNEFP (Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle)

Par accords de branche des 13 décembre 2018 et 3 juillet 2019, les organisations patronales et syndicales de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport ont mis en place la Commission Paritaire Permanente de Négociation et d'Interprétation (CPPNI), obligation légale, ainsi qu'un financement du dialogue social de branche. Le secrétariat administratif de la CPPNI est confié à l'Union des Fédérations de Transport (UFT).

La CPNEFP est la structure de la CPPNI chargée de définir les orientations de la Branche en matière de formation et d'emploi et de mettre en œuvre lesdites orientations. La CPNEFP s'est substituée en 2020 à l'ancienne CPNE. La CPNEFP chapeaute l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (dénommé OPTL).

Dans ce cadre, les partenaires sociaux ont pris plusieurs décisions en 2025 :

- Mise à jour technique et suivi des fiches ROME 4.0 confiés à l'AFT, avec validation de 31 fiches déposées auprès de France Travail et création ou modification de 10 fiches supplémentaires.
- Travaux de certifications : lancement de groupes de travail pour finaliser les créations et adaptations de CQP.
- Organisation de la formation des membres du jury paritaire pour les certifications TPMR (transport de personnes à mobilité réduite) et CQP opérateur quai de messagerie.
- Transformation du CQP « Compagnons » en certification AFTRAL, avec engagement des partenaires à prendre en compte les demandes des Compagnons du Devoir.
- Relance du CQP « Conducteur Tourisme » avec mise en place de groupes de travail et réalisation d'enquêtes sur le besoin et l'opportunité.
- Validation des travaux interbranches sur le CQPI « opérateur/mécanicien » autocar et autobus et suivi des certifications en construction (TPMR, CQP opérateur quai de messagerie), ainsi que préparation de la campagne relative aux niveaux de prise en charge.
- Examen de la révision de la directive européenne « formation obligatoire », constat d'une dégradation du niveau de qualification des conducteurs (FIMO et FCO) et suivi du dossier au niveau de la CPNEFP, afin d'orienter les travaux sur l'ingénierie de formation et les certifications.





Bilan 2025 des activités de l'OPTL

(Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique)

Les travaux du comité de pilotage OPTL et des OPTL régionaux

Les travaux menés conjointement par le comité de pilotage national et les OPTL régionaux ont permis, en 2024, d'élaborer des estimations d'évolution de l'emploi salarié dans la Branche, fondées sur les données disponibles au premier semestre et les prévisions des partenaires sociaux. L'OPTL avait ainsi anticipé une progression de 0,4 % de l'emploi salarié, soit 810 847 salariés à fin 2024. Cette estimation s'est révélée très proche des chiffres définitifs : selon l'Urssaf Caisse nationale, les effectifs de la Branche ont effectivement augmenté de 0,6 %, atteignant 811 169 salariés à la fin de l'année 2024.

Le présent rapport annuel, et la conférence de presse au cours de laquelle il a été présenté, ont été préparés grâce à 6 réunions des membres de l'OPTL national en 2025.

Dans chacune des douze régions métropolitaines continentales, deux réunions des membres régionaux des OPTL se sont déroulées en 2025, en présentiel et/ou en visioconférence. Ces rencontres ont permis d'élaborer notamment les rapports régionaux OPTL. L'ensemble de ces rapports fait l'objet de présentations dans les territoires auprès des acteurs de l'emploi et de la formation.

Les Journées Nationales de l'OPTL

Les 2 et 3 juillet 2025 ont eu lieu les journées nationales OPTL. Ces journées ont réuni plus de 130 personnes, membres des OPTL nationaux et régionaux, sur le site d'AFTRAL au Tremblay-sur Mauldre.

Ce séminaire a permis de renforcer la dynamique collective de l'OPTL autour de plusieurs temps forts :

- Des sessions plénières animées par la présidence paritaire, Bruno Lefebvre et Michel Chalot, mettant en avant la place de l'OPTL dans l'écosystème de la formation.
- Des témoignages des organismes de formation de la branche (AFTRAL et Promotrans) sur l'évolution des politiques emploi-formation et leurs impacts sur les dispositifs de formation.
- Une conférence de Joël Ruiz, expert en politiques de formation et d'emploi et président de la commission de certification professionnelle de France Compétences, portant sur l'anticipation de l'obsolescence des compétences et la rénovation des diplômes.
- Des tables rondes thématiques consacrées aux enjeux du transport sanitaire et du transport de fonds et valeurs, réunissant plusieurs représentants de la profession.
- Des ateliers d'échanges participatifs, favorisant l'expression de tous les participants pour améliorer la performance et la visibilité de l'OPTL.

Ces journées, riches en échanges et en convivialité, ont permis à l'AFT et à OPCO Mobilités, en lien avec le comité de pilotage OPTL, de coanimer des ateliers pédagogiques dédiés à : l'interprétation des indicateurs du rapport OPTL, le partage de bonnes pratiques entre OPTL régionaux et la formulation de propositions pour de nouvelles études et enrichissements statistiques du rapport annuel.

L'AFT ET OPCO MOBILITÉS, DES PARTENAIRES FORTS DE L'OPTL

L'AFT :

- Réalise, grâce à ses délégations régionales, l'enquête annuelle auprès des établissements de la Branche
- Recueille des données auprès d'un grand nombre de fournisseurs : Urssaf, Ministères, France Travail, INSEE, OPCO Mobilités, CPNEFP, Klésia, Ellisphere, AFTRAL, Promotrans, CNAM, AGEFIPH, ANCESU…
- Exploite et analyse les résultats des enquêtes et statistiques recueillies (ajustement au champ conventionnel, déclinaison par région…)
- Produit et diffuse un ensemble de documents valorisant les analyses OPTL auprès des entreprises et d'un public institutionnel : synthèses régionales, sectorielles, rapports de situation comparée…
- Élabore et rédige, en lien avec les présidences paritaires régionales de l'OPTL, les rapports annuels régionaux OPTL
- Élabore et rédige, en lien avec le comité de pilotage OPTL et la présidence paritaire nationale, le rapport annuel national de l'OPTL
- Héberge, développe et met à jour le site Internet www.optl.fr
- Diffuse les rapports régionaux et national de l'OPTL
- Co-anime avec les présidences paritaires les réunions OPTL plénières et régionales
- Co-organise la conférence de presse annuelle OPTL avec OPCO Mobilités
- Assure le secrétariat des OPTL régionaux
- Héberge les OPTL régionaux.

OPCO Mobilités :

- Héberge l'OPTL national
- Communique les statistiques sur les formations de la Branche
- Contribue à la rédaction du rapport
- Assure le secrétariat de l'OPTL national
- Participe aux travaux des OPTL
- Finance les frais de conception, diffusion et promotion du rapport
- Prend en charge les frais annexes des OPTL.



Champ d'application et d'observation

Conformément aux objectifs généraux définis par les partenaires sociaux, la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNEFP) est chargée, notamment :

- d'établir et de tenir à jour les définitions des familles professionnelles qui regroupent les emplois de ces secteurs d'activité ;
- d'évaluer la répartition des postes de travail entre ces familles professionnelles ;
- de prévoir chaque année les évolutions du nombre d'emplois et de la demande de formation continue.

Le Comité paritaire de pilotage de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), créé par l'Accord du 25 novembre 2004 relatif à la formation professionnelle et à l'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport, mis en place sous l'égide de la CPNEFP, est chargé de préparer un bilan annuel de l'évolution qualitative et quantitative des emplois et des qualifications.

Les éléments d'information figurant dans cette brochure s'inscrivent dans le cadre de ce bilan annuel.

Son analyse doit permettre aux entreprises de mieux définir leur politique de formation, aux salariés de mieux élaborer leurs projets professionnels, aux membres de la CPNEFP de faire des recommandations sur les priorités de formation professionnelle.

En outre, dans chaque région administrative de métropole, un bilan annuel régional de même nature que celui préparé au niveau national est présenté par les représentations régionales de l'Observatoire national prospectif des métiers et des qualifications.







Le champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

Ce rapport concerne les entreprises du champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

Codes NAF de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (dans la nouvelle NAF REV-2)

Terminologie utilisée dans le présent document	
NAF REV. 2	*Intitulé du poste*
Transport routier de marchandises (TRM)	
49.41A	*Transports routiers de fret interurbains*
49.41B	*Transports routiers de fret de proximité*
53.20Z	*Autres activités de poste et de courrier*
80.10Z	*Activités de sécurité privée (*)*
Transport routier de voyageurs (TRV)	
49.39A	*Transports routiers réguliers de voyageurs*
49.39B	*Autres transports routiers de voyageurs*
Déménagement (DEM)	
49.42Z	*Déménagement*
Location (LOC)	
49.41C	*Location de camions avec chauffeur*
77.12Z	*Location et location-bail de camions (*)*
Auxiliaires de transport (AUX)	
52.29A	*Messagerie, fret express*
52.29B	*Affrètement et organisation des transports (*)*
Prestataires logistiques (PRL)	
52.10B	*Entreposage et stockage non frigorifique (*) (**)*
Transport sanitaire (TRS)	
86.90A	*Ambulances*

(*) Ces codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la Convention collective 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.

(**) Depuis le 1er février 2005, sont entrées dans le champ de cette même convention collective certaines activités logistiques identifiées par référence au code 52.10B de l'Entreposage non frigorifique.

Le rapport emploie à plusieurs reprises l'expression **« activité Marchandises »** pour désigner le regroupement des secteurs transport routier de marchandises (TRM), qui inclut notamment le transport de fonds et valeurs (TFV), déménagement (DEM), activités auxiliaires (AUX), loueurs (LOC) et prestataires logistiques (PRL), ainsi que l'expression **« transport routier de personnes »** qui recouvre le transport routier de voyageurs (TRV) et le transport sanitaire (TRS).



Les outils statistiques dédiés de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL)

Une exploitation très complète des statistiques disponibles relatives à l'emploi et à la formation dans la Branche

Des données sont recueillies chaque année auprès d'un grand nombre d'organisations publiques et privées : Ministère des Transports, Ministère de l'Éducation nationale, Ministère du Travail, de la Santé, Urssaf Caisse Nationale, France Travail, INSEE, DARES, Ellisphere (Entreprise d'ingénierie et études techniques), OPCO Mobilités, FONGECFA-Transport, AGECFA-Voyageurs, AFT, AFTRAL, Promotrans, EST, CPNEFP, Klesia, AGEFIPH, Caisse Nationale d'Assurance Maladie, Comité National Routier, ANCESU, Prism'emploi.

Une enquête annuelle auprès d'un échantillon représentatif d'établissements de la Branche

En complément des sources statistiques publiques, une enquête annuelle, réalisée depuis 1990 par les délégations régionales de l'AFT, permet d'avoir une meilleure approche des spécificités de l'emploi dans la Branche.

La méthode d'échantillonnage repose sur des quotas par région, taille d'établissement et secteur d'activité. Pour le présent bilan, 1 972 questionnaires recueillis en 2025 auprès d'autant d'établissements ont été exploités, représentant 83 798 salariés. La statistique Urssaf Caisse nationale (anciennement Agence centrale des organismes de sécurité sociale - Acoss) ajustée au champ conventionnel sert cette année de pierre angulaire au calcul des pondérations statistiques pour redresser les données. L'enquête porte ainsi sur 4,8 % des établissements et 10,3 % des salariés de la Branche.

Cette enquête permet à la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNEFP) de présenter des informations chiffrées au plan national et régional par l'élaboration de Tableaux de bord régionaux de l'emploi et de la formation professionnelle. La Profession dispose ainsi d'un outil de connaissance, de dialogue et d'action en matière d'emploi, de qualification et de formation dont la fiabilité est démontrée chaque année.

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

Une ventilation des effectifs selon une nomenclature des emplois propre à la Branche

Les données d'enquête permettent notamment la ventilation des effectifs en familles professionnelles selon une nomenclature des emplois spécifique à la Branche.

Une famille professionnelle est constituée par l'ensemble des emplois qui correspondent à une même finalité et à une même technicité professionnelle, quel que soit le niveau de compétence dans cette technicité. C'est l'ensemble des emplois liés à l'exercice d'une activité de l'entreprise ou à un domaine de l'administration de l'entreprise ; c'est l'espace naturel dans lequel évoluent habituellement les salariés et à l'intérieur duquel se produit l'évolution la plus fréquente de carrière.

Remerciements

Le présent document a été élaboré grâce aux informations recueillies et exploitées par l'AFT qui a également proposé une rédaction pour ce rapport. Les rapports régionaux OPTL sont pour leur part élaborés et diffusés par les délégations régionales de l'AFT, en lien avec les membres des OPTL régionaux et plus particulièrement leur présidence paritaire. OPCO Mobilités a financé la conception graphique et l'impression du rapport national OPTL. Son élaboration a fait l'objet d'un suivi attentif par les membres du comité de pilotage OPTL. L'ensemble des structures paritaires de la formation professionnelle des transports routiers et activités auxiliaires y sont associées : CPNEFP, OPCO Mobilités, fédérations patronales, organisations salariales. Que tous ceux qui ont pris part à ces travaux en soient remerciés.

Les familles professionnelles de la Branche

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



Méthodologie de l'édition 2025

Ajustement au champ de la CCNTR

Quatre codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport (CCNTR).

- **80.10Z – Activités de sécurité privée :** ce code comprend les sous-activités de gardiennage et d'enquêtes et sécurité qui n'appartiennent pas au champ de la Convention collective, que seule la sous-activité de transports de fonds et de valeurs intéresse ;
- **77.12Z – Location et location-bail de camions :** la location et location-bail de véhicules de loisirs, incluse dans ce code d'activité, est hors champ de la Convention collective ;
- **52.29B – Affrètement et organisation des transports :** les activités spécifiques d'auxiliaires de transport maritime, aérien, ainsi que les autres auxiliaires des transports sont également hors champ de la Convention collective ;
- **52.10B – Entreposage et stockage non frigorifique :** appartiennent au champ de la convention collective les établissements dont l'activité d'entreposage non frigorifique est exercée à titre principal, et qui interviennent pour le compte de tiers (les marchandises n'appartiennent jamais à l'entreprise d'entreposage).

Pour ces codes d'activité, l'appréciation du nombre d'établissements et de salariés relevant du champ de la Convention collective s'effectue donc sur la base d'un ajustement apporté aux statistiques publiques d'emploi.

À l'occasion de l'entrée en vigueur de la nouvelle nomenclature d'activité de l'INSEE (NAF rév. 2), l'Observatoire a décidé en 2010 d'actualiser les coefficients d'ajustement des codes NAF 52.10B, 52.29B, 77.12Z par la voie d'une enquête téléphonique destinée à apprécier la part des établissements et des salariés de ces codes NAF qui relèvent de la Convention collective Nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport. Ce sont ces coefficients qui sont depuis lors appliqués aux statistiques publiques pour ramener les chiffres au périmètre conventionnel.

Concernant le 80.10Z, les coefficients d'ajustement sont revus périodiquement à partir de ré-évaluations de l'effectif salarié national des transporteurs de fonds et de valeurs. La dernière mise à jour a été réalisée en 2021 avec le concours des organisations professionnelles membres de l'OPTL.

« Calage » des données d'enquête sur les statistiques Urssaf Caisse nationale

Les enquêtes régionales sont redressées sur la base des statistiques de l'Urssaf Caisse nationale. Les réponses de l'échantillon enquêté, sélectionné selon la méthode des quotas, sont extrapolées à l'ensemble de la population étudiée afin d'assurer la représentativité des résultats.

Les séries statistiques des années antérieures ont, par ailleurs, fait l'objet d'actualisations par l'Urssaf Caisse nationale.

L'ensemble des séries utilisées a donc été actualisé et rétropolé pour garantir la cohérence des données sur toute la période étudiée. En conséquence, les statistiques publiées ne sont pas directement comparables avec celles des éditions précédentes.

La part des conducteurs routiers de la Branche professionnelle parmi l'effectif en conduite de l'ensemble de l'économie

L'exploitation des Données Sociales Nominatives (DSN) 2022 permet d'identifier le nombre de conducteurs, repérés par des Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS), par secteur d'activité.

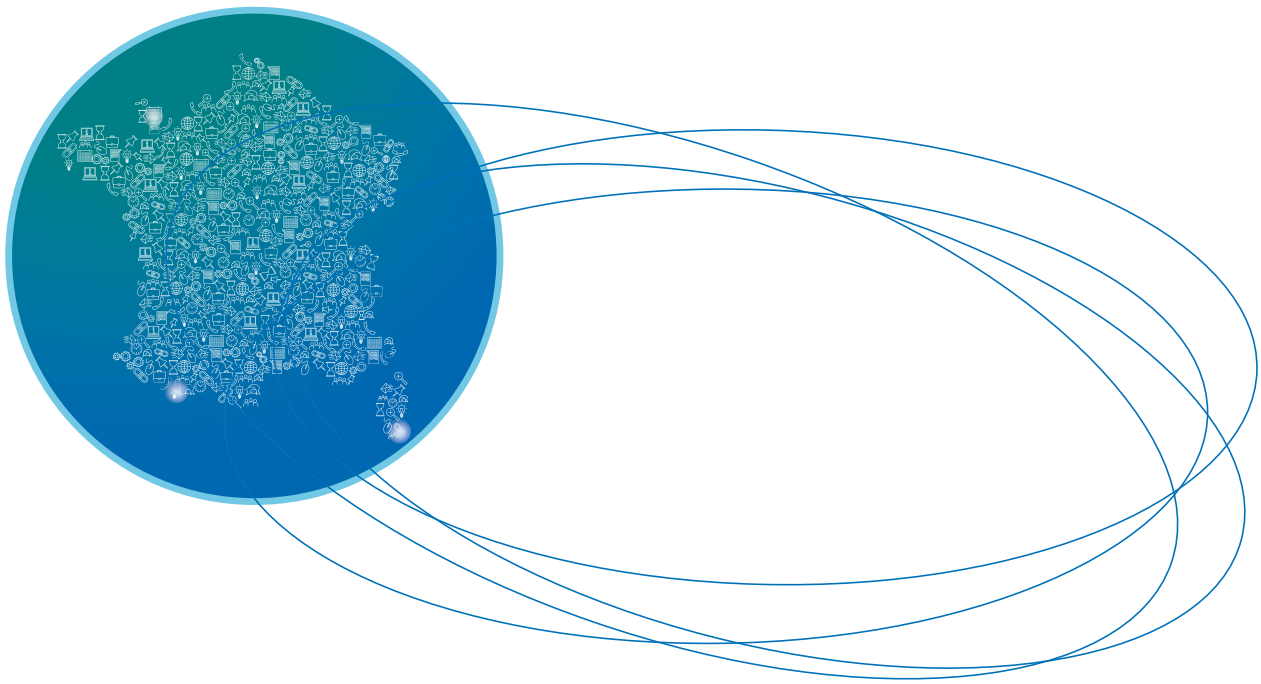
Pour la conduite de véhicules de transport routier de marchandises, les PCS à considérer sont :

- 641a Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)
- 643a Conducteurs livreurs, coursiers (salariés)

Pour la conduite de véhicules de transport de personnes :

- 641b Conducteurs de véhicule routier de transport en commun (salariés)
- 526e Ambulanciers (salariés)

Au niveau national, on met en évidence que 53 % des emplois de conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises sont exercés dans la Branche des transports routiers (au sens de la convention collective), qui concentre une majorité des conducteurs de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui. En effet, la Branche concentre 69% des conducteurs routiers et grands routiers et 33% des conducteurs livreurs. 56% des conducteurs de véhicules routiers de transport en commun relèvent de la Branche tandis que 43% exercent dans le transport urbain. La Branche rassemble quasiment l'ensemble des conducteurs de véhicules de transport sanitaire (92%) : les autres sont principalement des agents de la fonction publique (hôpitaux, SDIS, SMUR...).



Entreprises et établissements

Une entreprise est constituée d'autant d'établissements qu'il y a de lieux différents où elle exerce son activité. Selon les définitions de l'INSEE, une entreprise est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché. Il existe deux grandes catégories (ou familles) :

- L'entreprise individuelle qui ne possède pas de personnalité juridique distincte de celle de son exploitant (commerçant, artisan, profession libérale) ;
- L'entreprise dite personne morale : société anonyme (SA), société à responsabilité limitée (SARL).

Un établissement est une unité d'exploitation ou de production localisée géographiquement, individualisée, mais dépendant juridiquement d'une entreprise. C'est le lieu où est effectivement exercée l'activité (magasin, atelier).

Entreprises sans salarié au 31 décembre (ou dont l'effectif est inconnu)

	2020	2021	2022
TRM	70 009	103 751	82 990
TRM sans 5320Z	9 687	13 206	14 583
TRV	839	1 469	1 552
DEM	346	702	751
LOC	214	635	662
AUX	367	1 268	1 329
PRL	452	469	498
TRS	581	553	567
Total sans 5320Z	**12 485**	**18 302**	**19 942**
Total	**72 807**	**108 847**	**88 349**

Source : INSEE - SIDE 2025

Après la forte hausse du nombre d'entreprises sans salarié de 49 % en 2021, on observe en 2022 un recul de 19 % du nombre de ces entreprises dans la Branche (soit près de 20 500 entreprises de moins). Cette importante baisse s'explique essentiellement par l'activité 5320Z « Autres activités de poste et de courrier » qui concentre les services de livraisons à domicile. En décomptant cette activité du total de la Branche, la tendance s'inverse : le nombre d'entreprises sans salarié augmente de 9 % en 2022. Par ailleurs, tous les secteurs (hors 5320Z) voient ce nombre augmenter en 2022.

Établissements sans salarié au 31 décembre

	2020	2021	2022
TRM	73 930	108 456	87 306
TRM sans 5320Z	11 764	15 642	17 015
TRV	1 502	1 720	1 778
DEM	453	850	887
LOC	843	701	783
AUX	382	1 775	1 905
PRL	682	685	704
TRS	875	887	907
Total sans 5320Z	**16 501**	**22 260**	**23 979**
Total	**78 667**	**115 074**	**94 270**

Source : INSEE - SIDE 2025

Le même constat s'applique aux établissements sans salarié. À l'échelle de la Branche, on observe une baisse de ceux-ci de 18 %, biaisée par l'activité 5320Z. En effet, tous les autres secteurs de la Branche (hors 5320Z) enregistrent une hausse du nombre d'établissements sans salarié, y compris le TRM sans le 5320Z où ce nombre progresse de 9 %. Au total, la Branche (hors 5320Z) affiche une augmentation de 8 %.

Entreprises avec salariés au 31 décembre

	2020	2021	2022
TRM	19 462	23 002	23 309
TRV	1 809	2 142	2 132
DEM	1 176	1 232	1 236
LOC	725	842	849
AUX	2 216	2 564	2 554
PRL	677	674	678
TRS	4 618	4 365	4 333
Total	**30 683**	**34 822**	**35 091**

Source : INSEE - SIDE 2025

Concernant le nombre des entreprises avec salariés, on constate une légère hausse de 1 % dans la Branche en 2022, après la forte progression de 14 % constatée l'année précédente. Les variations par secteur d'activité sont assez marginales et ne dépassent presque pas le pourcent (de -0,7 % en TRS à +1,3 % en TRM).



Établissements avec salariés au 31 décembre

	2014	2018	2022	2023	2024
TRM	21 634	22 323	25 668	25 472	25 306
TRV	3 251	2 902	2 711	2 687	2 624
DEM	1 338	1 300	1 358	1 281	1 219
LOC	1 180	1 160	1 121	1 093	1 065
AUX	4 446	4 471	4 697	4 711	4 665
PRL	1 242	1 470	1 604	1 643	1 673
TRS	5 085	4 964	4 847	4 810	4 794
Total	**38 177**	**38 589**	**42 006**	**41 697**	**41 345**

Source : Urssaf Caisse nationale 2025

La baisse du nombre d'établissements avec salariés se poursuit en 2024. Après un recul de 0,8 % en 2023, une nouvelle baisse de 0,8 % est observée en 2024 et concerne tous les secteurs d'activité hormis les prestataires logistique qui voient ce nombre augmenter de 1,8 %. La diminution la plus marquée est dans le secteur du déménagement qui connait une baisse de son nombre d'établissements avec salariés de près de 5%.

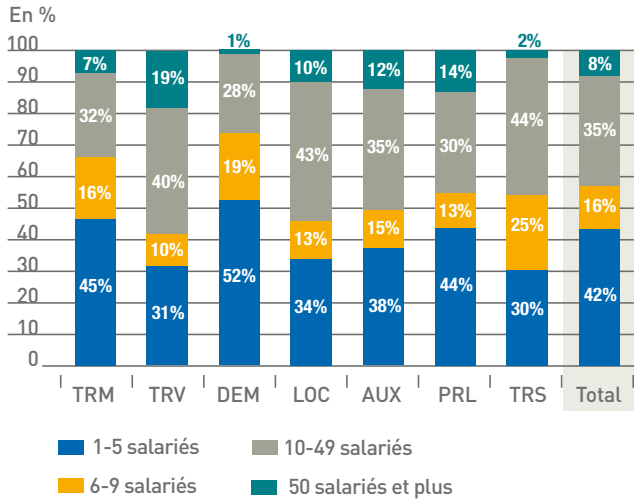
Créations d'établissements en 2024 et évolution en %

	2024			Évolution 2023/2024		
	Sans salarié	Avec salariés	Total	Sans salarié	Avec salariés	Total
TRM	85 798	598	86 396	27 %	3 %	27 %
TRM sans 5320Z	14 440	481	14 921	39 %	-1 %	37 %
TRV	619	25	644	-15 %	-31 %	-16 %
DEM	389	12	401	4 %	-50 %	1 %
LOC	157	9	166	3 %	-25 %	1 %
AUX	710	134	844	6 %	-22 %	0 %
PRL	719	172	891	9 %	48 %	15 %
TRS	828	37	865	-2 %	-3 %	-2 %
Total sans 5320Z	**17 862**	**870**	**18 732**	**29 %**	**-2 %**	**27 %**
Total	**89 220**	**987**	**90 207**	**26 %**	**1 %**	**25 %**

Source : INSEE - SIDE 2025

Dans la Branche, en 2024, on observe une augmentation du volume des créations d'établissements de 25 %. Cette hausse est fortement imputable au transport routier de marchandises qui, en plus de concentrer 96 % des créations d'établissements de la Branche, connaît une croissance de celles-ci de 27 % en un an. On remarque notamment une forte hausse des créations d'établissements sans salarié dans la Branche (+26 % soit plus de 18 000 créations supplémentaires) par rapport aux créations d'établissements avec salariés (+1 %), qui est fortement imputable au transport routier de marchandises qui connaît une hausse des créations d'établissements sans salarié de 27 % et de 39 % sans le NAF 5320Z. Le transport de personnes observe une baisse des créations d'établissements (-16 % pour le TRV et -2 % pour le TRS) et les deux secteurs le composant sont les seuls à avoir des baisses de créations d'établissements sans salarié.

Répartition des établissements par secteur et taille



Dans la Branche, la structure de taille des établissements reste très majoritairement concentrée sur les plus petites unités : plus de la moitié emploient moins de 10 salariés, et 42 % 5 salariés ou moins. Le déménagement se distingue nettement avec 71 % de ses établissements relevant de cette tranche de moins de 10 salariés. À l'inverse, plusieurs secteurs présentent une part importante d'établissements de taille intermédiaire (10 à 49 salariés). C'est le cas du transport de voyageurs (40 %), de la location (43 %) et du transport sanitaire (44 %), qui regroupent chacun plus de 40 % d'établissements dans cette catégorie.

Source: INSEE et Urssaf Caisse Nationale 2025
Données ajustées au champ conventionnel

Fermeture d'entreprises en 2024 et évolution en %

	Nombre				Évolution 2023/2024		
	Sans salarié	Avec salariés	NC	Total	Sans salarié	Avec salariés	Total
TRM	4 100	2 412	46 185	52 697	10 %	23 %	29 %
TRM sans 5320Z	1 002	2 328	3 359	6 689	10 %	23 %	20 %
TRV	138	122	163	423	5 %	-11 %	-13 %
DEM	67	1819	109	295	-79 %	23 %	16 %
LOC	31	55	51	136	-79 %	-62 %	-40 %
AUX	69	164	192	425	-17 %	27 %	-2 %
PRL	14	36	30	80	-12 %	19 %	17 %
TRS	46	138	1 369	1 553	18 %	20 %	647 %
Total sans 5320Z	**1 367**	**2 962**	**5 273**	**9 602**	**-1 %**	**22 %**	**33 %**
Total	**4 465**	**3 046**	**48 099**	**55 610**	**7 %**	**22 %**	**31 %**

Source : Ellisphere 2025
NC : Non Communiqué
Données ajustées au champ conventionnel
Nota bene : la colonne « NC », pour « Non Communiqué », indique le nombre d'entreprises défaillantes dont on ignore si elles ont ou non des salariés.

Les fermetures d'entreprises sont constituées des cessations d'activité, des liquidations judiciaires et des redressements judiciaires. En 2024, la Branche enregistre une hausse de 31 % du nombre de fermetures d'entreprises, pour atteindre plus de 55 000 entreprises fermées. Elles sont notamment en hausse pour les entreprises avec salariés (+22 %). Le transport routier de marchandises regroupe 95 % des fermetures, notamment l'activité 5320Z « Autres activités de postes et de courrier » qui en compte 83 % (46 008 défaillances). Hormis le transport routier de voyageurs et la location, tous les secteurs d'activité sont concernés par une hausse des fermetures, notamment le transport sanitaire où la forte hausse s'explique principalement par une démarche antifraude engagée par les entreprises du secteur.



Défaillances d'entreprises par cause

	Sans salarié	Avec salariés	NC	Total
Part des liquidations judiciaires en %				
En 2023	3 %	35 %	1 %	3 %
En 2024	4%	41 %	1 %	3 %
Part des redressements judiciaires en %				
En 2023	1 %	16 %	0 %	1 %
En 2024	1 %	16 %	0 %	1 %

Source : Ellisphere 2025
NC : Non Communiqué
Données ajustées au champ conventionnel

Les défaillances d'entreprises ne représentent que 4 % des fermetures d'entreprises dans la Branche et sont ultra minoritaires (respectivement 3 % et 1 %).

On recense en revanche davantage de liquidations judiciaires (1 714 soit +38 %) et de redressements judiciaires (610 soit +24 %) en 2024.

Nombre de salariés concernés par les redressements et liquidations judiciaires

	Liquidation judiciaire			Redressement judiciaire		
	2023	2024	Évolution	2023	2024	Évolution
TRM	5 741	8 262	44 %	4 921	6 100	24 %
TRV	314	181	-42 %	362	553	53 %
DEM	153	288	88 %	138	140	1 %
LOC	95	339	259 %	200	193	-3 %
AUX	372	564	52 %	159	1 560	879 %
PRL	70	65	-8 %	17	101	498 %
TRS	137	172	26 %	373	317	15 %
Total	**6 882**	**9 871**	**43 %**	**6 170**	**8 964**	**45 %**

Source : Ellisphere 2025
Données ajustées au champ conventionnel

En parallèle, on observe des hausses importantes du nombre de salariés concernés par les liquidations judiciaires (+43 %) et par les redressements judiciaires (+45 %) ce qui représente respectivement 9 871 et 8 964 salariés. En transport routier de marchandises, le nombre de salariés concernés par des liquidations judiciaires augmente davantage (+44 %) que celui des redressements judiciaires (+24 %). Concernant l'explosion du nombre de salariés impactés par les redressements judiciaires dans le secteur des auxiliaires de transport, elle fait suite principalement à la mise en redressement judiciaire de deux entités ayant un effectif important, plus de 1 100 salariés à elles deux.

Effectifs

811 169 salariés dans la Branche au 31 décembre 2024

Répartition des salariés par secteur d'activité détaillé au 31.12.2024

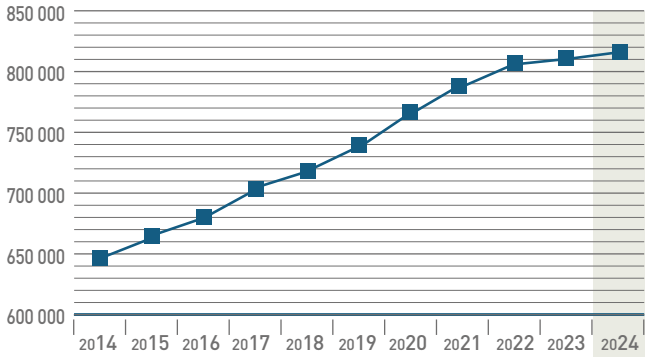
NAF REV-2	Total	%
Transport routier de marchandises (TRM)		
49.41A	222 945	27,5 %
49.41B	180 556	22,3 %
80.10Z	10 088	1,2 %
53.20Z	10 556	1,3 %
Total	**424 145**	**52,3 %**
Transport routier de voyageurs (TRV)		
49.39A	75 779	9,3 %
49.39B	31 229	3,8 %
Total	**107 008**	**13,2 %**
Déménagement (DEM)		
49.42Z	10 241	1,3 %
Total	**10 241**	**1,3 %**
Location (LOC)		
49.41C	19 265	2,4 %
77.12Z	5 857	0,7 %
Total	**25 122**	**3,1 %**
Auxiliaires de transport (AUX)		
52.29A	38 051	4,7 %
52.29B	80 131	9,9 %
Total	**118 182**	**14,6 %**
Prestataires logistiques (PRL)		
52.10B	59 293	7,3 %
Total	**59 293**	**7,3 %**
Transport sanitaire (TRS)		
86.90A	67 178	8,3 %
Total	**67 178**	**8,3 %**
Ensemble des activités		
Total	**811 169**	**100,0 %**

Source : Urssaf Caisse nationale, 2025
Données ajustées au champ conventionnel



L'effectif salarié a augmenté de 0,6% en 2024

Évolution des effectifs d'emploi au 31 décembre



Source : Urssaf Caisse nationale, 2025
Données ajustées au champ conventionnel

En 2024, plus de 5 000 emplois ont été créés dans la Branche des Transports routiers et activités auxiliaires du transport. Les effectifs atteignent ainsi 811 169 salariés au 31 décembre 2024, soit une hausse de +0,6 % sur un an.

Cette progression marque une légère reprise par rapport à 2023 (+0,3 %), mais le rythme de croissance demeure nettement inférieur à celui observé les périodes précédentes (+4,2% en 2021, +1,5 % en 2022). Depuis 2022, la Branche connaît donc un ralentissement de la dynamique d'emploi, tendance qui reste cohérente avec celle observée dans l'ensemble de l'économie, où le nombre de salariés a enregistré une évolution de 0,13% en 2024, après +0,48 % en 2023.

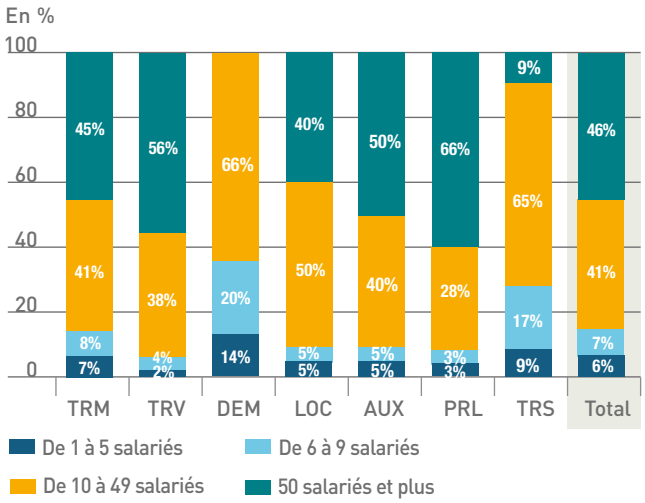
Effectifs et évolutions par secteur d'activité au 31 décembre 2024

Activités	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Total
2023	424 075	104 931	11 172	25 632	117 883	56 667	65 743	806 103
2024	424 145	107 008	10 241	25 122	118 182	59 293	67 178	811 169
Variation des effectifs en 2024	70	2 077	-931	-509	299	2 626	1 435	5 066
Taux d'évolution en 2024	0,0 %	2,0 %	-8,3 %	-2,0 %	0,3 %	4,6 %	2,2 %	0,6 %
Taux d'évolution en 2023	-0,5 %	3,7 %	-4,5 %	-0,9 %	0,3 %	0,1 %	2,2 %	0,3 %

Source : Urssaf Caisse nationale, 2025
Données ajustées au champ conventionnel

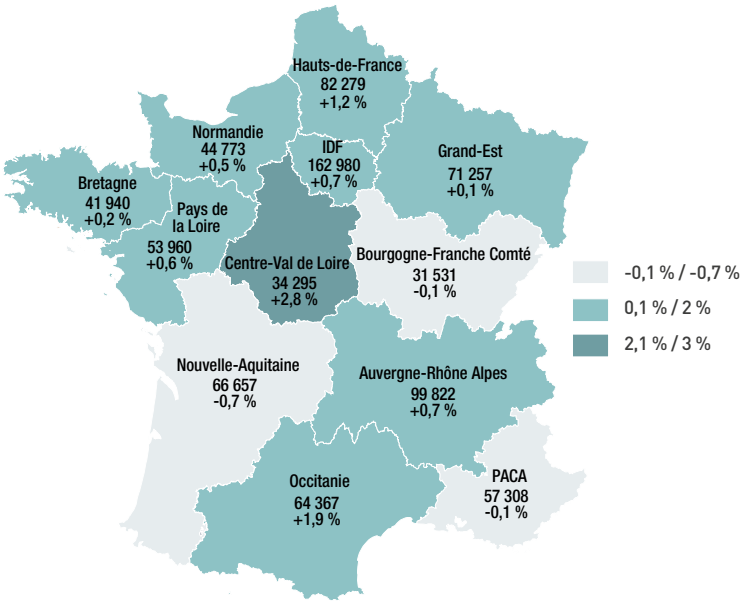
Les secteurs des Prestataires logistiques (+4,6 %), du Transport sanitaire (+2,2 %) et du Transport routier de voyageurs (+2,0 %) enregistrent une progression de leurs effectifs. À lui seul, le secteur des Prestataires logistiques concentre près de la moitié des créations d'emplois (+2 626 salariés). À l'inverse, les secteurs du Déménagement et de la Location voient leurs effectifs reculer, respectivement de -8,3 % et -2,0 %. Le Transport routier de marchandises se stabilise, après un léger repli de -0,5 % observé en 2023.

Répartition des effectifs par secteur et taille d'établissement



Source : INSEE 2021 et Urssaf Caisse nationale, 2025

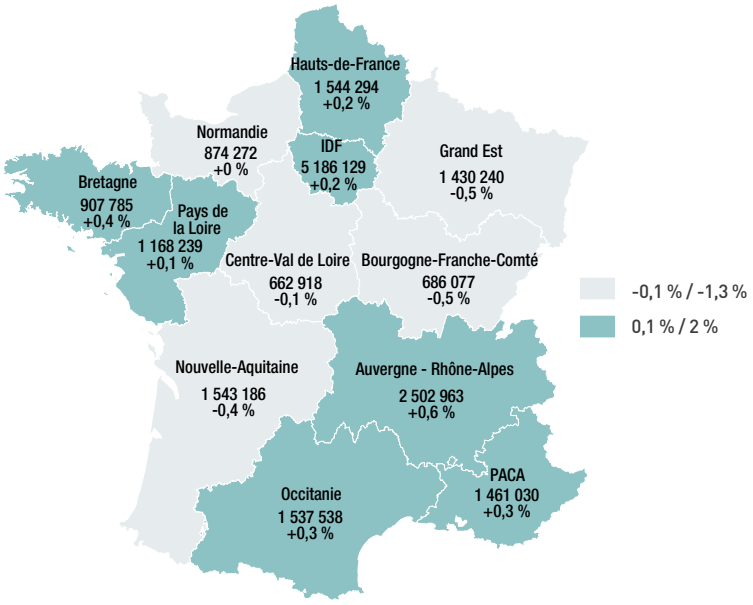
Répartition de l'emploi salarié de la Branche par région et évolution en 2024



En 2024, les régions les plus dynamiques en matière d'emploi dans le transport et la logistique sont le Centre-Val de Loire (+2,8 %) et l'Occitanie (+1,9 %). À l'inverse, trois régions enregistrent un léger recul des effectifs salariés : Bourgogne–Franche-Comté (-0,1 %), Nouvelle-Aquitaine (-0,7 %) et Provence–Alpes–Côte d'Azur (-0,1 %).

Source : Urssaf Caisse nationale 2025
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition de l'emploi salarié dans l'ensemble du secteur privé par région et évolution en 2024



En 2024, l'Île-de-France domine l'emploi salarié du secteur privé avec plus de 5,1 millions de salariés, suivie par Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. L'évolution par rapport à 2023 reste contrastée : les effectifs progressent notamment en Auvergne-Rhône-Alpes (+0,56 %) et en Provence-Alpes-Côte d'Azur (+0,32 %), tandis qu'ils reculent en Grand Est (–0,49 %) et en Nouvelle-Aquitaine (–0,40 %)

Source : Urssaf Caisse nationale, 2025
Données ajustées au champ conventionnel

Répartition de l'emploi salarié pour la Branche et total du secteur privé en 2024

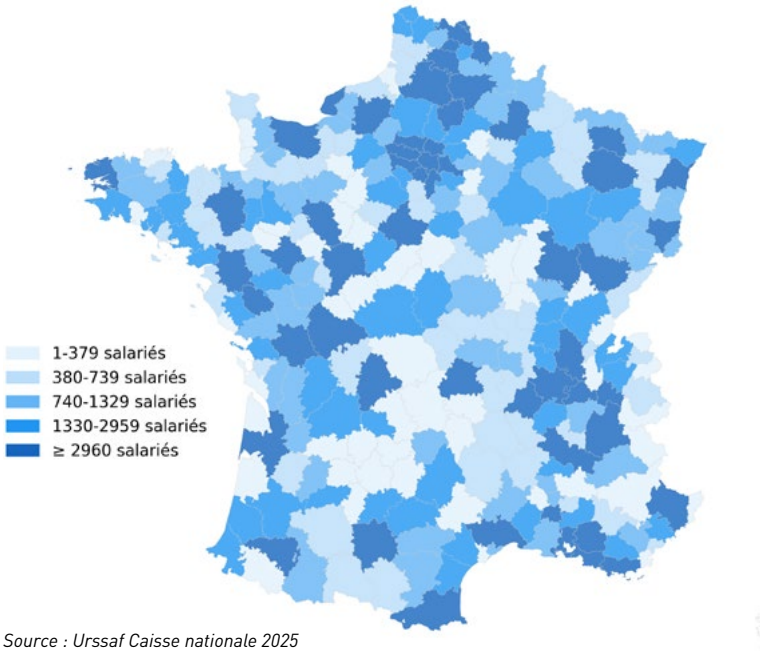
	Branche		Ensemble secteur privé		
	Salariés	Évolution 2024/2023	Salariés	Évolution 2024/2023	Part des salariés de la Branche sur l'ensemble du secteur privé
Auvergne-Rhône-Alpes	99 882	+ 0,73 %	2 502 963	+ 0,56 %	4,0 %
Bourgogne-Franche-Comté	31 531	-0,08 %	686 077	-0,25 %	4,6 %
Bretagne	41 940	+0,23 %	907 785	+0,4 %	4,6 %
Centre-Val de Loire	34 295	+2,8 %	662 918	-0,07 %	5,2 %
Grand Est	71 257	+0,11 %	1 430 240	-0,49 %	5,0 %
Hauts-de-France	82 279	+1,15 %	1 544 294	+0,21 %	5,3 %
Île-de-France	162 980	+0,65 %	5 186 129	+0,18 %	3,1 %
Normandie	44 773	+0,45 %	874 272	+0,02 %	5,1 %
Nouvelle-Aquitaine	66 657	-0,7 %	1 543 186	-0,4 %	4,3 %
Occitanie	64 367	+1,9 %	1 537 538	+0,32 %	4,2 %
Pays de la Loire	53 960	+0,61 %	874 272	+0,08 %	4,6 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	57 308	-0,11 %	1 461 030	+0,32 %	3,9 %
France	**811 169**	**+0,6 %**	**19 504 671**	**+0,13 %**	**4,2 %**

Source : Urssaf Caisse nationale 2025
Données ajustées au champ conventionnel

En 2024, l'emploi dans la Branche Transport-Logistique augmente de 0,6 %, contre seulement 0,13 % pour l'ensemble du secteur privé. Les variations de l'emploi dans la Branche sont plus favorables en 2024 que celles observées dans l'ensemble de l'économie. Les salariés de la Branche représentent 4,2 % du total du secteur privé, avec une répartition relativement homogène entre les régions : point haut en Hauts-de-France (5,3 %) et niveau plus bas en Île-de-France (3,1 %).

Répartition de l'emploi salarié de la Branche par activité et zone d'emploi

Activités Marchandises (MAR)
par zone d'emploi

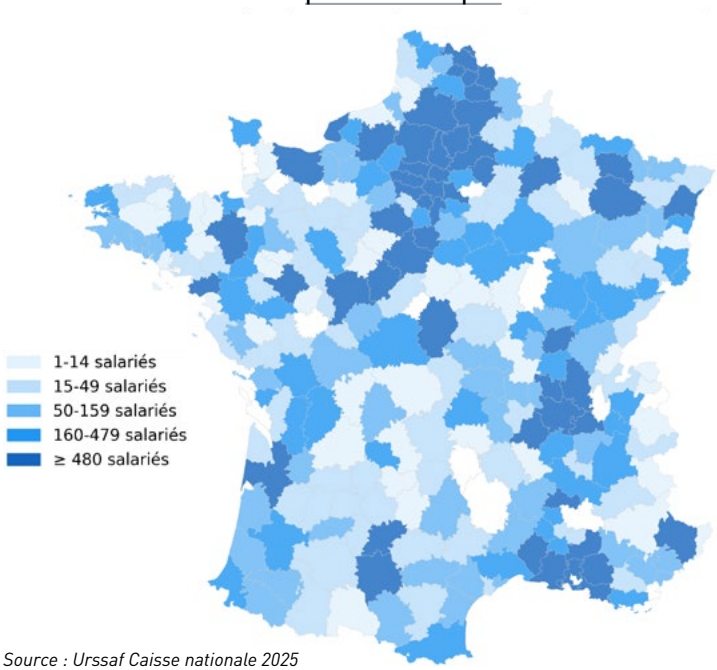


Source : Urssaf Caisse nationale 2025

Plus de la moitié des salariés se concentrent dans quatre régions : l'Île-de-France (20 % des effectifs), l'Auvergne–Rhône-Alpes (13 %), les Hauts-de-France (10 %) et le Grand Est (9 %). À l'échelle départementale, plus de 20 % des effectifs sont regroupés dans cinq départements : la Seine-Saint-Denis (5,4 %), le Rhône (4,4 %), le Nord (4,4 %), les Bouches-du-Rhône (4,1 %) et la Seine-et-Marne (3,7 %).

Par zone d'emploi, la concentration est particulièrement marquée dans le secteur Marchandises : la zone d'emploi de Paris rassemble 13 % des salariés, suivie de Roissy (5,4 %) et de Lyon (4,7 %). Les zones d'emploi de Toulouse, Marseille et Bordeaux représentent chacune environ 2 % des effectifs en Marchandises.

Prestataires logistiques (PRL)
par zone d'emploi



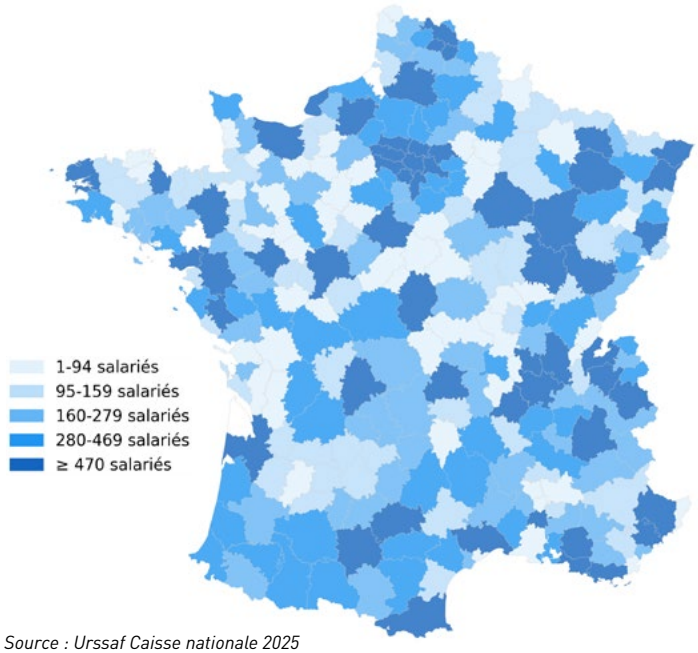
Source : Urssaf Caisse nationale 2025

Plus d'un salarié sur deux du secteur des Prestataires logistiques est concentré dans trois régions : l'Île-de-France (23 % des effectifs), les Hauts-de-France (18 %) et le Grand Est (14 %). Près d'un tiers des effectifs se répartissent entre quatre départements principaux : l'Essonne (8,7 %), le Nord (7,4 %), la Seine-et-Marne (7 %) et le Loiret (5,8 %).

À l'échelle des zones d'emploi, la concentration est également marquée : la zone d'emploi de Saclay regroupe près de 7 % des salariés du secteur, suivie d'Orléans (5,7 %), Metz (4,6 %) et Évry-Courcouronnes (4,3 %).



Transport routier de voyageurs (TRV)
par zone d'emploi

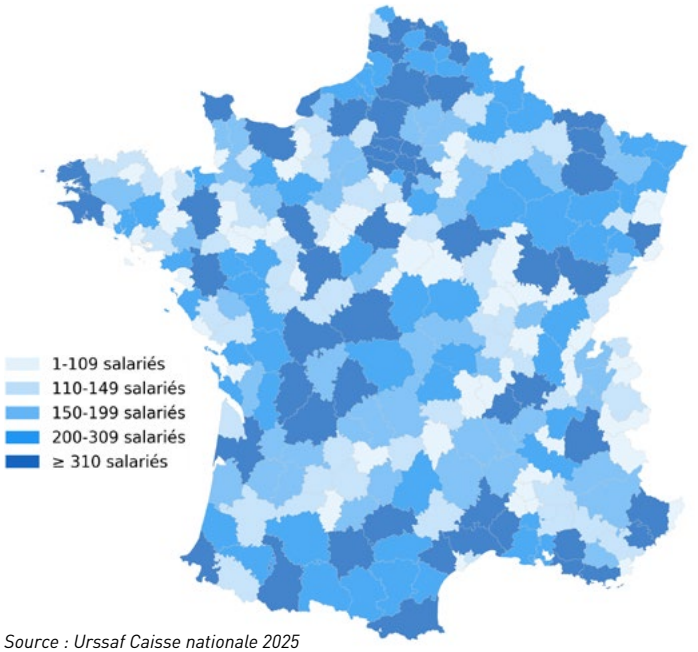


Source : Urssaf Caisse nationale 2025

En 2024, plus de la moitié des salariés du Transport routier de voyageurs (52 %) sont répartis dans quatre régions principales : l'Île-de-France (22 % des effectifs), l'Auvergne–Rhône-Alpes (12 %), l'Occitanie (10 %) et la Nouvelle-Aquitaine (8 %). À l'échelle départementale, un salarié sur cinq travaille dans l'un des cinq départements suivants : la Seine-et-Marne (4,8 %), les Hauts-de-Seine (4,4 %), l'Essonne (3,4 %), le Nord (3,3 %) et la Loire-Atlantique (3,2 %).

L'emploi dans le TRV se concentre tout particulièrement dans les grandes zones d'emploi urbaines suivantes : Paris regroupe à elle seule 8 % des effectifs, viennent ensuite Évry-Courcouronnes (2,4 %), Toulouse, Nantes, Bordeaux, Lyon et Roissy, qui accueillent chacune environ 2 % des salariés du secteur.

Transport sanitaire (TRS)
par zone d'emploi



Source : Urssaf Caisse nationale 2025

En 2024, plus de la moitié des salariés du Transport sanitaire (55 %) exercent dans cinq régions principales : l'Île-de-France (13 %), les Hauts-de-France (11 %), la Nouvelle-Aquitaine (11 %), l'Occitanie (11 %) et le Grand Est (9 %). À l'échelle départementale, près de 15 % des effectifs se concentrent dans six départements : le Nord (3,5 %), le Pas-de-Calais (3 %), les Bouches-du-Rhône (2,9 %), la Seine-Maritime (2,2 %), la Moselle (2 %) et la Seine-Saint-Denis (2 %). Si l'emploi du transport sanitaire est largement réparti sur tout le territoire national, y compris en zone rurale, on note que la zone d'emploi de Paris regroupe néanmoins 7 % des salariés, suivi de Marseille (2 %), tandis que Toulouse, Lyon, Roissy et Lille concentrent chacun environ 1 % des effectifs.

Baisse de 2,1% du nombre de conducteurs

Estimation de la répartition des salariés par famille professionnelle au 31.12.2024

	Total	%	Évolution 2024/2023
Direction	21 037	2,6 %	-4,4 %
Gestion	45 646	5,6 %	2,6 %
Ventes/Achats	13 480	1,6 %	20,8 %
Exploitation transport	77 673	9,6%	3,5 %
Logistique - Manutention / Magasinage	125 326	15,5 %	8,2 %
Conduite	501 049	61,8 %	-2,1 %
Maintenance	21 334	2,6 %	8,7 %
Interprofessionnel*	5 623	0,7 %	-9,6 %
Total	**811 169**	**100,00 %**	**0,6 %**

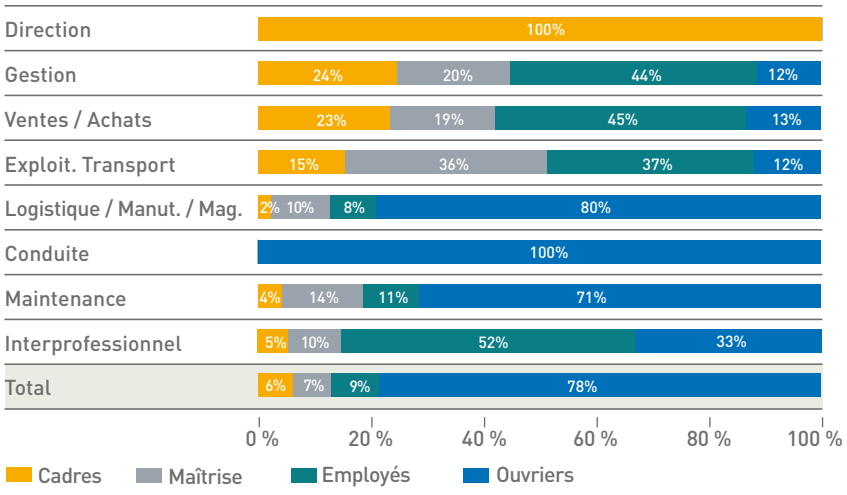
Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025, 2025

** Interprofessionnel correspond aux emplois ne relevant pas des catégories précédentes et, en principe, à caractère interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc...).*

En 2024, les métiers de la conduite regroupent près de 62 % des effectifs de la Branche. Le nombre de salariés de cette famille professionnelle diminue toutefois de 2,1 %.

Les autres familles professionnelles enregistrent, à l'inverse, des évolutions positives : les effectifs augmentent de 20,8 % dans la famille Ventes/Achats, de 8,2 % dans la famille Logistique/Manutention/Magasinage et de 8 % dans la Maintenance. Ces trois familles représentent ensemble près de 20 % des effectifs de la Branche. Les familles Exploitation et Gestion progressent plus modérément, respectivement de 3,5 % et 2,6 %.

Répartition des salariés par famille professionnelle et catégorie socioprofessionnelle (CSP) en 2024

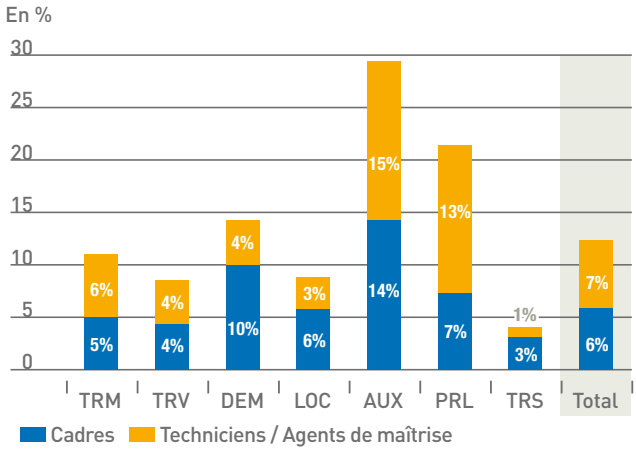


En 2024, 78 % des salariés de la Branche appartiennent à la catégorie des ouvriers, soit une diminution d'un point par rapport à 2023. En dehors des conducteurs, la grande majorité des salariés des familles professionnelles Logistique/Manutention/Magasinage (80 % des effectifs) et Maintenance (71 %) relèvent également de cette catégorie socioprofessionnelle.

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025



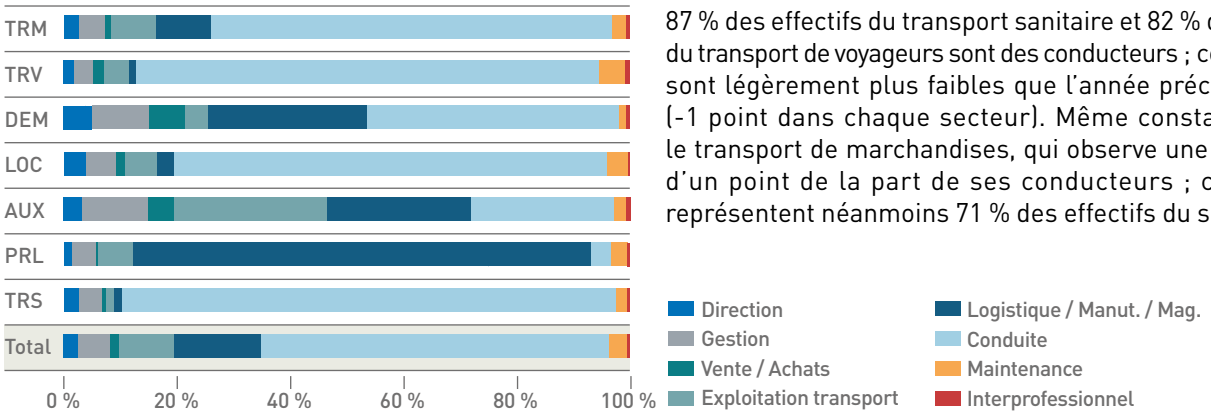
Part du personnel d'encadrement par secteur d'activité en 2024



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, la part des salariés de la Branche ayant le statut de cadre ou de technicien/agent de maîtrise s'établit à 13 %, un niveau stable par rapport à 2023. Cette proportion atteint ses plus hauts niveaux dans les secteurs des auxiliaires de transport (29 %), du déménagement (14 %) et des prestataires logistiques (20 %), contre respectivement 31 %, 12 % et 22 % l'année précédente. En comparaison, seuls 8 % des salariés du transport routier de voyageurs et 4 % de ceux du transport sanitaire relèvent de ces catégories socioprofessionnelles.

Répartition des salariés par secteur d'activité et famille professionnelle en 2024



87 % des effectifs du transport sanitaire et 82 % de ceux du transport de voyageurs sont des conducteurs ; ces taux sont légèrement plus faibles que l'année précédente (-1 point dans chaque secteur). Même constat pour le transport de marchandises, qui observe une baisse d'un point de la part de ses conducteurs ; ceux-ci représentent néanmoins 71 % des effectifs du secteur.

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Total
Direction	3 %	2 %	5 %	4 %	3 %	1 %	3 %	3 %
Gestion	5 %	4 %	10 %	6 %	12 %	4 %	4 %	6 %
Ventes/Achats	1 %	2 %	7 %	2 %	5 %	0 %	1 %	2 %
Exploitation transport	8 %	5 %	4 %	6 %	27 %	6 %	2 %	10 %
Logistique/Manut./Mag.	10 %	1 %	28 %	3 %	26 %	82 %	1 %	16 %
Conduite	71 %	82 %	45 %	77 %	25 %	3 %	87 %	62 %
Maintenance	3 %	4 %	1 %	3 %	2 %	3 %	2 %	3 %
Interprofessionnel	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %

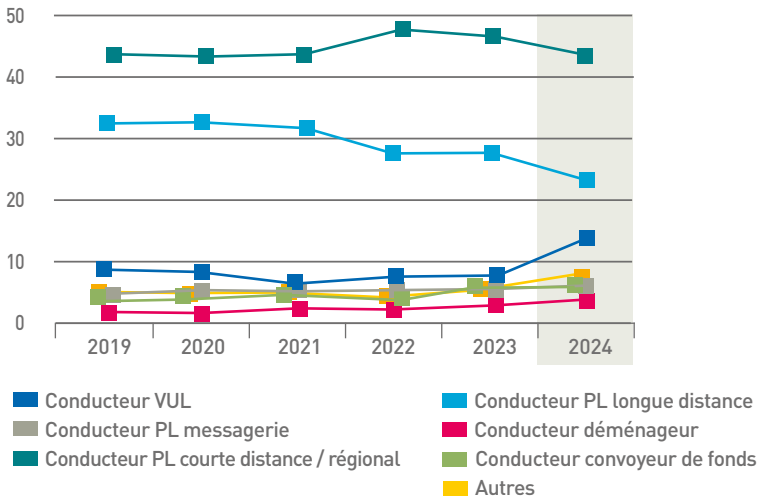
Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

** Interprofessionnel correspond aux emplois ne relevant pas des catégories précédentes et, en principe, à caractère interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc...).*

En 2024, les conducteurs représentent 87 % des effectifs du transport sanitaire et 82 % de ceux du transport routier de voyageurs, contre respectivement 88 % et 81 % en 2023.

Dans le transport routier de marchandises, la part des conducteurs diminue également, enregistrant une baisse de 2 points, pour s'établir à 71 % en 2024.

Part des salariés des sous-familles de la conduite de l'activité Marchandises

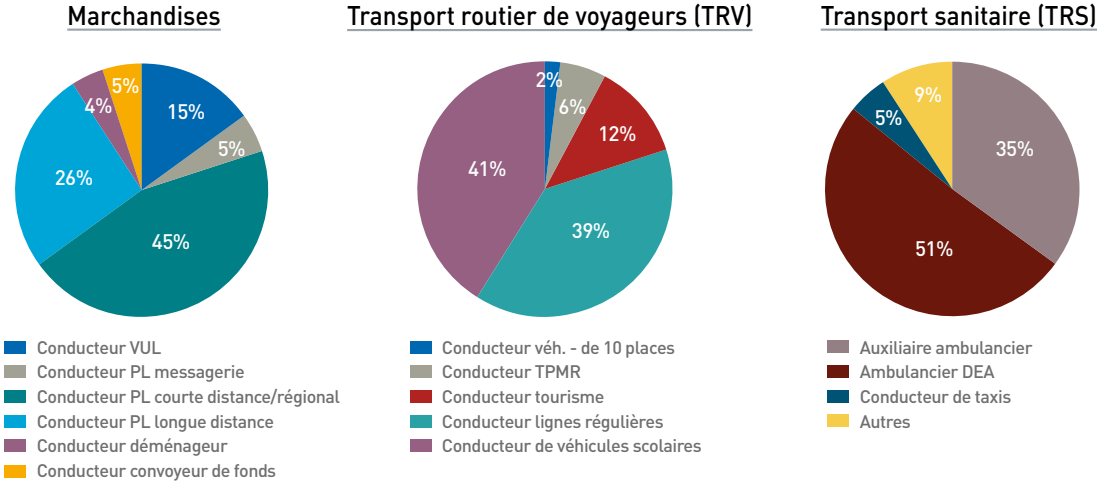


Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, la proportion de conducteurs poids lourds courte distance ou régionaux dans l'activité Marchandises recule pour la deuxième année consécutive, pour s'établir à 41 %, un niveau équivalent à celui observé avant la hausse de 2022. Parallèlement, la part des conducteurs poids lourds longue distance diminue de 4 points, atteignant 24 %, après une période de stabilité entre 2022 et 2023.

À l'inverse, la part des conducteurs de véhicules utilitaires légers (VUL) enregistre la plus forte progression, passant de 9,5 % à 13,6 %. Les convoyeurs de fonds progressent également (+1,2 point), tout comme les déménageurs, dont la part augmente légèrement (+0,5 point).

Répartition des salariés en Conduite par sous-famille et activité en 2024



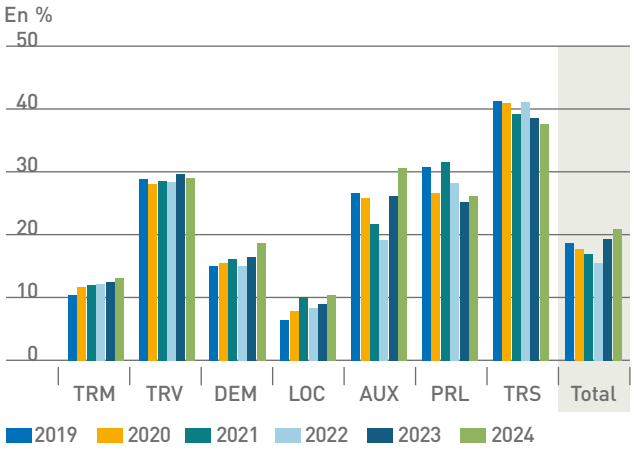
** Les activités de transport touristique et occasionnel se définissent par opposition aux services réguliers conventionnés.*
Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, 71 % des conducteurs de la Branche travaillent dans le secteur Marchandises (près de 355 000), 17 % dans le transport de voyageurs (plus de 87 000) et 12 % dans le transport sanitaire (environ 60 000).

Dans le secteur Marchandises, près de huit conducteurs sur dix conduisent des poids lourds. Pour le transport routier de voyageurs, la majorité des conducteurs exercent soit le métier de conducteur de véhicules scolaires (41 % du secteur, +1 point par rapport à 2023), soit celui de conducteur de lignes régulières (39 %, -4 points par rapport à 2023). Les conducteurs titulaires du Diplôme d'État d'Ambulancier représentent plus de la moitié du personnel roulant du transport sanitaire, tandis que les auxiliaires ambulanciers constituent 35 % des effectifs roulants, soit une baisse de 5 points par rapport à 2023.



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

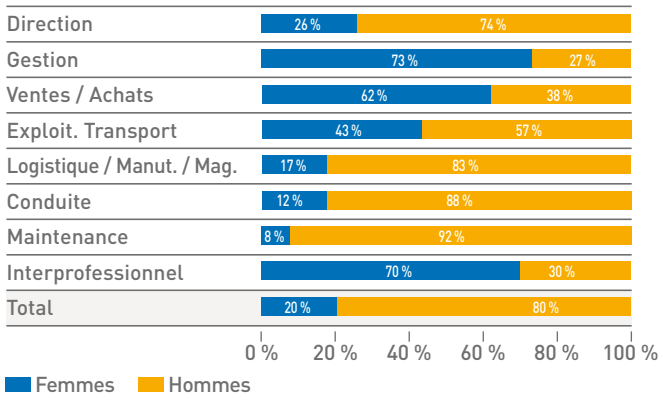


Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, les femmes représentent 20,4 % des effectifs totaux de la Branche, soit près de 165 500 salariées, en hausse d'un point par rapport à 2023.

Près de deux femmes sur cinq (38 %) travaillent dans le transport sanitaire, un taux de féminisation qui reste relativement stable dans ce secteur. Le secteur des auxiliaires de transport enregistre, pour la deuxième année consécutive, la progression la plus importante de la proportion de femmes (+3,4 points en un an), atteignant 30 %. Dans le transport de marchandises, la part des femmes reste plus faible, à 12,5 %, avec une hausse moyenne de 0,4 point par an depuis 2019. Dans le secteur Location, le taux de féminisation reste faible à 10 %, mais il enregistre néanmoins une progression de 1,4 point par rapport à 2023.

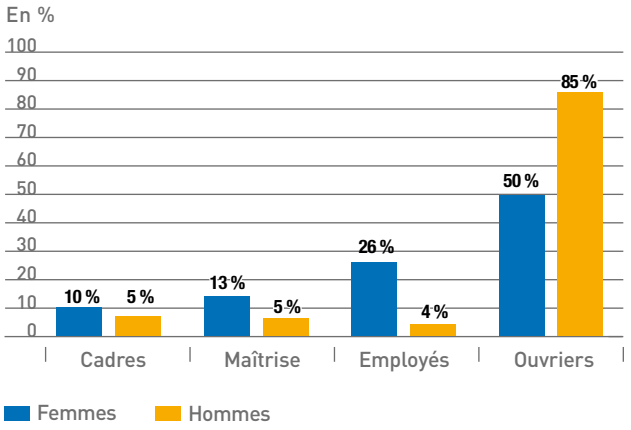
Répartition des femmes par famille professionnelle en 2024



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Les femmes sont majoritairement présentes dans les métiers de la gestion (elles y occupent 73 % des postes), de l'interprofessionnel (70 %) et des ventes/achats (62 %). À l'inverse, elles restent sous-représentées dans les métiers de la maintenance (8 %, en hausse de 2 points) et de la conduite (12 %, +1 point).

Répartition des salariés par sexe selon la catégorie socioprofessionnelle (CSP) en 2024



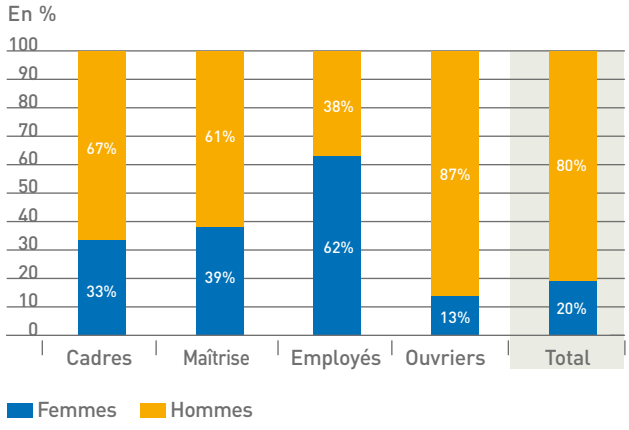
Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, la répartition des catégories socioprofessionnelles au sein de la Branche reste fortement différenciée selon le sexe.

Parmi les femmes salariées, la moitié occupe un poste d'ouvrière (+1 point par rapport à 2023), tandis que 26 % ont un statut d'employées et 23 % exercent des fonctions d'encadrement ou de maîtrise. Chez les hommes, la prédominance ouvrière est encore plus marquée : 85 % d'entre eux sont ouvriers, seulement 4 % employés et 10 % relèvent de l'encadrement ou maîtrise.

Cette structure contraste fortement avec celle de l'ensemble de l'économie française, où la population féminine est beaucoup moins représentée parmi les ouvriers (7,2 %) et davantage parmi les employés (38,8 %) ou les cadres (20,4 %), tandis que la situation des hommes y est plus diversifiée avec 28,2 % ouvriers, 11,6 % employés et 25,4 % cadres.

Répartition des salariés par CSP selon leur sexe en 2024



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

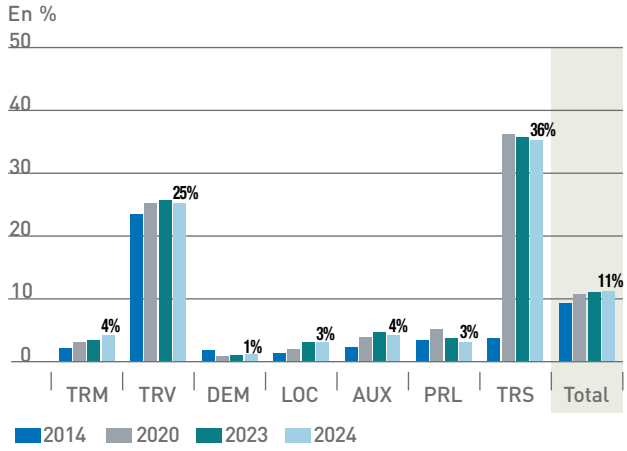
En 2024, les femmes demeurent majoritaires parmi les employés, représentant 62 % de cette catégorie au sein de la Branche (+1 point par rapport à 2023). En revanche, elles restent minoritaires dans toutes les autres catégories socioprofessionnelles : elles ne comptent que pour 13 % des ouvriers et environ un tiers des cadres. Les métiers de techniciens et agents de maîtrise présentent, quant à eux, une répartition plus équilibrée, avec 39 % de femmes.

À titre de comparaison, dans l'ensemble de l'économie française, près des trois quarts des employés sont des femmes, tandis que les hommes représentent environ 80 % des ouvriers et 57 % des cadres.



11 % des postes en conduite exercés par des femmes

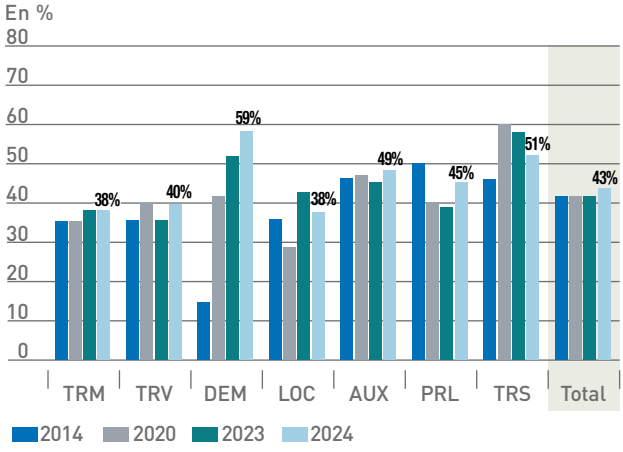
Évolution de la part des femmes dans la famille professionnelle Conduite (par secteur)



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, plus de 57 000 femmes occupent un emploi de conduite, soit 35 % des femmes salariées dans la Branche (-1 point par rapport à 2023). Elles constituent 11 % des effectifs de la famille professionnelle de la Conduite, une proportion stable par rapport à l'année précédente. Près de 21 000 de ces conductrices exercent dans le secteur du transport sanitaire et plus de 14 500 dans les métiers du transport routier de voyageurs.

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



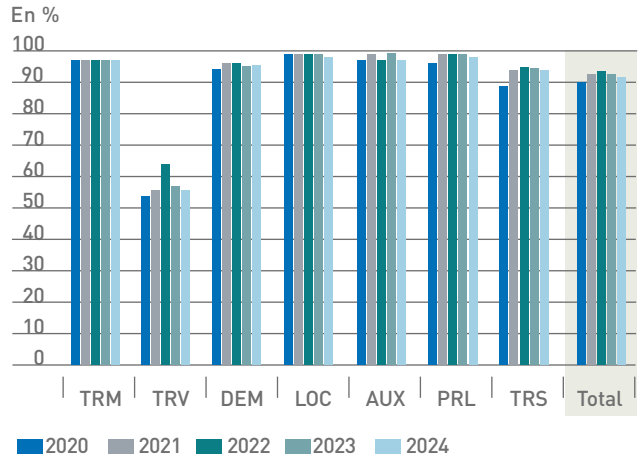
Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, la proportion de femmes dans la famille professionnelle de l'Exploitation transport atteint 43%, en hausse de 2 points par rapport à 2023. Elle progresse en particulier ces dernières années dans le secteur du déménagement.

Si les services d'exploitation des entreprises de déménagement, du transport sanitaire, des auxiliaires de transport et des prestataires logistiques sont mixtes (plus de 40% de femmes), les femmes sont relativement moins représentées dans le transport routier de voyageurs (40 %), le transport de marchandises (38 %) et la location (38 %).

91 % des salariés de la Branche travaillent à temps complet

Évolution de la part des effectifs à temps complet par secteur



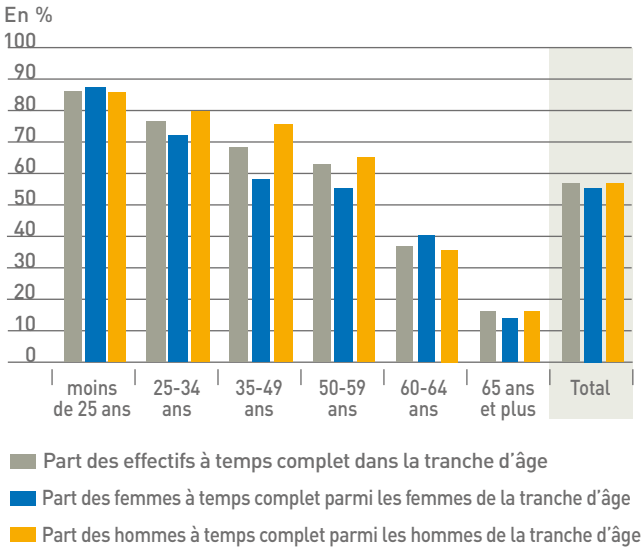
Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, 91 % des salariés de la Branche travaillent à temps complet, soit une baisse d'un point par rapport à l'année précédente (après -1 point en 2022).

Le temps complet reste la norme dans la majorité des secteurs de la Branche, avec une proportion nettement plus élevée que dans l'ensemble de l'économie française, où 17,4 % des salariés travaillent à temps partiel.

Le transport routier de voyageurs fait exception : moins de sept salariés sur dix y travaillent à temps complet, une part en léger recul d'un point par rapport à 2023.

Part des effectifs à temps complet dans le Transport routier de voyageurs par tranche d'âge et selon le sexe



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, les femmes sont quasiment aussi nombreuses que les hommes à travailler à temps complet dans le transport routier de voyageurs : 55 % des femmes salariées du secteur sont à temps complet, contre 57 % des hommes.

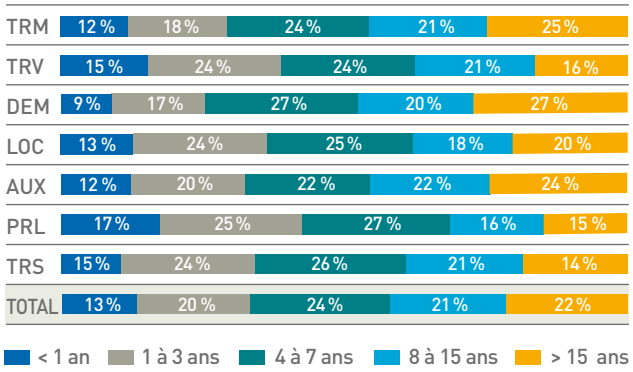
L'écart entre les sexes est ainsi bien moins marqué que dans l'économie française, où plus d'une femme sur quatre travaille à temps partiel (26,7 % contre 7,9 % des hommes).

Par ailleurs, le recours au temps complet diminue avec l'âge : il concerne 84 % des moins de 25 ans (+3 points par rapport à 2023), mais seulement 36 % des 60-64 ans (-2 points).



L'ancienneté moyenne est de 9 ans au sein du même établissement

Répartition des salariés en fonction de leur ancienneté dans l'établissement en 2024



43 % des salariés de la Branche travaillent dans le même établissement depuis au moins huit ans (-2 points). Néanmoins, 42 % des salariés du secteur des prestataires logistiques ont moins de quatre ans d'ancienneté. A contrario, dans le déménagement, plus d'un quart des salariés justifie de plus de quinze années d'ancienneté.

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Évolution de l'ancienneté moyenne dans l'établissement par secteur en années

	Marchandises (hors dem)	DEM	TRV	TRS	Total
2014	8,9	10,5	7,6	7,4	8,6
2019	8,7	8,7	7,4	7,4	8,5
2023	8,8	11,0	7,6	7,2	8,5
2024	9,4	10,7	8,9	7,3	9,0

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, l'ancienneté moyenne atteint 9 ans, en hausse de 6 mois par rapport à 2023. Cette progression est portée par le transport de marchandises (+ 7 mois en moyenne) et surtout le transport de voyageurs (+1 an et 4 mois). Les salariés du secteur du déménagement sont ceux qui restent le plus longtemps dans leur établissement (10 ans et 8 mois en moyenne), contre une ancienneté dans le même établissement de 7 ans et 4 mois en moyenne pour le transport sanitaire.

Ancienneté moyenne dans l'établissement par famille professionnelle en 2024

	Direction	Gestion	Ventes/ Achats	Exploit. transport	Logis./ Manut./ Magas.	Conduite	Maint.	Interprof.	Total
Femmes	17,6	11,8	11,5	9,4	7,1	6,9	9,9	13,8	9,2
Hommes	20,2	11,6	9,3	9,7	8,6	8,5	10,1	9,1	9,0
Ensemble	19,6	11,8	10,7	9,6	8,4	8,4	10,1	12,5	9,0

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Les femmes présentent une ancienneté moyenne légèrement supérieure à celle des hommes (9 ans et 2 mois en moyenne contre 9 ans). Les métiers de la Direction se distinguent par la plus forte ancienneté dans l'établissement (près de 20 ans), suivis par ceux de la Gestion et de l'Interprofessionnel (autour de 12 ans). À l'inverse, les salariés des métiers de la Conduite et de la Logistique/Manutention/Magasinage affichent une ancienneté plus courte (8 ans et demi en moyenne).

Nombre d'entreprises et effectifs assujettis à l'OETH en 2024

	TRM*	TRV	DEM	LOC**	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Nombre d'entreprises assujetties à l'OETH	4 050	780	-	257	723	191	836	6 837
Effectifs assujettis dans l'ensemble des entreprises assujetties (en équivalent temps plein)	287 559	73 242	-	20 009	99 962	46 461	32 787	560 018
Part de l'obligation attendue dans les effectifs assujettis (en %)	5,4 %	5,5 %	-	5,3 %	5,8 %	6,7 %	4,8 %	5,4 %

Source : DARES, 2025.
** Hors 5320Z « Autres activité de postes et de courrier »*
*** Hors 7712Z « Location et location-bail de camions »*

Les entreprises de 20 salariés et plus, y compris les établissements publics industriels et commerciaux, sont assujetties à l'obligation d'emploi en faveur des travailleurs handicapés (OETH). Conformément au code du travail, l'assujettissement est apprécié au niveau de l'entreprise et non de l'établissement. Les entreprises de 20 salariés ou plus sont redevables d'une contribution si le taux d'emploi de personnes handicapées est inférieur à 6 %.

De plus, la Dares, qui fournit ces données, précise que seules les informations relatives à l'emploi de bénéficiaires de l'OETH sont fiables et accessibles à partir des données de la DSN. Elles sont déclinées selon les 79 grands secteurs d'activité (nomenclature à 2 chiffres) et les 325 secteurs d'activité détaillés (à 5 chiffres) comptant au moins 50 entreprises assujetties à l'OETH et 5 000 salariés assujettis (en équivalent temps plein), en 2024. Certaines activités de la Branche ne sont donc pas représentées dans les données : les APE 4942Z « Déménagement », 5320Z « Autres activités de postes et de courrier » qui fait partie du transport routier de marchandises et 7712Z « Location et location-bail de camions » qui fait partie de la location. Par ailleurs, un travail de rétropolation a été effectué sur les données qui peuvent par conséquent être différentes de celles présentées dans le précédent rapport.

Parmi les secteurs comptabilisés de la Branche, on dénombre en 2024, 6 837 entreprises assujetties à l'OETH avec des effectifs assujettis à l'OETH de 560 018 salariés (ce qui représente respectivement des baisses de 1 % et 0,3 % en un an). Le transport de marchandises (hors APE 5320Z), qui représente 59 % des entreprises assujetties de la Branche et 51 % des effectifs, observe une baisse de ces deux indicateurs de 2 % et 1 % depuis 2023. Après une hausse de 2 % des entreprises et de 4 % des effectifs en 2023, le transport sanitaire connaît une nouvelle augmentation respective de 2 % et 3 % des entreprises et effectifs assujettis à l'OETH. Depuis 2022, les entreprises de la Branche ont une part de l'obligation attendue dans les effectifs assujettis de 5,4 % avec des variations selon les secteurs d'activité (6,7 % pour les prestataires logistiques, 4,8 % pour le transport sanitaire par exemple).



Nombre de bénéficiaires de l'OETH, taux d'emploi et taux d'atteinte des entreprises

	TRM*	TRV	DEM	LOC**	AUX	PRL	TRS	TOTAL
Nombre de bénéficiaires de l'OETH attendu pour satisfaire l'obligation	15 221	4 012	-	1 069	5 634	2 681	1 563	30 180
Nombre de bénéficaires de l'OETH en équivalents temps plein après majoration	11 631	6 798	-	771	4 790	3 563	1 490	29 043
Part de l'obligation attendue dans les effectifs assujettis (en %)	4 %	9 %	-	4 %	5 %	8 %	5 %	5,2 %
Taux d'atteinte de l'OETH de l'ensemble des entreprises	76 %	169 %	-	72 %	85 %	133 %	95 %	96 %

Source : DARES, 2025
** Hors 5320Z « Autres activités de postes et de courrier »*
*** Hors 7712Z « Location et location-bail de camions »*

En 2024, les entreprises de la Branche emploient plus de 29 000 bénéficiaires de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés (BOETH) en équivalents temps plein après majoration, ce qui représente un taux d'atteinte de 96 % par rapport au nombre de bénéficiaires attendus pour satisfaire l'obligation (hausse de 3 points en un an). Certains secteurs comme le transport routier de voyageurs (169 %) et les prestataires logistiques (133 %) dépassent même le nombre de bénéficiaires attendus. En deux ans, les secteurs d'activité du transport sanitaire et des prestataires logistiques ont vu leur nombre de BOETH en équivalents temps plein augmenter respectivement de 29 % et 21 %. Le taux d'emploi de BOETH est plus élevé dans le transport routier de voyageurs avec 9 % et les plus faibles sont dans la location et le transport routier de marchandises à 4 %.

Évolution de l'Obligation d'Emploi des Travailleurs Handicapés (OETH)

	2022	2023	2024
Nombre d'entreprises assujeties à l'OETH	6 912	6 901	6 837
Nombre de bénéficaires de l'OETH en équivalents temps plein après majoration	26 624	28 045	29 043
Taux d'emploi de bénéficiaires de l'OETH (en %)	4,8 %	5,0 %	5,2 %

Source : DARES, 2025

Dans la Branche, le nombre d'entreprises assujetties à l'OETH diminue de 0,1% en 2024. Toutefois, on observe une progression légèrement plus rapide du nombre de bénéficiaires de l'OETH (+3,6 %). Le taux d'emploi de bénéficiaires progresse également, passant de 5 % en 2023 à 5,2 % en 2024.

Zoom mobilités des exploitants

Grâce à une exploitation des données fournies par l'INSEE et le SDES (service statistique des ministères chargés de l'environnement, de l'énergie, de la construction, du logement et des transports), cette étude vise à analyser les mobilités professionnelles des métiers de l'exploitation.

Avant de rentrer dans l'analyse des différentes données, il convient de rappeler certaines définitions clés :

- Le **taux d'entrée** est le nombre de salariés entrants dans le métier ou le secteur au cours de l'année N divisé par le nombre de salariés dans ce métier ou ce secteur en N
- Le **taux de sortie** est le nombre de salariés sortants du métier ou du secteur au cours de l'année N divisé par le nombre de salariés dans ce métier ou ce secteur en N
- Le **taux d'entrées nettes** est la différence entre le taux d'entrée et de sortie
- Le **taux de rotation** est la moyenne des entrées et départs au cours de l'année N divisée par l'effectif de l'année N et permet de mesurer les mouvements au sein d'un métier ou d'un secteur

Taux d'entrée, de sortie et de rotation

Parmi la liste des dix-sept professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) cœur de métier du transport et de logistique, sept relèvent des métiers de l'exploitation des transports ou de la logistique (un code suivi d'un libellé) : 389A – Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports, 466C – Responsable d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres), 487A – Responsable d'entrepôt, de magasinage, 487B Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention, 546C – Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises, 655A – Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports et 676D – Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports.

Mouvements des salariés de l'exploitation en 2023

	Taux d'entrée (%)	Taux de sortie (%)	Taux d'entrées nettes (%)	Taux de rotation (%)
Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	20,5	16,6	3,9	18,6
Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	23,8	20,5	3,3	22,2
Responsables d'entrepôt, de magasinage	19,9	19,9	0	19,9
Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	19,3	19,5	-0,2	19,4
Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	27,1	26,5	0,6	26,8
Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	21,2	23,4	-2,2	22,3
Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	38,1	29,1	9,0	33,6
Total exploitation	**24,9**	**22,8**	**2,1**	**23,8**
Ensemble des PCS cœur de métier	**21,3**	**20,3**	**1,1**	**20,8**

Source : Insee base Tous salariés 2023

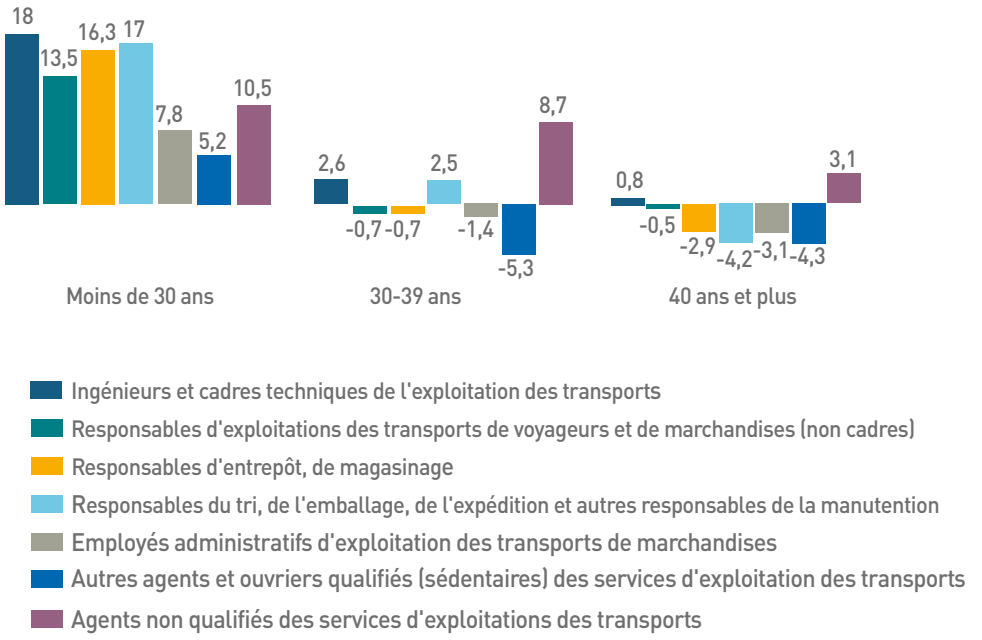
En 2023, les métiers de l'exploitation présentent en moyenne un taux d'entrée de 24,9 % et un taux de sortie de 22,8 %, contre respectivement 21,3 % et 20,3 % pour l'ensemble des PCS cœur de métier du transport et de la logistique tous secteurs d'activité confondus. En 2022, le taux d'entrée des métiers de l'exploitation était de 26,3 % contre un taux de sortie de 24 % alors que les taux d'entrées et de sorties étaient plus faibles pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique (21,8 % et 21 %). Cela signifie qu'en 2023, comme en 2022, les métiers de l'exploitation ont été plus mobiles professionnellement que le reste des métiers du transport et de la logistique : les salariés travaillant dans les services d'exploitation ont ainsi une probabilité plus grande que les autres métiers du transport et de la logistique de changer de profession au cours d'une année donnée. En moyenne, pour les métiers de l'exploitation, on observe davantage de mouvements des salariés (taux de rotation de 23,8 %) que pour l'ensemble des métiers du secteur (20,8 %). Dans l'économie, le taux de rotation est de 14,95 % en 2023 après avoir connu un pic à 17,44 % en 2022 (Observatoire de la performance sociale), donc son niveau est également en deçà du taux de rotation des métiers de l'exploitation.

En 2023, comme en 2022, les taux d'entrées nettes des métiers de l'exploitation (respectivement 2,1 et 2,3) sont supérieurs à ceux de l'ensemble des métiers (0,9 et 0,6), même s'ils se sont rapprochés en 2023. Autrement dit, en 2023, comme en 2022, plus de salariés entrent dans les métiers de l'exploitation qu'ils n'en sortent, ce qui témoigne du dynamisme et de l'attractivité de ces métiers, malgré le ralentissement observé en 2023. Le recul global des taux d'entrée et de sortie entre 2022 et 2023 engendre une baisse du taux de rotation sur la période.

Parmi les métiers de l'exploitation, ceux caractérisés par le plus grand nombre de mouvements de main d'œuvre en 2023 (entrants et/ou sortants) sont les agents non qualifiés des services d'exploitation des transports (33,6 %) et les employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises (26,8 %), tandis que le métier connaissant le moins de mouvements est celui d'ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports (18,6 %).

Nous pouvons donc dégager quatre typologies de métiers : ceux pour lesquels on constate plus d'entrées que de départs, et relativement plus de stabilité des salariés (Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports), ceux pour lesquels il y a également plus d'entrées que de départs, mais davantage de turn-over (agents non qualifiés des services d'exploitation des transports, et dans une moindre mesure responsable d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises), ceux pour lesquels le turn-over est très élevé, alors que le nombre d'entrées n'est pas beaucoup plus élevé que le nombre de départs (employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises), et enfin ceux pour lesquels il n'y a pas plus d'entrées que de sorties, mais qui doivent renouveler près d'un cinquième de leurs salariés chaque année (responsables d'entrepôt, de magasinage, responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention et employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises).

Taux d'entrées nettes par tranche d'âge



Source : Insee base Tous salariés 2023

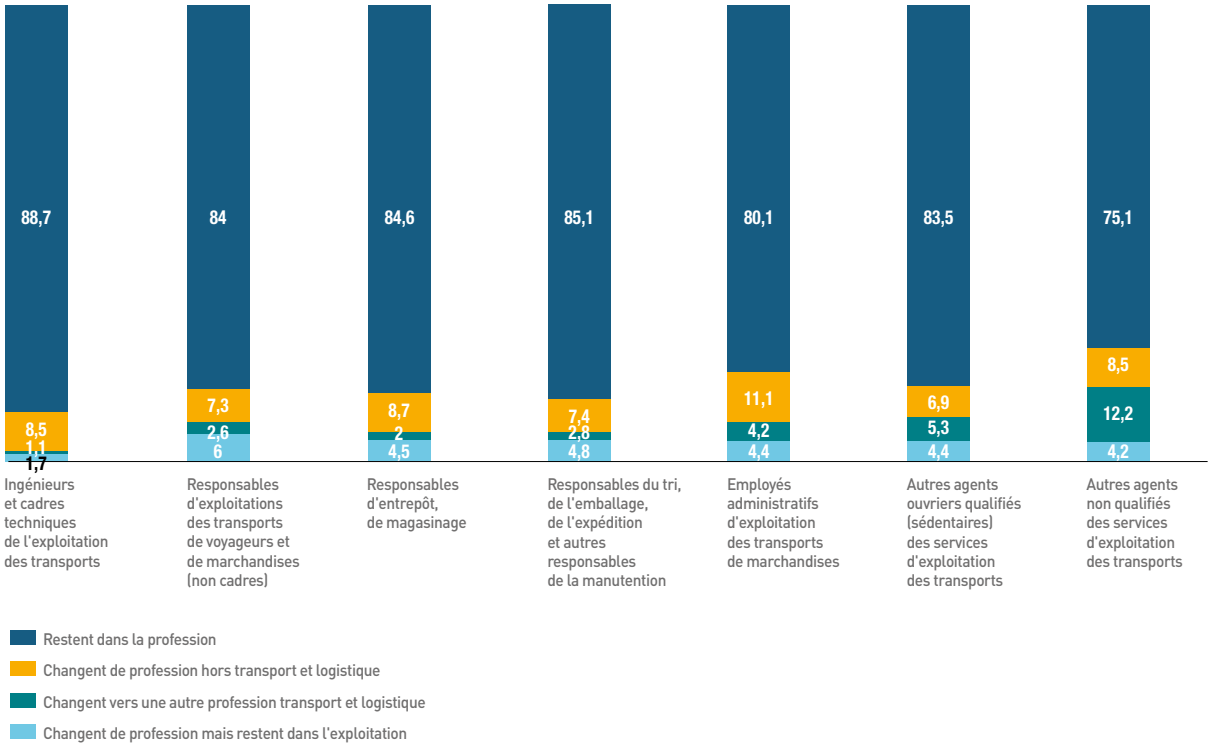
Le graphique ci-dessus met en avant le taux d'entrées nettes (différence entre le taux d'entrée et le taux de sortie) par métier et par tranche d'âge.

On remarque que les taux d'entrées nettes des moins de 30 ans sont positifs pour tous les métiers de l'exploitation alors que les taux d'entrées nettes des 40 ans et plus sont le plus souvent négatifs. Cela peut s'expliquer par les départs en fin de carrière comptabilisés dans les sorties, et la comptabilisation des nouveaux entrants sur le marché du travail (sortants du système de formation) dans les entrées. Les métiers d'employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises et d'autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports se distinguent : leurs taux d'entrées nettes sont beaucoup moins élevés que ceux des autres métiers de l'exploitation chez les moins de 30 ans en raison d'un fort taux de sortants dans cette tranche d'âge (35,1 % et 35,6 % respectivement). Se distingue aussi le métier d'agents non qualifiés des services d'exploitation des transports, qui a un fort taux d'entrées nettes positif pour chaque tranche d'âge.

Au global, pour l'ensemble des métiers du secteur transport et logistique, les taux d'entrées nettes pour chaque tranche d'âge sont respectivement de 8,6, 0,1 et -2 en 2023. Les métiers de l'exploitation sont donc davantage alimentés par des jeunes que le reste des métiers du domaine professionnel.

Mobilités professionnelles

Mobilité des salariés par métier entre 2022 et 2023 (en %)



Source : Insee base Tous salariés 2023

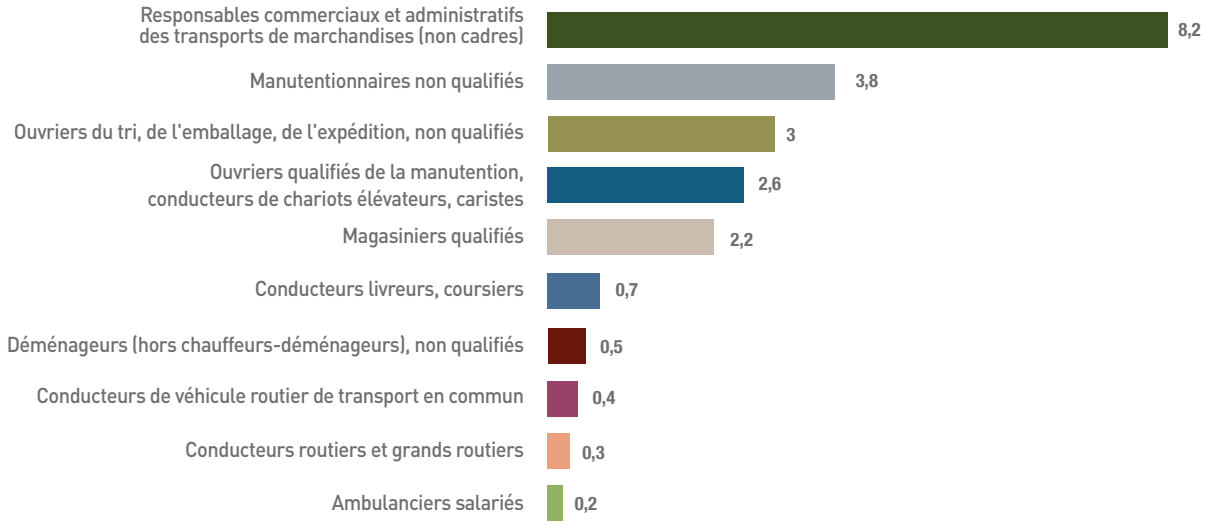
Entre 2022 et 2023, la plupart des salariés exerçant un métier de l'exploitation sont restés dans le même métier : en moyenne, 83 % des salariés de l'exploitation exerçaient la même profession qu'en 2022 (à titre de comparaison, le taux de stabilité est de 84 % pour l'ensemble des professions du transport et de la logistique). Le métier de l'exploitation ayant le taux de stabilité le plus important est celui des ingénieurs et cadres (89 %), le plus faible étant pour les agents non qualifiés des services d'exploitation des transports (taux de stabilité de 75 %), alors que les métiers relevant des professions intermédiaires de l'exploitation (responsables) ont un taux de stabilité moyen de 85 %.

Lorsque les salariés de l'exploitation quittent leur profession, c'est principalement pour se diriger vers des métiers hors de la nomenclature des professions transport et logistique : en 2023, 8,5 % des ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports ont quitté le domaine professionnel transport-logistique.

La profession de responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres) est celle que les salariés quittent le plus souvent au profit d'autres métiers de l'exploitation (6 % des effectifs) lorsqu'ils font l'objet d'une mobilité en 2023.

Ce sont les agents non qualifiés des services d'exploitation des transports qui s'orientent le plus fréquemment vers d'autres métiers transport et logistique hors exploitation (12,2 %), alors que 11,1 % des employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises s'orientent vers des métiers hors du domaine professionnel transport-logistique.

Part de salariés quittant le métier pour aller vers un métier de l'exploitation (en %)



Source : Insee base Tous salariés 2023

Parmi les autres métiers du domaine professionnel transport-logistique, la profession de responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres) est celle dont les salariés s'orientent le plus vers les métiers de l'exploitation en 2023 : 8,2 % des responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises ayant quitté ce métier en 2023 se sont orientés vers un métier de l'exploitation. 60 % d'entre eux ont choisi un poste de responsables d'exploitation des transports de voyageurs (non cadres) ou d'ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports.

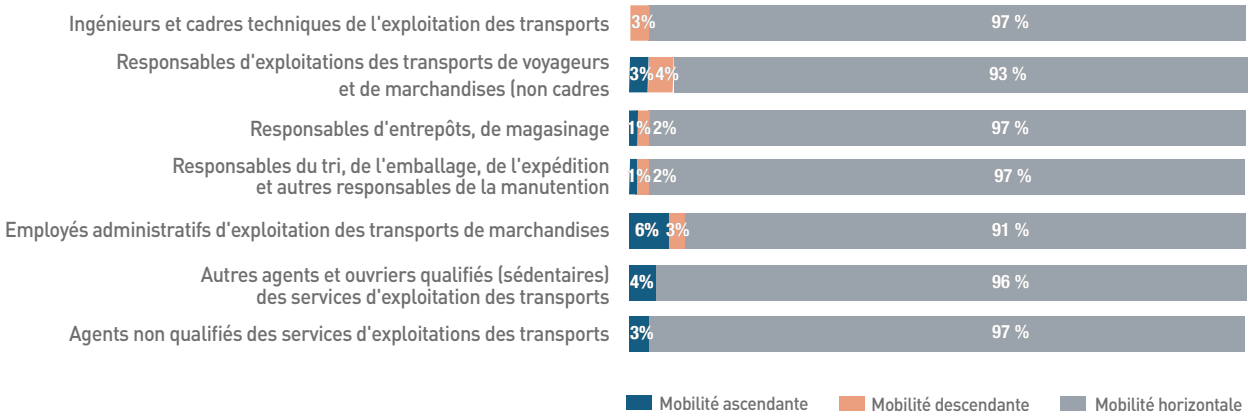
Les conducteurs sont ceux qui s'orientent globalement le moins vers les métiers de l'exploitation (en moyenne, moins d'1 % des conducteurs ayant quitté leur métier en 2023 se sont dirigés vers les métiers de l'exploitation).

Mobilités verticales

Nous définissons les mobilités de la façon suivante :

- La mobilité professionnelle se définit comme un changement de profession
- La mobilité professionnelle est qualifiée d'ascendante si elle s'accompagne d'un changement de catégorie sociale marquant une progression, par exemple d'ouvrier non qualifié à ouvrier qualifié ou de profession intermédiaire vers cadre
- La mobilité professionnelle sera qualifiée de descendante dans le cas contraire
- La mobilité professionnelle sera qualifiée d'horizontale si le salarié ne change pas de catégorie sociale.

Mobilités verticales des salariés de l'exploitation vers les métiers du transport et de la logistique

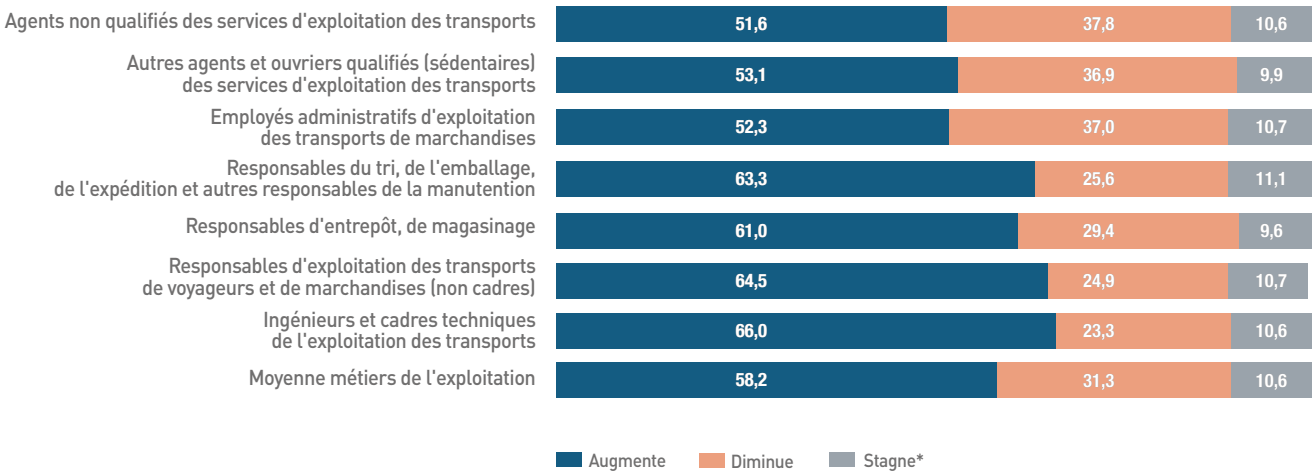


Source : Insee base Tous salariés 2023

Au sein des métiers du domaine professionnel transport-logistique, ce sont les salariés issus du métier d'employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises qui bénéficient le plus souvent de mobilités ascendantes (soit 6 % des mobilités professionnelles effectuées par les salariés qui occupaient ce métier un an auparavant). Globalement, lorsqu'ils changent de métier au sein du domaine professionnel, 95 % des salariés de l'exploitation conservent la même CSP entre 2022 et 2023.

Évolution salariale

Évolution salariale pour les entrées dans les métiers de l'exploitation en 2023 (en %)



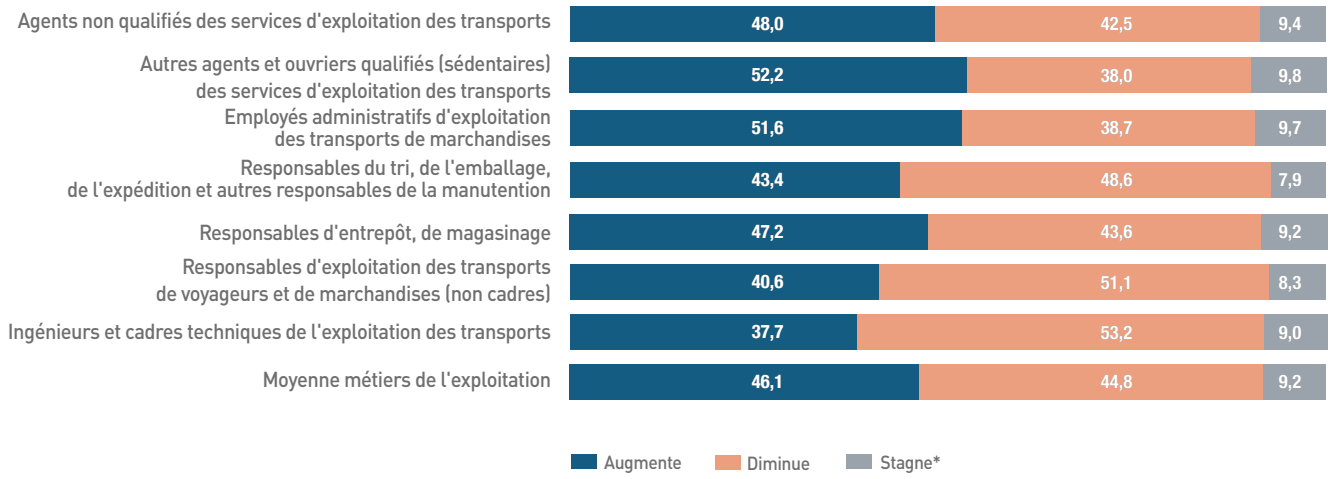
Source : Insee base Tous salariés 2023
**en prenant en compte l'évolution annuelle moyenne de l'indice des prix à la consommation en 2023 (+ 4,9 %)*

En 2023, lorsqu'un salarié intègre un des métiers de l'exploitation (alors qu'il exerçait auparavant un autre métier), dans 58 % des cas il voit son salaire augmenter par rapport à son ancien poste, et dans 31 % des cas son salaire se contracte. En particulier, dans deux tiers des cas, le salaire augmente lors de l'arrivée sur un poste d'ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports, tandis que pour les employés et les ouvriers qualifiés, 37 % des arrivées sont associées à une diminution de salaire (38 % pour les ouvriers non qualifiés).

À titre de comparaison, pour l'ensemble des métiers transport-logistique, 47 % des entrées sont accompagnées d'une revalorisation salariale, tandis que 43 % des entrées s'accompagnent d'une diminution du salaire.

Ainsi, la mobilité vers les métiers de l'exploitation transport-logistique s'accompagne plus fréquemment d'une augmentation de salaire (et moins fréquemment d'une perte de salaire) que la mobilité vers les autres métiers du transport et de la logistique.

Évolution salariale pour les sorties des métiers de l'exploitation en 2023 (en %)



Source : Insee base Tous salariés 2023
**en prenant en compte l'évolution annuelle moyenne de l'indice des prix à la consommation en 2023 (+ 4,9 %)*

46 % des sortants de métiers de l'exploitation voient leur salaire augmenter en 2023 mais 45 % observent une baisse. A titre de comparaison, 51 % des salariés qui quittent une profession cœur de métier du transport ou de la logistique qu'ils exerçaient perçoivent une augmentation de salaire et 40 % une diminution.

Les salariés quittant les métiers d'ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports, ainsi que les responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres), ont davantage tendance à voir leur salaire diminuer (respectivement 53 % et 51 %).

Les salariés restant dans la même profession connaissent moins souvent une baisse de salaire. En effet, en 2023, parmi les métiers de l'exploitation, 21 % des salariés qui exercent la même profession qu'en 2022 ont vu leur salaire diminuer, 59 % ont bénéficié d'une augmentation et 20 % ont conservé un salaire stable. Pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique, la part des augmentations de salaire est similaire, mais les baisses sont plus fréquentes (26 %).

Quitter un métier de l'exploitation transport ou logistique apparaît donc comme relativement risqué du point de vue de l'évolution salariale.

Rémunération

Salaire moyen annuel par équivalent temps plein selon les secteurs d'activité (en €) en 2023

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble
Salaire moyen brut								
Ensemble	33 403	34 063	32710	35 454	43 484	35 823	30 132	34 844
Femmes	34 075	33 276	35 548	38 776	43 430	34 381	29 428	35 526
Hommes	33 322	34 318	32 230	35 124	43 509	36 578	30 526	34 684
Salaire moyen net								
Ensemble	25 767	25 777	25 375	27 343	32 757	27 516	23 746	26 752
Femmes	25 734	25 967	25 023	27 112	32 886	28 078	24 097	26 676
Hommes	26 039	25 191	27 453	29 660	32 477	26 442	23 119	27 079

Source : Insee, base Tous salariés 2023

Les salaires bruts représentés dans ces tableaux comprennent l'intégralité des sommes versées aux salariés au titre de leur contrat de travail, y compris l'intéressement et la participation, avant toute déduction des cotisations sociales obligatoires, de la CSG et de la CRDS. Les salaires nets correspondent à la différence entre le salaire brut et le total des cotisations sociales salariales et des contributions sociales.

En 2023, un salarié de la Branche a perçu, en moyenne par équivalent temps plein, un salaire annuel brut de 34 844 € et net de 26 752 €. Ces montants représentent des hausses de 5 % par rapport à l'année précédente. Les salariés des prestataires logistiques enregistrent la plus forte augmentation de leur salaire (+6 % en brut et net).

Les femmes de la Branche perçoivent un salaire moyen net supérieur aux hommes de 2 % notamment dû au fait que la proportion de salariés ayant le statut de technicien/agent de maîtrise ou cadre est plus élevé parmi celles-ci.

Rémunération annuelle d'un conducteur longue distance à temps plein

	2023	2024	Évolution
Rémunération moyenne annuelle	36 408 €	37 716 €	3,6 %
dont salaire annuel	33 112 €	36 396 €	3,7 %
dont primes	1 296 €	1 320 €	1,9%

Source : Enquête longue distance, Comité National Routier 2025

Sur la base d'une analyse des bulletins de salaire d'un échantillon d'entreprises, le Comité National Routier observe une hausse de 3,6 % des rémunérations moyennes annuelles des conducteurs longue distance entre 2023 et 2024, et les évaluent en moyenne à 37 716 €. Le salaire annuel moyen a augmenté en 2024 de 3,7 %, plus rapidement que les primes (+1,9 %).

Salaire brut moyen par Professions et Catégories Sociales (PCS) en 2023

		Hommes	Femmes	Ensemble Branche
Conduite				
641a	Conducteurs routiers et grands routiers	33 584	30 705	33 495
643a	Conducteurs livreurs, coursiers	26 065	25 435	26 022
641b	Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	32 754	30 949	32 384
526e	Ambulanciers salariés	29 879	28 703	29 500
Logistique-manutention-magasinage				
653a	Magasiniers qualifiés	31 882	28 919	31 287
652a	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	30 825	29 010	30 612
487a	Responsables d'entrepôt, de magasinage	42 242	40 862	41 949
487b	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	41 887	40 473	41 649
676a	Manutentionnaires non qualifiés	28 441	27 444	28 346
676c	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	31 695	30 610	31 267
676b	Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	27 106	27 044	27 106
Exploitation				
389a	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	68 365	60 888	66 446
466b	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	43 222	41 802	42 496
466c	Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	43 096	41 034	42 545
546c	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	36 106	33 177	34 481
655a	Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	33 455	31 376	33 045
676d	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	30 759	28 457	30 439

Source : Insee, base Tous salariés 2023

Les rémunérations moyennes par Professions et Catégories Sociales (nomenclature INSEE) sont ici données sur le périmètre des entreprises qui relèvent de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport. Les ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports sont les salariés les mieux rémunérés parmi les professions cœur de métier de la Branche avec 66 446 € de salaire brut moyen par an. Pour l'ensemble des professions cœur de métier du transport et de la logistique, on observe en 2023 une hausse des salaires bruts moyens de 5 %, la plus forte augmentation étant pour les ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés, qui voient celui-ci augmenter de 9 %.

Nombre moyen d'heures salariées par Professions et Catégories Sociales (PCS) en 2023

		Hommes	Femmes	Ensemble Branche
Conduite				
641a	Conducteurs routiers et grands routiers	1 434	1 197	1 426
643a	Conducteurs livreurs, coursiers	804	722	798
641b	Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	926	815	901
526e	Ambulanciers salariés (du secteur public ou du secteur privé)	1 293	1 269	1 285
Logistique-manutention-magasinage				
653a	Magasiniers qualifiés	1 381	1 210	1 343
652a	Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	1 402	1 305	1 390
487a	Responsables d'entrepôt, de magasinage	1 570	1 494	1 553
487b	Responsables du tri, de l'emballage, de l'expédition et autres responsables de la manutention	1 611	1 546	1 600
676a	Manutentionnaires non qualifiés	1 075	998	1 067
676c	Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	1 169	1 123	1 150
676b	Déménageurs (hors chauffeurs-déménageurs), non qualifiés	757	690	757
Exploitation				
389a	Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	1 501	1 485	1 497
466b	Responsables commerciaux et administratifs des transports de marchandises (non cadres)	1 435	1 446	1 440
466c	Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	1 521	1 452	1 502
546c	Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	1 365	1 293	1 324
655a	Autres agents et ouvriers qualifiés (sédentaires) des services d'exploitation des transports	1 408	1 298	1 385
676d	Agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	1 186	1 010	1 158

Source : Insee, base Tous salariés 2023

En parallèle, le nombre moyen d'heures salariées augmente parmi les professions cœur de métier de la Branche (+24 heures en moyenne sur un an). Les professions les plus touchées par ces augmentations sont les manutentionnaires non qualifiés (+73 heures) et les employés administratifs d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises non-cadres (+60 heures). En revanche, on observe des baisses du nombre moyen d'heures effectuées par les ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition non qualifiés (-26 heures), les responsables d'entrepôt, de magasinage (-19 heures) et les conducteurs de véhicule routier de transport en commun (-12 heures).

Parmi les métiers de la conduite, la profession enregistrant le nombre moyen d'heures le plus élevé est celle des conducteurs routiers et grands routiers (1 426 heures soit +27 heures en un an). L'ensemble des métiers de l'exploitation connait des hausses significatives du nombre moyen d'heures (plus de 24 heures au minimum).



Salaire horaire net moyen en euros par sexe et catégorie socioprofessionnelle en 2023

	3-Cadres et professions intellectuelles supérieures	4-Professions Intermédiaires	5-Employés	6Q-Ouvriers Qualifiés	6QN-Ouvriers Non Qualifiés
TRM					
Hommes	24,01	16,37	14,35	12,36	11,72
Femmes	22,29	15,42	12,49	11,50	11,60
Ensemble	23,57	16,06	13,30	12,33	11,71
TRV					
Hommes	29,51	18,17	14,57	13,25	12,78
Femmes	26,18	16,40	13,44	12,53	12,06
Ensemble	28,36	17,48	13,84	13,10	12,57
DEM					
Hommes	22,63	15,91	14,29	12,27	11,10
Femmes	21,83	15,33	12,49	11,12	11,22
Ensemble	22,41	15,75	12,94	12,27	11,11
LOC					
Hommes	28,15	17,16	14,15	12,67	12,08
Femmes	25,46	16,34	12,33	11,79	11,73
Ensemble	27,48	16,85	12,85	12,65	12,06
AUX					
Hommes	33,91	17,45	15,41	12,91	12,99
Femmes	27,13	17,07	14,61	12,05	12,10
Ensemble	31,42	17,29	14,93	12,85	12,77
PRL					
Hommes	29,77	16,76	13,85	12,65	13,27
Femmes	25,10	15,71	13,23	11,90	13,04
Ensemble	28,21	16,41	13,44	12,50	13,17
TRS					
Hommes	22,08	16,02	11,87	11,56	10,99
Femmes	20,31	15,83	11,57	11,36	10,63
Ensemble	21,44	15,73	11,76	11,49	10,83

Source : Insee, base Tous salariés 2023

En 2023, le salaire horaire net dans la Branche est au maximum de 31,42 € en moyenne par heure pour les cadres des auxiliaires de transport, et au minimum de 10,83 € en moyenne par heure pour les ouvriers non qualifiés du transport sanitaire. On remarque qu'en un an, ce salaire horaire net moyen a diminué pour les cadres du transport routier de marchandises (-0,58 €), du transport de voyageurs (-0,23 €) et du déménagement (-0,62 €). Les ouvriers qualifiés et ouvriers non qualifiés voient tous leur salaire net horaire moyen augmenter (en moyenne de 0,61 € de l'heure).

Taux horaires conventionnels ou rémunérations annuelles* applicables à l'embauche en euros par secteur, emploi et catégorie socioprofessionnelle

	Groupe/ Coefficient	2023	2024	2025
TRM				
SMIC		11,52	11,65	
	110 M – 115 M – 118 M – 120 M	11,47	12,09	12,09
Personnels ouvriers roulants et sedentaires	**128 M**	11,50	12,12	12,12
	138 M	11,52	12,14	12,14
	150 M	11,79	12,43	12,43
Personnels employés	**105 – 110 – 115 - 120**	11,47	12,09	12,09
	125	11,48	12,1	12,1
	132,5	11,50	12,12	12,12
	140	11,53	12,15	12,15
	148,5	11,79	12,43	12,43
Personnels techniciens et agents de maîtrise	**150**	11,95	12,6	12,6
	157,5	12,08	12,73	12,73
	165	12,66	13,34	13,34
	175	13,44	14,17	14,17
	185	14,17	14,94	14,94
	200	15,34	16,17	16,17
	215	16,48	17,37	17,37
	225	17,28	18,21	18,21
Personnel ingénieur et cadre*	**100**	33166,29	34957,27	34957,27
	106,5	35318,85	37226,07	37226,07
	113	37471,88	34495,36	34495,36
	119	39,457,38	41588,71	41588,71
	132	43763,38	46126,6	46126,6
	145	48068,99	50664,72	50664,72

Suite du tableau de la page 50

	Groupe/ Coefficient		2023	2024	2025
TRV					
SMIC			11,52	11,65	
Personnels ouvriers	**2**	**110 V**	11,53	12,03	12,27
	3	**115 V**	11,53	12,03	12,27
	4	**120 V**	11,53	12,03	12,27
	5	**123 V**	11,53	12,03	12,27
	6	**127 V**	11,53	12,03	12,27
	7	**131 V**	11,71	12,21	12,45
		136V	11,81	12,31	12,56
	7 bis	**137 V**	11,84	12,35	12,60
	8	**138 V**	12,17	12,70	12,95
	9	**140 V**	12,26	12,79	13,06
		142 V	12,39	12,92	13,18
	9 bis	**145 V**	12,52	13,05	13,32
	10	**150 V**	12,82	13,37	13,64
		155 V	13,46	14,04	14,32
Personnels employés	**2**	**105**	11,75	12,25	12,50
	3	**110**	11,75	12,25	12,50
	4	**115**	11,75	12,26	12,50
	5	**120**	11,75	12,26	12,51
	6	**125**	11,76	12,26	12,51
	7	**132,5**	11,87	12,38	12,63
	8	**140**	11,98	12,49	12,74
	9	**148,5**	12,71	13,25	13,52
Personnels techniciens et agents de maîtrise	**1**	**150**	12,84	13,39	13,66
	2	**157,5**	13,48	14,05	14,34
	3	**165**	14,12	14,73	15,02
	4	**175**	14,98	15,63	15,94
	5	**185**	15,83	16,51	16,84
	6	**200**	17,11	17,84	18,20
	7	**215**	18,39	19,18	19,56
	8	**225**	19,25	20,08	20,48
Personnel ingénieur et cadre*	**1**	**100**	36081,44	37632,94	38385,60
	2	**106,5**	38427,12	40079,49	40881,08
	3	**113**	40771,87	42525,06	43375,56
	4	**119**	42936,10	44782,35	45678,00
	5	**132**	47626,94	49674,90	50668,40
	6	**145**	52317,55	54567,20	55658,54

Suite du tableau de la page 51

	Groupe/ Coefficient	2023	2024	2025
DEM				
SMIC		11,52	11,65	
Personnels ouvriers	**1 A DEM**	11,24	11,66	11,89
	1 B DEM	11,32	11,88	12,07
	1 C DEM	11,61	12,33	12,53
	1 D DEM	12,38	13,22	13,43
Personnels employés	**1 A DEM DCO**	11,70	11,78	12,01
	1 B DEM DCO	11,87	12,00	12,19
	1 C DEM DCO	12,31	12,45	12,66
	1 D DEM DCO	13,20	13,35	13,56
	1 A DEM DC1	11,81	11,89	12,13
	1 B DEM DC1	11,99	12,12	12,31
	1 C DEM DC1	12,43	12,58	12,78
	1 D DEM DC1	13,33	13,48	13,70
	1 A DEM DC2	11,93	12,01	12,25
	1 B DEM DC2	12,10	12,24	12,43
	1 C DEM DC2	12,56	12,70	12,91
	1 D DEM DC2	13,46	13,62	13,83
Personnels techniciens et agents de maîtrise	**3 A DEM**	12,38	13,07	13,28
	3 B DEM	13,40	13,80	14,02
	3 C DEM	15,33	15,79	16,04
	3 D DEM	17,27	17,19	18,07
Personnel ingénieur et cadre*	**4 A DEM**	39260,69	40438,51	41085,53
	4 B DEM	43868,18	45184,23	45907,18
	4 C DEM	53453,16	55056,75	55937,66

Suite du tableau de la page 52

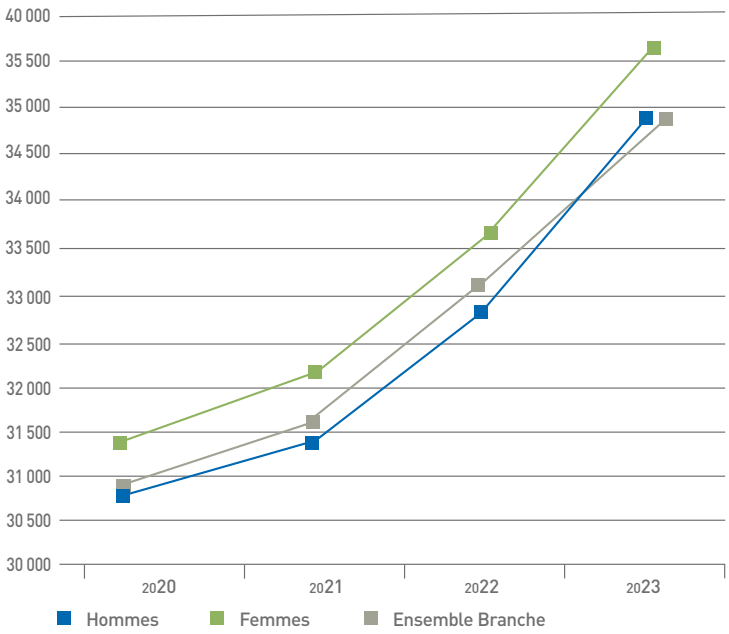
PRL	Groupe/Coefficient	2023	2024	2025
SMIC		11,52	11,65	
Personnels ouvriers	**110 L**	11,09	11,59	11,91
	115 L	11,09	11,59	11,91
	120 L	11,10	11,6	11,92
	125 L	11,12	11,62	11,95
	138 L	11,15	11,65	11,98
Personnels employés	**110 L**	11,15	11,65	11,98
	120 L	11,20	11,7	12,03
Personnels techniciens et agents de maîtrise	**150 L**	12,60	13,17	13,54
	157,5 L	12,70	13,27	13,64
	165 L	13,17	13,76	14,15
	200 L	15,60	16,3	16,76
Personnel ingénieur et cadre*	**100 L**	37744,33	39442,82	40547,22
	106,5 L	40207,10	42016,42	43192,88
	113 L	42651,63	44570,95	45818,94
	119 L	44603,62	46610,78	47915,88
	132 L	49842,62	52085,54	53543,94

TRS	2023	2024	2025
SMIC	11,52	11,65	
Ambulancier Niveau 1	11,54	11,54	11,89
Ambulancier Niveau 2	11,64	11,64	11,90
Ambulancier Niveau 3	12,22	12,52	12,79

Source : Accords de branche relatifs aux rémunérations conventionnelles
**Pour les personnels ingénieurs et cadres, ces montants correspondent à la rémunération minimale brute annuelle d'un salarié travaillant 35 heures par semaine (151,67 heures par mois)*

Le tableau présenté a une valeur indicative et correspond à l'état des grilles conventionnelles tel qu'établi à la date de leur élaboration. Ces éléments peuvent ne pas refléter d'éventuelles évolutions résultant de négociations de branche ultérieures ou de décisions d'extension administrative intervenues après cette période.

Évolution du salaire brut moyen annuel par sexe (en €)



Depuis 2020, on observe une hausse des salaires bruts moyens de 13,3 % pour les femmes et de 13 % pour les hommes.

Source : INSEE base tous salariés 2023

Salaire brut moyen par contrat de travail (en €)

CDI	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble
Hommes	33 512	34 740	33 655	35 255	43 692	36 718	30 536	34 938
Femmes	34 410	33 714	35 957	38 944	43 849	34 648	29 559	35 940
Ensemble	33 608	34 489	34 039	35 585	43 742	36 009 €	30 183	35 128

CDD	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Ensemble
Hommes	27 204	29 578	25 350	28 744	29 547	28 145	27 148	27 618
Femmes	27 127	27 645	27 461	30 334	29 556	27 459	26 255	27 392
Ensemble	27 194	29 098	25 436	28 922	29 550	27 891	26 844	27 573

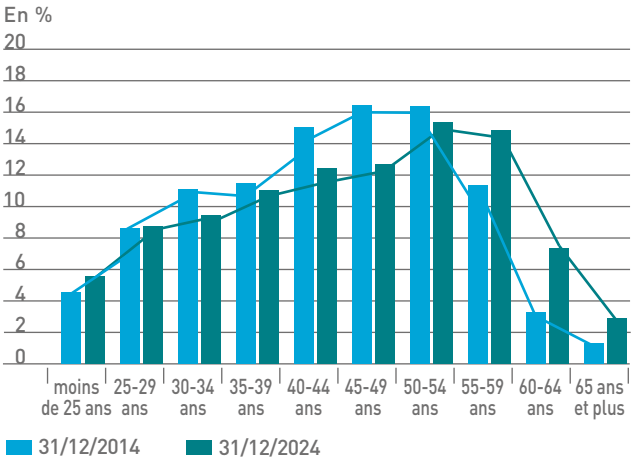
Source : Insee, base Tous salariés 2023

Les salariés en CDI dans la Branche perçoivent un salaire 1,27 fois supérieur à celui des CDD en équivalent temps plein.



Démographie

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

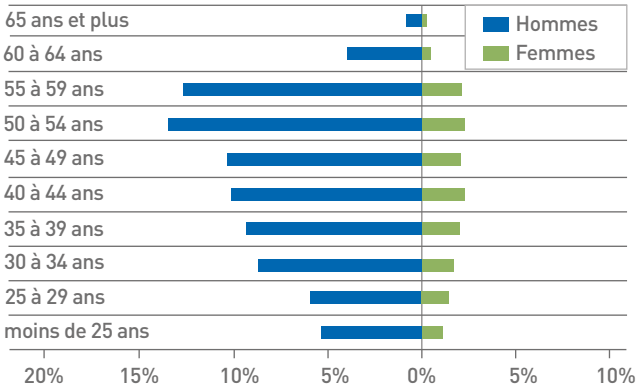


La comparaison sur dix ans des pyramides des âges des salariés de la Branche met en évidence un vieillissement progressif de la population salariée. En 2024, les moins de 45 ans représentent 47 % des effectifs, une part quasi stable par rapport à 2014 (50 %), mais la structure se modifie nettement aux âges plus élevés : la proportion des 40-49 ans recule nettement, passant de 31 % à 25 %, tandis que celle des 55 ans et plus progresse de 16 % à 24 %.

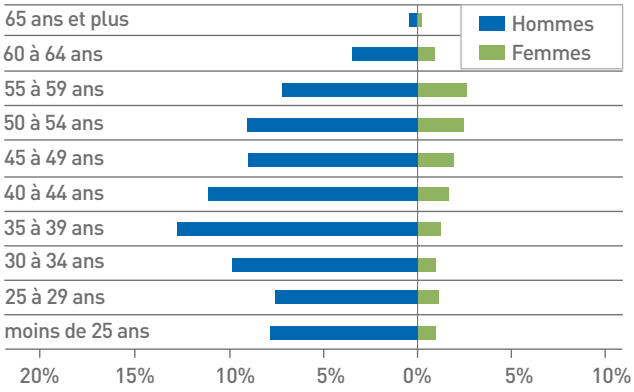
Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Pyramides des âges en 2024 (ensemble des familles professionnelles)

Marchandises *(hors déménagement)*

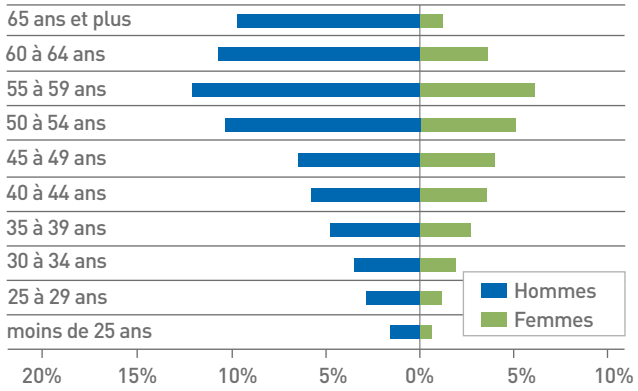


Déménagement

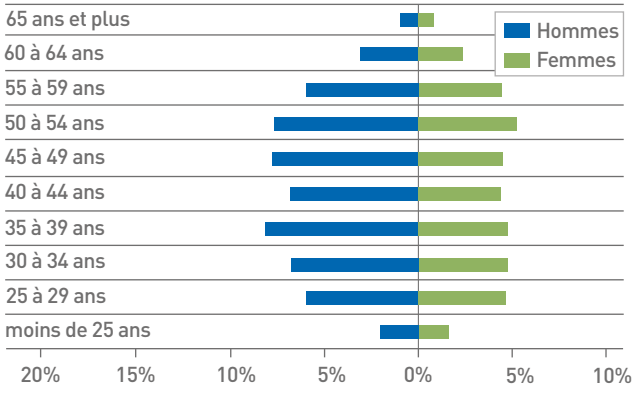


Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Transport routier de voyageurs



Transport sanitaire



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

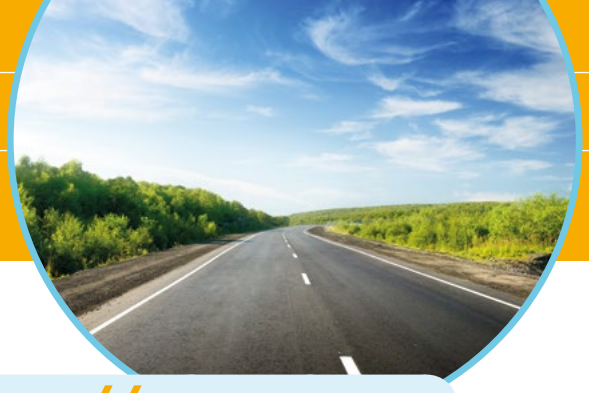
En 2024, les pyramides des âges confirment le vieillissement global des salariés de la Branche, avec des profils contrastés selon les activités.

Dans le transport de marchandises (hors déménagement), les moins de 35 ans représentent 26 % des effectifs (+1 point), contre 50 % de 45 ans et plus (-1 point), une structure globalement stable. Le déménagement reste plus jeune, avec 30 % des salariés ayant moins de 35 ans (-3 points), mais la part des 55 ans et plus s'élève à 18 % (+3 points), signalant un vieillissement en cours. Le transport routier de voyageurs demeure le plus âgé : seulement 11 % de moins de 35 ans (-1 point) pour 45 % de 55 ans et plus (+1,5 point). Enfin, le transport sanitaire présente une répartition plus équilibrée, avec 28 % de moins de 35 ans et 19 % de plus de 55 ans, une structure stable par rapport à 2023.

Estimation des effectifs en conduite par tranche d'âge

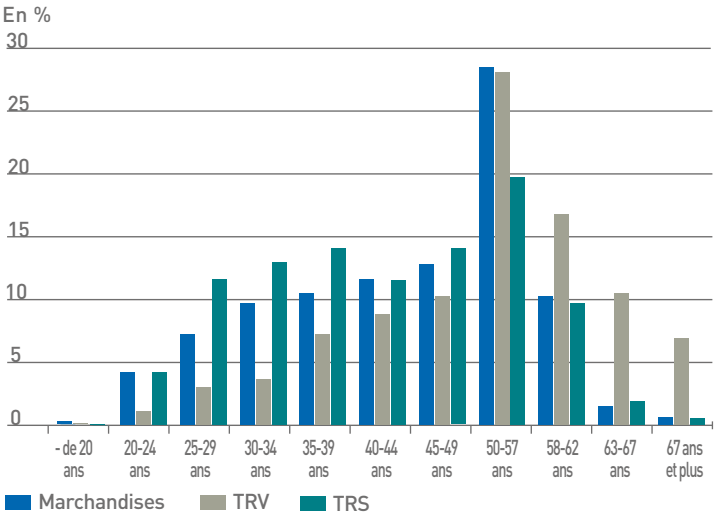
	moins de 20 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-44 ans	45-49 ans	50-57 ans	58-62 ans	63-67 ans	>67 ans	Total ans
Transport routier de marchandises et activités auxiliaires	1 548	15 055	25 259	33 445	38 264	43 222	47 413	101 803	38 378	7 943	2 743	355 071
Transport sanitaire	5	2 389	6 896	7 636	8 316	7 043	7 728	11 333	5 345	1 560	329	58 580
Transport routier de voyageurs	55	1 147	3 182	3 919	5 990	7 589	9 025	24 522	15 456	10 149	6 364	87 398
Branche	1 608	18 591	35 336	45 000	52 569	57 855	64 165	137 658	59 179	19 652	9 436	501 049

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025



En moyenne les salariés sont âgés de 44 ans et 8 mois

Structure par âge dans la conduite en 2024



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, le personnel roulant de la Branche reste globalement âgé, avec seulement 4 % de moins de 25 ans et 11 % de moins de 30 ans.

Chez les conducteurs de l'activité marchandises, les moins de 30 ans représentent près de 12 % des effectifs, une part stable par rapport à 2023. Dans le transport sanitaire, cette proportion atteint 16 %.

À l'inverse, le transport routier de voyageurs se distingue par une population nettement plus âgée : seuls 5 % des conducteurs ont moins de 30 ans, tandis que 65 % ont plus de 50 ans (+1 point par rapport à 2023).

Cette situation est en partie liée aux conditions d'entrée dans ces métiers, qui sont encadrées par des textes réglementaires qui prévoient un âge d'entrée minimum.

Ainsi, pour le transport sanitaire, les candidats au Diplôme d'État d'Ambulancier ne peuvent pas intégrer la formation tant qu'ils sont soumis au permis probatoire : le permis B doit être obtenu depuis au moins 3 ans, ou 2 ans en cas de conduite accompagnée.

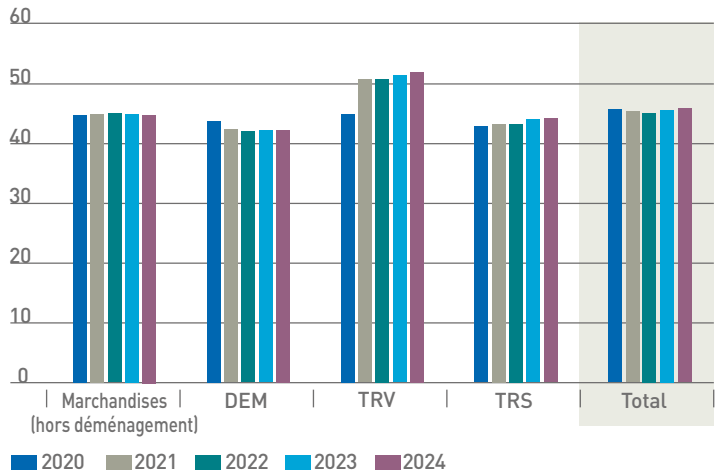
Pour le transport routier de marchandises, l'accès au métier est possible à partir de 18 ans par une qualification initiale, via les titres professionnels délivrés par le ministre du Travail (titres professionnels de conducteur du transport routier de marchandises sur porteur ou sur tous véhicules) et les diplômes de conducteur routier délivrés par le ministère de l'Éducation nationale (CAP CRM et BAC Pro CTRM), tandis qu'avec une qualification initiale accélérée, la FIMO (Formation initiale minimale obligatoire), il est nécessaire d'avoir au moins 21 ans pour conduire des véhicules lourds du transport de marchandises.

Pour la conduite de véhicules de transport routier de voyageurs, jusqu'en 2021, un âge minimum de 23 ans était requis à l'issue d'une FIMO (ou 21 ans en cas d'affectation sur un service régulier national de moins de 50 km), et de 21 ans à l'issue d'une qualification initiale (en l'occurrence via le titre professionnel de conducteur de transport en commun sur route).

Cependant, un décret du 2 mai 2021 est venu abaisser l'âge minimal pour la conduite de certains véhicules lourds de transport en commun par des personnes ayant bénéficié d'une formation longue de plus de 280 heures (titre professionnel ou CAP). La conduite peut donc désormais s'effectuer dès l'âge de 18 ans sur le territoire national à condition que le véhicule circule sans passager ou que le conducteur exécute des services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 km, et dès l'âge de 20 ans pour les véhicules des catégories D ou DE conduits sur le territoire national.

En outre, un arrêté du 12 mars 2023 a créé un CAP Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar dont les premières sessions d'examen se sont déroulées en 2024.

Âge moyen par secteur (ensemble des familles professionnelles)

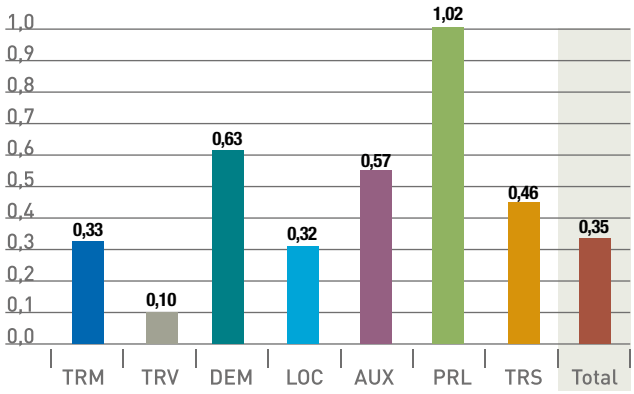


Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

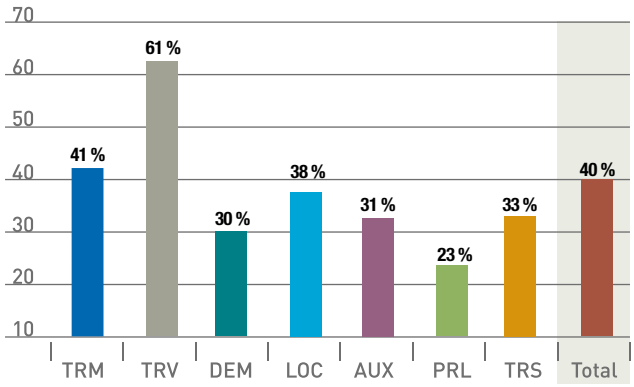
L'âge moyen des salariés de la Branche est de 44 ans et 8 mois en 2025. Dans le transport de voyageurs il s'élève à près de 51 ans. L'âge moyen le plus faible s'observe dans le déménagement (41 ans en moyenne).

Indicateurs démographiques

Taux de relève



Taux de renouvellement



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Le taux de relève exprime le nombre de salariés de moins de 30 ans pour un salarié de plus de 50 ans. Lorsque cet indicateur est inférieur à 1, ce qui est le cas pour presque tous les secteurs de la Branche (à l'exception des prestataires logistiques), cela signifie que les moins de 30 ans sont moins nombreux que les plus de 50 ans.

En 2024, le taux de relève dans la Branche est de 0,35, ce qui indique que les salariés de plus de 50 ans sont près de trois fois plus nombreux que les moins de 30 ans, avec de fortes disparités selon les activités : ils sont 1,6 fois plus nombreux dans le déménagement et 10 fois plus nombreux dans le transport routier de voyageurs.

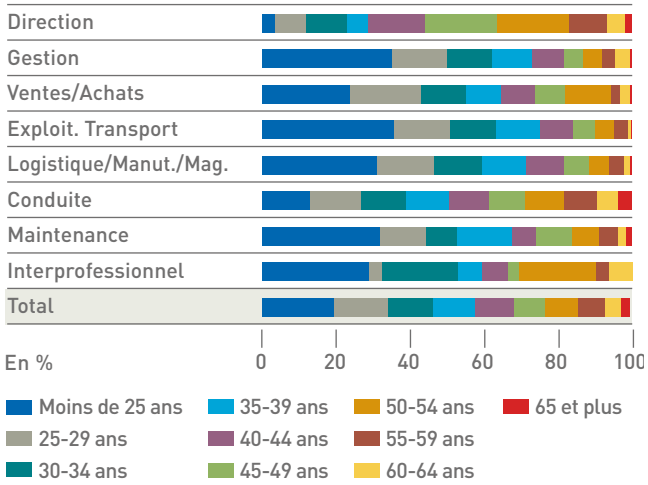
Le taux de renouvellement, défini comme la part des salariés de plus de 50 ans dans l'ensemble des effectifs, reflète les départs potentiels à la retraite sur les 12 à 14 prochaines années. Il reste stable au niveau de la Branche (40%). Toutefois, dans le transport routier de voyageurs, 3 salariés sur 5 ont désormais plus de 50 ans.



77 % des embauches sont en CDI

Mouvements de main-d'œuvre

Embauches par âge et famille professionnelle

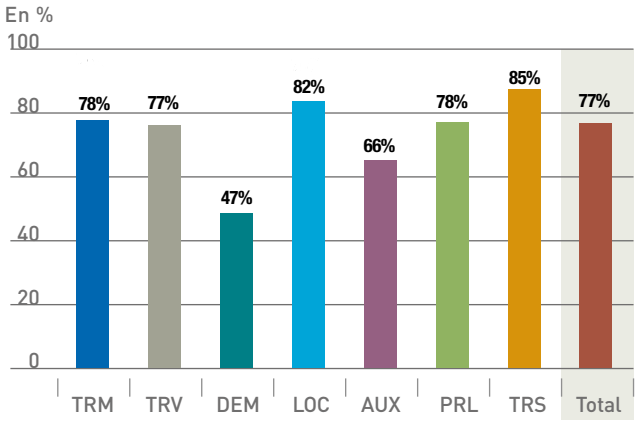


Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, 34 % des recrues de la Branche ont moins de 30 ans, tandis que 22 % ont plus de 50 ans. La répartition varie fortement selon les familles professionnelles : dans la famille de la conduite, les moins de 30 ans représentent 27 % des embauches, alors qu'en direction, près de 60 % des recrues ont entre 35 à 55 ans. Les autres familles professionnelles comptent au moins 30 % de recrues de moins de 30 ans, avec un maximum de 51 % dans la gestion.

Globalement, les recrues de moins de 30 ans sont surtout présentes dans la gestion, l'exploitation transport, la logistique et la maintenance, tandis que la conduite et la direction attirent davantage de profils expérimentés, avec une proportion notable de plus de 50 ans. Globalement, la majorité des embauches se situe entre 30 et 49 ans.

Part des embauches en CDI par secteur d'activité

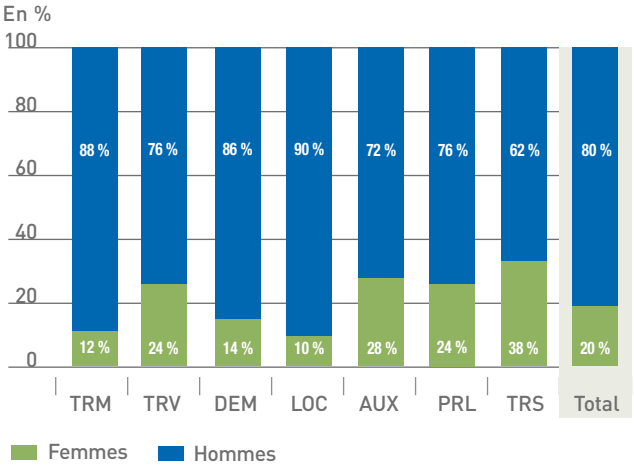


Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, 77 % des embauches dans la Branche sont réalisées en CDI. Le transport sanitaire se distingue avec la part la plus élevée (85 %), suivi de la location (82 %) et des transports routiers de marchandises et de voyageurs (78 % et 77 %). À l'inverse, le déménagement affiche la part la plus faible (47 %), reflet d'un recours important aux contrats saisonniers ou journaliers.

4 % des embauches sont des créations d'emploi

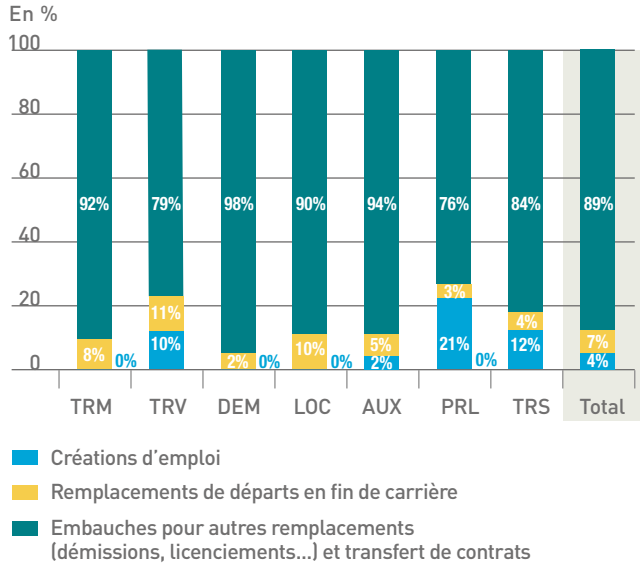
Embauches par sexe et activité en 2024



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, les femmes représentent 20 % des recrutements dans la Branche, soit une baisse d'un point par rapport à 2023. Leur proportion est toutefois plus élevée dans certains secteurs : 38 % des embauches dans le transport sanitaire, et 24 % chez les prestataires logistiques ainsi que dans le transport routier de voyageurs.

Répartition des types d'embauche en 2024

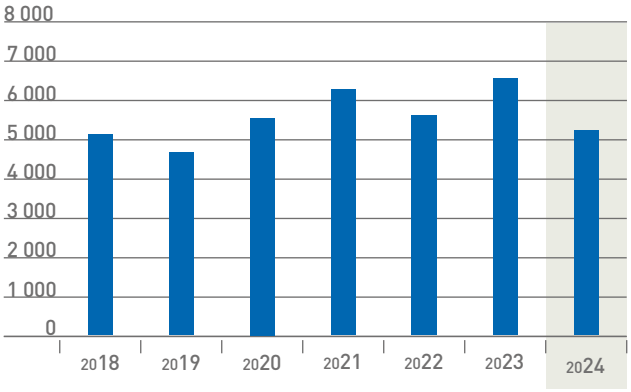


Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

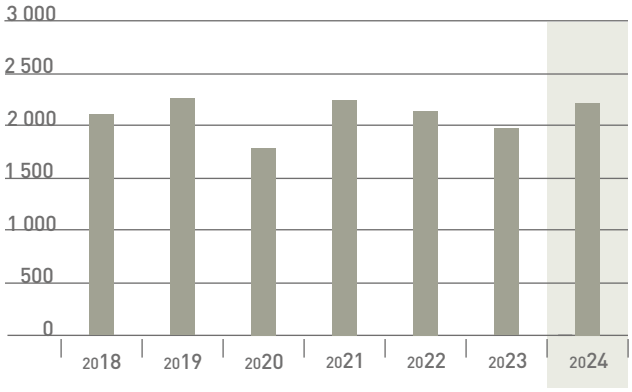
En 2024, 4 % des embauches visent à créer de nouveaux emplois pour accroître les capacités de production, contre 2 % en 2023. Cette part est particulièrement élevée dans certains secteurs, comme les prestataires logistiques (21 %), le transport sanitaire (12 %) et le transport de voyageurs (10 %). Par ailleurs, 89 % des embauches correspondent à des remplacements pour des motifs autres que la retraite, tels que démissions, fins de CDD ou ruptures conventionnelles.

Évolution des départs en fin de carrière par secteur

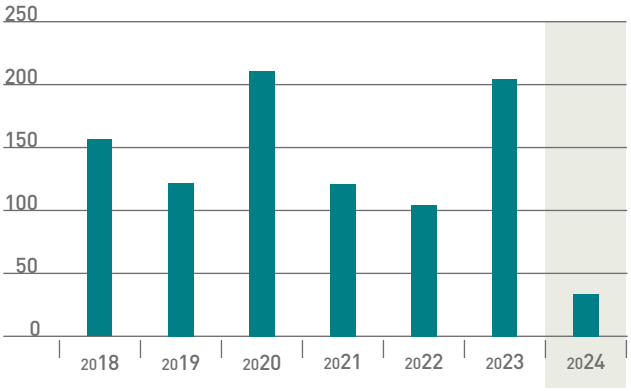
TRM



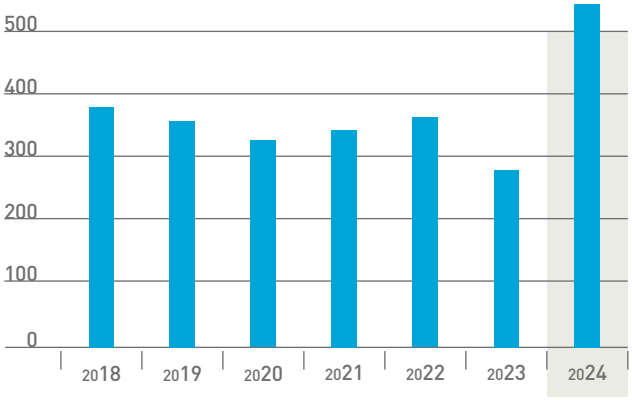
TRV



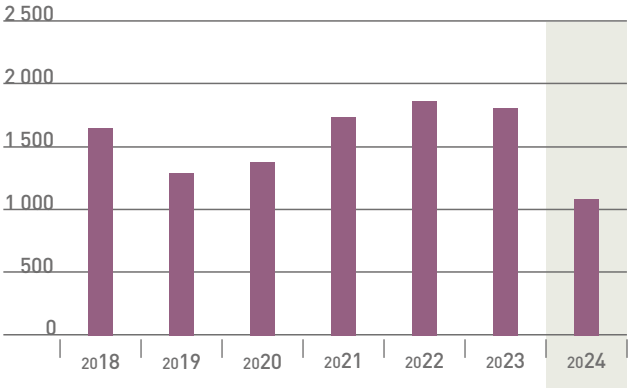
DEM



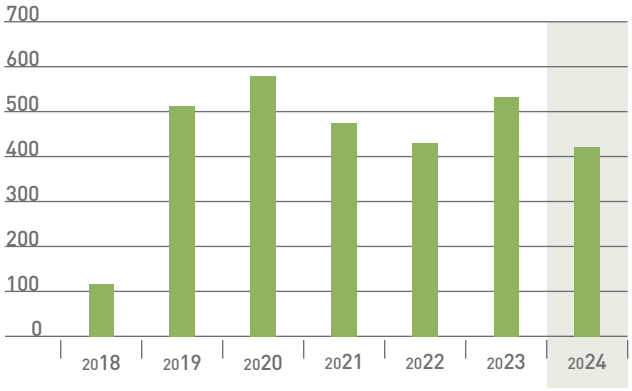
LOC



AUX



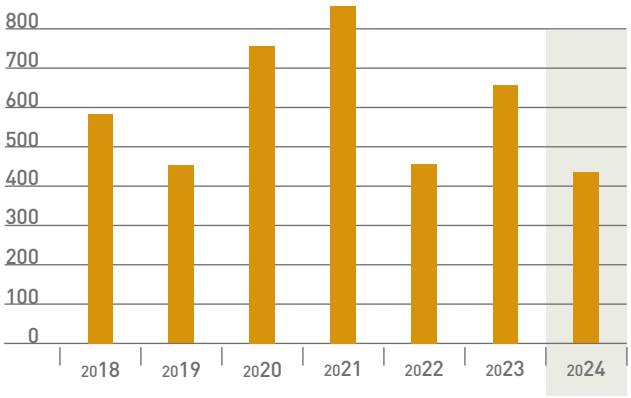
PRL



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Évolution des départs en fin de carrière par secteur (suite)

TRS



Les départs en fin de carrière dans la Branche, comprenant les départs à la retraite et les congés de fin d'activité, diminuent de 14 % en 2024 par rapport à 2023. Dans le transport routier de marchandises (TRM), ils s'établissent à près de 5 000 départs, en baisse de 21 %, reflétant une diminution significative par rapport à l'année précédente.

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Évolution des départs en Congé de Fin d'Activité (CFA)

Nombre de dossiers CFA transférés en paiement dans le TRM (dont le transport de fonds) et le DEM

2008	1 582
2009	1 5745
2010	1 705
2011	1 568
2012	962
2013	1 772
2014	633
2015	1 184
2016	2 104
2017	2 307
2018	2 051
2019	2 193
2020	1 966
2021	2 194
2022	2 209
2023	2 033
2024	1 237

Nombre de dossiers CFA transférés en paiement dans le TRV (Conducteurs de véhicules de + 9 places)

2008	157
2009	197
2010	209
2011	172
2012	142
2013	225
2014	131
2015	148
2016	224
2017	203
2018	187
2019	179
2020	152
2021	204
2022	160
2023	148
2024	93

Source : : FONGEFCA-Transport & AGEFCA-Voyageurs, 2025

Le Congé de Fin d'Activité (CFA) permet à des conducteurs de transport routier de marchandises ou de voyageurs, conducteurs du secteur du déménagement et convoyeurs de fonds, employés dans les entreprises du champ de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires de transport, de cesser leur activité professionnelle jusqu'à cinq ans avant l'ouverture de leur droit à la retraite. Le CFA a été mis en place pour le transport de marchandises et le secteur du déménagement par les accords de branche du 28 mars et 11 avril 1997. Il a été étendu aux convoyeurs de fonds par les accords du 23 juin 1997 et du 24 mars 1998. Le CFA a été mis en place par l'accord du 2 avril 1998 pour le transport routier de voyageurs.



Nombre total de bénéficiaires du CFA au 31/12/2024

TRM : 11 053

dont 452 en transport de fonds

TRV : 848

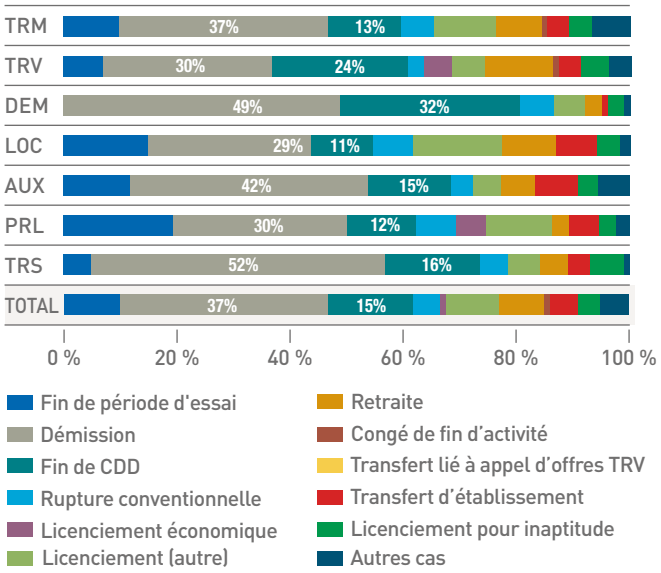
Source : FONGECFA-Transport et AGECFA-Voyageurs, 2025

Le recul progressif de l'âge de la retraite a exigé une adaptation du dispositif de CFA. Les accords entre partenaires sociaux du 30 mai 2011 puis du 14 mars 2014 ont ainsi visé à préserver l'équilibre du CFA en adaptant certains critères d'accès. En outre, à la suite de l'adoption de la réforme des retraites qui décale l'âge légal de départ à la retraite de 62 à 64 ans, les partenaires sociaux ont signé un accord le 16 juin 2023 pour adapter le CFA aux nouvelles dispositions légales.

Dans ce contexte, le nombre de dossiers transférés en CFA connaît en 2024 un fort recul dans le transport routier de marchandises (-40 %) et le transport routier de voyageurs (-37 %). Dans le transport de marchandises, 11 053 salariés bénéficient du CFA (-1,6 %) au 31 décembre 2024, dont 452 dans le transport de fonds. Dans le transport de voyageurs, le nombre de bénéficiaires diminue également pour s'établir à 848 au 31 décembre 2024 (-3 %).

Toute cessation d'activité d'un salarié dans les conditions prévues par l'accord relatif au CFA doit donner lieu, dans l'entreprise qui employait le bénéficiaire du CFA, à l'embauche d'un salarié cotisant au dispositif CFA, dans le cadre d'un contrat de travail à durée indéterminée à temps plein. Cette embauche doit intervenir au plus tard dans les 3 mois suivant la date de départ effectif de l'entreprise du bénéficiaire du CFA et peut intervenir, au plus tôt, dans un délai de 3 mois avant la date de départ effectif de ladite entreprise.

Répartition des flux de départs de l'établissement par motif et secteur en 2024 (ensemble des familles professionnelles)



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

En 2024, les démissions restent le principal motif de départ dans la Branche (37 %), suivies des fins de CDD (15 %) et des licenciements (15 % en tenant compte des différents motifs de licenciement). Cette tendance varie néanmoins selon les secteurs : ainsi, chez les prestataires logistiques, les fins de période d'essai (19 %) sont plus fréquentes que les fins de CDD (12 %).

Taux de rotation par secteur

	2019	2023	2024
MAR	21 %	17 %	17 %
TRS	20 %	15 %	16 %
TRV	25 %	20 %	20 %
Branche	**22 %**	**18 %**	**17 %**

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Le taux de rotation de la main-d'œuvre (ou turnover) est calculé comme la moyenne des taux d'entrée et de sortie divisé par l'effectif. Un taux de rotation de 0 % signifie qu'il n'y a eu ni départ ni arrivée au cours de l'année. Un taux de 100 % signifie en revanche que l'intégralité des postes a été renouvelée. En 2024, le taux de rotation dans la Branche est de 17 %, en baisse d'un point par rapport à 2023.

Les taux demeurent stables dans les secteurs du transport routier de marchandises (17 %) et de voyageurs (20 %), tandis que le transport sanitaire enregistre une légère hausse (de 15 % à 16 %).



20 % des établissements ont recours à l'intérim

Intérim

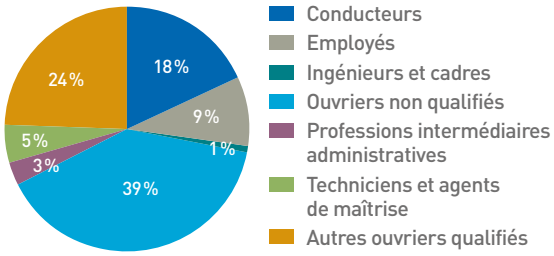
Établissements déclarant avoir recours à l'intérim en 2024

TRM	4 932	19 %
TRV	626	24 %
DEM	666	55 %
LOC	387	36 %
AUX	1 039	22 %
PRL	676	40 %
TRS	115	2 %
Total	**8 441**	**20 %**

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Après le recul observé en 2023, la proportion d'établissements déclarant avoir recours à l'intérim atteint 20 % en 2024, soit +1 point et près de 1 700 établissements supplémentaires. Sur un an, les hausses les plus marquées concernent le déménagement (+55 %) et les prestataires logistiques (+40 %). Le transport routier de marchandises (TRM) concentre quant à lui 58 % du total des établissements ayant recours à l'intérim dans la Branche.

Recours à l'intérim par Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS) en 2025 (en % ETP)



Source : Baromètre Prism'emploi 2025

D'après le Baromètre Prism'emploi, au premier semestre 2025, près de 40 % des intérimaires des entreprises du secteur agrégé des transports et de l'entreposage sont des ouvriers non qualifiés. Les autres ouvriers qualifiés (24 %) et les conducteurs (18 %) représentent les autres principales sources d'intérimaires pour ces entreprises. 85 % des autres ouvriers qualifiés correspondent à des ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport.

Évolution du nombre d'intérimaires par secteur (en équivalent temps plein)

	2023	2024	Évolution 2024/2023
TRM	19 423	19 396	0 %
TRV	2 617	2 772	6 %
DEM	484	285	-41 %
LOC	1 415	1 283	-9 %
AUX	20 699	21 101	2 %
PRL	19 578	16 175	-17 %
TRS	170	115	-32 %
Total	**64 386**	**61 127**	**-5 %**

Source : Déclarations Sociales Nominatives (DSN), traitements Dares, 2025

En 2024, le nombre d'intérimaires de la Branche diminue de 5 % en un an, soit environ 3 300 intérimaires de moins. Cette baisse est notamment imputable au secteur des prestataires logistiques qui enregistre un recul de 17 % du volume de ses intérimaires, soit près de 3 500 intérimaires en moins. Les prestataires logistiques, le transport routier de marchandises et les auxiliaires de transport concentrent 93 % des intérimaires de la Branche.





Environ 75 000 offres d'emploi dans la Branche

Marché du travail

> Offres et demandes d'emploi

Les données présentées dans cette rubrique proviennent exclusivement de France Travail. Elles sont donc exhaustives en ce qui concerne les demandes d'emploi, mais partielles pour les offres d'emploi.

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

Codes NAF Rév. 2	Libellé	2022	2023	2024
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	11 980	12 160	13 630
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	5 510	5 600	5 060
4941A	Transports routiers de fret interurbains	22 580	19 340	17 820
4941B	Transports routiers de fret de proximité	20 740	16 030	15 420
4941C	Location de camions avec chauffeur	3 650	2 770	2 610
4942Z	Déménagement	1 540	1 230	940
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	3 238	2 170	2 301
5229A	Messagerie, fret express	1 680	1 600	1 130
5229B	Affrètement et organisation des transports	5 256	3 591	3 451
5320Z	Autres activités de poste et de courrier	1 040	1 120	1 300
7712Z	Location et location-bail de camions	371	937	619
8010Z	Activités de sécurité privée	2 052	2 645	3 037
8690A	Ambulances	9 370	9 360	8 080
TOTAL BRANCHE CCNTR		**89 007**	**78 553**	**75 398**
PART DE LA BRANCHE (CCNTR) PAR RAPPORT AU MARCHÉ DU TRAVAIL		**2,25 %**	**2,00 %**	**2,11 %**

Source : France Travail - Exploitation AFT, 2025

Le volume des offres d'emploi déposées par les entreprises de la Branche auprès de France Travail poursuit sa diminution en 2024. En effet, après avoir enregistré une nette baisse de 12 % en 2023, le recul se modère cette année à -4 % mais est moins important que dans l'économie globale (-7 %). Cette tendance concerne particulièrement le transport routier de marchandises : le transport routier de fret interurbain voit ses offres diminuer de 8 % sur un an et de 21 % sur deux ans ; l'activité transports routiers de fret de proximité (4941B) enregistre une baisse de 4 % sur un an et de 26 % sur deux ans. Seulement deux secteurs connaissent une hausse du nombre d'offres déposées chez France Travail : le transport routier régulier de voyageurs (+12 %) et les autres activités de poste et de courrier (+16 %).

Répartition des offres par emploi (code ROME) en 2024

Codes ROME V-4	Libellé	Nombre d'offres diffusées en 2024	Part des offres déposées par la Branche	Taux d'évolution 2024/2023 des offres déposées
G1201	Guide-accompagnateur / Guide-accompagnatrice	1 720	3%	-8 %
H3302	Agent / Agente de conditionnement	58 670	0 %	-18 %
J1305	Ambulancier / Ambulancière	8 720	72 %	-12 %
N1101	Cariste	105 650	1 %	-11 %
N1102	Déménageur / Déménageuse	2 830	22 %	-54 %
N1103	Préparateur / Préparatrice de commandes	165 780	2 %	-11 %
N1105	Manutentionnaire	71 610	2 %	-18 %
N1201	Affréteur / Affréteuse	5 850	7%	-11 %
N1202	Employé / Employée de transit	9 910	5 %	-13 %
N1301	Responsable logistique	32 370	1%	-11 %
N1302	Responsable entrepôt logistique	4 750	3%	-17 %
N1303	Approvisionneur / Approvisionneuse logistique	70 330	1 %	-13 %
N4101	Conducteur / Conductrice de poids lourd	132 090	15 %	-11 %
N4102	Conduite de transport de particuliers	3 510	71 %	20 %
N4109	Conducteur / Conductrice de bus	38 000	40%	11 %
N4104	Coursier / Coursière	3 150	4 %	-18 %
N4105	Chauffeur-livreur / Chauffeuse-livreuse	44 860	22 %	-8 %
N4201	Responsable d'agence transport routier de marchandises	8 190	3 %	11 %
N4202	Responsable d'exploitation transport routier de personnes	1 780	1 %	334 %
N4203	Agent / Agente d'intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises	13 410	13 %	-3 %
N4204	Agent / Agente d'exploitation transport routier de personnes	3 230	16 %	7 %
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		**785 510**	**8 %**	**-11 %**

Source : France Travail - Exploitation AFT, 2025. Les données sont présentées selon la nomenclature ROME V-4

Au niveau des professions « cœur de métier » du transport et de la logistique (code ROME V-4), le volume d'offres d'emploi diffusées par France Travail (les offres diffusées regroupent les offres collectées directement par France Travail et les offres transmises par des sites partenaires), et émises par les entreprises de l'ensemble de l'économie française, a diminué de 11 % en 2024 (après – 1 % en 2023), passant à moins de 800 000 offres. 8 % de ces offres ont été déposées par des entreprises de la Branche (comme en 2023) et jusqu'à 72 % pour les ambulanciers, malgré une baisse de 12 % des offres pour ce métier. Plus de la moitié des offres se concentre sur les métiers de préparateur de commande (21 %), de conducteur de poids lourd (17 %) et de cariste (13 %). Ces trois métiers enregistrent globalement une baisse de 11% du nombre d'offres diffusées en 2024.

Répartition des offres selon la nature et la durée du contrat en 2024 (tous secteurs, y compris compte propre et intérim)

Codes ROME V-4	Libellé	Part des offres en CDI	Part des offres < 1 mois (CDD, intérim)
G1201	Guide-accompagnateur / Guide-accompagnatrice	30 %	40 %
H3302	Agent / Agente de conditionnement	18 %	74 %
J1305	Ambulancier / Ambulancière	73 %	8 %
N1101	Cariste	14 %	83 %
N1102	Déménageur / Déménageuse	41 %	43 %
N1103	Préparateur / Préparatrice de commandes	31 %	61 %
N1105	Manutentionnaire	13 %	81 %
N1201	Affréteur / Affréteuse	78 %	16%
N1202	Employé / Employée de transit	75%	17 %
N1301	Responsable logistique	76 %	16 %
N1302	Responsable entrepôt logistique	87 %	10 %
N1303	Approvisionneur / Approvisionneuse logistique	52 %	36 %

Suite du tableau de la page 69

Codes ROME V-4	Libellé	Part des offres en CDI	Part des offres < 1 mois (CDD ou intérim)
N4101	**Conducteur / Conductrice de poids lourd**		
		34 %	60 %
N4102	**Conducteur / Conductrice de transport de particuliers**		
		73 %	15 %
N4109	**Conducteur / Conductrice de bus**		
		53 %	38 %
N4104	**Coursier / Coursière**		
		36 %	47 %
N4105	**Chauffeur-livreur / Chauffeuse-livreuse**		
		52 %	32 %
N4201	**Responsable d'agence transport routier de marchandises**		
		70 %	19 %
N4202	**Responsable d'exploitation transport routier de personnes**		
		90 %	2 %
N4203	**Agent / Agente d'intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises**		
		65 %	26 %
N4204	**Agent / Agente d'exploitation transport routier de personnes**		
		79 %	7 %
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		**36 %**	**56 %**
TOTAL MARCHÉ DU TRAVAIL FRANCE		**60 %**	**26 %**

Source : France Travail - Exploitation AFT, 2025. Les données sont présentées selon la nomenclature ROME V-4

Plus de la moitié des offres diffusées par France Travail, pour les professions cœur de métier du transport et de la logistique, correspondent à des contrats de moins d'un mois (56 %, +2 points en un an), alors que ces offres ne représentent que 26 % des offres dans l'économie française (+2 points également). Dans ce contexte, certains métiers se distinguent par une proportion particulièrement élevée de contrats courts : les caristes et les manutentionnaires comptent ainsi plus de 80 % d'offres de moins d'un mois (respectivement 83 % et 81 %).

En parallèle, la part des offres en CDI a diminué d'un point en 2024 pour les professions cœur de métier ; elles représentent 36 % des offres des métiers transport et logistique. Après avoir augmenté de 21 points en 2023, la part des offres en CDI dans le déménagement diminue en 2024 de 15 points pour atteindre 41 %. En revanche, les métiers de responsable d'exploitation transport routier de personnes et d'agent d'exploitation transport routier de personnes enregistrent des hausses de respectivement 15 et 13 points de la part d'offres déposées en CDI en 2024. La part des offres en CDI dans l'ensemble de l'économie diminue d'un point en un an.



521 380 demandeurs d'emploi se positionnent sur un des métiers du transport routier et de la logistique

Évolution des demandeurs d'emploi en stock

Codes ROME V-4	Libellé	Nombre de demandeurs en stock au 31/12/2024
G1201	Guide-accompagnateur / Guide-accompagnatrice	3 140
H3302	Agent/ Agente de conditionnement	71 760
J1305	Ambulancier / Ambulancière	9 940
N1101	Cariste	63 610
N1102	Déménageur / Déménageuse	2 190
N1103	Préparateur / Préparatrice de commandes	111 970
N1105	Manutentionnaire	54 490
N1201	Affréteur / Affréteuse	840
N1202	Employé / Employée de transit	1 250
N1301	Responsable logistique	11 080
N1302	Responsable entrepôt logistique	810
N1303	Approvisionneur / Approvisionneuse logistique	12 580
N4101	Conducteur / Conductrice de poids lourd	61 600
N4102	Conducteur / Conductrice de transports de particuliers	3 690
N4109	Conducteur / Conductrice de bus	18 410
N4104	Coursier / Coursière	3 090
N4105	Chauffeur-livreur / Chauffeuse-livreuse	80 920
N4201	Responsable d'agence transport routier de marchandises	1 350
N4202	Responsable d'exploitation transport routier de personnes	330
N4203	Agent / Agente d'intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises	2 630
N4204	Agent / Agente d'exploitation transport routier de personnes	640
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		**521 380**

Source : France Travail - Exploitation AFT, 2025. Les données sont présentées selon la nomenclature ROME V-4

Les demandes en stock désignent l'ensemble des demandeurs d'emploi comptabilisés en fin d'année de catégorie A, B et C, c'est-à-dire tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

Cette année, nous ne disposons que du nombre de demandeurs en 2024, cette donnée n'étant pas disponible pour les années précédentes. En effet, la nomenclature des codes ROME de France Travail a évolué, passant de la version V-3 à V-4, et au moment de l'exploitation des données, seules les informations de la dernière année étaient disponibles.

Le nombre de demandeurs d'emploi positionnés sur les professions cœur de métier dépasse le demi-million en 2024. Le métier de préparateur de commandes regroupe à lui seul 21 % des demandeurs d'emploi du secteur, suivi par le métier de chauffeur-livreur (16 %) et d'agent de conditionnement (14 %).

Répartition des demandes d'emploi selon l'âge et le sexe en 2024

Codes ROME V-4	Libellé	Part des femmes	Part des - de 25 ans	Part des + de 50 ans
G1201	Guide-accompagnateur / Guide-accompagnatrice	55 %	9 %	37 %
H3302	Agent / Agente de conditionnement	53 %	14 %	29 %
J1305	Ambulancier / Ambulancière	32 %	8 %	20 %
N1101	Cariste	5 %	9 %	25 %
N1102	Déménageur / Déménageuse	0 %	14 %	19 %
N1103	Préparateur / Préparatrice de commandes	30 %	24 %	14 %
N1105	Manutentionnaire	9 %	19 %	18 %
N1201	Affréteur / Affréteuse	34 %	16 %	27 %
N1202	Employé / Employée de transit	48 %	14 %	19 %
N1301	Responsable logistique	26 %	6 %	33 %
N1302	Responsable entrepôt logistique	12 %	1 %	36%
N1303	Approvisionneur / Approvisionneuse logistique	29 %	8 %	29 %
N4101	Conducteur / Conductrice de poids lourd	6 %	6 %	28 %
N4102	Conducteur / Conductrice de transport de particuliers	19 %	1 %	47 %
N4109	Conducteur / Conductrice de bus	17 %	4 %	38 %
N4104	Coursier / Coursière	15 %	16 %	26 %
N4105	Chauffeur-livreur / Chauffeuse-livreuse	7 %	14%	22 %
N4201	Responsable d'agence transport routier de marchandises	17 %	2 %	42 %
N4202	Responsable d'exploitation transport routier de personnes	16 %	0 %	47 %
N4203	Agent / Agente d'intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises	32 %	14 %	24 %
N4204	Agent / Agente d'exploitation transport routier de personnes	34 %	4 %	40 %
TOTAL ROME TRANSPORT ROUTIER ET LOGISTIQUE		**21 %**	**14 %**	**23 %**

Source : France Travail - Exploitation AFT, 2025. Les données sont présentées selon la nomenclature ROME V-4

21 % des demandeurs d'emploi dans le transport et la logistique sont des femmes en 2024 (+1 point par rapport à 2023). La part des moins de 25 ans reste stable tandis que la part des plus de 50 ans diminue de 4 points pour atteindre 23 % des demandeurs des professions cœur de métier. Les femmes se positionnent davantage sur les métiers de guide-accompagnateur et d'agent/agent de conditionnement (respectivement 55 % et 53 % des demandeurs sont des femmes).

Près d'un quart des demandeurs se positionnant sur la profession de préparateur de commandes a moins de 25 ans (24 %) et près d'un demandeur sur deux se positionnant sur les métiers de conducteur de transport de particuliers et de responsable d'exploitation transport routier de personnes (47 %) a plus de 50 ans.



1 780 préparations opérationnelles collectives à l'emploi ont été financées en 2024

Préparations Opérationnelles à l'Emploi (POE) collectives financées par OPCO Mobilités en 2024

Activités	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Taux de féminisation	Total
Marchandises	516	0	37	0	8	15 %	**561**
Voyageurs	1 227	0	0	0	0	23 %	**1 227**
Transport sanitaire	0	0	0	0	0	0	**0**
Total 2024	**1 743**	**0**	**37**	**0**	**0**	**20 %**	**1 788**
Total 2023	2 709	10	151	0	132	21 %	3 002

Source : OPCO Mobilités, 2025

Les Préparations Opérationnelles à l'Emploi (POE) permettent depuis 2011 de former, avec notamment des financements France Travail, des demandeurs d'emploi préalablement à leur prise de poste en CDI ou en CDD d'au moins douze mois. D'une durée de 400 heures maximum, elles peuvent être utilisées pour une formation préqualifiante précédant un contrat de professionnalisation.

En 2024, le nombre de bénéficiaires de POE collectives chute de 40 % après avoir baissé de 8 % en 2023.

C'est notamment en Marchandises que les bénéficiaires sont beaucoup moins nombreux (1 389 en 2023, soit une baisse de 60 %) alors que la baisse en Voyageurs est plus modérée (-20 %). 97 % des POE collectives bénéficient à la famille professionnelle de la conduite et les entreprises sont majoritairement dans le secteur du transport de voyageurs (69 % contre 53 % en 2023). Le taux de féminisation reste plutôt stable (-1 point en un an au global), mais est 8 points plus élevé dans le secteur voyageurs.



Santé au travail

Taux d'inaptitude en 2024 par famille professionnelle et activité

	Conduite	Exploitation	Logistique	Autres familles	Total
Branche	1,0 %	0,1 %	0,4 %	0,5 %	0,8 %

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

	Transport routier de marchandises et activités auxiliaires	Transport routier de voyageurs	Transport sanitaire	Total
Branche	0,7 %	1,0 %	1,1 %	0,8 %

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

L'inaptitude médicale au travail peut être prononcée par le médecin du travail lorsque l'état de santé (physique ou mental) du salarié est devenu incompatible avec le poste qu'il occupe. En 2024, moins de 1 % des salariés de la Branche ont fait l'objet d'une déclaration d'inaptitude de travail. Comme l'année précédente, le taux d'inaptitude le plus élevé, parmi les familles professionnelles de la Branche, s'observe dans la conduite (1 %). Le transport sanitaire enregistre la proportion de salariés faisant l'objet d'inaptitude la plus importante de la Branche (1,1 %,) devant le transport routier de voyageurs (1 %).

Nombre de bénéficiaires du dispositif IPRIAC au 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Marchandises	1 810	1 875	1 778	1 676	1 430
Voyageurs	386	453	492	458	425

Source : IPRIAC, 2025

Les partenaires sociaux de la profession du transport, par l'accord du 24 septembre 1980, complété par avenants, ont prévu une garantie spécifique pour les conducteurs pendant, pour raisons médicales, l'emploi de conduite de véhicules nécessitant la possession des permis C, CE, D, DE ou d'un certificat spécial de conduite (transport en commun de voyageurs). La mise en œuvre de ce régime repose sur l'institution de prévoyance IPRIAC (Institution de Prévoyance d'Inaptitude A la Conduite).

Au 31 décembre 2024, on observe une baisse du nombre de conducteurs de la Branche bénéficiant du dispositif IPRIAC de 13 % en un an, soit près de 300 de moins. C'est dans le secteur Marchandises que la baisse est la plus importante, puisque 88 % de cette variation est imputable à ce secteur, qui représente 77 % des bénéficiaires du dispositif IPRIAC de la Branche. L'avenant n°7 du 20 avril 2018 applicable depuis le 1er janvier 2017 a supprimé :

- Les critères d'âge et d'ancienneté minimale pour être admis en tant que bénéficiaire
- La référence au temps de travail (une durée minimale au moins égale à 800 heures par an ou 400 heures par an pour les conducteurs de transport scolaire était requise).

Risques professionnels par secteur d'activité en 2023

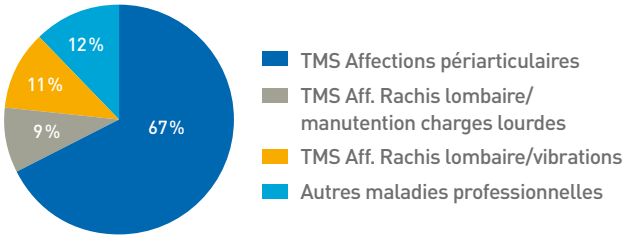
Code NAF R2	Accidents du travail	Taux d'évolution 2023/2022	Accidents de trajet	Taux d'évolution 2023/2022	Maladies professionnelles	Taux d'évolution 2023/2022
TRM						
4941A	13 057	-4 %	618	-6 %	406	-2 %
4941B	12 041	-3 %	659	-7 %	318	16 %
5320Z	420	-12 %	48	-4 %	17	31 %
8010Z	240	1 %	66	0 %	4	31 %
TRV						
4939A	2 096	-2 %	330	-4 %	97	43 %
4939B	777	1 %	119	-11 %	39	39 %
DEM						
4942Z	1 052	-12 %	46	2 %	25	-36 %
LOC						
4941C	1 616	-1 %	93	45 %	50	-14 %
7712Z	309	1 %	37	17 %	19	16 %
AUX						
5229A	2 421	-7 %	222	7 %	71	-16 %
5229B	2 488	-2 %	404	20 %	160	34 %
PRL						
5210B	2 547	-11 %	347	16 %	191	2 %
TRS						
8690A	3 874	-1 %	307	4 %	107	10 %
Total	**42 939**	**-4 %**	**3 296**	**2 %**	**1 504**	**7 %**

Source : CNAM 2025 – Données ajustées au champ conventionnel
Changement de méthode de collecte de données qui peut introduire une rupture de série

Le nombre d'accidents du travail dans la Branche continue de diminuer en 2023 (baisse de 4 % après celle de 5 % en 2022). Ils représentent 90 % des risques professionnels de la Branche. Les secteurs où l'on observe les plus fortes diminutions du nombre d'accidents du travail sont le déménagement (-12 %) et les prestataires logistiques (-11 %). En revanche, les accidents de trajet et maladies professionnelles continuent d'augmenter dans la Branche. En effet, en 2023, on observe des hausses respectives de 2 % et 7 %, après des augmentations de 8 % et 1 % en 2022.

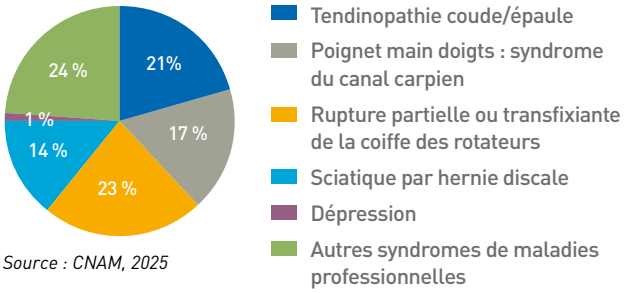
A titre de comparaison, le nombre d'accidents du travail dans le secteur du bâtiment et travaux publics est de 76 758 en 2023 (baisse de 4 %).

Nature des maladies professionnelles en 2023



Source : CNAM, 2025

Syndromes des maladies professionnelles en 2023



Source : CNAM, 2025

Les maladies professionnelles des salariés de la Branche sont pour 88 % d'entre elles associées à des troubles musculosquelettiques (en baisse néanmoins de 4 points en un an). Les affections périarticulaires en sont la cause dans deux tiers des cas, mais ont sensiblement diminué en 2023 (-9 points).

En 2023, 61 % des syndromes liés aux maladies professionnelles des salariés de la Branche sont en lien avec les articulations : 23 % sont des ruptures partielles ou transfixiantes de la coiffe des rotateurs (épaule), 21 % sont des tendinopathies du coude ou de l'épaule et 17 % des syndromes du canal carpien. On remarque également une part plus élevée des sciatiques par hernie discale (14 % soit + 3 points en un an).



Fréquence et gravité des accidents du travail

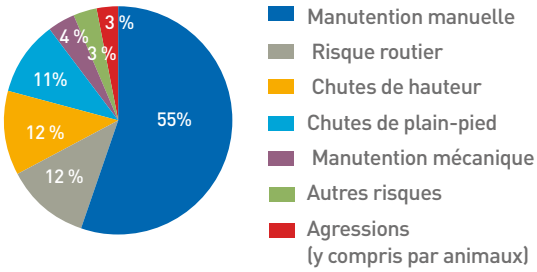
Code NAF R2	Indice de fréquence	Taux de fréquence	Indice de gravité	Taux de gravité
TRM				
4941A	56,8	29,9	36,7	3,3
4941B	63,4	34,7	29,1	3,8
5320Z	59,1	36,0	22,6	4,0
8010Z	23,3	14,0	14,1	2,1
TRV				
4939A	33,9	20,6	28,6	3,7
4939B	30,7	18,7	23,3	2,8
DEM				
4942Z	85,4	48,3	25,2	4,4
LOC				
4941C	80,9	41,3	40,6	4,2
7712Z	51,4	27,4	14,8	2,8
AUX				
5229A	61,2	35,3	19,5	3,3
5229B	30,9	17,7	10,6	2,0
PRL				
5210B	44,5	26,4	13,3	2,9
TRS				
8690A	59,5	31,3	19,9	3,4
Total	**53,8**	**29,5**	**27,0**	**3,3**

- *Indice de fréquence (IF) = (nb des accidents en premier règlement/effectif salarié) x 1 000*
- *Taux de fréquence (TF) = (nb des accidents en premier règlement/heures travaillées) x 1 000 000*
- *Indice de gravité (IG) = (somme des taux d'incapacité permanente/heures travaillées) x 1 000 000*
- *Taux de gravité (TG) = (nb des journées perdues par incapacité temporaire/heures travaillées) x 1 000*

Source : CNAM, 2025

L'indice de fréquence (IF) des accidents du travail est le nombre d'accidents en 1er règlement pour 1 000 salariés. Il diminue pour tous les secteurs d'activité de la Branche. Les plus élevés s'observent dans le déménagement (85,4) et la location de camion avec chauffeur (80,9). Dans le déménagement, le taux de fréquence et l'indice de gravité sont en baisse (respectivement -6,7 points et -17,5 points), et dans la location de camion avec chauffeur, le taux de fréquence diminue de 3,1 points mais l'indice de gravité augmente de 2,6 points. Hormis pour ce dernier et l'activité « Transports routiers de fret interurbains » (hausse de 0,4 point), l'indice de gravité est en baisse dans tous les secteurs de la Branche.

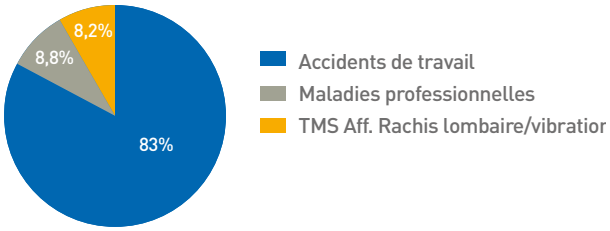
Répartition des AT suivant le risque à l'origine de l'accident



Source : CNAM, 2025

Plus de la moitié des accidents du travail sont liés à des accidents de manutention manuelle (55 %). Les risques routiers, les chutes de hauteur (12 % chacun) et les chutes de plain-pied (11 %) représentent les autres origines principales d'accidents.

Répartition du nombre de journées perdues par cause



Source : CNAM, 2025

En 2023, on observe une hausse de 2 % du nombre de journées de travail perdues à la suite des accidents et maladies professionnelles dans la Branche, ce qui représente 6,8 millions de journées perdues sur l'année. Les accidents du travail en sont toujours la cause principale (83 % des journées perdues).

Taux collectif de cotisation AT/MP

Code risque		Taux net 2022	Taux net 2023	Taux net 2024	Taux net 2025
851JAA	Ambulances	4,1	4,34	4,3	4,19
746ZB	Transports de fonds et services sécurisés	4,4	4,29	3,6	3,39
641CA	Autres activités de courrier que celles exercées par La Poste ; acheminement du courrier (lettre colis généralement en express) activités de coursiers urbains et taxis marchandises	3,9	4,13	4	3,99
634AA	Groupage, messagerie Fret express	3,9	3,91	4	4,09
631EE	Entreposage et stockage non frigo non relié à voie d'eau. Entreposage de liquides en vrac	3,3	3,32	3,2	3,26
602NA	Déménagement garde meubles	6	5,97	6,1	6,31
602MG	TRM Loc véhicule avec chauffeur	5,3	5,28	5,2	5,36
602BD	Transport terrestre voyageur y compris taxis	3,6	3,74	3,8	3,87
MOYENNE NATIONALE		**2,23 %**	**2,24 %**	**2,12 %**	**2,12 %**

Source : CNAM, 2025

Les taux de cotisation AT/MP varient selon la taille des entreprises.

Les entreprises de moins de 20 salariés (50 salariés en Alsace-Moselle) cotisent à l'assurance accidents de travail et maladies professionnelles (AT/MP) selon un taux dit « collectif ». Ce taux commun à l'ensemble des entreprises d'un même secteur d'activité est révisé chaque année en fonction de la sinistralité du secteur, et fixé par arrêté.

Les PME entre 20 et 149 salariés cotisent à l'assurance AT/MP selon un taux mixte. Ce taux de cotisation dépend du nombre de sinistres survenus simultanément dans l'entreprise et dans son secteur d'activité. Moins le nombre de salariés de l'entreprise est élevé, plus le taux de cotisation dépend de la sinistralité du secteur d'activité de l'entreprise. Réciproquement, plus le nombre de salariés est élevé, plus le taux de cotisation dépend de la sinistralité de l'entreprise.

Les entreprises de 150 salariés et plus cotisent à l'assurance AT/MP selon un taux individuel. Le taux individuel est unique pour chaque entreprise. Il est d'autant plus bas que les risques de maladies ou d'accidents professionnels sont faibles.

La sinistralité est appréciée au regard du nombre et de la gravité des accidents du travail et des maladies professionnelles survenus dans l'entreprise pendant les 3 années précédant le calcul du taux.

En France, en 2025, tous secteurs d'activité confondus, les taux collectifs moyens sont restés stables à 2,12%. Pour les codes risques associés à la Branche, en moyenne le taux collectif est de 4,31 % ce qui représente une baisse par rapport à 2024 (4,38 % en 2024). Ce taux varie selon les activités en un an : il diminue pour les ambulances, les transports de fonds et services sécurisés et les autres activités de courrier, mais augmente pour tous les autres secteurs. La plus forte augmentation concerne le déménagement garde meubles qui passe d'un taux de 6,1 % à 6,31 %. Ce taux collectif est aussi le plus élevé de la Branche.



Formation

Attractivité des formations diplômantes en Transport-Logistique

	2023			2024		
	Taux moyen de pression*	Taux moyen de demande***	Taux moyende remplissage**	Taux moyen de pression*	Taux moyen de demande***	Taux moyende remplissage**
Conduite	**1,63**	**-**	**100 %**	**1,50**	**-**	**92 %**
CAP Conducteur Routier Marchandises	2,01	-	96 %	2,18	-	100 %
CAP Conducteur Livreur Marchandises	1,47	-	102 %	1,53	-	98 %
CAP Déménageur sur VUL	1,25	-	100 %	1,50	-	100 %
CAP Conducteur Agent d'Accueil en Autobus et Autocar	nc	-	nc	0,53	-	64 %
Bac Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises	1,80	-	100 %	1,78	-	99 %
Exploitation-gestion	**0,58**	**11,76**	**95 %**	**0,66**	**9,37**	**82 %**
Bac Pro Organisation Transport de Marchandises	0,58	-	86 %	0,66	-	85 %
BTS Gestion des Transports et Logistique Associée	-	16,01	80 %	-	10,23	75 %
BUT Management de la Logistique et des transports (*)	-	7,5	118 %	-	8,5	85 %
Manutention-magasinage	**1,07**	**-**	**98 %**	**1,08**	**-**	**97 %**
CAP Opérateur/Opératrice Logistique	1,16	-	100 %	1,21	-	98 %
Bac Pro Logistique	0,98	-	96 %	0,95	-	95 %
Maintenance	**1,02**	**13,21**	**76 %**	**0,95**	**7,46**	**78 %**
CAP Maintenance de Véhicules option Véhicules de Transport Routier	1,32	-	90 %	1,14	-	96 %
Bac Pro Maintenance des Véhicules option Véhicules de Transport Routier	0,72	-	77 %	0,76	-	84 %
BTS Maintenance des Véhicules option Véhicules de Transport Routier	-	13,21	62 %	-	7,46	53 %
TOTAL	**1,25**	**12,24**	**92 %**	**1,22**	**8,73**	**87 %**

(*) Taux de pression : Ratio entre nombre de voeux formulés (Affelnet) et capacité théorique d'accueil
(**) Taux de remplissage : Ratio entre nombre d'inscrits et capacité d'accueil en nombre de places
(***) : Taux de demande : Ratio entre nombre de voeux formulés (Parcoursup) et capacité théorique d'accueil
Source : ORION, Parcoursup, 2025

À la rentrée 2024, environ 628 établissements proposaient au moins une formation diplômante de niveaux 3, 4 ou 5 (cadre national des certifications professionnelles) dans le domaine du Transport et de la Logistique. Ces établissements réunissaient 11 986 élèves et étudiants de première année préparant un des 14 diplômes de ce domaine de formation professionnelle.

80 % de ces élèves et étudiants de première année ont intégré une formation de niveau infra-BAC ou BAC. La plus grande partie des effectifs entrants se concentre sur le baccalauréat professionnel, qui accueille 6 927 élèves, soit 58 % des nouveaux inscrits.

Globalement, le taux de remplissage des formations en transport-logistique (87 %) enregistre une baisse de 5 points par rapport à 2023. Le taux de remplissage est le rapport du nombre d'inscrits en formation rapporté à la capacité d'accueil exprimée en nombre de places.

Au sein de la famille des métiers de la « Conduite », les formations de niveaux CAP et BAC Pro affichent un taux moyen de remplissage de 92 %, soit une diminution de 8 points par rapport à l'année précédente. Il convient de souligner le taux particulièrement faible observé sur le CAP Conducteur Agent d'Accueil en Autobus et Autocar, qui s'établit à 64 %.

Pour la famille des métiers de l'« Exploitation-gestion », le taux moyen de remplissage atteint 82 %, en recul de 13 points par rapport à 2023. Plus en détail, il s'établit à 85 % pour le BAC Pro et 75 % pour le BTS.

Pour la famille des métiers de la « Manutention-magasinage », les formations présentent un taux moyen de remplissage de 97 % tous niveaux de formations confondus, en légère baisse d'un point par rapport à l'année précédente.

À l'inverse, les formations relevant de la famille « Maintenance » enregistrent une progression globale de 2 points de leur taux de remplissage.

Toutefois, cette dynamique masque une forte baisse concernant le BTS Maintenance, dont le taux de remplissage recule de 9 points. En 2024, ce BTS présente un taux de remplissage de 53 %, indiquant une formation occupée tout au plus à la moitié de sa capacité.

Le taux de pression des diplômes de niveaux 3 et 4 de l'Education Nationale pour la filière Transport-Logistique s'élève à 1,05.

Cet indicateur correspond au ratio entre le nombre de vœux formulés et la capacité théorique d'accueil de chaque formation. Plus ce taux est élevé, plus l'attractivité de la formation est forte.

Plus précisément concernant les formations infra-BAC / BAC, celles relevant des métiers de la « Conduite » et de la « Manutention-magasinage » peuvent être considérées comme attractives, avec des taux de pression respectifs de 1,50 et 1,08 traduisant une demande supérieure au nombre de places disponibles.

À l'inverse, le BAC Pro Organisation de Transport de Marchandises présente une attractivité plus faible avec un taux de pression de 0,66, soit moins de demandes que de places disponibles.

Concernant les formations post BAC, le taux de demande, calculé à partir du nombre total de vœux formulés sur Parcoursup, atteint 9,4 pour les formations de la famille « Exploitation-gestion » et 7,5 pour le BTS Maintenance. Ce taux correspond au ratio entre le nombre de vœux formulés sur Parcoursup et la capacité théorique de la formation.

Il convient toutefois de préciser que, les vœux n'étant pas hiérarchisés sur Parcoursup, une même candidature peut générer un volume important de vœux. Ainsi, si un taux de demande élevé ne reflète pas nécessairement l'attractivité réelle de la formation, il constitue un indicateur utile de l'intensité des vœux exprimés.

Diplômes d'Etat délivrés en 2024

	2024	Taux de féminisation	Taux de réussite en 2024	Évolution 2024/2023	Taux d'abandon	Part des organismes de Branche
Direction-encadrement						
Mastère (*)	31	44 %	97 %	7 %	0 %	-
Conduite						
CAP Conducteur Routier Marchandises	2 535	9 %	92 %	7 %	5 %	72 %
CAP Conducteur Livreur Marchandises	202	5 %	79 %	-1 %	4 %	0 %
CAP Déménageur sur VUL	28	3 %	97 %	-26 %	nc	82 %
CAP Conducteur Agent d'Accueil en Autobus et Autocar	30	12 %	92 %	0 %	6 %	27 %
Bac Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises	1 260	9 %	88 %	-1 %	0 %	1 %
Diplôme d'État d'Ambulancier	3 276	59 %	90 %	13 %	7 %	19 %
Exploitation-gestion						
Bac Pro Organisation Transport de Marchandises	912	29 %	71 %	13 %	1 %	0 %
BTS Gestion des Transports et Logistique Associée	1 467	23 %	67 %	1 %	4 %	16 %
DUT Gestion Logistique et Transport (*)	397	nc	91 %	-39 %	nc	-
BUT Management de la Logistique et des Transports (*)	714	26 %	71 %	-	nc	-
Manutention-magasinage						
CAP Opérateur/Opératrice Logistique	1 371	13 %	89 %	13 %	8 %	12 %
Bac Pro Logistique	2 509	18 %	81 %	6 %	1 %	13 %
Maintenance						
CAP Maintenance de Véhicules option Véhicules de Transport Routier	548	4 %	86 %	19 %	2 %	22 %
Bac Pro Maintenance des Véhicules option Véhicules de Transport Routier	913	5 %	81 %	5 %	1 %	14 %
BTS Maintenance des Véhicules option Véhicules de Transport Routier	280	2 %	74 %	2 %	3 %	19 %
TOTAL 2024	**16 473**	**23 %**	**83 %**	**11 %**	**-21 %**	**24 %**
TOTAL 2023	**14 869**	**22 %**	**81 %**	**-9 %**	**7 %**	**25 %**

(*) pour ces filières : effectifs diplômés de l'enseignement supérieur soutenus par les seuls organismes de branche - nc : non communiqué
Source : AFT, AFTRAL, Promotrans, CFA TLV, Ministère de l'Éducation nationale, Ministère de la Santé et de la Prévention (Enquête Écoles), 2025



Les diplômes orientés vers les métiers de la Conduite représentent 45 % de l'ensemble des diplômes délivrés en transport-logistique. Le nombre de diplômés en Conduite progresse de 8 %, passant de 6 812 en 2023 à 7 331 en 2024.

Plus précisément, le nombre de diplômés du CAP Conducteur Routier de Marchandises progresse de 7 %, tandis que le nombre de diplômés du CAP Conducteur Livreur de Marchandises et du CAP Déménageur sur Véhicule Utilitaire Léger enregistrent une diminution de respectivement 1 % et 26 %.

Le nombre de diplômés du BAC Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises enregistre une légère baisse de 1 % par rapport à 2023, avec un taux de réussite de 88 %.

Le taux moyen de réussite à l'ensemble des diplômes de la filière « Conduite » (hors DEA) s'établit à 90 %, soit une progression d'un point par rapport à 2023.

On note que les formations d'ambulancier connaissent une dynamique positive, avec une progression de 13 % du nombre de diplômés.

Les diplômes relevant de la famille « Exploitation-gestion » représentent 21 % de l'ensemble des diplômes délivrés en transport-logistique.

Le taux de réussite global de cette famille professionnelle s'élève à 68 %, en léger recul d'un point par rapport à 2023.

Par ailleurs, le BAC Pro Organisation de Transport de Marchandises connaît une progression notable, avec 918 diplômés en 2023, contre 805 en 2022, soit une augmentation de 14 %.

Globalement, le nombre de diplômés aux métiers de l'exploitation augmente de 20 % en 2024.

Les diplômes préparant aux métiers de la « Manutention-magasinage » représentent également 21% de l'ensemble des diplômes délivrés en transport-logistique, et le volume délivré en 2024 progresse de 8 %.

Le taux de réussite, tous diplômes confondus de la manutention magasinage, s'établit à 83 %, en recul de 4 points par rapport à l'année précédente.

Enfin, le nombre de diplômés issus des formations préparant aux métiers de la « Maintenance » enregistre une augmentation de 13 % avec une hausse particulièrement marquée pour le CAP Maintenance de Véhicules option Véhicules de transport routier, dont le nombre de diplômés progresse de 19 %.

La famille « Maintenance » représente 11 % des diplômes délivrés en transport-logistique, avec un taux de réussite global de 81 %, en recul de 3 points par rapport à l'année précédente.

Transport Routier de Voyageurs est remplacé par le CAP Conducteur Agent d'Accueil en Autobus et Autocar.

Le taux de réussite aux titres professionnels transport-logistique est de 76 %

Titres professionnels délivrés dans l'ensemble des centres (y compris titres privés)

	2024	Taux de féminisation	Taux de réussite en 2024	Évolution 2024/2023	Taux d'abandon	Part des organismes de Branche dispensateurs de formation
Direction-encadrement						
MTL - Manager Transports et Logistique (EST)	33	27 %	75 %	6 %	6 %	100 %
Directeur des Transports et des Flux nationaux et internationaux (EST)	23	39 %	100 %	0 %	4 %	100 %
MTLCI - Manager Transport Logistique et Commerce international (ISTELI - AFTRAL)	245	39 %	92 %	-7 %	14 %	100 %
RPTL - Responsable Production Transport Logistique (ISTELI - AFTRAL)	444	26 %	87 %	2 %	13 %	100 %
RPTP - Responsable Production Transport de Personnes (ENSTV - AFTRAL)	11	8 %	92 %	-52 %	29 %	100 %
REL - Responsable En Logistique (AFTRAL)	381	19 %	90 %	1 %	13 %	100 %
RTM - Responsable du Transport Multimodal (PROMOTRANS)	157	34 %	86 %	-	5 %	100 %
MOLI - Manager des Opérations de Logistique Internationale (PROMOTRANS)	205	23 %	89 %	71 %	5 %	100 %
MOPL - Manager des Organisations et Processus Logistiques (ISTELI - AFTRAL)	104	26 %	95 %	1056 %	14 %	100 %
Conduite						
Conducteur(trice) livreur(se) sur véhicule utilitaire léger	810	40 %	96 %	-9 %	16 %	6 %
Conducteur(trice) de transport en commun sur route	12 393	18 %	66 %	-6 %	6 %	55 %
Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur porteur	13 981	11 %	75 %	-16 %	4 %	49 %
Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur tous véhicules	3 006	14 %	77 %	-18 %	4 %	49 %
Exploitation-gestion						
Exploitant(e) en transport routier de marchandises	58	15 %	95 %	61 %	14 %	10 %
Technicien(ne) en logistique d'entreposage	655	19 %	81 %	-16 %	9 %	34 %
Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises	800	19 %	87 %	61 %	6 %	33 %
Organisation de transport aérien ou maritime de marchandises	110	45 %	84 %	11 %	10 %	67 %
Technicien(ne) supérieur(e) en méthodes et exploitation logistique	899	22 %	76 %	-9 %	8 %	65 %
Exploitant(e) régulateur en transport routier de voyageurs	66	17 %	75 %	89 %	nc	47 %
Vendeur(se) conseil en voyages d'affaires et de tourisme (AFTRAL)	50	89 %	94 %	-18 %	28 %	100 %
RETM - École de Maîtrise du Transport Routier (PROMOTRANS)	531	25 %	82 %	3 %	5 %	100 %
Bachelor Responsable Supply chain et E-Commerce - RSC-EC et ROCL (PROMOTRANS)	216	20 %	86 %	116 %	5 %	100 %
Déclarant en douane et conseil (ISTELI – AFTRAL)	121	54 %	82 %	-16 %	23 %	100 %
Manutention/magasinage						
Cariste d'entrepôt	1 339	13 %	91 %	-19 %	8 %	26 %
Agent(e) magasinier(ère)	1 766	16 %	93 %	-11 %	11 %	11 %
Préparateur(trice) de commandes en entrepôt	4 573	22 %	92 %	-10 %	8 %	28 %
TOTAL 2024	**42 977**	**13 %**	**76 %**	**-10 %**	**6 %**	**42 %**
TOTAL 2023	**47 743**	**17 %**	**80 %**	**4 %**	**8 %**	**44 %**

Source : AFTRAL, DGEFP, Promotrans, TLV, 2025

En 2024, 42 977 titres professionnels en transport-logistique ont été délivrés, soit une baisse de 10 % par rapport à 2023, après une progression de 4 % en 2022.

Les titres professionnels préparant aux métiers de la famille « Conduite » enregistrent une baisse de 12 % par rapport à 2023. Ils représentent 70 % de l'ensemble des titres délivrés en transport-logistique, soit un recul de 2 points après une progression de 6 % en 2022.

Le titre professionnel « Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur porteur » diminue de 16 % en 2024, avec 13 981 titres délivrés, soit 2 631 de moins qu'en 2023. Il constitue 46 % des titres délivrés dans la famille Conduite (- 3 points).

Le titre « Conducteur(trice) du transport routier de marchandises sur tous véhicules » enregistre une baisse de 18 %, passant de 3 659 titres délivrés en 2023 à 3 006 en 2024. Il représente 10 % des titres délivrés en Conduite.

Le titre « Conducteur(trice) livreur(se) sur véhicule utilitaire léger » recule de 9 %, avec 810 titres délivrés en 2024, soit 3 % des titres de la Conduite.

Enfin, le titre « Conducteur(trice) de transport en commun sur route » diminue de 6 %, après une forte progression de 50 % en 2023. Au total, 12 393 titres ont été délivrés en 2024, soit 801 de moins que l'année précédente. Ce titre représente 41 %des certifications délivrées pour la famille Conduite.

Les titres professionnels délivrés dans la famille professionnelle « Direction-encadrement » enregistrent une progression de 25 %. Ils représentent désormais 4 % de l'ensemble des titres délivrés en transport-logistique.

Cette hausse s'explique en partie par l'augmentation significative du nombre de certifications pour les titres « Manager des Opérations de Logistique Internationale » (+ 71 %) et « Manager des Organisations et Processus Logistiques », dont le volume a été multiplié par 11,5.

À l'inverse, le nombre de titres délivrés pour le « Responsable Production Transport de Personnes » connaît une baisse marquée de 52 %.

Le nombre de titres professionnels délivrés préparant aux métiers de la famille professionnelle « Exploitation-gestion » est en hausse de 8 % par rapport à 2023.

Ils représentent 8 % des titres délivrés en transport-logistique.

Cette progression s'explique principalement par l'augmentation du nombre de certifications délivrées pour le « Bachelor Responsable Supply chain et E-Commerce - RSC-EC et ROCL » (multiplié par 2,2), « l'Exploitant régulateur en transport de voyageurs » (+ 89 %), « l'Exploitant en transport routier de marchandises » (+ 61 %) et « Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises » (+ 61 %).

À l'inverse, une diminution est observée pour les titres : « Vendeur conseil en voyages d'affaires et de tourisme » (- 18%), « Technicien en logistique d'entreposage » (- 16%) et « Déclarant en douane et conseil » (- 16 %).

Le volume des titres professionnels délivrés préparant à la famille professionnelle « Manutention-magasinage » enregistre une baisse de 12 %.

Cette famille représente 18 % de l'ensemble des titres professionnels délivrés dans le secteur transport-logistique.

Cette diminution s'explique principalement par la baisse du nombre de certifications délivrées pour le titre professionnel « Cariste d'entrepôt » qui est en recul de 19 %.

Le taux de féminisation des titres professionnels en transport-logistique s'établit à 13 %, soit une diminution de 4 points par rapport à 2023. Il atteint 11 % pour les titres préparant aux métiers de la Conduite.

Le taux d'abandon, calculé sur la base des candidats inscrits ne se présentant pas à l'examen, est de 6 %, en recul de 2 points par rapport à 2023.

Dans le détail :

Pour la famille « Direction-encadrement », le taux d'abandon le plus élevé concerne le titre « Responsable production transport de personnes » (29 %).

Pour la famille « Exploitation-gestion », les taux d'abandon les plus importants s'observent sur les titres « Vendeur conseil en voyages d'affaires et de tourisme » (28 %) et « Déclarant en douane » (23 %).

Pour la famille « Conduite », le taux d'abandon atteint 16 % pour le titre « Conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger ».

Certificats de Qualification Professionnelle (CQP) délivrés

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
CQP Métiers du Convoyage de Fonds et Valeurs	308	221	290	202	211	260	315	301	-4 %
CQP Métiers d'Opérateur de traitements de valeurs	255	194	318	114	115	220	289	224	-22 %
CQP Métiers de la Gestion et de la maintenance des installations bancaires auto.	231	176	278	192	266	203	216	112	-48 %
CQP Métiers de Déménageur professionnel	-	-	24	25	27	32	38	2	-95 %
CQP Métiers de Déménageur professionnel option Compagnon	-	-	-	-	-	7	12	7	-42 %

Source : AFTRAL, Brink's, Loomis, Prosegur, 2025

En 2024, 637 certificats de qualification professionnelle (CQP) dans le domaine du transport de fonds et de valeurs ont été délivrés par les établissements agréés par la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (CPNE-FP), soit une baisse de 22 % par rapport à 2023.

À ces résultats s'ajoutent les titulaires du CQP Métiers de Déménageur professionnel (avec ou sans option Compagnon), soit 9 personnes certifiées en 2024 (soit une baisse de 76 % en un an), dont 7 ayant obtenu le CQP avec l'option Compagnon.

Dans le cadre de l'option Compagnon du CQP Métiers de Déménageur professionnel, les apprenants effectuent un tour de France des entreprises, alterné avec une semaine de formation par mois, et se présentent à un examen complémentaire.

L'année 2024 correspond à la troisième session d'examen pour ce CQP.



Formations obligatoires

Ensemble des attestations de capacité professionnelle délivrées

	Examen	Expérience professionnelle	Équivalence diplôme (direct ou avec stage)	Total
2023				
Marchandises >= 3,5t	474	22	2 288	2 784
Marchandises < 3,5t	3 659	96	94	3 849
Voyageurs >= 9pl	94	2	310	406
Voyageurs < 9pl	322	22	-	344
Commissionnaires	46	100	2 252	2 398
2024				
Marchandises >= 3,5t	567	16	2 140	2 723
Marchandises < 3,5t	3 532	109	55	3 696
Voyageurs >= 9pl	110	12	258	380
Voyageurs < 9pl	416	20	-	436
Commissionnaires	34	129	2 216	2 379

Source : Ministère des Transports, 2025

En 2024, le nombre d'attestations de capacité délivrées pour le transport routier de marchandises enregistre une baisse de 3 % par rapport à 2023, tandis que le nombre d'attestations de capacité délivrées pour le transport routier de voyageurs progresse de 9 %.

Au total, 6 419 attestations de capacité en transport de marchandises ont été délivrées (contre 6 633 en 2023) et 816 attestations en transport de voyageurs (contre 750 en 2023).

Plus précisément, le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport léger » de marchandises, c'est-à-dire pour les entreprises utilisant exclusivement des véhicules dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 3,5 tonnes, enregistre une baisse de 4 % par rapport à 2023.

Ces attestations représentent 58 % de l'ensemble des capacités délivrées en transport routier de marchandises en 2024.

Le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport lourd » de marchandises enregistre une baisse de 2 % par rapport à 2023.

Elles représentent 42 % de l'ensemble des attestations de capacité délivrées en 2024 pour les entreprises de transport routier de marchandises.

En 2024, le nombre d'attestations de capacité délivrées aux entreprises exploitant des véhicules de transport en commun de plus de neuf places (conducteur compris) enregistre une baisse de 6 %, après des diminutions de 17 % en 2023 et de 37 % en 2022.

Elles représentent 47 % des attestations de capacité délivrées en 2024 pour les entreprises de transport routier de voyageurs.

À l'inverse, le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées pour le « transport léger » de personnes (véhicules de moins de dix places conducteur compris) progresse de 27 % en 2024, après une hausse de 2 % en 2023 et une baisse de 3 % en 2022.

La délivrance des attestations de capacité « commissionnaire » et « transport lourd », qu'il s'agisse de marchandises ou de voyageurs, s'effectue grâce à une équivalence par les diplômes, dans quatre cas sur cinq.

À l'inverse, 96 % des attestations de capacité en « transport léger » ont été obtenues à la suite de la réussite à un examen en 2024.

Nombre de stagiaires reçus aux formations obligatoires à la conduite

	2023	2024
FIMO marchandises	18 759	16 502
FCO marchandises	101 517	97 150
«Passerelle» marchandises	1 649	1 489
FIMO voyageurs	4 644	3 750
FCO voyageurs	23 155	27 228
«Passerelle» voyageurs	2 088	2 228

Source : Ministère des Transports, 2025

En 2024, plus d'environ 20 250 FIMO (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées, soit une baisse de 13,5 % par rapport à 2023. Plus précisément, le nombre de FIMO Voyageurs a diminué de 19 % et celui des FIMO Marchandises a reculé de 12 %.

Les FIMO Marchandises représentent 81 % de l'ensemble des FIMO délivrées.

Plus de 124 370 FCO (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées en 2024, soit une légère baisse de 0,2 % par rapport à l'année précédente. Toutefois, on observe une hausse significative des FCO Voyageurs de + 17,6 %, tandis que les FCO Marchandises enregistrent une baisse de 4,3 %.

En 2024, plus de 3 710 formations « Passerelle » (marchandises ou voyageurs) ont été délivrées, soit une légère diminution de 0,5 % par rapport à 2023. Dans le détail, les passerelles Marchandises enregistrent une baisse de 9,7 %, tandis que les passerelles Voyageurs progressent de 6,7 %.

Ainsi, en 2024, plus de 35 767 nouveaux conducteurs ont été formés à la conduite de véhicules lourds de transport routier de marchandises, soit une baisse de 12,5 % par rapport à 2023. Ces formations ont été réalisées via la FIMO, la formation « Passerelle » Marchandises, le BAC Pro Conducteur Transport Routier de Marchandises, le CAP Conducteur Routier de Marchandises ou le titre professionnel Conducteur Transport Routier de Marchandises sur Porteur.

Parallèlement, plus de 18 401 nouveaux conducteurs de véhicules de transport routier de voyageurs ont été formés, représentant une hausse de 6,4 %. Ces formations ont été assurées via la FIMO, la formation « Passerelle » Voyageurs, le CAP Conducteur Agent d'Accueil en Autobus et Autocar ou le titre professionnel Conducteur de Transport en Commun sur Route.

Formations AFGSU 2

	Formation initiale	Formation de renouvellement	Formation continue
Ambulanciers	3 988	5 611	2 661
Auxiliaires ambulanciers	3 652	2 367	1 773

Source : Bilan national des CESU en 2024, ANCESU, 2025

La profession d'auxiliaire ambulancier ne figure pas parmi les professions de santé répertoriées dans le Code de la santé publique.

Toutefois, un arrêté du ministère de la Santé en date du 26 janvier 2006, modifié par l'arrêté du 28 septembre 2011, en précise les conditions d'exercice et de formation : 70 heures d'enseignement, incluant la formation aux gestes et soins d'urgence de niveau II (AFGSU 2), dispensée au sein d'un Institut de Formation d'Ambulanciers (IFA).

L'ensemble des organismes de formation initiale et de formation de renouvellement collaborent avec un Centre d'Enseignement des Soins d'Urgence (CESU) pour la délivrance de l'attestation AFGSU 2.

Toutes les attestations délivrées par les CESU, y compris celles émises dans le cadre d'une sous-traitance avec un autre organisme de formation, sont recensées par l'ANCESU (Association Nationale des Centres d'Enseignement des Soins d'Urgence).

Selon le bilan 2024 de l'ANCESU, 3 652 auxiliaires ambulanciers ont obtenu une Attestation de Formation aux Gestes et Soins d'Urgence de niveau 2 (AFGSU 2) en formation initiale, soit une hausse de 23 % par rapport à 2023 (2 960 attestations AFGSU 2 en 2023). Dans le même temps, 3 988 ambulanciers ont également été certifiés, enregistrant une progression de 38 %.

Parallèlement, 2 367 auxiliaires ambulanciers (+ 24 %) et 5 611 ambulanciers (- 9 %) ont suivi une formation de renouvellement. Pour rappel, la validité de l'attestation AFGSU 2 est conditionnée par le suivi d'une formation d'actualisation des connaissances d'une durée minimale de 7 heures, à renouveler tous les quatre ans.

Enfin, 1 773 auxiliaires ambulanciers (+ 3 %) et 2 661 ambulanciers (- 3 %) ont suivi la formation complète AFGSU 2 de 21 heures. Cette formation peut concerner des professionnels souhaitant reprendre ou développer une activité, ainsi que ceux dont la date de validité de l'attestation est expirée.

À noter que dans le bilan de l'ANCESU, certaines attestations AFGSU 2 délivrées ne peuvent être rattachées à une profession spécifique, entraînant ainsi une sous-estimation du nombre réel de formations suivies par les professionnels du transport sanitaire.

Répartition des effectifs en formation obligatoire formés dans les organismes de formation soutenus par la Branche

Formations d'accès au métier	Effectifs 2024	Formations continues	Effectifs 2024
Direction-encadrement			
Attestations de capacité		Matières dangereuses	4 766
> March +3,5t	809		
> March -3,5t	1 691		
> Voy +9 plcs	126		
> Voy -9 plcs	244		
> Commissionnaire	22		
Conduite			
FIMO		FCO en centre	
> Marchandises	4 749	> Marchandises	49 650
> Voyageurs	840	> Voyageurs	7 652
Passerelles vers Marchandises	483	FCO par délégation de compétences (moniteurs)	
		> Marchandises	2 718
		> Voyageurs	3 233
Passerelles vers Voyageurs	727	Recyclage formation matières dangereuses	11 702
Auxiliaire ambulancier	1 209	Recyclage permis à points	40
Formation initiale matières dangereuses	20 757		
Permis de conduire			
> B, BE	1 544		
> C, CE, C1	12 606		
> D, DE, D1	1 449		
Manutention-magasinage			
CACES débutants	32 313	CACES expérimentés	38 879
Autres			
Conseiller à la sécurité (initiale)	2 369	Conseiller à la sécurité (recyclage)	2
Homologation des formateurs	620	Formation de formateurs	205
TOTAL 2024			**201 405**
TOTAL 2023			**200 953**

Source : AFTRAL, Promotrans, 2025

En 2024, plus de 201 400 personnes ont suivi une formation obligatoire auprès des deux organismes de formation de la Branche, AFTRAL et Promotrans, soit une légère hausse de 0,2 % par rapport à 2023.

Les effectifs en formation d'accès au métier enregistrent une baisse de 9 % par rapport à 2023, après une progression de 15,5 % en 2022. Plus précisément :

- Les effectifs en formation sur les attestations de capacité en transport léger de voyageurs (- 9 places) diminuent de 39 %, un niveau stable par rapport à 2023 après une forte progression de 65 % en 2022. À l'inverse, les effectifs en formation sur les attestations de capacité en transport de voyageurs (+ de 9 places) progressent de 57 % par rapport à 2023, après une baisse de 8 % en 2022.
- Les effectifs en formation sur les attestations de capacité en transport de marchandises (léger et lourd) reculent de 12,7 % par rapport à 2023, après une diminution de 10 % en 2022.
- On observe une légère progression de 0,3 % entre 2023 et 2024 pour l'ensemble des formations au permis de conduire, toutes catégories confondues.
- Les effectifs des formations « Passerelles » Marchandises ou Voyageurs augmentent de 13 % par rapport à 2023.
- Les effectifs de la formation Auxiliaire Ambulancier connaissent une baisse de 56 %, passant de 2 727 apprenants en 2023 à 1 209 en 2024.
- Enfin, les formations initiales d'« homologation des formateurs » enregistrent une progression significative, avec des effectifs multipliés par deux.

En parallèle, les effectifs des formations continues enregistrent une progression de 7,9 %. Plus en détail :

- Les effectifs en formation continue « Matières dangereuses » connaissent une hausse particulièrement marquée, passant de 1 240 stagiaires en 2023 à 4 766 en 2024, soit un nombre multiplié par 3,8, après une baisse de 28 % en 2023.
- Les effectifs en FCO Voyageurs progressent également, avec une augmentation de 19 % par rapport à 2023.
- À l'inverse, les formations de Recyclage enregistrent une diminution, notamment de 10 points en Matières dangereuses et de 92 points concernant le permis à points.
- Enfin, les formations dites « Autres » (formation initiale de Conseiller à la sécurité et formation d'homologation des formateurs) connaissent une forte progression, passant de 35 stagiaires en 2023 à 207 en 2024, soit un effectif multiplié par 5,9.

Formations continues (hors formations obligatoires)

Sont ici présentés les effectifs en formation continue non obligatoire, ne donnant pas lieu à la délivrance d'un diplôme d'État ou d'un titre.

Répartition des effectifs en formation continue par famille professionnelle en 2024 (hors formations obligatoires)

	Effectifs en formation continue
Direction-encadrement	7 429
Conduite	11 993
Exploitation-gestion	144
Manutention-magasinage	3 036
Maintenance	877
Autres	56 872
TOTAL 2024	**80 351**
TOTAL 2023	**72 675**

Source : AFTRAL, Promotrans, 2025

En 2024, plus de 80 300 personnes ont suivi une formation de perfectionnement, non obligatoire et ne donnant lieu à aucun diplôme ou titre professionnel, au sein des organismes de formation AFTRAL ou Promotrans, soit une progression de 10,6 % par rapport à 2023, après une hausse de 23,5 % en 2022.

Dans ce cadre, les effectifs des formations « Conduite » ont été multipliés par 1,6, tandis que ceux du domaine de la « Manutention-magasinage » ont été multipliés par 1,2.

Formations non règlementées en transport sanitaire

	Nombre d'apprenants	Nombre d'heures-apprenants
Autres formations non règlementées en transport sanitaire	2 881	20 579

Source : Bilan national des CESU en 2024, ANCESU, 2025

Selon le bilan 2024 de l'ANCESU, 2 881 apprenants ont bénéficié des formations non réglementées en transport sanitaire proposées par les CESU, contre 1 795 en 2023, soit une augmentation significative, avec des effectifs multipliés par 1,6.

> Utilisation des dispositifs de formation

Sont ici présentés :

- Les effectifs formés de conducteurs routiers cofinancés par l'AFT au titre de l'aide individuelle ;
- Les effectifs en apprentissage ;
- Les effectifs communiqués par OPCO Mobilités pour les salariés des établissements de la Branche qui ont réalisé en 2024 leur formation dans le cadre des contrats de professionnalisation, du plan de développement des compétences, du FNE-Formation, de la Pro-A et de la validation des acquis de l'expérience (VAE).

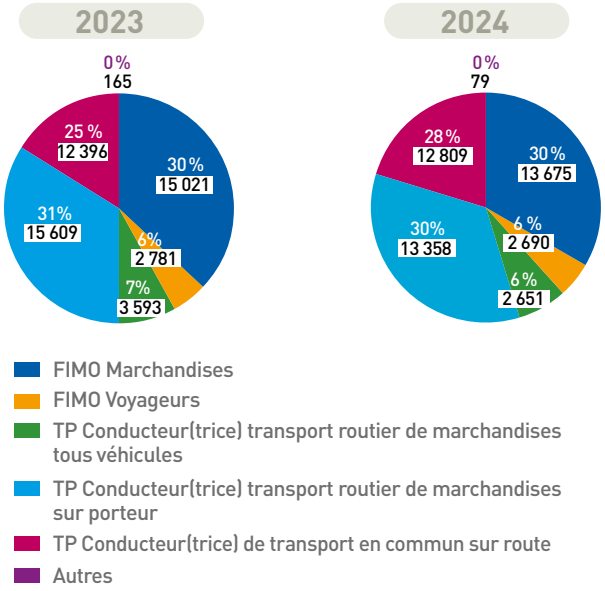
Il convient de préciser que les chiffres AFT et OPCO Mobilités reprennent les effectifs formés sur ces dispositifs par les organismes de formation de la Branche (chiffres déjà inclus dans la rubrique précédente), mais englobent également les actions réalisées par les autres opérateurs qui interviennent sur ces formations.

En ce qui concerne la VAE, sont également détaillés les bilans pour les titres professionnels et diplômes d'État des spécialités transport-logistique relevant des familles professionnelles de la CPNE-FP. Sont enfin présentés les effectifs de tuteurs formés dans la Branche.

Environ 45 260 formations de conduite cofinancées par l'AFT en 2024

Soutien aux formations de conducteurs routiers par l'AFT

Répartition des bénéficiaires par formation



Source : AFT, 2025

En 2024, 45 262 formations d'accès au métier de conducteur routier ont été cofinancées par l'AFT, contre 49 565 en 2023, soit une baisse de 8,7 %.

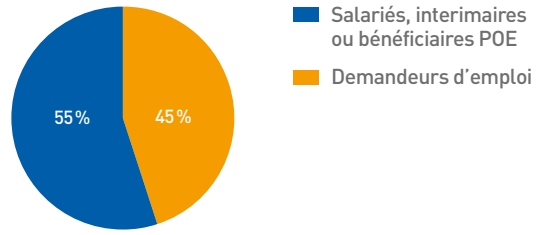
Les FIMO Marchandises représentent 30 % des formations à la conduite de transport routier de marchandises ayant bénéficié d'un financement de l'AFT. Leur nombre enregistre une diminution de 9 % par rapport à 2023, tout comme les titres professionnels de conducteur de transport routier de marchandises sur porteur (également 30 % des formations co-financées par l'AFT) ou sur tous véhicules, qui sont en repli de 16,6 % sur la même période.

À l'inverse, le nombre de formations qualifiantes (titres professionnels) d'accès au métier de conducteur de transport de voyageurs cofinancées par l'AFT (28 % des formations soutenues par l'AFT) est en hausse de 3 % en 2024, tandis que les FIMO Voyageurs enregistrent une baisse de 3 %.

À noter : la catégorie « Autres » regroupe les nouveaux dispositifs financés par l'AFT (Permis C + FIMO + modules et Permis CE + modules) dont les effectifs formés demeurent encore très limités.



Répartition des bénéficiaires en fonction de leur situation professionnelle à l'inscription en 2024



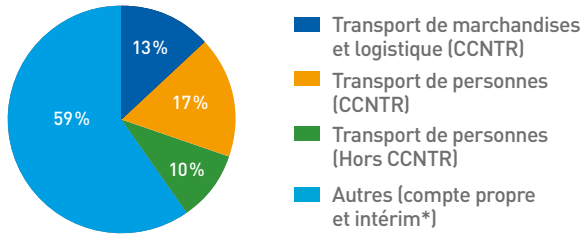
Source : AFT, 2025

En 2024, 45 % des bénéficiaires des financements de l'AFT étaient demandeurs d'emploi au moment de leur inscription en formation, soit une baisse de 4 points par rapport à 2023.

Plus en détail, les demandeurs d'emploi représentent 53 % des candidats à un titre professionnel en conduite de véhicules de transport de marchandises (sur porteur et/ou tous véhicules), et 55 % parmi les bénéficiaires d'une FIMO Marchandises.

De même, 26 % des candidats à un titre professionnel en conduite de véhicules de transport de voyageurs sont demandeurs d'emploi, et 37 % des inscrits à une FIMO Voyageurs.

Répartition des bénéficiaires en emploi, ou avec une promesse d'embauche, en fonction de leur secteur d'activité



Source : AFT, 2025

30 % des bénéficiaires d'un cofinancement de l'AFT déjà en emploi (y compris les intérimaires) ou disposant d'une promesse d'embauche exercent dans des entreprises relevant de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

L'enquête menée par l'AFT au cours du deuxième semestre 2025 auprès des personnes ayant suivi un titre professionnel en conduite de véhicules de transport routier de marchandises ou une FIMO en 2024 met en évidence que les sortants de ces formations sont âgés en moyenne de 41 ans (et de 43 ans pour la FIMO Marchandises).

Ces publics sont majoritairement masculins, avec 83 % d'hommes (et 93 % pour la FIMO Marchandises).

Parallèlement, les lauréats d'un titre professionnel Conducteur de Transport en Commun sur Route présentent un âge moyen de 46 ans et demi (et 51 ans pour la FIMO Voyageurs) ; ils sont composés à 78 % d'hommes, contre 85 % pour la FIMO Voyageurs.

Plus de 12 450 apprentis dans les organismes de formation de la Branche

Apprentissage

Répartition des effectifs en apprentissage par famille professionnelle en 2024

	Effectifs inscrits en 1ère année d'apprentissage au 31.12.2024	Effectifs inscrits en dernière année d'apprentissage au 31.12.2024	Effectifs totaux en apprentissage au 31.12.2024	Taux de féminisation des effectifs totaux en apprentissage au 31.12.2024	Nombre de diplômes ou titres délivrés par la voie de l'apprentissage en 2024
Direction-encadrement	1 614	1 449	2 155	29 %	1 165
Conduite	4 102	3 944	4 456	13 %	3 006
Exploitation-gestion	2 746	2 469	3 878	23 %	1 718
Manutention-magasinage	893	784	1 351	13%	576
Maintenance	344	239	611	2 %	298
TOTAL 2024	**9 699**	**8 885**	**12 451**	**19 %**	**6 763**
TOTAL 2023	9 475	8 447	12 210	18 %	6 491

Source : AFT, AFTRAL, Promotrans, CFA TLV, 2025

Fin 2024, 12 451 apprentis suivaient une formation au sein des écoles et Centres de Formations d'Apprentis (CFA) des organismes dispensateurs de formation de la Branche, AFTRAL et Promotrans, ou dans des établissements de l'Éducation nationale et de l'Enseignement supérieur soutenus par l'AFT, soit une hausse de 2 % par rapport à 2023.

Les effectifs inscrits en première année d'apprentissage progressent de 2,4 % par rapport à l'année précédente. Parmi eux, 42 % ont choisi une formation relevant de la famille « Conduite », tandis que 28 % se sont orientés vers une formation de la famille « Exploitation-gestion ».

Cette progression des entrées en apprentissage s'inscrit dans une dynamique similaire à celle observée dans l'ensemble de l'économie. En effet, selon l'étude annuelle de la Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance (DEPP) du Ministère de l'Éducation nationale, le nombre d'entrants en apprentissage a augmenté de 2,8 % au 31 décembre 2024 par rapport à 2023, après une hausse de 3,6 % en 2023 et de 12,9 % en 2022.

Toutes familles professionnelles confondues, la part des filles parmi les apprentis formés dans les écoles et CFA soutenus par la Branche s'établit à 19 % en 2024, soit une hausse d'un point par rapport à 2023, après une progression de cinq points en 2022.

Les formations en apprentissage les plus féminisées demeurent celles préparant aux métiers des familles professionnelles « Direction-encadrement » et « Exploitation-gestion », qui comptent respectivement 29 % et 23 % de femmes.

Répartition des effectifs en apprentissage par famille professionnelle et activité en 2024

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	1 668	5 465	1 792	470	1 825	**11 220**	34 %
Voyageurs	325	394	46	233	257	**1 255**	35 %
Transport sanitaire	1 605	114	0	2	35	**1 756**	41 %
Total 2024	**3 598**	**5 973**	**1 838**	**705**	**2 117**	**14 231**	**35 %**
Total 2023	3 982	5 516	389	735	3 146	13 768	34 %

Source : OPCO Mobilités 2025

L'aide à l'embauche continue à être versée pour l'embauche d'apprentis en formation initiale.

Pour être éligible à cette mesure, les conditions suivantes doivent être remplies :

Le contrat doit être un contrat d'apprentissage conclu entre le 1er janvier 2023 et le 31 décembre 2024 et l'apprenti doit préparer un diplôme ou un titre à finalité professionnelle de niveau inférieur ou égal au niveau 7 du cadre national des certifications professionnelles (soit un niveau BAC+5 : master, diplôme d'ingénieur, etc.).

A noter que les entreprises de 250 salariés ou plus peuvent bénéficier de l'aide si elles respectent l'une des deux conditions suivantes :

- Atteindre au moins 5 % de contrats favorisant l'insertion professionnelle (contrat d'apprentissage, contrat de professionnalisation...) dans l'effectif salarié total annuel, au 31 décembre 2025 (si le contrat a été conclu en 2024). Ce taux de 5 % est égal au rapport entre les effectifs relevant des contrats favorisant l'insertion professionnelle et l'effectif salarié total annuel de l'entreprise.
- Atteindre au moins 3 % d'alternants (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) et avoir connu une progression de 10 % d'alternants au 31 décembre 2025 (si le contrat a été conclu en 2024), comparativement à l'effectif salarié annuel relevant de ces catégories (contrats d'apprentissage et contrats de professionnalisation) au 31 décembre 2024.

Le montant de l'aide est fixé à 6 000 € maximum. Il est proratisé en fonction du nombre de mois effectivement travaillés et n'est accordé que pour la première année du contrat d'apprentissage.

À noter qu'à partir du 24 février 2025, le montant de l'aide varie en fonction de l'effectif de l'entreprise : 5 000 € maximum pour les entreprises de moins de 250 salariés et 2 000 € pour les entreprises de 250 salariés et plus.

Afin d'assurer une gestion plus efficiente et une soutenabilité accrue du financement de l'apprentissage, les modalités de prise en charge des formations ont été révisées. Ces nouvelles dispositions s'appliquent à l'ensemble des contrats signés à compter du 1er juillet 2025, conformément aux décrets n° 2025-585 et n° 2025-586 du 27 juin 2025 :

- Une participation obligatoire de 750 euros sera désormais demandée aux employeurs pour chaque contrat d'apprentissage préparant un diplôme de niveau BAC +3 et supérieur (niveaux 6 et 7).
- Les formations dispensées majoritairement à distance (plus de 80 % du volume horaire) feront l'objet d'une minoration de 20 % de leur niveau de financement.
- Le financement sera calculé au prorata de la journée, et non plus du mois, afin de mieux refléter la durée réelle du contrat.
- Un solde de 10 % sera versé après attestation de la réalisation effective de la formation.

En 2024, les effectifs d'apprentis au sein des entreprises de la Branche des transports routiers et des activités auxiliaires du transport enregistrent une hausse de 3,4 % par rapport à 2023 (soit une hausse de l'apprentissage quasiment identique à celle constatée dans l'ensemble du secteur privé, à savoir + 3,2 %), après une baisse de 2,7 % observée l'année précédente.

Cette année, 79 % des apprentis de la Branche (- 4 points par rapport à 2023) sont en contrat dans une entreprise de transport routier de marchandises. Parmi eux, 49 % (+ 3 points) se préparent aux métiers de la famille professionnelle « Exploitation-gestion », tandis que 15 % (- 6 points) suivent une formation relevant de la « Conduite ».

Le nombre d'apprentis préparant un diplôme de la famille professionnelle « Manutention-magasinage » dans les entreprises du transport routier de marchandises connaît une progression notable, avec des effectifs multipliés par 4,6.

Parallèlement, dans les entreprises de transport routier de voyageurs, 26 % des apprentis (- 10 points) se forment aux métiers de la « Conduite », tandis que 31 % (+ 7 points) préparent un diplôme relevant de la famille « Exploitation-gestion ».

Enfin, le taux de féminisation des apprentis dans les entreprises de la Branche atteint 35 % (+ 1 point). Il est plus particulièrement élevé dans le transport sanitaire, où les femmes représentent 42 % des apprentis.

Professionnalisation

Contrats de professionnalisation par famille professionnelle et activité en 2024

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	1 105	205	722	31	137	**2 200**	20 %
Voyageurs	482	27	1	2	30	**542**	20 %
Transport sanitaire	58	2	0	0	4	**64**	33 %
Total 2024	**1 645**	**234**	**723**	**33**	**171**	**2 806**	**20 %**
Total 2023	2 902	256	187	48	291	3 684	22 %

Source : OPCO Mobilités, 2025

Dont % de Contrats de professionnalisation en CDI

	CDI
Marchandises	12 %
Voyageurs	12 %
Transport sanitaire	19 %
Total 2024	**12 %**
Total 2023	17 %

Source : OPCO Mobilités, 2025

Le nombre de contrats de professionnalisation au sein des entreprises de la Branche enregistre une baisse de 23,8 % en 2024, après avoir progressé de 16,5 % en 2023 et de 5,4 % en 2022.

Les formations « Conduite » représentent 59 % des contrats de professionnalisation conclus, en baisse de 20 points par rapport à 2023.

On observe une forte progression des contrats de professionnalisation des formations « Manutention-magasinage », dont le nombre est passé de 187 en 2023 à 723 en 2024 (multiplié par 3,9). Les formations de la famille « Manutention-magasinage » représentent 26 % de l'ensemble des contrats de professionnalisation.

Depuis le 1er janvier 2023, les entreprises recrutant des jeunes en contrat de professionnalisation peuvent bénéficier d'une aide à l'embauche pouvant atteindre 6 000 €.

Un décret du 29 décembre 2023 a prolongé cette aide pour l'année 2024. Toutefois, un décret du 24 avril 2024 précise que cette aide ne s'applique plus aux contrats de professionnalisation conclus après le 30 avril 2024.

Sont éligibles à cette aide les contrats de professionnalisation conclus entre le 1er janvier 2023 et le 30 avril 2024, préparant un diplôme ou un titre à finalité professionnelle équivalant au plus au niveau 7 du cadre national des certifications professionnelles (soit jusqu'au BAC +5).

Ces contrats doivent concerner des salariés de moins de 30 ans.

Ils peuvent également porter sur des certificats de qualification professionnelle (CQP) ou être conclus dans le cadre de contrats de professionnalisation expérimentaux.

On compte 5 fois moins de jeunes en contrat de professionnalisation dans la Branche qu'en contrat d'apprentissage.

Le taux de féminisation des apprenants en contrat de professionnalisation dans les entreprises de la Branche est de 20 % (- 2 points).

12 % (- 5 points) des contrats de professionnalisation sont en CDI ; c'est dans le secteur du transport sanitaire que la part des contrats de professionnalisation en CDI est la plus élevée (19 %).

Globalement, le nombre d'alternants (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) dans la Branche est en baisse de 2,4 % en 2023, après une hausse de 0,8 % en 2023, de 2 % en 2022 et de 27 % en 2021.

Plan de développement des compétences

Formation continue hors alternance
Moins de 11 salariés (Actions de Formation hors alternance + AFEST + FNE)

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	6 572	394	1 650	396	5 322	**14 334**	18 %
Voyageurs	766	23	10	23	317	**1 139**	27 %
Transport sanitaire	398	51	35	27	1 310	**1 821**	39 %
Total 2024	**7 736**	**468**	**1 695**	**446**	**6 949**	**17 294**	**20 %**
Total 2023	6 641	179	896	133	4 666	12 515	20%

Source : OPCO Mobilités 2025

Formation continue hors alternance
Plus de 11 salariés (Actions de Formation hors alternance + AFEST + FNE)

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	49 330	1 304	11 487	3 293	34 994	**100 408**	17 %
Voyageurs	10 796	312	542	244	6 679	**18 573**	26 %
Transport sanitaire	2 603	262	195	59	8 114	**11 233**	41 %
Total 2024	**62 729**	**1 878**	**12 224**	**3 596**	**49 787**	**130 214**	**20 %**
Total 2023	56 271	2 261	10 218	1 807	50 405	120 962	19 %

Source : OPCO Mobilités 2025

Depuis le 1er janvier 2019, le Plan de formation a été remplacé par le Plan de développement des compétences, qui regroupe l'ensemble des actions de formation mises en place par l'employeur pour ses salariés.

Dans les établissements de la Branche de moins de 11 salariés, le recours à ce dispositif est en hausse de 38,2 %, après une baisse de 4,3 % en 2023 et de 1 % en 2022. Cette progression s'explique notamment par une mobilisation accrue du plan pour financer des formations relevant des familles professionnelles « Manutention-magasinage » (+ 89 % par rapport à 2023) et « Exploitation-gestion » (multiplié par 2,6).

Les formations en conduite routière représentent 45 % des actions financées dans le cadre du Plan de développement des compétences pour les entreprises de moins de 11 salariés.

Dans les établissements de plus de 11 salariés, l'utilisation du Plan de développement des compétences augmente également, avec une progression de 7,6 %. Cette hausse est particulièrement marquée pour les formations des familles « Conduite » (+ 11,5 %) et « Manutention-magasinage » (+ 19,6 %).

Les formations en conduite routière représentent 48 % des actions financées dans ces entreprises.

Enfin, toutes tailles d'entreprise confondues, 20 % des formations du plan ont été suivies par des femmes, soit une hausse de 1 point par rapport à 2023.

FNE-Formation

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	10 714	71	0	303	1 128	**12 216**	7 %
Voyageurs	2 239	4	0	0	244	**2 487**	24 %
Transport sanitaire	154	0	0	0	1	**155**	34 %
Total 2024	**13 707**	**75**	**0**	**303**	**1 373**	**14 858**	**10 %**
Total 2023	9 566	135	31	4	1 421	11 157	10 %

Source : OPCO Mobilités 2025

Le FNE-Formation (Fonds National de l'Emploi) est un dispositif destiné à soutenir la formation des salariés des entreprises engagées dans une démarche d'accompagnement des transitions écologique, numérique, agricole et alimentaire, ainsi que démographique.

Il consiste en une prise en charge par l'État d'une partie des coûts pédagogiques du projet de formation.

En 2024, 14 858 formations ont été réalisées dans la Branche grâce au dispositif FNE-Formation, soit une hausse de 33 % par rapport à 2023.

La population féminine représente 10 % des salariés ayant bénéficié du dispositif, une proportion stable par rapport à l'année précédente.

Dispositif Pro-A

	Conduite	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinage	Maintenance	Autres	Total	Taux de féminisation
Marchandises	10	53	108	0	14	**186**	6 %
Voyageurs	53	1	1	0	2	**57**	35 %
Transport sanitaire	350	0	0	0	4	**354**	36 %
Total 2024	**413**	**54**	**109**	**0**	**21**	**597**	**27 %**
Total 2023	374	34	10	1	58	477	30 %

Source : OPCO Mobilités 2025

La Pro-A, dispositif de reconversion ou de promotion par alternance, s'est substituée aux périodes de professionnalisation, dont avaient bénéficié 87 911 salariés de la Branche en 2018. Ce dispositif permet aux salariés souhaitant changer de métier ou de profession d'accéder à une formation certifiante tout en conservant leur emploi au sein de leur entreprise.

Son déploiement reste récent dans la Branche, l'accord de Branche relatif à la mise en place des actions de reconversion ou de promotion par alternance, signé le 4 juin 2020, ayant été étendu par arrêté le 6 novembre 2020 et publié au Journal officiel le 10 décembre 2020.

En 2024, les effectifs de salariés ayant bénéficié du dispositif Pro-A sont en hausse de 25 % par rapport à 2023.

Au total, 597 stagiaires ont mobilisé ce dispositif (contre 477 en 2023), dont 186 dans le transport routier de marchandises (contre 157 en 2023) et 354 dans le transport sanitaire (contre 275 en 2023).

La population féminine représente 27 % des stagiaires ayant mobilisé le dispositif, soit une baisse de 3 points par rapport à 2023.



Tutorat

Effectifs de tuteurs formés par activité

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Marchandises	1 915	2 609	1 986	1 541	2 266	2 885	3 014	1 935
Voyageurs	221	369	300	167	276	351	373	266
Transport sanitaire	133	107	99	81	107	236	302	247
Total	**2 269**	**3 085**	**2 385**	**1 789**	**2 649**	**3 472**	**3 689**	**2 448**

Source : OPCO Mobilités 2025

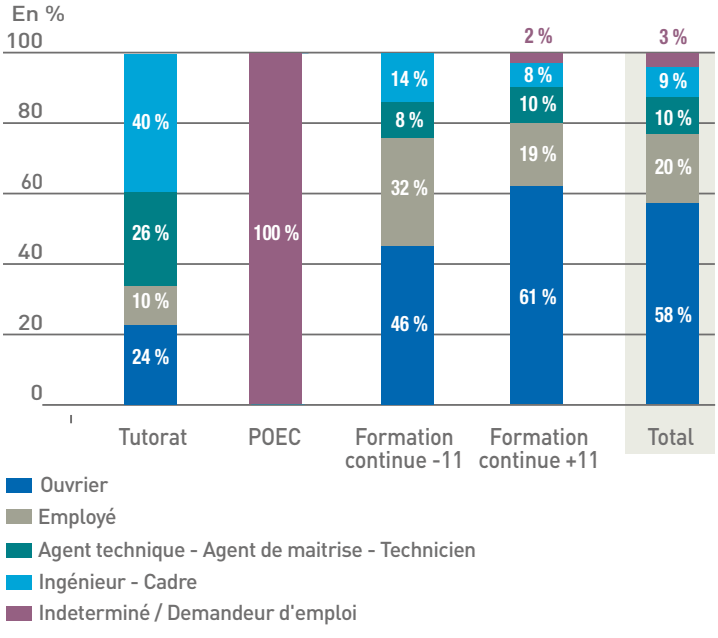
En 2024, le nombre de tuteurs formés au titre de l'accompagnement des contrats de professionnalisation enregistre une baisse de 34 %, après une progression de 6 % en 2023 et de 31 % en 2022.

Ainsi, le nombre de nouveaux tuteurs formés est passé de 3 689 en 2023 à 2 448 en 2024.

Par ailleurs, 79 % des tuteurs formés exercent au sein d'entreprises de transport routier de marchandises.

Caractéristiques des bénéficiaires des formations prises en charge par OPCO Mobilités

Répartition des bénéficiaires par catégorie socioprofessionnelle

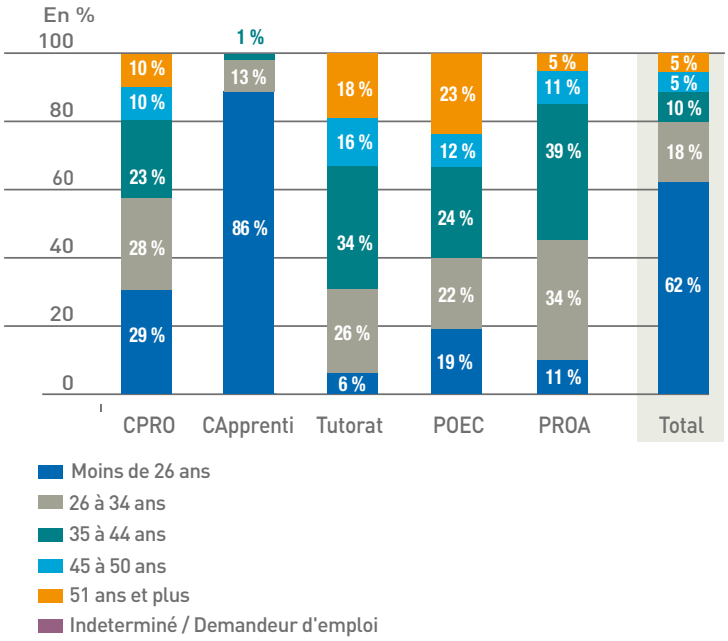


Source : OPCO Mobilités 2025

Dans la Branche, 78 % des bénéficiaires du plan de développement des compétences dans les établissements de moins de 11 salariés sont des ouvriers et des employés, et jusqu'à 80 % dans les établissements de 11 salariés et plus.

À noter qu'en raison de l'évolution récente des formulaires CERFA, il n'est désormais plus possible d'identifier les catégories socioprofessionnelles pour les contrats en alternance (contrats d'apprentissage, contrats de professionnalisation et dispositifs Pro-A).

Répartition des bénéficiaires par âge

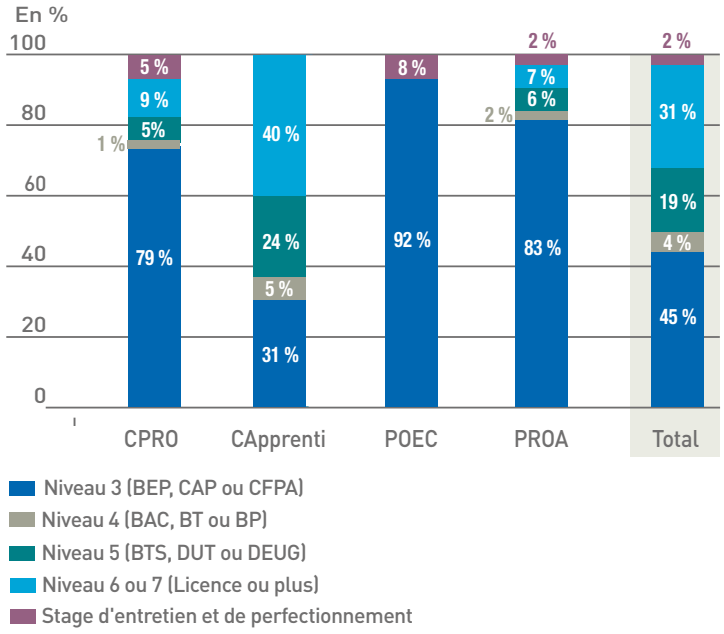


En 2024, 43 % (stable par rapport à 2023) des bénéficiaires de contrats de professionnalisation et 55 % (+ 2 points) des bénéficiaires du dispositif Pro-A sont âgés de 35 ans ou plus.

Seuls 14 % (+ 2 points) des apprentis ont plus de 25 ans, tandis que 19 % (- 2 points) des bénéficiaires de POE collectives ont moins de 26 ans.

Source : OPCO Mobilités 2025

Répartition des bénéficiaires par niveau de formation visé



En 2024, 79 % (+ 8 points par rapport à 2023) des contrats de professionnalisation et 83 % (+ 3 points) des bénéficiaires du dispositif Pro-A préparent un niveau infra Bac. Cette tendance se confirme également pour 92 % (+ 6 points) des bénéficiaires des POE collectives.

Parallèlement, 64 % (+ 1 point) des contrats d'apprentissage, et 14 % (stable) des contrats de professionnalisation visent une certification de niveau BAC +2 ou plus.

Source : OPCO Mobilités 2025



Validation des Acquis de l'Expérience (VAE)

Accompagnements de VAE pris en charge par OPCO Mobilités

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Marchandises	137	102	215	189	227	90	47	75	78	33
Voyageurs	32	12	12	29	32	0	0	1	1	1
Transport sanitaire	3	5	4	9	2	0	4	0	8	0
Total	**172**	**119**	**231**	**227**	**261**	**90**	**51**	**76**	**87**	**34**

Source : OPCO Mobilités 2025

Le nombre d'accompagnements à la Validation des Acquis de l'Expérience (VAE) financés par OPCO Mobilités est en forte baisse, passant de 87 accompagnements en 2023 à 34 en 2024.

VAE sur les diplômes

	2023			2024		
	Présentés	Validations partielles	Validations totales	Présentés	Validations partielles	Validations totales
Conduite						
CAP Conducteur routier "marchandises"	7	3	3	3	1	3
CAP Conducteur livreur de marchandises	5	2	2	-	-	-
CAP Agent d'accueil et de conduite routière - transport de voyageurs	17	8	8	4	1	4
CAP Opérateur/Opératrice de service relation client et livraison	9	4	4	-	-	-
BAC PRO Conducteur transport routier marchandises	52	22	27	24	7	17
Diplôme d'État d'Ambulancier	nc	nc	-	-	226	-
Exploitation-gestion						
MC Accueil dans les transports	7	2	3	3	1	3
BAC PRO Organisation de Transports de Marchandises	15	6	7	6	1	6
BAC PRO Logistique	399	170	205	253	21	223
BTS Gestion des Transports et Logistique Associée	210	68	113	89	14	59
Manutention-magasinage						
CAP Opérateur/Opératrice Logistique	34	15	17	30	1	30
Maintenance						
CAP Maintenance de véhicules option véhicules de transport routier	5	2	2	2	1	2
Bac Pro Maintenance des véhicules option véhicules de transport routier	24	8	12	14	1	14
BTS Maintenance des véhicules option véhicule de transport routier	29	9	17	17	3	13
TOTAL GÉNÉRAL	**813**	**319**	**420**	**445**	**278**	**374**

Source : Ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports, et Ministère des Solidarités et de la Santé, 2025

En 2024, le nombre de candidats engagés dans une démarche de VAE pour l'obtention d'un diplôme du secteur transport-logistique est en recul de 11 %, passant de 420 à 374 dossiers (hors diplôme d'État d'Ambulancier).

Le taux de réussite aux VAE, correspondant aux validations totales obtenues en 2024, s'établit à 84 %.

Par ailleurs, 62 % des candidats (- 14 points par rapport à 2023) ont sollicité une VAE pour un diplôme relevant de la famille professionnelle « Exploitation-gestion ».

Plus précisément, 57 % des demandes concernent le BAC Pro Logistique, tandis que 20 % portent sur le BTS Gestion des Transports et Logistique Associée.

VAE sur les Titres Professionnels dans l'ensemble des centres (validations totales)

	2023		2024	
	présentés	admis	présentés	admis
Conduite				
Conducteur(trice)-livreur(se) sur véhicule utilitaire léger	1	0	1	1
Conducteur(trice) transport routier marchandises sur porteur	2	2	9	8
Conducteur(trice) du transport routier tous véhicules	4	4	3	3
Conducteur(trice) de transport en commun sur route	3	3	4	4
Exploitation-gestion				
Technicien(ne) en logistique d'entreposage	15	14	8	5
Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises	50	43	66	61
Technicien(ne) supérieur(e) en méthodes et exploitation logistiques	14	13	25	18
Exploitant(e) régulateur en transport routier de voyageurs	2	1	-	-
Manutention-magasinage				
Cariste d'entrepôt	2	2	2	2
Agent(e) magasinier(ère)	6	5	4	2
Préparateur(trice) de commandes en entrepôt	3	3	1	1
TOTAL	**102**	**90**	**123**	**105**

Source : DGEFP, 2025

En 2024, 105 certifications ont été délivrées par la voie de la VAE dans le domaine des titres professionnels du transport et de la logistique, soit une hausse de 17 % par rapport à 2023, après une diminution de 16 % en 2022.

Le taux de réussite s'établit à 85 %, en recul de 3 points par rapport à l'année précédente.

La famille « Exploitation / gestion » concentre 80 % des titres professionnels délivrés par la VAE en 2024.

À elle seule, la certification Gestionnaire des opérations de transport routier de marchandises représente 58 % des VAE réalisées, avec un taux de réussite de 92 %.

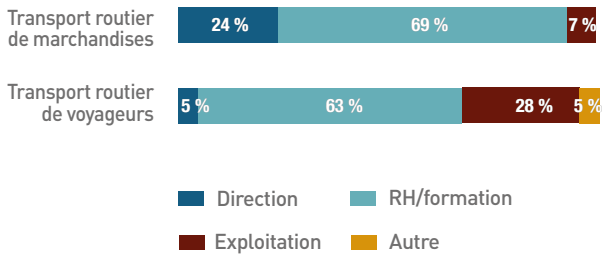


ZOOM les pratiques de formation mobilisées par les entreprises du transport et de la logistique

Afin d'analyser les pratiques de formation mises en œuvre dans les entreprises du transport et de la logistique, les partenaires sociaux ont souhaité mener pour la première fois une enquête auprès des moniteurs et formateurs internes d'entreprises de la Branche.

Présentation de l'échantillon

Répartition des moniteurs/formateurs d'entreprise par secteur d'activité



Source : Enquête AFT, 2025

100 moniteurs et formateurs d'entreprises ont répondu à cette enquête qui s'est déroulée en ligne entre mai et septembre 2025.

Parmi les répondants à l'enquête, 60 % exercent une activité professionnelle au sein d'une entreprise de transport routier de marchandises et 40 % dans une entreprise de transport routier de voyageurs.

Quasiment tous sont titulaires d'un agrément FCO (Formation Continue Obligatoire).

Globalement, 67 % des moniteurs/formateurs d'entreprise sont rattachés au département des Ressources humaines, 16 % à la Direction et 15 % au service Exploitation.

Plus précisément, dans les entreprises de transport routier de marchandises, 69 % des moniteurs/formateurs d'entreprise sont rattachés au département des Ressources Humaines et 24 % à la Direction.

Dans les entreprises de transport de voyageurs, 63 % relèvent du département des Ressources Humaines, tandis que 28 % sont rattachés au service Exploitation.

Par ailleurs, 5 % d'entre eux indiquent être rattachés à un autre service : la Conduite ou le service Qualité-Sécurité-Sûreté-Environnement.

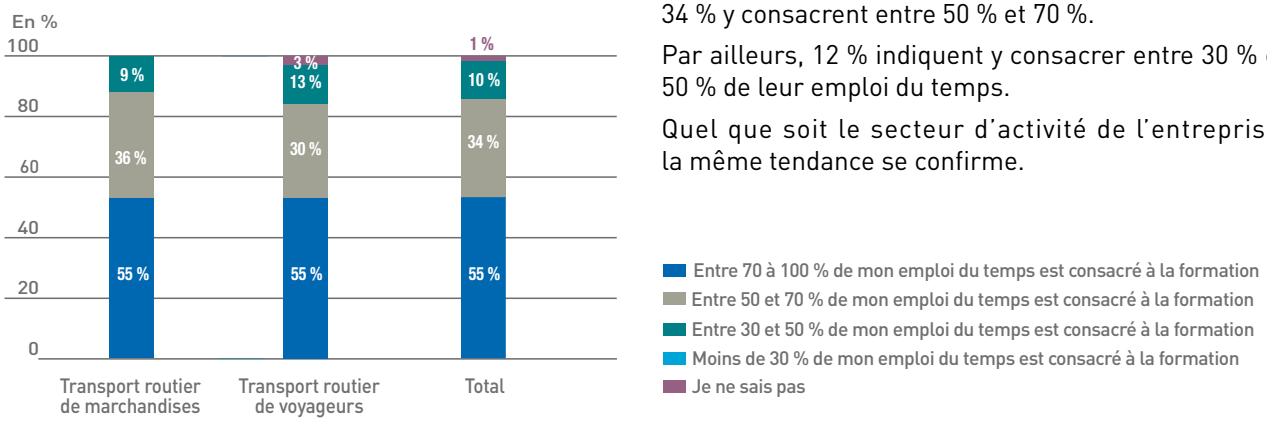






Temps alloué aux activités de formation

Temps alloué aux activités de formation par secteur d'activité de l'entreprise



Source : Enquête AFT, 2025

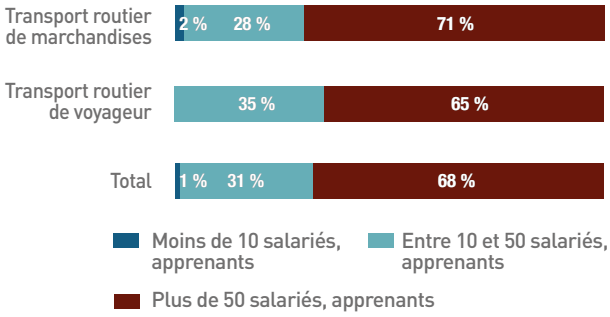
Au total, plus d'un moniteur/formateur d'entreprise sur deux déclarent consacrer entre 70 % et 100 % de son temps de travail à des activités de formation, tandis que 34 % y consacrent entre 50 % et 70 %.

Par ailleurs, 12 % indiquent y consacrer entre 30 % et 50 % de leur emploi du temps.

Quel que soit le secteur d'activité de l'entreprise, la même tendance se confirme.

68 % des moniteurs/formateurs forment plus de 50 salariés par an

Pourcentage d'apprenant/salariés formés par an par secteur d'activité



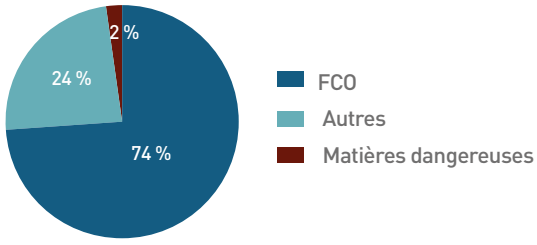
Source : Enquête AFT, 2025

Quel que soit le secteur d'activité de l'entreprise, 68 % des moniteurs ou formateurs d'entreprise déclarent former plus de 50 salariés/apprenants par an, tandis que 31 % en accompagnent entre 10 et 50.

Plus précisément, 71 % des moniteurs ou formateurs exerçant dans une entreprise de transport routier de marchandises indiquent former plus de 50 salariés ou apprenants par an.

En parallèle, 65 % des moniteurs ou formateurs travaillant dans une entreprise de transport routier de voyageurs déclarent également former plus de 50 salariés ou apprenants chaque année.

Répartition des formations réalisées



Source : Enquête AFT, 2025

Quel que soit le secteur d'activité de l'entreprise (marchandises ou voyageurs), 74 % des moniteurs ou formateurs d'entreprise indiquent dispenser principalement des FCO (Formation Continue Obligatoire).

Seuls 2 % dispensent principalement des formations relatives aux matières dangereuses.

En parallèle, 24 % des répondants forment le plus souvent sur des thématiques autres telles que l'écoconduite, le transport de personnes à mobilité réduite ou encore la prévention des risques.



Les actions de formation en situation de travail (AFEST)

L'AFEST, action de formation en situation de travail, doit répondre aux mêmes exigences réglementaires que les autres actions de formation :

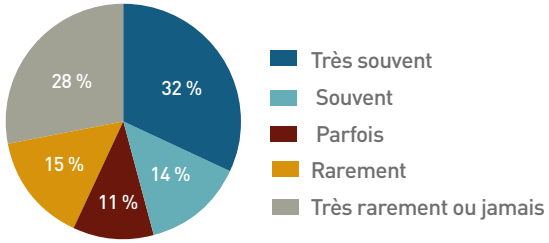
- Elle requiert des moyens techniques et humains, ainsi que des ressources pédagogiques (article R6313-1 du Code du travail).
- Les bénéficiaires et les financeurs doivent avoir accès aux informations relatives à l'organisation du parcours (article R6313-2 du Code du travail).
- La réalisation de l'action de formation composant le parcours doit être justifiée par tout élément probant (article R6313-3).

L'AFEST, en plus, selon la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, doit :

- Alterner des séquences de formation au travail (mise en situation) au cours desquelles l'apprenant doit réaliser les tâches à effectuer et des séquences dites « réflexives » permettant à l'apprenant d'analyser son activité avec l'aide de son formateur-tuteur.
- Impliquer un apprentissage via un « droit à l'erreur » lors des séquences de formation au travail.

34 % des moniteurs ou formateurs déclarent connaître les principes fondamentaux des actions de formation en situation de travail (AFEST).

Utilisation de l'AFEST sur la famille des métiers « Conduite »



Source : Enquête AFT, 2025

En parallèle, 46 % des moniteurs ou formateurs d'entreprise déclarent cependant mettre en œuvre très souvent ou souvent des actions de formation en situation de travail (AFEST).

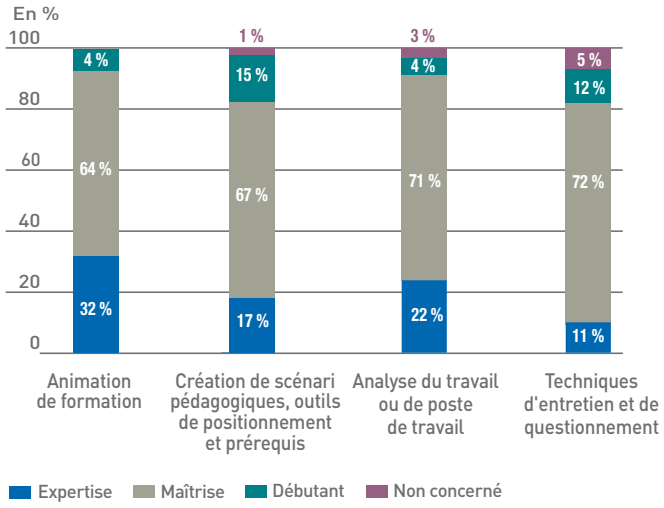
Cette pratique est davantage observée dans les entreprises de transport de voyageurs, où 50 % des moniteurs/formateurs déclarent y recourir fréquemment contre 46 % des moniteurs/formateurs des entreprises de transport de marchandises.

Plusieurs d'entre eux expriment des besoins pour en assurer une mise en œuvre opérationnelle : supports d'évaluation, outils pédagogiques, modèles de suivi adaptés aux spécificités des métiers, supports vidéo, véhicules équipés de double commande avec une signalétique « en formation ».

Il convient toutefois de noter qu'un certain nombre de ces besoins répondent à toutes les problématiques de formation quel qu'en soit le format, et pas exclusivement à celles de l'AFEST.

Niveau de maîtrise des domaines de formation

Niveau de maîtrise des domaines suivants



Source : Enquête AFT, 2025

32 % des moniteurs ou formateurs d'entreprise déclarent disposer d'un niveau d'expert en animation de formation, tandis que 64 % indiquent maîtriser ce domaine.

Par ailleurs, 67 % affirment maîtriser la conception de scénarii pédagogiques ainsi que la création d'outils de positionnement et de dispositifs de prérequis.

En matière d'analyse du travail ou du poste de travail, 71 % des moniteurs ou formateurs se déclarent compétents, et 22 % avoir un niveau d'expert.

Enfin, 72 % indiquent maîtriser les techniques d'entretien et de questionnement.

Accompagnement VAE et Tutorat

17 % des moniteurs ou formateurs d'entreprise déclarent avoir accompagné des salariés dans une démarche de Validation des acquis de l'expérience (VAE).

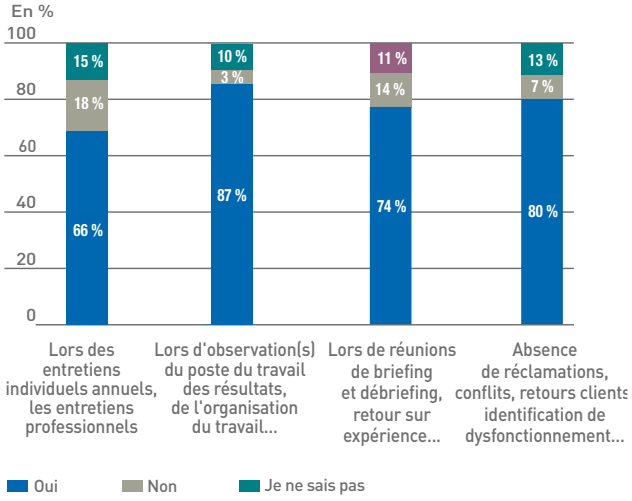
Dans le détail, cette proportion s'élève à 15 % dans le transport routier de marchandises et à 18 % dans le transport de voyageurs.

Par ailleurs, 45 % des moniteurs ou formateurs indiquent assurer des missions de tutorat au sein de leur entreprise.

Plus précisément, 46 % des moniteurs/formateurs du transport routier de marchandises et 44 % de ceux du transport de voyageurs déclarent exercer des missions de tutorat.

Evaluation des actions de formation réalisées au sein de l'entreprise

Mode d'évaluation des actions de formation réalisées au sein de l'entreprise



Source : Enquête AFT, 2025

Les moniteurs ou formateurs déclarent que dans leurs entreprises les effets des actions de formation mises en œuvre sont principalement évaluées à partir de l'observation du poste de travail, des résultats et de l'organisation du travail (87 %), ainsi qu'au travers de l'absence de réclamations, de conflits ou de retours clients négatifs (80 %).

Par ailleurs, 74 % d'entre eux évoquent des réunions de briefing et de débriefing pour mesurer l'efficacité des formations réalisées, tandis que 66 % font part du rôle des entretiens individuels annuels comme outil d'évaluation.

64 % des sortants sont en emploi après une formation en transport-logistique (en baisse de 3 points par rapport à 2023)

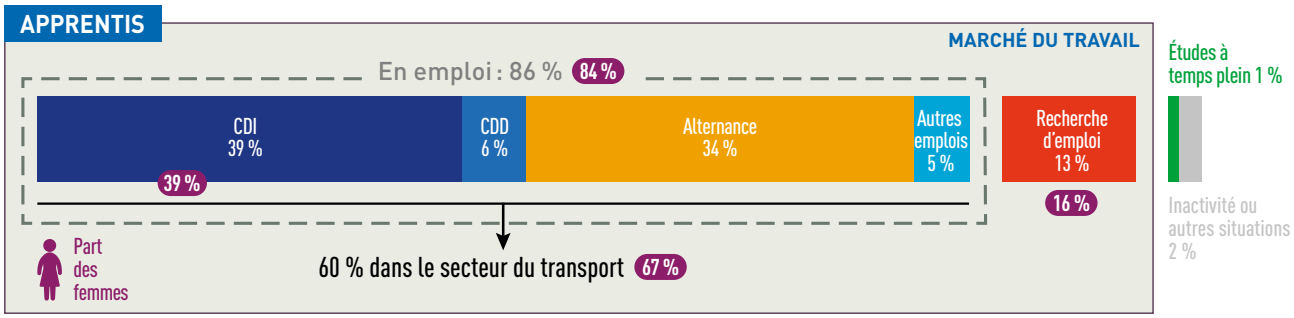
Insertion professionnelle

6 352 apprentis et lycéens sortis en 2024 des écoles / CFA AFTRAL et Promotrans, ainsi que des établissements de l'Education Nationale suivis par l'AFT, ont répondu aux enquêtes de placement de l'AFT six mois après la fin de leur formation en transport-logistique. Les apprentis représentent 44 % de cette population.

Parallèlement, 4 271 adultes ont participé à l'enquête menée auprès des bénéficiaires de l'aide à la personne de l'AFT, concernant les formations d'accès aux métiers de conducteur que sont la FIMO et les titres professionnels.

Les résultats sont présentés ci-dessous, par public et par famille professionnelle.

Direction Encadrement



Source : AFT

86 % des apprentis issus d'une formation relevant de la famille « Direction-encadrement » dans le secteur transport-logistique occupent un emploi six mois après la fin de leur parcours, soit une progression de deux points par rapport à 2023.

La part des sortants employés en contrat à durée indéterminée s'élève à 39 % (+ 1 point), tandis que celle des sortants poursuivant sur un emploi en alternance atteint 34 % (- 1 point). Par ailleurs, 60 % des apprentis en emploi exercent leur activité au sein d'une entreprise du secteur du transport, soit une baisse de 6 points par rapport à l'an dernier.

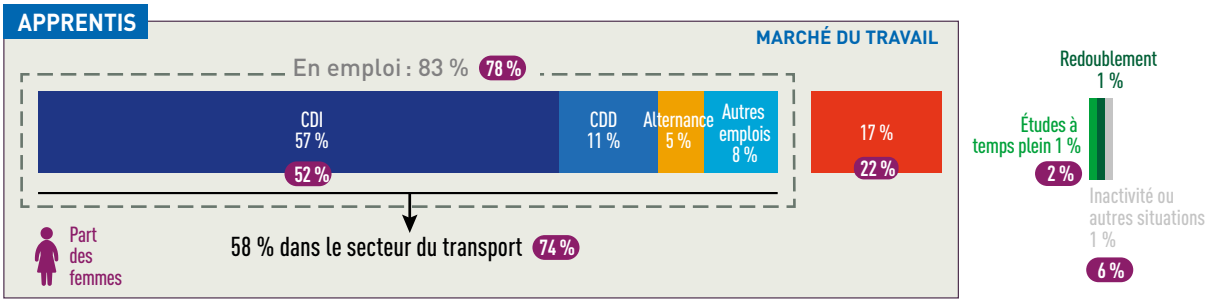
Parmi les femmes, 84 % sont en emploi (- 2 points), et 39 % des sortantes exercent un emploi en contrat à durée indéterminée (- 5 points par rapport à 2023). Par ailleurs, 67 % d'entre elles exercent leur activité au sein d'une entreprise du secteur du transport, soit une diminution de 3 points.

Enfin, la proportion de sortants d'une formation de la famille « Direction-encadrement » en recherche d'emploi enregistre une baisse d'un point par rapport à 2023.

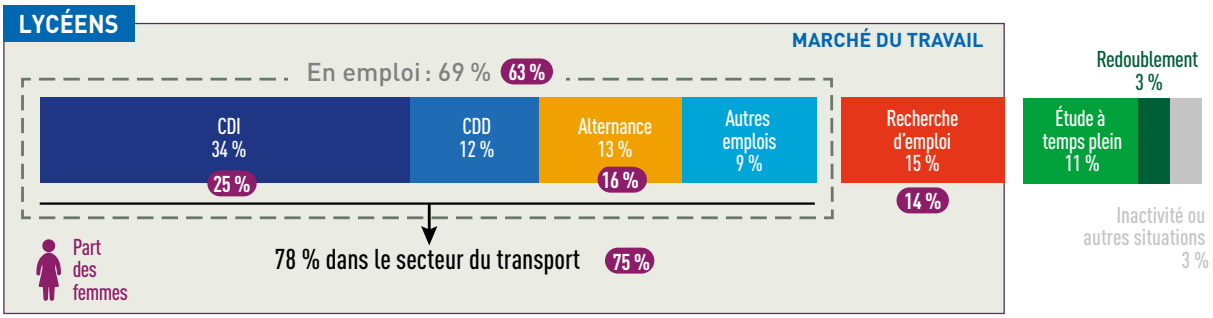
La part des femmes en situation de recherche d'emploi est de 16 % (+ 8 points par rapport à 2023).

Enfin, la proportion de sortants d'une formation de la famille « Direction-encadrement » en recherche d'emploi enregistre une baisse d'un point par rapport à 2023.

Conduite



Source : AFT



Source : AFT

Six mois après une formation en conduite routière (BAC Pro. Conducteur Transport Routier de Marchandises, CAP Conducteur Routier de Marchandises, CAP Conducteur Livreur de Marchandises, CAP Déménageur sur Véhicule Utilitaire Léger et titres professionnels en conduite routière), le taux d'insertion professionnelle demeure élevé, bien qu'en baisse.

En effet, 83 % des anciens apprentis (- 3 points par rapport à 2023) et 69 % des anciens lycéens (- 2 points par rapport à 2023) ont trouvé un emploi, alternance comprise, dans les six mois suivant la fin de leur formation.

Comme pour les années précédentes, les sortants de ces formations en apprentissage accèdent plus fréquemment à un premier emploi stable. Ainsi, six mois après la fin de leur formation, 57 % des apprentis en conduite routière occupent un CDI, contre 34 % des lycéens issus de la même filière.

Parallèlement, les femmes issues de ces formations rencontrent davantage de difficultés d'insertion professionnelle.

Six mois après la fin de leur formation en conduite, 52 % des apprenties (- 5 points) occupent un emploi en CDI et 13 % dans le cadre d'un CDD (+ 4 points).

En parallèle, 25 % des lycéennes (- 9 points) occupent un emploi en CDI, 15 % (- 1 point) sont en CDD et 16 % (+ 2 points) des lycéennes ont privilégié une poursuite d'études dans le cadre de l'alternance.

Le secteur du transport demeure le principal domaine d'insertion professionnelle pour les sortants de formations en conduite. Six mois après leur formation, 58 % des apprentis (contre 74 % des apprenties) et 78 % des lycéens exercent leur activité au sein d'une entreprise du secteur du transport.

La part des sortants des formations en conduite routière en recherche d'emploi est en hausse par rapport à l'année précédente : + 5 points pour les apprentis (+ 8 points pour les apprenties) et + 3 points pour les lycéens (+ 4 points pour les lycéennes).

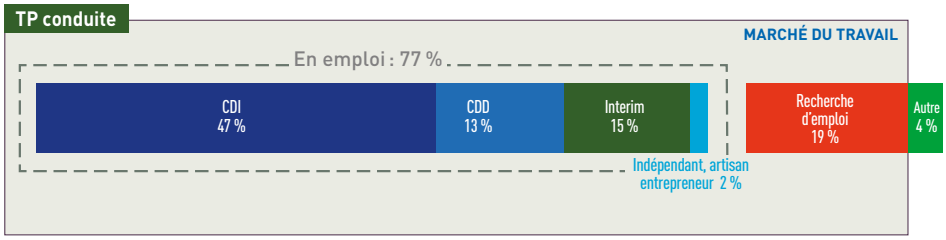
La part des lycéens issus des formations en conduite routière ayant choisi de poursuivre leurs études à temps plein s'élève à 11 %, en légère progression (+ 1 point) par rapport à l'année précédente. Parmi eux, plus de quatre sur cinq ont opté pour une formation dans le domaine du transport et de la logistique.

3 % des lycéens issus des formations en conduite routière sont en situation de redoublement (stable par rapport à 2023).



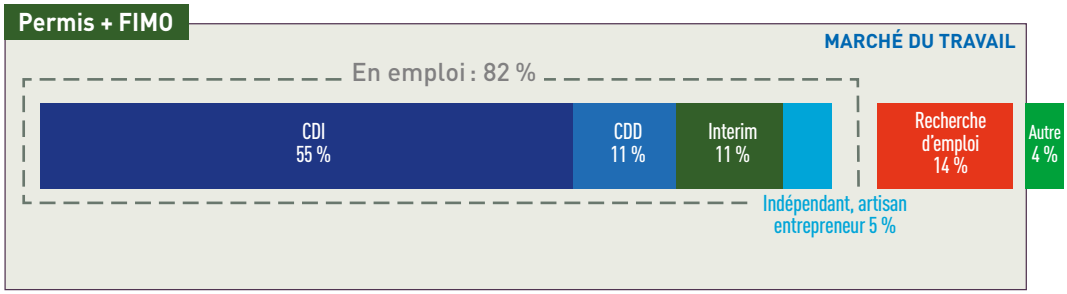
ADULTES

TP conduite



Source : AFT, 2025

Permis + FIMO



Source : AFT, 2025

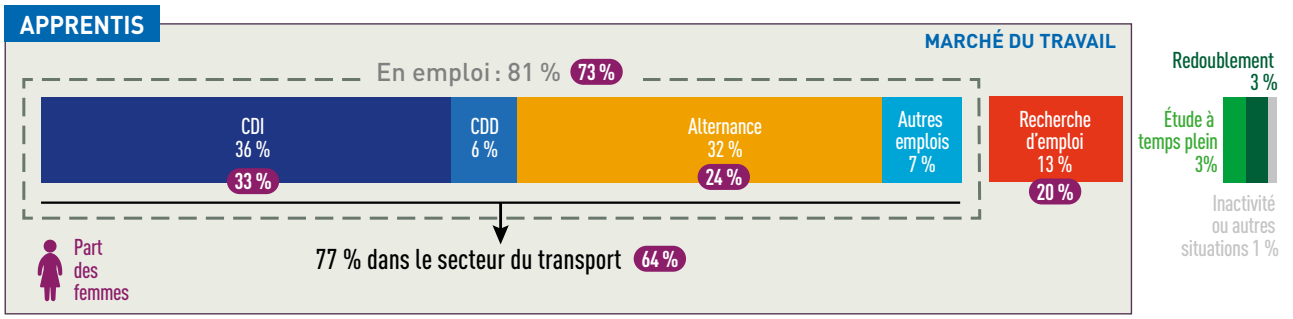
L'insertion professionnelle des adultes qu'il s'agisse de salariés en reconversion ou de demandeurs d'emploi six mois après une formation professionnelle « Conduite », est en hausse d'un point par rapport à 2023 pour ceux ayant réalisé un titre professionnel.

En effet, 77 % des adultes ayant réalisé un titre professionnel dans le domaine de la conduite (TP Conducteur Transport Routier de Marchandises sur porteur et/ou sur tous véhicules, TP Conducteur de Transport en Commun sur Route) sont en emploi (+ 1 point). Plus précisément, 47 % occupent un CDI (+ 5 points, y compris un CDI intérimaire), 13 % un CDD (- 2 points) et 15 % un contrat d'intérim (- 3 points).

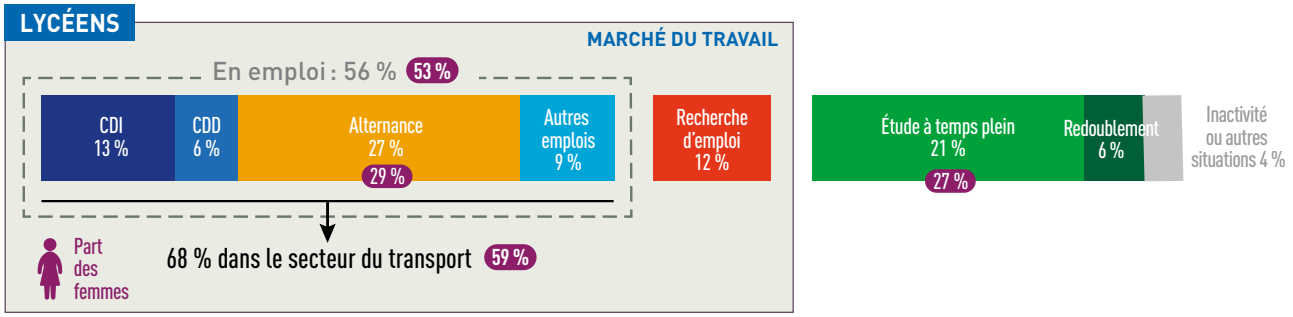
Parallèlement, 82 % des adultes ayant passé un permis accompagné d'une FIMO sont en emploi (- 1 point). 55 % disposent d'un CDI (stable, en incluant les CDI intérimaires), 11 % d'un CDD (- 1 point) et 11 % exercent sous contrat d'intérim (- 2 points).

À noter que la part des personnes en recherche d'emploi est en légère hausse pour les titulaires d'un permis et d'une FIMO (14 %, contre 13 % en 2023), tandis qu'elle demeure stable pour les adultes ayant réalisé un titre professionnel (19 %).

Exploitation-gestion



Source : AFT



Source : AFT

Les formations de la famille « Exploitation-gestion » conduisent plus rapidement à l'emploi lorsqu'elles sont suivies par la voie de l'apprentissage plutôt que par la voie scolaire. En 2024, 81 % des anciens apprentis (- 2 points) et 56 % des anciens lycéens (+ 4 points) étaient en emploi, alternance comprise, dans les six mois suivant la fin de leur formation.

Plus spécifiquement, 36 % des apprentis (stable) et 13 % des lycéens (+ 3 points) issus des formations « Exploitation-gestion » occupent un emploi en CDI. Parallèlement, 32 % des anciens apprentis et 27 % des anciens lycéens sont engagés dans un contrat en alternance.

À noter que 73 % des anciennes apprenties issues des formations « Exploitation-gestion » sont en emploi, soit une baisse de 10 points par rapport à l'an dernier, contre 53 % des anciennes lycéennes, en hausse de 4 points.

77 % des anciens apprentis (+ 8 points) et 68 % des anciens lycéens (+ 9 points) en emploi exercent leur activité au sein d'une entreprise du secteur du transport et de la logistique.

La part des sortants de formations « Exploitation-gestion » en recherche d'emploi est en hausse tant chez les ex-apprentis (13 %, + 2 points par rapport à l'année précédente) que chez les ex-lycéens (12 %, + 1 point).

En comparaison, la part des femmes en situation de recherche d'emploi six mois après une formation exploitation est de 16 % pour les apprenties (+ 8 points) et de 10 % pour les lycéennes (+ 1 point).

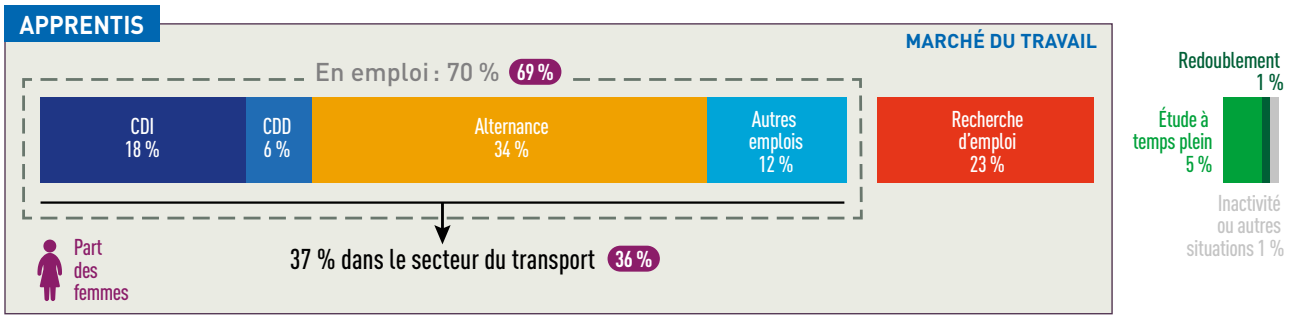
21 % des lycéens issus des formations « Exploitation-gestion » ont choisi de poursuivre leurs études à temps plein, soit une hausse d'un point par rapport à l'année précédente. Parmi eux, plus d'un lycéen sur deux a opté pour une formation dans le domaine du transport et de la logistique.

A l'inverse, seuls 3 % des ex-apprentis ont fait ce choix de poursuite d'études.

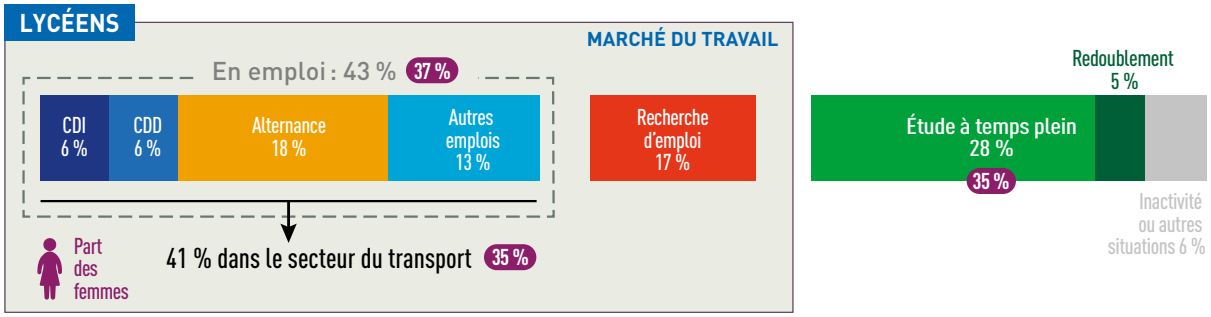
Il est à noter que 6 % des lycéens sont en situation de redoublement, soit une baisse de 2 points par rapport à 2023.



Manutention-magasinage



Source : AFT



Source : AFT

La situation à six mois des sortants de formations « Manutention-magasinage » diffère de celle des sortants de formations « Conduite » avec une insertion sur le marché de l'emploi plus difficile.

Ainsi, 70 % des ex-apprentis issus des formations « Manutention-magasinage » sont en emploi, soit une baisse de 3 points par rapport à la promotion 2023, ainsi que 43 % des anciens lycéens (- 1 point). Le plus souvent il s'agit de contrats dits à caractère précaires (CDD, intérim, alternance, saisonnier) : 52 % des apprentis et 37 % des lycéens occupent un emploi de ce type.

La part des apprentis en emploi exerçant leur activité professionnelle dans une entreprise du secteur transport est en recul par rapport à 2022. En effet, 37 % des apprentis issus de la promotion 2024 travaillent dans ce secteur, contre 51 % en 2023.

Parallèlement, 41 % des anciens lycéens (- 2 points) exercent leur activité professionnelle dans une entreprise du secteur du transport et de la logistique.

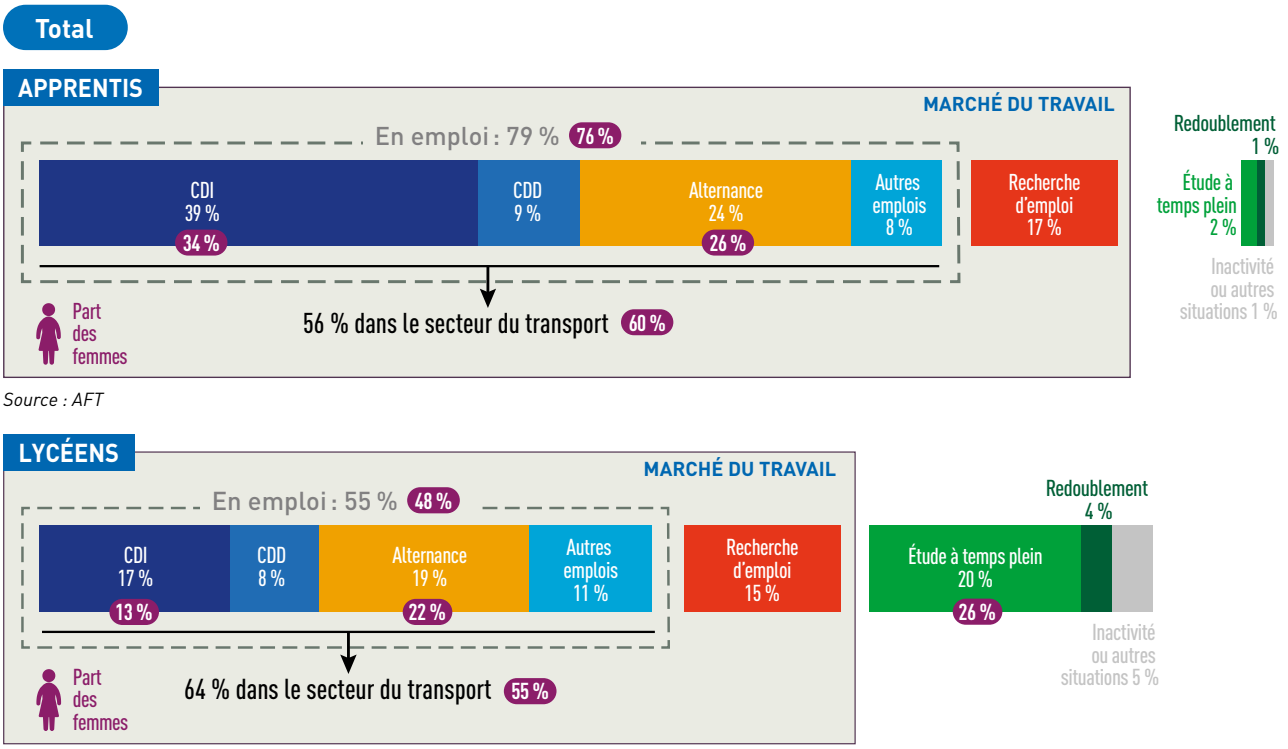
Concernant la population féminine, 69 % des anciennes apprenties (- 3 points) et 37 % des anciennes lycéennes (- 8 points) sont en emploi.

23 % des apprentis issus des formations « Manutention-magasinage » sont en recherche d'emploi (+ 3 points), tout comme 17 % des lycéens (- 1 point).

En comparaison, la part des femmes en situation de recherche d'emploi six mois après une formation « Manutention-magasinage » est de 21 % pour les apprenties (+ 4 points) et de 18 % pour les lycéennes (+ 3 points).

La part des lycéens ayant choisi de poursuivre leurs études à temps plein demeure élevée(28 %, + 3 points et jusqu'à 35 % des anciennes lycéennes, + 12 points). Parmi eux, plus de trois sur cinq ont opté pour une formation dans le domaine du transport et de la logistique.

Enfin, 5 % des anciens lycéens issus de ces formations sont en situation de redoublement (stable).



Source : AFT

Source : AFT

Six mois après la fin d'une formation en transport-logistique, toutes familles de formations confondues, 79 % des anciens apprentis (- 4 points) et 55 % des anciens lycéens (stable) sont en emploi, alternance comprise.

Plus en détail, 39 % des apprentis (- 3 points) occupent un poste en CDI et 24 % un contrat en alternance (- 1 point). En parallèle, 17 % des lycéens (- 1 point) sont en CDI, tandis que 19 % (+ 1 point) poursuivent en alternance.

Le secteur du transport et de la logistique demeure le principal domaine d'insertion professionnelle. En effet, 56 % des anciens apprentis (- 9 points) et 64 % des anciens lycéens (+ 3 points) en emploi exercent leur activité au sein d'une entreprise du secteur transport-logistique.

Il convient toutefois de noter une baisse de l'insertion professionnelle des femmes issues de ces formations : 76 % des anciennes apprenties (- 7 points) et 48 % des anciennes lycéennes (- 2 points) sont en emploi.

Enfin, la poursuite d'études concerne davantage les sortants issus de la voie scolaire que ceux de l'apprentissage. En effet, 20 % des anciens lycéens (contre 2 % des anciens apprentis) ont choisi de poursuivre leurs études à temps plein.

Parmi ces lycéens, plus de trois sur cinq ont opté pour une formation dans le domaine du transport et de la logistique.

Par ailleurs, 4 % des anciens lycéens ont redoublé leur formation.

Le dispositif InserJeunes permet de comparer l'insertion selon les domaines de formation. Ainsi en 2023, le taux d'emploi à six mois des lycéens sortant de formations de la spécialité « 09 Transport, manutention, magasinage » était de 68 % (+ 3 points par rapport à l'ensemble des domaines de formation).

Il se démarque de manière plus significative d'autres domaines de formation avec lesquels elle est potentiellement en concurrence. Ainsi sont en emploi, 59 % des sortants de formation de la spécialité « Commerce, vente » (9 points par rapport aux sortants de la spécialité « Transport, manutention, magasinage »), 65 % des sortants de formation de la spécialité « Alimentation et agroalimentaire, transformation » (3 points par rapport aux sortants de la spécialité « Transport, manutention, magasinage»), et 67 % des sortants de formation de la spécialité « Génie civil, construction, bois » (-1 point que la spécialité « Transport, manutention, magasinage ») (Source : Dares, Depp, InsertJeunes).
À date, la comparaison des taux d'insertion selon les domaines professionnels pour les sortants de la session 2024 n'est pas encore disponible.



Situation professionnelle à 6 mois selon les différents dispositifs de formation : contrat de professionnalisation, contrat d'apprentissage ou POEC

Depuis début 2014, OPCO Mobilités réalise des enquêtes à destination des bénéficiaires des contrats de professionnalisation et des préparations opérationnelles à l'emploi (POE). Elles permettent notamment de calculer le taux d'accès à l'emploi des bénéficiaires six mois après la fin de leur formation.

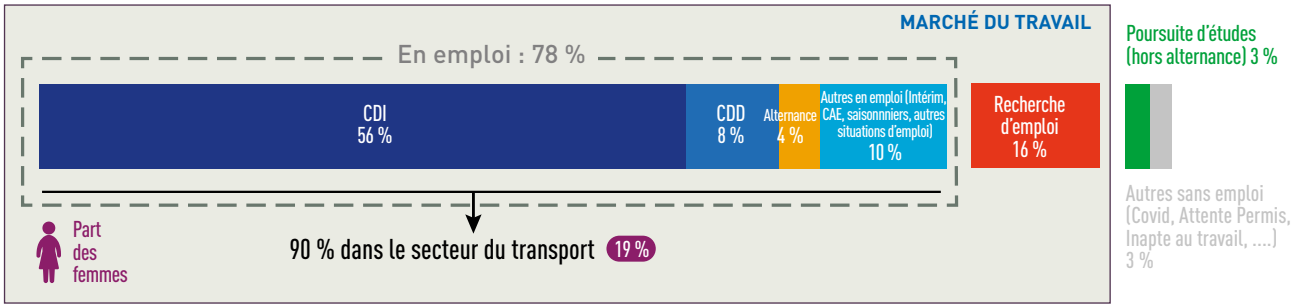
Pour cette édition, l'ensemble des bénéficiaires de contrats de professionnalisation, des contrats d'apprentissage ou de POEC (préparations opérationnelles à l'emploi collectives) finissant leur formation en 2024 a été interrogé six mois après la fin de la formation.

Situation professionnelle 6 mois après la fin d'un contrat de professionnalisation

Six mois après la fin de leur contrat, 78% des sortants de contrats de professionnalisation sont en emploi (ou en alternance) et 3% suivent une nouvelle formation. Parmi les personnes en emploi,

- 90 % travaillent dans le secteur du transport
- 56 % sont en CDI et 8 % sont en CDD.

Pour mémoire, les années précédentes, les taux d'insertion en emploi à 6 mois des bénéficiaires de contrats de professionnalisation dans les entreprises de la branche étaient respectivement de 83% en 2022 et 2023, 84% en 2020 et 2021 et de 86% en 2019.



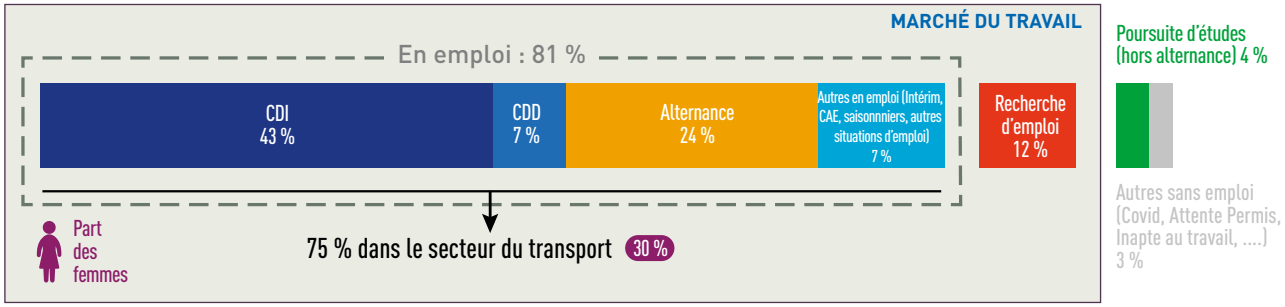
Source : OPCO Mobilités

Situation professionnelle 6 mois après la fin d'un Contrat d'apprentissage

Six mois après la fin de leur contrat, 81% des sortants de contrats d'apprentissage sont en emploi (ou en alternance) et 4% suivent une nouvelle formation. Parmi les sortants en emploi,

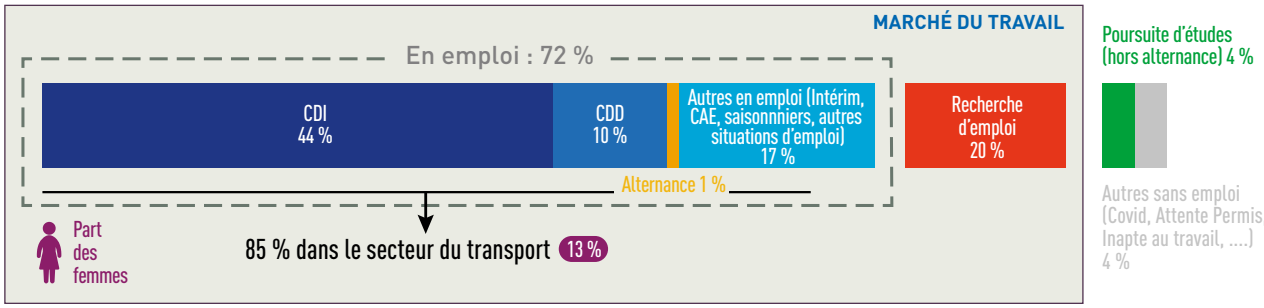
- 75 % travaillent dans le secteur du transport
- 43 % sont en CDI et 7 % sont en CDD.

Pour mémoire, les années précédentes, les taux d'insertion en emploi à 6 mois des bénéficiaires de contrats d'apprentissage dans les entreprises de la branche étaient de 85% en 2022 et 2023, de 88% en 2021 et de 82% en 2020.



Source : OPCO Mobilités

Situation professionnelle 6 mois après la fin d'une Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective (POEC)



Source : OPCO Mobilités

La Préparation Opérationnelle à l'Emploi Collective permet de former des demandeurs d'emploi afin d'acquérir des compétences requises pour des emplois correspondants à des besoins identifiés par la branche professionnelle.

- 72 % des bénéficiaires de POEC sont en emploi 6 mois après la fin de leur formation, 44 % sont en CDI.
- 85 % des bénéficiaires en emploi travaillent dans le secteur du transport.

Pour mémoire, les années précédentes, les taux d'insertion en emploi à 6 mois des bénéficiaires d'une POEC dans les entreprises de la branche étaient respectivement de 76% en 2023, de 59% en 2022, de 80% en 2021, de 61% en 2020 et de 71% en 2019.



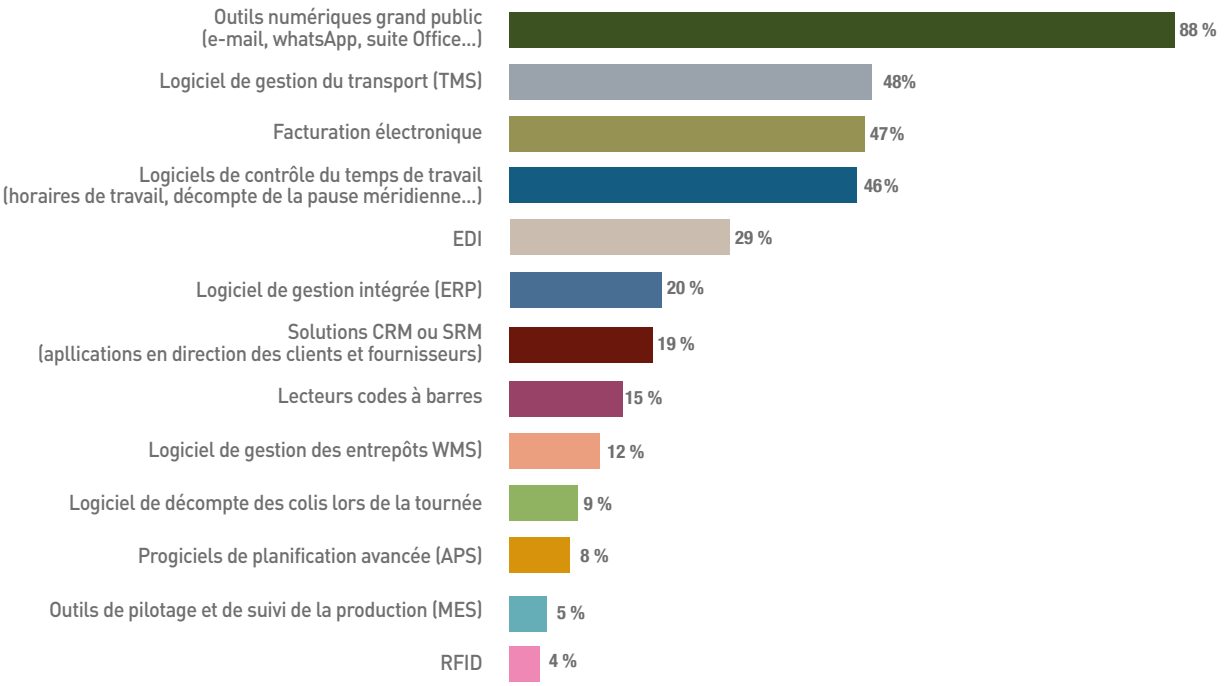
ZOOM digitalisation et nouvelles technologies

Dans l'objectif d'identifier les tendances structurantes en matière d'équipement technologique, d'intentions d'investissement et de perception des enjeux liés à la transformation numérique dans le secteur du transport et de la logistique, les partenaires sociaux ont souhaité qu'un questionnaire complémentaire soit adossé à l'enquête annuelle Tableau de Bord de l'AFT, élaboré en lien avec la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) et l'Université Gustave Eiffel.

PRÉSENCE DES TECHNOLOGIES DANS LES ÉTABLISSEMENTS

Systèmes d'information et de gestion

Types de système d'information et de gestion



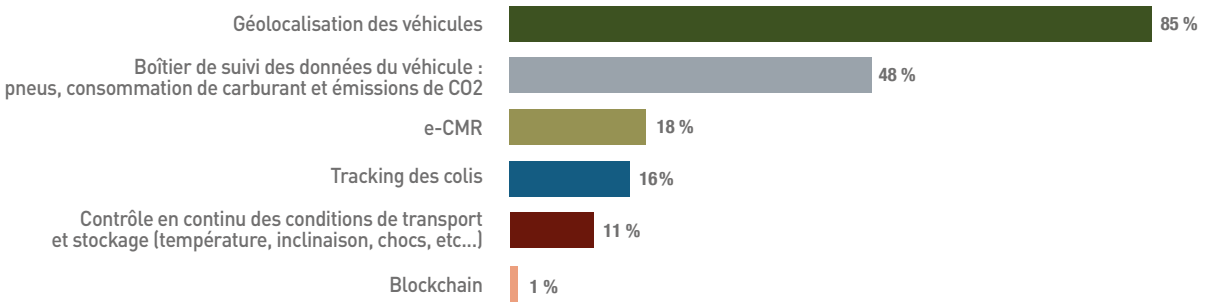
Source : Enquête AFT, 2025

Les outils numériques grand public (messagerie électronique, applications de messagerie instantanée, suite bureautique) sont présents dans 88% des établissements répondants. Les solutions logicielles métier affichent des taux d'équipement plus modestes mais significatifs : 48% des établissements déclarent utiliser un logiciel de gestion du transport (TMS), 47% la facturation électronique et 46% les logiciels de contrôle du temps de travail. L'échange de données informatisé (EDI) concerne 29% des établissements.

À noter que la plupart des répondants entendent par facturation électronique une facture pdf. Néanmoins, la réforme de la facturation électronique introduit un nouveau concept, celui de la facturation électronique au sens e-invoicing. Cette réforme impose des formats de facture et exige une transmission sécurisée via des plateformes certifiées par l'Etat. L'obligation de facturation électronique e-invoicing entre les entreprises françaises assujetties à la TVA interviendra à partir de septembre 2026.

Technologies de traçabilité

Traçabilité



Source : Enquête AFT, 2025

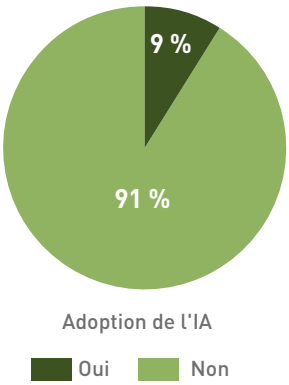
La géolocalisation des véhicules s'impose comme la technologie de traçabilité la plus répandue, équipant 85% des établissements répondants (53% de l'échantillon). Les boîtiers de suivi des données véhicules (pneumatiques, consommation de carburant, émissions de CO_2) sont présents dans 48% des structures. L'e-CMR, solution de lettre de voiture électronique, demeure moins déployée avec 18% d'adoption.

Équipements pour les opérateurs de manutention

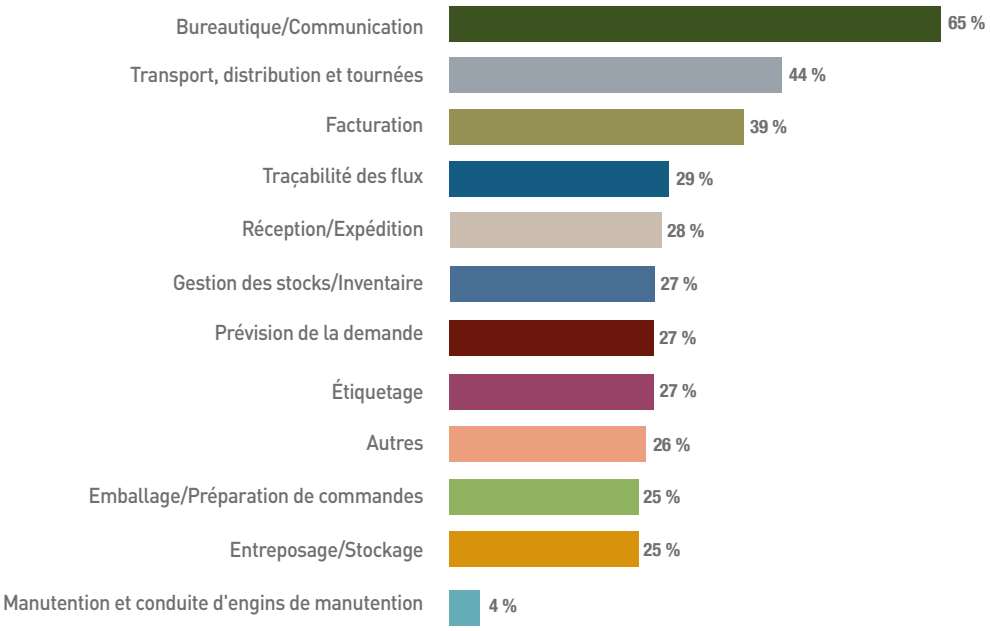
Au sein des établissements du secteur des prestataires logistiques, 79% des répondants sont équipés des tablettes tactiles, 21% utilisent des systèmes Pick to Light ou de reconnaissance vocale (voice picking) et 16% de la réalité augmentée (visual picking).

INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET ROBOTISATION

Adoption de l'IA



Domaines d'application de L'IA



Source : Enquête AFT, 2025

L'intégration de solutions d'intelligence artificielle dans le secteur demeure à un stade précoce : 9% des établissements déclarent utiliser des technologies IA dans leurs opérations.

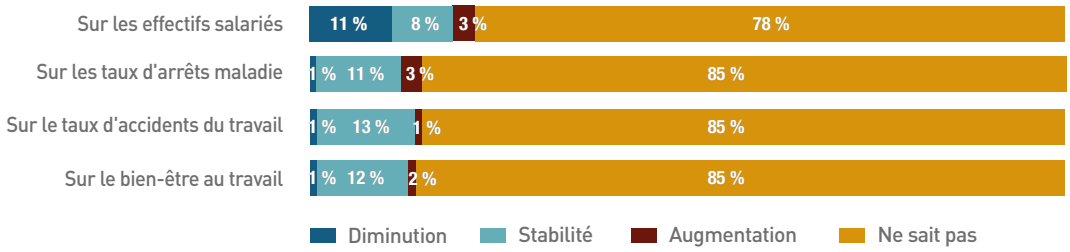
Parmi les utilisateurs d'IA, 65% y ont recours pour des fonctions support et de communication, 44% pour optimiser leurs activités de transport, distribution ou des tournées, et 39% dans leurs processus de facturation.

Robotisation et systèmes automatisés

Le recours à la robotisation et à l'automatisation demeure limité : au sein du secteur des prestataires logistiques seuls 10% des établissements disposent de robots ou de systèmes automatisés. Lorsqu'elle est mise en œuvre, l'automatisation porte principalement sur la robotisation des tâches de manutention (62 % via des systèmes de robotisation d'activités) et sur des solutions de stockage automatisé (38 % via des transstockeurs).

IMPACTS DES INVESTISSEMENTS TECHNOLOGIQUES

Effets des investissements technologiques sur les effectifs et conditions de travail



Source : Enquête AFT, 2025

L'évaluation des impacts des investissements numériques et technologiques révèle une difficulté générale du secteur à mesurer les effets de ces transformations.

Parmi les établissements en capacité de se prononcer, 11% déclarent une diminution des effectifs salariés consécutive à ces investissements technologiques. Pour les autres indicateurs (taux d'accidents du travail, taux d'arrêts maladie, bien-être au travail), 85% des répondants ne se prononcent pas et la plupart des autres observent une stabilité, suggérant que les technologies déployées n'ont pas, à ce stade, modifié significativement ces paramètres ou que leurs effets ne sont pas encore mesurables.

L'introduction de nouvelles technologies s'accompagne rarement de l'apparition de nouveaux métiers : seuls 8% des établissements indiquent avoir développé ou créé de nouvelles fonctions en lien avec ces investissements.

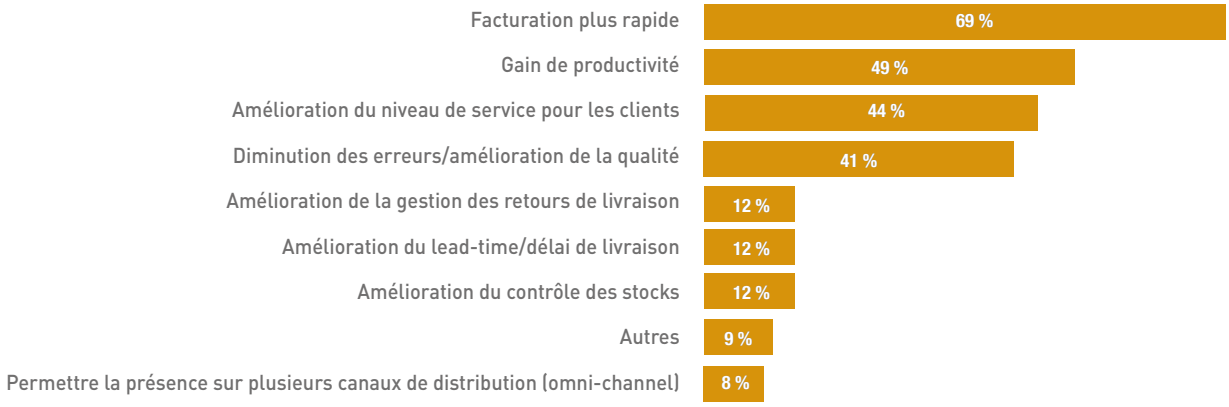
INTENTIONS D'INVESTISSEMENT À COURT ET MOYEN TERME

Les projets d'investissement technologique révèlent des priorités ciblées, principalement orientées vers des processus administratifs.

En matière de systèmes d'information et de gestion (répondants sur 21% de l'échantillon), la facturation électronique se positionne comme le premier axe d'investissement envisagé, en lien bien évidemment avec les nouvelles obligations à venir : 62% des établissements répondants prévoient de s'équiper de cette technologie à court ou moyen terme. Les outils numériques grand public constituent le second poste d'investissement avec 32% des établissements.

Dans le domaine des technologies de traçabilité (répondants sur 11% de l'échantillon), les intentions d'investissement se concentrent sur l'e-CMR (lettre de voiture électronique), citée par 51% des répondants, et sur la géolocalisation des véhicules (44%).

Objectifs recherchés par les investissements



Source : Enquête AFT, 2025

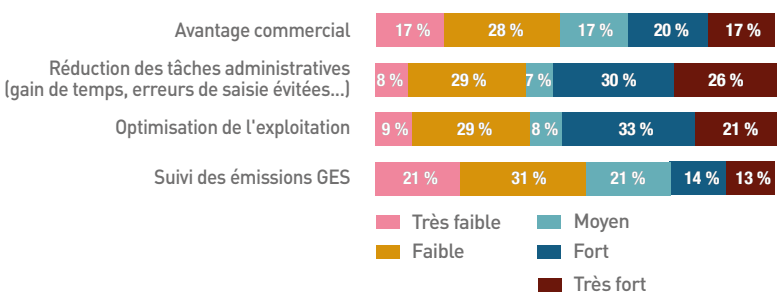
Les établissements qui envisagent ces investissements poursuivent en priorité l'accélération de la facturation (69%), confirmant la priorité donnée à l'optimisation administrative. Viennent ensuite les gains de productivité (49%), l'amélioration du niveau de service client (44%), et la diminution des erreurs et l'amélioration de la qualité (41%).

Ces résultats indiquent que les investissements technologiques sont principalement perçus comme des leviers d'optimisation des processus administratifs, avant d'être considérés comme des outils de transformation des activités opérationnelles.

Intentions d'adoption de l'intelligence artificielle. L'intérêt pour l'intelligence artificielle progresse légèrement, passant de 9% d'établissements équipés actuellement à 12% envisageant une adoption à court ou moyen terme. Les domaines d'application projetés se répartissent équitablement entre les activités bureautiques et de communication (53%), le transport et l'organisation des tournées (52%), et la facturation (32%).

Projets d'acquisition de robots et systèmes automatisés. Les projets de robotisation demeurent exceptionnels : seul 2% des établissements du secteur des prestataires logistiques envisagent d'acquérir des robots ou systèmes d'automatisation. Ces rares investissements se répartissent à parts égales entre le picking et la préparation de commandes ainsi que la palettisation. Les objectifs sont également équilibrés, visant à la fois à réduire la pénibilité et améliorer la sécurité, et à accroître la productivité.

Avantages attendus des investissements technologiques

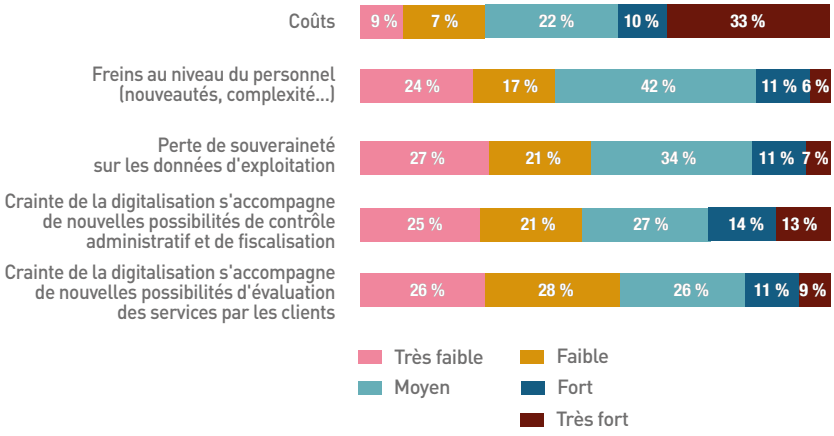


Source : Enquête AFT, 2025

Parmi les établissements qui envisagent des investissements dans les technologies numériques, les attentes sont différenciées quant aux bénéfices espérés. La réduction des tâches administratives (gain de temps, limitation des erreurs de saisie) constitue l'avantage le plus fortement attendu, confirmant que la digitalisation est d'abord perçue comme un levier d'optimisation des fonctions support.

Freins et irritants

Freins et irritants face à la digitalisation



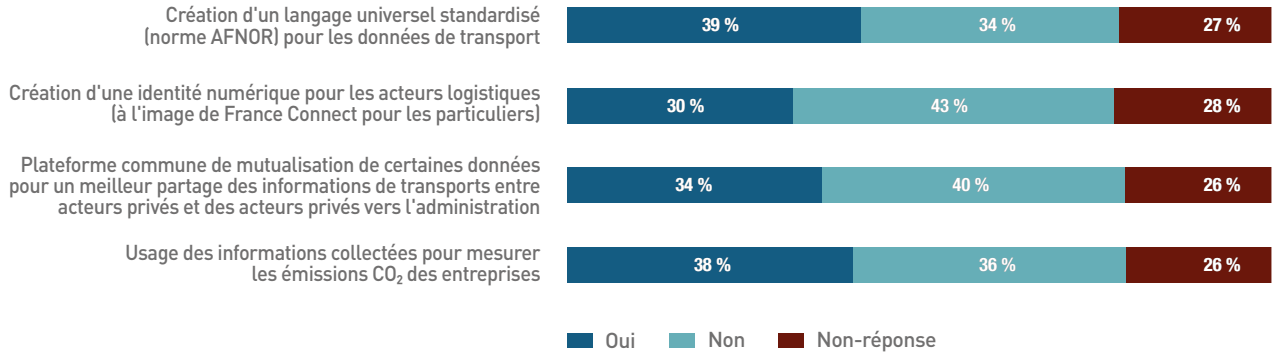
Source : Enquête AFT, 2025

Les établissements anticipant des investissements numériques identifient plusieurs freins, d'ordre économique, institutionnel et humain. Le coût des solutions technologiques constitue l'irritant principal, avec 63% des répondants le qualifiant de frein fort ou très fort. Les craintes liées aux nouvelles possibilités de contrôle administratif et de fiscalisation associées à la digitalisation représentent le deuxième irritant majeur, révélant une méfiance vis-à-vis d'un usage potentiellement contraignant des données par les autorités publiques.

POSITIONNEMENT FACE AUX INITIATIVES COLLECTIVES

Les réactions des établissements face aux initiatives de standardisation et de partage des données révèlent une attitude prudente du secteur.

Positionnement des acteurs face aux initiatives de mutualisation et de normalisation des données



Source : Enquête AFT, 2025

Les répondants sont en particulier réticents à la création d'une identité numérique pour les acteurs logistiques (43% défavorables) et à la mise en place d'une plateforme commune de mutualisation de données entre acteurs privés et administration (40% défavorables). Ces réticences prolongent les inquiétudes exprimées précédemment quant au contrôle administratif et à la perte de souveraineté sur les données.

À l'inverse, 39% des établissements se montrent favorables à la création d'un langage universel standardisé (norme AFNOR) pour les données de transport, suggérant une reconnaissance de l'intérêt de l'interopérabilité technique. L'usage des informations pour mesurer les émissions de CO_2 divise le secteur de manière quasi équitable.

Près de 60 000 recrutements sont estimés dans la Branche en 2025

Prospective

Répartition des établissements ayant des projets de recrutement en 2025 par activité

Prévisions de recrutements

	Nombre d'établissements	En % d'établissements avec salariés	Taux d'évolution
TRM	9 679	38 %	24 %
TRV	1 806	69 %	10 %
DEM	539	44 %	45 %
LOC	546	51 %	12 %
AUX	1 979	42 %	-2 %
PRL	410	24 %	-25 %
TRS	2 770	58 %	26 %
Total	**17 730**	**43 %**	**17 %**

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

43% des établissements déclarent avoir des projets de recrutement ou avoir déjà recruté en 2025, ce qui représente plus de 17 730 employeurs, soit une hausse de 17 % par rapport à l'année précédente. Le secteur enregistrant la plus forte hausse est celui du déménagement. Les prestataires logistiques (-25 %) et les auxiliaires de transport (-2 %) indiquent en revanche moins de projets de recrutement qu'en 2024.

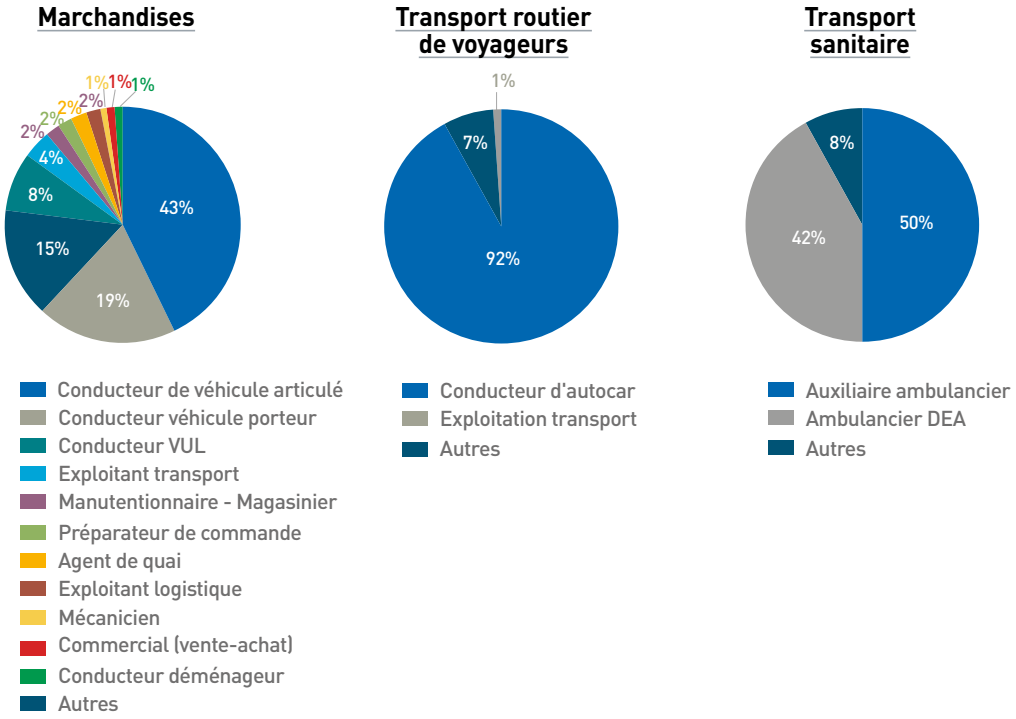
Répartition des projets de recrutement en 2025 par famille professionnelle

	Conduite Marchandises	Conduite Voyageurs	Conduite Sanitaire	Exploitation transport	Logistique	Autres	Total
Projets de recrutement	28 751	11 793	7 033	2 483	4 648	4 078	58 785
En %	49 %	20 %	12 %	4 %	8 %	7 %	100 %

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Dans la Branche, en 2025, on évalue à près de 60 000 le nombre de postes ouverts en 2025 dont près de la moitié portent sur la conduite de véhicules de transport de marchandises. Ce total représente une baisse de 4 % des intentions de recrutement en un an.

Répartition des projets de recrutement en 2025 par famille professionnelle et activité



Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Plus de 60 % des projets de recrutement de l'activité marchandises concernent des conducteurs de véhicules lourds, et parmi eux on dénombre une majorité de conducteurs de véhicule articulés. Dans le transport routier de voyageurs, la quasi-totalité des projets de recrutement concerne des conducteurs d'autocar (92 %, soit une hausse de 8 points en un an). Enfin, pour le transport sanitaire, 42 % des projets de recrutement concernent des ambulanciers diplômés

Pourcentage d'employeurs éprouvant des difficultés de recrutement

	2024	2025
TRM	23 %	29 %
TRV	50 %	45 %
DEM	22 %	43 %
LOC	30 %	33 %
AUX	30 %	41 %
PRL	21 %	10 %
TRS	36 %	50 %
Total	**27 %**	**34 %**

Source : Enquête Tableau de bord AFT, 2025

Dans la Branche, en 2025, 34 % des établissements déclarent rencontrer des difficultés de recrutement, soit une hausse de 7 points par rapport à l'année précédente. Seuls les secteurs du transport de voyageurs et des prestataires logistiques voient leur part d'établissements rencontrant des difficultés de recrutement baisser (respectivement -5 points et -11 points). Ces difficultés sont plus marquées dans le transport de personnes : 50 % des établissements de transport sanitaire (+ 14 points en un an) et 45 % des établissement de transport routier de voyageurs déclarent rencontrer des difficultés de recrutement.

Projets de recrutement jugés difficiles dans l'enquête BMO

Métiers	2025
Agents d'exploitation du transport	70 %
Cadres de la logistique	41 %
Cadres des transports et du tourisme	68 %
Conducteurs de transport en commun sur route	68 %
Conducteurs de véhicules légers	65 %
Conducteurs et livreurs sur courte distance (hors distribution de documents)	46 %
Conducteurs routiers	53 %
Contrôleurs des transports	44 %
Employés du tourisme et agent de billetterie des transports	41 %
Responsable du magasinage et de la logistique (non cadres)	34%
Techniciens d'exploitation et d'administration des transports	29 %
Techniciens et agents de maîtrise du tourisme	50 %
Total	**55 %**

Source : Enquête BMO, 2025

L'enquête Besoins en Main d'œuvre (BMO), réalisée annuellement par France Travail, avec le concours du Crédoc, porte sur l'ensemble des employeurs hors administrations de l'Etat et entreprises publiques. Elle repère en particulier les projets de recrutement perçus comme difficiles par les employeurs. Les résultats présentés ici ont été publiés en avril 2025 suite à l'enquête menée fin 2024.

Dans l'ensemble du domaine professionnel transport-logistique, 55 % des recrutements sont jugés difficiles en 2025, ce qui représente une baisse de 5 points par rapport à 2024. Les projets de recrutement des métiers de la conduite sont néanmoins souvent jugés difficiles ; notamment pour les conducteurs de transport en commun sur route (68 %, mais une baisse de 13 points) et les conducteurs de véhicules légers (65 %, en baisse de 3 points). Pour les conducteurs routiers, un peu plus d'un recrutement sur deux est jugé difficile, en diminution par rapport à 2024 (- 9 points). La hausse la plus marquante est à mettre au crédit des agents d'exploitation du transport où l'on passe de 37 % de recrutements jugés difficiles en 2024 à 70 % en 2025.

Effectifs estimés par famille professionnelle

Dénominations	Clé de répartition	Estimation des effectifs fin 2025
DIRECTION	3 %	21 067
GESTION	6 %	45 871
VENTES/ACHATS	2 %	13 631
TECHNIQUES D'EXPLOITATION	10 %	77 874
MANUTENTION / MAGASINAGE	15 %	125 934
CONDUITE	62 %	502 838
TRANSPORT DE PERSONNES	18 %	146 472
- Transport de voyageurs	11 %	89 510
- Transport sanitaire	7 %	56 961
TRANSPORT DE MARCHANDISES	44 %	358 042
MAINTENANCE DES VÉHICULES	3 %	20 875
INTERPROFESSIONNEL	1 %	5 641
Total	**100 %**	**813 732**

Source : Estimation selon les prévisions des OPTL régionnaux basées sur les données des Urssaf régionaux, 2025

Prévisions

L'Observatoire estime que le nombre de salariés relevant de la CCNTR aurait augmenté de 2 563 en 2025, portant l'effectif total des établissements des transports routiers et activités auxiliaires du transport à **813 732 salariés** à la fin de l'année, soit une progression de **0,32 %**.

Cette estimation repose sur les données disponibles concernant l'évolution de l'activité et de l'emploi au cours des premiers trimestres 2025, ainsi que sur les analyses et prévisions établies en novembre 2025 par les OPTL régionaux.

La consolidation des statistiques régionales de l'URSSAF met en évidence une augmentation de l'emploi dans les transports routiers et activités auxiliaires au premier semestre 2025, avec 4 861 salariés supplémentaires, soit +0,6 %. Cette évolution est principalement portée par le transport de personnes, qui enregistre une hausse de 2,1 % de ses effectifs dans le transport routier de voyageurs et de 1,4 % dans le transport sanitaire. Dans le secteur du transport de marchandises, l'emploi progresse également, avec une augmentation de 0,3 %, correspondant à 1 705 salariés supplémentaires.

À titre de comparaison, selon l'Insee, l'emploi salarié dans le secteur privé progresse légèrement de +0,1 % au premier semestre 2025. Le secteur du transport affiche donc une dynamique plus favorable, avec une croissance sensiblement supérieure sur la même période.

Transport de marchandises et logistique

En 2024 et début 2025, le transport routier de marchandises traverse une phase de ralentissement, avec des entreprises globalement prudentes dans leurs recrutements comme dans leurs investissements. Si certaines régions ont bénéficié d'effets saisonniers ou d'un recours renforcé aux contrats courts, la tendance nationale reste marquée par un affaiblissement de l'activité, accentué par une consommation en baisse, des difficultés dans les filières clientes (agroalimentaire, construction) et un contexte économique incertain.

Pour la fin de l'année, la tendance reste prudente : le secteur anticipe globalement une stagnation ou une légère diminution des effectifs, en raison des incertitudes économiques et politiques, ainsi que des pressions concurrentielles notamment étrangères.

Certaines forces sont néanmoins présentes, comme la capacité d'adaptation via les CDD ou l'existence de grands groupes capables d'amortir les chocs, mais elles ne permettent pas à ce stade d'inverser la tendance nationale.

Transport routier de voyageurs

Au premier semestre 2025, les OPTL régionaux signalent une hausse modérée des effectifs, principalement liée aux recrutements réalisés en début d'année. Certaines régions connaissent toutefois des tensions sur le recrutement et un turnover accru.

Pour le second semestre, la plupart des régions prévoient une stabilité ou une progression limitée des effectifs, freinée par des contraintes budgétaires des Autorités Organisatrices, la diminution des aides à la formation et l'incertitude sur les subventions locales ou les appels d'offres. Ces facteurs combinés limiteraient la capacité des entreprises à développer leur offre et à anticiper leurs besoins en recrutement.

Globalement, le secteur conserve une dynamique positive mais fragile, soutenue par la demande de service public et la disponibilité de candidats motivés, tout en restant sensible aux fluctuations des appels d'offres, à la concurrence inter-régionale et aux évolutions économiques et réglementaires.

Transport sanitaire

En 2025, le transport sanitaire en France reste un secteur à activité stable avec une légère croissance, portée par le vieillissement de la population, l'augmentation des interventions ambulatoires et l'éloignement des centres hospitaliers. Certaines régions signalent une hausse modérée des effectifs, liée à la résolution de contraintes organisationnelles et au maintien de la demande de soins.

Pour le second semestre, la tendance reste prudente, freinée par les contraintes économiques et réglementaires, la régulation des tarifs, les budgets publics limités et les difficultés d'attractivité des métiers. Le turnover reste élevé et la fidélisation des salariés constitue un enjeu important pour les entreprises.

Globalement, le transport sanitaire conserve une demande structurelle soutenue, mais la croissance des effectifs reste modérée et très sensible aux évolutions financières, réglementaires et organisationnelles.



Organisations syndicales

Organisations patronales

OBSERVATOIRE PROSPECTIF DES MÉTIERS ET DES QUALIFICATIONS
DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE (OPTL)

204 Rond-Point du Pont de Sèvres
92100 Boulogne-Billancourt

—

optl@optl.fr

Conception et réalisation : huitieme-jour.com - Photos : V. Mezzanotti/AFT - V.Mezzanotti/AFT/Pomona - G.Roujas/AFT - STEF - Renault Trucks - Volvo Trucks, Volvo Bus corporation - Brink's - E. Caro - Studio Matton - C. Boutet - TNT - SOTRAPRESS - Shutterstock - Fotolia - Loomis – AdobeStock – Istock - FreePik • Novembre 2025