



## ÉCLAIRAGES ET SYNTHÈSES

# LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE



### SOMMAIRE

p.2 Le secteur du transport et de l'entreposage

p.5 Les métiers du transport et de la logistique

p.13 Nomenclatures et sources

# 1,9

MILLION D'EMPLOIS DANS  
LES MÉTIERS DU TRANSPORTS  
ET DE LA LOGISTIQUE



On dénombre 1,9 million d'emplois dans les métiers du transport et de la logistique. Ils présentent des opportunités d'emploi variées. Ils s'exercent principalement dans le transport, l'industrie et le commerce, mais se rencontrent aussi dans d'autres secteurs.



## L'essentiel

### Des métiers variés et des opportunités d'emploi

Le secteur du transport et de l'entreposage représente près de 8% des salariés du secteur marchand non agricole, une part qui varie peu d'une région à l'autre. Cet emploi est très majoritairement masculin (73%), et le recours à l'intérim est fréquent.

Au cours des dernières années, les effectifs dans les transports aériens et les activités de poste et de courrier ont fortement baissé. Dans les transports terrestres et l'entreposage, qui regroupent les trois quarts de l'emploi salarié du secteur, l'emploi a au contraire été plus dynamique que dans l'ensemble de l'économie.

Les métiers du transport et de la logistique s'exercent dans le secteur du transport et de l'entreposage, dans l'industrie, le commerce ou dans d'autres secteurs. Les marchés du travail de ces métiers sont assez hétérogènes.

Pour les ouvriers non qualifiés de la manutention et les conducteurs livreurs, le turn-over est élevé. Les employeurs recrutent beaucoup de jeunes peu diplômés, sans forte spécificité quant aux spécialités de formation. Peu de difficultés de recrutement sont rencontrées par les employeurs, et à l'inverse les demandeurs d'emploi mettent en moyenne plus de temps pour accéder à l'emploi.

Les conducteurs routiers, qui ont des compétences spécifiques, évoluent à l'inverse sur un marché du travail « professionnel », sur lequel les employeurs rencontrent de plus grandes difficultés de recrutement et les demandeurs d'emploi accèdent plus rapidement à l'emploi. Les changements d'entreprises sont également nombreux.

Les métiers de conducteurs de véhicules légers ou de transports en commun sur route offrent des opportunités d'emploi en seconde partie de carrière sans nécessiter de formation initiale dans un domaine spécifique.

Enfin, les agents d'exploitation des transports, les techniciens et cadres ont une ancienneté plus élevée dans l'entreprise, du fait de politiques de gestion de la main-d'œuvre dans des grandes entreprises où la stabilité est de mise ou de voies d'accès à ces métiers par une mobilité interne.

Selon les travaux de prospective des métiers et qualifications à l'horizon 2022, le nombre d'emplois devrait progresser à un rythme moins soutenu que celui de l'ensemble des métiers. Toutefois, la progression des postes de techniciens et de cadres devrait rester dynamique.

Frédéric LAINÉ et Olivier RODRIGUEZ

Direction des Statistiques, des Études et de l'Évaluation

## Le secteur du transport et de l'entreposage

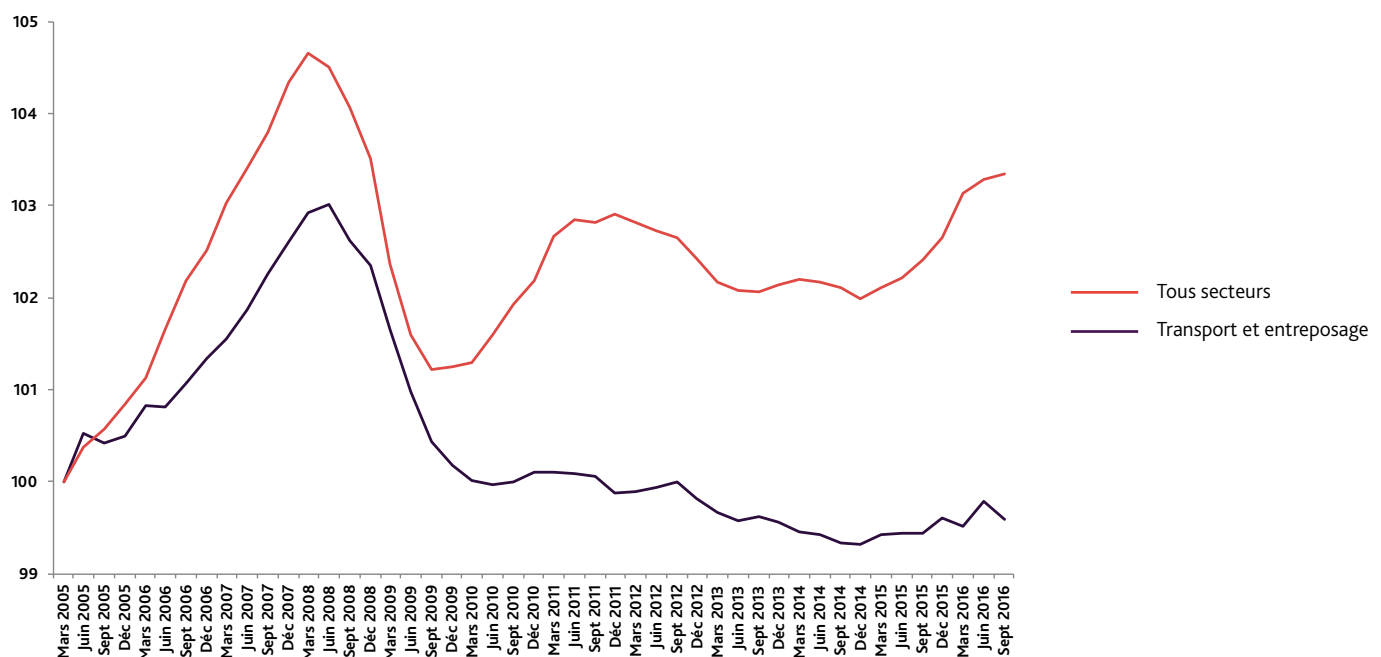
### L'emploi global dans le secteur du transport et de l'entreposage repart à la hausse

Au 31 décembre 2015, 1 367 800 salariés travaillent dans le secteur du transport et de l'entreposage en France métropolitaine<sup>1</sup>, soit 7,7% de l'emploi salarié marchand non agricole.

L'emploi a crû fortement jusqu'au milieu de l'année 2008, puis a diminué avec le déclenchement de la crise de 2008 [cf. Graphique 1]. Depuis 2015, l'emploi repart très légèrement à la hausse (+0,2% entre le premier trimestre 2015 et le troisième trimestre 2016), quoiqu'à un rythme moindre que l'ensemble de l'emploi salarié (+1,2%). Ce secteur regroupe 60 255 établissements, soit 3,3% des établissements

Graphique 1

#### ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DE L'EMPLOI SALARIÉ (BASE 100 EN MARS 2005)



Source : ACOSS, estimation trimestrielle d'emploi salarié, CVS

### Au cours des dernières années, forte baisse de l'emploi salarié dans le transport aérien et la poste et le courrier, augmentation dans les transports terrestres et l'entreposage

Le transport terrestre et par conduites représente plus de la moitié des salariés du secteur, l'entreposage et les services auxiliaires 24% des salariés, les activités de poste et de courrier représentent 17% des salariés, le transport aérien près de 5% et le transport par eau un peu moins de 2% [cf. Tableau 1].

Pour les transports terrestres et l'entreposage et les services auxiliaires des transports, qui représentent conjointement les trois quarts des salariés du secteur<sup>2</sup>, l'évolution de l'emploi depuis 2009 est légèrement plus dynamique que celle de l'ensemble des salariés. À l'inverse, les effectifs dans les activités de poste et courrier et le transport aérien de passagers connaissent depuis 2008 une baisse continue et importante (de l'ordre de 13% à 14% en cumulé entre 2008 et 2015).

1. Source : ACOSS. Cette statistique porte sur les salariés directement employés par les établissements du secteur du transport et entreposage. Elle n'inclut pas les travailleurs intérimaires (employés par les établissements du travail temporaire) mis à disposition d'entreprises du secteur du transport et entreposage.

2. Les deux sous-secteurs « Transports terrestres et transport par conduites » et « Entreposage et services auxiliaires des transports » ont été fusionnés pour cette partie car en 2015 une partie des salariés de la SNCF ont changé de sous-secteur.

Tableau 1

### RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS ET DE L'EMPLOI SALARIÉ DU SECTEUR DU TRANSPORT ET ENTREPOSAGE PAR SOUS-GROUPE DE SECTEURS AU 31 DÉCEMBRE 2015

Sous-groupe de secteurs	Répartition des établissements du secteur	Répartition des emplois salariés du secteur
Transports terrestres et transport par conduites	67,5%	52,5%
Transports par eau	1,8%	1,3%
Transports aériens	0,9%	4,8%
Entreposage et services auxiliaires des transports	21,2%	24,0%
Activités de poste et de courrier	8,5%	17,4%

Source : Acooss, dénombrements annuels des établissements employeurs et des effectifs salariés

## Un recours assez élevé à l'intérim

En 2015, l'emploi intérimaire représente 6,2% de l'ensemble des salariés travaillant pour le secteur des transports et de l'entrepôt. Ce taux de recours à l'intérim est supérieur à celui observé dans l'ensemble de l'économie (3,7%), et plus encore à celui de l'ensemble des secteurs tertiaires (2%). En décembre 2015, le nombre d'intérimaires (CVS) dans le secteur des transports et de l'entrepôt s'établissait à 77 700, en hausse de 11,3% sur un an.

## Hors intérim, un recours aux CDI légèrement plus élevé que dans l'ensemble de l'emploi salarié

Comme dans l'ensemble de l'économie, la très grande majorité (91,7%) des salariés du transport et entrepôt, hors intérim, sont en CDI<sup>3</sup>. C'est dans le sous-secteur du « transport aérien » que le taux de recours aux CDI est le plus élevé avec 96,9% de salariés en CDI. Le « transport par eau » se singularise par un taux de recours aux CDD supérieur à celui de l'ensemble des secteurs (10,8% contre 9,5%).

Alors que sur l'année 2016 seules 13,5% des embauches tous secteurs confondus sont des CDI (en excluant les DPAE de missions d'intérim déposées par les établissements de travail temporaire), cette proportion s'élève à 23,9% pour les embauches du secteur du transport et entrepôt.

## Une part très élevée d'emplois masculins

Les femmes représentent 26,7% des emplois salariés du secteur du transport et entrepôt (contre 48,5% dans l'ensemble des secteurs de l'emploi salarié marchand non agricole). C'est dans le sous-secteur « transports terrestres et transports par conduites » qu'il est le plus faible (15,9%). À l'inverse, ce taux s'élève à 56,5% dans les activités de poste et de courrier.

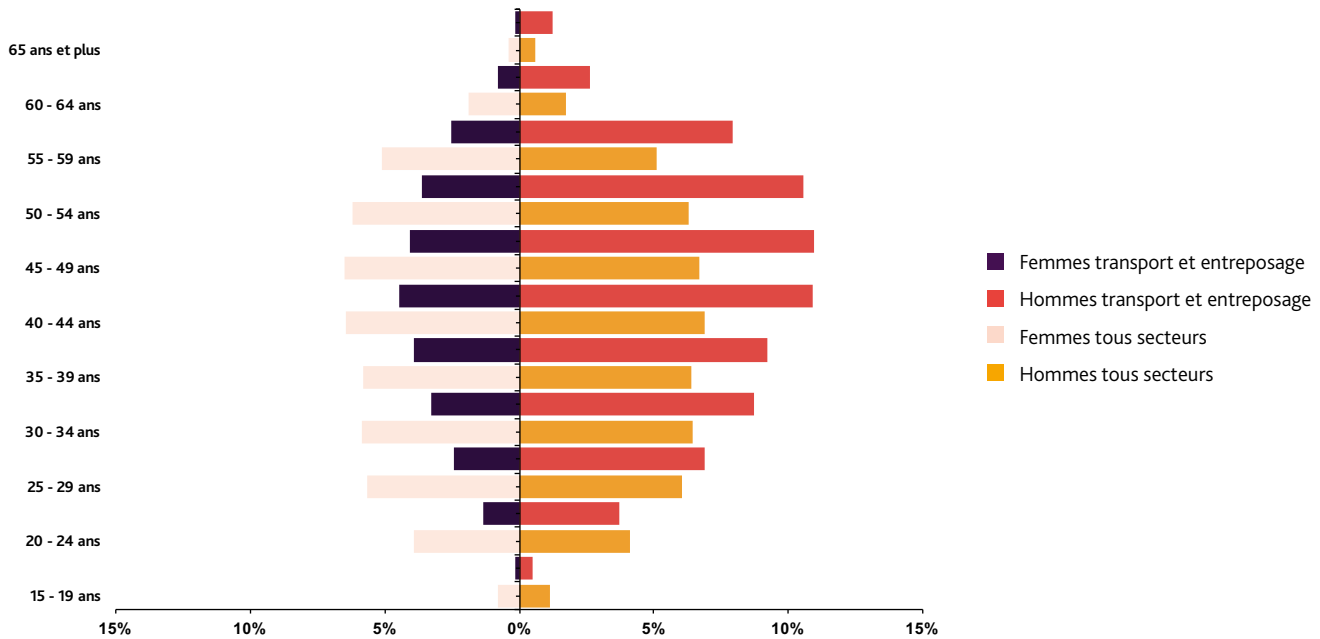
L'âge moyen des salariés du transport et entrepôt est de 42,4 ans (42,5 ans pour les hommes et 41,9 ans pour les femmes) contre 40,7 ans tous secteurs confondus. Les hommes et les femmes du transport et entrepôt sont en proportion plus nombreux dans les âges élevés [cf. Graphique 2].

Les salariés du transport aérien sont en moyenne les plus âgés (43,8 ans), tandis que les salariés des « activités de poste et de courrier » sont en moyenne les plus jeunes (40,1 ans).

3. Y compris gérants et contrats pour les plus de 65 ans.

Graphique 2

**PYRAMIDE DES ÂGES DE L'EMPLOI SALARIÉ AU 31 DÉCEMBRE 2015 (EN %)**



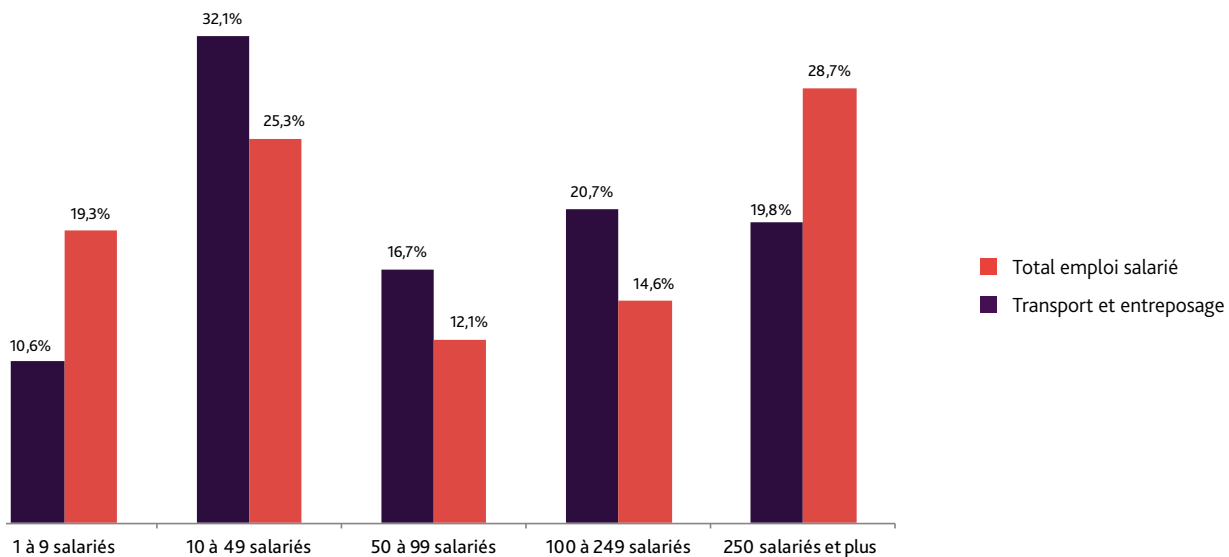
Source : DADS, Acoss, calculs Pôle emploi - France métropolitaine

**Les établissements de 10 à 99 salariés emploient près de la moitié des salariés**

Par rapport à l'ensemble de l'emploi salarié, les salariés du secteur du transport et de l'entreposage sont moins fréquemment dans de très petits établissements (10,6% sont dans des établissements de moins de 10 salariés, contre 19,3% pour l'ensemble des secteurs), ou dans de très grands établissements (19,8% sont dans des établissements de 250 salariés et plus, contre 28,7% pour l'ensemble des secteurs). À l'inverse, près de la moitié (48,8%) des salariés du secteur sont dans des établissements de 10 à 99 salariés, contre 37,4% pour l'ensemble des salariés [cf. Graphique 3].

Graphique 3

**RÉPARTITION DE L'EMPLOI SALARIÉ PAR TAILLE D'ÉTABLISSEMENT AU 31 DÉCEMBRE 2015**



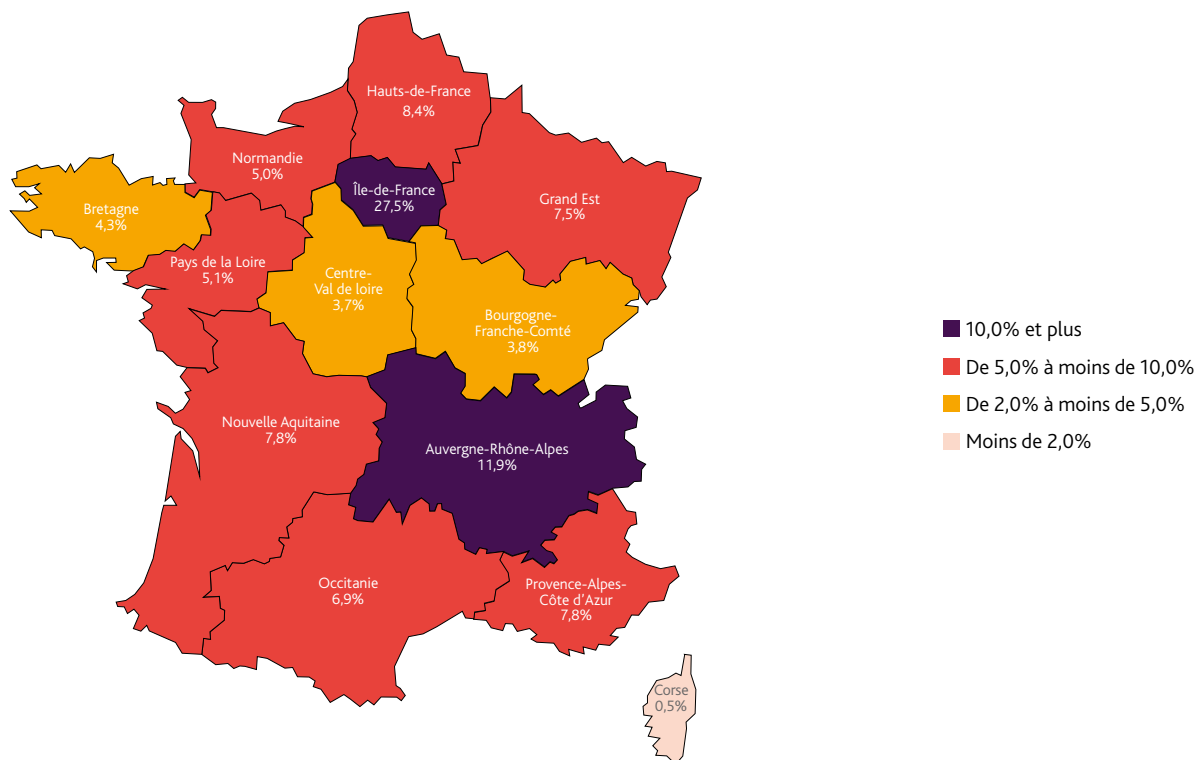
Source : DADS, Acoss, calculs Pôle emploi - France métropolitaine

## Un emploi réparti sur l'ensemble du territoire

La répartition régionale du nombre de salariés dans le secteur des transports et d'entreposage est proche de la répartition de l'emploi salarié total [cf. Carte 1]. En effet, les activités de transports et d'entreposage sont également réparties sur l'ensemble du territoire : la part de ce secteur dans l'emploi salarié régional se situe entre 7% et 9% dans l'ensemble des régions.

Carte 1

### RÉPARTITION RÉGIONALE DU NOMBRE DE SALARIÉS DANS LE TRANSPORT ET ENTREPOSAGE EN 2015 (EN %)



Source : Acooss, dénombrements annuels des établissements employeurs et des effectifs salariés

## Les métiers du transport et de la logistique

Jusqu'à présent, nous avons étudié les salariés des établissements qui exercent leur activité principale dans le secteur des transports et de l'entreposage. Il est également possible d'appréhender le transport et la logistique par les métiers, à savoir les personnes qui exercent une profession du transport ou de la logistique, quelle que soit l'activité principale de leur employeur. En France métropolitaine sur la période 2010-2014, on compte en moyenne un peu plus de 350 000 ouvriers non qualifiés de la manutention et 360 000 ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention [cf. Tableau 2]. Un peu plus de 300 000 personnes exercent la profession de conducteur routier, 210 000 sont conducteurs livreurs, environ 110 000 sont conducteurs de véhicules légers et 100 000 sont conducteurs de véhicule de transport en commun sur route. Les autres métiers du transport et de la logistique ont des effectifs plus faibles.

Au total, les métiers du transport et de la logistique représentent 1,9 million d'emplois. Ces métiers s'exercent dans différents secteurs : le secteur du transport et de l'entreposage bien sûr, mais aussi dans l'industrie, le commerce ou d'autres secteurs. Dans le *e-commerce*, secteur qui a connu un développement spectaculaire depuis le début des années 2000, les métiers de la logistique et de la « supply chain » sont évalués à 25% des effectifs en 2014 [Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) Île-de-France, 2016 et observatoire prospectif du commerce].

Les marchés du travail des différents métiers du transport et de la logistique sont assez hétérogènes que ce soit par rapport à la stabilité dans l'entreprise, l'âge des personnes exerçant ces métiers et recrutées, les différents niveaux de diplôme. Un point commun les réunit cependant : la diversité des profils de spécialités de formation qui se retrouve dans pratiquement tous les métiers du transport et de la logistique.

Tableau 2

**CARACTÉRISTIQUES DES PERSONNES EN EMPLOI DANS LES FAMILLES PROFESSIONNELLES DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE**

Famille professionnelle	Effectifs	Jeunes actifs (en %)	50 ans et plus (en %)	Femmes (en %)	Moins d'un an d'ancienneté dans l'entreprise (en %)	Au moins 5 ans d'ancienneté dans l'entreprise (en %)
Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires	350 000	27	18	31	37	50
Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	362 000	16	25	14	17	65
Responsables magasinage	87 000	10	27	23	7	78
Conducteurs de véhicules légers	110 000	13	33	22	16	64
Conducteurs de transport en commun sur route	104 000	10	39	21	13	68
Conducteurs et livreurs sur courte distance	213 000	17	29	10	21	62
Conducteurs routiers	317 000	10	29	3	16	63
Conducteurs sur rails et d'engins de traction	25 000	18	12	5	9	78
Agents d'exploitation des transports	19 000	14	30	11	4	86
Contrôleurs des transports	nd	8	19	26	5	86
Responsables logistiques (non cadres)	81 000	15	26	22	8	76
Agents et hôtesses d'accompagnement	28 000	19	16	67	12	66
Agents administratifs des transports	57 000	27	16	49	14	70
Techniciens des transports et du tourisme	65 000	21	23	52	7	77
Cadres des transports	31 000	11	28	26	4	83
Personnels navigants de l'aviation	14 000	15	20	14	4	84
Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	43 000	19	28	21	9	74
<b>Référence : ensemble des métiers</b>		<b>20</b>	<b>27</b>	<b>48</b>	<b>14</b>	<b>69</b>

Guide de lecture : 27% des ouvriers non qualifiés de la manutention sont des jeunes actifs.

Source : Insee, Enquête Emploi 2010-2014 ; calculs : Pôle emploi.

Les « jeunes actifs » sont l'ensemble des personnes ayant terminé leur formation initiale depuis au plus 10 ans. Les valeurs surlignées correspondent à des valeurs supérieures de deux points à la moyenne générale.

## Les ouvriers non qualifiés de la manutention : un turn-over élevé, des métiers qui offrent des perspectives de recrutement pour les personnes peu diplômées

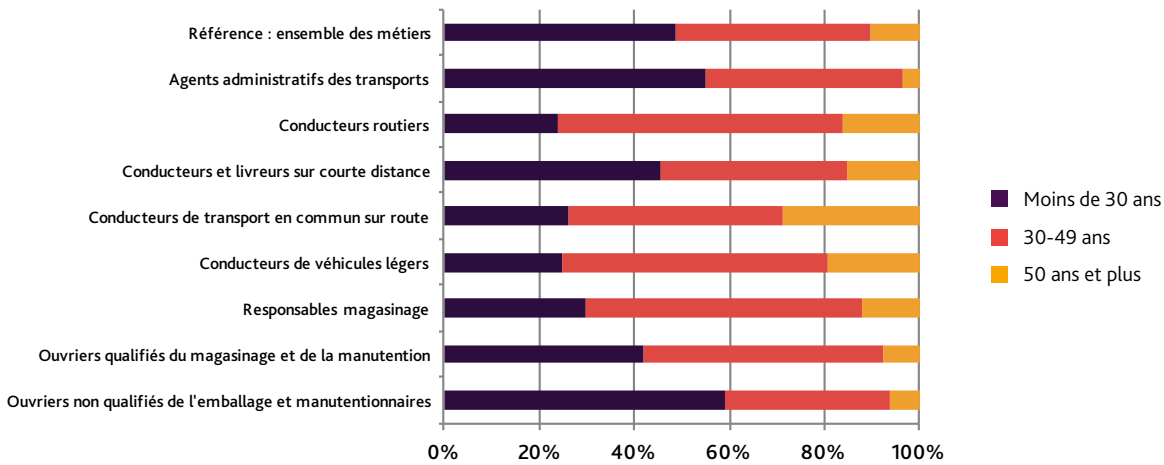
Les ouvriers non qualifiés de la manutention assurent le chargement, le déchargement, le tri, l'emballage et l'expédition de marchandises. Ils ne travaillent pas que dans le secteur du transport : 30% sont employés dans le secteur du commerce et 26% sont salariés de l'industrie. Le turn-over est assez élevé, la proportion d'individus ayant une ancienneté dans l'entreprise inférieure à un an est supérieure à la moyenne de l'ensemble des métiers [cf. Tableau 2]. Le recours à l'intérim est courant chez les ouvriers non qualifiés de la manutention (Dares, 2016). Le métier accueille par ailleurs une proportion d'anciens demandeurs d'emploi plus élevée que la moyenne générale.

Ce métier est davantage ouvert aux non diplômés, que ce soit parmi les jeunes actifs ou les actifs expérimentés. Mais il emploie aussi des titulaires de CAP/BEP ou même de jeunes bacheliers. Les spécialités de formation sont enfin diverses [cf. Tableau 3]. Les ouvriers non qualifiés de la manutention accueillent de nombreux jeunes actifs (c'est à dire les personnes ayant terminé leurs études depuis au plus 10 ans). Ils représentent 27% des effectifs contre 22% dans l'ensemble des métiers [cf. Tableau 2] et au contraire peu de personnes âgées de 50 ou plus. Il en est de même pour les embauches avec une surreprésentation des jeunes [cf. Graphique 4]. Ce métier représente en effet un métier d'insertion pour des jeunes non diplômés ou des jeunes qui éprouvent des difficultés à valoriser leur diplôme et leur spécialité de formation sur le marché du travail (Oref Ile-de-France, 2009). Les conditions de travail (pénibilité physique ou tâches répétitives) rendent en revanche difficile l'exercice du métier en fin de carrière.

Les demandeurs d'emploi inscrits dans ce métier sont assez jeunes (40% ont moins de 30 ans en novembre 2016). Près de la moitié des demandeurs ont un niveau CAP/BEP, la proportion de demandeurs d'emploi sans qualification c'est à dire avec un niveau de formation inférieur au CAP/BEP est élevée (27% contre 17% pour l'ensemble des demandeurs). Le taux de demande d'emploi qui rapporte le nombre de demandeurs à la population active est plus élevé que dans la moyenne des métiers (Bergeat, 2016). Le taux de tension, qui est le rapport entre le nombre d'offres collectées par Pôle emploi et le nombre d'entrées de demandeurs d'emploi, a fortement baissé depuis le déclenchement de la crise en 2008 [cf. Graphique 5].

Graphique 4

### ÂGE DES PERSONNES RÉCEMMENT EMBAUCHÉES (INDIVIDUS AYANT MOINS D'UN AN D'ANCIENNETÉ DANS L'ENTREPRISE)



Source : Insee, Enquête emploi 2008-2014 ; calculs : Pôle emploi

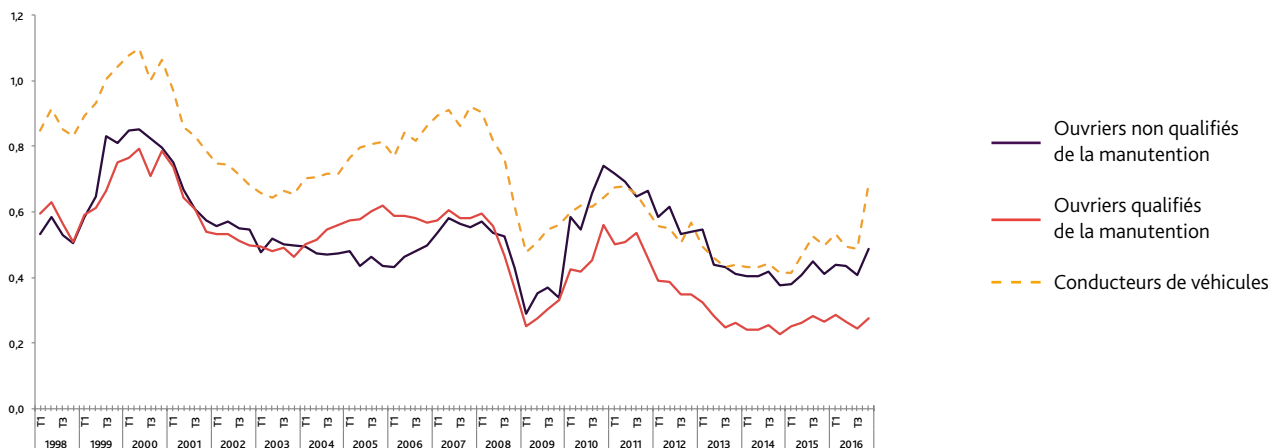
## Les ouvriers qualifiés de la manutention emploient un large éventail de niveaux de diplôme

Les ouvriers qualifiés de la manutention conduisent des équipements de manutention (dockers, caristes, magasiniers). En dehors du secteur du transport, on les trouve principalement dans le commerce (35%) et l'industrie (35%). Toutes les catégories d'âges sont représentées et l'éventail des niveaux de diplôme est assez large : non diplômés, titulaire d'un CAP/BEP, et bacheliers, avec une proportion plus élevée de bacheliers pour les jeunes actifs. Il ne ressort pas de spécialité de formation particulière. La certification nécessaire aux ouvriers qualifiés de la manutention (Caces) peut en effet être obtenue après la formation initiale.

Le taux de poste à pourvoir sur la période 2012-2022 devrait être égal à celui de l'ensemble de l'économie [cf. Encadré 1]. Actuellement le taux des difficultés de recrutement ressenties par les employeurs est conforme à la moyenne générale, avec une tension sur le marché du travail qui a fortement baissé depuis le déclenchement de la crise de 2008 [cf. Graphique 5]. Les demandeurs d'emploi ont en majorité un niveau CAP/BEP et, à l'égal de ce que l'on observe pour l'ensemble des demandeurs de métiers du transport et de la logistique, les 30-49 ans sont surreprésentés [cf. Encadré 2]. Les ouvriers de la manutention sont surreprésentés dans le pourtour de l'Île-de-France, l'axe rhodanien et les zones portuaires ou aéroportuaires [cf. Encadré 3].

Graphique 5

### INDICATEUR DE TENSION SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL DANS LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE (CVS)



Source : Pôle emploi, Dares.

L'indicateur de tension sur le marché du travail, produit conjointement par Pôle emploi et la Dares, rapporte les offres d'emploi collectées par Pôle emploi aux entrées à Pôle emploi en catégories A, B et C. Il est calculé en données corrigées des variations saisonnières.

La comparaison du niveau de ce ratio entre métiers n'est pas aisée dans la mesure où les modes de recrutement, la durée de contrat prévue dans les offres d'emploi et le recours à Pôle emploi peuvent différer. En revanche cet indicateur permet de comparer des variations conjoncturelles de tension au sein d'un même métier.

## Les conducteurs et livreurs sur courte distance emploient des salariés de tous âges

Les conducteurs-livreurs livrent des marchandises sur courte distance. Seuls 32% d'entre eux travaillent dans le secteur du transport, 28% sont employés du commerce. Une forte proportion (21%) est dans l'entreprise depuis moins d'un an. Toutes les catégories d'âge sont représentées dans ce métier, la part des 50 ans ou plus parmi les personnes récemment embauchées est d'ailleurs supérieure à la moyenne des métiers. Le métier emploie surtout des non diplômés ou des titulaires d'un CAP/BEP et, parmi les jeunes actifs, des bacheliers. À l'instar de la plupart des métiers du transport et de la logistique, les spécialités de formation des personnes exerçant ce métier sont très diverses, même si les spécialités de production sont fréquentes chez les jeunes conducteurs livreurs (agroalimentaire, électricité et électronique, mécanique auto, mécanique générale).

Les employeurs estiment rencontrer peu de difficultés de recrutement lorsqu'ils embauchent des conducteurs livreurs (21,8 % contre 32,4% dans l'ensemble des métiers selon l'enquête BMO 2016) et à l'inverse les demandeurs d'emploi mettent en moyenne plus de temps pour accéder à l'emploi que dans d'autres métiers. Environ un quart des demandeurs d'emploi a plus de 50 ans et la même proportion a un niveau de formation inférieur au CAP/BEP.

## Les conducteurs routiers : des compétences spécifiques et des recrutements jugés difficiles par les employeurs

Les conducteurs routiers sont marqués par des changements d'entreprise fréquents : pour 100 conducteurs routiers en emploi, un peu plus de 11% étaient dans une autre entreprise un an auparavant, selon l'enquête Emploi (7,7% pour l'ensemble des métiers). Ils s'insèrent ainsi dans un marché du travail dit de « marché professionnel » : les difficultés de recrutement ressenties sont supérieures à la moyenne générale (44,6% contre 32,4% dans l'ensemble des métiers en 2016), pour un métier qui demande des compétences spécifiques et une résistance physique. Les changements d'entreprises sont l'occasion de trouver de meilleures opportunités de salaire ou de meilleures conditions de travail (Prokovas, Viney, 2004). Une partie des mobilités sont également la résultante de personnes qui se mettent à leur compte. La proportion de personnes qui étaient auparavant demandeurs d'emploi est en revanche légèrement inférieure à la moyenne nationale.

À la différence des autres conducteurs, les conducteurs routiers ont des spécialités de formations assez spécifiques. En effet 37% des jeunes conducteurs routiers détiennent une spécialité dans le transport et le magasinage, mais on trouve d'autres spécialités de diplôme, la principale étant la mécanique automobile, qui est une spécialité et une compétence transférable dans le métier de conducteur routier. Un peu moins de la moitié des conducteurs routiers ont un niveau de diplôme CAP/BEP.

Les demandeurs d'emploi sont 60% à posséder un niveau de formation CAP/BEP. Ils accèdent plus rapidement à l'emploi que dans l'ensemble des métiers.

## Les conducteurs de véhicules légers ou de transports en commun sur route : des possibilités d'emplois en seconde partie de carrière

Parmi les personnes nouvellement embauchées, les 50 ans ou plus sont surreprésentés dans les métiers de conducteurs de véhicules légers (conducteurs de taxi, ambulanciers...) et de conducteurs de transports en commun sur route. Ces métiers offrent en effet des opportunités d'emplois en seconde partie de carrière et l'expérience professionnelle peut être un atout lorsque les employeurs recherchent des conducteurs ayant une certaine maturité. Par ailleurs la proportion de femmes y est plus importante que dans les autres catégories de conducteurs [cf. Tableau 2].

Les salariés en emploi sur ces métiers ont un niveau de diplôme en moyenne inférieur à l'ensemble des salariés, sans qu'une spécialité de formation particulière ne ressorte. En particulier pour les conducteurs de transports en commun sur route, la certification nécessaire (FIMO) peut être obtenue après la formation initiale.

Pour ces deux métiers, les employeurs estiment rencontrer davantage de difficultés de recrutement que dans l'ensemble des métiers (49% dans chacun des deux métiers contre 32% pour l'ensemble des métiers selon l'enquête besoins en main d'œuvre 2016).

Les demandeurs d'emploi sont assez âgés (35% de 50 ans ou plus pour les conducteurs de transports en commun et 28 % pour les conducteurs de véhicules légers), le niveau de formation dominant est le CAP/BEP.

## Les agents d'exploitation des transports, les techniciens et cadres ont une ancienneté plus élevée dans l'entreprise

*A contrario*, les conducteurs sur rail, les contrôleurs ou agents d'exploitation des transports, les responsables de magasinage, les



techniciens et les cadres ont une ancienneté dans l'entreprise plus élevée. Cette spécificité renvoie à des politiques de gestion de la main-d'œuvre de grandes entreprises où la stabilité est de mise (SNCF par exemple), ou peut traduire des voies d'accès à ces métiers par mobilité interne.

Pour devenir technicien ou cadre des transports un diplôme du supérieur est requis lorsque l'on est jeune. En revanche parmi les actifs expérimentés les niveaux de diplômes sont plus diversifiés, car une partie des personnes y ont accédé suite à une expérience professionnelle. La progression de postes de techniciens et de cadres devrait continuer à être très dynamique à l'horizon 2022 [cf. Encadré 1].

Quant aux agents d'accompagnement et aux agents administratifs des transports (agents de l'affrètement, employés de transit...), ils emploient prioritairement des bacheliers ou des titulaires d'un Bac+2, et une part importante de jeunes actifs. Les jeunes agents administratifs des transports sont particulièrement issus de spécialités du transport, du commerce ou de la comptabilité gestion.

La très grande majorité de ces demandeurs d'emploi ont au moins un niveau Bac.

Tableau 3

### INTENSITÉ DU LIEN EMPLOI-FORMATION

Famille professionnelle	Jeunes actifs		Actifs expérimentés	
	Lien formation-emploi			
	Concentration des spécialités de formation (1)	Spécificité des spécialités de formation (2)	Concentration des spécialités de formation (1)	Spécificité des spécialités de formation (2)
Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires	--	--	--	--
Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	--	--	--	--
Responsables magasinage	-	--	-	--
Conducteurs de véhicules légers	--	--	--	--
Conducteurs de transport en commun sur route	--	--	--	--
Conducteurs et livreurs sur courte distance	--	--	--	--
Conducteurs routiers	+	+	-	+
Conducteurs sur rails et d'engins de traction	nd	nd	+	+
Agents d'exploitation des transports	nd	nd	--	--
Responsables logistiques (non cadres)	-	--	--	--
Agents et hôtesses d'accompagnement	nd	nd	-	+
Agents administratifs des transports	-	-	--	--
Techniciens des transports et du tourisme	+	-	-	--
Cadres des transports	nd	nd	--	-
Personnels navigants de l'aviation	nd	nd	+	+
Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	-	+	-	--

Guide de lecture : les spécialités de formation des jeunes ouvriers non qualifiés de l'emballage et des manutentionnaires sont très faiblement concentrées.

Source : Insee, Enquêtes Emploi 2008-2014, calculs : Pôle emploi ; Champ : ensemble des jeunes actifs (sortis de formation initiale depuis au plus 10 ans) ou des actifs expérimentés (sortis de formation initiale depuis plus de 10 ans) à l'exclusion des personnes sans diplôme ou avec une spécialité de diplôme non renseignée.

++	les spécialités de formation sont très concentrées sur quelques spécialités (ou sont très spécifiques)
+	les spécialités de formation sont plutôt concentrées sur quelques spécialités (ou sont plutôt spécifiques)
-	les spécialités de formation ne sont pas concentrées sur quelques spécialités (ou ne sont pas spécifiques)
--	les spécialités de formation ne sont pas du tout concentrées sur quelques spécialités (ou ne sont pas du tout spécifiques)

Nd : données non disponibles

(1) Le métier est-il alimenté par un nombre élevé ou restreint de spécialités de formation ? La concentration est mesurée par ici l'indice d'Herfindhal (somme des parts au carré des différentes spécialités de formation)

(2) Les spécialités de formation qui alimentent le métier se retrouvent-elles rarement ailleurs ? La spécificité des spécialités de formation dans un métier est mesurée ici par la somme des valeurs absolues des écarts entre les parts de ces spécialités dans ce métier et les parts moyennes dans l'ensemble des métiers.

Signification des valeurs : ++ : au-dessus du premier quartile de l'ensemble des familles professionnelles, + : entre le 1er et le 2e quartile, - : entre le 2e et le 3e quartile, -- : en dessous du 3e quartile.

## Encadré 1. Le transport, logistique et tourisme à l'horizon 2022

France Stratégie et la Dares ont publié un exercice de prospective des métiers et qualifications à l'horizon 2022.

Voici le commentaire qu'en font France Stratégie et la Dares pour les métiers du transport et de la logistique : « Avec 83 000 emplois supplémentaires sur la période 2012-2022, soit une hausse annuelle moyenne de 0,4%, le nombre d'emplois dans le domaine des transports, de la logistique et du tourisme devrait progresser à un rythme moins soutenu que celui de l'ensemble des métiers.

Les évolutions seraient cependant contrastées selon les familles professionnelles et les niveaux de qualification. Ainsi, la progression de postes de techniciens et de cadres devrait continuer à être très dynamique (respectivement +1,8% et +1,2% de créations nettes par an), portée par le développement du commerce, des échanges et des procédures de régulation des flux de marchandises et de voyageurs.

Les perspectives d'emploi seraient stables pour les ouvriers peu qualifiés de la manutention, qui subiraient les effets de l'automatisation et l'informatisation des processus de production. Dans un scénario plus favorable aux avancées technologiques et à l'innovation, les tendances à la hausse pour les métiers les plus qualifiés seraient encore accentuées. Sur la période 2012-2022, les départs en fin de carrière pourraient concerner 457 000 personnes en emploi dans les métiers des transports, de la logistique et du tourisme. Au total, selon le scénario central, 540 000 postes seraient à pourvoir dans ce domaine à l'horizon 2022 (hors mobilité professionnelle), représentant chaque année 2,8% de ses effectifs, soit une proportion légèrement inférieure à celle projetée pour l'ensemble des métiers.»

Tableau 4

### ÉVOLUTION DE L'EMPLOI ET DES POSTES À POURVOIR PAR FAMILLE PROFESSIONNELLE (FAP) SUR LA PÉRIODE 2012-2022

Famille professionnelle (FAP)	Emploi en 2022 (en milliers)	Créations nettes d'emploi (en milliers)			Départs en fin de carrière (en milliers)	Postes à pourvoir		Part des femmes dans l'emploi (en %)		Âge médian 2010-2012
		1992-2002	2002-2012	2012-2022		en milliers	en % annuel du nb d'emplois	2010-2012	2022	
Ouvriers non qualifiés de la manutention	340	16	-86	1	60	61	1,5	31	28	37
Ouvriers qualifiés de la manutention	461	85	-14	24	101	126	2,8	16	17	43
Conducteurs de véhicules	757	28	-9	12	211	223	3	11	13	44
Agents d'exploitation des transports	119	47	18	20	25	45	4,1	19	23	41
Agents administratifs et commerciaux des transports et du tourisme	198	27	22	15	36	51	2,7	57	54	39
Cadres des transports de la logistique et navigants de l'aviation	100	13	25	12	23	34	3,7	23	26	44
<b>TOTAL Transport, logistique et tourisme</b>	<b>1976</b>	<b>216</b>	<b>-43</b>	<b>83</b>	<b>457</b>	<b>540</b>	<b>2,8</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	

Source : Dares, France Stratégie, « Les métiers en 2022 : résultats et enseignements, Rapport du groupe Prospective des métiers et qualifications »  
Le nombre de postes à pourvoir est l'addition des créations nettes d'emploi et des départs en fin de carrière.

## Encadré 2. Vue d'ensemble de la demande d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique

### Une demande d'emploi masculine et d'âge intermédiaire

Les demandeurs d'emploi à la recherche d'un emploi dans les métiers du transport et de la logistique<sup>4</sup> représentent 9,2% des demandeurs d'emploi inscrits en fin de mois en catégories ABC en décembre 2016. Les offres déposées dans ces métiers (qu'elles le soient par des entreprises du secteur du transport et entreposage ou par d'autres entreprises) représentent 10,2% des offres déposées à Pôle emploi en décembre 2016.

Les demandeurs d'emploi sont davantage dans les âges intermédiaires : 27,5% ont entre 30 et 39 ans contre 24,9% et 23,6% ont entre 40 et 49 ans contre 22,1% pour l'ensemble des métiers.

Un demandeur d'emploi recherchant un métier du transport et de la logistique sur dix est une femme (12,4%) alors qu'elles sont aussi nombreuses que les hommes (50,7%) tous métiers confondus.

### Une évolution de la demande d'emploi conforme à la moyenne générale

Au cours des cinq dernières années, le nombre de demandeurs d'emploi recherchant un travail dans le transport et la logistique augmente dans les mêmes proportions que l'ensemble des demandeurs d'emploi. Au total, entre janvier 2010 et décembre 2016, le nombre de demandeurs d'emploi cherchant un métier du transport et de la logistique s'est accru de 38,2% (pour l'ensemble des demandeurs d'emploi en catégories ABC la hausse est de 39,4%).

Plus d'un tiers des demandeurs d'emploi en catégories ABC, cherchant un métier du transport et de la logistique, exercent une activité réduite en décembre 2016 (34,3% contre 35,2% tous métiers confondus).

### Le chômage de longue durée concerne davantage les 50 ans et plus

Les demandeurs d'emploi inscrits en catégories ABC en décembre 2016 recherchant un métier du transport et de la logistique sont en proportion légèrement plus nombreux à avoir passé au moins 12 mois en catégorie A dans les 15 derniers mois que les demandeurs tous métiers confondus (27,2% contre 26,2%). Dans les métiers du transport et de la logistique, ce sont les plus de 35 ans et surtout les plus de 50 ans qui restent longtemps au chômage puisqu'ils sont 27,2% des 35 à 49 ans et 44,7% des 50 ans ou plus à être restés en catégorie A (contre respectivement 26,7% et 42,2% tous métiers confondus). Les femmes recherchant un métier dans le transport et la logistique sont en proportion moins nombreuses à être restées longtemps au chômage que tous métiers confondus (20,5% contre 24,5%).

### Une durée d'inscription maintenant similaire à la moyenne des métiers

La durée d'inscription à Pôle emploi est mesurée à partir de l'indicateur conjoncturel de durée au chômage (ICDC). Cet indicateur permet de synthétiser l'incidence de la conjoncture économique sur l'état du marché du travail, et les opportunités qu'il offre pour trouver un emploi<sup>5</sup>.

Au cours des dix dernières années, la durée d'inscription pour les métiers du transport et de la logistique a suivi les mêmes évolutions que pour celle de l'ensemble des métiers. Elle a été significativement supérieure à celle de l'ensemble des métiers de 2009 à 2014. L'écart s'est ensuite réduit et maintenant cette durée est similaire à l'ensemble des métiers. Si la conjoncture économique du 4<sup>e</sup> trimestre 2016 se maintenait, un demandeur d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique serait resté inscrit en moyenne environ 11 mois et demi consécutifs à Pôle emploi.

4. Les métiers du transport se définissent dans cette étude par la liste présentée dans la partie nomenclatures et sources.

5. Cet indicateur évalue la durée moyenne d'inscription continue dans les catégories ABC d'une cohorte fictive de demandeurs d'emplois qui connaîtraient durant toute leur période de chômage les mêmes conditions sur le marché du travail (taux de sortie des listes de demandeurs d'emploi) que celles du trimestre considéré.

## Encadré 3. La localisation des emplois dans les métiers du transport et de la logistique

### Les ouvriers de la manutention sont surreprésentés dans le bassin parisien et le long de l'axe rhodanien

Les ouvriers de la manutention sont présents sur l'ensemble du territoire. Ils sont cependant surreprésentés dans le pourtour de l'Île-de-France et le long de l'axe rhodanien, qui accueillent beaucoup de zones logistiques, ainsi que dans les zones portuaires ou aéroportuaires (comme Roissy). Les emplois de la manutention sont également une composante importante de l'emploi local lorsque l'industrie agro-alimentaire est fortement implantée. Les ouvriers de la manutention vont jusqu'à représenter entre 7 et 8% de l'ensemble des emplois dans les zones d'emploi de Péronne, Issoudun, Pithiviers et Ambérieu.

Les schémas de localisation des plateformes logistiques liées au e-commerce semblent suivre la même tendance que le reste de la logistique, avec des implantations près des grands bassins de consommation comme l'Île-de-France ou près d'axes de transports (IAU Île-de-France, 2016).

### Les conducteurs de véhicules dans la moitié nord de la France

On trouve des conducteurs de véhicule sur l'ensemble de la France. Ils sont toutefois surreprésentés dans la moitié Nord : zones d'emplois des Hauts-de-France et du Grand-Est, Bretagne, Normandie, Vendée, et les nœuds logistiques ou des zones à forte implantation de l'industrie agro-alimentaire.

### Les agents d'exploitation des transports sont davantage présents dans le bassin parisien, la région lyonnaise et les grandes capitales régionales

Les agents d'exploitation des transports sont proportionnellement plus nombreux dans les grandes villes où ils gèrent notamment le réseau urbain de transport. Ils sont plus présents également dans le bassin parisien, la Bourgogne et la région lyonnaise.

## Nomenclatures et sources

### Liste des Familles d'Activité Professionnelle (FAP) du transport, de la logistique et du tourisme retenus dans l'étude

Les FAP sont une des principales nomenclatures de métiers. Leur construction résulte d'un rapprochement entre la nomenclature des « Professions et Catégories Socioprofessionnelles » (PCS) utilisée par l'Insee dans les différentes sources sur l'emploi pour codifier les professions et le ROME utilisé par Pôle emploi pour coder les emplois recherchés par les demandeurs ainsi que les offres déposées par les entreprises. Les FAP regroupent les professions qui font appel à des compétences communes sur la base de « gestes professionnels » proches.

[http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/FAP-2009\\_Introduction\\_et\\_table\\_de\\_correspondance.pdf](http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/FAP-2009_Introduction_et_table_de_correspondance.pdf)

J0Z- Ouvriers non qualifiés de la manutention		J4Z- Agents d'exploitation des transports	
J0Z20	Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires	J4Z40	Agents d'exploitation des transports
		J4Z60	Contrôleurs des transports
		J4Z80	Responsables logistiques (non cadres)
J1Z- Ouvriers qualifiés de la manutention		J5Z- Agents administratifs et commerciaux des transports et du tourisme*	
J1Z40	Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	J5Z60	Agents et hôtesse d'accompagnement
J1Z80	Responsables magasinage	J5Z61	Agents administratifs des transports
J3Z- Conducteurs de véhicules		J5Z80	Techniciens des transports et du tourisme
J3Z40	Conducteurs de véhicules légers	J6Z- Cadres des transports, de la logistique et navigants de l'aviation	
J3Z41	Conducteurs de transport en commun sur route	J6Z90	Cadres des transports
J3Z42	Conducteurs et livreurs sur courte distance	J6Z91	Personnels navigants de l'aviation
J3Z43	Conducteurs routiers	J6Z92	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement
J3Z44	Conducteurs sur rails et d'engins de traction		

\*Les employés administratifs du transport et du tourisme travaillent pour la plupart d'entre eux en dehors du secteur du transport et de l'entreposage, ils ne sont pas pris en compte dans cette étude.

### Nomenclature d'activité. Le secteur du transport et entreposage (Nomenclature NAF 2008)

Le secteur du transport et de l'entreposage rassemble cinq sous-secteurs, selon la Nomenclature d'Activité Française de 2008 (NAF rév. 2, 2008) : les transports terrestres et transport par conduite (NAF 49), les transports par eau (NAF 50), les transports aériens (NAF 51) et l'entreposage et services auxiliaires des transports (NAF 52).

### Liste des métiers du transport et logistique retenus dans l'étude (Nomenclature ROME v3)

Elaboré par Pôle emploi, le ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) est un référentiel national des métiers, régulièrement actualisé.

Il permet de définir les caractéristiques des offres et les profils des candidats. Il favorise ainsi le rapprochement entre l'offre et la demande d'emploi.

<http://www.pole-emploi.org/statistiques-analyses/nomenclature-d-activite-economique-@/5951/view-article-224.html?>

N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	N3103	Navigation fluviale
N1102	Déménagement	N3201	Exploitation des opérations portuaires et du transport maritime
N1103	Magasinage et préparation de commandes	N3202	Exploitation du transport fluvial
N1105	Manutention manuelle de charges	N3203	Manutention portuaire
N1201	Affrètement transport	N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance
N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	N4102	Conduite de transport de particuliers
N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	N4103	Conduite de transport en commun sur route
N1302	Direction de site logistique	N4104	Courses et livraisons express
N1303	Intervention technique d'exploitation logistique	N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance
N2101	Navigation commerciale aérienne	N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises
N2102	Pilotage et navigation technique aérienne	N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes
N2201	Personnel d'escale aéroportuaire	N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises
N2202	Contrôle de la navigation aérienne	N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes
N2203	Exploitation des pistes aéroportuaires	N4301	Conduite sur rails
N2204	Préparation des vols	N4302	Contrôle des transports en commun
N2205	Direction d'escale et exploitation aéroportuaire	N4401	Circulation du réseau ferré
N3101	Encadrement de la navigation maritime	N4402	Exploitation et manœuvre des remontées mécaniques
N3102	Equipe de la navigation maritime	N4403	Manœuvre du réseau ferré

Le métier ROME N1104 « Manœuvre et conduite d'engins lourds de manutention » n'a pas été conservé dans cette étude car il apparaît seulement en FAP B5Z40 « Conducteurs d'engins du bâtiment et des travaux publics » donc dans le secteur de la construction.

## LES SOURCES

### Statistiques d'emploi salarié

- **Statistiques conjoncturelles sur le nombre de salariés : AcoSS, estimations trimestrielles d'emploi salarié**

Ces statistiques correspondent au « **nombre de salariés inscrits au dernier jour de la période** » renseigné dans les bordereaux récapitulatifs de cotisations (BRC) transmis par les employeurs aux Urssaf. Il s'agit du nombre de salariés de l'établissement ayant un contrat de travail en cours le dernier jour de la période. Les salariés relevant du régime agricole ne sont pas inclus dans ces effectifs.

Source utilisée : <http://www.acoss.fr/home/observatoire-economique/publications/acoss-stat.html>

- **Statistiques sur les caractéristiques des salariés : AcoSS, DADS**

La déclaration annuelle des données sociales (DADS) est une formalité déclarative que doit accomplir toute entreprise employant des salariés, en application de l'article R243-14 du code de la Sécurité sociale (Décret du 24 mars 1972) et des articles 87.240 et 241 de la loi 51-711 du 7 juin 1951 du code Général des Impôts.

Le champ des DADS couvre l'ensemble des employeurs et de leurs salariés, à l'exception des agents des ministères, titulaires ou non, des services domestiques (division 97-98 de la NAF rév. 2) et des activités extra-territoriales (division 99 de la NAF rév. 2). Le champ retenu dans cette publication correspond à l'ensemble des établissements ayant effectivement déclarés une assiette Assurance chômage.

- **Statistiques d'emploi intérimaire : Pôle emploi, relevés mensuels de mission d'intérim**

Les statistiques d'emploi intérimaire sont établies à partir de la source déclarative « Relevé Mensuel de Mission » des entreprises de travail temporaire (ETT).

<http://www.pole-emploi.org/statistiques-analyses/systeme-d-information-ett-@/5931/view-article-234.html?>

## Statistiques sur les recrutements

### • ACOSS, déclarations préalables à l'embauche

Le suivi statistique des déclarations d'embauche s'appuie sur les données issues de la déclaration préalable à l'embauche (DPAE). La DPAE doit être réalisée au plus tôt huit jours avant l'embauche et au plus tard dans l'instant qui précède cette embauche. Il s'agit donc d'une formalité préalable à l'embauche qui, de ce fait, traduit une intention d'embauche à très court terme.

Source utilisée : <http://www.acoss.fr/home/observatoire-economique/publications/acoss-stat.html>

### • L'enquête sur les Besoins en main-d'œuvre de Pôle emploi (BMO)

L'enquête Besoins en Main-d'œuvre (BMO) est une initiative de Pôle emploi, réalisée avec l'ensemble des directions régionales et le concours du CRÉDOC. L'enquête BMO est avant tout un outil d'aide à la décision pour Pôle emploi qui peut ainsi mieux connaître les intentions des établissements en matière de recrutement et adapter l'effort de financement pour les formations des métiers en tension.

Cette enquête mesure les intentions de recrutement des employeurs pour l'année à venir, qu'il s'agisse de créations de postes ou de remplacements. De plus, ces projets concernent tous les types de recrutement, y compris les postes à temps partiel et le personnel saisonnier.

Source utilisée : <http://statistiques.pole-emploi.org/bmo/static/bmoenquete2016>

## Statistiques sur les demandeurs d'emploi et les offres d'emploi : Statistique mensuelle du marché du travail

Les statistiques mensuelles du marché du travail (STMT) portent sur les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi et sur les offres d'emploi confiées par les employeurs à Pôle emploi. Les données permettant d'établir les statistiques du marché du travail sont constituées à partir d'extractions mensuelles des fichiers opérationnels de gestion de Pôle emploi. Les catégories ABC des demandeurs d'emploi sont les catégories suivantes :

- **Catégorie A** : demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi au cours du mois.
- **Catégorie B** : demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (de 78 heures ou moins au cours du mois).
- **Catégorie C** : demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (de plus de 78 heures au cours du mois).

<http://stmt.pole-emploi.org/publication>

Source utilisée pour l'indicateur de tension sur le marché du travail :

<http://travail-emploi.gouv.fr/etudes-recherches-statistiques-de,76/statistiques,78/metiers-et-qualifications,83/les-tensions-sur-le-marche-du,2432/les-tensions-sur-le-marche-du,16998.html>

## Enquête emploi

Cette enquête réalisée par l'Insee vise à observer à la fois de manière structurelle et conjoncturelle la situation des personnes sur le marché du travail. Elle s'inscrit dans le cadre des enquêtes «Forces de travail» défini par l'Union européenne («Labour Force Survey»). C'est la seule source fournissant une mesure des concepts d'activité, chômage, emploi et inactivité tels qu'ils sont définis par le Bureau international du travail (BIT).

Les questions portent sur l'emploi, le chômage, la formation, l'origine sociale, la situation un an auparavant, et la situation principale mensuelle sur les douze derniers mois.

Dans l'exploitation de cette enquête Emploi, les personnes en intérim ou avec une activité temporaire ou d'appoint, pour lesquelles l'ancienneté dans l'entreprise n'est pas renseignée, sont classées comme personnes ayant une ancienneté dans l'entreprise inférieure à 1 an.

## Les métiers en 2022 (Prospective des métiers et des qualifications)

Depuis la fin des années 1990, des exercices de prospective sur les métiers et les qualifications (PMQ) sont régulièrement menés afin d'examiner les perspectives d'évolution des ressources en main-d'œuvre et d'emploi par métier. Ces exercices sont pilotés par France Stratégie, en partenariat avec la Dares. Ils réunissent l'ensemble des partenaires et administrations concernés par l'analyse des évolutions à moyen terme de l'emploi par métier et qualification. Le nouvel exercice de prospective nationale des métiers et des qualifications, «Les Métiers en 2022» met en perspective les grandes évolutions qui contribueront à façonner l'emploi et le marché du travail dans les années à venir.

[http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs\\_rapport\\_metiers\\_en\\_2022\\_27042015\\_final.pdf](http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs_rapport_metiers_en_2022_27042015_final.pdf)



## EN SAVOIR PLUS

Buchner D., Gaumont S. et Duchon P. (2016), « Enquête « Besoins en main d'œuvre » : les employeurs prévoient une nette amélioration de leurs perspectives d'embauches pour 2016 », Pôle emploi, *Eclairage et synthèses*, n°20, Pôle emploi.

Commissariat général au développement durable (2016), *Bilan social annuel du transport routier de voyageurs*

Dares (2016), Portraits statistiques des métiers, 1982-2014, *Synthèse Stat*, n°19

Bergeat M. (2017), « Les tensions sur le marché du travail au quatrième trimestre 2016 », *Dares Indicateurs*, n°012, février.

Dares, France Stratégie (2016), « Les métiers en 2022 : résultats et enseignements »  
Rapport du groupe Prospective des métiers et qualifications

Institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France (2016), *Comment améliorer la performance logistique ? Le B2C et son fonctionnement logistique en Ile-de-France.*

OPTL (2016), Rapport de l'observatoire prospectif des métiers et qualifications dans les transports et la logistique

Oref Ile-de-France (2009), *Métiers du transport et de la logistique*, Portraits de métiers.

Pôle emploi, Crédoc (2016), *Enquête Besoins en Main d'œuvre 2016*, rapport national.

Prokvas N., Viney X. (2004), « Les emplois difficiles à pouvoir : cinq métiers en exemple », *Première Synthèse*, n°50.2, Dares.

Directeur de la publication  
**Jean BASSÈRES**

Directeur de la rédaction  
**Stéphane DUCATEZ**

Réalisation  
**Direction des Statistiques, des Études et de l'Évaluation**

**Pôle emploi**,  
1 avenue du Docteur Gley  
75987 Paris cedex 20

**www.pole-emploi.org**

