

LES 18 MESURES URGENTES

POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

JUILLET 2024



À L'OCCASION DE LA NOUVELLE MANDATURE ET AFIN DE TENIR COMPTE DES ÉVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES ET DE SON ÉCOSYSTÈME, L'OTRE PROPOSE UNE MISE À JOUR DE SA FEUILLE DE ROUTE, DÉVOILÉE EN 2022.

PRÉAMBULE

L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) fédère plus de 3 200 entreprises, essentiellement des TPE, PME et ETI à capitaux patrimoniaux, opérant dans divers secteurs du transport en France, notamment le transport routier de marchandises et de logistique, le déménagement et le transport de voyageurs.

En 2022, l'OTRE présentait sa feuille de route, recensant les constats, les attentes ainsi que les 29 propositions, formulées par les professionnels qu'elle représente. Ce document a permis à l'OTRE d'accompagner les pouvoirs publics dans leurs travaux et donné lieu à de nombreuses avancées notables. Les réflexions entourant les feuilles de route de décarbonation, le CNR et tant d'autres initiatives institutionnelles, auxquelles l'OTRE a largement pris part, ont fait émerger de nouveaux enjeux, touchant aux différentes facettes de notre profession (réglementation, fiscalité, accessibilité, accompagnement, ...).

Aussi, l'OTRE se doit de s'adapter aux évolutions politiques, économiques, au climat social tout comme aux aspirations de nos concitoyens. **Tel est l'objet du présent document, qui présente à la nouvelle Assemblée nationale comme au nouveau Gouvernement, les demandes du secteur, aussi bien constantes que nouvelles.**

Le transport routier de voyageurs fait partie intégrante de la mobilité des personnes. Il propose des solutions innovantes et des réponses aux problématiques quotidiennes de déplacement des citoyens. Riche de l'expérience de ses adhérents, OTRE promeut le développement de la mobilité décarbonée adaptée aux territoires en concertation avec les autorités organisatrices.

L'offre de transport occasionnel et touristique renforce le maillage local et permet le développement des déplacements collectifs dans les zones urbaines, péri-urbaines et rurales. Il contribue, par ailleurs, activement à la mobilité des personnes à mobilité réduite. Gage de cohésion sociale, les entreprises du secteur assurent également des prestations touristiques de courtes à longues distances tout au long de l'année.

L'OTRE souhaite alerter les pouvoirs publics sur les nombreuses attentes du secteur. Elle formule des propositions urgentes et concrètes pour soutenir le Transport Routier Français, secteur stratégique et vitale pour l'Économie de la France.

SOMMAIRE

CHAPITRE

01

ÉCONOMIE, FISCALITÉ ET CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT ROUTIER

CHAPITRE

02

**IMPULSER LA TRANSITION VERS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS DE
DEMAIN**

CHAPITRE

03

**DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ POUR GARANTIR L'ESSOR
ÉCONOMIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES DES TRANSPORTS
TOURISTIQUES ET DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (SLO)**

CHAPITRE

04

**POURSUIVRE LA PROFESSIONNALISATION DU TRANSPORT DES PERSONNES
HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE**

CHAPITRE

05

RENFORCER LA SÉCURISATION DE L'EMPLOI ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS



LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

CHAPITRE

01

ÉCONOMIE, FISCALITÉ ET CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT ROUTIER

PROPOSITION
01

Sur la base des indicateurs publiés par le Comité National Routier (CNR), **inclure des clauses mensuelles d'indexation énergie dans les contrats publics.**

PROPOSITION
02

Prévoir dans le code des marchés publics **l'obligation de dimensionner des lots** permettant aux TPE et PME de soumissionner.

PROPOSITION
03

Contrôler massivement le cabotage pour les services occasionnels de voyageurs aux groupes préconstituer afin d'assurer une égalité de concurrence avec les transporteurs locaux.

PROPOSITION
04

Augmenter et pérenniser le budget du CNR (SUJET PLF/PLFR)

CHAPITRE

02

IMPULSER LA TRANSITION VERS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS DE DEMAIN

PROPOSITION
05

Planifier un plan d'accompagnement et d'aides massives et pérennes à l'investissement pour l'acquisition des véhicules basse émission.

PROPOSITION
06

Appuyer la réelle nécessité d'un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usage intégrant le biogaz et les biocarburants en complément des motorisations électriques.

PROPOSITION
07

Soutenir la filière RETROFIT pour les véhicules industriels légers et lourds

PROPOSITION
08

Développer des réseaux de transport intégrant une offre multimodale, incluant des cars express, les SLO (Services Librement Organisés) et des lignes de covoiturage.

PROPOSITION
09

Repenser les critères des appels d'offres au regard des objectifs de décarbonation

PROPOSITION
10

Instaurer, lors de chaque nouveau contrat de concession autoroutière, une tarification de péage réduite pour le transport collectif (covoiturage, cars, bus).



LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

CHAPITRE

03

DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ POUR GARANTIR L'ESSOR ÉCONOMIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES DES TRANSPORTS TOURISTIQUES ET DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (SLO)

PROPOSITION
11

Planifier un plan ambitieux de développement, d'aménagement et de sécurisation des gares routiers au regard des objectifs de décarbonation.

PROPOSITION
12

Développer des services de qualité au sein des gares routières.

PROPOSITION
13

Créer un fonds public permettant aux autocaristes d'assurer leurs flottes d'autocars.

PROPOSITION
14

Mieux encadrer le risque assurantiel et notamment aménager la loi Badinter, afin de pallier à la pénurie d'assureurs pour les flottes d'autocars

CHAPITRE

04

POURSUIVRE LA PROFESSIONNALISATION DU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

PROPOSITION
15

Insérer dans les appels d'offre relatif au transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) **une obligation de formation des Conducteurs Accompagnateurs.**

CHAPITRE

05

RENFORCER LA SÉCURISATION DE L'EMPLOI ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

PROPOSITION
16

Instaurer un permis blanc administratif, à l'autorité du préfet, pour un conducteur professionnel ayant un permis invalidé en raison de la perte totale de points, sous condition qu'aucun point n'ait été perdu pour une infraction grave.

PROPOSITION
17

Favoriser les passerelles entre les permis et autoriser la conduite de tous les véhicules affectés au transport de marchandises ainsi que celle des véhicules affectés au transport en commun sur des parcours de ligne dépassant 50 kilomètres dès lors que le conducteur est détenteur d'un permis C ou D.

PROPOSITION
18

Maintenir au-delà du 31 décembre 2024, **l'aide à l'embauche d'un alternant en contrat d'apprentissage** et **réinstaurer l'aide exceptionnelle** aux employeurs de salariés en **contrat de professionnalisation.**

CHAPITRE 1



ASSURER UN CADRE FISCAL, ÉCONOMIQUE ET CONCURRENTIEL STABLE ET ADAPTÉ AUX SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

A) LE FINANCEMENT DE LA TRANSITION DU SECTEUR NE DOIT PAS HYPOTHÉQUER LE DÉVELOPPEMENT DE SON ACTIVITÉ

L'enjeu d'une politique de mobilité responsable et durable consiste à convaincre l'autosoliste qu'une offre de transport collectif est disponible à proximité et satisfait à ses exigences de fréquence et de qualité de la prestation. Ces conditions permettent de renforcer la pérennité des entreprises en développant la fluidité du marché, en réduisant drastiquement tous les freins à l'émergence et à la diffusion des solutions d'une mobilité de proximité.

L'application des règles européennes et internationales visant à réguler le secteur doit être compatible avec le tissu économique local et le maillage territorial. Ainsi, les opérations de cabotage provoquent une réduction de l'offre de prestations notamment pour les territoires ruraux et les zones touristiques, ce qui fragilise nécessairement les TPE et les PME françaises du transport routier de voyageurs dans leurs marchés naturels.

Il est donc essentiel pour les autorités organisatrices de la mobilité de consacrer, au sein du schéma des déplacements, une place aux TPE et PME garantes de l'ancrage et de la cohésion locale. Les autorités de contrôle doivent, quant à elles, s'assurer du respect du cadre normatif européen en vigueur sur le cabotage pour lutter contre la concurrence déloyale de certaines entreprises.

PROPOSITION
01

SUR LA BASE DES INDICATEURS PUBLIÉS PAR LE COMITÉ NATIONAL ROUTIER (CNR), **INCLURE DES CLAUSES MENSUELLES D'INDEXATION ÉNERGIE DANS LES CONTRATS PUBLICS.**

PROPOSITION
02

PRÉVOIR DANS LE CODE DES MARCHÉS PUBLICS L'OBLIGATION DE DIMENSIONNER DES LOTS PERMETTANT AUX TPE ET PME DE SOUMISSIONNER.

PROPOSITION
03

CONTRÔLER MASSIVEMENT LE CABOTAGE POUR LES SERVICES OCCASIONNELS DE VOYAGEURS AUX GROUPES PRÉCONSTITUÉS AFIN D'ASSURER UNE ÉGALITÉ DE CONCURRENCE AVEC LES TRANSPORTEURS LOCAUX.

B) UNE SOLUTION SIMPLE, JUSTE ET EFFICACE : LE RECOURS AUX INDICES DU CNR

Créé par le décret du 14 novembre 1949, le Comité National Routier (CNR) a bâti, géré et contrôlé la Tarification Routière Obligatoire (TRO), applicable aux transports routiers de marchandises (TRM) pour compte d'autrui à grande distance dans le cadre de la politique de coordination entre le rail et la route.

La libéralisation de la politique des transports, notamment la suppression de la TRO, ont conduit les Pouvoirs Publics, en 1989, à transformer le CNR en Comité Professionnel de Développement Économique. En 2001, les missions ont été élargies à l'ensemble du secteur du TRM sans considérations de distance. **Le 31 mars 2021, le champ de compétence du CNR a été étendu au transport routier de voyageurs (TRV).**



Le CNR joue un rôle essentiel, car il participe à l'observation et au suivi des aspects économiques du marché du transport routier, notamment à travers l'analyse des coûts, et diffuse les informations qu'il collecte et les analyses économiques qu'il réalise. Il y a lieu de renforcer ses moyens financiers pour assurer sa pérennité, accroître son expertise et développer des indicateurs couvrant l'ensemble des activités du secteur du Transport Routier.

CHAPITRE 2

IMPULSER LA TRANSITION DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS VERS UN AVENIR AMBITIEUX ET DURABLE



Le secteur du transport routier de voyageurs est pleinement engagé dans sa décarbonation. L'OTRE a participé aux travaux de la Feuille de route de décarbonation des véhicules lourds, qui a été remise au Gouvernement le 24 mai 2023. Il en ressort que la décarbonation du transport requiert une planification et un financement important mais également qu'elle ne pourrait reposer sur une seule énergie, encore peu disponible pour les autocars. Un mix d'énergies décarbonées doit nécessairement être développé afin de répondre aux spécificités des différents véhicules et usages.

Les travaux sur le transport routier de voyageurs par autobus et autocars ont fait l'objet de deux approches distinctes, en raison des usages et trajectoires de décarbonation propres à chaque mode. Les bus bénéficient, par exemple, d'une offre de motorisations beaucoup plus aboutie que celle des autocars.

Le nécessaire report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et le covoiturage suppose une adaptation des services à disposition des usagers afin de répondre à leurs besoins de mobilité. Dans les zones périurbaines et rurales, l'offre de transport routier de voyageurs doit être développée afin d'assurer les liaisons quotidiennes, notamment pour les déplacements domicile-travail. L'aménagement de pôle d'échanges et de parking relais doit permettre d'accroître ce report modal et la baisse des émissions du transport dans sa globalité.

PRÉVOIR UN PLAN D'ACCOMPAGNEMENT INTÉGRANT DES AIDES SIGNIFICATIVES ET PÉRENNES À L'INVESTISSEMENT POUR L'ACQUISITION DES VÉHICULES À FAIBLE ÉMISSION.

PRENDRE CONSCIENCE ET SOUTENIR LA NÉCESSITÉ D'UN MIX D'ÉNERGIES DÉCARBONÉES ADAPTÉ AUX SPÉCIFICITÉS DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE VÉHICULES ET D'USAGE. CE MIX INTÈGRE LE BIOGAZ ET LES BIOCARBURANTS EN COMPLÉMENT DES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES.

PÉRENNISER LE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DE LA FILIÈRE RÉTROFIT DES VÉHICULES INDUSTRIELS LÉGERS ET LOURDS.

DÉVELOPPER DES RÉSEAUX DE TRANSPORT INTÉGRANT UNE OFFRE MULTIMODALE, INCLUANT LE TRAIN, LES CARS CONVENTIONNÉS, LES SLO (SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS) ET DES LIGNES DE COVOITURAGE.

DÉFINIR LES CRITÈRES DES APPELS D'OFFRES AU REGARD DES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION ET DE LA DISPONIBILITÉ EFFECTIVE DE VÉHICULES PROPRES.

INSTAURER, LORS DE CHAQUE NOUVEAU CONTRAT DE CONCESSION AUTOROUTIÈRE, UNE TARIFICATION DE PÉAGE RÉDUITE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF (COVOITURAGE, CARS, BUS) AFIN D'INCITER LE REPORT MODAL.

DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ POUR GARANTIR L'ESSOR ÉCONOMIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES DE TRANSPORT TOURISTIQUE, ET DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (SLO)

A) LES GARES ROUTIÈRES, UN ENJEU MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

La qualité des services proposés en gare est un enjeu structurant pour le secteur, notamment afin de favoriser l'adhésion des usagers à ce mode de transport collectif vertueux. Les usagers d'une grande gare routière attendent, généralement, les services et équipements suivants : disponibilité et nombre suffisant de personnels présents sur le site, information dynamique, billetterie (borne ou guichet), salle d'attente, sanitaires, distributeurs de boissons, restauration, accès wifi, et une salle de repos pour les conducteurs. Force est de constater qu'une minorité de gares remplit l'ensemble de ces critères ; parmi les plus fréquentées, les plus vertueuses sont les gares de Marseille Saint-Charles et Toulouse. Les autres, présentent encore un niveau d'équipement extrêmement rudimentaire nuisant à l'attractivité du secteur.

Dans l'évaluation de la qualité de service, les conditions générales d'accueil en gare occupent une place importante. De récentes enquêtes clientèles démontrent, par exemple, que l'équipement de la gare de Bercy est correctement apprécié par les usagers, tandis que la qualité d'accueil des autocars librement organisés (SLO) n'est pas à la hauteur des enjeux. Les critères d'insatisfaction se polarisent principalement autour de facteurs tels que la saleté, le manque de places assises, l'absence de points de restauration chaude, ou encore la faiblesse de l'éclairage.

La garantie d'une qualité de service suffisante implique une nécessaire évaluation du bon dimensionnement des équipements au regard de leur fréquentation, de leur état d'entretien et de propreté, tout comme de la sécurisation des lieux, généralement ouverts 24h sur 24h.

Ces objectifs sont partagés par la clientèle des SLO comme celle des voyages de tourisme.

PROPOSITION
11

DÉFINIR UN PLAN AMBITIEUX DE DÉVELOPPEMENT, D'AMÉNAGEMENT ET DE SÉCURISATION DES GARES ROUTIÈRES INTÉGRANT LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION AINSI QUE LEUR TAUX DE FRÉQUENTATION.

PROPOSITION
12

DÉVELOPPER DES SERVICES D'ACCUEIL DE QUALITÉ AU SEIN DES GARES ROUTIÈRES

B) LES ASSURANCES DES FLOTTES, UN FACTEUR D'INSTABILITÉ POUR L'ACTIVITÉ ET LA PÉRENNITÉ DES ENTREPRISES

Les entreprises du secteur sont confrontées à des difficultés majeures en matière d'assurance de leur flotte. Elles subissent une forte inflation des primes d'assurance et sont confrontées à une situation concurrentielle insatisfaisante due au retrait progressif de la plupart des assureurs, certaines pouvant être confrontées à des refus d'assurance de leur flotte.

Cette situation met en péril la pérennité de nombreuses entreprises du transport routier dont la trésorerie est d'ores-et-déjà grevée par d'importantes dépenses liées au verdissement de leurs flottes.

PROPOSITION
13

CRÉER UN FONDS PUBLIC PERMETTANT AUX AUTOCARISTES D'ASSURER LEURS FLOTTES D'AUTOCARS.

PROPOSITION
14

MIEUX ENCADRER LE RISQUE ASSURANTIEL ET NOTAMMENT AMÉNAGER LA LOI BADINTER, AFIN DE PALIER À LA PÉNURIE D'ASSUREURS POUR LES FLOTTES D'AUTOCARS



CHAPITRE 4

POURSUIVRE LA PROFESSIONNALISATION DU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

En réponse à la demande de transport de personnes présentant un handicap ou à mobilité réduite, des services de transport à la demande, appelés communément « transport de personnes à mobilité réduite » (TPMR), se sont développés en dehors des lignes régulières.

Les entreprises spécialisées dans le transport de personnes à mobilité réduite investissent dans des véhicules adaptés et homologués conformément aux exigences de la réglementation européenne et française en vigueur, et de plus en plus décarbonés.

La mise en œuvre d'un transport collectif professionnalisé et spécialisé pour les personnes handicapées et/ou à mobilité réduite est notamment passé par la signature, en responsabilité, d'un accord des partenaires sociaux de la branche des Transports Routiers et Activités Auxiliaires des Transports daté du 7 juillet 2009. Cet engagement impose notamment aux conducteurs accompagnateurs qui réalisent régulièrement des transports de personnes à mobilité réduite le suivi d'une formation de 28 heures aux gestes de premiers secours, à la connaissance de la clientèle et aux gestes et postures que requièrent cette activité.

Malgré cet accord, les entreprises spécialisées dans le transport de personnes à mobilité réduite sont régulièrement concurrencées dans les appels d'offres par des entreprises exerçant occasionnellement ce type de transport (taxis, VTC, etc.) sans que les personnels ne puissent justifier d'une formation adaptée.

PROPOSITION
15

INTÉGRER UNE OBLIGATION DE FORMATION DES CONDUCTEURS ACCOMPAGNATEURS DANS LES APPELS D'OFFRE **RELATIFS AU TRANSPORT DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)**.





CHAPITRE 5

RENFORCER LA SÉCURISATION DE L'EMPLOI ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

A) FAIRE ÉVOLUER LA LOI PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PERMIS BLANC ADMINISTRATIF, À L'AUTORITÉ DU PRÉFET

La question du permis professionnel a déjà fait l'objet de débats parlementaires (Assemblée Nationale ou Sénat). Les réponses ont systématiquement été les mêmes :

Le dispositif du permis à points est le même pour les conducteurs professionnels ou non. Les infractions commises par un professionnel de la route ne peuvent être dissociées selon qu'elles ont été commises dans le cadre de leur emploi ou non. Le fait de supprimer ou de diminuer l'importance du retrait de points pour les utilisations de véhicule à caractère professionnel introduirait une rupture d'égalité entre les citoyens.

Répondre à la question du permis professionnel en imaginant par exemple, une gestion de la récupération des points différenciée, ou la délivrance d'un double permis de conduire (à usage privé et à usage professionnel) ou l'exonération des conducteurs professionnels de la perte de points pour les petites infractions, aboutie systématiquement à une impasse. En effet, ces éventuels aménagements se heurtent irrémédiablement à l'application du principe de « rupture d'égalité entre les citoyens ».

L'accès au permis blanc se limite strictement à l'appréciation d'un tribunal donc à une décision judiciaire qui intervient dans un délai souvent long après qu'une décision de suspension administrative soit intervenue. Il faut en effet rappeler que préfet peut suspendre un permis de conduire à la suite d'une infraction commise dans son département dans l'attente d'une décision judiciaire. Durant ce délai, le conducteur professionnel ne peut plus exercer.

De même, le conducteur peut se voir invalider son permis de conduire par perte total des points. Il s'agit là d'une mesure administrative mise en œuvre par le préfet.

Dans ces deux cas, la sanction constitue une double peine pour un conducteur professionnel, la perte du permis du conduire pouvant engendrer la perte d'emploi.

PROPOSITION
16

INSTAURER UN PERMIS BLANC ADMINISTRATIF, SOUS L'AUTORITÉ DU PRÉFET, POUR UN CONDUCTEUR PROFESSIONNEL AYANT UN PERMIS INVALIDÉ EN RAISON DE LA PERTE TOTALE DE POINTS, SOUS CONDITION QU'AUCUN POINT N'AIT ÉTÉ PERDU POUR UNE INFRACTION GRAVE.

B) FAVORISER LES ÉQUIVALENCES ET PASSERELLES ENTRE LES PERMIS PROFESSIONNELS

Les dispositions réglementaires en vigueur autorisent à la conduite de tous les véhicules affectés au transport de marchandises ainsi que celle des véhicules affectés au transport en commun sur des parcours de ligne dépassant 50 kilomètres sous réserve, pour ces derniers, des conditions relatives à l'expérience de conduite^[2] et à la date d'obtention.

Les tensions récurrentes sur l'emploi de conducteurs d'autocars sont particulièrement pénalisantes non seulement pour les entreprises, mais aussi pour le tissu économique local et la cohésion sociale des territoires. La disparition de nombreuses PME et TPE assurant les services réguliers et touristiques de proximité de manière autonome fragilise l'accès aux mobilités de tous les citoyens et particulièrement les plus démunis.

L'élargissement de la reconnaissance de l'équivalence entre les permis C et D ne doit plus être conditionnée à une date d'obtention.

²Article R221-9 CR pour la catégorie C du permis de conduire, obtenue avant le 20 janvier 1975, ou la catégorie C1 du permis de conduire obtenue entre le 20 janvier 1975 et le 31 décembre 1984 ou la catégorie C du permis de conduire obtenue entre le 1er janvier 1985 et le 1er juillet 1990.

FAVORISER LES PASSERELLES ENTRE LES PERMIS ET AUTORISER LA CONDUITE DE TOUS LES VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES AINSI QUE CELLE DES VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT EN COMMUN SUR DES PARCOURS DE LIGNE DÉPASSANT 50 KILOMÈTRES DÈS LORS QUE LE CONDUCTEUR EST DÉTENTEUR D'UN PERMIS C OU D.

C) MAINTENIR LES AIDES AUX ENTREPRISES POUR LES CONTRATS EN ALTERNANCE

Selon le rapport 2023 de l'Observatoire Prospectif des Transports et de la Logistique (OPTL), plus de 45 900 titres professionnels en transport-logistique ont été délivrés en 2022, soit près de 7 600 de plus qu'en 2021 (+20 % par rapport à 2021). Plus de deux titres professionnels en transport-logistique sur trois ont été délivrés pour les métiers de la « conduite ».

Le nombre de **contrats d'apprentissage** dans les entreprises de la Branche a progressé de 28 % de plus que l'année précédente (après +16 % en 2021). 14155 apprentis suivaient fin 2022 une formation transport logistique dans les écoles et Centres de Formation des Apprentis (CFA) des organismes dispensateurs de formation de la Branche.

La loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel a renforcé l'attractivité de cette voie de formation et a contribué à la forte évolution des contrats d'apprentissage dans la branche des Transports Routiers notamment par un accompagnement financier des employeurs pour les contrats conclus entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024.

Le maintien de ces aides permet de donner de la visibilité aux entreprises qui investissent dans la jeunesse et contribuent largement à l'objectif du plein emploi. La baisse des NPEC (niveaux de prise en charge des contrats d'apprentissage), fait planer le doute sur des restes à charge de plus en plus importants qui seraient facturés aux entreprises par les CFA.

Le nombre de **contrats de professionnalisation** dans les entreprises de la Branche a progressé de 5,4 % en 2022, après avoir progressé de 30 % en 2021. Ces contrats ont bénéficié d'aides dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution ». L'aide accordée aux employeurs recrutant des alternants ne s'applique plus aux contrats de professionnalisation conclus après le 30 avril 2024. Le contrat de professionnalisation est un vecteur important de recrutement dans la voie de la reconversion.

MAINTENIR AU-DELÀ DU 31 DÉCEMBRE 2024, L'AIDE À L'EMBAUCHE D'UN ALTERNANT EN CONTRAT D'APPRENTISSAGE ET RÉINSTITUER L'AIDE EXCEPTIONNELLE AUX EMPLOYEURS DE SALARIÉS EN CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION.





OTRE

Domaine du courant - 10 Bis rue du courant 33310 LORMONT
43 Bis route de Vaugirard - 92100 Meudon
Téléphone : 01 53 62 83 40
www.otre.org

