

Transport de marchandises

- **Moteur économique national et régional** (99% des approvisionnements ou livraisons opérés avec des véhicules à moteurs). composé de 70% de PME où la valeur ajoutée de la main d'oeuvre est importante (conducteurs ou sédentaires) mais **un secteur en crise** (impacté par la crise pétrolière, le ralentissement de l'activité économique), souffrant d'un déficit de compétitivité internationale et de perte de marchés avec l'ouverture européenne. La branche innove cependant en en compte de l'environnement (Charte Objectif CO2), le développement de véhicules silencieux pour les livraisons urbaines.
- **Emploi :**
 - **Un besoin de renouvellement des emplois d'ici 10 ans d'environ 30 %** en raison des départs en retraites,
 - **Un recul du nombre de jeunes de moins de 25 ans** s'expliquant sans doute selon la profession, par le coût du permis, le besoin de formation initiale, la perte du vivier qui venait du service militaire),
 - une **déperdition** entre le nombre de personnes formés et l'entrée réelle dans le métier mais aussi pour les salariés eux-mêmes et un recul de la féminisation.
 - Le métier de conducteur, un métier exigeant nécessitant de la **polyvalence, de l'adaptabilité** (« C'est plus qu'un permis poids lourd », selon la profession), avec de **nouvelles compétences : nouvelles technologies** (informatique embarquée...), **nouveaux comportements** (éco-conduite...), **maîtrise des langues étrangères**.
 - **Un besoin**, selon la profession, de développer la **formation des roulants** (niveau IV et V) et **de maintenir l'existence des formations supérieures** en raison des besoins des entreprises à tous les niveaux. mais aussi de concentrer les formations en relation avec les besoins des territoires,
 - Un accès possible au métier à partir 18 ans mais une intégration des jeunes qui nécessite un besoin d'accompagnement et qui se heurte à l'incapacité des entreprises à en supporter le poids financiers, ce qui explique selon la profession, la baisse de l'alternance.

Transports routiers de voyageurs

- **Plusieurs facteurs en jeu dans l'évolution** : la place de l'autocar dans le transport régulier régional (même si l'on prévoit un allègement dans le Pas de Calais) , l'activité touristique du Louvre –Lens, le renforcement escompté du transport collectif..
- Des **besoins exprimés par la profession** : trouver des collaborateurs au niveau de formation adéquat, développer les compétences des salariés, répondre aux exigences qualitatives des grands donneurs d'ordre et aux enjeux environnementaux, des besoins en encadrement et en maîtrise.
- Une école de formation avec un rôle essentiel mise en place par la profession, le GEICQ, qui embauche les publics, pratique l'alternance, accompagne l'insertion et travaille en collaboration avec les autres organismes de formation.
- **Un emploi des jeunes qui se heurte à des contraintes réglementaires** (âge d'accès pour les candidats : + de 21 ans)
- **De nouveaux métiers émergents** dans le transport de voyageurs (intermodalité – interopérabilité) qui demandent des compétences connexes et complémentaires à celle de la conduite.

Logistique

- **Une branche qui ne se réduit pas aux activités de transport** mais qui est très largement connectée au secteur de la distribution, de l'e-business/VPC, du commerce inter-industriel, de l'industrie (agroalimentaire, automobile, équipements mécaniques) et des activités de recyclage dans lesquels se situent la plupart des personnels logistiques.
- **Des métiers qui exigent une polyvalence importante et la compréhension de la chaîne logistique et qui sont marqués par une transformation des technologies (de plus en plus d'appareils techniques), par les questions de sécurité et sûreté, d'environnement, de traçabilité, de qualité.**
- Un besoin en maîtrise et encadrement.
- **Le Campus Euralogistic, appelé à devenir un atout, l'objectif étant de créer un centre de formation mutualisée, de standard régional, le pari étant de former dans des conditions réelles de pratiques avec des technologies de pointe (formations de niveau V comme de niveau I), avec le souhait d'ouverture de haut niveau en lien avec d'autres acteurs** (AFI IFTIM, Université d'Artois, PROMOTRANS). E campus s'inscrit dans la visée d'une approche globale de la problématique logistiques et des formations, dans la logique de la détection des profils à l'insertion dans l'entreprise.
- **Un recours à l'alternance plus important que dans d'autres secteurs**, même si la crise constitue un facteur limitant.

Offre de formation

- **Des différences selon les secteurs**
 - **Pour les transports**, une offre de formation qui s'organise de manière prépondérante autour de la formation continue. Le niveau V représente la moitié des formés. L'obtention de diplômes ou de titres professionnels de conducteur routier permet encore une meilleure insertion professionnelle pour le métier de conducteur. Le niveau II et plus devient une exigence des entreprises pour les métiers liés à l'organisation du transport, Des efforts de formation importants des branches professionnelles dans ce secteur.
 - **Pour la logistique**, une offre de formation qui repose pour un quart des effectifs formés sur des formations universitaires, la formation en lycée et la formation continue de demandeurs d'emploi représentant également une part importante des effectifs, **une offre de formation essentiellement de niveau V (50% de l'effectif) et peu de formation par apprentissage.**
- **Part de l'apprentissage faible par rapport à la voie scolaire**, avec une différence plus accentuée pour les niveaux de formation plus élevés (l'écart est moindre pour les niveaux V que pour les niveaux IV et III). Des freins sont identifiés : l'absence de formation sur le littoral (en particulier pour le CAP conduite routière), le manque de communication sur l'apprentissage auprès d'employeurs qui appartiennent à d'autres secteurs que celui du transport (d'où la nécessité de mobiliser les entreprises qui relèvent de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires), les difficultés des entreprises à intégrer et anticiper les problématiques de GPEC, en raison des fluctuations économiques, qui sont pourtant un des leviers de l'alternance.
- **Diminution du nombre de contrats de professionnalisation** en raison, notamment, de la mauvaise conjoncture économique actuelle et de l'absence de visibilité à court et à moyen terme, de la baisse voire la suppression des aides (prime de l'Etat, exonération de charges patronales,), de la concurrence des dispositifs (apprentissage, parcours financés par Pôle Emploi parcours financés par le Conseil Régional dans le cadre du PRF, etc)....

Des Points de vigilance

- 1- La progression de l'apprentissage s'inscrivant entre les incertitudes économiques du secteur et les perspectives de développement territorial (Littoral) et de mobilisation des entreprises qui appartiennent à d'autres secteurs que le transport.
- 2- L'amélioration de la lisibilité de l'offre de formation supérieure, niveau II et plus (lisibilité faible actuellement selon les représentants de la branche).
- 3- Importance croissante des langues étrangères dans le cadre de l'euro-région, de plus en plus recherché par les recruteurs.
- 4- Dichotomie des métiers en logistique impliquant des besoins en compétences différenciés.

Insertion

Part en emploi ou contrat aidé des apprentis :
dans le domaine du transport : 80,3 %
dans le domaine de la logistique et de la manutention : 68,8%

(Source : enquête IPA réalisée en février 2011 auprès des apprentis sortis en juin 2010)