



TLF

UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT & LOGISTIQUE
DE FRANCE

**Le transport
de marchandises
et la logistique**

Pilier de l'économie française

Etude Asterès pour l'Union TLF - Juin 2026



Le transport et la logistique : un pilier de l'économie française, enfin chiffré



Jean-Thomas Schmitt
Président de l'Union TLF

Il y a des évidences qui, faute d'être documentées, restent sous-estimées. Le poids économique de nos métiers en fait partie.

Chacun mesure leur caractère essentiel quand un flux se grippe ou qu'une rupture perturbe la production et la vie quotidienne. Mais lorsque tout fonctionne, nos métiers s'effacent — discrets, invisibles, omniprésents. Ils confèrent pourtant à l'économie française, à son industrie et à ses territoires leur capacité à produire, distribuer, exporter et résister aux crises.

Au sein de l'Union TLF, nous le savons, nos 2 000 entreprises emploient, forment et accompagnent 250 000 salariés partout en France, pour un chiffre d'affaires cumulé de plusieurs dizaines de milliards d'euros.

Un an avant des échéances électorales déterminantes, il nous a semblé indispensable d'objectiver cette réalité avec des chiffres précis et robustes. C'est le travail remarquable que vous tenez entre vos mains, conduit par le cabinet Asterès.

Les résultats sont à la hauteur de nos intuitions : 3,2 millions d'emplois et 9 % du PIB soutenus. Visible et invisible sont documentés. Le visible : nos entreprises, nos emplois, nos entrepôts et nos flux. L'invisible : les effets d'entraînement dans toute l'économie, *via* nos achats, nos investissements, le pouvoir d'achat distribué à nos salariés et les gains de performance concrets que nous apportons à l'industrie, au commerce et aux services.

Ces conclusions doivent inspirer la fierté de tous ceux qui font vivre notre filière : dirigeants, conducteurs, maintenance, managers, équipes techniques et administratives. Chacun contribue à une puissante chaîne économique, bénéfique à la France et à ses territoires.

Elles confortent aussi notre sens des responsabilités. Parce que nous pesons dans l'économie, nous avons un rôle à jouer dans sa transformation : attractivité, formation, innovation, sécurité, décarbonation. Nous sommes engagés. Nous le resterons.

Encore faut-il que les pouvoirs publics regardent enfin le transport et la logistique pour ce qu'ils sont : non pas une variable d'ajustement budgétaire, mais un levier stratégique pour le pays. Soutenir nos métiers, c'est soutenir l'ensemble de l'économie. Cela suppose des allègements réglementaires ciblés, de la visibilité pour investir, des infrastructures adaptées, une fiscalité cohérente face à nos concurrents européens et un accompagnement réaliste de la transition énergétique.

Avec cette étude, faisons reconnaître pleinement la contribution du transport et de la logistique à la prospérité et à la cohésion de la France. Nous vous invitons à vous en emparer et à le faire savoir.



Nicolas Bouzou
Fondateur du cabinet Asterès,
Président des Rencontres de l'Avenir

Transports et logistique : une filière essentielle à l'économie française

Je crois que l'on sous-estime profondément la place des transports de marchandises et de la logistique dans notre économie. Une économie ne tient pas seulement par ses usines, ses commerces, ses services ou ses innovations.

Elle tient aussi par ses flux. La capacité à déplacer les marchandises, à approvisionner les entreprises, à connecter les territoires et à sécuriser les échanges est une condition fondamentale de la croissance. La logistique c'est un peu comme la santé : on mesure son importance lorsqu'elle se dégrade. Un conflit géopolitique, une crise sanitaire, un canal bloqué et, soudain, les chaînes de valeur apparaissent pour ce qu'elles sont : des équilibres complexes, puissants mais vulnérables. Les délais s'allongent, les coûts augmentent, les approvisionnements deviennent incertains. L'économie ralentit parce que les flux ralentissent. Je pense que la logistique et les transports ne doivent pas être regardés comme une fonction support. Cette filière constitue une infrastructure productive à part entière. Elle conditionne la compétitivité des entreprises, la fluidité du commerce intérieur, la capacité d'exportation, l'attractivité des territoires et, *in fine*, le niveau de vie des ménages.

Les résultats de notre étude donnent la mesure de cet enjeu. La filière représente directement 1,6 million d'emplois en équivalent temps plein, 1,8 million d'emplois au total, près de 6 % de l'emploi en France, 267 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 3 % du PIB en valeur ajoutée. À cette échelle, il ne s'agit plus d'un simple secteur technique : il s'agit d'un déterminant macroéconomique.

Son empreinte est d'autant plus forte qu'elle dépasse largement les entreprises spécialisées. 44 % des emplois logistiques se trouvent dans le reste de l'économie, au sein du commerce, de l'industrie, de l'agriculture ou des services. Le transport et la logistique ne constituent donc pas seulement un secteur clairement identifié : ils irriguent l'ensemble du tissu productif.

Les effets d'entraînement confirment cette puissance macroéconomique. En intégrant l'activité générée dans les autres secteurs, la filière soutient 3,2 millions d'emplois, atteint 574 milliards d'euros de chiffre d'affaires et pèse 9 % du PIB. Il y a une dimension que je tiens à souligner : la logistique est un facteur de cohésion territoriale. Elle crée de l'activité dans toutes les régions et offre des emplois durables à tous les niveaux de qualification.

Je pense qu'une France productive, exportatrice et souveraine a besoin d'une grande filière logistique. La performance des transports de marchandises, des ports et aéroports n'est pas un détail opérationnel. Elle conditionne notre capacité à produire, à commercer, à attirer des investissements et à préserver le pouvoir d'achat des ménages. Traiter la logistique comme une variable d'ajustement, c'est s'exposer à des fragilités que les crises récentes ont rendues visibles pour tous.

LE SECTEUR TRANSPORT ET LOGISTIQUE GÉNÈRE UN PUISSANT EFFET D'ENTRAÎNEMENT SUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

EMPREINTE DIRECTE

1,6 MILLION D'EMPLOIS (ETP)

DONT



180 000 emplois directs dans les ports français

ET



17 600 emplois directs dans le fret aérien en Île-de-France



+ 440 millions d'euros d'investissement dans la formation au niveau de la branche

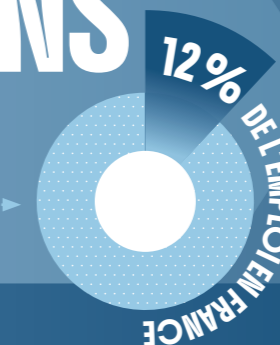
Source : OPCO Mobilités

EMPLOI

EMPREINTE TOTALE

3,2 MILLIONS

D'EMPLOIS



1 emploi transport & logistique = 1 emploi généré ailleurs dans l'économie



1 = 2

ÉCONOMIE

3 % DU PIB

en France

9 % DU PIB

par EFFET D'ENTRAÎNEMENT

Une empreinte économique **supérieure à l'industrie agroalimentaire**



3 FOIS LE POIDS

du secteur de l'hébergement et de la restauration



TERRITOIRES

+ DE 40 000 ÉTABLISSEMENTS EMPLOYEURS RÉPARTIS EN FRANCE

JUSQU'À 25 % de l'emploi dans certains départements



Une entreprise de **100 personnes** génère **131 emplois** locaux supplémentaires



L'implantation d'un entrepôt de **30 000 m²** génère **115 emplois** locaux supplémentaires



26 %

DANS LE LOIRET

Synthèse

de l'étude

Le transport de marchandises et la logistique agissent comme un secteur fondamental de l'économie. Omniprésents sur tout le territoire, dans tous les secteurs, au cœur de l'ensemble des flux, ils sont indispensables à l'acte central de l'économie : l'échange. Cela se ressent logiquement dans les chiffres, avec une empreinte d'ordre macroéconomique et des effets d'entraînement massifs sur l'activité, l'emploi et la compétitivité.

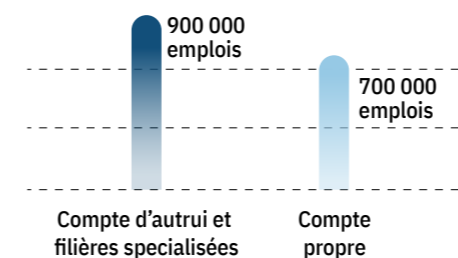
MÉTHODE : évaluer la contribution économique totale du transport de marchandises et de la logistique

Asterès cherche à évaluer de la façon la plus exhaustive et robuste possible le poids total du transport de marchandises et de la logistique en France. Ces activités étant disséminées dans l'ensemble du tissu économique, la méthode retenue croise les données sectorielles, pour les entreprises ou les filiales spécialisées dans ces activités, et les données d'emploi, pour les métiers de transport et de logistique disséminés dans l'ensemble de l'économie. Une fois l'empreinte directe du secteur ainsi estimée, Asterès modélise ses effets d'entraînement *via* les dépenses réalisées pour réaliser ces activités de transport et de logistique. *In fine*, l'étude propose ainsi un panorama à la fois national, régional et départemental du transport et de la logistique, à la fois pour compte propre et pour compte d'autrui, en intégrant leurs effets d'entraînement. En complément, Asterès a conduit une revue de littérature sur les conséquences microéconomiques et macroéconomiques de la logistique.

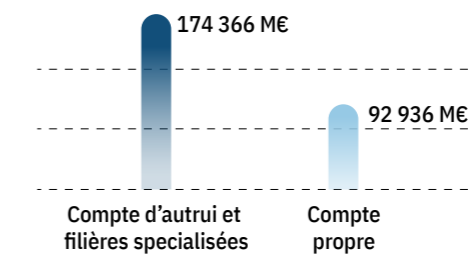
EMPREINTE DIRECTE : le transport de marchandises et la logistique concentrent 1,8 million d'emplois pour 267 milliards d'euros de chiffre d'affaires

L'empreinte directe des activités de transports de marchandises et de logistique représente 1,8 million d'emplois (1,6 million d'ETP sans les emplois intérimaires) soit près de 6 % de l'emploi total en France, 267 Mds€ de chiffre d'affaires et 3 % du PIB. L'empreinte directe du secteur est donc massive. La répartition des effectifs est équilibrée entre emplois dans des entreprises et filiales spécialisées dans les transports et la logistique (56 %) et emplois disséminés dans le reste de l'économie (44 %). Près de la moitié de l'activité de la filière est ainsi invisible dans les données sectorielles et réalisée dans le commerce, l'industrie, l'agriculture et les services. Le transport de marchandises et la logistique sont ainsi le fait d'entreprises de toute taille et de tout secteur, illustrant un rôle économique fondamental : favoriser la production et les échanges. Le rôle fondamental et la variété du secteur s'incarnent aussi dans la diversité des surfaces des entrepôts et plateformes logistiques (EPL) : Asterès estime une surface totale de 194 millions de m² pour 67 000 entrepôts au total en France, dont 60 000 de moins de 5 000 m². Pour construire ces données, Asterès a mobilisé des ratios publiés par l'Université Gustave Eiffel pour les emplois et à la fois des nationales et franciliennes pour les entrepôts¹.

Emploi dans le transport de marchandises et la logistique en 2024 (ETP)



Activité dans le transport de marchandises et la logistique en 2024 (M€ de CA ou d'équivalent CA)



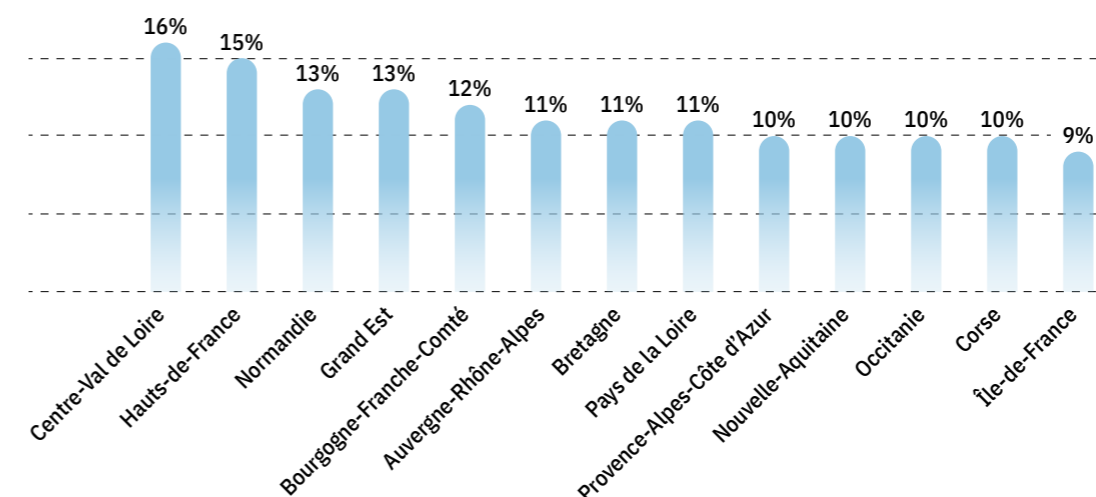
EFFETS D'ENTRAÎNEMENT : l'empreinte du transport de marchandises et de la logistique sur le reste de l'économie française est considérable

En intégrant les effets d'entraînement des activités transports et logistique sur le reste de l'économie, en plus de l'empreinte directe, la contribution totale du secteur s'élève à 3,2 millions d'emplois, 574 Mds€ d'activité et une valeur ajoutée de 9 % du PIB. La contribution globale est ainsi d'ordre macroéconomique, avec une activité totale qui atteint le même montant que la totalité des exportations françaises de biens. Ces effets d'entraînement sont évalués à partir du modèle MIA et les doubles-comptages ont été retraités par Asterès. Dans le détail, les dépenses auprès de fournisseurs et les salaires versés créent une demande pour le reste de l'économie française qui engendre des effets d'entraînement totaux estimés à 1,6 million d'emplois, 307 Mds€ d'activité et 6 % du PIB. Concrètement, le multiplicateur de l'emploi est de 1, c'est-à-dire qu'un emploi direct dans les activités de transports et de logistique engendre un emploi dans le reste de l'économie². Pour la valeur ajoutée, le multiplicateur est de 1,7 et pour le chiffre d'affaires de 1,1.

La somme entre ces effets d'entraînement et l'empreinte directe des activités logistiques, pour compte propre et compte d'autrui, offre à voir une contribution totale à l'économie française.

Le transport de marchandises et la logistique sont implantés dans l'ensemble du territoire national et engendrent partout des effets d'entraînement notables. Pour autant, certaines régions bénéficient plus que d'autres de ces effets, tant direct que *via* l'entraînement, en particulier le Centre-Val de Loire, où le secteur et ses effets représentent 16 % de l'emploi total, dans les Hauts de France, 14 %, puis la Normandie, 13 % mais aussi le Grand Est et Bourgogne Franche-Comté, 12 %. À l'échelle départementale, les effets les plus forts concernent le Loiret, avec 26 % des emplois liés directement ou indirectement aux activités de transport de marchandises et de logistique. L'analyse territoriale révèle ainsi que l'écosystème économique de certains territoires est particulièrement dépendant du secteur, moteur décisif de l'activité et des emplois locaux.

Emploi direct et effets d'entraînement des transports et de la logistique dans l'emploi total



1. L'ensemble des données sont sourcées dans la suite de l'étude.

2. L'empreinte emploi direct, hors intérimaires, est de 1,6 million d'ETP. Selon les méthodes et les choix d'évaluation, les intérimaires sont parfois intégrés à l'empreinte directe et parfois à l'empreinte indirecte.

IMPACT MICROÉCONOMIQUE : La performance logistique a un effet positif sur la rentabilité des entreprises

Outre la contribution directe et les effets d'entraînement, la logistique a aussi un effet sur l'économie en améliorant la rentabilité des entreprises utilisatrices. Les services rendus par le secteur constituent ainsi un élément clef de la compétitivité des organisations. En optimisant la gestion des flux, les entreprises réduisent leurs coûts de stockage et accroissent leurs gains de productivité, assurant ainsi une meilleure performance économique et financière. Les publications académiques portent notamment sur les entreprises industrielles et sur les commerces. Dans l'industrie, une étude

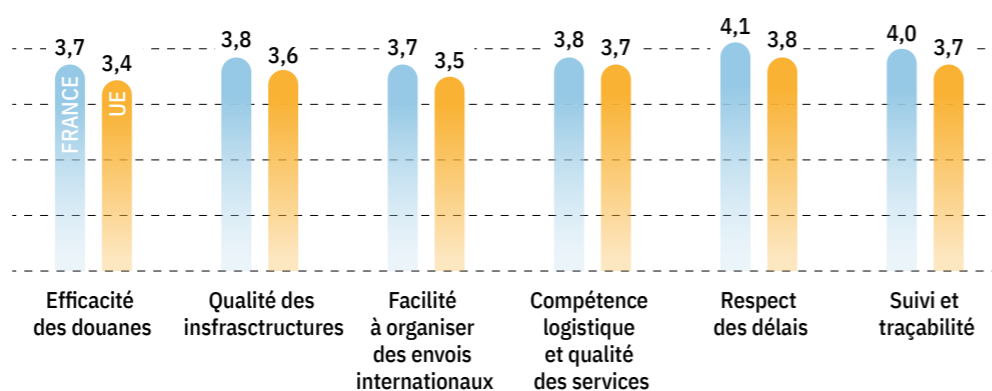
démontre que les entreprises ayant une chaîne logistique mieux ajustée présente un retour sur actif plus élevé (10,6 %) que les entreprises ayant une chaîne moins ajustée (entre 5,8 % et 7,7 %)³. Dans les commerces, une étude du *Harvard Business Review* montre que, face à une rupture de stock, 26 % des consommateurs achètent à un concurrent (pénalité pour le fabricant) et 31 % dans un autre magasin (pénalité pour le distributeur)⁴, la non-disponibilité des produits ayant alors des effets sur l'activité et la rentabilité.

IMPACT MACROÉCONOMIQUE : La performance logistique a un effet positif sur la croissance, le commerce international et l'attractivité d'un territoire

Les travaux académiques démontrent un effet positif de la performance logistique sur le PIB, le commerce international et l'attractivité des territoires. Le secteur porte ainsi un effet macroéconomique via l'impact des services rendus à l'ensemble du tissu économique. Sur les effets macroéconomiques d'une logistique performante, la littérature académique utilise l'indice de performance logistique (LPI), développé par la Banque mondiale en 2007, et modélise les liens avec des items macroéconomiques. Le LPI est calculé à partir de six dimensions : l'efficacité des procédures douanières (rapidité, simplicité et prévisibilité des procédures), la qualité des infrastructures de transport et de commerce (ports, routes, rail, plateformes logistiques), la facilité d'organiser

des expéditions à coût compétitif, la compétence et la qualité des services logistiques, la capacité de suivi et de traçabilité des envois, et enfin la ponctualité des livraisons. La performance logistique mesurée par le LPI dépend donc fortement de la performance opérationnelle des ports et aéroports, des processus douaniers, ainsi que des commissionnaires de transport international et des déclarants en douane enregistrés. La France occupe en 2023 la 13^e place, avec un score LPI de 3,9, supérieur à la moyenne du G7 et de l'UE. Son score est comparable à celui de l'Espagne mais demeure inférieur à celui de plusieurs places logistiques européennes concurrentes, notamment l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique.

Score LPI par critère, Banque mondiale



3. Wagner, Stephan M., Grosse-Ruyken, Pan Theo, & Erhun, Feryal (2012). (4), 340-353
4. Corsten, D. and Gruen, T., 'Stock-Outs Cause Walkouts', *Harvard Business Review*, May 2004

— La performance logistique a un impact sur le PIB. Une étude publiée en 2024 indique qu'une amélioration de 1 % de l'indice LPI entraîne, toutes choses égales par ailleurs, une hausse de la croissance du PIB d'environ 0,14 %⁵. À titre d'exemple, cela signifie que l'alignement des performances françaises sur celles de l'Allemagne devrait impliquer un gain de 0,7 % de PIB, soit environ 20 Mds€. Une autre étude, publiée en 2025⁶, montre que le critère le plus déterminant est la qualité des services logistiques, avec une élasticité de 0,273, c'est-à-dire qu'une hausse de 10 % de la qualité des services implique une hausse de 2,7 % du PIB.

— La performance logistique a un impact sur les exportations. Un économiste⁷ a analysé l'effet de la performance logistique sur le commerce international à partir d'un panel de 60 pays (dont la France) et conclut que le LPI est positivement et significativement associé aux exportations et, plus modestement, aux importations. Concrètement, pour 10 % d'augmentation de l'indice de la , les exportations augmentent de 3,5 % et les importations de 1,5 %. Dans son rapport *Global Economic Prospect*⁸, la Banque mondiale expose que les coûts logistiques représentent une part plus importante que les barrières tarifaires dans les coûts commerciaux totaux. Entre 2007

et 2018, la baisse des coûts du commerce dans 86 pays est ainsi attribuée pour presque 2/3 à l'amélioration de la connectivité maritime et de la logistique. Les ports et les aéroports jouent un rôle structurant dans l'économie française : à l'échelle nationale, le système portuaire représenterait environ 530 000 emplois directs et indirects et 15 Mds€ de valeur ajoutée (rapport Sénat), tandis que le fret aérien à Roissy-Charles de Gaulle génèrerait 51 100 emplois directs et indirects en Île-de-France et près de 2,6 Mds€ de PIB (Cabinet BDO). Ces infrastructures sont donc des pôles majeurs de création de richesse, d'emplois et d'attractivité, tout en soutenant la compétitivité internationale de la France et la fluidité de ses chaînes d'approvisionnement.

— Enfin, les infrastructures et la performance logistiques renforcent l'attractivité : une hausse de 1 % de l'investissement routier et ferroviaire entraîne respectivement une augmentation de 0,31 % et 0,29 % des investissements directs étrangers (IDE)⁹. Une comparaison de l'attractivité entre Londres, Bruxelles, Amsterdam et l'Île-de-France a montré le rôle des infrastructures de transports : le nombre d'implantations de centres de décisions augmente de 4 % pour une augmentation de 1 % du nombre de passagers transportés par an¹⁰.

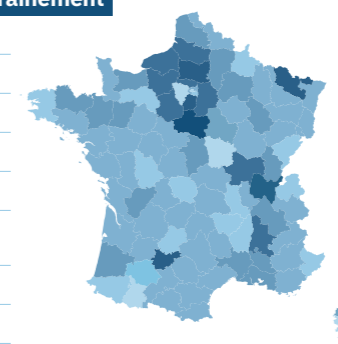
TOP 5 PAR DÉPARTEMENT

Part emploi transport & logistique par effet d'entraînement

Loiret	26 %
Oise	21 %
Essonne	21 %
Seine-et-Marne	20%
Tarn-et-Garonne	20%

Volume emplois transport & logistique

Nord	137 000
Bouches-du-Rhône	127 000
Rhône	111 000
Seine-et-Marne	108 000
Essonne	107 000



5. Muhammad Sabir, Muhammad Akram et Rehman Uddin Mian, « Transport, Logistics, and Economic Growth Nexus: A Cross-Country Analysis », *Transport and Telecommunication*, vol. 25, n° 4, 2024, p. 462-472
6. Coto-Millán, P. (2025). Impact of logistics on global economic growth: Beta and sigma convergence during the period 2007-2022. *Logistics*, 9(4), 147.
7. Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279-288. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>
8. World Bank. 2021. *Global Economic Prospects*, June 2021. © World Bank. <http://hdl.handle.net/10986/35647> License: CC BY 3.0 IGO, chapitre 3 : High trade costs Causes and Remedies
9. Kuang, W., Bolumole, Y., & Whipple, J. (2025). «Transportation Infrastructure Investments and FDI Inflows: Evidence From a 15 Year Panel Data Analysis». *Transportation Journal*, Vol. 64, No. 3.
10. Toubal, F. & Trannoy, A. (2016). L'attractivité de la France pour les centres de décision des entreprises. *Notes du Conseil d'analyse économique*, 3(3), 1-12. <https://doi.org/10.3917/ncae.030.0001>

LA FILIÈRE TRANSPORT ET LOGISTIQUE, VECTEUR DE FORMATION POUR TOUS

(Sources : rapport OPTL 2025 et France Travail)

La filière transport-logistique constitue un atout majeur en matière de formation et d'accès à l'emploi. Elle dispose d'un écosystème particulièrement dense, couvrant tous les niveaux de qualification et l'ensemble des métiers, de la conduite à l'encadrement. En 2024, 42 977 titres professionnels y ont été délivrés. Si les métiers de la conduite concentrent encore 70 % des titres, la filière forme aussi aux métiers du magasinage et de la manutention, ainsi qu'aux fonctions d'exploitation-gestion. Surtout, les formations liées à la direction et à l'encadrement progressent fortement.

La formation dans le secteur transport et logistique favorise l'insertion professionnelle. Le taux d'accès à l'emploi six mois après formation atteint 64,2 %, contre 58,4 % pour l'ensemble des secteurs. Certaines formations affichent des performances encore supérieures, à l'image des formations de conducteurs de poids lourds (FIMO FCO), avec un taux d'accès à l'emploi de 72,1 %. Dans le seul transport routier, 30 300 entrées en formation et 55 700 sorties ont été enregistrées, pour un taux d'accès à l'emploi de 69,3 %, supérieur à la moyenne de l'ensemble du transport, établie à 63,8 %.

La filière transport et logistique forme pour des emplois durables, avec des perspectives d'évolution interne. Parmi les offres d'emploi du secteur, 75,6 % sont des CDI, contre 47,6 % pour l'ensemble des offres. La formation dans le transport et la logistique présente en outre un caractère inclusif et ascendant : le plan de développement des compétences (PDC) a progressé de 8 % dans les entreprises de la branche, signe d'un investissement croissant des employeurs dans la montée en compétences de leurs salariés. La filière offre une perspective d'évolution interne : la hausse de 25 % des titres délivrés dans la famille direction-encadrement illustre bien cette logique de promotion interne.

La filière est un vecteur d'emploi pour les jeunes. Fin 2024, 12 450 apprentis suivaient une formation transport-logistique dans les organismes de formation de la branche, soit une hausse de 2 % par rapport à 2023. 79 % des anciens apprentis trouvent un emploi dans les six mois suivant leur formation. Les formations de la conduite atteignent même 83 % d'insertion pour les apprentis.

Télécharger l'intégralité de l'étude Asterès
Le transport de marchandises et la logistique :
un pilier stratégique de l'économie française.



ENSEIGNEMENTS CLÉS

EFFETS LEVIERS SUR L'EMPLOI

Avec plus de 40 000 établissements employeurs, la présence territoriale de la filière est particulièrement forte : 81 % des ces emplois sont en régions hors Île-de-France, contre 73 % tous secteurs confondus.

Parmi les offres d'emploi du secteur, 75,6 % sont des CDI, contre 47,6 % pour l'ensemble des offres.

Le taux d'accès à l'emploi six mois après formation atteint 64,2 %, contre 58,4 % pour l'ensemble des secteurs.

79 % des anciens apprentis trouvent un emploi dans les six mois suivant leur formation.

Plus de 400 millions d'euros sont investis chaque année par les entreprises de la branche dans la formation et les compétences des salariés du secteur qui joue pleinement son rôle d'ascenseur social.

(chiffres OPCO mobilités/tous niveaux de qualification)

EFFETS LEVIERS SUR LA CROISSANCE

Le secteur du transport de marchandises et la logistique soutient au total 9 % du PIB français.

Son empreinte économique est supérieure à celle de l'industrie agroalimentaire et pèse trois fois plus que l'hébergement et la restauration.

Une amélioration de 1 % de l'indice de performance logistique française entraîne, toutes choses égales par ailleurs, une hausse de la croissance du PIB d'environ 0,14 %.

Une amélioration de 10 points de la performance logistique française génère une hausse de 3,5 % des exportations.

UNION TLF

UNION DES ENTREPRISES TRANSPORT & LOGISTIQUE DE FRANCE



Qui sommes-nous ?

L'organisation professionnelle représentant l'ensemble des métiers de la chaîne **Transport & Logistique**

15 **Conseils et Commissions métiers**

Location de véhicules industriels (LVI), Transport Routier de Marchandises (TRM), Supply Chain, Fluvial, Ferroviaire, Sécurité du Fret Routier, Sécurité du Fret Aérien, Douane, Maritime, Aérien, Matières dangereuses, Sociale, Développement durable, Logistique urbaine, Intermodalité, Communication & Affaires Publiques.

35 **Collaborateurs**

À votre service pour répondre à l'ensemble des questions relatives à l'exercice de votre activité et vous accompagner.

Que représentent nos adhérents ?

+ 250 000
personnes salariées

1/3
des effectifs du secteur

Nos missions

Représenter, promouvoir et défendre...

- les intérêts de la profession auprès des pouvoirs publics et des instances françaises, européennes, internationales et, localement, par l'intermédiaire de nos délégations régionales et les syndicats portuaires affiliés.

Intervenir...

- dans l'ensemble des actions et des négociations menées par la branche en matière sociale (formation, attractivité des métiers, protection sociale...).

Accompagner & conseiller...

- nos adhérents dans tous les champs sociaux, réglementaires, fiscaux, législatifs, etc.

Nos enjeux

Compétitivité de la filière

Transition écologique du secteur

Attractivité de nos métiers

Union TLF

Immeuble « Le Cardinet » - 8, rue Bernard Buffet, 75017 Paris
Tél. 01 53 68 40 40 - tlf@e-tlf.com

www.e-tlf.com