

TRANSPORTS

FLUVIAUX DE FRET

ET DE PASSAGERS

À L'HORIZON 2030



ÉTUDE PROSPECTIVE

DES EMPLOIS, DES COMPÉTENCES

ET DES QUALIFICATIONS

INTRODUCTION

Les entreprises des transports fluviaux font face à des mutations majeures qui impactent les emplois, les compétences et les qualifications. La branche professionnelle a mandaté OPCO Mobilités pour la réalisation d'une étude prospective à l'horizon 2025-2030. Cette étude vise à :

- Anticiper les évolutions des emplois, des métiers et des besoins en compétences des métiers de la mobilité à 5 et 10 ans pour assurer la pertinence des certifications et des formations proposées aux entreprises
- Faire émerger des enjeux transversaux à l'ensemble des branches professionnelles du champ de la mobilité : intermodalité des transports des biens et des personnes, digitalisation des métiers, impacts des enjeux environnementaux...

Ce document présente les éléments clés de l'étude associés à la branche du personnel des entreprises de transport de passagers en navigation intérieure.





Présentation : exploiter les voies navigables pour le transport de fret et le tourisme fluvial

Clients



Chargeur



Particulier, événementiel

Fret

Vrac sec, liquide ou conteneurs,
colis lourd
Filières agricoles, construction,
énergie ...

Pasagers & tourisme

Péniches hôtels / paquebots
fluviaux, bateaux promenade,
plaisance locative,
transport urbain

Activités de transport fluvial

Navigation : navigants techniques, gestionnaires (artisans bateliers, coopératives, armateurs, entreprise)

Organisation du transport : armateurs, tour opérateur, agences de voyage / évènementiel, commissionnaires

Prestations de service : logistique / manutention, restauration / hôtellerie, animation / guide touristique

Gestion des infrastructures : gestionnaires des voies navigables, ports, équipementiers, maintenance

Les principales activités

Le transport fluvial intègre deux activités distinctes : le transport de marchandises et le transport de passagers, principalement dans le cadre d'activités touristiques. Il utilise le réseau fluvial français qui se décompose en 3 gabarits selon les possibilités de navigation et également les lacs dans le cadre d'activités touristiques.

Le transport de fret est réalisé dans le cadre d'acheminements nationaux ou internationaux, pour du transport de vrac sec, liquide ou de conteneurs. Elle permet de massifier le transport de 14 à 250 camions 25 tonnes selon le gabarit de bateau.

Le transport de passagers propose deux principales activités. Les croisières proposent des séjours et intègrent donc des prestations d'hôtellerie et de restauration. Les « promenades » sont réalisées sur une durée plus courte et intègrent des services plus limités.

Le secteur est donc porté par des personnels navigants techniques et des gestionnaires de flotte de différentes natures. Il intègre également toutes les prestations qui vont organiser, supporter et compléter le transport via des personnels navigants ou sédentaires.

Les chiffres clés

475 entreprises

5 500 salariés en 2019

290 M€ de chiffres d'affaires pour l'activité marchandises,
410 M€ pour l'activité passagers en 2017

7,4 milliards de tonnes-kilomètres transportées en 2019,
2,4% des transports au global

11,3 millions de passagers transportés en 2019,
les deux tiers en provenance de l'étranger

(sources OPCO Mobilités, UTP)

Vecteurs clés d'activité : le tourisme et le dynamisme des filières industrielles clientes du fret

Le transport de passagers est directement lié à l'activité touristique, en particulier des touristes étrangers

La fréquentation touristique et le niveau de dépenses associées conditionnent la dynamique du secteur. C'est le cas en particulier des touristes non résidents qui représentent 84 % des passagers des paquebots fluviaux, 60 % des péniches hôtels et 56 % des bateaux promenade. L'attractivité globale de la France comme destination touristique et l'absence de restrictions de circulation sont donc des facteurs prépondérants pour développer l'activité du tourisme fluvial.

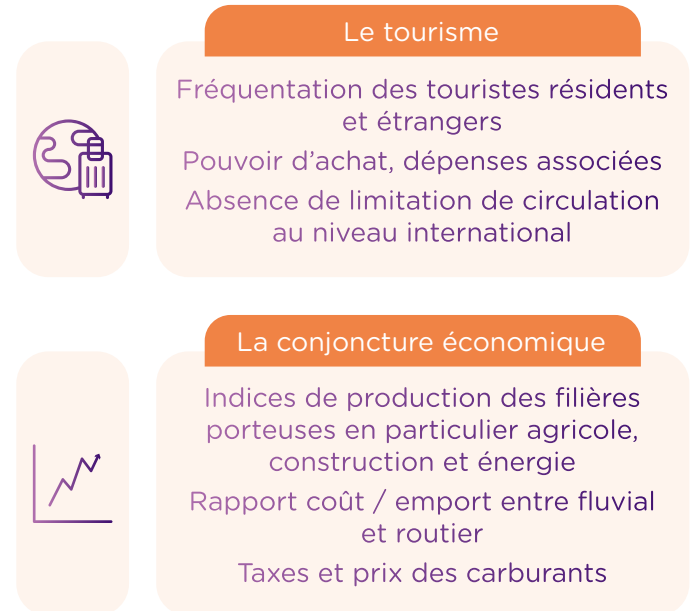
Le dynamisme des filières porteuses et la compétitivité par rapport au transport routier sont les éléments clés de la dynamique du transport de marchandises

En 2019, les produits agricoles et les matériaux de construction représentent plus de 60 % des volumes transportés par voie fluviale. Le niveau d'activité de ces deux filières est donc prépondérant.

L'activité grands travaux est également un vecteur privilégié de recours au transport fluvial comme les travaux du Grand Paris et également les travaux d'infrastructures fluviales Nord Europe / Escaut.

Le recours au transport fluvial est également conditionné par le rapport de compétitivité vis-à-vis des autres modes de transport. Le mode fluvial permet de transporter des volumes conséquents de marchandises, avec un impact CO2 réduit (consommation de 0,85 à 3L par tonne transportée sur 100 km) et des délais d'acheminement sécurisés. Pour une tonne transportée sur 350 km, son coût varie de 12 à 17€ selon le gabarit contre 22€ pour le ferroviaire et 21€ pour le routier. La flexibilité à adapter les trajets reste le point majeur de difficulté par rapport au routier.

L'évolution des taxes et des prix du carburant peut donc faire évoluer ce rapport de compétitivité qui demeure prépondérant dans le choix du mode de transport.



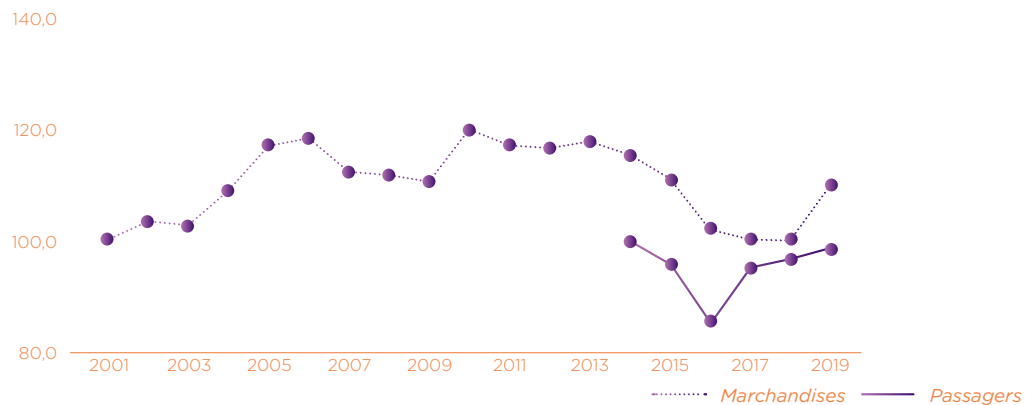


Tendance de l'activité : une croissance portée par l'activité passagers et un rebond du fret avant la crise

Évolution des tonnes-kilomètres transportées par voie fluviale en France (indice 100 en 2001) et du nombre de passagers transportés (indice 100 en 2014)

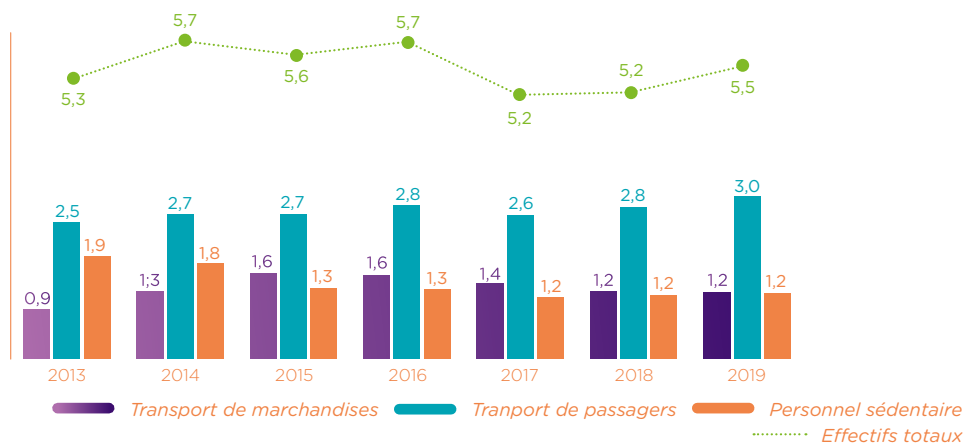
(indice 100 en 2014)

Source : VNF



Évolution des effectifs du transport fluvial (en milliers)

Source : Acoff et PSB, URSSAF et DARES IDCC 3, 1974, 2174



Avant la crise COVID-19, l'activité marchandises a connu un rebond en 2019 après une tendance baissière depuis 2010. L'activité passagers est en croissance depuis 2016, portée en particulier par une forte progression des paquebots fluviaux et dans une moindre mesure des péniches hôtels. En termes d'emploi, les effectifs de la branche sont relativement stables

depuis 2013. Une croissance des effectifs est cependant à noter en 2019, portée par la croissance des effectifs de transport de passagers. Il est à noter que la pyramide des âges est défavorable, en particulier sur les personnels navigants. Cela pourrait conduire à des tensions sur le métier de capitaine, en particulier dans le transport de fret.



Impacts COVID-19

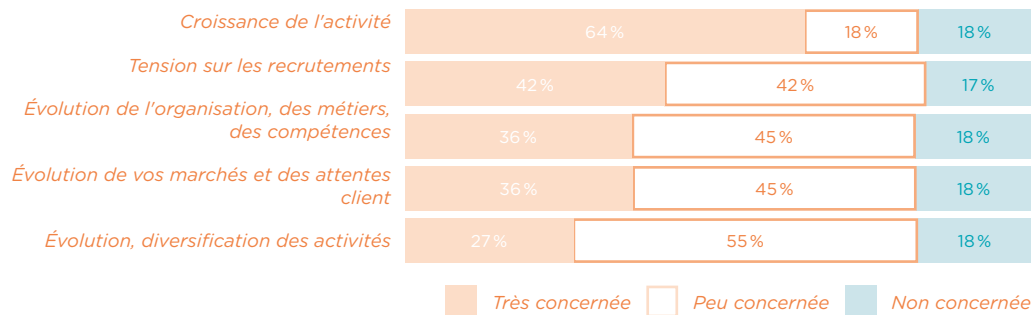
- Un **ralentissement voire une absence** d'activité liée aux mesures de confinement et aux restrictions de circulations nationales et internationales
- Une **baisse de 48% de la fréquentation** touristique sur les 9 premiers mois de 2020 par rapport à 2019 (selon l'INSEE)
- Un **ralentissement majeur de l'activité** économique (-32% en avril et -12% en novembre selon la Banque de France)
- Des **perspectives économiques défavorables** (une chute de PIB autour de 10% en France selon les estimations du Ministère de l'Économie et des Finances)
- Des **interrogations sur la reprise** des activités touristiques, en particulier au niveau international



Tendance de l'activité et de l'emploi : une croissance de l'activité et des tensions au recrutement

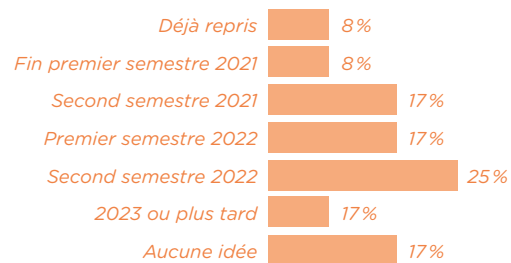
Les principales dynamiques des entreprises avant la crise sanitaire

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Délais de reprise des rythmes de recrutement antérieurs à la crise sanitaire selon les entreprises

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Un secteur en forte évolution particulièrement concerné par la croissance de son activité et des tensions au recrutement

Après plusieurs décennies de baisse de l'activité et de politiques publiques globalement défavorables, le secteur devrait bénéficier de dynamiques positives aussi bien pour le fret que pour le transport de personnes. Le Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) signé par l'état et les Voies Navigables de France (2021) prévoit notamment une croissance de 50% du trafic fluvial de marchandises d'ici à 2030. La croissance du transport fluvial de

personnes observée ces dernières années devrait reprendre après la crise sanitaire. Cette dynamique est notamment portée par le développement du tourisme et la redécouverte du patrimoine naturel par les touristes français. Le développement du secteur se traduit par d'importantes tensions au recrutement, celles-ci sont particulièrement marquées pour les personnels navigants qualifiés.

Un rythme de recrutements retrouvant sa dynamique au cours de 2022 pour près de la moitié des entreprises

La crise sanitaire a largement impacté les transports fluviaux de marchandises et de personnes.

Les matériaux de construction représentent une part importante des marchandises transportées par voies fluviales ; or de nombreux chantiers ont été suspendus pendant le premier semestre de l'année 2020 lors du premier confinement. L'impact est encore plus élevé pour les entreprises de transport fluvial

de personnes qui dépendent du tourisme, et notamment des touristes étrangers.

Ainsi, près de la moitié des entreprises interrogées envisagent de reprendre un rythme normal de recrutements en 2022. Les entreprises semblent aussi souffrir de manque de visibilité, 17% déclarant ne pas savoir quand elles reprendront les recrutements.



Facteurs d'évolution : l'évolution des réseaux et la transition écologique comme opportunités

Le réseau français permet d'envisager des opportunités de développement du secteur. Les exigences de la transition écologiques doivent favoriser le secteur à la fois pour le transport de marchandises et pour un tourisme répondant a priori mieux aux nouvelles attentes. Il reste à résoudre les problématiques d'organisation opérationnelle pour l'activité marchandises et retrouver une activité touristique soutenue après le coup d'arrêt lié à la crise du COVID-19. La visibilité du secteur sur le marché de l'emploi et l'attractivité des métiers est un enjeu clé pour concrétiser les opportunités de développement



Les politiques publiques

- L'évolution du **réseau et des connexions** au niveau européen est un axe fort de développement du transport de marchandises. Le projet Seine-Escaut doit en particulier offrir des opportunités de développement
- Des **initiatives de soutien** peuvent également inciter les entreprises à recourir au transport fluvial (plan d'aide au report modal PARM)
- La **transition écologique** pourra en outre faire l'objet de mesures favorables à la fois sur le fret et le tourisme fluvial
- Enfin, les politiques publiques peuvent également conditionner le **niveau d'attractivité touristique**



Attractivité de l'emploi et visibilité

- L'**étendue des nouveaux projets** ainsi que le **besoin en renouvellement des effectifs** font de la **visibilité du secteur auprès du grand public** un grand enjeu
- Des **tensions de recrutement** sont observées sur les métiers techniques, en particulier auprès des publics jeunes
- Des reportages, les quelques salons existants ou des carrefours des métiers ont pu avoir un impact significatif sur les demandes de formation. Cette visibilité représente ainsi un **levier important**.



Les réglementations

- Des réglementations, **en particulier européennes**, sont en cours de mise en œuvre et impactent le secteur
- Un projet sur les EMR (engins mobiles non routiers) vise le « **verdissement** » des flottes en adoptant des normes de réductions des émissions de CO2. Le secteur est cependant confronté à une offre limitée, voire inexistante sur ces nouvelles motorisations
- Des réglementations imposent également un élargissement des **qualifications requises** pour les personnels navigants dans le transport de passagers.

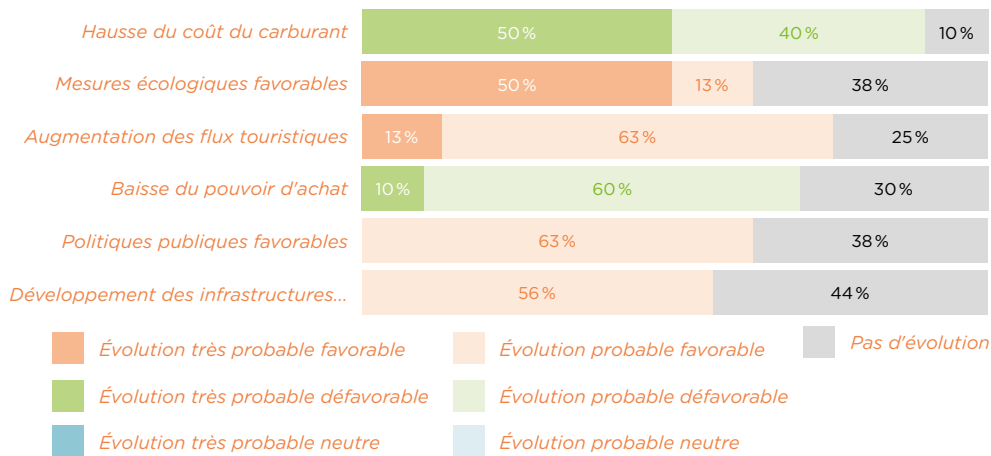




Les vecteurs d'évolutions à anticiper

Les principales dynamiques des entreprises avant la crise sanitaire

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Des clients à la recherche d'une offre flexible et plus facilement accessible

Plus de 80% des répondants considèrent qu'ils **doivent diversifier leurs offres pour mieux répondre aux demandes des clients**. Afin de couvrir des territoires éloignés des ports fluviaux et d'offrir des services de transports personnalisés et flexibles, les entreprises devront développer des transports bout-en-bout associés à des solutions multimodales.

L'offre de transport fluvial de personnes se diversifie aussi en

proposant des voyages à la carte depuis des ports de plus en plus nombreux. Pour plus de 80% des répondants, **les technologies numériques transforment la relation client**. La digitalisation des échanges permet d'accompagner la diversification et la flexibilisation de l'offre en proposant l'ensemble des options disponibles et des services de tracking GPS des marchandises.

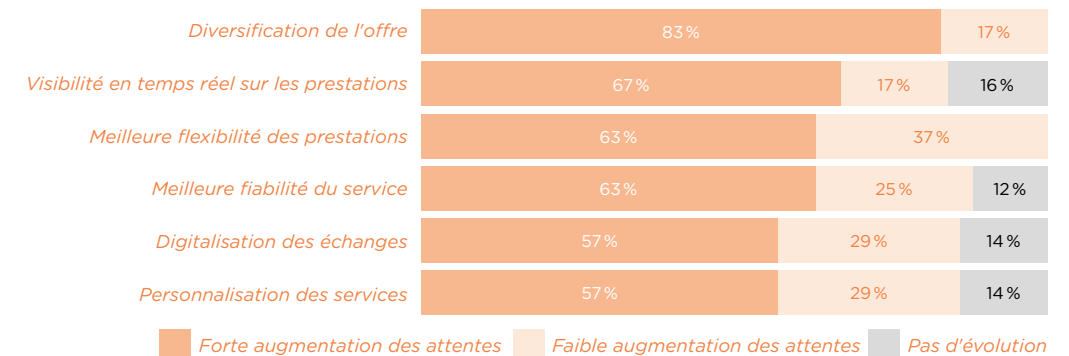
Les évolutions du secteur guidées par la transition environnementale et le développement du tourisme

90% des entreprises considèrent la hausse du coût du carburant comme une évolution probable ou très probable. Une hausse structurelle entraînerait une augmentation de leurs coûts d'exploitation. Toutefois cela pourrait également favoriser la compétitivité du secteur vis-à-vis des transports routiers dont l'efficacité carburant est moindre. **L'attractivité des transports fluviaux pourrait être renforcée par l'action publique** au travers de mesures écologiques limitant le transport de

fret routier. Les entreprises semblent cependant plus partagées sur la probabilité d'investissements publics dans les infrastructures fluviales. **L'augmentation des flux touristiques, probables pour 76% des entreprises, constituera une dynamique favorable pour le secteur du transport de personnes.** La crise économique entraînée par le COVID-19 pourrait cependant entraîner une baisse du pouvoir d'achat des touristes.

Les attentes clients anticipées par les transporteurs

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Transports fluviaux

à horizon 2025-2030



L'évolution de l'activité et de l'emploi du transport de marchandises à horizon 2025-2030

Une tendance à la baisse qui pourrait être bouleversée par des politiques environnementales

La part modale des transports fluviaux de marchandises est caractérisée par une forte tendance à la baisse. Au cours des dix dernières années, la part des marchandises transportées par le secteur reculait de 2% chaque année en moyenne. Si cette tendance se poursuivait jusqu'en 2030, l'activité du secteur devrait décroître, quel que soit le scénario de conjoncture économique. Dans le cas du scénario moyen, l'activité pourrait baisser de

9% d'ici à 2030 pour atteindre 6 milliards de tonnes-km transportées. Seul un scénario de politiques publiques en faveur d'une transition environnementale encourageant un report modal des transports routiers vers les transports fluviaux pourrait inverser la tendance. Selon l'objectif fixé par le gouvernement, le volume de marchandises transporté par voies fluviales devrait augmenter de moitié d'ici à 2030.

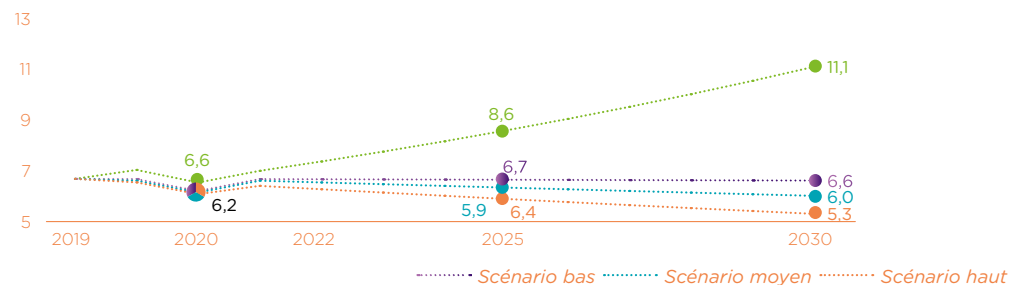
De nombreux recrutements à prévoir en cas de politiques publiques favorables

Une baisse tendancielle de l'activité se traduirait par une décroissance continue des effectifs du transport fluvial de marchandises pour les trois scénarios de conjoncture économique. Entre 2020 et 2030, une conjoncture défavorable pourrait se traduire par une baisse de 22% des effectifs du secteur,

cette baisse serait limitée à 13% dans le cas d'une conjoncture favorable.

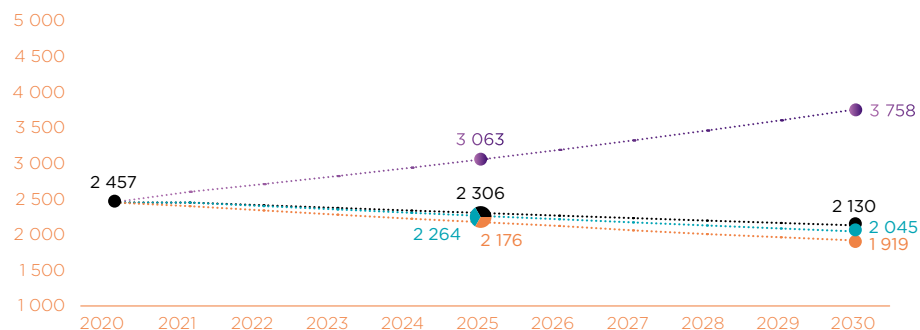
À l'inverse, le report modal envisagé par le gouvernement devrait entraîner une forte croissance des effectifs (plus de 50% entre 2020 et 2030).

Scénarios d'évolution de l'activité (Milliards de voyageurs-km transportés)



Evolution des effectifs du secteur

Source : Source DADS et Acoiss, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Transports fluviaux

à horizon 2025-2030

Les impacts sur l'emploi et les métiers du transport de marchandises

De faibles besoins en recrutement pour les scénarios tendanciels

Après la crise sanitaire, les recrutements devraient rester très limités pour les scénarios de baisse tendancielle de l'activité. **Dans le cadre d'une activité globale de transport des marchandises à la baisse, les recrutements annuels (moins de 50 salariés) n'assurent qu'un remplacement partiel des départs en retraite.** Cette dynamique se traduit, au long terme, par une

baisse significative des effectifs totaux.

Dans le scénario de transition écologique, l'activité augmente fortement après la crise sanitaire. **Pour assurer le transport d'un volume croissant de marchandises, le rythme des recrutements devrait augmenter rapidement pour atteindre environ 200 recrutements par an jusqu'en 2030.**

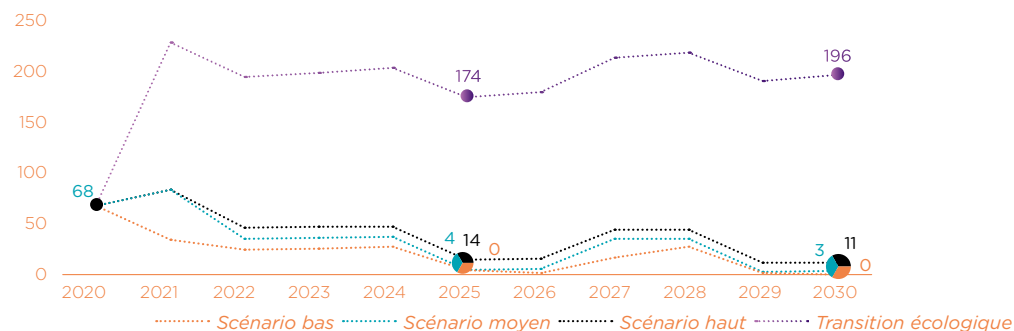
Les métiers de la navigation et de la relation commerciale en transformation

L'arrivée sur le marché de nouvelles motorisations (électriques, hydrogènes) ainsi que le développement de nouveaux outils numériques de navigations entraîneront de rapides évolutions des métiers de la navigation tels que les capitaines.

Les métiers de l'exploitation et les métiers commerciaux doivent aussi évoluer avec la croissance de leurs activités et la digitalisation de la relation avec des clients de plus en plus divers.

Besoins en recrutement du secteur

Source : Source DADS et AcoSS, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Dynamique des familles de métiers du secteur

Source : Sondage et traitement KYU, 2021

Métiers les plus en mutation

- Capitaines, Timoniers
- Exploitation, Armement
- Commercial, relation clients
- Juridique, douanes
- Informatique, SI

Transports fluviaux

à horizon 2025-2030

L'évolution de l'emploi à horizon 2025-2030

Un secteur qui devrait retrouver une dynamique de croissance

Le transport fluvial de personnes est un secteur dynamique dont l'effectif a connu une forte croissance sur les 10 dernières années : +4% en moyenne par an. **Un scénario tendanciel (scénario moyen) entraînerait donc une augmentation de l'effectif de 32% entre 2019 et 2030 pour atteindre près de 4 000 salariés.**

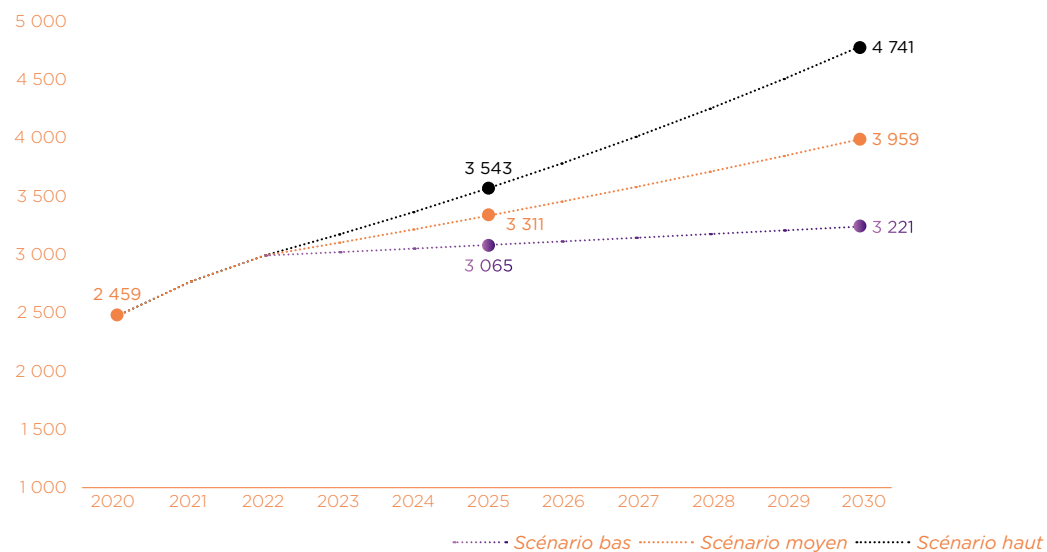
Les entreprises interrogées envisagent une dynamique plus

modérée pour leurs effectifs avec une croissance de +7% entre 2019 et 2030, soit environ 1% de croissance annuelle. **Avec ce scénario (bas), le secteur devrait compter plus de 3 200 salariés en 2030.**

Enfin, un scénario élevé, avec 6% de croissance annuelle des effectifs entraînerait une augmentation de 58% des salariés entre 2019 et 2030 pour atteindre un effectif total de plus de 4 700 personnes.

Évolution des effectifs du secteur

Source : Source DADS et AcoSS, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Transports fluviaux

à horizon 2025-2030



Les impacts sur l'emploi et les métiers du transport de passagers

Des recrutements potentiellement dynamiques en 2022

Le secteur a été largement touché par la crise sanitaire et ses impacts sur les activités touristiques. Ainsi, en 2020, selon les entreprises interrogées, **leur effectif pourrait reculer de 18 % pour ne retrouver son niveau qu'en 2022**. Cette baisse pourrait se traduire par le **non-remplacement des départs en retraite en 2020, mais aussi par une baisse nette de l'emploi**.

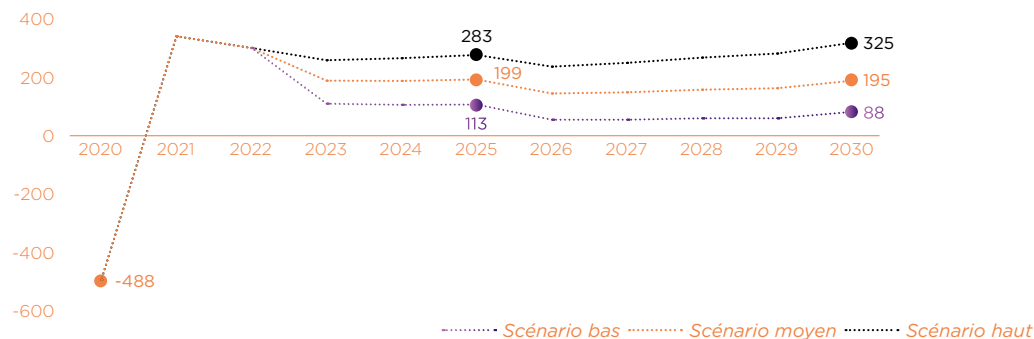
La reprise graduelle de l'activité en 2021 et 2022 s'accompagne d'une

forte dynamique de recrutements pour retrouver, en 2022, un niveau d'effectifs similaire à 2019. Dans le cas d'une préservation des emplois grâce au dispositif de chômage partiel, les besoins en recrutement pourraient être toutefois plus limités.

À partir de 2023, le **rythme de recrutements annuel devrait se normaliser** (100 par an pour le scénario bas, 170 pour le scénario tendanciel et 250 pour le scénario le plus optimiste).

Besoins en recrutement du secteur

Source : Source DADS et Acoiss, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Dynamique des familles de métiers du secteur

Source : Sondage et traitement KYU, 2021

	Dynamique des effectifs	Métier en mutation
Capitaines, Timoniers	↗	✓
Matelots	↗	✓
Accueil, Billeterie (sédentaire)	↗	✓
Animation, Guides (naviguants)	↗	✓
Planification, Armement	↗	✓
Maintenance	↗	✓
Cuisine	↗	✓
Salles (service, bar, etc.)	↗	✓

Des métiers s'adaptant à la croissance des flux touristiques et des évolutions technologiques

Les métiers de la navigation et de l'accueil seront concernés par une croissance de leurs effectifs ainsi qu'une évolution de leurs activités. En effet, le développement des activités de tourisme fluvial devrait créer de nombreux besoins en personnels qualifiés à la fois en navigation et en accueil des touristes. Ces profils hybrides, encore rares, constituent déjà un enjeu de formation et de recrutements pour les entreprises du secteur.

De la même façon, les métiers de service et d'hôtellerie (cuisine,

salles) devraient connaître un accroissement de leurs effectifs afin de répondre à la croissance du tourisme et au renforcement des attentes des clients.

Les évolutions technologiques (motorisations, électronique embarquée, plateformes de réservations en ligne, etc.) devraient générer des besoins en compétences pour les métiers de la maintenance (maintenance prédictive, électronique...) et de la planification (gestion des données...).

Transports fluviaux

à horizon 2025-2030

Les principaux défis RH

Les difficultés de recrutement au centre des préoccupations RH

Le turnover et les problèmes de recrutements constituent un défi majeur pour les entreprises. **La plupart des difficultés concernent les métiers navigants, tels que les matelots et les capitaines, qui nécessitent des certifications et des compétences spécifiques et rares : pilotage, sécurité, etc.** Le rapide développement du tourisme fluvial n'a fait qu'accentuer les tensions aux recrutements avec une concurrence accrue entre les entreprises du transport de passagers et du transport de marchandises.

Cependant, ces reconversions vers le secteur du tourisme fluvial ne sont pas toujours **évidentes, certains collaborateurs manquant de savoir-être et de compétences nécessaires à l'accueil du public.**

Les entreprises interrogées notent aussi **des difficultés liées aux évolutions réglementaires et notamment environnementales** qui se heurtent souvent à une absence de compétences dans ces domaines : pilotage et maintenance de nouvelles motorisations, bonnes pratiques, etc.

Moderniser l'image du secteur et son système de formation

Après des années de décroissance et de sous-investissement, le renouveau du transport fluvial (de fret et de personnes) est confronté à un système de formation qui ne répond plus nécessairement aux besoins quantitatifs et qualitatifs du secteur.

Ainsi des **partenariats entre les entreprises, les écoles et les professionnels de l'emploi** pourraient permettre d'adapter les contenus

aux problématiques du secteur (tourisme, environnement, etc.) et d'augmenter le nombre d'étudiants afin de résoudre les tensions au recrutement.

Des actions de promotions pourraient aussi être mises en place afin de moderniser l'image du secteur, d'accroître son attractivité et recruter de nouveaux profils.

Les principaux défis RH anticipés par les entreprises à horizon 2025/2030

Source : *Sondage et traitement KYU Associés, 2021*

- 1 Le turnover
- 2 Le travail du savoir-être des collaborateurs
- 3 Le développement du bien-être au travail, la limitation des arrêts de maladies
- 4 La transformation de l'organisation et des métiers
- 5 L'adaptation aux évolutions réglementaires

Les dispositifs et les actions pouvant être mis en place pour soutenir les entreprises face aux enjeux RH

Source : *Sondage et traitement KYU Associés, 2021*

- 1 Promotion des métiers auprès du grand public
- 2 Appui pour la mise en place de partenariats écoles-entreprises
- 3 Appui pour la mise en place de partenariats avec les professionnels de l'emploi et de la formation
- 4 Promotion des métiers auprès des professionnels de l'emploi et de la formation
- 5 Adaptation de l'offre de formation continue

Méthodologie de l'étude

- La synthèse présentée correspond aux données de la branche du personnel des entreprises de transport de passagers en navigation intérieure - IDCC 3229.

La méthodologie d'étude comportait 3 étapes:

1. Analyse documentaire et entretiens qualitatifs auprès de représentants et experts du secteur
2. Etude quantitative à l'aide d'une enquête en ligne (1 530 répondants et plus de 400 000 salariés représentés sur le champ de la mobilité) et ateliers prospectifs
3. Modélisation de scénarios prospectifs



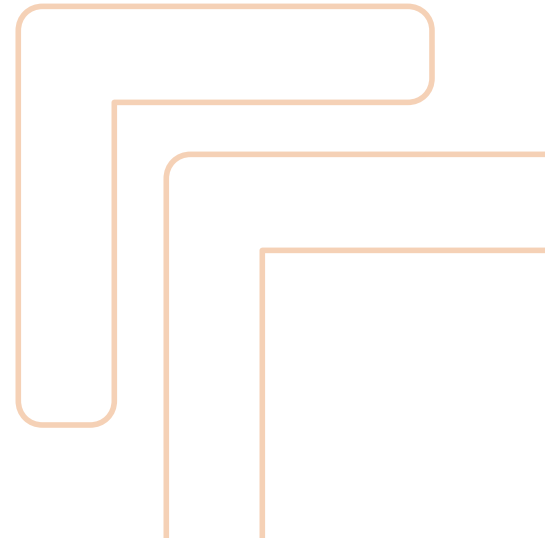
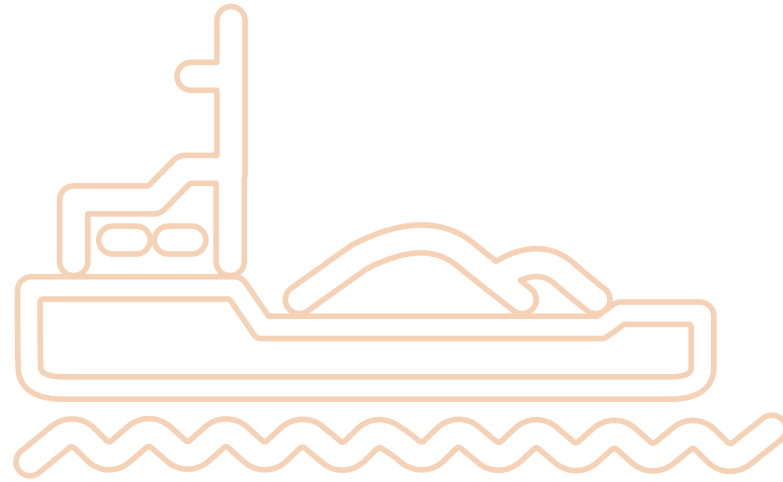


OPCO Mobilités est l'opérateur de compétences des métiers de la mobilité, mandaté par les partenaires sociaux de 18 branches et la RATP pour mettre en œuvre et décliner leurs politiques de formation et de GPEC.

Agences de voyages et guides accompagnateurs
Distributeurs conseils hors domicile
Entreprises de transport en navigation intérieure
Entreprises de transport et services maritime navigant officiers
Groupement des armateurs de services de passages d'eau personnel navigant
Manutention ferroviaire et travaux connexes
Marine marchande personnel navigant d'exécution
Personnel sédentaire des entreprises de navigation
Passages d'eau officiers
Passages d'eau personnel navigant exécution
Ports de plaisance
Ports et manutention
Remorquage maritime navigant exécution
Remorquage maritime officiers
Services de l'automobile
Transport ferroviaire
Transports publics urbains de voyageurs
Transports routiers et activités auxiliaires du transport
Ainsi que la Régie autonome des transports parisiens (RATP).







« Cette action est réalisée dans le cadre de la démarche portant Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences [EDEC]. Elle bénéficie d'un cofinancement et de l'expertise du ministère en charge de l'Emploi [DGEFP] au titre du Plan d'Investissement dans les Compétences [PIC]. »

