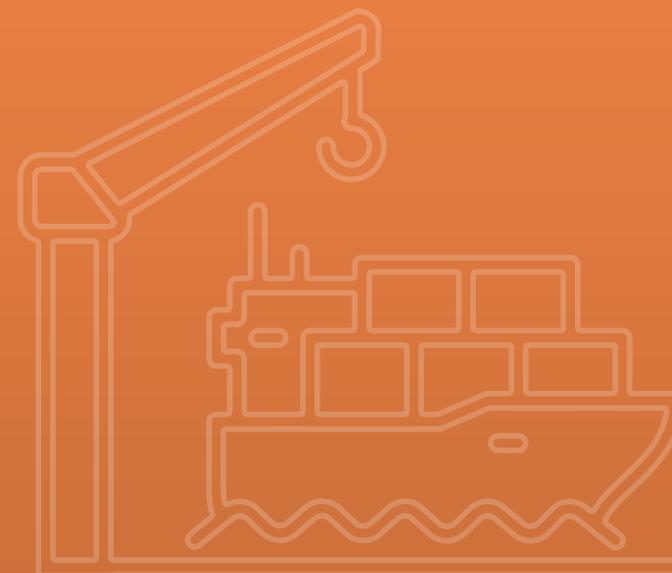


**PORTS**

**ET MANUTENTION**

**À L'HORIZON 2030**



**ÉTUDE PROSPECTIVE**

**DES EMPLOIS, DES COMPÉTENCES**

**ET DES QUALIFICATIONS**



**MINISTÈRE  
DU TRAVAIL,  
DE L'EMPLOI  
ET DE L'INSERTION**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Compétences en mouvement

# INTRODUCTION

**Les entreprises des ports et manutention 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 2030. Cette étude vise à :**

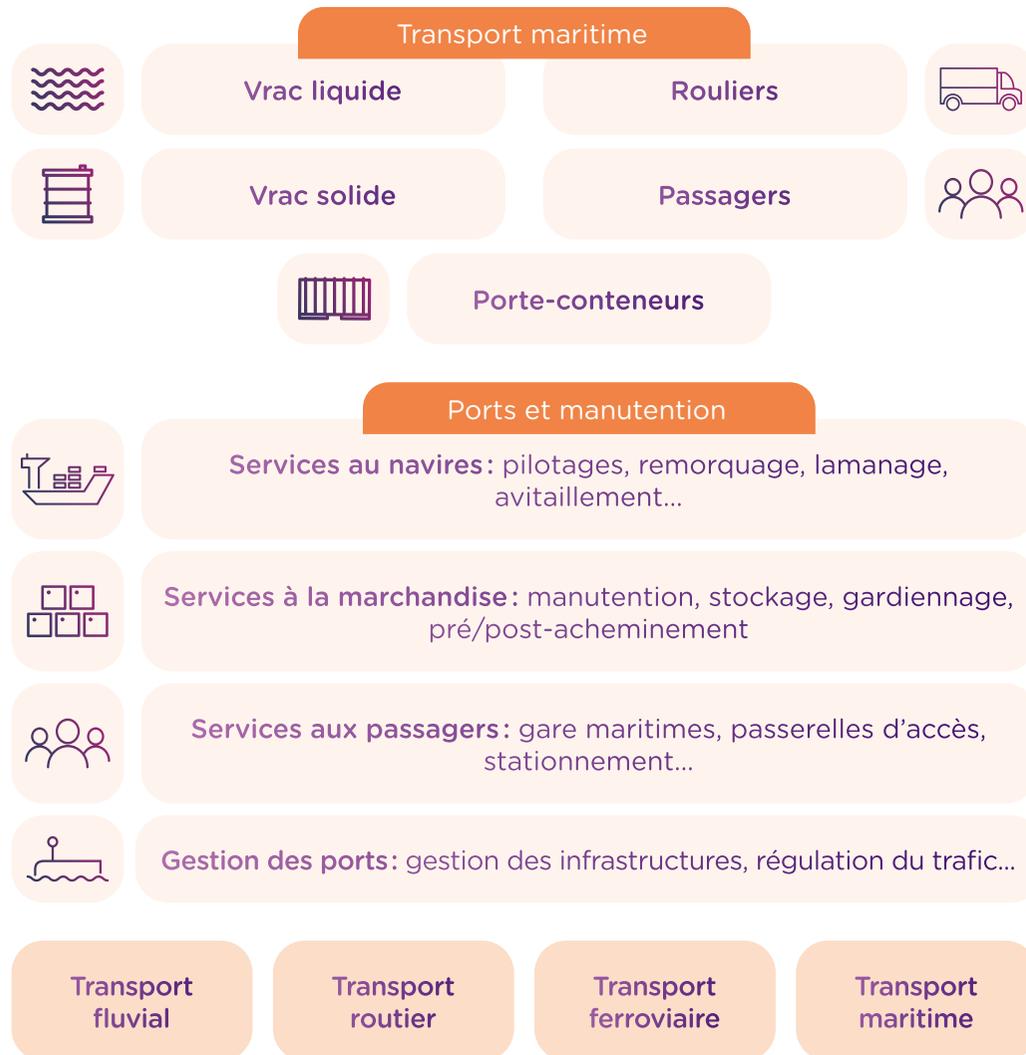
- Anticiper les évolutions des emplois, des métiers et des besoins en compétences des métiers de la mobilité à 10 ans pour assurer la pertinence des certifications et des formations proposées aux entreprises
- Faire émerger des enjeux transversaux à l'ensemble des branches professionnelles du champ de 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 unifiée ports et manutention.**





## Présentation : Un secteur regroupant transport de fret, transport de passagers et divers services maritimes



### Les principales activités

L'activité du secteur regroupe les différents services aux navires de transport (pilotage, lamanage...), aux marchandises (stockage, manutention...) et aux passagers en transit (gare, stationnement...) et la gestion de l'infrastructure portuaire. Alors que **66 ports de commerce** sont recensés en France, l'activité se concentre autour des **5 grands ports maritimes métropolitains** (Dunkerque, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille), du **grand port fluvio-maritime de l'axe Seine** (HAROPA PORT réunissant les ports du Havre, de Rouen et de Paris) et du port de Calais. Ces pôles représentaient 91% du trafic métropolitain en 2017 (\*). Par ailleurs, les 4 grands ports maritimes d'outre-mer représentent 3,5% du tonnage traité dans l'ensemble des ports maritimes français.

Le secteur est caractérisé par une **prépondérance de l'importation** par rapport à l'exportation - 70% des tonnes en transit dans les ports (\*). Si les hydrocarbures représentent la **majorité du fret** transitant par les ports métropolitains (32,7% du tonnage de fret), la **situation est très hétérogène** d'un port à l'autre. Ainsi si la majorité de l'activité des ports de Nantes Saint-Nazaire et de Marseille repose sur les hydrocarbures, le port de Calais est tourné vers les passagers et le port de Dunkerque vers les rouliers et les vracs industriels. **Dans les territoires d'outre-mer**, les **conteneurs** représentent 54% du tonnage traité dans les ports.

\* Source : Commissariat général au développement durable, 2018

### Les chiffres clés

**136** entreprises en 2018

**16 976** salariés en 2019

Les vracs liquides représentent **47,8%** du trafic en entrée en 2017, contre seulement **20,3%** en sortie

(Sources : OPCO Mobilités, Commissariat général au développement durable, L'activité des ports maritimes français repart en 2017)

## Vecteurs clés d'activité : un secteur influencé par une multitude de vecteurs à la fois directs et indirects

### Une activité déterminée par le niveau d'activité du pays, la consommation intérieure et la situation commerciale internationale

Alors que le secteur portuaire français repose en grande partie sur l'importation, le **niveau de consommation de la population** et le niveau d'activité sont deux vecteurs majeurs de l'activité. Bien que le rôle des exportations soit moindre (30% du fret portuaire), celles-ci sont déterminées par le **niveau de production industrielle et agricole** et par **l'engagement des entreprises françaises dans l'exportation**.

La gestion des hydrocarbures représentant une part importante de l'activité de certains ports (Nantes Saint-Nazaire, Marseille, Le Havre...), la **consommation énergétique**

ainsi que le **mix énergétique** sont également des facteurs d'activité importants. La baisse progressive de la consommation française de produits pétroliers (-13% entre 2008 et 2018, source Insee, 2020) pourrait ainsi pénaliser l'activité des ports ou les pousser à se tourner vers d'autres types de fret et d'activités (avec une diversification au-delà du passage de marchandises).

**L'ouverture commerciale internationale** est aussi un vecteur d'activité par le biais de l'élévation des barrières commerciales (Brexit...) ou de leur réduction (CETA...).

### Un niveau d'intégration dans les chaînes logistiques déterminant le recours au transport maritime et aux ports

L'activité portuaire repose également sur leur niveau d'intégration dans les chaînes logistiques nationales et internationales. De ce fait **l'attractivité des zones portuaires** (fiscalité, droits de douane, qualité d'infrastructures...), leur **capacité à proposer des solutions logistiques**

**efficaces, leur degré d'ouverture sur les hinterlands** ainsi que leur offre foncière (permettant l'implantation d'activités industrielles et économiques) sont des éléments déterminant en partie le recours aux services portuaires.

### Une ambition politique pour développer le rôle des ports

Une **nouvelle stratégie nationale portuaire** a été adoptée en janvier 2021. Celle-ci comporte notamment la **fusion des ports de l'axe Seine** pour former HAROPA PORT (réunissant les ports du Havre, de Rouen et de Paris) et une **relance de la filière maritime et portuaire**.

Elle avance également comme **objectifs** de porter à 80% la part du fret conteneurisé manutentionné en 2050, et d'**accroître de 30% la part des modes de transport massifiés fluviaux et ferroviaires** dans les acheminements portuaires.

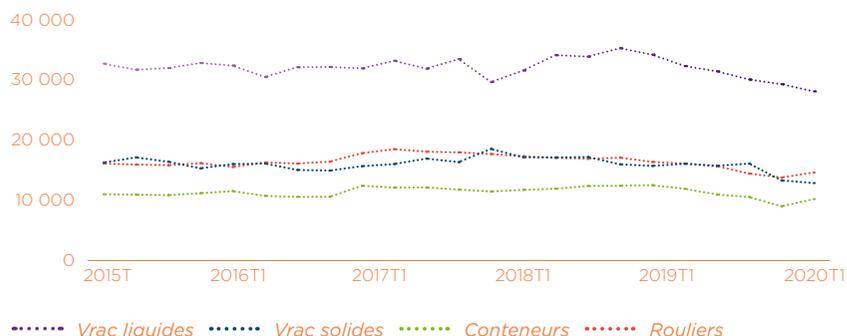




## Tendance de l'activité et de l'emploi : une croissance marquée par le dynamisme du traitement des conteneurs

### Évolution des volumes de fret traités dans les ports français (en milliers de tonnes)

Source: SDES

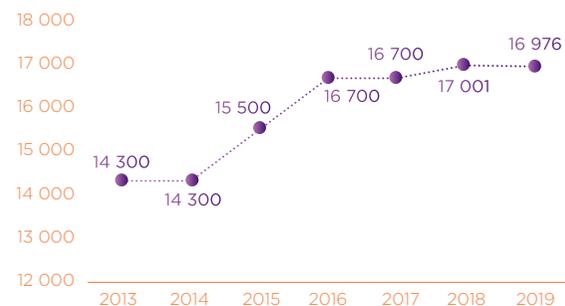


L'activité des ports français a de manière générale augmenté entre 2015 et 2019 (+2% de volume de fret traité). Cette dynamique est majoritairement portée par le transport de vrac liquide (malgré une diminution de son activité en 2020) et par le transport de conteneurs (+9% entre 2015 et 2019). À l'inverse, le traitement de fret

solide a reculé de 3%. Ce dynamisme de l'activité a contribué à l'augmentation des effectifs salariés de la branche. Ces derniers ont ainsi augmenté de près de 2% entre 2015 et 2019. Toutefois après une forte période de croissance entre 2013 et 2016, les effectifs salariés de la branche ont progressivement stagné.

### Évolution des effectifs salariés de la branche Ports et Manutention

Source ACOSS et PSB, URSSAF et Dares, IDCC 3017



### Impacts COVID-19

- Le chiffre d'affaires du secteur a connu une baisse de 17,7% entre février et mai 2020 avant de remonter en août.
- Les contraintes sanitaires ont également pu affecter la productivité et donc le résultat du secteur.
- Le tonnage lié à la pêche du port Boulogne-Calais a reculé de 11,7% et le tonnage des activités de commerce et de marchandises a baissé de 7,5% entre 2019 et 2020.
- Le chiffre d'affaires du port de Marseille-Fos est en recul de 14% sur l'année 2020 par rapport à 2019.
- La suspension totale de l'activité des compagnies de croisières maritimes dans la 1<sup>ère</sup> moitié de 2020 puis l'instauration de jauges de remplissage ont également entraîné un fort recul du trafic de passagers et une baisse du CA des entreprises du secteur.

## Tendance de l'activité et de l'emploi : une diversification des activités liées à la transition écologique

### Avant la crise sanitaire, un secteur marqué par une activité croissante et de nombreuses évolutions

Les entreprises mettent en avant la croissance de leur activité (notamment portée par le développement des conteneurs, +9% de 2015 à 2019, source : SDES).

En parallèle les entreprises intègrent **davantage d'activités liées** à la gestion **logistique du fret** (développement d'une offre de transport pour lier les ports à l'hinterland, interconnexion des modes de transport), à **l'aménagement de l'espace portuaire** (construction, maintenance

et aménagement des quais et des équipements portuaires), au **développement de l'activité industrielle** (approvisionnement des entreprises locales...) et à la **transition écologique** (alimentation électrique à quai, avitaillement en GNL, énergies renouvelables...).

Par ailleurs les **attentes clients évoluent également** et sont davantage en demande d'un service logistique bout en bout, d'une plus grande flexibilité et d'un meilleur suivi des prestations.

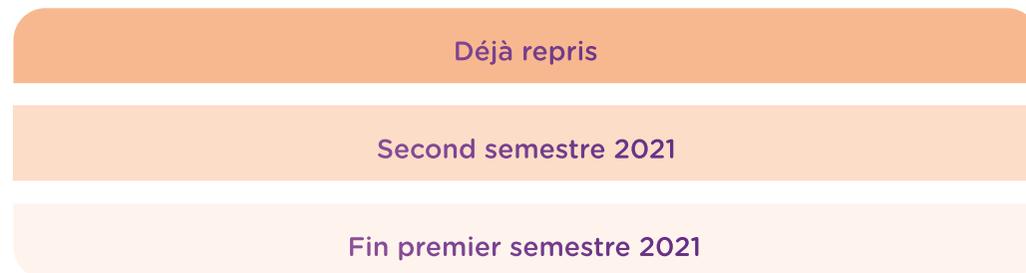
Les principales dynamiques des entreprises avant la crise sanitaire selon les entreprises du secteur

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



### Des recrutements qui devraient retrouver leur rythme d'avant crise dès 2021

Compte tenu de la reprise rapide du commerce maritime de fret, **l'activité du secteur** des ports et de la manutention n'a été **réduite que temporairement**.

De ce fait, les entreprises de la branche interrogées mettent en avant **une reprise rapide du rythme**

**de recrutements antérieurs à la crise**. Ainsi une majorité des entreprises avance avoir déjà retrouvé un rythme de recrutement similaire alors que le reste des entreprises interrogées (ensemble du champ de la mobilité) anticipent une reprise de ce rythme à partir de 2021.

### Facteurs d'évolution : une évolution importante du secteur stimulée par la transition écologique

Les complexes portuaires et de manutention, du fait de leur place stratégique dans les territoires et dans les chaînes logistiques des entreprises, sont au cœur de différentes problématiques liées à la transition écologique. Les ports seront ainsi davantage acteurs dans le développement de l'éolien offshore, dans la transition énergétique du transport et dans le développement d'une économie plus circulaire.



#### Le développement de l'éolien offshore

- Les pouvoirs publics ont affiché **l'objectif d'atteindre une capacité de 5GW installée d'éolien en mer en 2028**. Cela se traduit par le développement de plusieurs projets de parcs offshore au large des côtes françaises (zones à Saint-Brieuc, à Saint-Nazaire ou encore à Fécamp, et projets à Fos-sur-Mer ou encore au Croisic).
- Dans le cadre du développement de ces équipements, **les ports sont des acteurs majeurs**. Plusieurs accueillent ainsi des **usines de fabrication** (Saint-Nazaire, Cherbourg, le Havre...) alors que d'autres sont positionnés sur la **maintenance** (La Turballe, Dieppe, Fécamp...). À l'avenir les ports pourraient être des lieux d'assemblage et de stockage des éoliennes.



#### De nouvelles infrastructures

- Afin de réduire la consommation en fioul des navires, **les quais s'électrifient** pour permettre l'alimentation des navires à quais.
- Alors que les carburants des navires évoluent vers du GNL et à plus long terme éventuellement vers de l'hydrogène, les ports devront permettre aux navires de se ravitailler. Ils devront ainsi **intégrer des équipements de stockage et de distribution de ces carburants moins polluants**.
- Par ailleurs, dans un contexte de développement de la multimodalité favorisant le transport fluvial et ferroviaire, **les ports pourront accueillir davantage de plate-formes multimodales** permettant le transfert des marchandises d'un mode de transport à l'autre.



#### Du conseil aux entreprises

- Les ports sont des lieux importants de **l'activité industrielle** et des acteurs majeurs dans l'aménagement de ce tissu.
- Plusieurs ports offrent **des outils et des conseils aux entreprises industrielles pour réduire leur impact environnemental** et leur coût dans le cadre d'une économie plus circulaire.
- À travers des travaux de **cartographie de toile industrielle ou de toile énergétique** (comme dans le port de Dunkerque), les ports peuvent conseiller les entreprises sur les relations potentielles (en termes de sous-traitants ou de sources d'énergie).

# Ports et manutention

## à horizon 2025-2030



### Les vecteurs d'évolution à anticiper

Les évolutions anticipées par les entreprises pour les 5 prochaines années

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021

Favorables	Défavorables
Croissance de la production et des échanges mondiaux	Intensification de la concurrence internationale
Augmentation des investissements publics dans les infrastructures portuaires	Hausse des taxes et du prix des carburants
Augmentation des besoins en hydrocarbures	Baisse des besoins en hydrocarbures
Mesures écologiques favorables	Mesures écologiques contraignantes
Politiques logistiques des entreprises favorables	

### Des attentes clients renforcées autour du digital et des coûts

Les entreprises interrogées anticipent une **demande croissante des attentes clients en digitalisation des échanges**. Celles-ci doivent notamment permettre une plus grande flexibilité des prestations (intermodalité des modes de transport, service bout-en-bout du transport...) ainsi qu'une plus grande

traçabilité des prestations (suivi en temps réel des marchandises...). Outre, cet aspect, dans un contexte de concurrence internationale des services des ports et manutention, une **pression sur les prix des prestations pourrait s'exercer** avec une attente renforcée des clients sur la réduction de ces prix.

### Derrière la croissance des échanges mondiaux, des acteurs partagés sur les évolutions favorables et défavorables possibles

Les entreprises interrogées mettent en avant la **croissance de la production et des échanges mondiaux qui devrait être favorable à l'activité** du secteur pour les 5 prochaines années. En parallèle les entreprises pourraient intégrer davantage les ports dans leurs logistiques. Malgré cette croissance des besoins en services portuaires et des investissements publics, ces évolutions pourraient être **limitées par l'intensification de**

**la concurrence internationale et la hausse des taxes**. Celles-ci pourraient faire perdre des parts de marché des ports français par rapport aux ports étrangers. Les entreprises se montrent plus **partagées concernant les dynamiques de certaines évolutions**. Ainsi, les besoins en hydrocarbure demeurent difficilement évaluables, alors que les mesures écologiques sont à la fois perçues comme étant favorables et défavorables pour l'activité.

### Les attentes clients anticipées par les entreprises

Source : Sondage et traitement KYU Associés, 2021

Digitalisation des échanges
Réduction des coûts
Meilleure flexibilité des prestations
Traçabilité des prestations



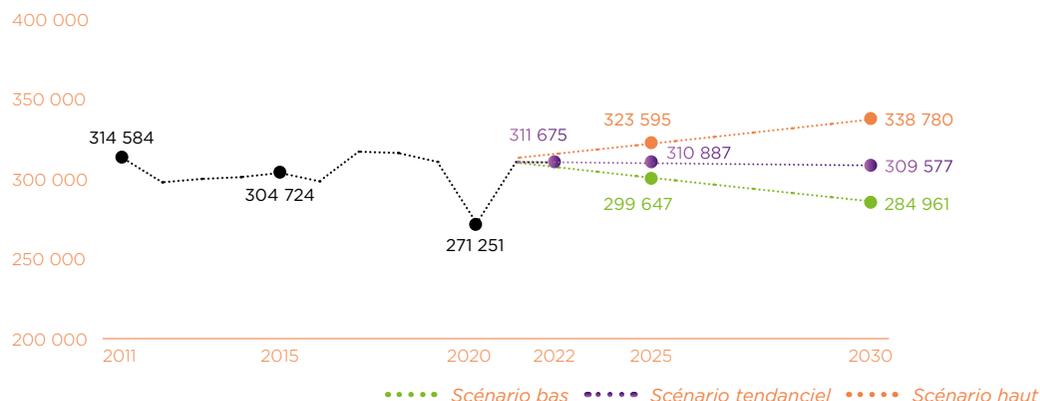
### L'évolution de l'activité à horizon 2025-2030 et les impacts métiers

#### Une tendance à la baisse de l'activité pouvant s'inverser en cas de diversification des activités et d'augmentation des flux transitant par les ports

Dans le cadre d'une **évolution tendancielle de l'activité** des ports le volume de tonnes transitant par les ports français **pourrait diminuer** de 1% entre 2021 et 2030 à un rythme de à 0,08% par an. Cette baisse de l'activité pourrait être plus importante dans le cadre d'une plus grande concurrence des autres ports européens ou à la suite d'une diminution des échanges

internationaux. Toutefois, dans le **cadre d'un scénario plus optimiste** d'augmentation des échanges internationaux et d'intégration croissante des ports français dans les chaînes logistiques des entreprises, **l'activité pourrait augmenter de près de 9%** entre 2021 et 2030 sur la base d'un rythme annuel similaire à celui enregistré en 2015 (+0,9%).

#### Scénarios d'évolution de l'activité (Milliers de tonnes transitant par les ports français)



#### Dynamique des familles de métiers du secteur

Source : Sondage et traitement KYU, 2021



#### Des métiers en évolution pour s'adapter à la transition écologique

Outres les besoins liés au renouvellement du personnel et l'évolution de l'activité portuaire, les **besoins en métiers** pourraient **se concentrer sur certaines familles de métiers du fait de la transition écologique** : les métiers QHSE pouvant être en charge de réaliser des diagnostics environnement, les **métiers de la maintenance** compte tenu des nouvelles infra-structures portuaires (électrification des quais, maintenance des centres de

stockage...), **les métiers d'études/travaux** en charge de l'aménagement des ports et du déploiement de nouvelles infrastructures plus propres. Par ailleurs, **plusieurs familles de métiers pourraient évoluer** afin de prendre en compte certains aspects liés à la transition environnementale (**ouvriers portuaires / dockers, métiers de l'exploitation**) alors que les **métiers des SI** intègrent davantage de gestion de données.



## Les principaux défis RH

### Le développement du bien-être au travail, principal défi RH pour les entreprises

Alors que certains métiers peuvent être exposés à des conditions de travail difficiles (manutention de charge, travail à l'extérieur exposé aux conditions météorologiques...), le **développement du bien-être au travail** est l'un des principaux défis avancés par les entreprises à horizon 2025/2030.

**Parmi les 5 principaux défis RH avancés par les entreprises interrogées, 2 ont trait au recrutement.** Les entreprises

rencontrent ainsi des difficultés de recrutement qui pourraient s'accroître du fait des besoins en renouvellement liés au vieillissement de leurs effectifs.

Enfin, les entreprises peuvent rencontrer **des difficultés pour trouver des formations adaptées** à leurs besoins et à l'évolution de l'activité portuaire et de manutention.

### Des dispositifs pour accompagner les métiers aux évolutions de l'activité portuaire et de manutention

Face aux évolutions des métiers induites notamment par la transition écologique, les principales actions plébiscitées par les entreprises visent à favoriser l'adaptation des métiers et des compétences à évolutions. Ainsi, **l'adaptation de l'offre de formation continue, l'accompagnement RH** ainsi que **l'adaptation de l'offre de formation initiale** pourraient favoriser le **développement de compétences générées par la transition**

**écologique** (réalisation de diagnostic environnement, développement de projets et d'infrastructures plus propres, maintenance et assemblage d'éoliennes...).

**Pour faire face aux difficultés de recrutement** rencontrées, la **promotion des métiers auprès du grand public** ainsi que la **mise en place de partenariats écoles-entreprises** sont avancées par les entreprises.

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

Source : Sondage et traitement KYU Associés, avril 2021

- 1 Le développement du bien-être au travail, la limitation des arrêts maladie
- 2 Les difficultés de recrutement
- 3 Le vieillissement des effectifs
- 4 L'adaptation aux évolutions réglementaires
- 5 Le manque d'adaptation des formations aux besoins des entreprises

### 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 Adaptation de l'offre de formation continue
- 2 Accompagnement RH (recrutement, évolution professionnelle...)
- 3 Promotion des métiers auprès du grand public
- 4 Appui pour la mise en place de partenariats écoles-entreprises
- 5 Adaptation de l'offre de formation initiale



## Méthodologie de l'étude

- La synthèse présentée correspond aux données de la branche unifiée ports et manutention - IDCC 3017

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

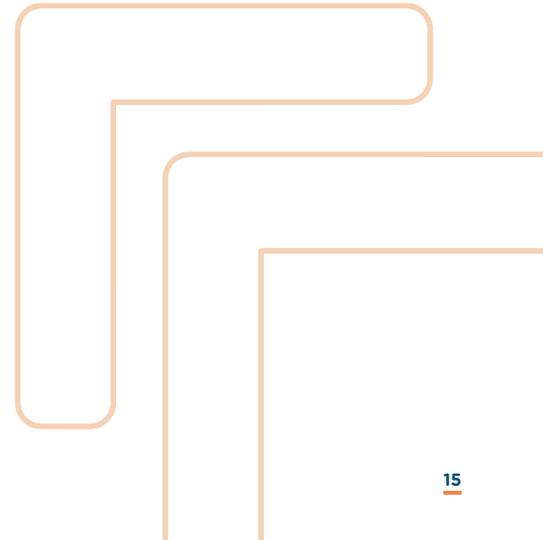
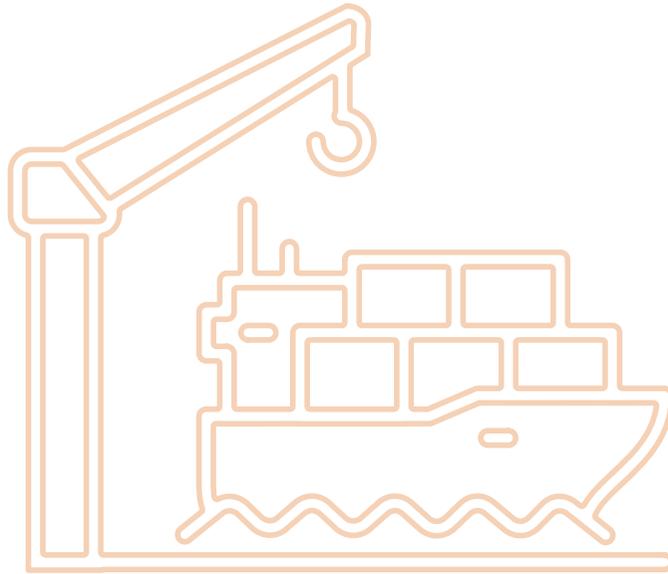




**OPCO Mobilités est l'opérateur de compétences des métiers de la mobilité, mandaté par les partenaires sociaux de 18 branches et la RATP pour mettre en œuvre et décliner leurs politiques de formation et de GPEC.**

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]. »

