

Édition 2022

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET ACTIVITÉS AUXILIAIRES 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*


OPCO
Mobilités
Compétences en mouvement

INTRODUCTION

Les entreprises du transport routier de marchandises 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 :

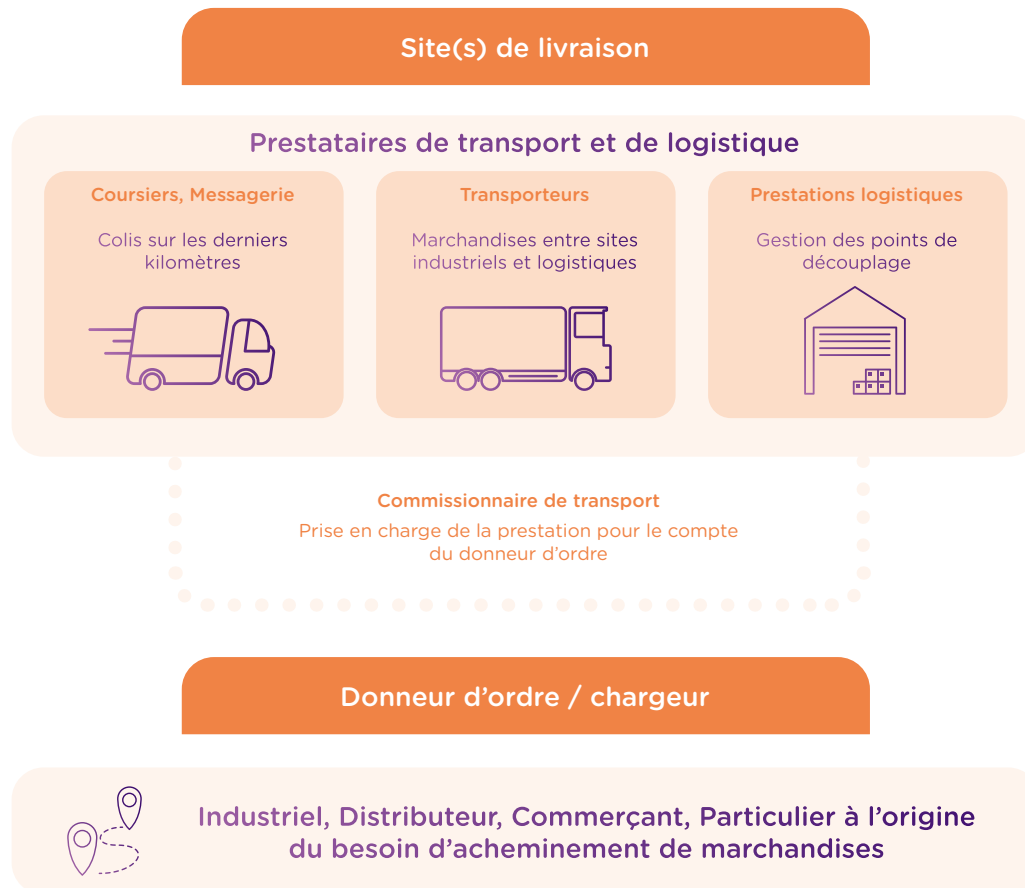
- Anticiper les évolutions des emplois, des métiers et des besoins en compétences des métiers de la mobilité à 10 ans pour assurer la pertinence des certifications et des formations proposées aux entreprises
- Faire émerger des enjeux transversaux à l'ensemble des branches professionnelles du champ de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





Présentation : organiser les prestations de logistique et de transport routier de marchandises



Les principales activités

Le secteur du transport routier de marchandises (TRM) intègre l'écosystème des activités qui permettent d'acheminer des marchandises par la route. Pour organiser ces flux parfois complexes, des points de découplages (stockage, groupage/dégroupage) peuvent être nécessaires. De la même manière, des moyens de transport spécifiques sont organisés en fonction de la distance à parcourir, du volume de marchandises et du délai imparti. L'écosystème regroupe donc à la fois les transporteurs routiers, les coursiers, les prestataires de messagerie, les prestataires

de logistique et de stockage. Elle comprend également les auxiliaires de transport commissionnés pour organiser ces prestations.

La conduite des véhicules et la manutention constituent les activités de base. Elles sont complétées par un grand nombre d'activités de gestion, de suivi, d'organisation et de support technique.

Le secteur TRM regroupe également les activités plus spécifiques de transport de fonds et de valeurs, d'approvisionnement des automates bancaires, de déménagement et de garde-meubles.

Les chiffres clés

- 32 457** entreprises à fin 2019 (TRM, PRL, AUX, LOC, DEM)
- 582 442** salariés à fin 2019 (TRM, PRL, AUX, LOC, DEM)
- 43 Mds** d'Euros de chiffre d'affaires en 2017
- 41%** des volumes sont transportés sur moins de 50 km
- 90%** des entreprises du TRM ont moins de 10 salariés
- 48%** des entreprises se plaignent de la pénurie de conducteurs

(Sources : OPCO Mobilités, FNTR, OPTL)

Vecteurs clés d'activité : une activité et une rentabilité liées à la consommation et aux politiques publiques

Le volume d'activité est conditionné avant tout par la conjoncture

Le secteur est étroitement lié à la consommation des ménages et des secteurs qui recourent le plus aux prestations de la branche (industrie manufacturière, agriculture,

commerce et construction). Les indicateurs de PIB, de pouvoir d'achat et les indices de production sont donc des facteurs clés pour envisager les perspectives d'activités.

Les facteurs macro-économiques et les modes de consommation impactent le profil des activités

D'autres facteurs macro-économiques sont également à prendre en compte comme le prix du baril, les volumes d'échanges internationaux ou encore le niveau de concurrence exercé par d'autres pays ou par d'autres modes de transport.

Les modes de consommation

vont également impacter les volumes et également le profil de l'activité. L'essor du e-commerce, la densification urbaine ou encore la stratégie Supply Chain adoptée par les entreprises vont impacter les modalités de transport et le type d'activités logistiques associées.

Des besoins d'évolution viennent impacter la rentabilité

Les différentes politiques publiques mises en place pour favoriser la transition écologique imposent des investissements et donc une perte de rentabilité à court terme pour les entreprises du secteur : taxes, mise en application de réglementations contraignantes, contraintes de circulation.

En parallèle, l'augmentation des exigences client et le déficit d'attractivité de certains métiers de la branche nécessitent également des investissements majeurs : nouvelles technologies, évolution de l'approche du travail.



La conjoncture économique

Consommation des ménages
Niveau d'activité industrielle
Prix du pétrole
Concurrence
...



Les modes de consommation

E-commerce, comportements d'achats des consommateurs
Politique industrielle et logistique des entreprises
...



Les politiques publiques

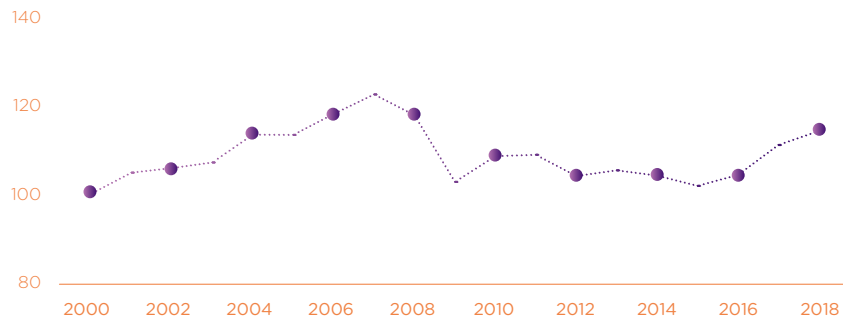
Taxes carburant
Réglementation du travail et de la circulation
Mesures écologiques
...



Tendance de l'activité : une croissance ralentie avant le choc du COVID-19

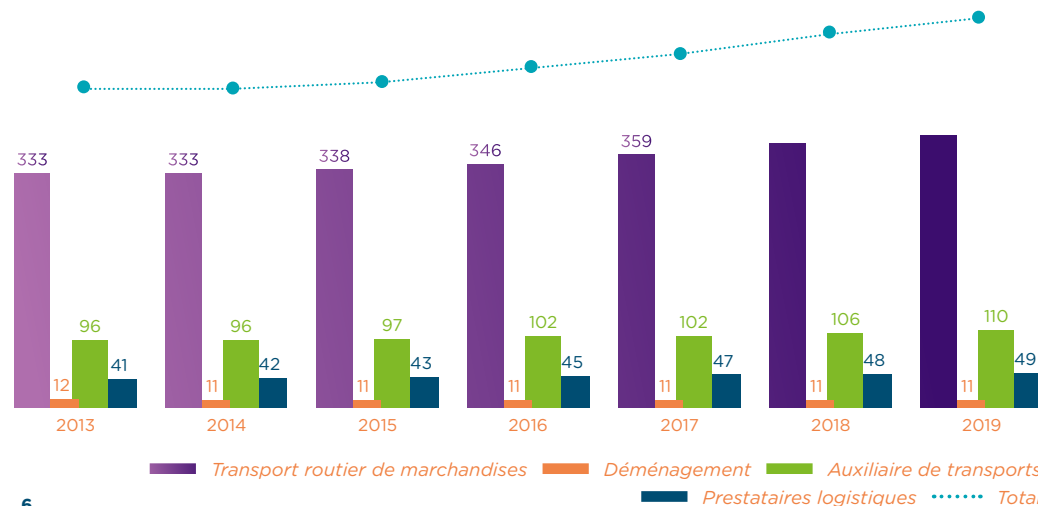
Évolution des tonnes-kilomètres transportées par route en France (indice 100 en 2000)

Source : INSEE



Évolution des effectifs du transport routier de marchandises (en milliers)

Source Rapports d'activité OPTL



Avant la crise COVID-19, le marché était dans une **tendance de croissance** continue depuis 2015, mais avec un ralentissement observé en 2018 pour atteindre 317 milliards de tonnes-kilomètres transportées. En termes d'emploi, le transport routier est le **principal pourvoyeur** du secteur avec 416 000 salariés. Il affiche une dynamique de croissance

annuelle avec +2%. Les activités d'entreposage et de manutention sont les plus dynamiques avec +2,3% de croissance d'effectifs annuelle depuis 2013. Ces dynamiques peuvent s'expliquer par la croissance du PIB, l'augmentation du pouvoir d'achat et la démultiplication des flux en particulier liés au e-commerce.



Impacts COVID-19

- Un **ralentissement majeur de l'activité** économique (-32% en avril et -12% en novembre), 48% de CA perdus en mars pour le secteur
- Des **perspectives économiques défavorables** (une chute de PIB autour de 10% en France)
- Une **perte de productivité** importante liée à la baisse d'activité (augmentation des trajets à vide, indisponibilité des ressources, modes opératoires revus...)
- Des **surcoûts** liés à la mise en place des mesures de protection sanitaire (gel, masques, distanciation ...)
- Une **baisse des prix** liée à une surcapacité de l'offre estimée à -1,9% sur T2 2020

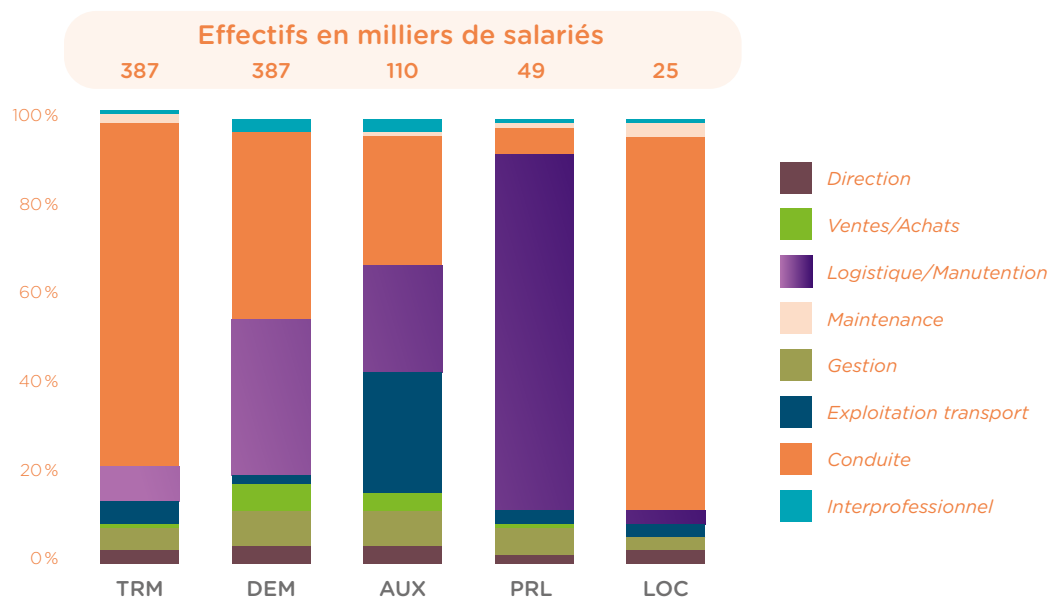
Sources : INSEE, Banque de France, FNTR

Transports routiers de marchandises

Tendance de l'emploi : de forts besoins et tensions au recrutement avant la crise

Répartition des salariés par secteurs d'activité et familles professionnelles

(Source OPTL, chiffres au 31/12/2019)



Des besoins en recrutement importants avant la crise

Selon la FNTR, le besoin pour compenser les **effets défavorables de la pyramide des âges** et supporter la croissance s'élevait à 55 000 recrutements en 2019. Ces besoins se portaient en particulier

sur le métier de conducteur pour le transport de marchandises, pour 62% des cas, et, dans une moindre mesure, pour les métiers de la logistique, dans 15% des cas.

Des difficultés de recrutement marquées dans le secteur

Ces difficultés se concentrent **principalement sur le métier de conducteur**, qui subit un déficit d'attractivité, mais également sur les métiers de l'exploitation logistique comme les agents de quai et les opérateurs logistiques.

Selon l'AFT, la part des entreprises qui éprouvent des difficultés de recrutement est de 48% dans le transport routier de marchandises et les auxiliaires de transport, 65% dans le déménagement.

Un impact des nouvelles technologies qui reste encore émergent

L'automatisation des entrepôts reste émergente avec seulement 5% des sites qui réalisent au moins une opération totalement automatisée. La mécanisation sous le contrôle

d'un opérateur est en revanche plus répandue, en étant utilisée par 37% des sites. Cela reste cependant une **tendance à suivre dans l'évolution des compétences.**

Transports routiers de marchandises

à horizon 2025-2030



Tendance de l'activité et de l'emploi : d'importantes tensions au recrutement

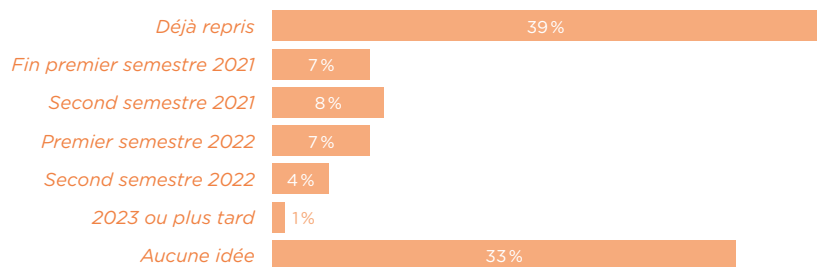
Des entreprises confrontées à de fortes tensions au recrutement

Les **tensions au recrutement** étaient, avant la crise sanitaire, la **principale dynamique rencontrée par les entreprises**. Ainsi près de 8 entreprises sur 10 étaient confrontées à cette problématique et plus de la moitié l'étaient particulièrement. Outre ces difficultés, le **secteur faisait face** à la fois à d'importantes **évolutions de leurs marchés et des attentes clients** (développement du service bout en bout, besoins en traçabilité et flexibilité...) et à une **activité croissante** du fait

du développement des échanges (renforcé par le e-commerce). Ainsi plus de 8 entreprises sur 10 connaissaient une hausse et une évolution de leur activité. Si le secteur enregistrerait une croissance de son activité, celui-ci était également confronté à une **intensification de la concurrence**. Plus de 80% des entreprises faisaient face à un renforcement de la concurrence étrangère, mais également à la concurrence d'autres modes de transport (fret ferroviaire, fret fluvial...).

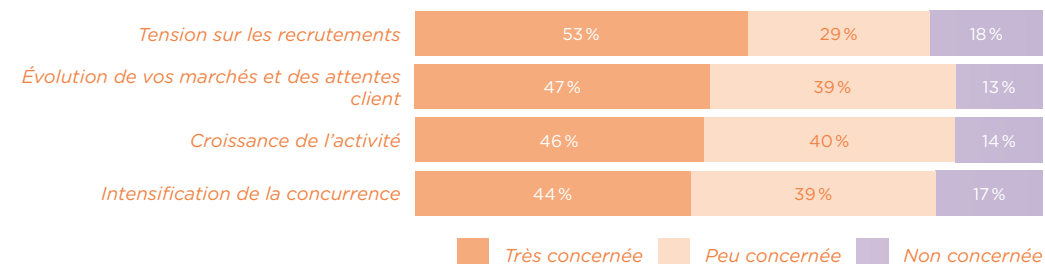
Délais de reprise des rythmes de recrutement antérieurs à la crise sanitaire selon les entreprises

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Les principales dynamiques des entreprises avant la crise sanitaire

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Des rythmes de recrutement antérieurs à la crise sanitaire déjà retrouvés pour une part significative des entreprises

Si le secteur a connu un coup d'arrêt lors du premier confinement, son activité a rapidement retrouvé une forte dynamique. 40% des acteurs avaient retrouvé leur rythme de recrutement d'avant crise avant la fin du premier semestre 2021. **Fin 2021 plus de la moitié des entreprises pourraient retrouver un rythme de**

recrutement similaire à celui d'avant crise.

Toutefois, **un tiers des entreprises ne disposent pas de visibilité** sur la reprise de leur rythme de recrutement de par l'incertitude générée par les mesures sanitaires et les difficultés de certains secteurs clients (restauration, hôtellerie...).

Transports routiers de marchandises

à horizon 2025-2030



Facteurs d'évolution : technologie, transition écologique, approche économique... Des mutations profondes

Ce sont des facteurs d'évolution structurels qui incitent à repenser le mode de fonctionnement voire le business modèle. Les technologies sont incontournables pour répondre aux exigences de productivité, de service client et à la transition écologique. Nouvelles motorisations, automatisation des entrepôts et de la conduite, digitalisation de la chaîne de valeur... Ce sont autant d'investissements incontournables qui transforment l'activité. Dans un secteur étroitement lié à la conjoncture et très concurrentiel, les nouveaux modèles économiques et l'évolution des modes de consommation amènent de nouvelles formes de concurrence ou des évolutions disruptives du marché.



Les technologies 4.0

- La **connectivité sur toute la chaîne de valeur** offre de nouvelles possibilités de capter de l'information pour mieux maîtriser des flux en entrepôts et en cours de transport
- Les **outils collaboratifs** permettent de développer et fluidifier les échanges sur toute la chaîne
- Les **assistances à la conduite** se développent pour développer des modèles proches de la conduite autonome
- L'**automatisation** continue de se développer et permet une gestion d'entrepôt rationalisée



la transition écologique

- La **réduction des émissions de CO2** amène au développement de régle-mentations contraignantes : taxes carburant, accès aux centres-ville, normes antipollution ...
- Les **motorisations** évoluent pour servir ces enjeux et incitent à l'évolution du parc et du support technique
- La **réduction des consommations** développe les exigences de recyclabilité des consommables et l'efficacité énergétique
- La **sensibilité écocitoyenne** est porteuse d'évolutions disruptives de la consommation



L'attractivité des métiers

- Alors que le secteur se développe, les entreprises font face à d'importantes difficultés de recrutement liées à une **moindre attractivité du secteur** (horaires de travail contraignants, gestion en flux tendu des besoins, pénibilité...)
- Si les nouvelles technologies peuvent apporter des solutions, le développement des attentes client et l'exigence de compétitivité rendent **l'organisation du travail complexe**
- La capacité des entreprises à conserver une attractivité **des métiers est un facteur clé.**



Les modèles économiques

- L'**uberisation de la messagerie** est en forte croissance pour répondre à la problématique du dernier kilomètre
- Les **leaders du e-commerce** se positionnent sur des prestations élargies
- D'autres **approches de transport** sont à l'étude pour mieux répondre aux attentes clients et environ-nementales (multimodal, drones ...)
- La recherche de flexibilité et d'optimisation du remplissage pousse à des **modèles plus partagés des services**: Maas, Laas, internet physique

Transports routiers de marchandises

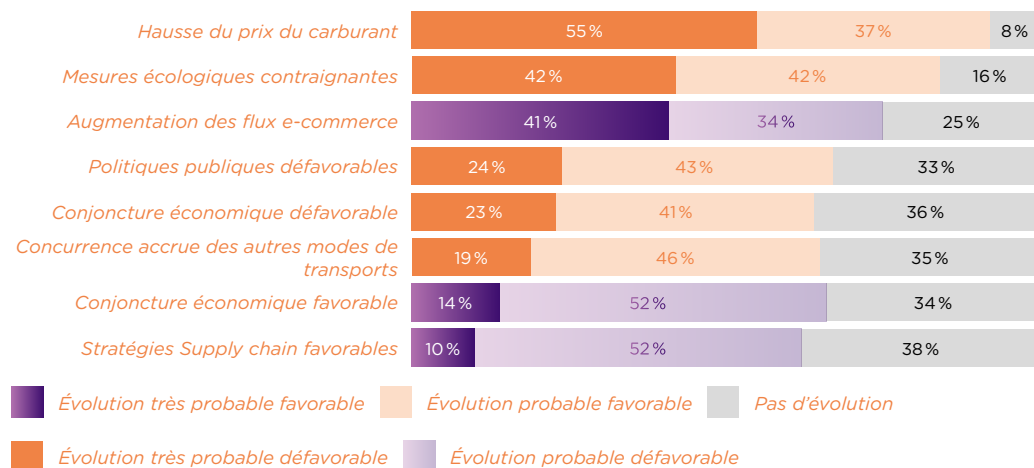
à horizon 2025-2030



Les vecteurs d'évolutions à anticiper

Les évolutions anticipées par les entreprises pour les 5 prochaines années

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Malgré une demande de transport favorable, des facteurs limitant l'activité du transport routier

Le transport de fret montre des signaux de croissance compte tenu de **l'augmentation des flux e-commerce** (évolution jugée au moins probable par 75% des entreprises), **l'évolution des stratégies supply chain** (plus de flexibilité et de réactivité) **et la conjoncture économique favorable**. Toutefois, plusieurs facteurs pourraient avantager des modes de transport concurrents à la route

(ferroviaire, fluvial). **La hausse du prix du carburant**, la mise en place de **mesures écologiques contraignantes** (associée à une lente évolution du parc vers de nouvelles motorisations neutres en carbone), des **politiques publiques défavorables**, pourraient **accroître la compétitivité des autres modes de transport** et limiter le dynamisme de l'activité du transport routier de marchandises.

Des attentes clients requérant davantage de suivi dans la prestation

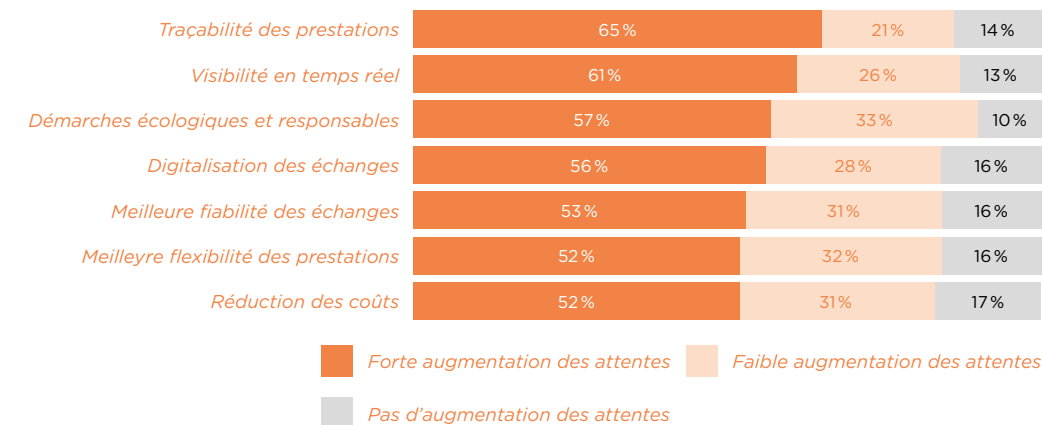
Les demandes de **traçabilité des prestations** et la **visibilité en temps réel** sont déjà observées par les professionnels et pourraient se renforcer (plus de 60% entreprises anticipant une forte augmentation des attentes).

Les **démarches écologiques** (limitation de trajets à vide, changements de motorisation), sont davantage demandées par les clients (57% des entreprises prévoyant une forte augmentation des attentes). Dans le même temps, **l'optimisation**

de l'organisation et des chaînes logistiques des entreprises du secteur sera un enjeu fort au regard des attentes renforcées en termes de fiabilité et de flexibilité des prestations. La **digitalisation des échanges est un axe important** pour les entreprises (plus de 50% anticipant un renforcement des attentes), celle-ci permettant une meilleure flexibilité (commande et suivi en ligne de prestations, échanges en direct en ligne...).

Les attentes clients anticipées par les transporteurs

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Transports routiers de marchandises

à horizon 2025-2030



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

Un secteur caractérisé par une croissance structurelle

À part modale égale (89% du fret transporté par camion), l'évolution de l'activité est directement liée au niveau d'échange enregistré.

Dans le cas d'une augmentation forte des échanges générée par le développement du e-commerce et une reprise économique (hausse du pouvoir d'achat et de la production industrielle), et d'une limitation des facteurs défavorables au secteur routier (stabilisation du prix du carburant, limitation des difficultés de recrutement...), un **scénario de forte croissance** pourrait être envisagé. Celui-ci se caractérise par une croissance de **24% du volume de fret transporté entre 2018 et 2030**.

Dans le **scénario d'une activité similaire à celle observée ces dernières années** (scénario moyen), le taux de croissance annuel est d'environ 1%, amenant l'activité à s'établir à 369 milliards t.kms transportées. Cette croissance demeure stable, limitée mais positive : 57 % des entreprises estimaient que leur activité allait croître d'ici 2030 (source : enquête KYU, 2021).

Dans un **scénario bas de fortes limitations des besoins de transport** (politiques publiques défavorables, croissance économique faible, difficultés de recrutement croissantes, hausse du prix du carburant...), l'activité pourrait être amenée à stagner (+1% de Mds de tonnes kms entre 2019 et 2030).

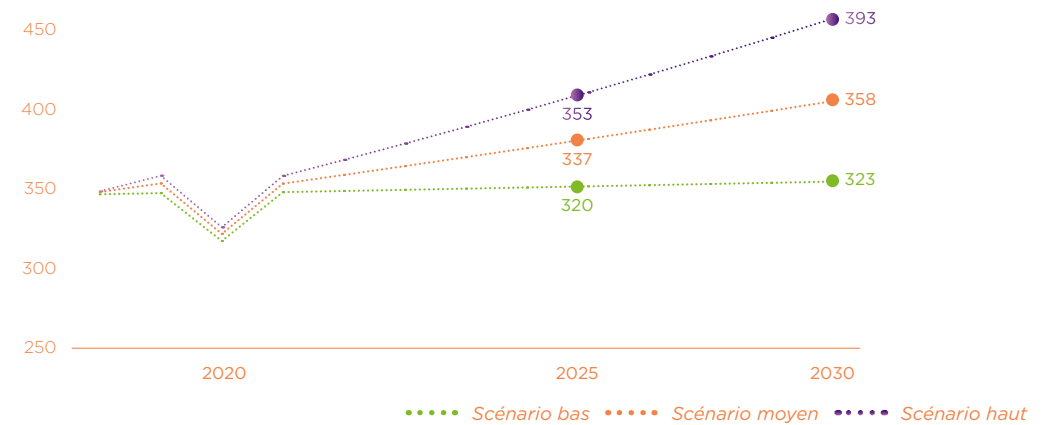
Un scénario de transition écologique diminuant la part modale du transport routier de marchandises

Entre 2018 et 2030, dans le cadre de politiques publiques contraignantes et d'une compétitivité accrue des autres modes de transport, **une baisse de 10 % de la part modale du transport routier de marchandises** au profit du transport fluvial et ferroviaire est envisageable (**scénario**

de transition écologique). Une croissance tendancielle des besoins de transport pourrait compenser une partie des pertes de parts de marché. **L'activité du secteur pourrait alors décroître de près de 2 % d'ici à 2030**.

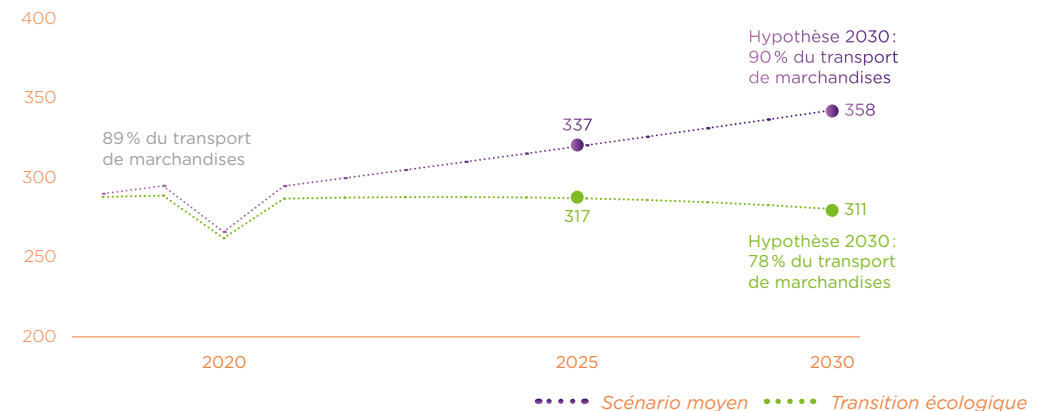
Scénarios d'évolution de l'activité

(Milliards de tonnes-kms transportées)



Scénarios d'évolution de l'activité en fonction de la part modale du transport routier

(Milliards de tonnes-kms transportées)



Transports routiers de marchandises

à horizon 2025-2030



Les impacts sur l'emploi et les métiers

Une croissance des effectifs prévue par tous les scénarios excepté celui de transition écologique

Le scénario bas, le scénario moyen et le scénario haut prévoient une augmentation des effectifs jusqu'en 2030. Le scénario bas reste modéré en envisageant une hausse de moins de 2% des effectifs entre 2020 et 2030. En revanche, le scénario haut anticipe une hausse de 11% sur la même période.

Outre les besoins en recrutement générés par la croissance des effectifs salariés, des besoins supplémentaires seront générés par le vieillissement des effectifs. **Entre 2025 et 2030, les besoins globaux**

en recrutement oscilleront entre 16 000 et 22 000 recrutements par an. Toutefois, cette évaluation des besoins en recrutement ne prend pas en compte le turn-over intrasectoriel et intersectoriel. **Les recrutements pourraient ainsi atteindre 45 000 postes par an** (source: OPTL, 2020). Au contraire, **le scénario de transition écologique** envisage une diminution des effectifs de 7% entre 2020 et 2030 due à la diminution de l'activité entraînée par la diminution de la part modale.

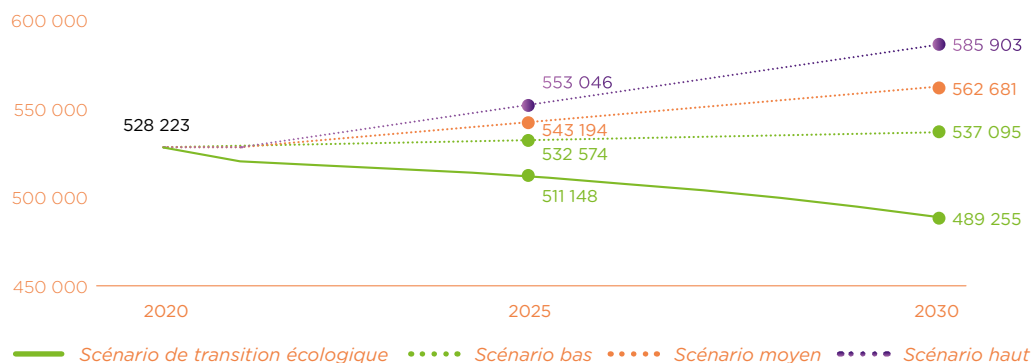
Dynamique des familles de métiers du secteur

Source : Sondage et traitement KYU, avril 2021

| Dynamique des effectifs | Métier en mutation |
|--|--------------------|
| Conduite poids lourds | ✓ |
| Logistique, manutention, magasinage | ✓ |
| maintenance des véhicules et entretien des matériels | ✓ |
| Informatique - Systèmes d'information | ✓ |
| Qualité, sécurité et environnement | ✓ |
| Exploitation | ✓ |

Projection de l'effectif du transport routier de marchandises

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



La quasi-totalité des familles de métiers concernée par une croissance des effectifs et des changements de compétences

Compte tenu des perspectives de croissance de l'activité du secteur, une majorité des entreprises anticipe une augmentation des effectifs de l'ensemble de leurs familles de métiers.

Par ailleurs, **la digitalisation des outils et des matériels roulants** devrait faire évoluer les **métiers de la maintenance** (compétences accrues en électronique, en maintenance prédictive...), mais aussi

les métiers des SI (en charge du développement et la maintenance des outils de suivi en temps réel et de commercialisation en ligne), ainsi que **les métiers de l'exploitation et de la conduite** au cœur du suivi des prestations. Cette dynamique ainsi que les assistances accrues à la conduite pourrait faire gagner en productivité les métiers de l'exploitation et de la conduite.

Transports routiers de marchandises

à horizon 2025-2030



Les principaux défis RH

Le recrutement, au centre des enjeux RH des entreprises

Parmi les cinq principaux défis RH anticipés par les entreprises, quatre sont liés aux problématiques recrutement. Alors que le **vieillessement des effectifs** et les **problématiques de turn-over** et **d'arrêts maladie** génèrent des besoins en recrutement accrus, les **difficultés de recrutement** devraient s'intensifier. Le métier de conducteur (notamment poids lourds) est **particulièrement concerné** par cette problématique. Alors qu'une très large majorité des effectifs occupe le métier de conducteur, ce dernier

fait face à une diminution de son attractivité (du fait notamment d'une perte de sentiment de liberté », de la rémunération ou de la rationalisation de l'activité). Face à ces problématiques, le développement du bien-être au travail est un des axes de travail des entreprises pour limiter les besoins de remplacement. Enfin, dans un secteur faisant face à de **nouvelles réglementations** (taxes, droit du travail, normes pour le transport de certains produits...), l'adaptation à ces évolutions est également un enjeu important.

L'accroissement de la présence du secteur auprès des étudiants et du grand public en réponse aux difficultés de recrutement

Les **dispositifs et actions** promus par les entreprises du secteur **visent à répondre à leurs besoins et difficultés de recrutement**. Alors que la promotion des métiers auprès du grand public pourrait développer l'attractivité des métiers du secteur, la mise en place de partenariats avec des écoles et avec les professionnels de l'emploi permettrait aux entreprises de développer des viviers de recrutement auprès

des demandeurs d'emploi et des étudiants. Par ailleurs, **certains profils issus de la formation continue sont parfois jugés inadaptés par les entreprises**. Cela génère ainsi un besoin de promotion des métiers auprès des professionnels pour mieux faire connaître les besoins des entreprises et d'adaptation de l'offre de formation continue.

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

Source : *Sondage et traitement KYU Associés, avril 2021*

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

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 Appui pour la mise en place de partenariats écoles-entreprises
- 2 Promotion des métiers auprès du grand public
- 3 Promotion des métiers auprès des professionnels de l'emploi et de la formation
- 4 Appui pour la mise en place de partenariats avec les 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 des transports routiers et activités auxiliaires du transport - IDCC 16.

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]. »

