



RAPPORT 2020

> GRAND-EST

de l'Observatoire Prospectif
des métiers et des qualifications
dans les Transports
et la Logistique



Grand-Est

Avec la participation
de l'AFT et de
l'OPCO Mobilités



RAPPORT 2020 DE L'OPTL

> GRAND-EST

Remerciements

Le présent rapport a été réalisé, en lien avec les membres de l'OPTL régional, et en particulier sa présidence paritaire, par la délégation régionale de l'AFT Grand-Est grâce aux résultats de l'enquête qu'elle a menée auprès des établissements de la région au premier semestre 2020 et aux informations qu'elle a collectées au sein de différents pourvoyeurs de données. Qu'elle en soit remerciée, ainsi que l'ensemble des entreprises qui ont bien voulu participer à l'enquête Tableau de bord, et les fournisseurs d'autres données (ACOSS, Pôle emploi, services de l'État, Conseil Régional, organismes de formation, etc.).

Sommaire

Sommaire	3
Edito.....	4
Champ d'application et d'observation.....	5
L'emploi et les employeurs de la branche.....	9
La localisation des emplois	13
Les effectifs salariés.....	16
Les caractéristiques des emplois	20
La typologie des métiers.....	22
La démographie.....	26
La formation dans la branche.....	29
La prospective globale pour la région	38

Edito

**La branche Transport et Auxiliaire ne connaît pas la crise en Grand Est.
64 100 salariés.ées (dont 1 120 emplois créés en 2019), exercent leur profession
dans les 3 232 entreprises régionales.**

4

Après une année 2019 qui a encore profité d'une poursuite de la croissance de l'emploi (+1.8% après + 2.7%) dans la Branche, malgré l'épidémie de la crise sanitaire qui a légèrement bouleversé cette dynamique.

Les restrictions de déplacement imposées à tous les Français et à l'ensemble de la population mondiale ont tout particulièrement affecté l'activité du transport de personnes. Nous pensons au secteur du transport de voyageurs touché de plein fouet avec l'arrêt des sorties culturelles, de loisirs et sportives..., ainsi que la suppression des circuits scolaires durant le 2^e et 3^e trimestre 2019.

Le transport de marchandises a légèrement été impactées avec la mise à l'arrêt de certaines l'industries et chantiers, etc. Mais heureusement **les marchandises continuaient de circuler librement et efficacement en Grand Est, en France et dans toute l'Union européenne.** Dans le même temps, le regard de la population a fondamentalement changé et enfin l'opinion publique a pris conscience de du rôle majeur et vital joué par nos emplois (les travailleurs de la deuxième ligne particulièrement exposés durant la pandémie, mais qui n'ont pas faillis. Nous pensons aux opérateurs logistiques et aux conducteurs routiers de marchandises encadrés par leur service exploitation qui sans eux l'acheminement des marchandises n'est pas possible. Un grand merci à tous et toutes pour le travail effectué durant cette année 2019 qui perdure encore en ce début d'année.

Les nouveaux moyens de consommation (@commerce et de la livraison à domicile...), ont vu leur envol. Le transport de proximité a encore de beaux jours devant lui.

Les entreprises ont gardé leurs salariés grâce aux mesures d'aide mise en place par le gouvernement, et avec l'accompagnement du Conseil régional Grand Est.

Pour 2021, 2022, avec l'évolution e-commerce, les livraisons à domicile se poursuivront. Un phénomène de rattrapage pourrait s'observer dans la consommation des ménages, après les restrictions, la liberté de voyager, de consommer...

Des créations d'emploi sont attendues en Grand Est, les plateformes logistiques continuent leur déploiement ; de ce faite les derniers kilomètres seront toujours assurés par le Transport Routiers de Marchandises.

Les besoins en personnel de toutes qualifications seront toujours présents, car nous devons préparer les compétences de demain !

Président OPTL Grand Est
Charles MORIT

Vice-président OPTL Grand Est
Laurent GUOLI

Champ d'application et d'observation

- Objectifs du rapport régional de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique

D'après l'accord national relatif à la formation professionnelle et à l'emploi du 1^{er} février 2011, la CPNE a une attribution générale de promotion de la formation professionnelle, en liaison avec l'évolution de l'emploi et des qualifications, dans son champ de compétence.

Elle définit notamment les orientations et les priorités de la branche en matière de formation professionnelle. Elle procède régulièrement à leur mise à jour en fonction des besoins de la branche.

Elle s'appuie plus particulièrement sur les travaux de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL), des organismes de développement de la formation de la branche (OPCO Mobilités et AFT), des organismes dispensateurs de formation de la branche (AFTRAL et PROMOTRANS) et des Commissions Professionnelles Consultatives instituées auprès du ministère chargé de l'emploi (CPC "Transport et Logistique") et du ministère de l'éducation nationale (CPC "Transport, Logistique, Sécurité et autres services").

L'OPTL publie chaque année un rapport, présenté par les partenaires sociaux à l'ensemble des acteurs de la formation professionnelle et de l'emploi de la branche.

Son analyse doit permettre aux entreprises de mieux définir leur politique de formation, aux salariés de mieux élaborer leurs projets professionnels et à la CPNE de faire des recommandations sur les priorités de formation professionnelle visant à prévenir toute difficulté rencontrée sur le marché de l'emploi.

La dimension prospective de l'OPTL et le développement des outils permettant de renforcer sa fiabilité sont au cœur du dispositif. Elle doit permettre également d'orienter les études effectuées par les organismes de développement de la formation précités et de guider les travaux de la branche, des secteurs et des entreprises en matière de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

Les partenaires sociaux marquent leur attachement à la mise en place d'instances régionales exerçant, dans ce champ géographique, les attributions de l'OPTL. Dans chaque région administrative, un bilan annuel régional de même nature que celui préparé au niveau national est présenté par les représentations régionales de l'Observatoire national prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique.

➤ Les secteurs d'activité relevant de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

Ce rapport porte sur les entreprises entrant dans le champ de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Les secteurs d'activités, codes NAF, relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport sont les suivants :

Terminologie des activités utilisée dans le rapport		Code NAF	Libellé d'activité
Activités Marchandises	Transport routier de marchandises (TRM)	49.41A	Transports routiers de fret interurbains
		49.41B	Transports routiers de fret de proximité
		53.20Z	Autres activités de poste et de courrier
		80.10Z	Activités de sécurité privée*
	Déménagement (DEM)	49.42Z	Déménagement
	Location (LOC)	49.41C	Location de camions avec chauffeur
		77.12Z	Location et location-bail de camions*
	Auxiliaires de transport (AUX)	52.29A	Messagerie, fret express
		52.29B	Affrètement et organisation des transports*
	Prestataires logistiques (PRL)	52.10B	Entreposage et stockage non frigorifique*
Transport de Voyageurs	Transport routier de voyageurs (TRV)	49.39A	Transports routiers réguliers de voyageurs
		49.39B	Autres transports routiers de voyageurs
Transport Sanitaire	Transport sanitaire (TRS)	86.90A	Ambulances

(*) Ces codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la convention collective transport nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. En conséquence, pour les activités partiellement couvertes, les ajustements nécessaires sont opérés afin de ne retenir que les entreprises couvertes par la convention collective.

➤ Les familles professionnelles relevant de la branche professionnelle

Ce rapport détaille les effectifs du transport et de la logistique en utilisant une nomenclature des métiers élaborée par les partenaires sociaux. Elle se décline de la manière suivante :

CODES	DÉNOMINATIONS	DÉFINITIONS
1	DIRECTION	Emplois de direction, notamment dans les petites entreprises (au moins un salarié) et de direction générale avec statut de salarié ou assimilé.
2	GESTION	Emplois relevant des services généraux de l'entreprise.
3	VENTES/ACHATS	Emplois caractérisés par le démarchage, la visite et la négociation auprès des clients et auprès des fournisseurs y compris les postes liés aux fonctions d'accompagnement : marketing, publicité, relations publiques.
4	TECHNIQUES D'EXPLOITATION TRANSPORT	
	<ul style="list-style-type: none"> • Transports routiers et messagerie/fret express • Transports multimodaux • Déménagements • Location • Transport de voyageurs • Transport sanitaire 	Emplois caractérisés par l'utilisation de techniques ou l'application de réglementations, les unes et les autres propres aux activités du transport.
5	LOGISTIQUE/MANUTENTION/MAGASINAGE	Emplois liés aux opérations de logistique, de manutention, de stockage et de magasinage.
6	CONDUITE	Emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier, quelles que soient leurs caractéristiques et les distances parcourues.
6.1	• Transport de personnes	
6.1.1	> Transport de voyageurs	
6.1.1.1	> 1 ^{er} groupe	Emplois caractérisés à la fois par les déplacements d'une durée de plusieurs jours (la relation avec la ou les personnes transportées se situant hors du cadre strict d'un contrat de transport) et l'action auprès de prestataires de services extérieurs.
6.1.1.2	> 2 ^e groupe	Emplois autres que ceux relevant du 1 ^{er} groupe (services réguliers, services scolaires, lignes régulières, excursions à la journée, etc...).
6.1.2	> Transport sanitaire	Emplois de conducteurs ambulanciers.
6.2	• Transport de marchandises	
6.2.1	> 1 ^{er} groupe	Emplois pour lesquels la conduite des véhicules est prédominante.
6.2.2	> 2 ^e groupe	Emplois caractérisés par un ensemble de tâches liées à la fois aux marchandises transportées, aux véhicules utilisés et à l'environnement des transports effectués.
6.2.3	> 3 ^e groupe	Emplois de conducteur professionnel avec exigences particulières en termes de complexité des tâches (autonomie, technicité, etc...).
7	MAINTENANCE DES VÉHICULES ET DES MATÉRIELS	Emplois caractérisés par l'entretien, le maintien et/ou la remise en ordre de véhicules de transport routier (fonction technique, atelier) et des matériels.
8	INTERPROFESSIONNEL	Tous les emplois ne relevant pas des catégories précédentes et, en principe, à caractère interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc...).

Le poids de la branche professionnelle dans les effectifs de conducteurs

L'exploitation des Déclarations Annuelles de Données Sociales 2014 permet de dénombrer les conducteurs qui travaillent, soit dans le champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, soit dans d'autres secteurs d'activités.

En Grand-Est, on met ainsi en évidence que :

- 47% des emplois de conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises sont exercés dans la branche professionnelle du transport routier. Dans le détail, la branche regroupe 63% des conducteurs routiers et grands routiers et 20% des conducteurs livreurs.
- 56% des conducteurs de véhicules routiers de transport en commun relèvent de la branche conventionnelle du transport routier. 42% sont employés dans le transport urbain de voyageurs. 2% des conducteurs travaillent dans d'autres secteurs d'activités.
- La branche conventionnelle du transport routier rassemble la majorité des conducteurs de véhicules de transport sanitaire. Les autres conducteurs sont principalement des agents de la fonction publique (hôpitaux, SDIS, SMUR...).

➤ Méthodologie

« Calage » des données d'enquête sur les statistiques ACOSS

La présentation des effectifs salariés et le calage des données de l'enquête Tableaux de bord, ont été opérés sur la base des statistiques de l'ACOSS qui produit désormais des séries statistiques d'une dizaine d'années qui permettent de présenter des évolutions sur cette période en valeur et sans rupture de série.

Mise à jour des statistiques ACOSS 2009-2019

Les séries ACOSS pour les années 2009 à 2018 précédemment diffusées ont par ailleurs fait l'objet d'actualisations par l'ACOSS, avec des incidences sur les chiffres du champ de la CCNTR : pour les salariés dont les établissements ont changé de code commune ou code NAF, ces informations ont fait l'objet d'une rétopolation par l'ACOSS. Ainsi, les statistiques publiées dans la présente édition ne doivent pas être comparées avec celles des éditions antérieures. Des mises en série ont ici été reconstruites sur la base des statistiques ACOSS mises à jour

➤ Livrables

Une enquête annuelle réalisée par les équipes de l'AFT en région auprès des transporteurs

Les entreprises régionales de la branche sont invitées, sous couvert d'anonymat, à communiquer un état de leurs effectifs au 31 décembre et à répondre à un questionnaire dédié à leurs enjeux emploi et formation.

L'exploitation des résultats est menée selon la méthode des quotas, par région, taille d'établissement et secteurs d'activité de la branche.

En 2019, la région Grand-Est a recueilli et exploité 213 questionnaires, soit 6,6% des établissements de la branche conventionnelle régionale, représentant 4 059 salariés (6,3%).

Production Principale

Productions Complémentaires

- Le rapport national**
 L'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications Transport Logistique, présente un portrait, actualisé tous les ans, de la branche en France.
 Traite, chaque année, des grands enjeux « emploi/formation » de la branche.
- Le rapport régional**
 L'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications Transport Logistique décline, à l'échelle locale, les données et analyses nationales.
 Approfondit les spécificités et les particularités régionales de la branche.

- Synthèse régionale**
 Un « 4 pages » qui offre une présentation des chiffres clés de la branche en région.
- Synthèses sectorielles**
 Trois folios de 4 pages qui zooment sur chacun des 3 grands secteurs d'activité de la branche en région.
- Synthèses personnalisées**
 Un ensemble d'indicateurs RH individualisés remis aux entreprises qui répondent à l'enquête annuelle.
- Présentation publique**
 Une conférence régionale, dédiée au rapport OPTL, favorise l'échange entre la branche et les institutions.

L'emploi et les employeurs de la branche

Les établissements

9

Etablissements employeurs par activité au 31 décembre 2019

	Etablissements en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	1 974	61	59
Transport routier de voyageurs	173	5	7
Déménagement	73	2	3
Location	89	3	3
Auxiliaires de transport	391	12	11
Prestataires logistiques	121	4	4
Transport sanitaire	410	13	12
Ensemble de la branche	3 232	100	100

Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Le Transport routier de voyageurs compte 173 établissements employeurs en région au 31 décembre 2019. Cette activité représente 5% des établissements employeurs de la branche en région contre 7% en France.

Etablissements sans salarié par activité au 1 janvier 2019

	Etablissements en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	3278	80	80
Transport routier de voyageurs	149	4	6
Déménagement	70	2	3
Location	104	3	2
Auxiliaires de transport	216	5	4
Prestataires logistiques	116	3	1
Transport sanitaire	168	4	3
Ensemble de la branche	4100	100	100

Source : INSEE, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Le Transport routier de marchandises compte 3 278 établissements sans salarié en région au 1er janvier 2019. Cette activité représente 80% des établissements sans salarié de la branche en région et au niveau national

Le nombre d'établissements relevant, de la Branche mais n'employant aucun salarié, a été multiplié par 1,3 en 2018. Cette croissance est essentiellement attribuable à la dynamique observée dans le transport routier de marchandises, et plus particulièrement au niveau du code APE 53.20Z « Autres activités de poste et de courrier », qui a vu son nombre de travailleurs indépendants multiplié par 2,3 en un an. (770 établissements fin 2017 et 1 763 fin 2018) De fait, les « Autres activités de poste et de courrier » sont à l'origine de 95 % des créations nettes d'établissements sans salarié dans la Branche en 2018, et concentrent désormais 43% de l'ensemble des indépendants de la Branche.

1. Créations d'établissements enregistrées au cours de l'année 2019

	Marchandises	Voyageurs	Sanitaire	Branche
Entreprises avec salariés	9			9
Evolution 2018/2019	-74%			-75%
Entreprises sans salariés	850	4	2	856
Evolution 2018/2019	-55%	-56%	-50%	-55%
Non déterminé	2 022	7	13	2 042
Evolution 2018/2019	1 103%		1 200%	1 107%

Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

La très forte augmentation du nombre d'établissements sans salariés en Transport routier de marchandises est dû à l'inscription sous le code APE 5320 Z de tous les coursiers à vélo (Uber East, Deliveroo, etc..) qui se sont installés dans les grandes agglomérations.

10

Le nombre important de défaillances dans le secteur marchandises vient de la radiation de ces micro-entreprises qui sont radiées après un certain nombre d'années d'inactivité.

Nous pouvons constater que les défaillances des entreprises avec salariés sont en diminution, montrant la relative bonne santé du secteur transport / logistique.

2. Défaillances d'entreprises constatées au cours de l'année 2019

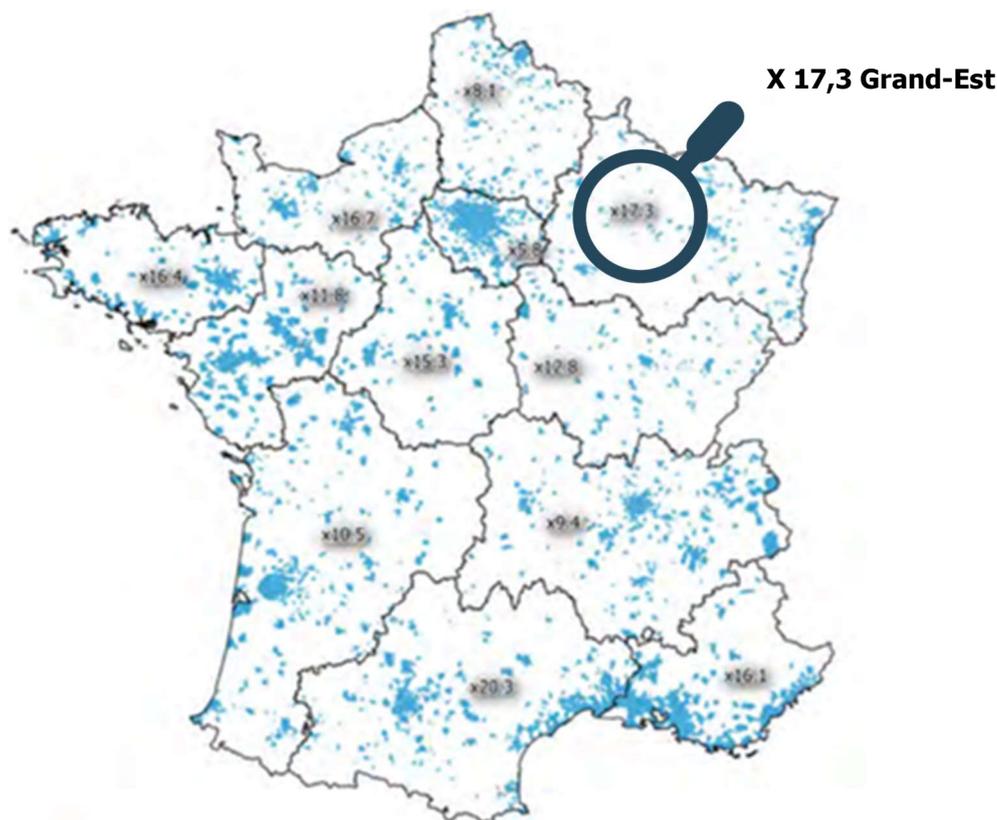
	Marchandises	Voyageurs	Sanitaire	Branche
Entreprises avec salariés	107	2	10	119
Evolution 2018/2019	-21%	-86%	-47%	-29%
Entreprises sans salariés	326	6	2	334
Evolution 2018/2019	-35 %	100 %	-50 %	-34 %
Non déterminé	51	0		51
Evolution 2018/2019	120%			102%

Source : Ellisphère, Données ajustées au champ conventionnel

Définition : Les défaillances d'entreprises regroupent les évènements faisant l'objet d'un enregistrement au BODACC (fond cédé, scission, fusion, absorption, cessation d'activité, dissolution avec ou sans liquidation, plan de cession totale, redressement judiciaire, liquidation judiciaire...)

ZOOM sur l'évolution des établissements sans salarié

Evolution sur 3 ans du nombre d'établissement sans salarié des « autres activités de poste et de courrier »



Source : INSEE

Dans la nomenclature d'activités française, le code APE 53.20Z « Autres activités de poste et de courrier » est défini comme regroupant les activités relatives à « la levée, le tri, l'acheminement et la distribution (nationale ou internationale) de lettres et de colis et petits paquets (assimilés à du courrier) par des entreprises opérant en dehors de l'obligation de service universel ».

L'INSEE inclut dans cette catégorie :

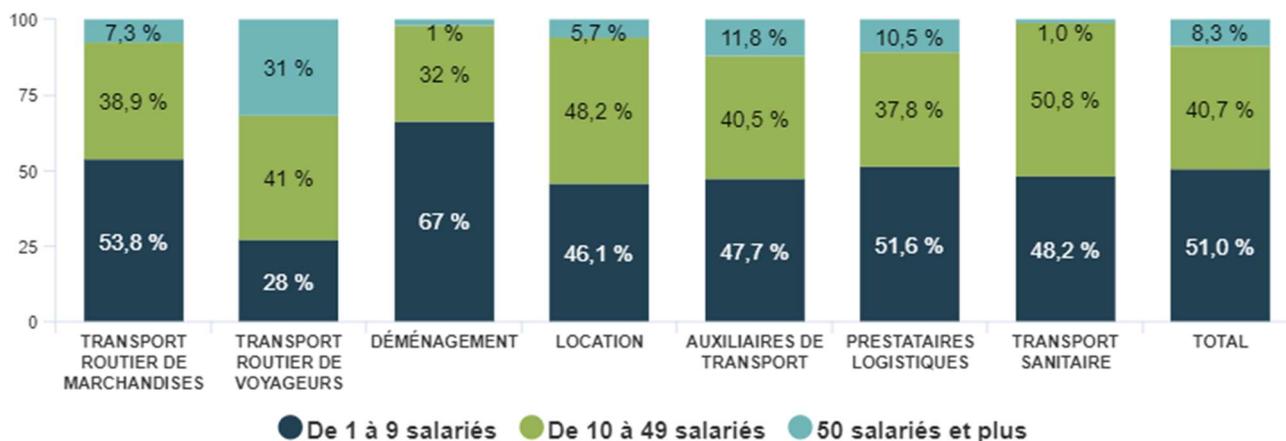
- les services de livraison à domicile
- les activités des coursiers urbains et taxis marchandises
- la livraison de pizzas chaudes sans fabrication
- le transport de repas (sans fabrication) pour compte de tiers
- le portage de journaux si desserte en porte à porte du client final.

Ainsi, entre 2016 et 2019, il a été multiplié par 8,4 au niveau de l'ensemble du territoire métropolitain, et jusqu'à 17,3 sur le grand Est.

Sont surtout concernés par cette dynamique les coursiers motorisés (scooters) et non motorisés (vélos), en lien avec le développement du e-commerce et des livraisons à domicile alimentaires (type Deliveroo, Uber Eats, Just Eat...) et non alimentaires. Ces activités s'avèrent sur-représentées dans les agglomérations urbaines.

Les caractéristiques des employeurs

Etablissements employeurs par activité et classe de taille au 31 décembre 2019



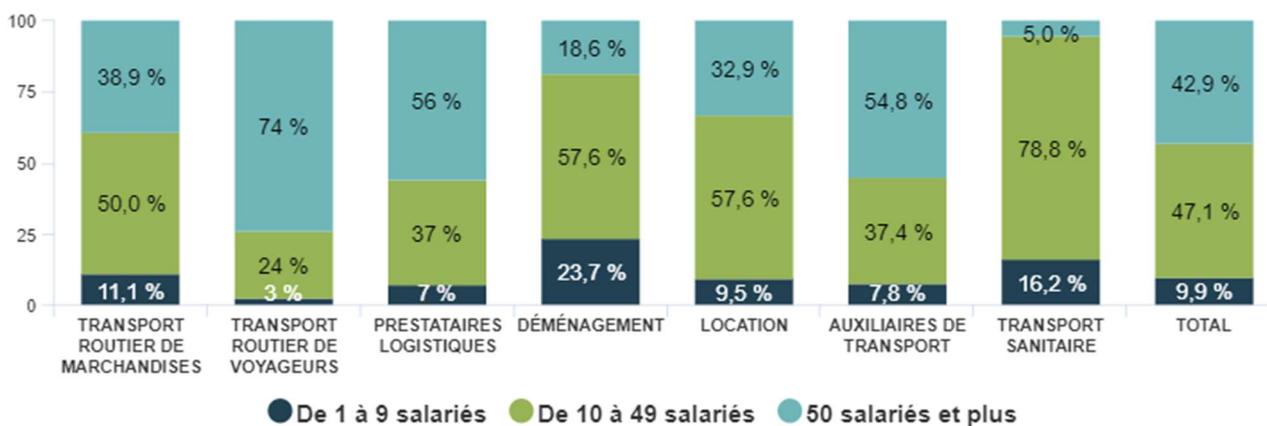
12

Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Au 31 décembre 2019, 67% des établissements du Déménagement emploient de 1 à 9 salariés.

51 % des établissements de la Branche employant du personnel ont moins de 10 salariés.

Effectifs salariés par activité et taille d'établissement au 31 décembre 2019



Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel

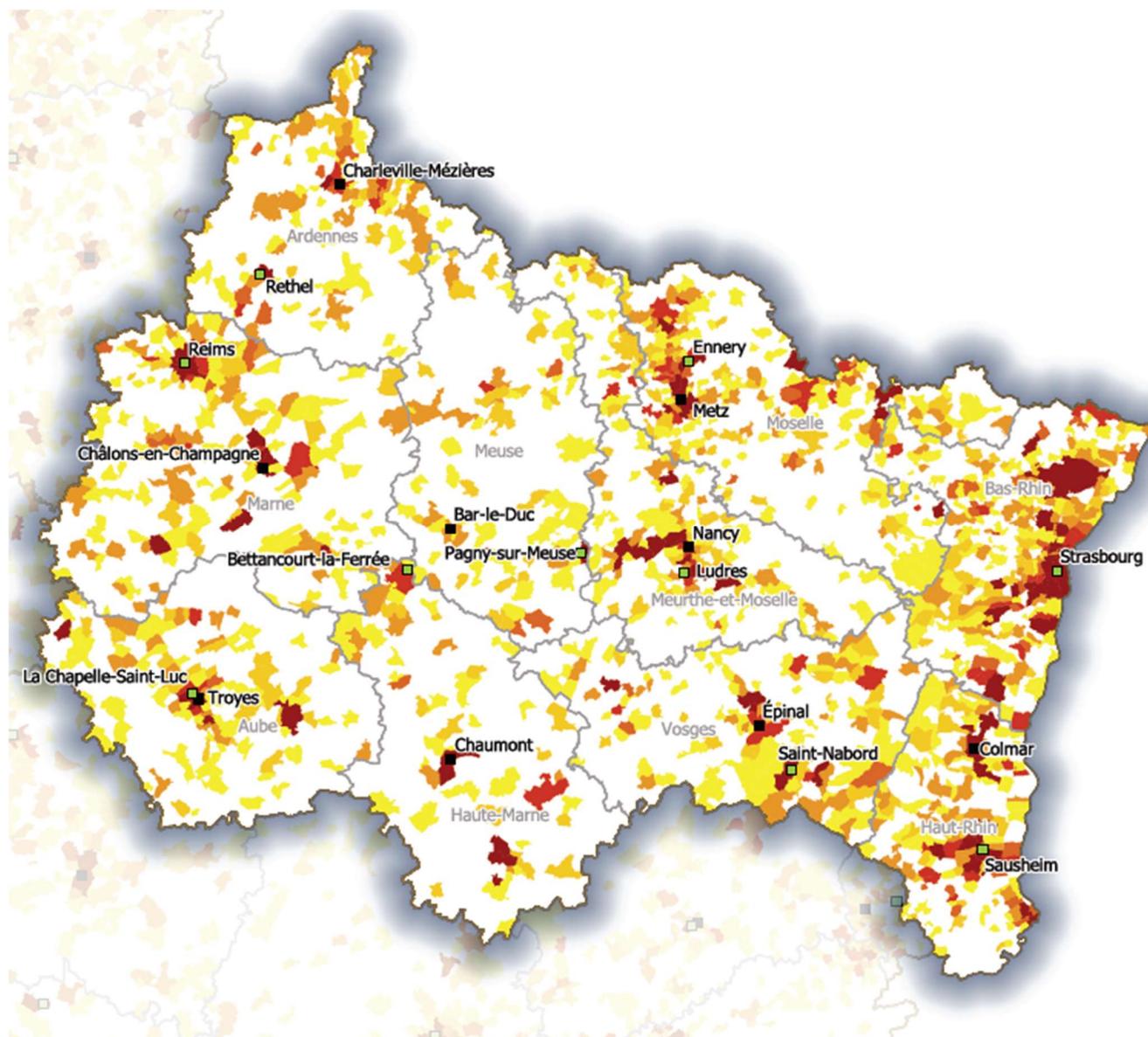
Lecture : 50% des salariés du Transport routier de marchandises sont employés dans des établissements de 10 à 49 salariés.

La répartition des effectifs par secteur et taille d'établissement n'a quasiment pas évolué par rapport à 2018. Le transport sanitaire est le secteur où les établissements de la tranche des « 50 salariés et plus » regroupent la part la moins élevée de salariés, soit seulement 5%, au profit de la tranche des « 10 à 49 salariés » 78,8%.

La localisation des emplois

Activités Marchandises

Répartition des emplois salariés par commune au 31 décembre 2019, en région



Salariés par commune (MAR)

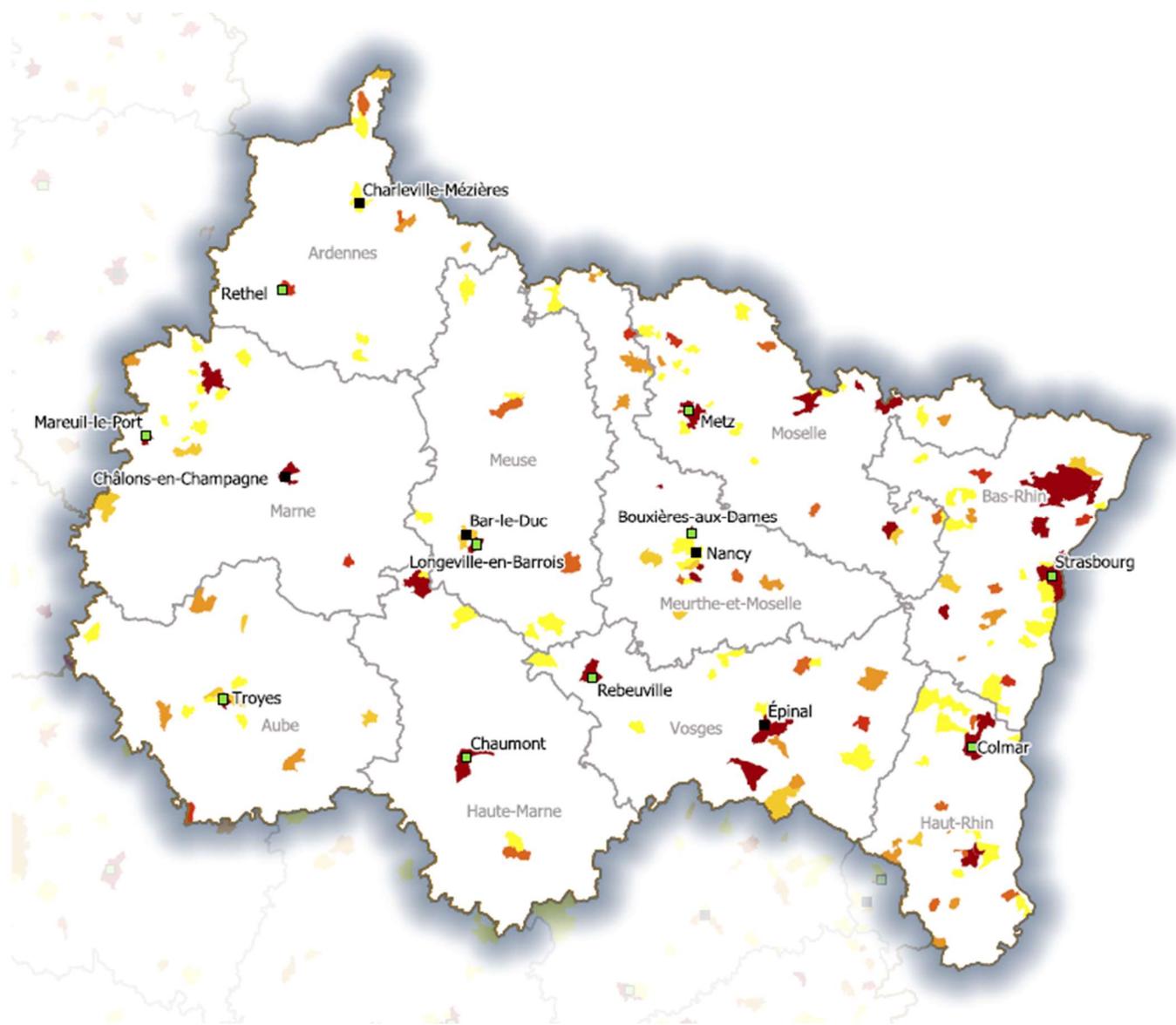
- 0 à 5
- 5 à 15
- 15 à 50 (moyenne à 48)
- 50 à 75
- 75 à 150
- 150 à 9500

Nous pouvons repérer les trois sillons de plus grande activité marchandises dans notre région :

- Sillon rhénan,
- Sillon mosellan
- Sillon champardennais.

Transport de Voyageurs

Répartition des emplois salariés par commune au 31 décembre 2019, en région



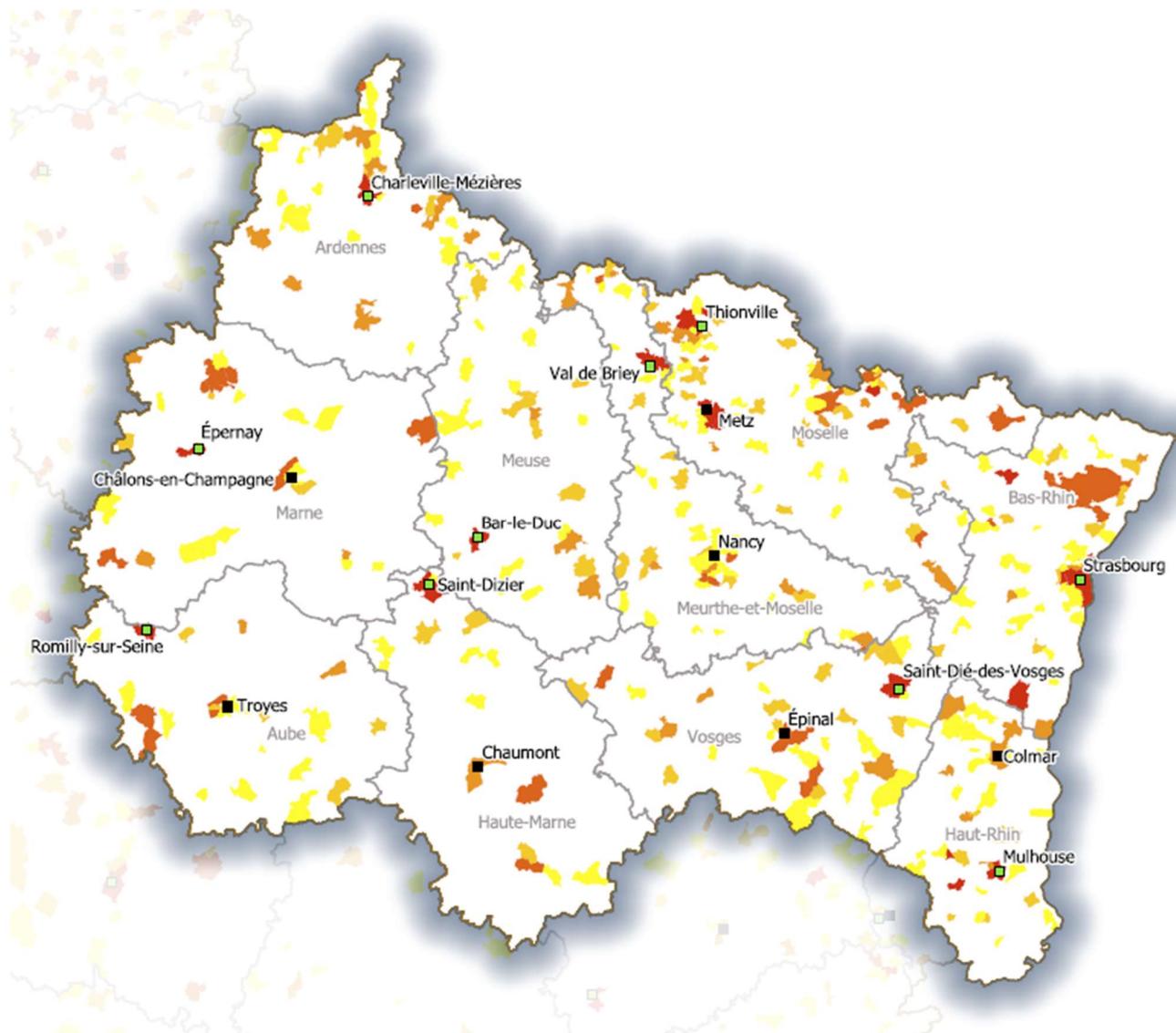
Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : Nombre de salariés par commune :

Salariés par commune (TRV)

- 0 à 10
- 10 à 20
- 20 à 40 (moyenne à 39)
- 40 à 60
- 60 à 80
- 80 à 3200

Transport Sanitaire

Répartition des emplois salariés par commune au 31 décembre 2019, en région



Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel

Salariés par commune (TRS)

- 0 à 10
- 10 à 20 (moyenne à 17)
- 20 à 30
- 30 à 50
- 50 à 970

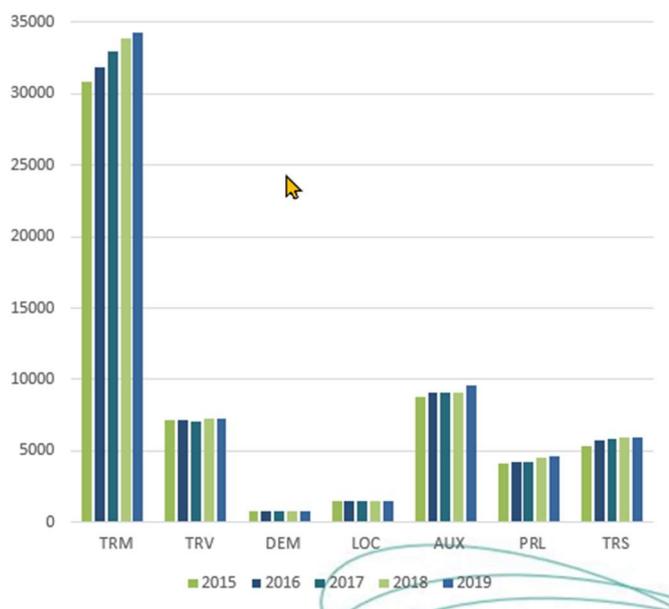
Effectifs salariés par activité au 31 décembre 2019

	Etablissements en région	% en région	% en France
Transport routier de marchandises	34 315	54%	52%
Transport routier de voyageurs	7 285	11%	14%
Déménagement	811	1%	2%
Location	1 520	2%	3%
Auxiliaires de transport	9 586	15%	15%
Prestataires logistiques	4 608	7%	7%
Transport sanitaire	5 957	9%	8%
Ensemble de la branche	64 082	100%	100%

Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : Les Auxiliaires de transport emploient 9 586 salariés en région au 31/12/2019. Cette activité représente 15% des effectifs de la branche en région, identique au niveau national.

Représentation graphique de l'évolution des effectifs salariés par activités, sur 5 ans



Estimation de la répartition des salariés par activités au 31.12.2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Transport routier de marchandises	30 866	31 823	32 972	33 829	34 315
Transport routier de voyageurs	7 149	7 176	7 018	7 272	7 285
Déménagement	738	739	774	779	811
Location	1 502	1 509	1 470	1 516	1 520
Auxiliaires de transport	8 822	9 120	9 055	9 123	9 586
Prestataires logistiques	4 119	4 272	4 198	4 500	4 608
Transport sanitaire	5 384	5 714	5 839	5 943	5 957
Ensemble de la branche	58 580	60 354	61 326	62 962	64 082

Effectifs salariés par famille professionnelle au 31 décembre 2019

	Etablissements en région	% en région	% en France
Conduite	43 265	68%	68%
Exploitation Transport	3 479	5%	7%
Logistique – Manutention - Magasinage	8 816	14%	13%
Direction	2 174	3%	3%
Gestion	3 264	5%	5%
Ventes-Achats	711	1%	1%
Maintenance	1 367	2%	2%
Interprofessionnel	1 005	2%	1%
Ensemble de la branche	64 082	100%	100%

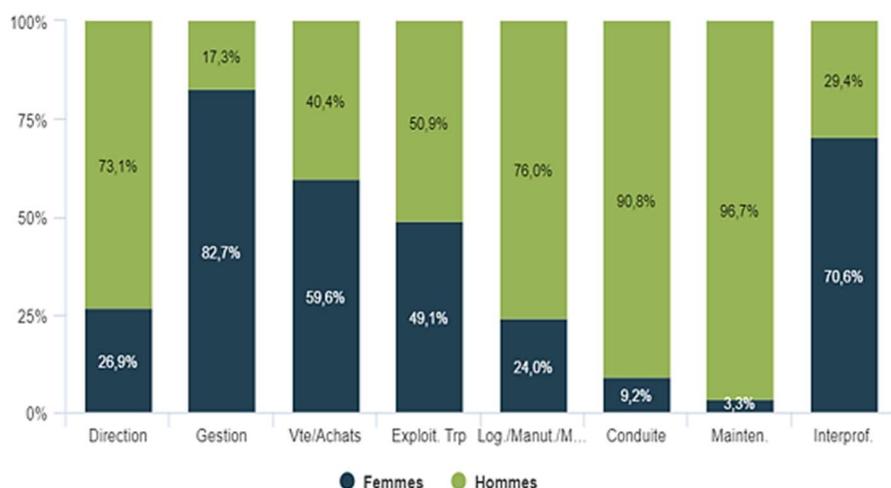
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Effectifs salariés par famille professionnelle et taux de féminisation au 31 décembre 2019

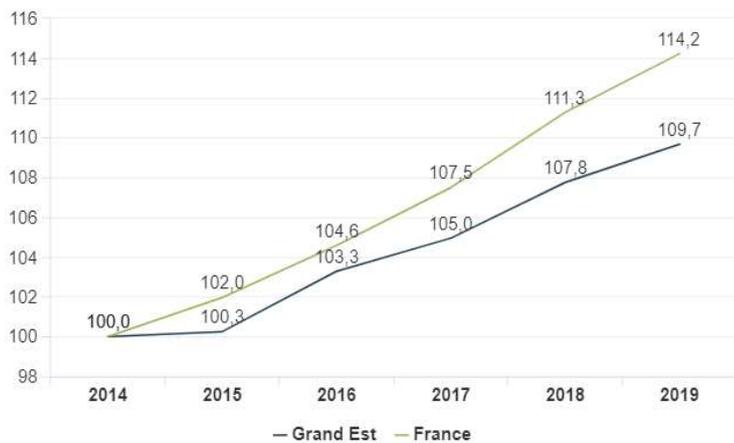
	Etablissements en région	% en région	% en France
Conduite	43 265	9 %	10 %
Exploitation Transport	3 479	49 %	40 %
Logistique – Manutention - Magasinage	8 816	24 %	22 %
Direction	2 174	27 %	26 %
Gestion	3 264	83 %	78 %
Ventes-Achats	711	60 %	56 %
Maintenance	1 367	3 %	6 %
Interprofessionnel	1 005	71 %	68 %
Ensemble de la branche	64 082	19 %	19 %

Source : ACOSS, Données ajustées au champ conventionnel

Répartition des effectifs par sexe et famille professionnelle au 31 décembre 2019



Evolution des effectifs salariés (base 100 en 2014)



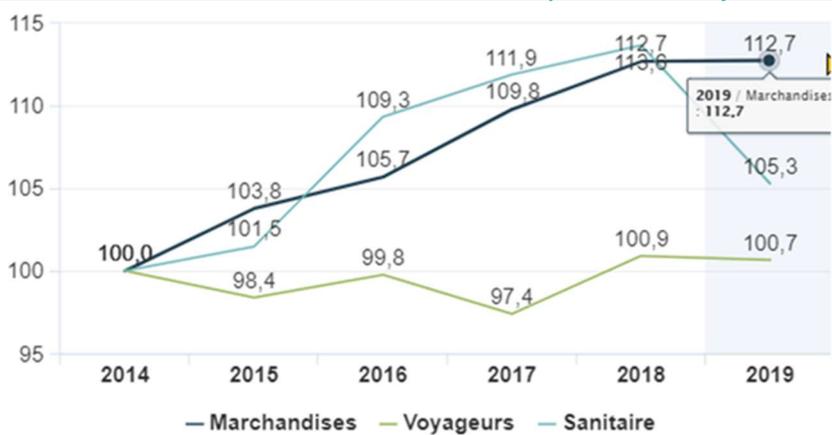
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Evolution des effectifs de la branche par activité (base 100 en 2014)



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

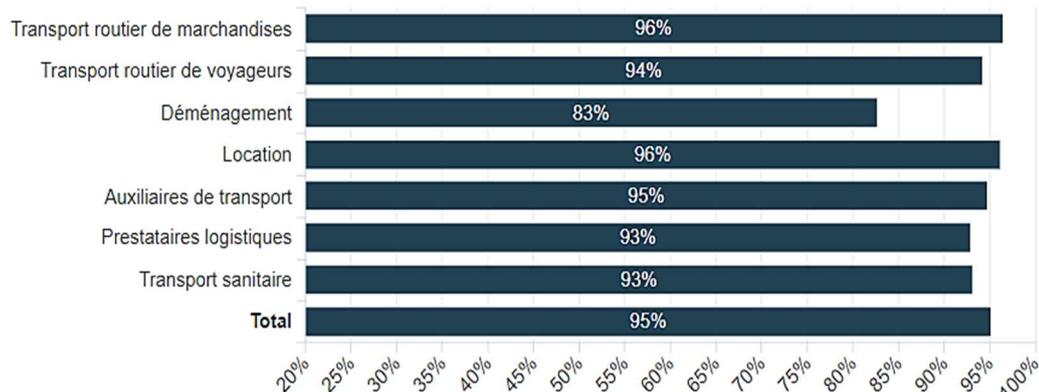
Evolution des effectifs de conducteurs par activité (base 100 en 2014)



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Les caractéristiques des emplois

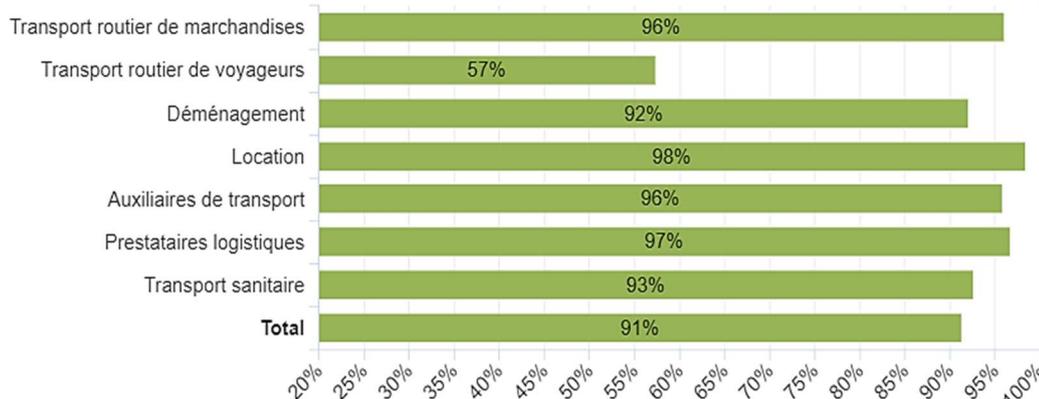
Part des salariés en Contrat à Durée Indéterminée au 31 décembre 2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : 96 % des salariés du Transport routier de marchandises, en poste au 31 décembre 2019, sont en CDI.

La croissance des effectifs de la Branche ne s'est pas accompagnée d'une augmentation de la proportion des contrats courts, puisque 95,2% des salariés sont en contrat à durée indéterminée en 2019.

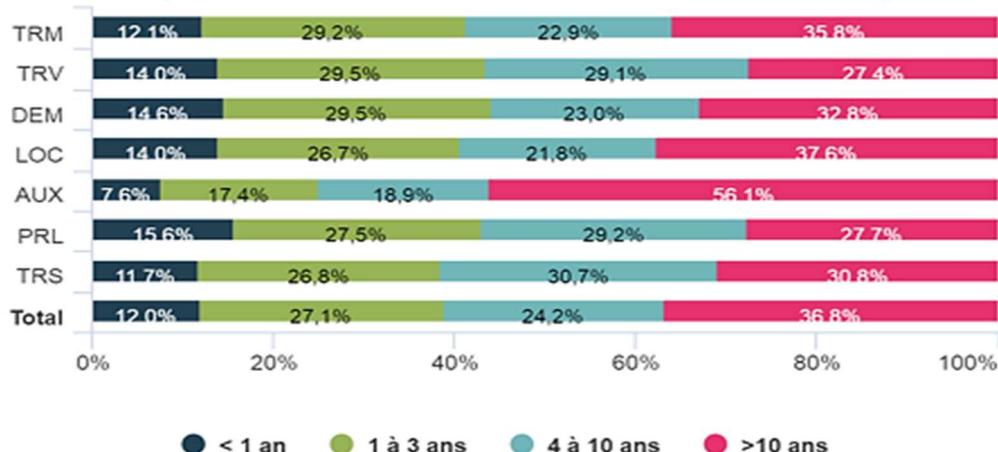
Part des salariés à temps complet au 31 décembre 2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : 96 % des salariés du Transport routier de marchandises, en poste au 31 décembre 2019, sont en temps complet

Dans la Branche, plus de neuf salariés sur dix sont à temps complet. C'est nettement plus que dans le reste de l'économie, où 18,5% des postes sont à temps partiel. Les deux tiers des contrats à « temps partiel » se concentrent dans le transport routier de voyageurs.

Ancienneté moyenne dans l'établissement au 31 décembre 2019 (en années)

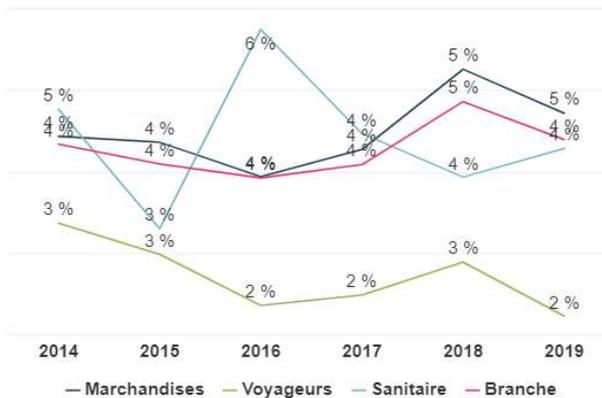


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

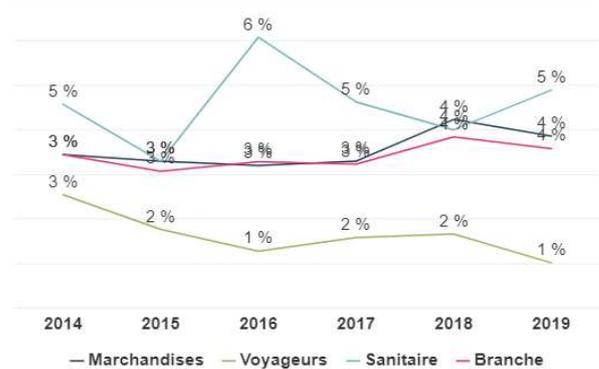
Compte tenu des recrutements importants effectués ces dernières années, 39 % des salariés sont dans le même établissement depuis au moins quatre ans et tous les secteurs sont concernés par cette évolution.

La diversification du recrutement

1. Part des jeunes (- 25 ans) dans les effectifs de la branche, par activité (en %)



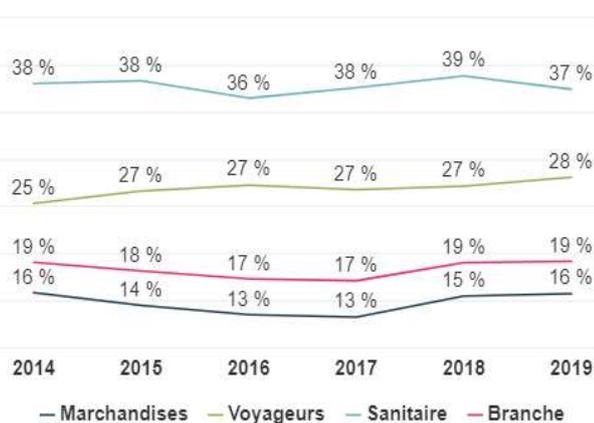
2. Part des jeunes (- 25 ans) employés dans les métiers de la conduite, par activité (en %)



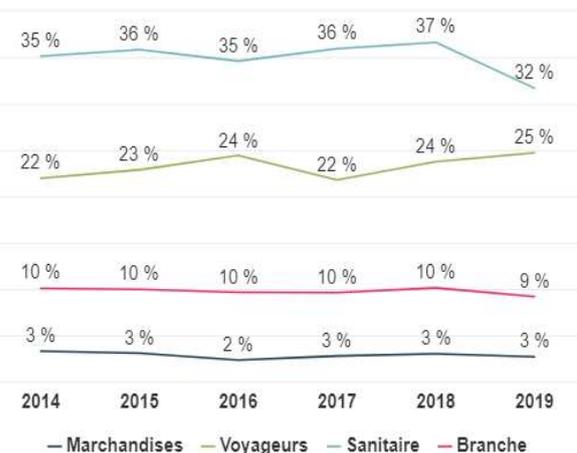
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Une légère baisse de recrutement de jeunes dans tous les secteurs se fait sentir en 2019, après une évolution sur les trois années antérieures...Il en est de même pour les métiers de la conduite.

3. Part des femmes dans les effectifs de la branche, par activité



4. Part des femmes employées dans les métiers de la conduite, par activité (en %)



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

La féminisation de notre secteur d'activité s'est stagnée en 2019, pour arriver à 19,9%.

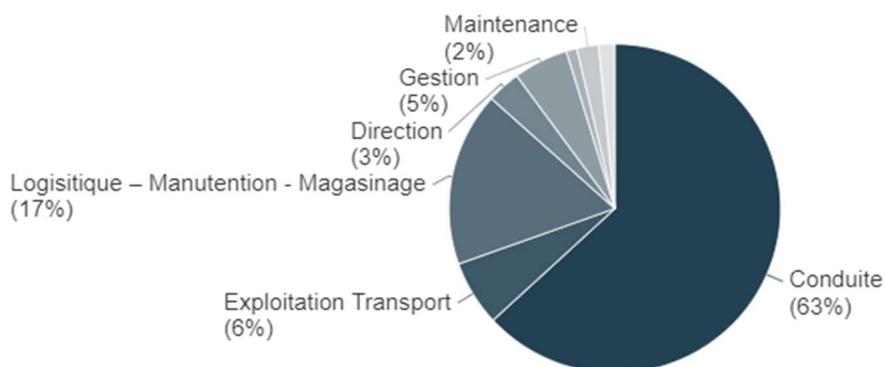
C'est dans le transport de personnes que le taux de féminisation est le plus élevé : 37% dans le transport sanitaire et 28% dans le transport routier de voyageurs.

Les femmes représentent 9% des effectifs salariés de la famille professionnelle Conduite, proportion stable depuis plus de dix ans. Leur répartition est néanmoins variable selon les secteurs d'activité : dans le transport routier de marchandises, seulement 3% des emplois de conduite sont occupés par des femmes, tandis qu'elles occupent respectivement 32% et 25% des postes de conduite du transport sanitaire et du transport routier de voyageurs.

La typologie des métiers

Activités Marchandises

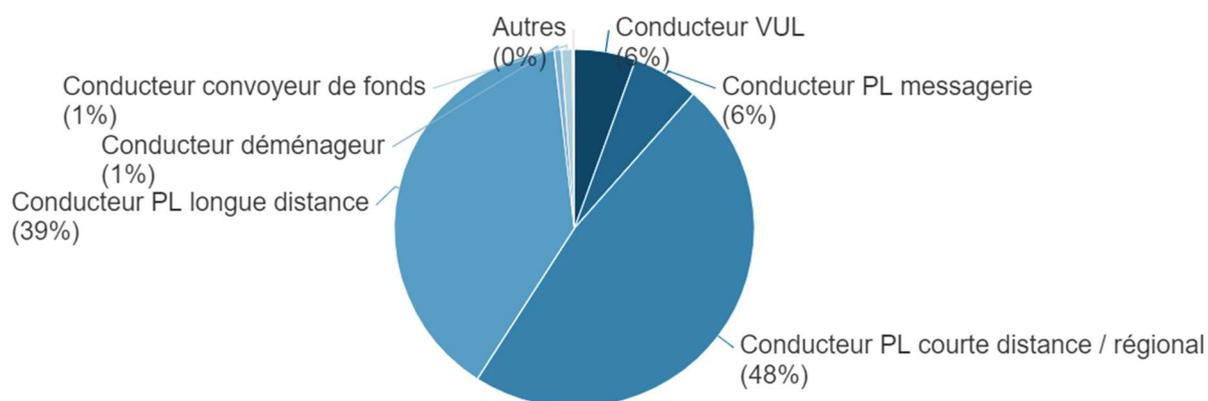
Effectifs salariés des Activités Marchandises par famille professionnelle au 31 décembre 2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : La famille professionnelle Conduite représente 63% des effectifs employés dans les Activités Marchandises. Elle emploie 32 098 personnes au 31 décembre 2019.

Répartition des effectifs de conducteurs en Activités Marchandises par spécialité au 31 décembre 2019

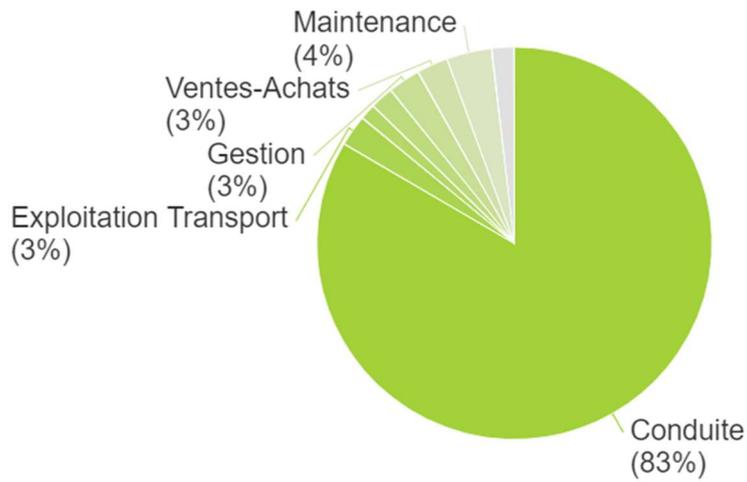


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 48% des Conducteurs employés dans les Activités Marchandises sont des conducteurs de Poids Lourds sur Courte Distance ou Régional.

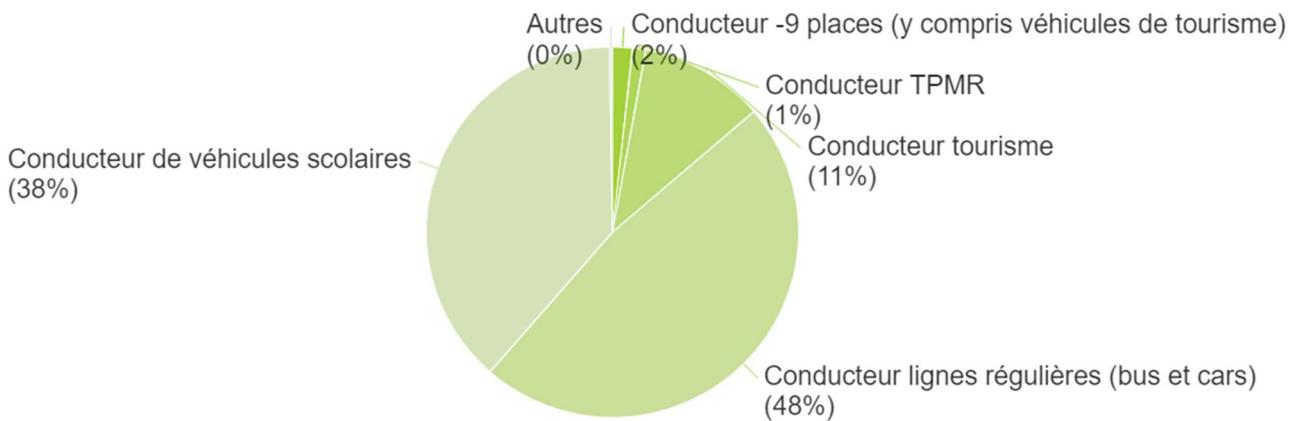
Transport de Voyageurs

Effectifs salariés du Transport de Voyageurs par famille professionnelle au 31 décembre 2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : La famille professionnelle Exploitation Transport représente 3 % des effectifs employés dans le Transport de Voyageurs. Elle emploie 187 personnes au 31 décembre 2019.

Répartition des effectifs de conducteurs en Transport de Voyageurs par spécialité au 31 décembre 2019

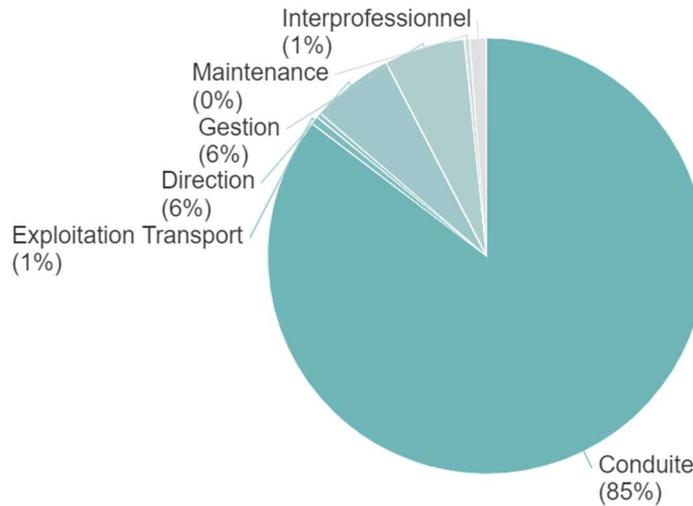


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel
Lecture : 2% des Conducteurs employés dans le Transport de Voyageurs sont des conducteurs de Véhicules de moins de 10 places.

Dans le Grand Est, 230 000 élèves sont transportés quotidiennement, par l'intermédiaire de 80 entreprises de transport.

Transport Sanitaire

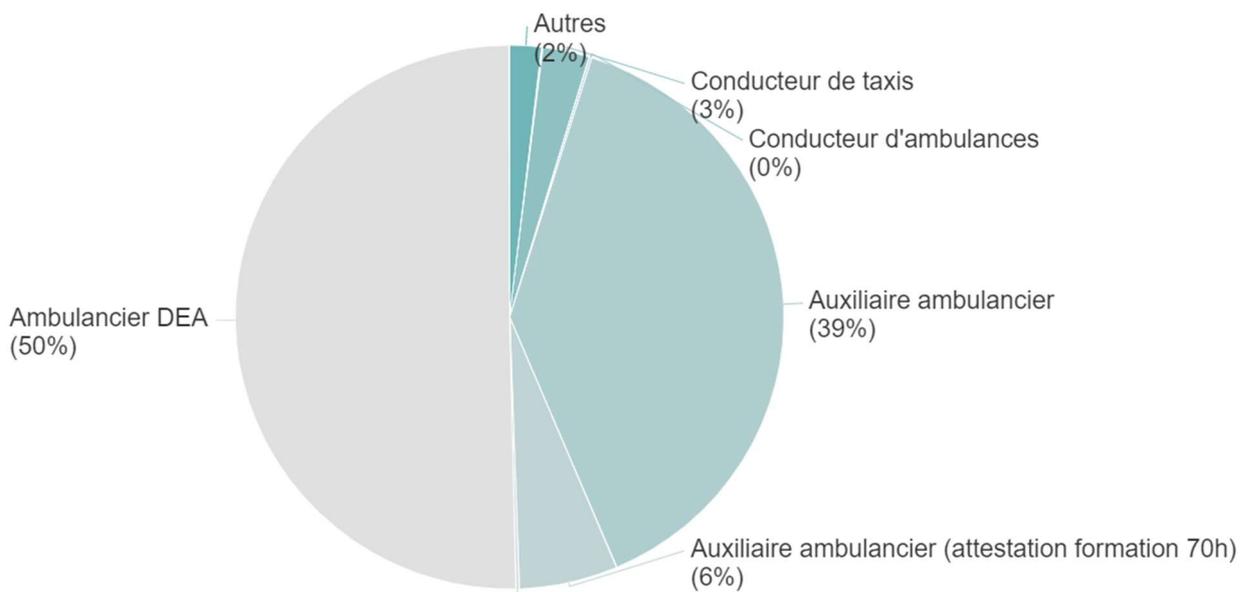
1. Effectifs salariés du Transport Sanitaire par famille professionnelle au 31 décembre 2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

au Lecture : La famille professionnelle Direction représente 6% des effectifs employés dans le Transport Sanitaire. Elle emploie 160 personnes 31 décembre 2019.

2. Répartition des effectifs de conducteurs en Transport Sanitaire par spécialité au 31 décembre 2019

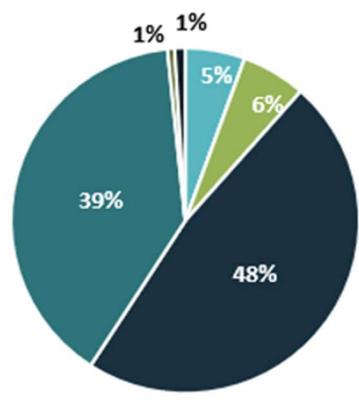


Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Lecture : 45 % des Conducteurs employés dans le Transport Sanitaire sont des Auxiliaires Ambulanciers.

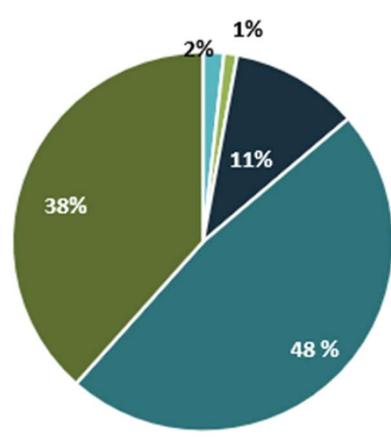
Répartition des 43 300 conducteurs par sous famille et activité

Marchandises



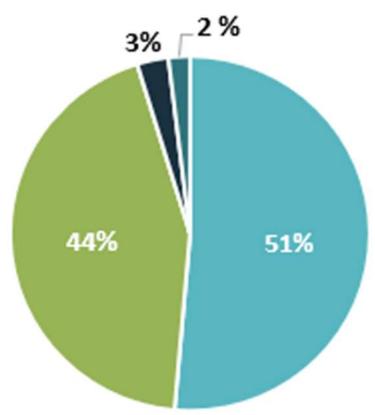
- Conducteur VUL
- Conducteur PL messagerie
- Conducteur PL courte distance / régional
- Conducteur PL longue distance
- Conducteur déménageur
- Conducteur convoyeur de fonds

Voyageurs



- Conducteur -9 places
- Conducteur TPMR
- Conducteur tourisme
- Conducteur lignes régulières
- Conducteur de véhicules scolaires

Sanitaire



- Ambulancier DEA
- Auxiliaire ambulancier
- Conducteur de taxis
- Autres

Estimations des effectifs conducteurs conductrices salariés. iées des activités :

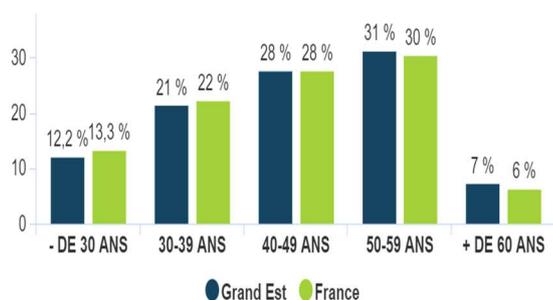
- Marchandises 32 098
- Voyageurs : 6 081
- Sanitaire : 5 086

La démographie

Dans la région Grand Est la moyenne d'âge de l'ensemble des salariés est de 44,5 ans

La région Grand Est se situe dans la moyenne française dans la répartition des effectifs par tranche d'âge, mis à part la partie des 50 à 59 ans légèrement supérieure.

1. Structure par tranches d'âges des salariés en région et en France au 31/12/2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

2. Structure par tranches d'âges des salariés de la région au 31/12/2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Dans la répartition par tranches d'âge, nous pouvons constater le glissement sur 5 ans des tranches au-delà des 50 ans..

3. Age moyen des salariés de la branche, par activité

	2014	2019
Marchandises	43,16	44,23
Voyageurs	46,67	49,06
Sanitaire	41,94	42,1
Branche	43,48	44,58

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

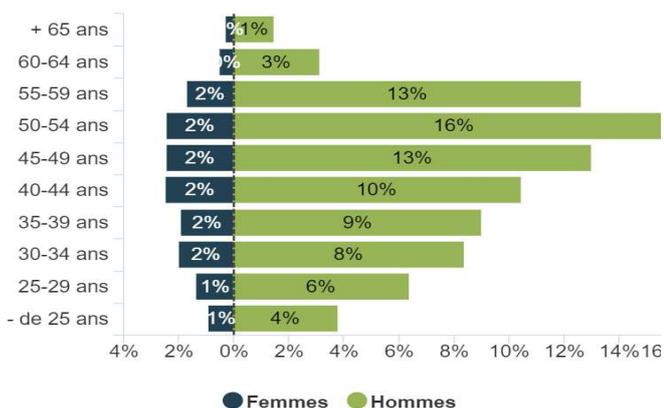
4. Age moyen des salariés de la branche, par famille de métiers

Conduite	45,27
Exploitation Transport	41,48
Logistique – Manutention - Magasinage	41,65
Direction	51,67
Gestion	43,55
Ventes-Achats	41,90
Maintenance	44,11
Interprofessionnel	44,68
Ensemble de la branche	44,62

Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

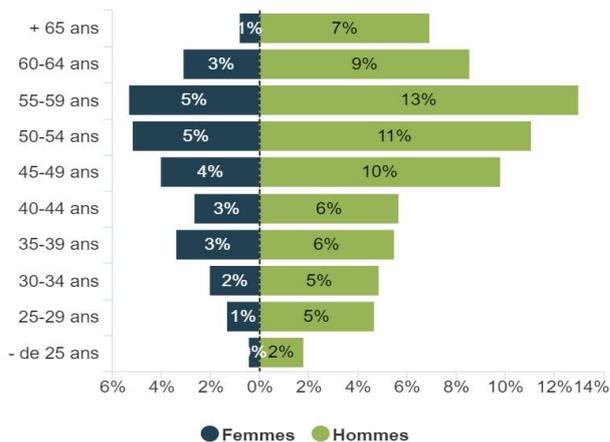
Dans le secteur Marchandises, nous constatons que 1/3 des effectifs ont plus de 50 ans, dont la moitié ont +55 ans. Ce sont donc des salariés qui vont partir en retraite dans les années à venir (- de 7 ans)

5. Pyramide des âges dans les activités marchandises au 31/12/2019



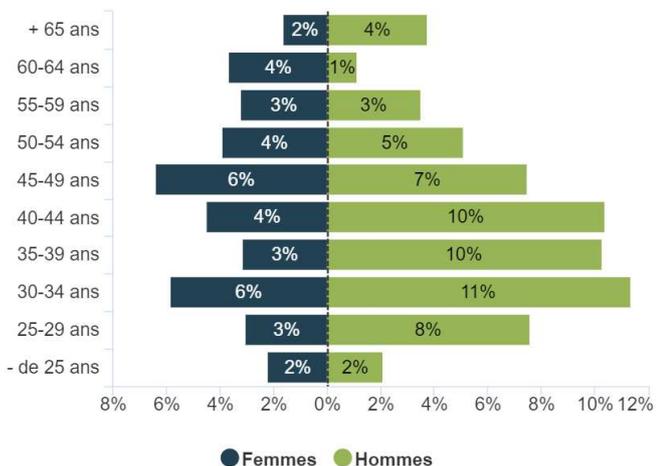
Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

6. Pyramide des âges dans le transport de voyageurs au 31/12/2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

7. Pyramide des âges dans le transport sanitaire au 31/12/2019



Source : Enquête Tableau de Bord - AFT, Données ajustées au champ conventionnel

Dans le secteur des voyageurs, il s'agit de plus de la moitié des effectifs qui a plus de 50 ans.

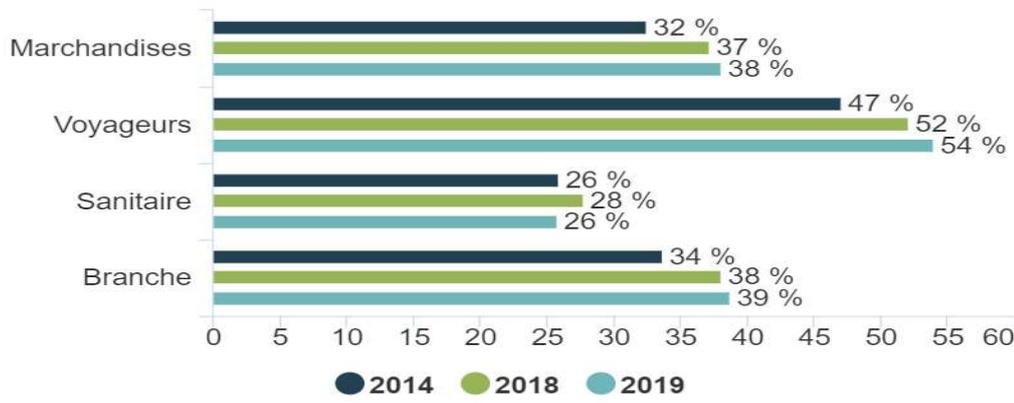
Le phénomène est constant, et donc les difficultés pour pourvoir les postes de conduite est toujours très prégnant.

La durée dans le poste étant moindre que dans d'autres secteurs

Alors que le transport sanitaire, c'est un peu plus d'un quart des effectifs qui a plus de 50 ans

L'âge moyen dans la plupart des secteurs d'activité se situe entre 40 et 45 ans, mis à part le secteur de la conduite en voyageurs qui atteint les 50 ans.

8. Taux de renouvellement des effectifs de la branche, par activité



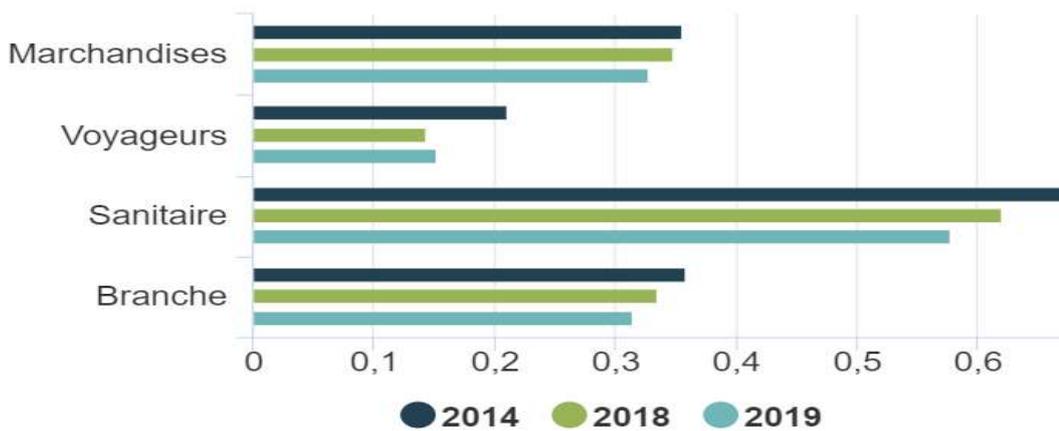
Le taux de renouvellement : est égal à la part de salariés de +50 ans, dans l'effectif global.

Plus le taux se rapproche de 100%, plus les employeurs risquent d'être confrontés à des enjeux de gestion et de remplacement de départ à la retraite. Il reflète habituellement les départs en retraite théoriques potentiels dans les dix années à venir, et depuis la réforme des retraites, dans les douze prochaines années. Le taux de renouvellement des effectifs de la branche est de 38,8 % des salariés en Grand Est, contre 27 % des salariés, tous métiers confondus, de l'ensemble des autres secteurs d'activité de l'économie.

La proportion de salariés de la Branche de plus de 50 ans a légèrement évolué depuis l'année passée +1pt (38 %).

Dans le transport routier de voyageurs, plus de la moitié des salariés appartiennent à cette tranche d'âge 54,2%, le transport sanitaire. (2,2 points de plus qu'en 2018, contre 26,3% chez les déménageurs)

9. Taux de relève des effectifs de la branche, par activité



Le taux de relève se calcule comme le nombre de salariés de moins de 30 ans sur le nombre de salariés de plus de 50 ans. Lorsque cet indicateur est inférieur à 1, ce qui est le cas pour tous les secteurs d'activité de la Branche, cela signifie que les moins de 30 ans sont moins nombreux que les plus de 50 ans.

Avec une valeur de 0,31 le taux de relève dans la Branche en grand Est est plus bas que dans le reste de l'économie (0,84).

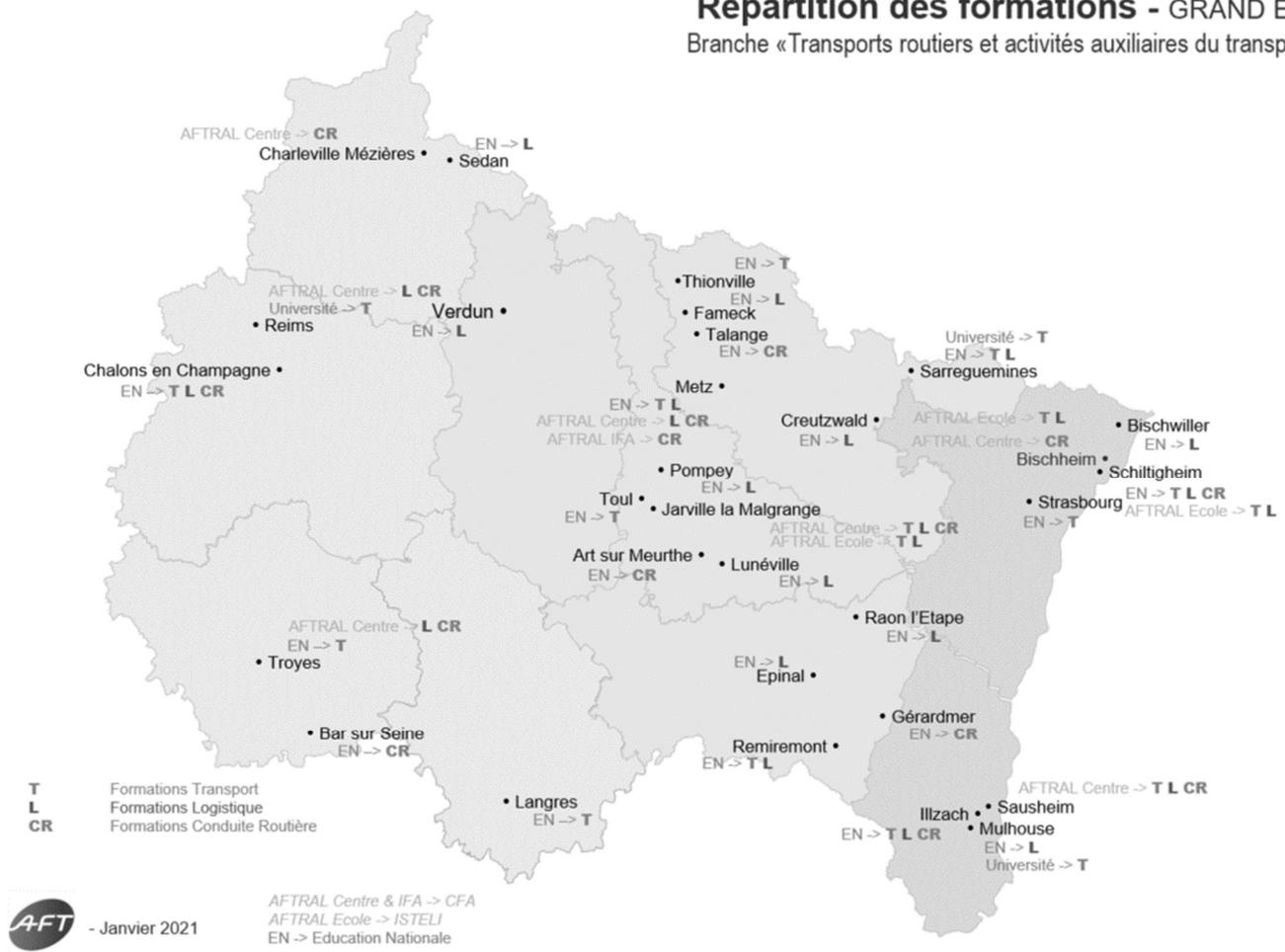
En particulier, dans le transport routier de voyageurs, les plus de 50 ans sont 6,7 fois plus nombreux que les moins de 30 ans.

La formation dans la branche

La répartition géographique des formations

Carte régionale des formations soutenues par la branche année scolaire 2019-2019

Répartition des formations - GRAND EST Branche « Transports routiers et activités auxiliaires du transport »



Source : AFT - DIP

* Note : Formations initiales sous statut scolaire, sous statut universitaire et en apprentissage

Pour identifier un métier, trouver la formation qui correspond et le lieu pour se former près de chez soi, vous pouvez accéder au site <https://www.choisis-ton-avenir.com/>

Les effectifs formés en transport et logistique

1. Candidats reçus à l'examen des Diplômes d'Etat en 2019

		Evolution N-1
Conduite		
CAP Conducteur Livreur Marchandises	249	-6%
CAP Conducteur routier marchandises	107	3%
CAP Déménageur sur VUL	-	
CAP Agent d'accueil et de conduite Transport routier de voyageurs	6	20%
CAP Transport Fluvial	21	-9%
BAC PRO Conducteur transport routier de marchandises	205	-1%
BAC PRO Transport Fluvial	15	15%
Exploitation		
BEP Logistique et transport (certification intermédiaire)	286	6%
BAC PRO Logistique	274	=
BAC PRO Transport	59	18%
BTS Transport et prestations logistiques	114	13%
Manutention-magasinage		
CAP Opérateur/opératrice logistique	172	15%
Maintenance		
CAP Maintenance des véhicules auto. option Véhicules industriels	139	1%
BAC PRO Maintenance des véhicules automobiles. Option Véhicules Industriels	115	4%
BTS Maintenance des véhicules option : Véhicules de transport routier	32	68%
Total des reçus	1 794	3%

Candidats reçus aux Titres professionnels en 2019

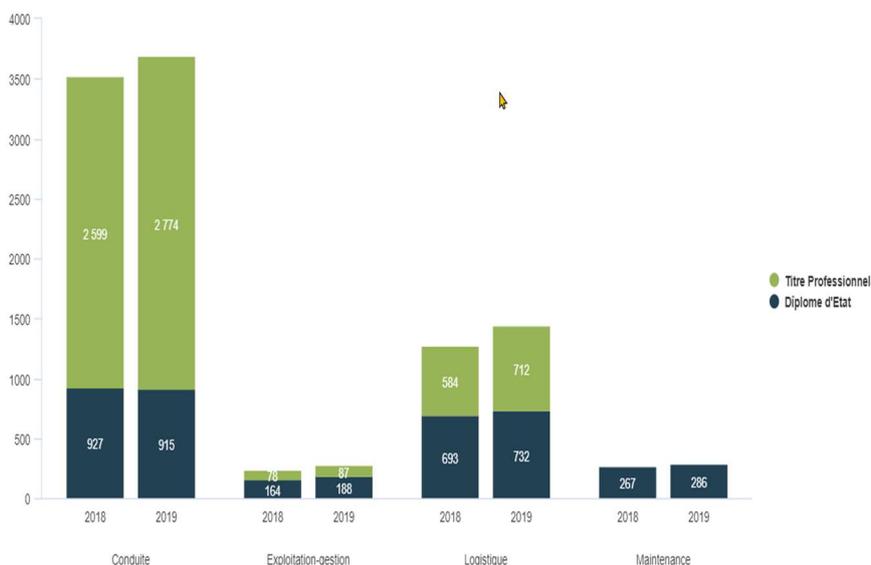
		Evolution N-1
Conduite		
Conducteur du transport routier de marchandises sur porteur	1 427	12%
Conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules	587	7%
Conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	142	-9%
Conducteur de transport en commun sur route/Conducteur du transport routier interurbain de voyageurs	618	14%
Diplôme d'État d'Ambulancier	327	1%
Exploitation		
Technicien en logistique d'entreposage	91	60%
Technicien supérieur des transports de personnes	1	
Technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique	64	31%
Technicien(ne) supérieur(e) du transport terrestre de marchandises	16	-6%
Exploitant en transport routier de marchandises/ Technicien d'exploitation du transport terrestre de marchandises	6	2%
Manutention-Magasinage		
Agent magasinier	122	3%
Cariste d'entrepôt	114	25%
Préparateur de commandes en entrepôt	385	21%
TOTAL des Stagiaires diplômés	3 900	9,4%
Formation Initiale Minimum Obligatoire et Passerelle		
Marchandises	1 348	8%
Voyageurs	200	24%

Les effectifs formés en contrats de professionnalisation par famille professionnelle et activités, en 2019

	Exploitation Transport	MANUTENTION- MAGASINAGE	CONDUITE	MAINTENANCE	AUTRES	TOTAL
Transport routier de marchandises	123	4	87	3	48	265
Transport routier de voyageurs	7	0	10	0	9	26
Transport sanitaire	1	0	3	0	1	5
TOTAL	131	4	100	3	58	296

2. L'ensemble des qualifications, en 2019

2 488 Candidats ont été formés et présentés à l'examen des Diplômes d'E.N : (Cap au BTS)
 5 241 candidats formés et présentés aux examens des Titres Professionnels.



Le taux de réussite moyen sur l'ensemble des qualifications délivrés est de 82%.

Nous remarquons une forte progression des formations initiales de conducteurs routiers de marchandises correspondant aux besoins exprimés par la profession par rapport aux postes à pourvoir dus à l'accroissement d'activité, mais aussi à la pyramide des âges.

Source : AFT - IPTL

3. Bénéficiaires des actions soutenues par l'OPCO Mobilités en 2019 par métier

	Exploitation-Gestion	Manutention-Magasinerie	Conduite	Maintenance	Autres	TOTAL
Professionalisation des salariés						
Contrats de pro.	131	4	100	3	58	296
Périodes de pro.	NC	NC	NC	NC	NC	
Plan de formation des salariés						
Entreprises - 10 salariés	219	179	870	3	323	1594
Entreprises + 10 salariés	942	801	5 377	31	2 022	9173
Autres dispositifs de formation						
PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE à L'EMPLOI COLLECTIVE			153			
PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE à L'EMPLOI INDIVIDUELLE	NC	NC	NC	NC	NC	
CONTRATS DE SÉCURISATION PROFESSIONNELLE			1		2	3
COMPTE PERSONNEL DE FORMATION	NC	NC	NC	NC	NC	

Source : OPCO Mobilités

7. Insertion des jeunes sortis de formation Education Nationale et CFA/Ecoles de la Profession en juin 2019

Voir tableau page suivante et pour des données complémentaires : <https://www.aft-dev.com/observatoire-formations-professionnelles>

Placement des sortants de formation Transport-Logistique, en 2019

NBRE DE RÉFONDANTS	EN EMPLOI (a)	% EN EMPLOI (a)	EN POURSUITE D'ÉTUDES (b)	% EN POURSUITE D'ÉTUDES (b)	EN RECHERCHE D'EMPLOI	% EN RECHERCHE D'EMPLOI	EN CDI (1)	% EN CDI (1)	EN CDD (1)	% EN CDD (1)	EN ALTERNANCE (1)	% EN ALTERNANCE (1)	AUTRES (1)	% AUTRES (1)	NBRE DES PLACEMENTS DANS LE SECTEUR T.L. (2)	% DE PLACEMENT DANS LE SECTEUR T.L. (2)	NBRE DE PLACEMENT EN ENTREPRISE
BAC Pro. CTRM	119	65 %	17	14 %	22	18 %	41	53 %	13	17 %	11	14 %	12	16 %	60	78 %	77
CAP CRM	74	86 %	3	4 %	6	8 %	41	64 %	11	17 %	2	3 %	10	16 %	51	80 %	64
CAP CLM	4	0 %	4	100 %	0	0 %	0		0		0		0		0		0
CAP AACRTV	5	100 %	0	0 %	0	0 %	5	100 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	5	100 %	5
TP Cond. s/VUL	14	86 %	0	0 %	2	14 %	12	100 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %	1	8 %	12
DEA	31	94 %	0	0 %	2	6 %	28	97 %	1	3 %	0	0 %	0	0 %	26	90 %	29
BAC Pro. L	145	40 %	40	28 %	42	29 %	12	21 %	10	17 %	16	28 %	20	34 %	19	38 %	50
CAP OIOL	69	23 %	23	33 %	23	33 %	1	6 %	4	25 %	5	31 %	6	38 %	2	13 %	15
REL	15	67 %	0	0 %	5	33 %	3	30 %	1	10 %	2	20 %	4	40 %	4	50 %	8
TSMEL	42	83 %	1	2 %	6	14 %	9	26 %	5	14 %	19	54 %	2	6 %	8	47 %	17
DUT GLT	8	88 %	0	0 %	1	13 %	0	0 %	0	0 %	7	100 %	0	0 %	0		7
BTS TPL	62	69 %	8	13 %	11	18 %	14	33 %	10	23 %	16	37 %	3	7 %	25	71 %	35
BAC Pro. T	12	42 %	5	42 %	2	17 %	3	60 %	0	0 %	0	0 %	2	40 %	2	40 %	5
TSSTM	12	83 %	1	8 %	1	8 %	3	30 %	3	30 %	4	40 %	0	0 %	5	83 %	6
TOTAL	612	61 %	102	17 %	123	20 %	172	46 %	58	16 %	82	22 %	59	16 %	208	64 %	330

Source : AFT - DEP - « Extrait des études de placement Session 2019 » (Éducation Nationale et CFA/Ecoles de la Profession)

Echantillon : 1 034 jeunes interrogés

Nbre d'établissements de formation concernés : 35

(a) Y COMPRIS L'ALTERNANCE

(b) HORS ALTERNANCE

AUTRES = INTÉRIM, CAE, SAISONNIER, AUTRES SITUATIONS D'EMPLOI

(1) Parmi ceux qui sont en entreprise

(2) Nombre de placements dans le secteur Transport - Logistique rapporté au nombre total de jeunes sortants en emploi ayant déclaré le secteur d'activité de leur entreprise

1. Motifs d'embauches invoques par les entreprises, par activité

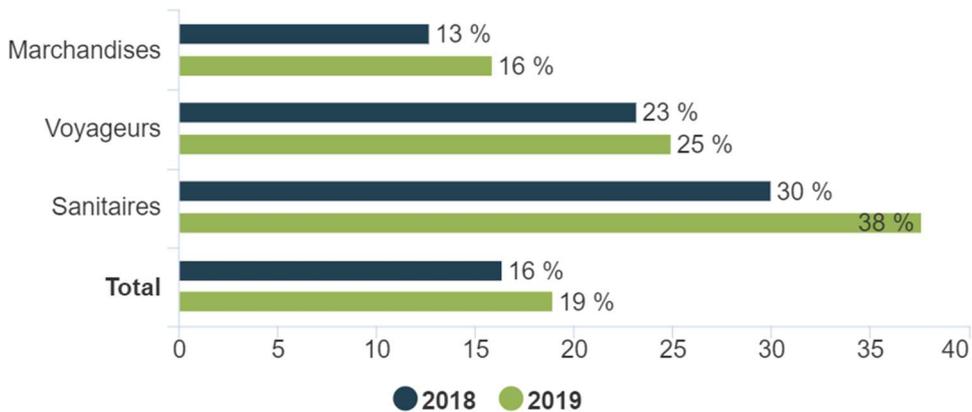


2. Effectifs intérimaires employés dans les entreprises de la branche, par activité

	2018	2019
Marchandises	4 675	4 560
Transport routier de voyageurs	169	118
Transport sanitaire	31	26
TOTAL	4 876	4 703

Source : DARES et FAF TT, Données ajustées au champ conventionnel

3. Part des femmes dans les embauches des entreprises, par activité



La féminisation dans les embauches progresse.

Comparativement à 2018, la proportion de femmes passe de 19% à 16 % tous secteurs confondus.

4. Part des femmes dans la demande d'emploi, par famille de métiers en 2019

	PART DES FEMMES	EVOLUTION 2018/2019 (en points)	EVOLUTION 2018/2019 (taux de variation)
Magasinage, manutention et déménagement	24 %	0 point(s)	4,7 %
Organisation de la circulation des marchandises	40 %	3 point(s)	3,2 %
Personnel d'encadrement logistique	25 %	0 point(s)	6,9 %
Personnel de conduite du transport routier	10 %	0 point(s)	10,4 %
Personnel d'encadrement du transport routier	28 %	4 point(s)	20 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	20 %	0 point(s)	5,6 %
Ensemble du marché du travail régional	50 %	0 point(s)	6,10%

Dans la demande d'emploi, la part des femmes qui recherchent un poste dans la conduite n'est que de 10% avec une légère évolution de 10.4%

La part des femmes recherchant un emploi dans ce secteur d'activité est de 20% (stable par rapport à l'année dernière) contre 50% sur l'ensemble du marché du travail régional

5. Part des femmes parmi les demandeurs d'emploi inscrits en conduite, en 2019

	PART DES FEMMES	EVOLUTION 2018/2019 (en points)	EVOLUTION 2018/2019 (taux de variation)
Conduite de marchandises sur longue distance	4 %	0 point(s)	19,6 %
Courses et livraisons express	20 %	2 point(s)	-4,2 %
Conduite et livraison par tournées sur courte distance	6 %	0 point(s)	9,2 %
Conduite de transport de particuliers	26 %	2 point(s)	21,9 %
Conduite de transport en commun sur route	21 %	2 point(s)	12,7 %
Conduite de véhicules sanitaires	34 %	-1 point(s)	-0,9 %

La part des femmes parmi les demandeurs d'emploi varie dans la conduite des transports routier de marchandises, (jusqu'à un taux de variation de +19.6% sur un an) ou de voyageurs. Elle baisse sur la conduite de véhicules sanitaires.

6. Part des jeunes (- 25 ans) dans la demande d'emploi, par métier en 2019

	PART DES JEUNES	EVOLUTION 2018/2019 (en points)	EVOLUTION 2018/2019 (taux de variation)
Magasinage, manutention et déménagement	15 %	1 point(s)	16,3 %
Organisation de la circulation des marchandises	11 %	-1 point(s)	-12,9 %
Personnel d'encadrement logistique	10 %	1 point(s)	23,9 %
Personnel de conduite du transport routier	8 %	2 point(s)	39,0 %
Personnel d'encadrement du transport routier	8 %	0 point(s)	7,4 %
Ensemble des métiers du transport et de la logistique	13 %	1 point(s)	19,8 %
Ensemble du marché du travail régional	14 %	1 point(s)	13,8 %

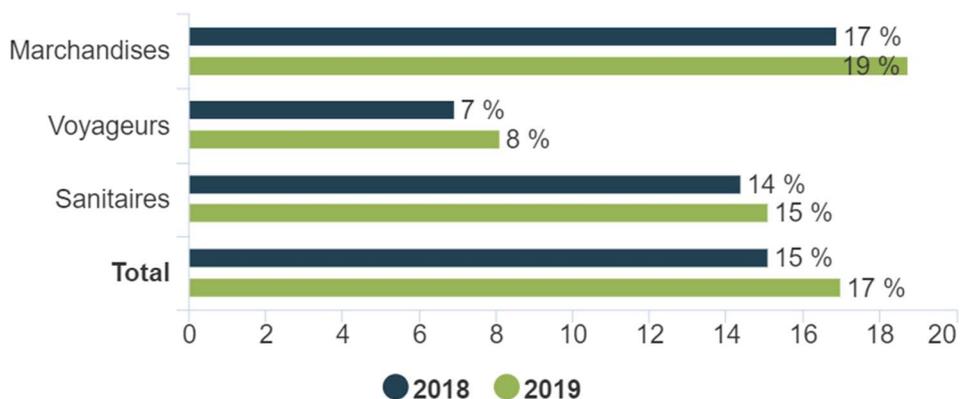
La part des jeunes la plus forte est celle dans la famille des métiers « magasinage, manutention » avec une évolution de 16.3% sur un an. Elle diminue sur la partie organisation des transports de marchandises. La part des jeunes a légèrement évolué sur un an (+ 1 point)

7. Part des jeunes (-25 ans) parmi les demandeurs d'emploi en conduite en 2019

	PART DES JEUNES	EVOLUTION 2018/2019 (en points)	EVOLUTION 2018/2019 (taux de variation)
Conduite de marchandises sur longue distance	6 %	1 point(s)	38,2 %
Courses et livraisons express	9 %	-2 point(s)	-31,0 %
Conduite et livraison par tournées sur courte distance	11 %	3 point(s)	42,9 %
Conduite de transport de particuliers	3 %	-1 point(s)	-6,9 %
Conduite de transport en commun sur route	3 %	1 point(s)	63,0 %
Conduite de véhicules sanitaires	11 %	4 point(s)	50,7 %

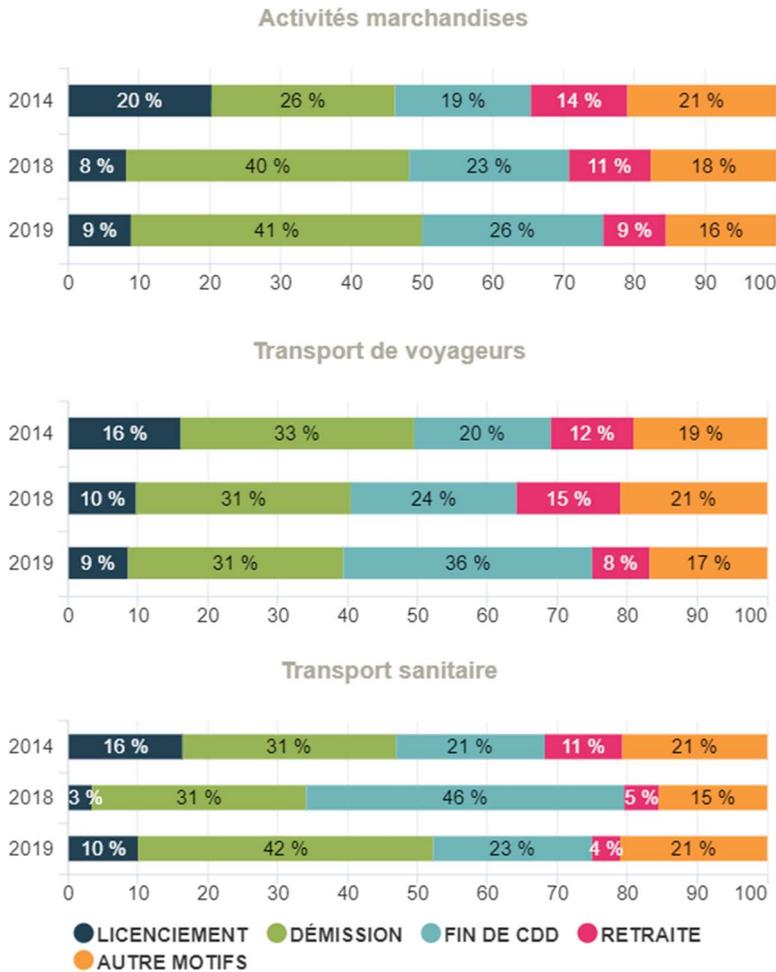
Parmi les jeunes en recherche d'emploi en conduite, la plupart recherche un emploi en « courses et livraison express par tournées sur courte distance », plutôt qu'en « conduite de marchandises sur longue distance ». Est-ce une question de formation ? ou d'attrance du métier ?

8. Evolution de la part des jeunes (- 25 ans) dans les embauches de la branche



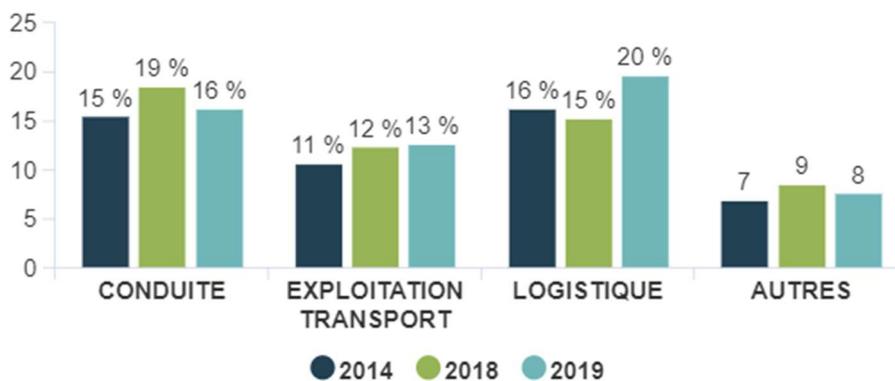
On peut remarquer une nette évolution de la part des -25 ans, dans les embauches de la branche

9. Motifs de départs des salariés employés, par activité



Les motifs des départs des salariés seraient, pour une grande partie (entre 31 et 42%), dus à des démissions et seraient en légère augmentation par rapport à 2018.

10. Taux de rotation en entreprise, par famille de métiers



Tous secteurs confondus, l'ancienneté moyenne augmente depuis 10 ans. Dans la Branche, un salarié passe désormais en moyenne 9 ans dans le même établissement.

Dans le secteur du Déménagement, l'ancienneté moyenne est la plus élevée, soit 10 ans.

Les salariés de la famille professionnelle conduite sont ceux qui restent le moins longtemps dans le même établissement (moins de 8 ans en moyenne).

La prospective globale pour la région

Une très légère évolution de 0.1% de d'emploi salarié dans la Branche en 2020, mais toujours des remplacements de fin de carrière à prendre en compte...

38

Cette estimation se fonde sur les données disponibles quant à l'évolution de l'activité et de l'emploi sur les premiers trimestres 2020 et sur les travaux d'analyse et prévisions réalisés en réunion au dernier trimestre 2020, par les membres de l'Observatoire du Grand Est qui ont estimé que le nombre de salariés dans la Branche n'évoluerait que de 0.1% en 2020, soit une très légère augmentation de 100 salariés. L'activité marchandises résisterait plus que dans le transport de personnes.

Le transport routier de marchandises recouvre des activités variées qui ont été impactées de manière très différenciée par la crise sanitaire.

Avec le développement du e-commerce, boosté par le confinement, les prestataires logistiques ont eu à traiter davantage de petits colis, et leurs approvisionnements et les livraisons à destination des particuliers, avec des véhicules légers, se sont accrues. Les transporteurs et logisticiens travaillant dans l'alimentaire pour la grande distribution tirent également leur épingle du jeu. Les transporteurs et logisticiens localisés dans des régions à forte spécialisation agroalimentaire souffriraient également moins que les autres, malgré les faibles récoltes dû aux sécheresses. Mais notre territoire viticole de Champagne-Ardenne a souffert des chutes de vente de champagne notamment...

En revanche, les prestataires dont les clients réguliers ont subi une fermeture administrative (commerces, restauration hors domicile, événementiel...), ont vu leurs activités significativement ralenties.

Le maintien des déménagements professionnels (transferts industriels) n'a pu compenser la chute des déménagements de particuliers.

La crise sanitaire a également eu un effet accélérateur dans les changements d'habitudes de paiement. Davantage d'achats en ligne par carte bancaire, et l'encouragement à l'utilisation du sans contact dans les commerces, ont réduit le besoin de pièces et billets en circulation, avec un impact direct sur le transport de fonds et valeurs.

À la suite des élections municipales, l'alternance politique a en outre conduit certaines collectivités territoriales à freiner la commande publique dans les travaux publics et à reporter des chantiers.

Si le déconfinement a été suivi d'un rebond dans quasiment tous les secteurs d'activité, le reconfinement, assoupli, génère l'inquiétude et assombri la reprise économique solide et rapide. Après les restrictions, la liberté de voyager, de consommer... et un phénomène de rattrapage pourrait s'observer dans la consommation des ménages.



Des créations d'emploi sont attendues en Grand Est, les plateformes logistiques continuent leur déploiement sur l'ensemble de la région, les approvisionnements et les derniers kilomètres seront toujours assurés par le Transport Routier de Marchandises.

Il est attendu que le coût du carburant reste à un niveau assez bas. Parallèlement, les prestataires craignent une guerre des prix pour l'obtention des futurs marchés. Le remboursement des prêts garantis par l'État (PGE) pourrait aussi mettre en difficulté des entreprises. À cet égard, la prolongation de ce dispositif est de nature à soutenir l'emploi. Le secteur du transport de fret et de la logistique a gagné en visibilité, l'opinion publique ayant pris conscience du rôle clé du transport de marchandises et de la logistique dans le fonctionnement de l'économie. Cependant, les difficultés de recrutement persistent, et les prestataires peinent à trouver la main d'œuvre dont ils ont besoin. Les obstacles rencontrés par les conducteurs pendant le confinement pour se restaurer correctement, se doucher et accéder à des sanitaires décentes, n'aident pas à rendre le métier attractif. La reprise économique nécessitera pourtant que les prestataires de transport et logistique disposent des moyens humains nécessaires pour y répondre.

Le transport routier de voyageurs a été frappé de plein fouet par l’interdiction de se déplacer.

Toute l’activité de tourisme est en berne, et ne semble pas prête de reprendre de sitôt. Au déconfinement et pendant l’été 2020, l’activité tourisme/voyage est demeurée faible, conséquence de la méfiance des clients vis-à-vis des transports collectifs. Evènements, congrès, salons professionnels, ont été annulés, reportés, ou se sont tenus en visioconférence. Les entreprises dont l’activité repose sur le tourisme n’ont quasiment pas enregistré de chiffre d’affaires sur l’année 2020, et ne tiennent qu’avec les fonds d’indemnisation et le chômage partiel.

La perspective qu’après une longue période difficile les usagers souhaitent à nouveau largement voyager, mais la reprise de leurs activités semble difficilement réaliste avant le début d’année 2022.

Pour les services conventionnés, la casse a été limitée, avec le soutien des autorités organisatrices de transport. Sur les lignes régulières, interurbaines et urbaines, le nombre de voyageurs s’est réduit, et l’offre s’est contractée. D’autres modifications de lignes sont anticipées en septembre 2021 en lien avec la baisse de fréquentation des bus et autocars. Les entreprises de transport urbain ou suburbain qui confient l’exploitation de lignes à des autocaristes pourraient bien revoir, à la baisse, le volume de services qu’elles leur délèguent.

Le transport scolaire s’est maintenu, excepté lors du premier confinement. En revanche, le périscolaire a presque totalement cessé (réduction des sorties sportives et culturelles... Les compétitions sportives sont interdites depuis la rentrée, les sorties scolaires, annulées en 2020 et 2021. Même si notre région académique Grand Est a la volonté de reprendre les voyages scolaires, chefs d’établissements, professeurs et parents d’élèves se montrent réticents.

La baisse des effectifs salariés a été amortie par la prise en charge totale de l’activité partielle dans le cadre du plan Tourisme. Mais les entreprises continuent à recruter pour remplacer des départs à la retraite, à l’issue du premier confinement. Les employeurs rencontrent toujours des difficultés à pourvoir leurs postes, notamment pour la conduite de véhicules de transport scolaire, par manque de candidats. Des conducteurs tourisme sont davantage tentés par un autre type de reconversion, dans le transport de marchandises par exemple. De plus, le retard pris dans la formation de conducteurs (fermeture des organismes de formation et suspension des examens lors du premier confinement), ainsi que dans l’attribution des financements POEC, et donc le démarrage des formations, risque de provoquer une pénurie de conducteurs.

Pourtant, le transport routier en commun de voyageurs a un rôle important à jouer dans la transition écologique et énergétique, et il forme et recrute des femmes et des hommes - y compris « seniors » - à qui il offre plusieurs gammes d’activités

Paradoxalement, le transport sanitaire n’a pas bénéficié de la crise sanitaire.

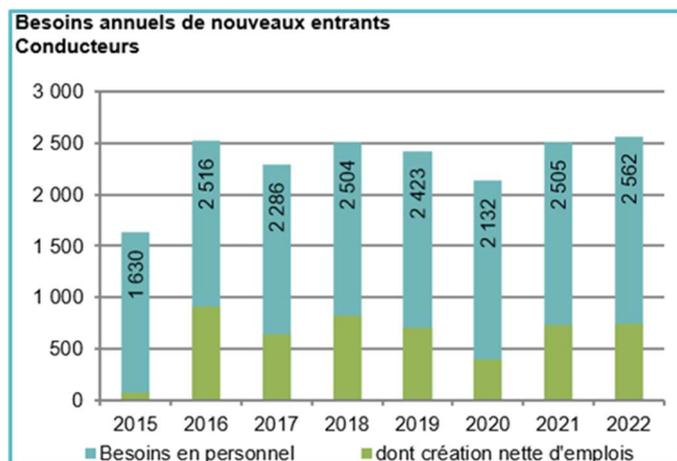
L’inquiétude liée au contexte et à la sécurité sanitaire, les confinements et l’engorgement des hôpitaux, ont engendré des reports d’interventions chirurgicales, et la déprogrammation d’actes médicaux ou paramédicaux (kinésithérapie par exemple), qui ont pénalisé sévèrement le transport sanitaire. Les consultations à distance se sont développées. Les hôpitaux ont donné la priorité aux malades de la Covid-19, et la crainte des patients de se rendre dans les hôpitaux les a poussés à interrompre leurs soins. Il en résulte un effondrement de l’activité de transport assis, qui n’a pas retrouvé son volume habituel entre les deux confinements. A la baisse du chiffre d’affaires liée à la perte d’activité sur les soins courants, s’ajoutent plusieurs facteurs qui viennent grever la rentabilité des entreprises, alors qu’avant la pandémie leurs marges étaient déjà restreintes :

- Malgré la baisse d’activité, les ambulanciers ont maintenu leurs salariés en poste pour assumer le transport des patients ne pouvant se priver du traitement de leur maladie.
- La prise en charge des patients Covid-19 nécessite une désinfection drastique et chronophage après chaque transport qui génère un manque à gagner.
- Les transports partagés ont été interdits (risque de transmission de la Covid-19) par le Ministère de la Santé lors du premier confinement, avec des conséquences sur la rentabilité des entreprises de transport sanitaire.

Rappelons que le personnel des entreprises de transport sanitaire a été en première ligne pendant la crise sanitaire et nous tenons particulièrement à les remercier... Le métier souffre d’un déficit d’attractivité, dû à ses conditions d’exercice (astreintes notamment), et cette année les difficultés de recrutement ont été amplifiées par le report des formations du fait du confinement.

Projection des emplois et des besoins en formations d'accès aux métiers Grand EST

Activités Marchandises

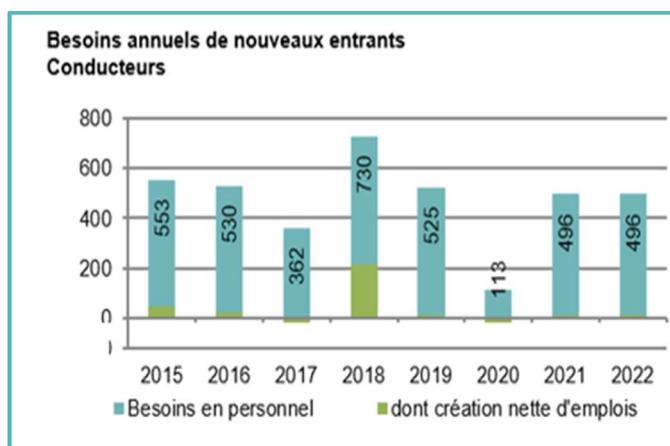


Les prévisions concernant les besoins annuels en conducteurs, dans l'ensemble des activités de la Marchandises (TRM + LOC + DEM + PRL+ AUX) seraient d'environ 2 500 personnes par an, en tenant compte des créations d'emplois (environ 700) et des remplacements annuels des départs en retraite calculés sur une ancienneté métiers de 19 ans 1 700 renouvellements sont attendus.

Avec une incertitude concernant les départs en Congé de Fin d'activités qui s'accroissent au niveau national, certainement causés par la crise sanitaire

Rappelons que 63% des conducteurs et conductrices sont employés dans la branche du transport et activités auxiliaires.

Transport de Voyageurs

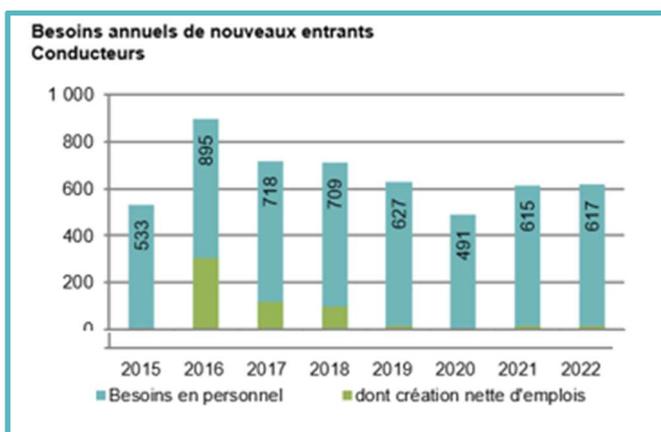


Pour le secteur des voyageurs, le besoin annuel de conducteurs conductrices serait d'environ 500 personnes.

Les membres OPTL du Grand Est n'ont pas envisagé de création d'emploi pour 2020 ; uniquement des remplacements de fin de carrières (départ retraite, CFA)

Il reste également une incertitude concernant la reprise des activités du Tourisme, et le retour des salariés qui ont obtenu une « reconversion professionnelle » durant la crise sanitaire lié à l'arrêt totale de leurs professions.

Transports sanitaires



Concernant le Transports sanitaire, le besoin annuel moyen de nouveaux entrants (conducteurs conductrices) serait d'environ 600 personnes.

Les membres OPTL du Grand Est n'ont pas envisagé de création d'emploi pour 2020.

Il reste également une incertitude concernant la reprise des activités du Tourisme, et le retour des salariés qui ont obtenu une « reconversion professionnelle » durant la crise sanitaire lié à l'arrêt totale de leurs professions.

Divers



L'impact économique et environnemental du e-commerce : Une bonne chose ?

41

Étude indépendante menée par Oliver Wyman avec le soutien de Logistics Advisory, un spin-off de l'Institute of Supply Chain Management de l'Université de St Gall. Commandée par Amazon, cette étude a été réalisée sur une période de douze semaines. Les analyses reposent sur des statistiques officielles jusqu'en 2019 et sur des données publiquement accessibles. L'étude n'exploite pas d'informations privées en provenance d'Amazon ou d'autres distributeurs ou transporteurs. Les données relatives au comportement des consommateurs proviennent d'enquêtes exclusives menées en 2020 par Oliver Wyman dans plusieurs pays d'Europe : Allemagne, Espagne, France, Italie, Royaume-Uni.

IMPACT ÉCONOMIQUE :

Vue d'ensemble de la transformation du secteur :

Le secteur du commerce de détail évolue à des rythmes différents en Europe, à mesure que l'importance des chaînes de magasins progresse dans le commerce physique, que les achats en ligne se développent et qu'une partie des dépenses des ménages se redirige vers les services

En moyenne, le commerce physique (ou hors ligne) est en croissance dans les huit pays étudiés. Le e-commerce progresse plus rapidement, mais ne représente encore que 11 %, contre 4 % en 2010.

La part des chaînes de magasins (ou enseignes) continue de croître dans le commerce physique même si ces dernières tirent de plus en plus leur croissance d'un modèle omnicanal.

Le e-commerce, comme le commerce physique, sont créateurs d'emplois — les surfaces de vente restent stables malgré la diminution du nombre de points de vente

Impact sur l'emploi

Le secteur du commerce de détail, en ligne ou hors ligne, est créateur d'emplois nets — ces deux canaux nécessitent une intensité de main-d'œuvre comparable

Dans l'ensemble, le e-commerce comme le commerce physique ont créé des emplois de façon régulière sur les dix dernières années.

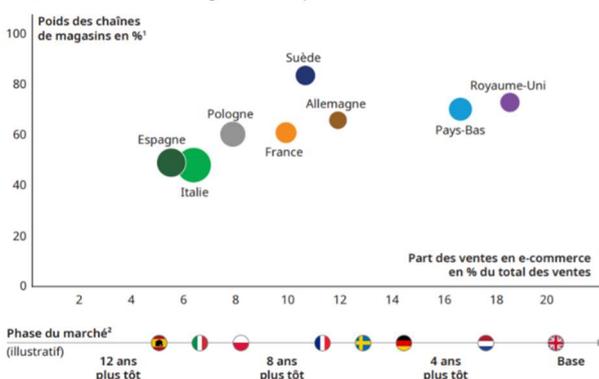
L'achat de produits en ligne nécessite autant de main d'œuvre que les achats hors ligne. Les coûts moyens par équivalent temps plein (ETP) des deux canaux de distribution sont comparables. En incluant les emplois indirects induits dans la logistique, le commerce physique et le e-commerce affichent la même **intensité de main d'œuvre** autour d'un ETP pour 220 000 euros de chiffre d'affaires. La nature de la main d'œuvre employée est cependant différente : **le e-commerce crée davantage d'emplois dans le secteur de la logistique et moins dans la vente au détail.**

Conséquence de la COVID-19 et perspective :

Le commerce physique comme le e-commerce sont confrontés à de nouvelles transformations qui ont été accélérées par la pandémie de COVID-19. La crise de la COVID-19 a accéléré l'adoption du commerce en ligne dans les huit pays étudiés. L'augmentation des ventes en ligne en 2020 a été trois fois supérieure à celle de l'année précédente.

Dans dix ans, le commerce physique représentera encore au moins deux tiers des ventes, en faisant l'hypothèse d'un taux de croissance du e-commerce se maintenant entre 10 et 15 %. Les distinctions actuelles entre commerce en ligne et commerce physique et entre biens et services devraient s'estomper avec la multiplication des parcours consommateurs omnicanaux. De nouvelles évolutions telles que le commerce social¹⁰ et le commerce durable nourriront les prochaines transformations. Quelle que soit leur taille, ou leur canal de distribution d'origine, les commerçants devront investir pour s'y adapter

Illustration 1 : Poids des chaînes de magasins et pénétration du e-commerce
2019, ventes des chaînes de magasins en % et part des ventes du e-commerce en %



IMPACT ENVIRONNEMENTAL

En Europe, le e-commerce non alimentaire a, en moyenne, un impact environnemental plus faible que celui du commerce physique.

*Le rapport évalue l'impact du commerce de détail en termes d'équivalent CO² (ou CO²e) de bout-en-bout sur les produits non alimentaires (livres, électronique grand public et vêtements) en Europe. **Le périmètre étudié couvre l'ensemble de la chaîne logistique de l'usine au domicile, en se concentrant sur les facteurs qui diffèrent d'un canal de distribution à l'autre, tels que le transport, l'emballage ou l'énergie consommée par les bâtiments.** La production n'est pas prise en compte, l'impact étant similaire quel que soit le modèle de distribution*

Emission de CO² E

La vente physique de produits non alimentaires génère entre 1,5 et 2,9 fois plus de CO²e que le e-commerce. Dans le « cas nominal » (ou cas le plus courant), le déplacement en voiture vers un magasin physique génère entre 3 et 6 fois plus de CO²e que l'achat en ligne d'un produit non alimentaire.

Le « cas nominal » désigne « la situation la plus courante », soit la situation dans laquelle un consommateur se rend en voiture dans un magasin, achète un produit et ne le retourne pas.

Les différences entre pays s'expliquent principalement par leur mix énergétique.

La France affiche les impacts en valeur absolue les plus faibles : 400 g de CO²e pour le e-commerce et 600 g de CO²e pour le commerce physique, soit 1,5 fois plus.

L'Allemagne affiche les impacts les plus élevés. Ces chiffres s'expliquent par le fait que les émissions par unité de production d'électricité de l'Allemagne (609 g de CO²e par kWh) sont 14 fois plus élevées que celles de la France (43 g de CO²e par kWh).

Les différences entre les catégories de produits sont principalement liées à la productivité des magasins, aux distances de déplacement vers ceux-ci, aux taux de retour et au poids des emballages.

Trafic

Le e-commerce permet d'éviter 4 à 9 fois le trafic qu'il génère par ailleurs.

Les livraisons du e-commerce vers les consommateurs représentent 0,5 % du trafic routier total dans les zones urbaines, alors que le commerce physique est à l'origine de 11 % du trafic.

Artificialisation des sols

Le e-commerce représente moins de 0,3 % de l'artificialisation des sols en Europe ; l'utilisation globale de terrain est plus importante pour le commerce physique que pour le e-commerce quand on tient compte des surfaces utilisées pour la logistique, la vente et le stationnement.

La logistique occupe moins de 1,5 % du total des terrains artificialisés.

Pour un chiffre d'affaires donné, on estime que la superficie totale occupée (comprenant les zones de stockage et de vente, ainsi que les espaces d'accès et de stationnement des véhicules) est inférieure de 26 à 43 % pour le e-commerce par rapport au commerce physique. Si le e-commerce nécessite deux à trois fois plus d'espace pour la logistique, il ne nécessite aucune surface de vente et beaucoup moins d'espace de stationnement.

La localisation des entrepôts peut également avoir une incidence indirecte sur l'impact en matière de CO²e. **Un moyen direct de réduire cet impact consiste à rapprocher les centres logistiques (entrepôts et, surtout, agences de livraison) des centres-villes afin de réduire la fragmentation du transport sur le dernier kilomètre.** Malheureusement, le développement des villes européennes a progressivement éloigné les entrepôts des centres-villes en raison de la pression immobilière, des politiques d'aménagement du territoire et de la recherche d'économies d'échelle.

Le commerce est en évolution continue. Les distributeurs se sont révélés au fil du temps comme les maîtres de l'adaptation et de l'innovation, et la transformation numérique actuelle ne semble pas faire exception. Si le rapport fait ressortir l'impact relatif des différents canaux, c'est avant tout pour amplifier l'appel à l'action nécessaire pour accélérer l'évolution de l'ensemble du secteur vers la neutralité carbone.



RAPPORT 2020 DE L'OPTL

> GRAND-EST

Remerciements

Le présent rapport a été réalisé, en lien avec les membres de l'OPTL régional, et en particulier sa présidence paritaire, par la délégation régionale de l'AFT Grand-Est grâce aux résultats de l'enquête qu'elle a menée auprès des établissements de la région au premier semestre 2020 et aux informations qu'elle a collectées au sein de différents pourvoyeurs de données. Qu'elle en soit remerciée, ainsi que l'ensemble des entreprises qui ont bien voulu participer à l'enquête Tableau de bord, et les fournisseurs d'autres données (ACOSS, Pôle emploi, services de l'État, Conseil Régional, organismes de formation, etc.).