

## ÉDITION 2021 DU RAPPORT OPTL

L'année 2020, dont le présent rapport OPTL dresse le bilan de l'emploi et de la formation dans les transports et la logistique, restera gravée dans toutes les mémoires. Alors que le pays connaissait le premier confinement de son histoire, et que des pans entiers de l'économie étaient mis à l'arrêt pour juguler l'avancée de l'épidémie de Covid-19, les salariés du transport et de la logistique étaient sur le terrain, en première ou deuxième ligne. Ils ont continué à transporter les personnes et les biens, à garantir l'approvisionnement des commerces, des usines, des particuliers, des hôpitaux...

Au cours de cette période inédite, les entreprises ont fait preuve de résilience, redoublant d'efforts pour s'adapter à la situation et satisfaire les nouvelles attentes de leurs clients, tout en assurant la protection de leurs salariés. Elles ont même, pour certaines d'entre elles, créé de nouveaux emplois, en particulier dans le transport routier de marchandises, où les effectifs salariés se sont accrus de 4 % en 2020.

Cet évènement a révélé aux yeux du grand public à quel point le transport et la logistique étaient indispensables pour faire fonctionner l'économie et répondre aux besoins vitaux de la population. Malgré ce coup de projecteur inattendu, les entreprises peinent plus que jamais à trouver des candidats à l'emploi. Alors que l'activité a rebondi fortement en 2021, les tensions sur les recrutements se sont avivées, après la chute en 2020 du nombre de personnes formées, du fait des contraintes que la crise sanitaire a fait peser sur l'organisation des formations (fermeture des centres de formation, puis limitation du nombre de stagiaires accueillis).

C'est notamment ce que montre le rapport OPTL cette année. La présente édition s'est d'ailleurs enrichie de nouveaux indicateurs permettant d'encore mieux appréhender les ressorts du marché du travail (rémunération, risques professionnels...), ainsi que d'analyses spécifiques éclairant les enjeux de certaines activités en développement ou mutation (transport de personnes à mobilité réduite, transport de fonds et valeurs...).

## **PREMIÈRE PARTIE**

# **L'EMPLOI ET LA FORMATION DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE EN 2020**

## **L'EMPLOI**

**L'emploi dans le transport et la logistique globalement mieux orienté que le reste de l'économie, mais avec de fortes disparités selon les secteurs d'activité**

- Plus de 755 000 salariés dans la branche au 31 décembre 2020.
- L'emploi salarié dans le transport routier et la logistique a progressé de 1,5% en 2020 (après +2,7% en 2019), contre -1,7% dans le reste de l'économie.
- Cette croissance est particulièrement dynamique en Ile-de-France (+3,2%), Occitanie (+2,9%) et PACA (+2,4%).
- Elle est portée par la dynamique du transport routier de marchandises (+4%) et des prestataires logistiques (+1,6%).
- Néanmoins l'emploi reste atone dans le transport sanitaire (+0,3%) et tous les autres secteurs voient leurs effectifs se replier (tout particulièrement le transport routier de voyageurs : -3,4%).

**Des volumes de défaillances d'entreprises au plus bas grâce aux mesures du gouvernement**

- Le nombre de défaillances d'entreprises dans la Branche passe en 2020 en dessous de la barre des 6 000 (-43% par rapport à 2019).
- Ce recul est généralisé à tous les secteurs d'activité de la Branche.
- Il est à mettre au crédit des aides exceptionnelles accordées aux entreprises soumises à l'arrêt de leur activité ou dont l'activité a été fortement perturbée par les restrictions imposées par la gestion de la pandémie de covid-19.

**Poursuite de l'essor du nombre d'indépendants en lien avec la croissance du e-commerce**

- Le nombre d'indépendants dans la Branche a été multiplié par 1,2 en 2019.
- Cette évolution est attribuable au code APE « Autres activités de poste et de courrier », qui couvre les services de livraison à domicile, transport de repas, courses urbaines... Le nombre d'établissements sans salarié sur cette activité a été multiplié par 35 depuis 2015. 40% d'entre eux sont localisés en Ile-de-France.
- Ce phénomène explique 93% des 73 100 créations d'établissements dans la Branche en 2020 (40% de créations supplémentaires d'établissements par rapport à 2019).

## **LES RECRUTEMENTS ET AUTRES MOUVEMENTS DE MAIN D'OEUVRE**

**Des effectifs vieillissants**

- Près de 11 500 emplois salariés créés en 2020, dont près de 8 000 dans la conduite routière.
- 71% des embauches sont en CDI.
- 20% des recrues en 2020 ont plus de 50 ans.

- Le vieillissement des salariés s'accroît : 42% ont plus de 50 ans (5 points de plus qu'en 2019). L'âge moyen des salariés de la Branche s'établit à 44 ans et demi.
- Environ 12 500 salariés sont partis en fin de carrière en 2020 (+9,5%).

#### **Malgré la situation sanitaire, les salariés n'ont pas quitté leur poste**

- 1 966 conducteurs ont fait valoir leur Congé de Fin d'Activité (CFA) dans le transport routier de marchandises, et 152 dans le transport routier de voyageurs. Malgré la situation sanitaire, ils ne sont pas plus nombreux qu'en 2019 à avoir demandé à bénéficier d'un départ anticipé (-11%).
- On ne constate pas non plus davantage de démissions. Le taux de rotation de la main d'œuvre s'est même replié de 3 points par rapport à 2019. Ainsi, un salarié passe en moyenne 8 ans et demi dans le même établissement.
- La part des licenciements économiques dans les départs est très faible (moins de 0,5%) tandis que la proportion des ruptures conventionnelles s'établit à 5%.

#### **L'intérim, variable d'ajustement de l'emploi**

- Le nombre d'intérimaires dans la Branche s'est réduit de 11% en 2020.
- Tous les secteurs sont concernés par cette tendance.

#### **Un marché du travail en berne en 2020**

- Les offres d'emploi diffusées par Pôle emploi pour les professions « cœur de métier » du transport et de la logistique ont diminué de 10%, et celles déposées par les entreprises de la Branche, tous métiers confondus, ont plongé de 30%.
- Dans le même temps, le nombre de personnes recherchant un emploi transport ou logistique s'est replié de 1% au cours de l'année 2020 par un effet dit de flexion conjoncturelle (la dégradation générale du marché du travail décourage la recherche d'un emploi). Quasiment tous les emplois cœur de métier du transport et de la logistique suivent ce mouvement.

#### **Rémunérations**

- En moyenne, un salarié en équivalent temps plein de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires de transport a perçu en 2019 une rémunération brute de près de 30 606€ par an, et une rémunération nette de près de 23 760€ par an.
- En 2019, la rémunération brute moyenne d'un salarié en équivalent temps plein a progressé de 1,1% par rapport à 2018.

## **LA FORMATION**

#### **Chute des formations d'accès aux métiers de la conduite en 2020**

- En 2020, le nombre de sortants de formations d'accès métier en conduite routière a chuté de 14% en transport de marchandises et de 15% en transport de voyageurs.
- Si le nombre de diplômés en conduite a progressé (475 diplômés supplémentaires en conduite de transport lourd, soit +18%), le nombre de sortants de FIMO recule fortement en 2020 : -406 FIMO Voyageurs (-14%) et -2 574 FIMO Marchandises (-17%).
- L'évolution est également défavorable pour les titres professionnels en conduite : le nombre de TP Conducteur du transport routier de marchandises sur porteur délivrés diminue de -19%

(-2 832 titres délivrés), et le nombre de TP Conducteur de transport en commun sur route de 15% (-1 068).

- Cette situation s’explique par le fait que les centres de formation ont été fermés administrativement pendant le premier confinement, puis ont repris leur activité après le 12 mai 2020 selon un protocole sanitaire qui exigeait la réduction du nombre de stagiaires à bord des véhicules de 4 à 2, et limitait le nombre de stagiaires en salle.
- Dans ce contexte, l’ensemble des titres professionnels en transport-logistique délivrés en 2020 se sont repliés de 11%.
- Parallèlement, 10% de diplômes en transport-logistique supplémentaires ont été délivrés, en lien avec l’augmentation significative des taux de réussite : 90% en 2020, après 79% en 2019. En effet, les conditions d’obtention des examens 2020 ont été modifiées suite au contexte sanitaire, avec le remplacement des épreuves sur table par l’évaluation en contrôle continu.
- Les conditions d’obtention des examens des certificats de qualification professionnelle (CQP) en transport de fonds et valeurs ont, elles aussi, été impactées par la crise sanitaire, empêchant certains jurys CQP de se tenir.
- En revanche, le nombre de diplômes d’Etat d’Ambulancier délivrés s’est accru de 12%.

#### **Formations aux autres métiers réglementés**

- Le nombre d’attestations de capacité délivrées aux entreprises exploitant des véhicules de transport en commun excédant neuf places, a baissé de 17 % en 2020, et le nombre d’attestations de capacité professionnelle délivrées pour du « transport léger » de personnes est en baisse de 26 % en 2020.
- Cette évolution traduit le fait que, dans le contexte de la crise sanitaire, la situation était peu propice à la création et la reprise d’entreprises dans le transport routier de voyageurs, et n’a donc pas incité au passage de l’examen de l’attestation de capacité correspondante.
- Le transport routier de marchandises étant resté dynamique sur cette période, le nombre d’attestations de capacité délivrées en « transport lourd » de marchandises augmente de 6 % en 2020, et le nombre d’attestations de capacité délivrées en « transport léger » de marchandises de 24 %.

#### **Formations continues**

- La mobilisation du plan de développement des compétences est en forte baisse dans les entreprises de la Branche (-33%) du fait des difficultés rencontrées pour se former pendant la crise sanitaire.
- Plus de 7 000 formations ont été réalisées dans la Branche en 2020 grâce au dispositif FNE-Formation (dont 38% au bénéfice de salariés d’entreprises du transport routier de voyageurs), dispositif dédié à la formation des salariés placés en activité partielle.

#### **Recrutements par la formation**

- Porté par la réforme de l’apprentissage et le plan « 1 jeune, 1 solution », le nombre d’apprentis dans les entreprises de la Branche a été multiplié par 2,2 en un an (soit une progression plus rapide que le reste du secteur privé de l’économie : + 40%).
- Compte tenu des mesures de soutien à l’apprentissage, le nombre de contrats de professionnalisation a été divisé par 2,7 en un an.

- Globalement, le nombre d’alternants dans la Branche a progressé de 18% en 2020. Ceux-ci représentent 1,8% des effectifs salariés de la Branche.

## **SECONDE PARTIE**

# **DYNAMIQUE DE L’EMPLOI ET LA FORMATION DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE EN 2021 ET 2022**

## **L’économie retrouve son niveau d’avant-crise**

Le produit intérieur brut (PIB) revient au troisième 2021 quasiment à son niveau d’avant-crise (-0,1 % par rapport au quatrième trimestre de 2019). En moyenne annuelle, et sous l’hypothèse de l’absence de nouvelles restrictions sanitaires, la prévision de croissance pour 2021 de la Banque de France est de l’ordre de +6,75 %.

La rapidité de la reprise a provoqué de fortes tensions sur l’approvisionnement. Depuis le début de l’année, les entreprises manufacturières des principaux pays de la zone euro sont de plus en plus nombreuses à déclarer les problèmes d’approvisionnement comme des facteurs limitant leur production. Le phénomène affecte en effet particulièrement les entreprises de fabrication de biens intermédiaires (moteurs, composants électroniques...) et de biens d’investissement (construction automobile et aéronautique...).

La Chine est par ailleurs confrontée à la recrudescence de foyers épidémiques et à des pénuries d’électricité qui entravent sa production industrielle et renforcent les risques sur les chaînes d’approvisionnement mondiales.

Dans ce contexte, les cours de l’énergie et des matières premières se sont envolés au premier semestre.

Au premier trimestre 2021, l’activité du transport routier de marchandises se replie (-2,5 %), puis se redresse légèrement au deuxième trimestre 2021, dans le contexte d’allègement progressif des limitations de déplacements et de fermetures de certains commerces (+ 0,9 % en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables).

L’activité pour compte d’autrui, qui représente 87,6 % du total au deuxième trimestre 2021, rebondit au 2ème trimestre (+2,8 %) après -4,3 % au trimestre précédent.

## **Rebond de l’emploi en 2021**

Dès la fin juin 2021, l’emploi salarié de l’économie française dépassait son niveau d’avant-crise, et au second semestre 2021, l’emploi salarié continuerait de progresser, mais plus modérément. Fin septembre 2021, l’emploi salarié privé dans la construction est supérieur de 4,4 % à son niveau de fin 2019 (+62 700 emplois).

L’emploi salarié hors intérim du secteur des transports et de l’entreposage a augmenté de 0,6 % au premier trimestre, puis de 0,1 % au deuxième trimestre 2021. Le taux de recours à l’intérim – rapport des intérimaires à l’emploi salarié total – s’établit à 7,5 % dans le secteur des transports et de l’entreposage (contre 3,9 % dans l’ensemble du secteur privé).

Dans l'ensemble du secteur privé, l'emploi intérimaire demeure légèrement inférieur à son niveau d'avant-crise : fin septembre 2021, il se situe 1 % sous son niveau de fin 2019.

Sur le marché du travail, le nombre de demandeurs d'emploi (catégories A, B, C) dans les métiers du transport et de la logistique s'accroît (+0,7 % au deuxième trimestre 2021 après +2,2 % au premier trimestre), surtout dans les métiers, peu qualifiés, de conducteurs-livreurs et de manutention manuelle de charges, tandis que le taux de chômage global de l'économie diminuerait à 7,6 % au deuxième semestre 2021, juste en dessous de son niveau du quatrième trimestre 2019 (8,1 %).

**L'Observatoire estime que le nombre de salariés dans la Branche s'est accru de 3,4 % en 2021**, soit une augmentation de près de 25 800 salariés en un an et 37 200 depuis fin 2019. Cette estimation se fonde sur les données disponibles quant à l'évolution de l'activité et de l'emploi sur les premiers trimestres 2021, et sur les travaux d'analyses et prévisions réalisés en novembre 2021 par chacun des OPTL régionaux. La croissance de l'emploi aurait été bien plus forte si un grand nombre de postes à pourvoir n'étaient restés vacants.

Cette dynamique est portée par l'activité marchandises et le transport sanitaire, tandis que le transport routier de voyageurs continue de souffrir.

## 2021 et 2022 : une croissance de l'emploi contrainte par les difficultés de recrutement

### Transport routier de marchandises et logistique

L'année 2021 a été marquée par une reprise dynamique dans le transport de fret et la logistique, dans un contexte d'augmentation de la consommation et de la production.

Le e-commerce a trouvé ses marques avec de nouveaux consommateurs qui apprécient le portage à domicile. Il booste la logistique.

La crise sanitaire a suscité une recrudescence de déménagements vers des territoires particulièrement attractifs.

La dynamique de croissance est toutefois freinée par différents facteurs.

D'abord, les pénuries d'approvisionnements en matières premières et composants ont des conséquences sur le transport, en particulier dans les régions industrielles.

Ensuite, les délais de livraison des véhicules lourds commandés se sont fortement allongés (compter au moins six mois d'attente). Les transporteurs se tournent vers la location en attendant leurs propres véhicules, mais le manque de matériel (véhicules, pneus, pièces détachées...) empêche les entreprises de répondre de manière satisfaisante aux besoins de leurs clients. Ce phénomène retarde le rajeunissement du parc et entraîne une augmentation des coûts d'entretien des véhicules.

Les capacités des entreprises du secteur sont également contraintes par le manque de personnel (conducteurs, agents de quai, opérateurs logistiques...). Dans un contexte de très grandes difficultés de recrutement, les postes ne sont pas tous pourvus, et des véhicules sont à l'arrêt faute de conducteurs.

### Transport routier de voyageurs

Le transport routier de voyageurs a subi de plein fouet les effets de la crise sanitaire.

Les voyages touristiques sont encore en 2021 à la peine, avec une reprise très lente.

Les services librement organisés (SLO) sont aussi très en dessous de leurs niveaux d'avant crise.

Le transport périscolaire ne redémarre pas ou peu, en particulier les voyages scolaires à l'étranger.

Le transport scolaire, les lignes régulières, et l'activité en partenariat avec les réseaux urbains se maintiennent. Les efforts consentis par les autorités organisatrices de transport ont permis aux entreprises de résister.

Les entreprises de transport routier de voyageurs ont enregistré depuis 2020 de nombreux départs de leurs salariés. La demande de travail est donc forte, mais les entreprises rencontrent des difficultés de recrutement jamais égalées. Les retards pris dans la formation de nouveaux conducteurs en 2020 du fait de la fermeture des organismes de formation n'ont pu être rattrapés. Les embauches pour du transport scolaire, principalement à temps partiel, sont très difficiles à réaliser. Il s'ensuit que des circuits scolaires n'ont pas pu être pourvus en 2021. Les difficultés à attirer des candidats vers le métier de conducteur en transport scolaire font craindre qu'à la rentrée de septembre 2022 des élèves ne puissent à nouveau pas bénéficier de transport.

Les autorités organisatrices de transport souhaiteraient développer l'offre de transport en commun, qui répond à des enjeux de développement durable, mais les entreprises peinent déjà à assurer les services habituels par manque de personnel, ce qui rend difficile de répondre à de nouvelles demandes.

L'incertitude prévaut pour 2022, car l'activité du transport routier de voyageurs est rythmée par les aléas de la pandémie covid-19, et celle-ci a entraîné une diminution durable de la propension à voyager.

### **Transport sanitaire**

En 2021, les consultations médicales ont repris, entraînant un rebond d'activité.

L'année 2022 devrait connaître la même tendance. Les raisons objectives qui plaident pour un accroissement de l'activité du transport sanitaire demeurent : augmentation de la population, vieillissement, fermetures des petits hôpitaux, déserts médicaux. Le développement de l'hospitalisation à domicile et le renforcement de la prise en charge ambulatoire continuent d'augmenter le nombre et la distance des trajets entre le domicile des patients et leur établissement de soins.

La crainte demeure de ne pas trouver les candidats qualifiés pour répondre aux besoins, notamment des diplômés d'État d'Ambulancier. Certaines entreprises optent pour des pépinières avec formations en contrat d'apprentissage.

La mise en place d'une réforme de la réponse ambulancière à l'urgence préhospitalière (UPH) dans le cadre du Ségur de la santé a conduit à la réingénierie du diplôme d'État d'ambulancier, avec l'enrichissement du référentiel de formation, et l'allongement de la durée de la formation, ce qui participe à la revalorisation de la fonction d'ambulancier, mais pourrait contribuer à tendre les difficultés de recrutement en 2022.

*À noter : l'édition 2021 du rapport OPTL publie plusieurs focus sur l'essor des livraisons à domicile, la politique de la Branche en matière de recrutement et de maintien dans l'emploi de travailleurs handicapés, le transport de fonds et valeurs, le transport de personnes à mobilité réduite.*

### **À propos de l'OPTL :**

Chaque année, le rapport de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) fait le point sur les perspectives d'emploi et la formation dans le secteur. Recrutements, évolution et répartition des effectifs, attractivité des métiers ou encore nombre de diplômés délivrés... les



indicateurs utilisés interrogent le dynamisme d'une branche professionnelle au cœur des interactions économiques de la société.

L'OPTL est une émanation de la Commission Paritaire Nationale professionnelle pour l'Emploi et la formation dans les métiers du Transport et de la Logistique (CPNEFP).