

## ÉDITION 2022 DU RAPPORT OPTL

L'année 2021 a été rythmée par une reprise de l'activité post-Covid-19 dans tous les secteurs.

Cette reprise d'activité a accentué les tensions sur le recrutement car bien qu'identifié comme un secteur indispensable pendant la période de la crise sanitaire, le secteur du transport et de la logistique peine à recruter en nombre suffisant.

Dans cette présente édition, les représentants de la Branche du transport et de la logistique ont souhaité explorer les raisons des difficultés de recrutement afin de nourrir les débats sur les différents leviers d'amélioration adaptés à chaque secteur d'activité.

Dans ce contexte de tension sur les recrutements, il paraît d'autant plus important d'anticiper les événements futurs qui pourraient aggraver les difficultés de recrutement. En 2024, la France accueillera 10 millions de spectateurs rien qu'à Paris dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques. Le secteur des transports et de la logistique est appelé à jouer un rôle clé dans la réussite de l'évènement, c'est la raison pour laquelle les partenaires sociaux ont souhaité, au fil des pages de cette édition du rapport, éclairer l'impact d'un tel évènement sur les entreprises du secteur, leur activité et les formations nécessaires.

Parallèlement, cet évènement fera gagner la France en visibilité et engendrera un afflux touristique. Or l'activité du transport touristique a été fortement touchée par les mesures de restriction, encore en vigueur en début d'année 2021, et liées à la pandémie Covid-19. Le rapport 2022 de l'OPTL revient sur la manière avec laquelle le transport touristique a traversé cette crise.

La présente édition s'est également enrichie de nouveaux indicateurs, comme ceux permettant de mieux appréhender les Obligations d'Emploi des Travailleurs Handicapés. La richesse des indicateurs exposés dans l'édition 2022 du rapport OPTL traduit bien l'étendue des enjeux auxquels la Branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport s'efforce de répondre.

Les turbulences de l'année 2022 (guerre en Ukraine, crise énergétique, difficultés d'approvisionnement...), et les incertitudes qui entourent 2023, donnent tout leur sens aux travaux de veille de l'OPTL qui permettent de suivre au plus près les tendances du marché du travail et des besoins en compétences.

## **PREMIÈRE PARTIE**

### **L'EMPLOI ET LA FORMATION**

### **DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE EN 2021**

#### **L'EMPLOI**

##### **L'emploi dans le transport et la logistique enregistre un rebond en 2021**

- Plus de 777 000 salariés dans la branche au 31 décembre 2021.
- L'emploi salarié dans le transport routier et la logistique a progressé de 3,7 % en 2021 ce qui marque l'augmentation la plus forte de ces sept dernières années
- Cette croissance est particulièrement significative en Ile-de-France (+5%), Hauts-de-France (+4,3%) et Grand Est (+4,1%).
- Elle est portée par la dynamique des prestataires logistiques (+8,6%) et du transport routier de marchandises (+4,5%).
- Malgré la nette croissance des effectifs de tous les secteurs, le transport de voyageurs et la location sont en léger déclin de respectivement -0,2 % et -0,4 %.

##### **Des volumes de défaillances d'entreprises également record mais à nuancer**

- Le nombre de défaillances d'entreprises dans la Branche passe en 2021 au-delà des 37 000, du jamais vu auparavant
- Cette explosion est fortement liée à un contexte covid et principalement sur le code APE 5320Z « Autres activités de poste et de courrier » où se trouve la majeure partie des livreurs à domicile
- En effet, nombre de petits intervenants ont dû cesser leur activité volontairement sans passer par la case cessation de paiements du fait de trésoreries inexistantes et d'une insuffisance à générer des revenus.

##### **Pourtant, le nombre d'indépendants ne cesse d'accroître**

- Le nombre d'indépendants dans la Branche a été multiplié par 1,4 en 2020.
- Cette évolution est attribuable au code APE 5320Z, on recense près de 30 000 établissements de plus en 2020 qu'en 2019 uniquement sur ce NAF. On observe également une forte hausse des prestataires logistiques qui ont plus que doublé.
- Ce phénomène explique 92 % des presque 100 000 créations d'établissements dans la Branche en 2021 (35 % de créations supplémentaires d'établissements par rapport à 2020).

##### **L'emploi de personnes en situation de handicap se développe**

- Les entreprises de 20 salariés et plus sont assujetties à l'obligation d'emploi en faveur des travailleurs handicapés
- En 2021 dans la Branche, 72 % des entreprises assujetties emploient des travailleurs handicapés (91 % dans le transport de voyageurs).
- Dans la Branche, le nombre d'entreprises assujetties a diminué de 4,5 % en 2021 passant à moins de 5 000. Cependant, le nombre d'entreprises qui emploient des travailleurs handicapés et le nombre de travailleurs handicapés en équivalent temps plein ont augmenté respectivement de 1 % et 0,4 %.

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

### Forte création d'emploi et hausse des départs en fin de carrière

- Près de 30 000 emplois salariés créés en 2021 soit plus de 2 fois plus que l'année précédente.
- 70% des embauches sont en CDI (-1 point).
- 39 % des effectifs salariés ont plus de 50 ans (contre 28 % en 2011)
- L'âge moyen des salariés de la Branche s'établit à 44 ans et demi, et a très légèrement diminué par rapport à 2020, notamment dans le transport de voyageurs où l'âge moyen baisse d'un an.
- Environ 12 800 salariés sont partis en fin de carrière en 2021 (+3 %).

### Une augmentation des congés de fin d'activité

- Près de 2 200 conducteurs ont fait valoir leur Congé de Fin d'Activité (CFA) dans le transport routier de marchandises, et 204 dans le transport routier de voyageurs. On observe une augmentation de, respectivement, 12 % et 34 % en un an.
- La part des démissions est stable dans la Branche (+1 point). Le taux de rotation de la main d'œuvre a lui augmenté nettement (hormis dans le TRS), passant à 23 % dans la Branche (contre 18 % en 2020).
- 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, en hausse dans la Branche

- En 2021, le nombre d'intérimaires dans la Branche a progressé de 17 %, après avoir baissé de 11 % en 2020
- Tous les secteurs sont concernés par cette tendance.

### Des difficultés de recrutement sont à prévoir

- Après une baisse de 10 % des offres d'emploi diffusées par Pôle emploi pour les professions « cœur de métier » du transport et de la logistique l'an passé, on observe une hausse drastique de 61 % de celles-ci en 2021. Cette hausse est aussi marquée pour les entreprises de la Branche qui ont déposé, tous métiers confondus, 25 000 offres d'emploi supplémentaires (+ 49 %)
- En revanche, le nombre de demandeurs d'emploi en 2021 s'est replié de 6 % par rapport à l'année dernière, ce qui contraste avec la forte augmentation des offres d'emploi, et exacerbe les difficultés de recrutement.

### Rémunérations

- En moyenne, un salarié en équivalent temps plein de la Branche des transports routiers et activités auxiliaires de transport a perçu en 2020 une rémunération brute de près de 30 817€ par an, ce qui constitue une hausse de 0,7 %. En moyenne en rémunération nette, un salarié en équivalent temps plein a perçu 23 994 € par an (+1 %)
- En équivalent temps plein, les CDI ont une rémunération brute 1,3 fois supérieure aux CDD.
- Pour les métiers de la Conduite, les conducteurs routiers et grands routiers ont le salaire le plus élevé. Cependant, la durée de travail moyenne hebdomadaire des conducteurs poids lourd est de 45 heures.

## LA FORMATION

### Hausse des formations d'accès aux métiers de la conduite en 2021

- En 2021, plus de 34 300 nouveaux conducteurs (+16%) ont été formés à la conduite de véhicules lourds de transport routier de marchandises bien que le nombre d'effectifs formés dans ce secteur n'ait pas retrouvé son niveau d'effectifs formés d'avant la pandémie de Covid-19.
- 19 870 FIMO (marchandises ou voyageurs) ont été délivrés en 2021 soit une progression de 28 % avec une progression FIMO des marchandises plus importantes (+33%).
- L'ensemble des titres professionnels en transport-logistique délivrés en 2021 ont progressé de 9%.
- Parallèlement, le nombre de diplômés en transport-logistique est en baisse de 4%. Cette baisse est notamment liée à la suppression des certifications intermédiaires des BAC Professionnelle (conduite, logistique et maintenance) suite au décret du 20 octobre 2020. Les élèves et apprenants n'ont plus la possibilité de se présenter à l'examen du CAP, comme cela l'était auparavant, si ce n'est en tant que candidat libre.
- 44% des diplômes « cœur de métier » de la Branche ont été délivrés pour des certifications relatives aux métiers de la conduite.
- 17% de Certificats de Qualifications Professionnelles (CQP) dans le domaine du transport de fonds et valeurs supplémentaires ont été délivrés en 2021.
- Enfin, le nombre de diplômes d'Etat d'Ambulancier délivrés s'est accru de 9%.

### Formations aux autres métiers réglementés

- Le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport lourd » de marchandises augmente de 21 % en 2021, et le nombre d'attestations de capacité délivrées en « transport léger » de marchandises de 52 %.
- Le nombre d'attestations de capacité délivrées aux entreprises exploitant des véhicules de transport en commun excédant neuf places, a augmenté de 42% en 2021, et le nombre d'attestations de capacité professionnelle délivrées pour du « transport léger » de personnes est en baisse de 18 % en 2021.

### Formations continues

- La mobilisation du plan de développement des compétences est en hausse dans les entreprises de la Branche (+30 %).
- Plus de 8 000 formations ont été réalisées dans la Branche en 2021 grâce au dispositif FNE-Formation (dont 26% 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

- Plus de 9 700 apprentis suivaient une formation Transport - Logistique fin 2021 (16% de plus par rapport à l'année précédente) avec une forte progression des effectifs se positionnant sur une formation « Conduite » (l'effectif en première année d'apprentissage a été multiplié par 1,6).

- Dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution », l'aide exceptionnelle mise en place en juillet 2020 est encore en vigueur fin 2021 pour soutenir les embauches en contrat de professionnalisation dans le contexte de la crise sanitaire.
- Ainsi, le nombre de contrats de professionnalisation dans les entreprises de la Branche a progressé de 30 % en 2021.
- Globalement, le nombre d'alternants dans la Branche a progressé de 27% en 2021.

## L'INSERTION PROFESSIONNELLE

### L'insertion professionnelle après une formation transport-logistique est en hausse

- En 2021, après une formation en transport-logistique, deux tiers des jeunes apprentis et lycéens sont en emploi (63 % en 2020).
- Presque 70 % des anciens apprentis et 60 % des lycéens exercent leur activité dans une entreprise transport-logistique.
- Les apprentis sortant avec un diplôme de conduite routière intègrent plus rapidement le marché du travail que des lycéens avec le même diplôme.
- Quel que soit le domaine de formation, les apprentis sortants à 6 mois se positionnent plus aisément sur le marché du travail que les lycéens (ces derniers optent majoritairement pour une poursuite d'études à temps plein).
- 84% des sortants de contrats de professionnalisation sont en emploi.
- 78% des personnes ayant réalisé un titre professionnel Conducteur Transport Routier de marchandises sur Porteur et/ou tous Véhicules et 82 % de ceux ayant suivi un parcours Permis+ FIMO sont en emploi.
- Les adultes (salariés en reconversion, demandeurs d'emplois...) s'insèrent presque aussi bien que les apprentis sortant à la fin d'une formation professionnelle de la Conduite.

## Les focus de l'édition 2022

### Les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024

- Les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) sont une opportunité de faire rayonner les secteurs de la Branche, notamment le transport de personnes et la logistique.
- Peu d'établissements estiment que les JOP auront un impact sur leur activité (2 %) et plus de la moitié de ceux-ci sont des structures de plus de 10 salariés.
- S'il est attendu que les JOP engendrent un surcroît d'activité, en particulier pour le transport touristique, les problèmes de circulation induits inquiètent les professionnels du transport et de la logistique. Les JOP nécessitent aussi des recrutements spécifiques et de la formation pour les salariés.

- Au total près de 600 recrutements spécifiques aux JOP sont prévus dans la Branche : plus de 50 % pour des conducteurs d'autocars, 29 % pour des mécaniciens et 9 % pour des conducteurs de véhicules articulés. 60 % des embauches sont prévues en Île-de-France.
- En matière de besoins en formation continue, les langues étrangères arrivent en tête de palmarès.

### **Le transport touristique**

- En 2021, parmi les établissements de transport de voyageurs de la Branche (périmètre du focus), 54 % d'entre eux ont une activité de transport touristique.
- Le transport touristique représente, pour plus d'un tiers de ces établissements, l'essentiel de leur activité (c'est-à-dire plus de 50 % du CA), et pour deux tiers de ceux-ci plus de 20 % de leur CA. En moyenne, cette activité représente 35 % du CA de ces établissements.
- Dans cette activité, on retrouve notamment les services touristiques (en moyenne 34 % du CA des établissements de transport de voyageurs), les services occasionnels (25 % du CA) et les services périscolaires associatifs (24 % du CA).
- Dans le périmètre, plus de 7 800 véhicules dédiés à l'activité tourisme dont 92 % d'autocars (véhicules de plus de 15 places).
- A la suite des confinements, 75 % des établissements du périmètre déclarent avoir mis en place de l'activité partielle pour les conducteurs et 45 % ont remplacé leurs conducteurs vers d'autres métiers (soit environ 3 350 conducteurs vers le transport scolaire ou transport en commun).

### **Les difficultés de recrutement**

- Près d'une entreprise sur deux de la Branche rencontrerait des difficultés de recrutement. D'après 84 % d'entre elles, les difficultés seraient liées à une pénurie de candidats. 35 % estiment qu'elles manquent d'attractivité et 24 % invoquent les caractéristiques des postes.
- Les difficultés liées aux caractéristiques des postes sont souvent mentionnées par des établissements transport de voyageurs et transport sanitaire (respectivement 48 % et 34 %). Les horaires et/ou le temps de travail en sont la cause principale pour 90 % des établissements transport de voyageurs et 77 % dans le transport sanitaire.
- L'inadéquation entre le profil du candidat et les prérequis représente 27 % des difficultés mentionnées par les établissements.
- Des disparités existent entre les secteurs, dans le secteur marchandises, la cause principale évoquée est la motivation (77 %), la formation et l'expérience dans le transport de voyageurs (66 % et 63 %) et le diplôme dans le transport sanitaire (63 %).
- Le canal de recrutement privilégié dans la Branche est le réseau : plus de 3 établissements sur 5 déclarent avoir utilisé leur réseau pour réaliser un recrutement.
- Pour mieux se faire connaître, près de 19% des établissements de la Branche sont prêts à accueillir des demandeurs d'emploi en immersions professionnelles et 17% des stagiaires de découverte scolaire.
- La fidélisation est aussi un problème dans la Branche, puisque 15 % des établissements rencontrent des difficultés liées à cela.

## SECONDE PARTIE

# DYNAMIQUE DE L'EMPLOI ET LA FORMATION DANS LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE

## Une économie qui rebondit mais qui peine à retrouver son niveau d'avant-crise

En France, après une chute historique du produit intérieur brut (PIB) en 2020 (-7,8 % dans le contexte de la crise sanitaire), le PIB en euros progresse de 6,8 % en 2021. Malgré l'amélioration de la situation sanitaire qui a permis ce rebond, le niveau du PIB reste inférieur de 1,5% au niveau de 2019.

Certains secteurs participent de manière très significative à ce rebond. C'est le cas de la construction (+12,9 % après -12,7 %) et des services principalement marchands (+7,4 % après -7,3 %). En 2021, d'autres branches d'activité comblent même la baisse connue en 2020, telle que le commerce (+6,7 % après -6,2 %).

D'autres activités sont plus durablement impactées. C'est le cas de l'hébergement-restauration (+14,8 % après -35,1 %), des services de transport (+12,0 % après -16,6 %) et des services aux ménages (+12,7 % après -22,6 %).

Le rebond est limité pour la production de biens : +5,8 % après -10,4 % en 2020. La production n'augmente que de 3,7 % (après -28,3 %) dans les matériels de transport et de 3,1 % (après -27,6 %) dans les raffineries. La reprise est toutefois plus marquée dans l'industrie agroalimentaire (+4,0 % après -2,8 %), dans les biens d'équipement (+10,7 % après -11,2 %) et dans les autres biens manufacturés (+8,0 % après -9,2 %). Enfin, la production agricole est relativement atone en volume (+0,4 % après -2,5 %).

Aux États-Unis en 2021 à la suite des premières vagues de la crise du Covid-19, les démissions volontaires ont nettement augmenté. Changer de travail, chercher un autre emploi ou se retirer de la population active sont les raisons évoquées par les travailleurs démissionnaires. Ce phénomène a été nommé la « grande démission ». En France, fin 2021 et début 2022, le nombre de travailleurs qui quittent leur poste volontairement atteint un niveau historiquement haut, soit près de 520 000 par trimestre, dont plus de 90 % sont des démissions de CDI. Le taux de démission est de 3 % à la fin décembre 2021 et de 2,7 % au 1<sup>er</sup> trimestre 2022 en France. Parallèlement, le taux d'emploi est plus élevé qu'avant-crise.

## 2022 une croissance soutenue grâce aux acquis de fin d'année 2021

Au troisième trimestre 2022, le produit intérieur brut (PIB) ralentit après le rebond enregistré au trimestre précédent (+0,2%, après +0,5%). Selon la Banque de France, la croissance annuelle du PIB en 2022 serait encore soutenue (2,6% en moyenne). L'augmentation des prix internationaux du gaz naturel survenue au cours de l'été, combiné à l'arrêt des livraisons de gaz russe vers l'Europe, freinerait l'activité à partir du dernier trimestre. Les contraintes d'offre peuvent prendre plusieurs formes : problèmes d'approvisionnement, manque d'équipement, mais aussi manque de personnel.

**En outre, l'Observatoire estime que le nombre de salariés dans la Branche s'est accru de 2,3 % en 2022**, soit une augmentation de près de 17 500 salariés en un an. Cette estimation se fonde sur les données disponibles quant à l'évolution de l'activité et de l'emploi sur les premiers trimestres 2022, et sur les travaux d'analyses et prévisions réalisés en novembre 2022 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.

Tous les secteurs participent à ce rebond économique, même le transport de marchandises qui a enregistré une baisse de l'emploi au premier trimestre 2022.

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

### **Transport routier de marchandises et logistique**

En 2022, le marché du transport de marchandises est confronté à plusieurs facteurs qui pourraient entraver son développement. La situation post-Covid-19 laisse apparaître une hausse de la demande, tandis que l'offre s'avère limitée. Au 1er trimestre 2022, les défaillances d'entreprises augmentent dans les transports routiers de fret interurbains (49.41A) et de proximité (49.41B), du fait de l'interruption progressive des dispositifs de soutien gouvernementaux (gel de la date des cessations de paiement, mise en place du fonds de solidarité et du prêt garanti par l'État, ou encore l'exonération ou le report de cotisations).

De plus, la guerre entre la Russie et l'Ukraine redistribue les cartes du débat sur le climat et plus directement celui de l'énergie. Les transporteurs voient le prix du carburant et de l'électricité augmenter, ce qui impacte directement l'économie de ces entreprises. Dans ce contexte d'incertitude sur la stabilité économique des carburants alternatifs pour les véhicules, les entreprises du secteur s'interrogent sur la stratégie à adopter lors du renouvellement ou de l'extension de leur parc. La pénurie de conducteurs routiers, en France mais aussi en Europe, ainsi que la mise en application du paquet mobilité complexifient le développement de l'offre du transport routier de marchandises.

La pénurie de conducteurs routiers reste le facteur le plus contraignant de l'évolution du transport routier. Le plan de réduction des tensions de recrutement, lancé par le Ministère du Travail en septembre 2021 entre dans sa deuxième phase en 2022. À la suite des diagnostics sur les tensions de recrutement dans la Branche, la majorité des partenaires sociaux et l'État ont signé une charte de « développement de l'emploi et des compétences dans la branche des transports routiers et activités auxiliaires ». Cette charte a pour objectif d'utiliser l'ensemble des leviers structurels pour accroître les recrutements et fidéliser les salariés : attractivité, information sur les métiers, image des métiers, développement du « sourcing », conditions de travail, rémunérations, etc.

Le e-commerce s'est installé au fil des années comme un mode de consommation à part entière. Ce secteur poursuit sa progression après avoir explosé lors des mesures restrictives de la crise sanitaire. En 2022, ce secteur continue sur sa lancée tout en faisant bénéficier la logistique d'un effet booster. En effet les prestataires logistiques continuent de faire face à une demande qui nécessite le traitement de petits colis et la livraison à destination des particuliers.

Les problèmes d'approvisionnement de matières premières génèrent de moindres besoins de transport. De plus, dans certaines régions, le BTP fait face à un manque de matériaux, cause d'une stagnation de l'activité. L'inflation vient ajouter un degré de complexité supplémentaire sur le plan de l'approvisionnement.



### Transport routier de voyageurs

Le transport routier de voyageurs n'a pas retrouvé son niveau de 2019. Sur ce 1er semestre 2022, l'activité du secteur des autocars librement organisés est en progression, mais n'atteint toujours pas son niveau d'avant la crise sanitaire. La fréquentation se maintient au niveau du semestre précédent, illustrant la reprise progressive du marché mais reste en recul de 30% par rapport à 2019. L'accélération de la migration des Franciliens vers les villes de province à la suite de la pandémie de la Covid-19 offre une attractivité à certains territoires (par exemple le Centre-Val de Loire). Les marchés conclus pour plusieurs années avec les autorités organisatrices de mobilité donnent par ailleurs de la stabilité aux entreprises.

Pour faire face à la demande, les entreprises du transport de voyageurs doivent recruter mais peinent à trouver leurs futurs salariés. Les recrutements ne sont pas suffisants au point de détériorer l'offre sur le transport touristique afin de garder les conducteurs sur les lignes régulières. Parfois des contrats doivent même être refusés.

### Transport sanitaire

Les entreprises du transport sanitaire sont confrontées comme les autres secteurs de la Branche à la pénurie de main d'œuvre, à la hausse du prix du carburant et aux difficultés dans le renouvellement du parc de véhicules. Le remboursement des PGE et les dettes sociales accumulées lors de la crise sanitaire ralentissent le développement du secteur.

En 2022, l'activité du transport sanitaire pourra compter sur la réforme de la garde ambulancière et des transports sanitaires urgents qui vise à renforcer l'organisation et la réponse des entreprises de transport sanitaire privées lorsqu'elles interviennent à la demande du service d'aide médicale d'urgence (SAMU).

L'Arrêté du 11 avril 2022 modifie les référentiels de formation, de compétences et d'activités du diplôme d'État d'ambulancier (à partir de septembre 2022) et les conditions de formation de l'auxiliaire ambulancier (à partir d'avril 2022). Les auxiliaires ambulanciers doivent valider une formation obligatoire de 70 h et être titulaires de l'AFGSU 2 pour exercer, et le diplôme d'État d'ambulancier passe de 630 h à 801 h.

Dans le contexte où le recrutement est un enjeu primordial, l'allongement de la durée de formation et l'augmentation des conditions d'exercice du métier impacteront le vivier des sortants de formation.

### 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 diplômes 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).