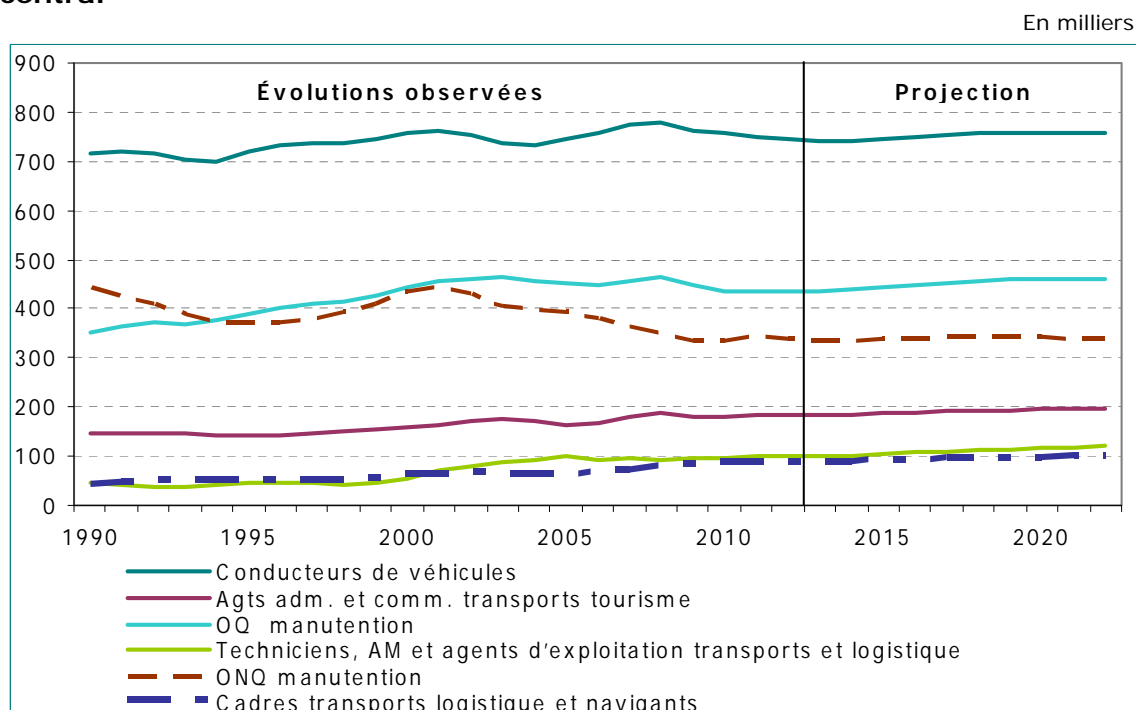


J - Transports, logistique et tourisme

Avec 83 000 emplois supplémentaires sur la période 2012-2022, soit une hausse annuelle moyenne de 0,4 %, le nombre d'emplois dans le domaine des transports, de la logistique et du tourisme devrait progresser à un rythme moins soutenu que celui de l'ensemble des métiers. Les évolutions seraient cependant contrastées selon les familles professionnelles et les niveaux de qualification. Ainsi, la progression du nombre de postes de techniciens et de cadres devrait continuer à être très dynamique (respectivement +1,8 % et +1,2 % de créations nettes par an), portée par le développement du commerce, des échanges et des procédures de régulation des flux de marchandises et de voyageurs. Les perspectives d'emploi seraient stables pour les ouvriers peu qualifiés de la manutention, qui subiraient les effets de l'automatisation et l'informatisation des processus de production. Dans un scénario plus favorable aux avancées technologiques et à l'innovation, les tendances à la hausse pour les métiers les plus qualifiés seraient encore accentuées.

Sur la période 2012-2022, les départs en fin de carrière pourraient concerner 457 000 personnes en emploi dans les métiers des transports, de la logistique et du tourisme. Au total, selon le scénario central, 540 000 postes seraient à pourvoir dans ce domaine à l'horizon 2022 (hors mobilité professionnelle), représentant chaque année 2,8 % de ses effectifs, soit une proportion légèrement inférieure à celle projetée pour l'ensemble des métiers.

Graphique 1 • Évolutions de l'emploi à l'horizon 2022, selon le scénario central



OQ : ouvriers qualifiés ; ONQ : ouvriers non (ou peu) qualifiés ; AM : agents de maîtrise.

Source : Insee, enquêtes Emploi 1990 à 2012 ; Dares, séries rétropolées 1990 à 2002, moyennes mobiles sur 3 ans ; projections France Stratégie-Dares 2012 à 2022, scénario central.

Très divers, les métiers des transports, de la logistique et du tourisme regroupent des ouvriers de la manutention, des conducteurs de véhicules, des techniciens mais aussi des agents administratifs et commerciaux ou des cadres des transports. Les ouvriers qualifiés et peu qualifiés de la manutention et les conducteurs de véhicules exercent leur métier dans de nombreux secteurs, en particulier dans le commerce de gros et le transport routier de marchandises, tandis que les techniciens, les cadres et les agents administratifs et commerciaux sont majoritaires dans le secteur des « autres transports et logistique » (transports maritime, aérien et ferroviaire, manutention et entreposage, agences de voyage, organisation du transport de fret). Le domaine rassemble près de 1,9 million d'emplois en 2012.

1 • Les évolutions de l'emploi par famille professionnelle à l'horizon 2022

Stabilisation des effectifs d'ouvriers peu qualifiés de la manutention et croissance dynamique des emplois de cadres, de techniciens et d'agents de maîtrise et d'exploitation

Au cours de la dernière décennie, les effectifs du domaine des transports, de la logistique et du tourisme sont restés quasiment stables (graphique 1). Seul le nombre d'ouvriers peu qualifiés a sensiblement diminué, en lien avec la poursuite de l'automatisation des tâches de manutention et de conditionnement, tandis que celui des ouvriers qualifiés et des conducteurs de véhicules a stagné [1]. À l'inverse, le nombre d'agents d'exploitation et de cadres des transports a progressé à un rythme bien plus soutenu que celui de l'ensemble de l'emploi.

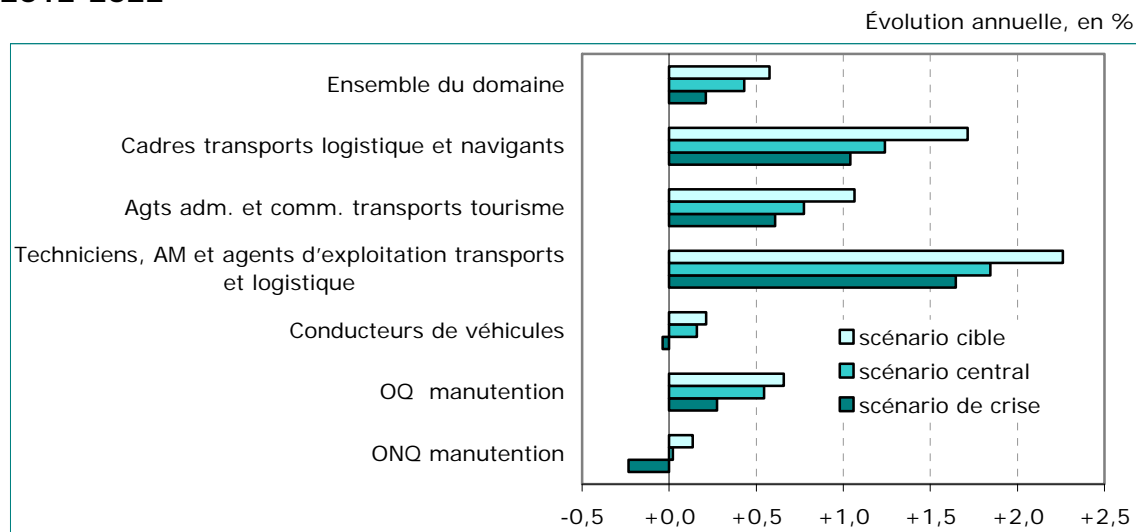
Sur la période 2012-2022, les effectifs du domaine des transports, de la logistique et du tourisme devraient progresser, selon le scénario central, à un rythme moins élevé que celui de l'ensemble des métiers (+0,4 % par an contre +0,7 % pour l'ensemble), et de façon contrastée selon les professions. Les effets à la hausse de la croissance de l'activité dans le secteur pourraient être compensés par différents facteurs pouvant aller dans le sens d'une baisse de l'emploi d'ici 2022 tels que l'augmentation des gains de productivité induits par l'usage croissant des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans la logistique (Klein et Ratier, 2012 ; [2]) et le maintien de la pression sur les coûts [3], pouvant déboucher sur un accroissement de l'externalisation de ces activités autorisant le recours à des entreprises étrangères (y compris par le biais du travail détaché), phénomène déjà perceptible au cours de la dernière décennie [4]. L'emploi des ouvriers peu qualifiés devrait ainsi se maintenir d'ici 2022, après avoir connu une diminution sur la dernière décennie.

Le nombre de conducteurs de véhicules, métier qui regroupe 40 % des emplois du domaine, progresserait faiblement (+0,2 % chaque année), les technologies numériques continuant à améliorer le taux de remplissage des véhicules de transport et à accroître la productivité (moins de conducteurs pour un même volume transporté) [5], limitant les gains en emploi du métier. La demande de transport routier continuerait néanmoins à être dynamique sur la période. À l'horizon 2022, l'acheminement par la route (marchandises et passagers) devrait rester dominant en raison des difficultés d'accès (dernier kilomètre parcouru) et/ou du coût des modes alternatifs (ferrés, aériens, maritimes ou fluviaux) [6]. Cette prédominance du mode routier, stimulée par la logique de proximité, le développement du e-commerce et le dynamisme des zones littorales bénéficierait aux pavillons français qui, en revanche, perdent des parts de marché sur les longues distances.

Le maintien de perspectives favorables pour le tourisme à l'horizon 2022 permet aux agents administratifs et commerciaux du transport et du tourisme de continuer à croître (+0,8 % par an en moyenne), mais de manière modérée comparée aux évolutions passées en raison des transformations structurelles qui touchent les voyageurs (TIC, coproduction des voyages...) [7, 8].

Avec respectivement 1,8 % et 1,2 % de créations nettes par an, l'emploi des techniciens, agents de maîtrise et agents d'exploitation ainsi que des cadres des transports logistiques et navigants resterait dynamique (graphique 2).

Graphique 2 • **Évolutions de l'emploi selon les différents scénarios retenus, 2012-2022**



OQ : ouvriers qualifiés ; ONQ : ouvriers non (ou peu) qualifiés ; AM : agents de maîtrise.

Source : projections France Stratégie-Dares.

Des créations d'emploi plus nombreuses pour les métiers les plus qualifiés dans le scénario propice à l'innovation

Dans le scénario le plus favorable à l'innovation et aux avancées technologiques, l'emploi dans les services d'intermédiation logistique, très intensifs en TIC, serait favorisé. Ainsi, les créations de postes de cadres et de techniciens, agents de maîtrise et agents d'exploitation seraient plus nombreuses que dans le scénario central. Les transports routiers de marchandises bénéficieraient comme les autres modes de transport de la croissance de l'activité économique, en raison de gains d'efficacité énergétique induits par les innovations.

Malgré une hausse de l'activité, le nombre d'ouvriers peu qualifiés de la manutention resterait quasiment stable dans le scénario cible, en raison des gains de productivité générés par l'innovation (graphique 2).

Dans des conditions économiques moins favorables, les services d'intermédiation logistique et les transports, très interdépendants [4], seraient affectés par une activité économique moins dynamique, de même que le tourisme [7, 8]. Le nombre d'ouvriers peu qualifiés reculerait légèrement dans le scénario de crise (-0,2 % par an, alors que leurs effectifs sont stabilisés dans le scénario central), tandis que les autres métiers connaîtraient une progression légèrement moins forte que dans le scénario central. Au total, la progression de l'emploi dans ces métiers serait légèrement inférieure à celle du scénario central, en moyenne de 0,2 % par an.

2 • Les départs en fin de carrière

Estimés à 457 000 sur la période 2012-2022, les départs en fin de carrière concerneraient chaque année 2,4 % des personnes en emploi dans le domaine professionnel des transports, de la logistique et du tourisme, soit une proportion légèrement supérieure à celle estimée sur cette période pour l'ensemble des métiers (2,3 %). Les taux de départ seraient nettement plus élevés parmi les conducteurs de véhicules (2,8 % par an) : l'âge moyen dans ce métier, qui requiert de l'expérience et de l'autonomie, est plus élevé que pour l'ensemble des métiers (près de trois conducteurs sur dix sont âgés de 50 ans ou plus en 2010-2012). Le taux de départ serait également supérieur à celui de l'ensemble des métiers chez les cadres des transports, de la logistique et navigants. À l'inverse, le taux de départ en fin de carrière serait plus faible pour les ouvriers peu qualifiés de la manutention et parmi les agents administratifs et commerciaux (respectivement 1,8 % et 1,9 %).

Dans les métiers des transports, de la logistique et du tourisme, l'âge de départ en fin de carrière est plus précoce que celui estimé pour l'ensemble des métiers. Les ouvriers peu qualifiés de la manutention et les agents d'exploitation des transports quittent leur emploi particulièrement tôt, en moyenne un peu avant 58 ans sur la période récente. Parmi les ouvriers peu qualifiés de la manutention, plus d'un départ sur deux a lieu avant le moment de la liquidation de la retraite. À cause de conditions de travail difficiles (pénibilités physiques et rythmes de travail exigeants) [10], les départs pour raison de santé sont nombreux dans cette famille professionnelle (environ un départ sur cinq). Les agents d'exploitation des transports partent, quant à eux, en grande majorité au moment de la liquidation de leur retraite (quatre départs sur cinq), une large part bénéficiant de régimes spéciaux (régime de la RATP, de la SNCF). Parmi les conducteurs, les conducteurs routiers partent particulièrement tôt (près de 70 % avant 60 ans contre environ 50 % dans l'ensemble des métiers) car une grande partie bénéficie de dispositifs de départs avant 60 ans (congé de fin d'activité).

Les âges de départs en fin de carrière devraient s'accroître à l'horizon 2022 dans ces familles professionnelles comme dans l'ensemble des métiers, en raison de la mise en œuvre de la réforme des retraites de 2010, de la réforme des régimes spéciaux de 2009 et du report du congé de fin d'activité, de 55 à 57 ans, pour les conducteurs routiers travaillant dans le secteur des transports.

3 • Postes à pourvoir

Au total, selon le scénario central, 540 000 postes seraient à pourvoir sur la période 2012-2022 dans les métiers des transports, de la logistique et du tourisme, correspondant à 457 000 départs en fin de carrière et à une création nette de 93 000 emplois (tableau 1). Les postes à pourvoir représenteraient chaque année 2,8 % des effectifs du domaine, soit une proportion légèrement inférieure à celle projetée pour l'ensemble des métiers.

La situation apparaît cependant très variable selon la famille professionnelle, avec une proportion de postes à pourvoir bien supérieure pour les métiers les plus qualifiés de techniciens, agents de maîtrise ou agents d'exploitation et de cadres (respectivement de 4,1 % et 3,7 %), sous l'effet conjugué d'un renouvellement important des personnels lié aux départs en fin de carrière et de la dynamique des

créations d'emploi. À l'opposé, la part des postes à pourvoir parmi les ouvriers peu qualifiés de la manutention devrait être très inférieure à la moyenne (1,8 %).

Le *turn-over* est élevé chez les ouvriers peu qualifiés de la manutention (39 % ont une ancienneté dans l'entreprise de moins d'un an ; tableau 2), notamment en raison d'un recours élevé à l'intérim (en 2010-2012, 20 %). L'ancienneté dans l'entreprise est également plutôt faible chez les ouvriers qualifiés (dont 8 % sont intérimaires) et les conducteurs. Chez les conducteurs routiers, la mobilité inter-entreprises est relativement importante révélant des mobilités volontaires des salariés dans un marché du travail de type professionnel. Les autres conducteurs (en majorité des conducteurs livreurs) sont plus exposés à des allers-retours entre emploi et chômage [11]. Les techniciens, agents de maîtrise et agents d'exploitation des transports, dont une partie importante travaille dans de grandes entreprises, sont plus stables. Ils bénéficient par ailleurs de promotions internes largement supérieures à la moyenne de l'ensemble des métiers (Simonnet et Ulrich, 2009).

Tableau 1 • Départs en fin de carrière et postes à pourvoir à l'horizon 2022, selon le scénario central

En milliers

Famille professionnelle	Effectif 2022	Postes à pourvoir 2012-2022	Dont :		Postes à pourvoir annuellement (en %)
			créations nettes d'emplois	départs en fin de carrière	
ONQ manutention	340	61	1	60	1,8
OQ manutention	461	126	24	101	2,8
Conducteurs de véhicules	757	223	12	211	3,0
Techniciens, AM et agents d'exploitation transports et logistique	119	45	20	25	4,1
Agents administratifs et commerciaux des transports et du tourisme	198	51	15	36	2,7
Cadres transports logistique et navigants	100	34	12	23	3,7
Ensemble du domaine	1 976	540	83	457	2,8
Ensemble des métiers	27 582	7 966	1 774	6 192	3,0

OQ : ouvriers qualifiés ; ONQ : ouvriers non (ou peu) qualifiés ; AM : agents de maîtrise.

Lecture : selon le scénario central, dans les métiers des transports, de la logistique et du tourisme, les 83 000 créations nettes d'emploi additionnées aux 457 000 départs en fin de carrière pourraient constituer, sur la période 2012-2022, 540 000 postes à pourvoir, ce qui représenterait chaque année 2,8 % des effectifs du domaine.

Source : projections France Stratégie-Dares, scénario central.

4 • Caractéristiques des personnes en emploi

En 2008-2012, les débutants représentaient 6 % des effectifs du domaine des transports, de la logistique et du tourisme, soit une proportion plus basse que celle observée dans l'ensemble de la population en emploi (tableau 2). Ces débutants sont rares chez les conducteurs de véhicules (3 %), les ouvriers qualifiés de la manutention ou les techniciens et agents de maîtrise et d'exploitation (5 %), car l'expérience professionnelle joue un rôle important dans les qualifications nécessaires à l'exercice de ces métiers. Ils sont en revanche très présents sur les postes d'agents administratifs et commerciaux (8 %) et surtout parmi les ouvriers peu qualifiés de la manutention (13 %).

Parmi les débutants, la part des non-diplômés reste importante chez les ouvriers qualifiés (17 %) et peu qualifiés de la manutention (27 %) ainsi que chez les conducteurs de véhicules (18 %). Toutefois, le niveau de qualification a sensiblement augmenté depuis les années 1980. Les conducteurs routiers doivent,

en effet, suivre une formation minimale obligatoire (FIMO) et une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) renouvelable tous les 5 ans [12]. L'usage croissant des TIC dans les activités du transport et de la logistique devrait renforcer les besoins de maîtrise des compétences numériques, tandis que l'enrichissement de la relation de service implique une plus grande mobilisation des compétences relationnelles [4, 8]. Le niveau de diplôme s'est significativement élevé chez les agents administratifs et commerciaux des transports, la part des titulaires d'un diplôme de niveau bac+2 ou plus étant passée de 13 % à 36 % en 25 ans [1]. Le phénomène est particulièrement notable pour les professionnels du voyage et du tourisme, en raison d'importants efforts de professionnalisation entrepris par les acteurs du secteur [13]. Parmi les débutants, deux sur trois sont diplômés du supérieur à la fois chez les agents d'exploitation des transports et les agents administratifs et commerciaux.

Tableau 2 • Caractéristiques des personnes en emploi

En %

Famille professionnelle	Âge médian 2010-2012 (ans)	Part des femmes		Part des femmes parmi les actifs récents (*) 2010-2012	Part des débutants (**) 2008-2012	Ancienneté dans l'entreprise < 1 an 2010-2012
		2010-2012	2022			
ONQ manutention	37	31	28	26	13	39
OQ manutention	43	16	17	18	5	16
Conducteurs de véhicules	44	11	13	10	3	17
Techniciens, AM et agents d'exploitation transports et logistique	41	19	23	23	5	8
Agents administratifs et commerciaux des transports et du tourisme	39	57	54	62	8	12
Cadres transports logistique et navigants	44	23	26	31	6	6
Ensemble du domaine	41	21	22	25	6	19
Ensemble des métiers	42	47,5	49,1	48,3	7,6	15,0

OQ : ouvriers qualifiés ; ONQ : ouvriers non (ou peu) qualifiés ; AM : agents de maîtrise.

(*) Les actifs récents ont achevé leurs études initiales depuis moins de dix ans.

(**) Les débutants sont les jeunes ayant achevé leurs études initiales au cours des quatre années précédant l'enquête.

Source : Insee, enquêtes Emploi 2008 à 2012 ; projections France Stratégie-Dares, scénario central.

Depuis les années 1980, la part des femmes dans les transports, la logistique et le tourisme a fortement progressé, en particulier parmi les cadres où elle a plus que doublé [1,14]. En 2010-2012, les femmes restent cependant très largement minoritaires dans ce domaine professionnel, n'occupant qu'un emploi sur cinq. Elles sont peu présentes dans cinq des six familles de métiers du domaine, notamment parmi les conducteurs de véhicules où elles ne représentent que 11 % des personnes en emploi (1), une proportion en forte progression certes, mais à partir d'un niveau très faible (elles ne représentaient que 4 % des conducteurs en 1990). Les femmes sont en revanche majoritaires parmi les agents administratifs et commerciaux (57 %), notamment dans l'accompagnement de voyageurs ou de touristes et dans la vente en agence de voyages (tableau 2) [13, 15].

(1) Avec cependant des disparités au sein de cette famille professionnelle : sur les années 2007-2011 les femmes représentent près du quart des effectifs de conducteurs de transports en commun sur route, 31 % des ambulanciers salariés et 33 % des conducteurs de taxis salariés, mais seulement 10 % des effectifs de conducteurs livreurs et 2 % des conducteurs routiers [16].

En projection, la part des femmes progresserait légèrement dans ce domaine, passant de 21 % en 2012 à 22 % en 2022. La féminisation de ces métiers résulterait essentiellement de la hausse des effectifs féminins dans les métiers de cadres (où leur part passerait de 23 à 26 % entre 2012 et 2022) et de techniciens (où elle passerait de 19 à 23 %), alors même que la part des femmes reculerait parmi les ouvriers peu qualifiés de la manutention et les agents administratifs.

Pour en savoir plus

[1] Dares (2013), Portraits statistiques des métiers 1982-2011, domaine « J – Transports, logistique, tourisme ».

Site internet : <http://dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques/tableaux-de-bord/les-portraits-statistiques-des-metiers>

[2] Pipame (2009), L'impact des technologies de l'information sur la logistique, DGCIS, novembre.

[3] Gozé-Bardin I. (2009), « Les défis de la logistique de distribution à l'horizon 2035 », Revue Management & avenir n° 24.

[4] Boccara F., Colussi C., Mariotte H. (2009), « Le travail et l'emploi dans le transport de marchandises », Document de travail, SOeS – CGDD, décembre.

[5] Albizzati C. et Houée M. (2012), « 4,7 millions de poids lourds en transit à travers la France en 2010, moins nombreux qu'en 2004 mais plus performants, notamment au plan environnemental », le point sur, n° 136, CGDD – SOeS, août.

[6] Centre d'analyse stratégique (2010), *Le fret mondial et le changement climatique. Perspectives et marges de progrès*, rapport du groupe de travail présidé par Michel Savy, La documentation française, septembre.

[7] Viceriat P., Origet du Cluzeau C. (2009), Le tourisme des années 2020. Des clés pour agir, Conseil national du tourisme, La documentation française.

[8] Ithaque (2011), Contrat d'études prospectives branche des professionnels du voyage, Synthèse, septembre.

[9] Pipame (2009), Logistique et distribution urbaine, DGCIS, novembre.

[10] Amira S., Ast D. (2014) « Des risques professionnels contrastés selon les métiers », *Dares Analyses* n° 39, mai.

[11] Oref Ile-de-France (2009), Portraits de métiers, Transports et logistique.

[12] SOeS (2013), Bilan social annuel du transport routier de marchandises en 2012, Commissariat général au développement durable, RéférenceS, décembre.

[13] De Lassus I. (2008), Les métiers du tourisme : tendances et besoins émergents, Céreq, novembre.

[14] Rageau F. (2014), « Dix ans d'évolution de l'emploi dans le transport routier de voyageurs : plus de salariés et plus de temps partiels », CGDD - SOeS, Observation et statistique n° 189, juin

[15] Guitton C., Aguetant N., Labryère C., Mahlaoui S. (2006), « Les métiers du tourisme. Approche nationale », *Net.Doc* n° 23, Céreq, juillet.

[16] CGSP (2014), Lutter contre les stéréotypes filles-garçons, CGSP, janvier.

[17] Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (2011), Rapport annuel.

[18] DGEFP (2013), « Contrat d'études prospectives des transports routiers, maritimes et fluviaux », Rapport final, juin.

[19] CGDD- SOeS (2013) « Mémento de statistiques des transports », Repères, mars.

[20] CGDD – SOeS (2013) « Le transport routier en 2012 », Chiffres et statistiques n° 472, décembre.

[21] Statistiques publiques sur les transports

Site internet : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/873.html>

[22] Observatoire prospectif des transports et de la logistique

Site internet : <http://www.optl.fr/>