

GRAND
ANGLE



16

NOVEMBRE 2019

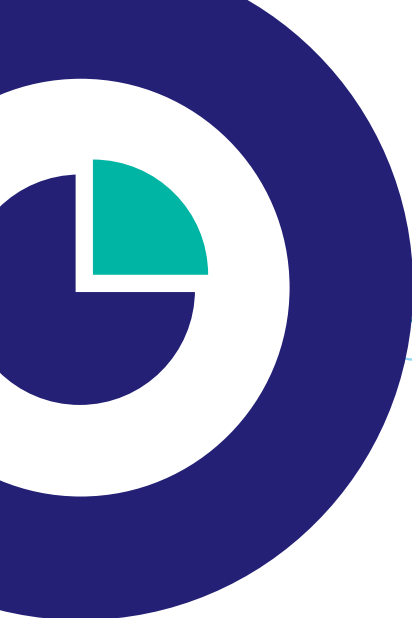
Le développement du transport multimodal en Provence - Alpes - Côte d'Azur

Quels besoins en compétences et en formation ?



L'OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION DE LA RÉGION PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

D E S S A V O I R S P O U R L ' A C T I O N



Directeur de publication

Philippe Cottet

Réalisation

Lydie Chaintreuil
Sara Houmair
Somoudom Inthavong

Conception graphique, PAO

Gaël Martinez
Anna Chaldjian

ÉDITO

Premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, le secteur des Transports et entreposage est en pleine mutation et doit faire face à des défis majeurs liés aux transitions énergétiques et numériques.

En lien avec les objectifs fixés par l'État et l'Union européenne dans le cadre des accords de Paris sur le climat, la région Provence - Alpes - Côte d'Azur ambitionne d'être la première région neutre en carbone à l'horizon 2050. Afin d'y parvenir, le plan climat (2017) dévoile un volet d'actions incitant au développement d'un transport de marchandises plus écologique et alternatif au transport routier : instauration d'une taxe sur les poids lourds en transit sur le territoire régional, modernisation des infrastructures permettant le report du transport routier vers le rail et le fleuve, aides financières aux porteurs de projets innovants (chargeurs, transporteurs...).

À l'heure où des entreprises régionales développent des projets visant le report de flux de marchandises vers le ferroviaire et le fluvial, plusieurs questions se posent pour les acteurs de l'emploi et de la formation. Qu'en est-il de l'évolution du transport multimodal de marchandises en région Provence - Alpes - Côte d'Azur ? Quelles sont les compétences et les qualifications recherchées aujourd'hui et quelles seront celles de demain ? Dans quelle mesure l'offre de formation est-elle adaptée aux besoins des entreprises ? Cette étude mandatée par le Conseil régional et la Direccte a vocation à alimenter l'ensemble de ces réflexions.

Dans un contexte de transformations profondes de la formation professionnelle et de l'apprentissage – en particulier les nouveaux dispositifs de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel de 2018 –, les pistes de développement d'une offre de formation ciblant la multimodalité dans le fret en Provence - Alpes - Côte d'Azur sont nombreuses.

Philippe Cottet
Président de l'ORM



SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
01. LE CONTEXTE ET LES ENJEUX DU TRANSPORT MULTIMODAL EN PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR	6
1. Le transport multimodal, éléments de définition et contexte en Provence - Alpes - Côte d'Azur.....	6
2. La démarche d'enquête réalisée auprès de professionnels afin de définir les besoins en compétences.....	13
02. LES ATOUTS ET LIMITES DU RECOURS AU TRANSPORT MULTIMODAL	16
1. Les atouts du transport multimodal exprimés par les acteurs.....	16
2. Les limites au développement du transport multimodal exprimées par les acteurs.....	18
03. LES MÉTIERS ET FORMATIONS EN LIEN AVEC LE TRANSPORT MULTIMODAL	24
1. Des métiers situés à différents niveaux de la chaîne de valeur.....	24
2. Les caractéristiques des métiers en lien avec le multimodal.....	26
04. LES BESOINS EN COMPÉTENCES ET EN FORMATION POUR DÉVELOPPER LE TRANSPORT MULTIMODAL	34
1. Des besoins en compétences qui se heurtent à des difficultés de recrutement.....	34
2. Des formations à adapter pour répondre aux besoins du transport multimodal.....	36
PISTES D'ACTIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MULTIMODAL EN PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR	40
ANNEXES	41
BIBLIOGRAPHIE	45
SITES INTERNET	46
LISTE DES SIGLES	46

INTRODUCTION

Dotée d'un réseau d'infrastructures multimodales, à l'exemple des axes routiers et autoroutiers, du maritime (GPMM) et des équipements ferroviaires et fluviaux, la Région Sud Provence - Alpes - Côte d'Azur impulse l'évolution des pratiques de transport à travers l'intégration de compétences combinant les différents modes. La multimodalité ayant pour visée principale la baisse des gaz à effet de serre en transférant une partie du fret routier vers le fret ferroviaire voire fluvial.

L'objectif général de la présente étude est de saisir, à partir de l'analyse de pratiques en entreprises, les besoins en compétences et en formation en matière de transport multimodal. L'intention poursuivie étant de permettre aux acteurs en charge de la politique de formation professionnelle d'élaborer des actions de formation professionnelle afin de répondre à ces besoins pour, *in fine*, aider le transport multimodal à prendre son essor.

L'étude se constitue de quatre grandes parties.

La première aborde le contexte et les enjeux du transport multimodal en France et en Provence - Alpes - Côte d'Azur. Les contours et les éléments de l'enquête auprès d'acteurs de la filière sont également évoqués.

La seconde partie éclaire sur les atouts et les limites relatifs au développement du transport multimodal afin de saisir les enjeux (organisationnels, économiques...) d'une modification du fret pour les entreprises.

La troisième partie établit, à partir de données quantitatives, un état des lieux sur l'emploi et la formation des métiers du secteur des Transports et entreposage les plus enclins au transport multimodal.

La quatrième partie propose une analyse des besoins en compétences et en formation des entreprises en transport multimodal.



01

LE CONTEXTE ET LES ENJEUX DU TRANSPORT MULTIMODAL EN PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

L'ESSENTIEL

- Le secteur des Transports et entreposage est un secteur dynamique en région.
- Le développement du transport multimodal constitue un véritable enjeu de transition écologique.
- Différentes mesures et actions témoignent de la mobilisation des acteurs publics et privés dans ce domaine.

Cette première partie aborde le contexte et les enjeux relatifs au développement du transport multimodal au sein des entreprises de transport de marchandises. La démarche méthodologique empruntée pour répondre à la problématique de l'étude sera également évoquée.

1. LE TRANSPORT MULTIMODAL, ÉLÉMENTS DE DÉFINITION ET CONTEXTE EN PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

Selon l'ECE (Economic Commission for Europe, 2001), la multimodalité qualifie « un acheminement de marchandises empruntant deux modes de transport ou plus ». Il peut donc se partager entre les modes routier, maritime, fluvial, ferroviaire et aérien.

1.1. LES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE, UN SECTEUR AU FORT POTENTIEL D'EMPLOI

Selon la Maison de l'emploi de Marseille (2017), le secteur des Transports et entreposage est un des piliers économiques de la région (présence des zones Arnavant, Clésud, Distriport, Ecopôle...). Il attire beaucoup d'investisseurs étrangers et son dynamisme n'est plus à démontrer. Quelques chiffres en attestent : 42 000 emplois au GPMM (Grand port maritime de Marseille), 82 millions de tonnes de marchandises et 80 millions d'euros d'investissement, 9 millions de passagers (aéroport), 56 200 tonnes de fret...

En Provence - Alpes - Côte d'Azur, 12 634 établissements¹ sont présents dans le secteur des Transports et entreposage (composé des Transports terrestres et transport par conduites ; Transports par eau ; Transports aériens ; Entreposage et services auxiliaires des transports ; Activités de poste et de courrier). Les emplois se répartissent prioritairement au sein des

¹ Les données présentées sont issues du site Dat@ORM Secteurs, outil élaboré par l'ORM qui permet d'obtenir des données socio économiques sur l'ensemble des secteurs d'activité en Provence - Alpes - Côte d'Azur.

entreprises de 50 à 199 salariés. Le secteur représente un peu plus de 6 % de l'emploi salarié de la région, soit 103 400 salariés. Il est au sixième rang des secteurs les plus représentés en région. En France, le nombre de salariés est de 1 331 900, soit également 6 % de l'emploi salarié. La zone d'emploi de Marseille - Aubagne est celle comprenant le plus d'emplois salariés du secteur. La proportion des non-diplômés est plus élevée que celle de l'ensemble des secteurs. Les ouvriers sont la catégorie socioprofessionnelle la plus présente. Au premier rang des métiers se positionne celui de conducteurs de véhicules. Au regard de l'ensemble des secteurs, la part des salariés seniors de 50 ans et plus est équivalente dans ce secteur. La part des femmes, elle, est moins importante. La stabilité des contrats de travail est plus marquée que dans l'ensemble des secteurs. La part des emplois non salariés est moins importante que celle de l'ensemble des secteurs. Les temps partiels sont également moins répandus. D'après l'Insee (2018), la logistique comptabilise à elle seule (sans les transports) 70 200 salariés en 2015 en Provence - Alpes - Côte d'Azur, soit, 4 % de l'emploi salarié régional. Le secteur a augmenté de 3 % entre 2009 et 2015.

1.2. L'AXE MÉDITERRANÉE-RHÔNE-SAÔNE

L'axe Méditerranée-Rhône-Saône est un périmètre englobant le GPMM et cinq autres ports maritimes de la façade méditerranéenne et une dizaine de ports fluviaux.

CARTE 1 AXE MÉDITERRANÉE-RHÔNE-SAÔNE



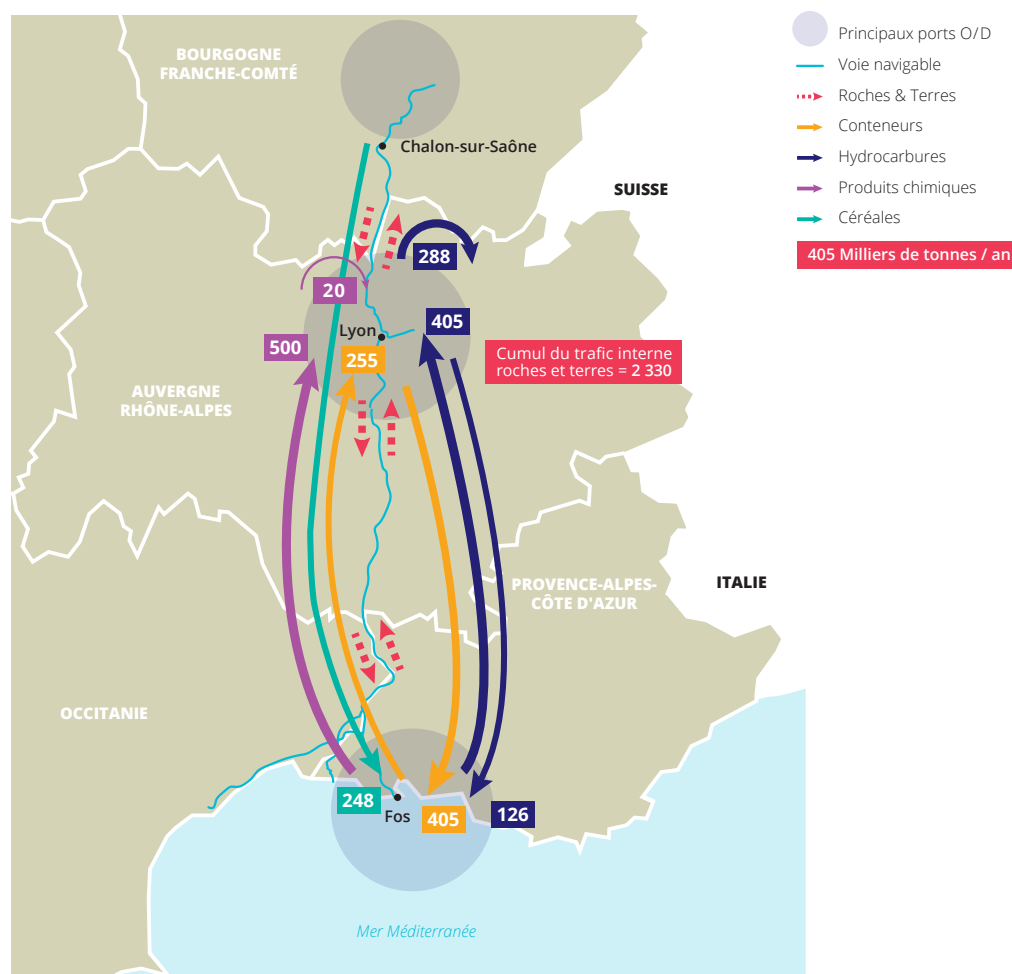
Source : CGET - Commissariat à l'égalité des territoires.

Le Cerema Méditerranée (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) précise que les « aires logistiques denses » – espaces contenant au moins trois entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000 m² et sur lesquels chaque entrepôt est localisé à moins de deux kilomètres d'un autre entrepôt – se situent majoritairement le long de l'axe fluvial et à proximité des échangeurs routiers nationaux. Ces aires contiennent 56 % des entrepôts de plus de 5 000 m² sur l'axe. Le long de l'axe fluvial, les distances moyennes des aires logistiques denses aux infrastructures multimodales sont de 10 km (Cerema, 2018).

Les matrices fluviales « origines et destinations » ont permis au Cerema (2018) de cartographier (Carte 2) les flux des principales filières de marchandises des grandes zones d'influence portuaires de l'axe :

- 6 millions de tonnes transportées ;
- la filière « roches et terre » (extraction) représente 41 % du tonnage transporté par le fluvial sur des distances moyennes de 70 km (contre 200 km toutes filières) ;
- des flux symétriques de conteneurs et d'hydrocarbures entre le GPMM et le bassin Lyonnais,
- des flux de céréales depuis Chalon-sur-Saône vers le sud et des flux issus de l'industrie chimique du sud vers Lyon.

CARTE 2 ZOOM SUR LE TRANSPORT FLUVIAL



Source : Cerema, 2018.

1.3. LES ENJEUX DU TRANSPORT MULTIMODAL ET LES ORIENTATIONS NATIONALES ET RÉGIONALES

Le transport intermodal est comparable au transport multimodal mais celui-ci ne subit aucun transbordement, c'est-à-dire que les marchandises sont acheminées dans un même contenant (conteneur par exemple) ; le transport combiné implique, quant à lui, le recours à plusieurs modes pour une même opération de transport, mais avec des régimes juridiques différents : exemple du pré-acheminement de marchandises par camion suivi du transport principal par train (Direccte Île-de-France, 2013).

Selon l'Union du transport logistique de France (TLF)², en Europe et en France, les politiques visant à favoriser le report modal sont constamment révisées et renforcées pour tenir compte des engagements pris sur les réductions de gaz à effet de serre. Les professionnels des commissions « fluvial » et « ferroviaire » débattent des enjeux et des stratégies à mettre en place pour participer efficacement à l'élaboration du cadre social, juridique et réglementaire de ces activités.

CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT MULTIMODAL EN FRANCE

Part des modes de transport massifiés en France :



Route : 88 %
329 Mrd
de tonnes/km



Rail : 10 %
33 Mrd
de tonnes/km en
2016 ; 10 % du trafic
intérieur terrestre
(hors oléoduc)



Fluvial : 2 %
7 Mrd
de tonnes/km en
2016 ; 2 % du trafic
intérieur terrestre
(hors oléoducs)



Les opérateurs
multimodaux adhérents
de TLF organisent
**65 % des flux
ferroviaires** et **65 %
des flux fluviaux**

Source : TLF - Transport et logistique de France.

*En région,
82 % des flux de
marchandises
sont concentrés
sur le mode
routier.*

Cependant, les emplois du secteur attirent peu de candidats et les recrutements sont jugés difficiles par les employeurs. Les entreprises doivent à la fois gérer une pénurie de main-d'œuvre, anticiper la recomposition des métiers de conducteurs routiers et l'émergence de chaînes de transports connectées.

Pour assurer le développement des activités des Transports et entreposage en région tout en prenant en compte les enjeux environnementaux, un portage politique est essentiel. De nombreuses orientations politiques ont été redéfinies aux niveaux national et régional, par les pouvoirs publics et les représentants du secteur :

Au niveau national

« Objectif 2040 »

Au niveau national et dans le cadre des ambitions gouvernementales de la transition énergétique du gouvernement, l'Union des entreprises de transport et de logistique de

² www.e-tlf.com/conseils-et-commissions/multimodal/

France (TLF) a accompagné la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) au cours des différents travaux de réflexion. Le but de ces échanges était de répondre aux objectifs de neutralité carbone des transports à l'horizon 2040 pour le mode fluvial en mettant en lumière les différentes technologies de motorisation (gaz, hydrogène, électrique) ainsi que leur niveau de maturité en faveur d'une « remotorisation » du mode fluvial dans l'avenir.

Les territoires tiennent un rôle prédominant en matière de développement durable. Une logistique territoriale dynamique doit trouver les innovations nécessaires avec ses partenaires économiques pour créer et revitaliser les embranchements ferrés et le développement de la massification des marchandises. Pour accompagner cette ambition, le commissionnaire de transport³ reste un des acteurs de la « *supply chain* » permettant de favoriser une évidence intermodale pour l'avenir du fret et le développement des ports.

Mission de préfiguration d'une interprofession fluviale

S'agissant de la mobilisation des acteurs du territoire, et des moyens financiers, Élisabeth Borne, actuellement ministre chargée des transports, a annoncé le lancement d'une **mission de préfiguration d'une interprofession fluviale**⁴, qu'elle a confiée au préfet François Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. À l'occasion d'une réunion de lancement organisée le 6 juin 2018, une quarantaine de participants se sont rassemblés, représentant l'ensemble des parties concernées par la filière fluviale (transporteurs fluviaux, représentants des filières de la construction, de l'agriculture et de l'agroalimentaire, de la chimie, commissionnaires de transport et logisticiens, gestionnaires de ports et d'infrastructures, organismes techniques, acteurs de la formation, représentants du secteur bancaire et des assurances, etc.). Le transport fluvial constitue aussi un levier puissant de développement économique pour de nombreux territoires. Il convient pour cela d'allier performance de l'infrastructure et élaboration d'une stratégie de filière, afin de répondre à plusieurs défis : compétitivité économique de ce mode, transition numérique, transition environnementale, compétences et formation. Pour ce faire, le secteur fluvial français doit se rassembler pour porter les actions collectives indispensables à son développement, en impliquant les différents intervenants de la chaîne de transport, et en particulier les chargeurs et les logisticiens, sachant que chaque bassin fluvial a des enjeux propres.

L'objectif de cette mission est d'aboutir à la constitution d'une interprofession fluviale par les parties prenantes.

Le Plan Climat

Le Plan Climat présente la vision et l'ambition du gouvernement⁵ pour poser les bases d'un nouveau modèle de prospérité, plus économe en énergie et en ressources naturelles, et saisir les opportunités offertes en termes d'innovation, d'investissement et de création d'emplois. Il propose un changement profond pour les principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre : bâtiment, transport, énergie, agriculture et forêt, industrie et déchets. La solidarité avec les plus vulnérables et les plus modestes, au Nord comme au Sud, est un fil rouge pour l'ensemble des actions prévues par le plan, pour ne laisser personne de côté et apporter des solutions à tous.

³ La Cour de cassation donne la définition suivante, reprise par de nombreux arrêts d'appel : « La commission de transport, convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout. »

⁴ www.ecologie-solidaire.gouv.fr

⁵ www.gouvernement.fr/action/plan-climat

Il constitue un programme d'actions pour tout le quinquennat, qui mobilise l'ensemble des ministères concernés sous l'impulsion du président de la République et du Premier ministre : à cette fin, il comprend des mesures précises mais il définit aussi les grandes orientations d'actions qui seront mises en œuvre dans les mois qui viennent, et qui feront l'objet d'une concertation avec les parties prenantes. La co-construction et la contractualisation avec les collectivités territoriales, les secteurs économiques concernés et la société civile seront recherchées dans tous les domaines.

Au niveau régional

Le Plan Climat de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur (2017)

Ce plan a énoncé 100 initiatives autour de cinq axes dont certaines concernent le transport multimodal :

- instaurer une taxe sur les poids lourds en transit sur le territoire régional ;
- soutenir les infrastructures permettant le report du transport routier vers le rail et le fleuve (infrastructures de transport combiné, installations terminales embranchées, autoroutes ferroviaires, aménagements portuaires : plateformes, quais, entrepôts, outillages, appontements...);
- cofinancer des actions d'incitation à la demande fluviale dans le cadre du Plan d'aide au report modal ;
- soutenir les actions visant à limiter les nuisances des moteurs des navires sur l'environnement (rejets atmosphériques polluants, gaz à effet de serre, bruit et vibrations) ;
- contribuer à la transition énergétique des grands ports maritimes de la région, nouvelles places fortes du ravitaillement en gaz naturel liquéfié ;
- inciter à l'émergence de nouvelles pratiques au sein des entreprises de transport routier, afin de réduire leur empreinte environnementale (réduction des émissions de CO₂ liées à la consommation de carburant) : charte d'engagements volontaires, démarche de labellisation, accompagnement à l'élaboration de plans d'actions « sur mesure »...

Le contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020

L'État et la Région, à travers le CPER, visent à promouvoir le report modal en favorisant notamment les pôles d'échanges multimodaux (contrat de plan État-Région, dossier de presse du 29 mai 2015).

Une enquête menée auprès de 93 sociétés (industrie, distributeurs, prestataires) sur les principaux leviers de développement du transport multimodal, défini comme l'utilisation de services de transports combinés rail-route, fleuve-route, autoroute ferroviaire et maritime, identifie trois conditions (Aslog, 2012) :

- l'augmentation de l'offre commerciale ;
- l'adaptation des horaires et le développement des infrastructures pour répondre aux besoins des marchés ;
- la mutualisation et la massification des flux est la clé pour développer efficacement et durablement le transport multimodal.

Autres régions

Plan Rhône⁶

Il s'agit d'un programme (2004-2025) ambitieux de développement durable autour du Rhône et de la Saône porté par des partenaires privés et publics. L'objectif est de repenser l'aménagement du fleuve, de concilier la prévention des inondations avec le développement des activités, dans le respect et l'amélioration du cadre de vie des riverains et l'assurance d'un développement économique pérenne. L'axe fluvial Rhône-Saône est une voie de communication importante pour les échanges commerciaux entre les territoires et avec les pays de l'arc méditerranéen. Malgré ses réserves de capacités importantes, l'infrastructure fluviale reste actuellement largement sous-utilisée. Son développement est devenu une nécessité du fait de la congestion des axes routiers en milieu urbain et notamment autoroutiers (A6, A7, A9).

Le volet « transport fluvial » du Plan Rhône définit des actions concrètes à développer pour répondre aux enjeux liés à la préparation d'une société post-carbone grâce au rééquilibrage modal, en favorisant notamment le mode fluvial, connu pour sa faible empreinte énergétique.

Il s'agit également de :

- contribuer à l'objectif national imposé par la transition énergétique ;
- favoriser le développement économique durable des territoires desservis par l'axe Rhône-Saône.

Ce volet « transport fluvial » du Plan Rhône contribue à la mise en œuvre opérationnelle de la politique de **report modal** vers le mode fluvial pour :

- **Développer le trafic fluvial de marchandises**
 - promouvoir le transport fluvial de marchandises et développer l'offre multimodale des plateformes portuaires sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône ;
 - définir des stratégies de développement portuaire cohérentes, aider au report modal en développant les embranchements fluviaux et soutenir l'innovation et la modernisation de la cale.
- **Développer les actions de formation en faveur des métiers de la voie d'eau**
 - développer des actions de formation de niveau post-bac pour préparer les futurs logisticiens au transport multimodal et en particulier au fluvial ;
 - accroître la formation continue des navigants ;
 - améliorer la capacité d'accueil scolaire des enfants de bateliers.
- **Poursuivre et optimiser les opérations d'infrastructures fluviales**
 - poursuivre les travaux de modernisation du canal du Rhône à Sète ;
 - réaliser des appontements pour le commerce ;
 - aménager des interfaces fluviales pour la logistique urbaine ;
 - réaliser des aménagements portuaires.
- **Accompagner la croissance du trafic**
 - moderniser le slipway d'Arles et réaliser une étude d'opportunité et de définition d'un second site de réparation navale à haute performance environnementale sur le bassin Saône-Rhône-Méditerranée, permettant d'accueillir et de traiter de plus grands bateaux.

⁶ <https://www.plan-rhone.fr>

- **Poursuivre les actions de recherche et d'innovation**

Soutenir les projets favorisant :

- la motorisation propre des unités fluviales ;
- l'optimisation des cales fluviales et fluviomaritimes ;
- les logistiques intermodales.

2. LA DÉMARCHE D'ENQUÊTE RÉALISÉE AUPRÈS DE PROFESSIONNELS AFIN DE DÉFINIR LES BESOINS EN COMPÉTENCES

2.1. LES OBJECTIFS

La mise en place d'un pilotage multimodal implique l'intervention de différents acteurs aux compétences et métiers complémentaires mais parfois éloignés. Afin de faire évoluer les pratiques il s'agit alors de favoriser le développement de **compétences** combinant plusieurs modes de transport. Pour cela les métiers et les formations (initiales, continues, apprentissage...) concernés sont étudiés afin de souligner l'intérêt d'une évolution de l'offre de formation et d'aller vers davantage de pluri-activité, permettant aux actifs dans le secteur des transports d'accéder à des métiers mobilisant des compétences complémentaires.

L'évolution de l'offre de formation participera :

- à la sensibilisation d'un large panel de jeunes, d'enseignants, de conseillers d'orientation, intermédiaires de l'emploi, etc. au fret multimodal, dans un contexte actuellement favorable (croissance du fret, sensibilité environnementale, nouvelle loi d'orientation des mobilités) ;
- au rééquilibrage des parts modales du fret en région (moins de routier et plus de ferroviaire et de fluvial) pour concourir aux ambitions politiques aux niveaux national et régional ;
- au développement de compétences métier complémentaires, favorisant ainsi la pluri-activité ;
- au développement de l'emploi (qualifié, spécialisé) en région.

2.2. LA DÉMARCHE EMPRUNTÉE SE COMPOSE DE PLUSIEURS ÉTAPES

Une démarche d'étude qui consiste à :

- **Établir** un état des lieux quantitatif et qualitatif régional sur le transport de marchandises avec un zoom sur le transport multimodal.
- **Repérer** au sein des métiers du secteur des Transports et entreposage ceux qui seraient plus spécifiquement orientés « multimodalité ».
- **Identifier** les formations qui mènent théoriquement aux métiers des Transports et entreposage orientés « multimodalité ».
- **Repérer**, à travers les fiches RNCP (Répertoire national des certifications professionnelles), les formations qui comprennent des modules spécifiques liés au transport multimodal.
- **Interroger** de grandes entreprises et opérateurs de transport sur leur pratique en termes de multimodalité ainsi que leurs besoins en compétences et formation pour assurer ou développer cette activité (les entreprises interrogées ont été définies avec les commanditaires).
- **Proposer** des pistes de réflexions sur la mise en place de formations complémentaires.



Le transport est dit **pour compte d'autrui** si le véhicule utilisé pour transporter la charge des marchandises n'appartient pas au même groupe que lesdites marchandises ; il est dit **privé** ou **pour compte propre** lorsque les marchandises chargées par le transporteur appartiennent toutes aux entreprises d'un même groupe (dans le cadre de la location exclusive avec chauffeur, par exemple), ou si une personne physique ou morale transporte uniquement les marchandises lui appartenant en propre.

2.3. LA MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

L'enquête a été menée auprès d'une vingtaine d'acteurs en région dont 14 sont des entreprises. L'objectif étant de connaître les pratiques en termes de multimodalité ainsi que les besoins en compétences et formation permettant d'assurer le développement de cette activité.

Le choix a été de réaliser des entretiens avec des entreprises qui ont recours au multimodal afin d'en saisir les pratiques et les recours aux compétences nécessaires. Les entreprises n'ayant pas de recours au multimodal ont également été interrogées afin d'en comprendre les freins. Ainsi, huit entreprises sur 14 utilisent le transport multimodal et dix d'entre elles développent des activités de transports pour compte d'autrui.

Les entreprises ont été interrogées sur les thèmes suivants :

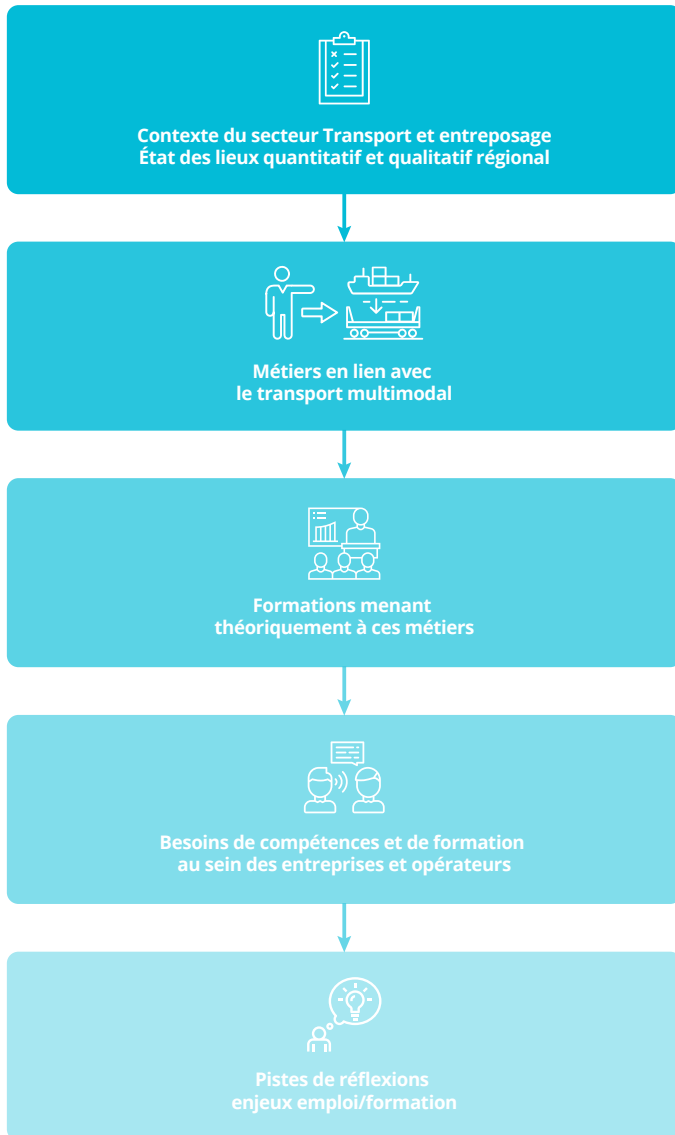
- Description des entreprises
- Emplois « cœur de métier »
- Pratique du transport multimodal
- Limites du transport multimodal
- Sensibilité à l'écologie
- Besoins de compétences et formations

TABLEAU 1 LA LISTE DES STRUCTURES INTERROGÉES

Pour des raisons de confidentialité, les noms des structures ont été remplacés par des lettres.

Catégorie d'acteurs	Nom de la structure	Transport multimodal
Entreprise	G	Transport combiné, activité ferroviaire et fluviale
Entreprise	L	Transport combiné, activité ferroviaire et fluviale
Entreprise	V	Transport multimodal peu développé, pour l'activité courrier et colis rapides
Entreprise	W	Transport routier (Sud-Est), transport multimodal de produits venant de Chine
Entreprise	I	Transport multimodal pour les longues distances (Danemark, UK)
Entreprise	S	Ne pratique pas le transport sauf pour fret maritime avec la Tunisie
Entreprise	X	Transport multimodal
Entreprise	Y	Transport multimodal
Entreprise	M	Transport multimodal peu développé
Entreprise	Z	Transport routier
Entreprise	D	Transport routier, sauf dans le nord de la France : rail-route pour le dernier km
Entreprise	B	Transport ferroviaire ; met à disposition des infrastructures multimodales
Entreprise	E	Transport routier
Entreprise	N	Transport multimodal (ferroviaire-maritime-routier)
Centre ressource	A	Promotion de la multimodalité
Fédération	F	Promotion de la multimodalité
Fédération	U	Promotion de la multimodalité
Fédération	T	Exercent dans le transport routier, la logistique et la chaîne logistique du froid
Gestion infrastructure	H	Une des missions : développer le transport fluvial et contribuer au report modal
Gestion infrastructure	C	Transport fluvial (gestionnaire d'infrastructure)

SCHÉMA 1 DÉMARCHE DE L'ÉTUDE





02

LES ATOUTS ET LIMITES DU RECOURS AU TRANSPORT MULTIMODAL

L'ESSENTIEL

- Les atouts du transport multimodal se traduisent par :
 - l'inscription dans une démarche de protection de l'environnement ;
 - la possibilité de massifier les marchandises transportées et de réaliser des économies d'échelle ;
 - la réponse à une problématique de pénurie de main-d'œuvre pour le métier de conducteur routier.
- Par ailleurs, le transport multimodal comporte certaines limites comme :
 - le surcoût engendré par des opérations de rupture de charge ;
 - des délais de livraison plus compliqués à gérer ;
 - des infrastructures ferroviaires et navales pas toujours adaptées ;
 - la méconnaissance des avantages du recours à ce type de transport ;
 - un réseau d'acteurs encore trop fragile.

À partir des éléments d'enquête collectés, cette partie apporte des éclairages sur les atouts et les limites relatifs aux pratiques du transport multimodal.

1. LES ATOUTS DU TRANSPORT MULTIMODAL EXPRIMÉS PAR LES ACTEURS

Le choix du transport multimodal résulte d'une démarche stratégique de l'entreprise qui présente de nombreuses potentialités de développement.

1.1. LE TRANSPORT MULTIMODAL S'INSCRIT DANS UNE DÉMARCHÉ RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

En utilisant alternativement les voies ferrées, les fleuves ainsi que la route, le transport de fret multimodal est particulièrement favorable au respect de l'environnement : désengorgement des axes routiers, économies d'énergie et participation à l'effort nécessaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'entreprise N. a développé pour son compte propre une ligne ferroviaire régulière permettant d'acheminer de la marchandise à l'une de ses usines. Il s'agit d'un train électrique (à 80 %) qui circule une fois par jour, cinq fois par semaine, permettant l'acheminement de 13 500 conteneurs par an. Malgré sa faible longueur (100 km), cette ligne permet d'éviter 27 000 passages de poids lourds sur l'autoroute A9 et l'émission de 2 500 tonnes de CO₂. 70 % de l'export maritime de cette entreprise est ainsi transporté sur le rail, le reste continuant de l'être par la route. L'objectif de cette entreprise est d'afficher un transport propre à partir de 2030 (camions et trains).

L'entreprise I., fabricant mondial de produits pétrochimiques, de spécialités chimiques et de produits pétroliers, utilise le transport multimodal pour un tiers de son activité. Pour le transport de marchandises dangereuses (comme le butadiène, un gaz inflammable à manipuler avec beaucoup de précautions), le groupe collabore avec le fret SNCF, assurant des transports multi-flux en trains complets et en MLMC (multi-lots multi-clients). Le ferroviaire permet de garantir une sécurité accrue des marchandises, d'optimiser les coûts liés au transport et de proposer des capacités de chargement élevées.

Parmi les entreprises rencontrées, certaines ne pratiquent pas ou peu le report modal mais s'engagent dans le développement d'un transport routier respectueux de l'environnement. L'entreprise S. (compte d'autrui dans la logistique) utilise des véhicules électriques et fonctionnant à l'hydrogène. L'objectif étant de réduire l'empreinte carbone, notamment, lors des livraisons du dernier kilomètre. L'entreprise M. (plateforme de stockage et de livraison de produits pour restaurants) a recours quant à elle à des camions qui carburent au biométhane. Ces véhicules écologiques sont équipés d'une citerne pour pomper les déchets stockés par des restaurants et liquéfiés dans un malaxeur. Ils réutilisent ensuite les déchets comme carburant, ce qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 80 %.

1.2. LE TRANSPORT MULTIMODAL RÉALISE DES ÉCONOMIES D'ÉCHELLE VIA LA MASSIFICATION

Certaines entreprises sont peu sensibilisées à l'aspect écologique et le coût économique reste dominant dans les choix de mode de transport : « *L'impact environnemental est un critère parmi d'autres dans le choix du multimodal, mais le critère financier est celui qui prime* » (directeur développement durable-RSE / distribution & express, entreprise E.). L'économie d'échelle ne se limite pas à la production des biens, elle est également intéressante dans le secteur du transport où on peut réaliser des économies en utilisant les modes fluvio-maritimes et ferroviaires. La compétitivité des modes de transports massifiés vient de leur capacité à transporter de grandes quantités de marchandises. Celles-ci permettent d'amortir les coûts fixes en particulier pour les longues distances. La responsable de l'unité fret de l'entreprise B. précise que « *là où on aura besoin de 80 camions pour transporter la marchandise, un seul train suffira. [...] Si les entreprises ont recours aujourd'hui au train, c'est parce que le transfert de marchandises d'un point A à un point B leur revient beaucoup moins cher que le camion. Plus la distance est longue, plus le mode de transport massifié devient intéressant* ».

Les échanges internationaux, en particulier avec les pays d'Asie ou les États-Unis deviennent plus compétitifs lorsqu'ils sont effectués par la voie d'eau. Dans l'entreprise W. (compte d'autrui, prestations de transport et de gestion de stock de marchandises), la quasi-totalité des clients qui font appel à ce mode de transport importent de la marchandise dangereuse ou des produits de consommation depuis la Chine.

Le ferroviaire permet de garantir une sécurité accrue des marchandises, d'optimiser les coûts liés au transport et de proposer des capacités de chargement élevées.

1.3. LE TRANSPORT MULTIMODAL PERMET DE RÉPONDRE À LA PROBLÉMATIQUE DE MÉTIERS EN TENSION POUR LE MÉTIER DE CHAUFFEUR ROUTIER

Le transport routier reste le moyen le plus flexible, fiable et réactif pour nombre d'entreprises, et ce malgré la constante élévation du prix du gazole. Le responsable transport fer, entrepôt et copacking de l'entreprise N. souligne que « *tout ce qui est en lien avec le report modal n'est pas attractif pour le Sud et le camion reste le moyen de transport le plus fiable* ». Cependant, l'usage massifié de ce mode de transport a entraîné la saturation de plusieurs axes majeurs de circulation qui sont devenus de véritables goulots d'étranglement.

Par ailleurs, le secteur est confronté à une pénurie de main-d'œuvre des conducteurs routiers. Pour le directeur développement durable-RSE / distribution & express de l'entreprise E., la tension du métier est aussi liée à la mauvaise image de la profession – « *le métier de transporteur routier a une mauvaise image qui lui colle à la peau* » –, qui accentue la difficulté d'attirer des jeunes – « *ce n'est pas un environnement qui fait rêver, on n'est pas dans un mode de start-up, on se rapproche plutôt d'une entreprise semi-industrielle, voir industrielle* ». Il en résulte des difficultés de recrutement, un turn-over grandissant et un management difficile pour les équipes d'exploitation.

Dans ce contexte, le transport multimodal se présente comme une solution pour pallier à la fois la problématique de saturation des réseaux et celle de recrutement des conducteurs.

1.4. LE TRANSPORT MULTIMODAL PERMET DE CONTOURNER DES CONTRAINTES DU FRET ROUTIER

Selon le guide pratique du développement de transport multimodal produit par l'Association française de la logistique (Aslog, 2015), le transport multimodal minimise les risques d'infraction sur la route et facilite le respect des réglementations professionnelles et sociales en vigueur (heures de conduite et temps de repos des chauffeurs).

Alors que la marchandise est acheminée par train ou bateau, le conducteur réalise des missions de courte distance. Le travail de nuit des conducteurs routiers est alors diminué.

Les entreprises bénéficient d'une souplesse dans l'application et le contrôle de la législation du travail. Le transport multimodal favorise une meilleure gestion des ressources humaines et matérielles, en particulier en période de vacances estivales ou lors des fluctuations importantes d'activité. L'acheminement des marchandises dangereuses ou à forte valeur ajoutée gagne aussi en sécurité.

2. LES LIMITES AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MULTIMODAL EXPRIMÉES PAR LES ACTEURS

Le Grenelle de l'environnement, la prise en compte des considérations écologiques, la hausse prévisible des coûts énergétiques et de l'usage des infrastructures routières incitent au recours à des modes de transport multimodal. Dans l'absolu, plusieurs combinaisons sont possibles (fer/route, fer/voie d'eau, voie d'eau/route...), mais en pratique, c'est principalement le transport routier qui domine par rapport aux autres modes de transport. En effet, le recours au transport multimodal comprend encore des contraintes qui sont peu incitatives pour certaines entreprises à se lancer.

2.1. UN SURCÔÛ DES OPÉRATIONS DE MANUTENTION ET DE RUPTURES DE CHARGE

Les entreprises interrogées justifient le recours à la route par le coût trop élevé des modes alternatifs. Le transport multimodal fait intervenir plusieurs intermédiaires, ce qui induit une gestion organisationnelle et un suivi contraignants. Son estimation budgétaire ne s'appuie pas uniquement sur la distance et le volume de marchandise transportée, elle tient compte d'autres paramètres tels que les ruptures de charge. Permettant de transférer des marchandises d'un premier moyen de transport vers un second, les ruptures de charge sont particulièrement coûteuses. Elles impliquent une infrastructure d'accueil des véhicules, bateaux ou trains qui puissent permettre de les décharger et de les stocker. Cela nécessite également du matériel de manutention et du personnel pour encadrer et mener les manœuvres.

Dans un processus de transport de marchandises multimodal, il existe *a minima* deux opérations de transbordement d'un mode de transport à un autre : une au niveau de la massification (les produits sont rassemblés sur un train/navire avant d'être envoyés vers une destination) et une au niveau de l'éclatement (avant que les marchandises soient envoyées vers leurs lieux de consommation finale par des unités de transport plus réduites).

Selon la Dreal (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et le Cerema Méditerranée (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), les flux de marchandises se font pour une grande majorité en interne à la région ou vers les régions voisines (Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon). Du fait de la faible distance, les liaisons rail-route entre ces régions sont difficilement compétitives : le surcoût engendré par les opérations de transbordements et les pré- et post-acheminements ne sont pas rentabilisés. En revanche, les liaisons rail-route trouvent leur pertinence au-delà de 600 km et en particulier vers les régions industrielles. Sur le corridor Marseille-Lyon-Paris-Lille, la part modale peut atteindre plus de 30 % des flux.

2.2. UNE GESTION DES DÉLAIS DE LIVRAISON COMPLEXE

Le mode de transport utilisé est fluctuant selon la nature des produits transportés. Les transports ferroviaires et fluviaux sont concentrés sur quelques niches de trafic, en particulier, les matériaux de construction, les produits industriels et les produits agricoles. Si l'offre du transport multimodal convient mieux à ces secteurs compte tenu des possibilités de trafic massifié, elle ne semble pas s'adapter pour d'autres.

Dans les entreprises V. et E. (compte d'autrui, prestations de tri, massification, expédition de colis), le multimodal est très peu développé dans leur activité. Les colis et courriers ont des impératifs d'acheminement dans des délais très courts ne laissant pas de marges pour une solution multimodale.

L'entreprise Z., spécialisée dans le transport de déchets, a expérimenté la voie fluviale mais son usage s'est révélé compliqué, les délais d'obtention des autorisations pour certains déchets étant trop longs.

Il ressort des entretiens réalisés que la plupart des entreprises sont peu enclines à l'usage du transport ferroviaire compte tenu de son manque de fiabilité dans les délais : « *Quand il y a un dérapage sur une ligne ferroviaire, celui qui prendra les dernières attaques et dommages*

Les colis et courriers ont des impératifs d'acheminement dans des délais très courts ne laissant pas de marges pour une solution multimodale.

collatéraux, c'est le fret. Si la marchandise n'est pas acheminée en temps et en heure, on est obligés de rembourser le client ou de réaliser la prestation gratuitement » (directeur développement durable-RSE / distribution & express, entreprise E.). Les trains de marchandises ont tendance à être écartés car les trains de voyageurs bénéficient d'une priorité de passage. Le réseau SNCF réalise souvent des travaux de maintenance perturbant la circulation des trains.

L'acheminement des marchandises par la voie fluviale est soumis quant à lui à des facteurs météorologiques (vents violents, vagues déferlantes, forts courants...) et administratifs (comme les contrôles de douane) pouvant ralentir le processus de déchargement et chargement des conteneurs.

Pour mieux gérer les opérations de manutention et les aléas, plusieurs entreprises emploient des chargés d'exploitation ne s'occupant que de la gestion des escales. Pour elles, il s'agit d'une étape chronophage en exploitation, parce qu'il y a un grand nombre d'inconnues au quotidien : « *Une fois que nous sommes sortis du port, là on arrive sur une maîtrise beaucoup plus simple à gérer* » (directeur de l'entreprise W.).

2.3. UNE INFRASTRUCTURE À RENFORCER

Le manque d'accessibilité à la voie d'eau et au fer constitue un frein supplémentaire au recours au report modal. Ce constat s'applique au niveau régional par un réseau ferroviaire qui n'irrigue qu'imparfaitement le territoire. L'entreprise W. intervient au niveau du département des Alpes-Maritimes. Pour son directeur, « *la gare de Nice est petite et n'est absolument pas équipée pour transiter de la marchandise sur des trains. Le plus proche site va être Avignon. Au départ de Nice, il nous faut 500 kilomètres d'aller-retour pour une solution multimodale* ». Concentré sur les deux axes, rhodanien et littoral, le réseau ferroviaire pâtit du goulot d'étranglement lié au nœud ferroviaire lyonnais. Le développement du fret se heurte à la saturation des lignes ferroviaires comme celle de Paris-Lyon-Marseille, générant des problèmes de disponibilité et de continuité des sillons. Une trentaine d'installations terminales embranchées sont dénombrées au niveau de la Métropole d'Aix-Marseille, dont environ un tiers sans trafic. L'exploitation efficace du réseau ferroviaire est limitée par des problèmes d'organisation et de cohérence qui émanent autant d'un effort d'adaptation des infrastructures que d'adéquation avec les besoins de l'organisation territoriale des activités logistiques.

Le transport multimodal s'organise principalement autour de trois sites que sont Marseille, Fos et Grand Miramas. La proximité des terminaux maritimes, l'emplacement barycentrique par rapport aux plateformes logistiques de distribution régionales ainsi que la proximité du réseau autoroutier et ferroviaire peuvent expliquer leur positionnement actuel. Leur fonctionnement n'est cependant pas optimal et la modernisation d'outils permettant de fluidifier les opérations de transbordement apparaît nécessaire. Le réseau fluvial à grand gabarit allant de Sète et de Fos jusqu'à Pagny (Côte-d'Or) a permis, en 2015, le transport de 5 millions de tonnes de marchandises transportées, dont près de 103 300 EVP (équivalent vingt pieds, unité de mesure de conteneurs). Bien qu'il existe sept ports fluviaux (Arles, Beaucaire, Tarascon, Avignon, Le Pontet, L'Ardoise et Bollène), le trafic fluvial se situe très en deçà de ses capacités. Il ressort d'une note sur le transport fluvial produite par l'ancien cluster Provence - Alpes - Côte d'Azur Logistique et le cabinet d'études Jonction (2015) que le bassin Rhône-Saône présente un certain retard en matière d'équipements de manutention. S'agissant d'un bassin « fermé », les investissements des opérateurs y sont plus difficiles à rentabiliser.

Sur le plan de la conteneurisation, la hauteur libre sous les ponts restreint aussi le nombre de couches de conteneurs possibles : jusqu'à trois couches pour le Rhône, puis deux seulement sur la Saône, contre cinq pour le bassin rhénan.

Les opérateurs appellent au développement de nouvelles plateformes multimodales, à la modernisation du canal du Rhône à Sète, au doublement des écluses et à la création d'un nouveau chantier naval.

Les travaux de la mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille Provence de 2015 (mission créée par décret n° 2013-401 en 2013 par le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Réforme de l'État, de la Décentralisation et de la Fonction publique, chargée d'appuyer l'action du préfet délégué en charge du projet métropolitain Aix-Marseille Provence) confirment un potentiel de développement des flux ferroviaires. Ce constat est à relier aux évolutions rapides des organisations logistiques, des gains de productivité liés à l'allongement des trains.

Pour cette institution publique, le développement de nouvelles lignes devrait se faire en articulation avec le réseau de plateformes multimodales existantes et le réseau de plateformes logistiques. Il convient donc de tenir compte de la localisation des futurs entrepôts, qui détermine les possibilités de report modal. La localisation doit faire un compromis entre deux tendances opposées : la concentration pour atteindre une massification suffisante pour les modes terrestres massifiés (fer et fleuve) et la recherche d'une plus grande proximité des zones de desserte afin d'assurer un maillage fin du territoire. L'armature logistique peut être représentée sous forme de « hubs » ou plateformes interconnectés à partir desquels les réseaux secondaires irriguent le territoire.

Les domaines logistiques représentent 1700 hectares en Provence - Alpes - Côte d'Azur, dont 750 hectares de bâti concentré dans les Bouches-du-Rhône (60 % des surfaces bâties). Si le département du Var tend à proposer depuis une dizaine d'années une offre logistique nouvelle (Bruguière, Brignoles, Signes), la quasi-totalité des nouveaux projets s'ancrent à l'ouest, constituant à peu près 600 hectares de foncier en projet, dont 200 hectares sur Distriport et La Feuillane. Certaines carences sont observées, notamment pour les entrepôts de plus de 5 000 m² ou des espaces logistiques adaptés à la demande actuelle, alors que le marché évolue vers des plateformes logistiques très grandes utilisant des outils technologiques et numériques modernes, des entrepôts haute qualité environnementale (HQE) et des livraisons urbaines fréquentes du fait de développement du e-commerce.

2.4. UNE MÉCONNAISSANCE PAR LES ENTREPRISES DES OPPORTUNITÉS ET APPORTS DU TRANSPORT MULTIMODAL

Une meilleure connaissance des apports et opportunités des modes de transport alternatifs à la route est un enjeu identifié par plusieurs acteurs. « *Il y a en France une méconnaissance de la voie fluviale. Les industriels et opérateurs ont une mauvaise image de la voie navigable* » (responsable du bureau économie, transport et prospective de la structure gestionnaire C.).

Très peu d'actions publiques existantes permettent de répondre à cet enjeu.

L'entreprise B. (transport ferroviaire, compte d'autrui), développe des actions de communication et d'information autour du transport ferroviaire de marchandises : production de spots publicitaires, réalisation de court-métrages valorisant les bonnes pratiques des entreprises industrielles, participation aux salons nationaux et internationaux...

Elle accompagne les acteurs publics dans la mise en place des projets d'aménagement des territoires, et les entreprises dans leur projet de développement du transport multimodal : réalisation d'études d'implantation, études de raccordements ferroviaires et ingénierie de projet.

Pour répondre à un besoin exprimé par plusieurs sociétés adhérentes de l'association paritaires des industriels/distributeurs et prestataires logistiques Efficient Consumer Response (ECR France) et de l'Association française pour la logistique (Aslog), les deux structures ont produit un guide pratique rassemblant les informations nécessaires au démarrage concret d'un projet de développement de transport multimodal. Ce guide apporte des éléments de connaissance sur les acteurs de transport ferroviaire et fluvial, les atouts du transport multimodal et ses contraintes, les aides réglementaires, fiscales ou à l'investissement dans un projet de report modal et le processus de construction d'une offre multimodale.

Afin de renforcer l'attractivité économique du transport fluvial, Voies navigables de France (VNF) favorise les relations entre chargeurs, opérateurs et transporteurs en organisant des réunions d'affaires et des rencontres professionnelles. Cet établissement public administratif du ministère en charge de l'écologie œuvre à l'amélioration de la flotte fluviale par l'attribution d'aides à la modernisation et à l'innovation et facilite les partenariats avec les professionnels du monde logistique et industriel et avec ceux de la grande distribution. Avec le plan d'accompagnement au report modal, il apporte son soutien aux entreprises qui investissent sur la voie d'eau et favorise le développement des ports fluviaux en appuyant les investissements.

2.5. UN RÉSEAU D'ACTEURS À CONSOLIDER

Le développement des modes alternatifs à la route ne peut voir le jour qu'à travers la mise en place d'actions collaboratives par zones de desserte associant les acteurs publics, les acteurs industriels et chargeurs ainsi que les transporteurs. Une mobilisation accrue de plusieurs acteurs favoriserait les mutualisations de flux et permettrait d'atteindre les volumes suffisants pour rentabiliser de nouveaux services.

Les entretiens réalisés font ressortir un potentiel de développement des trafics fluviaux en articulation avec le fret ferroviaire. La responsable de l'unité fret de l'entreprise B. témoigne à ce sujet : « *Il y a une grande marge de progression qui pourrait être captée entre le nombre de containers qui descendent d'un navire et ce qu'on pourrait mettre dans les trains. C'est là où il y a une grande partie de croissance et le maximum de marchandises aujourd'hui qui pourraient être mises sur les trains.* »

Pour un enquêté, le développement du transport combiné ferroviaire-routier permettra de remonter le plus possible dans l'*hinterland* (zone approvisionnée par un port) pour répondre à la massification des transports.

Les coopérations entre les ports régionaux situés dans le sud de la France sont aujourd'hui peu développées, la création d'un groupement d'intérêt économique (GIE) réunissant l'ensemble des ports de commerce maritime de la façade méditerranéenne (Marseille, Sète, Toulon, Port-la-Nouvelle, Nice, Port-Vendres) est aussi préconisée (Comité interministériel de la mer, 2018).

En conclusion, si les acteurs publics encouragent le recours aux modes ferroviaire et fluvial en proposant par exemple des aides financières (à l'investissement ou à l'exploitation), réglementaires (simplifications douanières) et fiscales, leurs actions méritent toutefois d'être renforcées. Pour le mode ferré, l'appui des acteurs publics se situe au niveau de la modernisation des infrastructures existantes, l'optimisation de l'usage opérationnel des embranchements ferrés des zones logistiques, le développement de nouvelles plateformes d'échanges multimodaux du fret et l'accompagnement d'opérateurs ferroviaires de proximité, voire métropolitains. S'agissant du mode fluvial, l'amélioration de sa compétitivité à travers un traitement des barges de qualité par les manutentionnaires et la réduction du surcoût des opérations de transbordement constituent un pré-requis.

Enfin, assurer la fluidité des trafics en entrées et sorties entre les différents modes de transport et valoriser des zones logistiques représentent des vecteurs de développement pouvant entraîner une dynamique territoriale, la création de richesse, d'emplois et de technologies. Cependant, la création d'emplois implique une réflexion stratégique sur la gestion des compétences. En effet, l'évolution vers le transport multimodal doit également être anticipée du point de vue des compétences et des formations des salariés et futurs salariés.

La partie suivante interroge les métiers les plus en lien avec le transport multimodal pour en saisir les enjeux en termes d'emploi et de formation.



03

LES MÉTIERS ET FORMATIONS EN LIEN AVEC LE TRANSPORT MULTIMODAL

L'ESSENTIEL

- À travers les enquêtes menées, douze métiers ont été repérés comme étant en lien avec le transport multimodal. Ces métiers relèvent des activités de la conduite, de l'exploitation-transport, de la logistique-manutention-magasinage et de la vente et des achats.
- Ces métiers recouvrent près de 40 % des métiers du secteur Transports et entreposage.
- Ils sont marqués pour certains par une forte augmentation des effectifs (+ 20 % pour les Agents d'exploitation des transports), et pour d'autres par un recul important (- 15 % pour les Conducteurs sur rails et engins de traction).
- Ces métiers présentent des difficultés de recrutement voire sont en tension structurelle depuis dix ans.
- 120 certifications en région mènent en théorie aux 12 métiers étudiés.
- Mais peu de formations concernant le transport multimodal en région.

Sources mobilisées : Pôle emploi (BMO 2019) ; Pôle emploi, Direccte (OEE 2016, DEFM ABC au 31.12.2017) ; Insee (RP 2009-2013 millésimé 2011, RP 2014-2018 millésimé 2016) ; ORM (base effectifs en formation 2017).

Les enquêtes qualitatives réalisées auprès des acteurs relevant du champ du transport multimodal ont permis de repérer des métiers cœur d'activité et d'établir ainsi une focale sur ceux les plus enclins à être impactés en termes de compétences par la mise en œuvre d'une activité multimodale. Ainsi, 12 métiers ont été repérés et analysés au travers d'indicateurs sur l'emploi, le marché du travail et la formation.

1. DES MÉTIERS SITUÉS À DIFFÉRENTS NIVEAUX DE LA CHAÎNE DE VALEUR

Les métiers au cœur de l'activité des Transports et entreposage se distinguent par leur diversité dans l'organisation des entreprises. La nomenclature de l'OPTL⁷ (Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique, 2018) ainsi que celle des Familles professionnelles (FAP) de la Dares ont permis de constituer une classification des métiers selon une logique de chaîne de valeur au sein de l'entreprise. La traduction des métiers en FAP permet ainsi de produire les éléments quantitatifs suivants.

⁷ La nomenclature de l'OPTL relève de la branche professionnelle et a été élaborée par les partenaires sociaux.

1.1. LES MÉTIERS DE LA CONDUITE

Pour l'OPTL, les métiers de la conduite sont dédiés à la conduite de véhicules routiers quels que soient leurs caractéristiques, chargement et destination.

Les employeurs enquêtés recherchent ce type de profil, que ce soit pour l'activité de distribution ou pour celle de livraison. Ce sont des métiers complexes où la personne s'occupe à la fois du chargement du véhicule de transport et de la livraison chez le client. Ces métiers sont souvent exercés dans un environnement de plus en plus contraint (circulation, partage de voirie, clients exigeants...).

LES FAMILLES PROFESSIONNELLES CORRESPONDANT À CES MÉTIERS

- Conducteurs de véhicules légers (J3Z40)
- Conducteurs routiers (J3Z43)
- Conducteurs sur rails et d'engins de traction (J3Z44)

1.2. LES MÉTIERS DE L'EXPLOITATION-TRANSPORT

Selon l'OPTL, les métiers de l'exploitation et des transports visent à organiser la mobilisation des moyens matériels et humains pour optimiser les prestations de transport.

Ces métiers interviennent au niveau de l'ingénierie et de la gestion d'une solution multimodale dans les transports. En correspondance avec les besoins des clients, ces professionnels vont proposer des modalités de transport adéquates. Ils établissent un cahier des charges, réalisent une étude préliminaire et identifient les actions susceptibles de répondre aux besoins du commanditaire. Si les propositions formulées conviennent, ils adressent une proposition financière et établissent un calendrier précisant la durée de la réalisation du projet.

Ces métiers peuvent venir également au cours de la réalisation des opérations du transport multimodal. Ils peuvent relever de postes à responsabilité (cadres des transports de marchandises) ou d'employés.

Dans le cas des entreprises L. et G., ils organisent et supervisent les activités d'une unité d'exploitation portuaire (terminal, manutention portuaire...) ou de transport maritime (ligne maritime...) et fluvial. Ils interviennent dans les dimensions technique, commerciale et financière, selon les normes de sécurité et la réglementation, dans un objectif de qualité (service, coût, délais). Ils peuvent coordonner l'activité d'une ou plusieurs équipes d'agents d'exploitation (opérateurs de manutention portuaire, personnel administratif et commercial, techniciens exploitants) dans les cas de transbordements, de ruptures de charge...

Les agents d'exploitation sont également nommés des commissionnaires ou transitaires (métiers cités dans l'ambition gouvernementale « Objectif 2040 » en première partie).

LES FAMILLES PROFESSIONNELLES CORRESPONDANT À CES MÉTIERS

- Agents d'exploitation des transports (J4Z40)
- Agents administratifs des transports (J5Z61)
- Cadres des transports (J6Z90)

1.3. LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE-MANUTENTION-MAGASINAGE

L'OPTL regroupe dans les métiers de la logistique, manutention et magasinage les activités de coordination ou d'exécution des opérations de réception, de stockage ou d'expédition des produits.

LES FAMILLES PROFESSIONNELLES CORRESPONDANT À CES MÉTIERS

- Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires (J0Z20)
- Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention (J1Z40)
- Responsables magasinage (J1Z80)
- Responsables logistiques (non cadres) (J4Z80)
- Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement (J6Z92)

1.4. LES MÉTIERS DE LA VENTE ET DES ACHATS

Les métiers de la vente et des achats portent, selon l'OPTL, sur le démarchage, la visite ou la négociation auprès des clients et des fournisseurs.

Dans les entreprises rencontrées, ces métiers viennent en amont de la conception des opérations du transport multimodal. Ils ont la double mission de faire connaître la prestation de l'entreprise de transport mais aussi d'accompagner les futurs clients dans leur démarche.

LA FAMILLE PROFESSIONNELLE CORRESPONDANT À CES MÉTIERS

- Techniciens des transports et du tourisme (J5Z80)

2. LES CARACTÉRISTIQUES DES MÉTIERS EN LIEN AVEC LE MULTIMODAL

2.1. UNE FORTE AUGMENTATION DES EFFECTIFS POUR NOTAMMENT LES MÉTIERS DE LA LOGISTIQUE-MANUTENTION-MAGASINAGE

En Provence - Alpes - Côte d'Azur, les métiers repérés comme étant en lien avec le transport multimodal représentent environ 40 % des effectifs de l'ensemble du secteur Transports et entreposage.

Certains de ces métiers ont subi de fortes évolutions sur la période récente. En effet, les effectifs ont fortement augmenté pour les Agents d'exploitation des transports : + 20 % (ils représentent 1 % du secteur) ; les Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention : + 17 % (3 % du secteur) et les Responsables logistiques (non cadres) : + 11 % (2 % du secteur).

A contrario, les métiers de Conducteurs sur rails et d'engins de traction et de Techniciens des transports et du tourisme ont connu une diminution de leurs effectifs (respectivement - 15 %, pour 2 % du secteur ; - 9 %, pour 4 % du secteur).

Le secteur Transports et entreposage perd sur cette période 2 % de ces effectifs.

TABEAU 2 NOMBRE D'ACTIFS EN EMPLOI ET ÉVOLUTION PAR MÉTIER

	Métiers	Effectifs 2011	Effectifs 2016	Évolution 2011-2016 (en %)
Conduite	Conducteurs de véhicules légers	3 511	3 725	+ 6
	Conducteurs routiers	13 769	13 242	- 4
	Conducteurs sur rails et d'engins de traction	1 901	1 610	- 15
Exploitation-transport	Agents d'exploitation des transports	682	820	+ 20
	Agents administratifs des transports	2 631	2 604	- 1
	Cadres des transports	1 573	1 695	+ 8
Logistique-manutention-magasiner	Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires	4 775	4 738	- 1
	Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	2 745	3 210	+ 17
	Responsables magasinage	534	511	- 4
	Responsables logistiques (non cadres)	2 189	2 423	+ 11
	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	202	199	- 2
Vente-achats	Techniciens des transports et du tourisme	4 513	4 118	- 9
Total 12 métiers		39 025	38 895	- 0,3
Total secteur Transports et entreposage		101 387	99 708	- 1,6
Total tous métiers		1 903 654	1 912 624	+ 0,5

Source : Insee - RPLR 2009-2013, millésimé 2011 et RPLR 2014-2018, millésimé 2016 - Traitement ORM.

2.2. DES MÉTIERS ENCORE TROP PEU FÉMINISÉS

Les femmes représentent seulement 17 % des actifs en emploi sur l'ensemble des 12 métiers étudiés. Elles sont surtout très peu présentes dans les métiers de Conducteurs routiers (4 %) et Conducteurs sur rails et d'engins de traction (8 %). Cependant, elles sont plus nombreuses dans les métiers de Techniciens des transports et du tourisme (48 %) et Agents administratifs des transports (48 %).

Par ailleurs, la part des demandeurs d'emploi dans l'ensemble de ces métiers est plus importante pour les hommes que pour les femmes, notamment pour les métiers de Conducteurs routiers (98 % d'hommes) et Responsables logistiques (non cadres) (90 % d'hommes).

Pour le métier de Conducteurs sur rails et d'engins de traction, la part des femmes est plus élevée dans la demande d'emploi (19 %) que dans l'emploi (8 %), tout comme pour le métier de Techniciens des transports et du tourisme (58 % dans la demande d'emploi et 48 % dans l'emploi) et les Responsables logistiques (27 % dans la demande d'emploi et 19 % dans l'emploi).

TABLEAU 3 PART DES FEMMES ET DES HOMMES PAR MÉTIERS

	Métiers	Femmes (en %)	Hommes (en %)	Effectifs
Conduite	Conducteurs de véhicules légers	15	85	3 725
	Conducteurs routiers	4	96	13 242
	Conducteurs sur rails et d'engins de traction	8	92	1 610
Exploitation-transport	Agents d'exploitation des transports	14	86	820
	Agents administratifs des transports	48	52	2 604
	Cadres des transports	22	78	1 695
Logistique-manutention-magasinage	Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires	17	83	4 738
	Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	11	89	3 210
	Responsables magasinage	15	85	511
	Responsables logistiques (non cadres)	19	81	2 423
	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	36	64	199
Vente-achats	Techniciens des transports et du tourisme	48	52	4 118
Total 12 métiers		17	83	38 895
Total secteur Transports et entreposage		27	73	99 708
Total tous métiers		48	52	1 912 624

Source : Insee – RPLR 2009-2013, millésimé 2011 et RPLR 2014-2018, millésimé 2016 – Traitement ORM.

2.3. DES JEUNES ACTIFS PLUS SOUVENT EN EMPLOI DANS L'ACTIVITÉ DE LA LOGISTIQUE-MANUTENTION-MAGASINAGE

Les métiers de Responsables logistiques (non cadres), Conducteurs de véhicules légers et Cadres des transports ont une part assez faible de jeunes actifs en emploi de moins de 30 ans, soit respectivement 9 %, 7 % et 5 %.

Les Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires ont, quant à eux, une part d'actifs en emploi de moins de 30 ans assez importante : 29 %. Dans l'ensemble du secteur Transports et entreposage, les jeunes de moins de 30 ans représentent 13 % des actifs en emploi (18 % tous métiers).

Par ailleurs, les 50 ans et plus sont davantage représentés dans les métiers de Conducteurs de véhicules légers (41 %) et Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement (41 %).

La demande d'emploi chez les moins de 30 ans est plus importante que la part des actifs de moins de 30 ans en emploi, à l'exception de certains métiers plus qualifiés tels que les Cadres des transports et les Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement.

TABLEAU 4 RÉPARTITION DES ACTIFS EN EMPLOI PAR ÂGE ET PAR MÉTIER

	Métiers	Moins de 30 ans (en %)	30-49 ans (en %)	50 ans et plus (en %)	Effectifs
Conduite	Conducteurs de véhicules légers	7	52	41	3 725
	Conducteurs routiers	11	53	36	13 242
	Conducteurs sur rails et d'engins de traction	15	65	21	1 610
Exploitation-transport	Agents d'exploitation des transports	12	59	29	820
	Agents administratifs des transports	23	56	21	2 604
	Cadres des transports	5	63	32	1 695
Logistique-manutention-magasiner	Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires	29	51	19	4 738
	Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	19	59	22	3 210
	Responsables magasinage	10	60	30	511
	Responsables logistiques (non cadres)	9	60	31	2 423
	Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	17	42	41	199
Vente-achats	Techniciens des transports et du tourisme	10	56	34	4 118
Total 12 métiers		14	55	31	38 895
Total secteur Transports et entreposage		13	53	33	99 708
Total tous métiers		18	51	32	1 912 624

Source : Insee – RPLR 2009-2013, millésimé 2011 et RPLR 2014-2018, millésimé 2016 – Traitement ORM.

2.4. DES MÉTIERS PARFOIS PRÉCAIRES

Les métiers qui comportent le plus de temps partiels parmi les actifs en emploi sont les Conducteurs de véhicules légers (11 %), les Agents administratifs des transports (11 %) et les Techniciens des transports et du tourisme (10 %).

La plupart des métiers ont des contrats stables. Cependant, le métier de Conducteurs de véhicules légers possède 75 % de non-salariés. Les Conducteurs routiers, mais dans une moindre mesure, ont également une part de non-salariés assez importante (14 %, contre 7 % dans l'ensemble du secteur).

Les Conducteurs sur rails et d'engins de traction ont une part relativement importante de contrats à durée déterminée (19 %, contre 9 % tous métiers).

Les emplois saisonniers sont très marqués pour les métiers de Conducteurs sur rails et d'engins de traction (96 %, contre 44 % tous métiers) et de Techniciens des transports et du tourisme (62 %).

En 2019, les offres d'emploi en CDI concernent surtout les métiers qualifiés tels que Cadres des transports (94 %), Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement (86 %). Les missions d'intérim sont très fréquentes pour les métiers d'Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires (50 %, contre 13 % tous métiers), de Conducteurs routiers (44 %), d'Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention (36 %), de Responsables logistiques (non cadres) (26 %) et de Responsables magasinage (24 %).

Le métier de Conducteurs de véhicules légers ont une part peu importante d'offres d'emploi à temps plein (44 %, contre 71 % tous métiers).

2.5. DES MÉTIERS EN TENSION ET AVEC DES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT PRESENTIES

L'ORM étudie les métiers en tension depuis 2013, en partenariat avec Pôle emploi et en collaboration avec le Conseil régional et la Direccte. Sur la base de 181 métiers observés en Provence - Alpes - Côte d'Azur, 54 ont été identifiés en tension structurelle sur dix ans. Parmi les 12 métiers étudiés, trois sont en tension structurelle sur dix ans (ORM, 2019) : les Conducteurs routiers, les Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires et les Responsables logistiques (non cadres).

Parmi les 12 métiers étudiés, trois sont en tension structurelle sur dix ans : les Conducteurs routiers, les Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaires et les Responsables logistiques (non cadres) (ORM, 2019).

En parallèle, les projets de recrutement pour 2019 sont nombreux pour les métiers d'Ouvriers non qualifiés de l'emballage et manutentionnaire (6 320, 12^e métier le plus recherché), de Conducteurs routiers (3 120, 21^e métier le plus recherché) et d'Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention (1 740, 37^e métier le plus recherché).

Des difficultés de recrutement pressenties par les employeurs sont importantes sur plusieurs de ces métiers. Notamment concernant les Conducteurs routiers, avec des difficultés de recrutement exprimées par 73 % des recruteurs (contre 45 % tous métiers). Les difficultés de recrutement concernent également les métiers d'Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement (68 %), de Responsables magasinage (61 %) et de Responsables logistiques (non cadres) (54 %).

2.6. UN NOMBRE DE FORMATIONS CONSÉQUENT MENANT THÉORIQUEMENT AUX MÉTIERS ÉTUDIÉS, MAIS PEU SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

En 2017, il existe en Provence - Alpes - Côte d'Azur 120 certifications (liste de l'ensemble des certifications en annexe) menant en théorie à au moins un des 12 métiers étudiés. Ces certifications sont majoritairement de niveau V (CAP et BEP) et liées à des habilitations et certificats de qualification professionnelle (CQP) avec respectivement 33 % et 27 % de l'ensemble des certifications.

10 570 personnes sont en dernière année de formation dans l'une de ces certifications. 48 % des formés en dernière année sont des demandeurs d'emploi (contre 17 % toutes formations). La part des apprentis est de 6 % (contre 11 % toutes formations).

TABLEAU 5 EFFECTIF ET PART DES FORMATIONS PAR NIVEAU DE DIPLÔME

	Effectifs	Part (en %)
Niveau I (bac + 5 et plus)	481	5
Niveau II (bac + 3 et + 4)	1 126	11
Niveau III (bac + 2)	1 481	14
Niveau IV (bac)	1 109	10
Niveau V (CAP, BEP)	3 535	33
Sans niveau spécifique	2 842	27
Total	10 573	100

Sources : EN, Draaf, Drees, Conseil régional, AFPA, Pôle emploi, Afdas, Agefos-PME, Fongecif, Unifaf, Unifformation (base ORM, effectifs en formation 2017) - Traitement ORM.

Parmi ces certifications, une seule comporte le mot « multimodal » (ou « intermodal ») dans son titre. Il s'agit de la formation d'**Opérateur de transports multimodaux et internationaux** (dont les effectifs sont très faibles).

Afin d'aller plus loin, une recherche par mots clés a été effectuée dans le **titre** de l'ensemble des formations de la base de Certif info – référentiel national de certifications contenant les certifications professionnelles (titres enregistrés sur demande au RNCP) ; les diplômes et titres à finalité professionnelle délivrés au nom de l'État (enregistrés de droit au RNCP) ; les diplômes nationaux sans finalité professionnelle ; les CQP et autres certifications reconnues par les branches professionnelles.

Il s'est avéré que huit formations sont ressorties, dont une seule est dispensée en Provence - Alpes - Côte d'Azur. Elle correspond à celle déjà repérée à travers les métiers :

- Opérateur de transports multimodaux et internationaux (formation dispensée à Marseille, validée par le CNAM).

Les sept autres formations dispensées en dehors de la région sont :

- Responsable en transport multimodal et activités auxiliaires ;
- Licence pro option logistique multimodale ;
- Licence pro logistique spécialité organisateur de transports internationaux et de logistique multimodale ;
- Licence pro logistique spécialité organisateur des transports internationaux et de logistique multimodale ;
- Responsable du transport multimodal et activités associées ;
- Responsable du transport multimodal ;
- Gestionnaire de transport international multimodal et logistique portuaire.

Dans le **descriptif** des 120 formations, les occurrences « multimodal » ou « intermodal » apparaissent pour 20 d'entre elles :

- Master droit, économie, gestion mention sciences du management spécialité management des achats et de la logistique industrielle (MALI) ;
- Master droit, économie, gestion mention droit de l'entreprise spécialité droit des transports ;
- Master droit, économie, gestion mention droit des affaires spécialité droit du transport terrestre ;
- Master droit, économie, gestion mention droit des affaires spécialité droit maritime et des transports ;
- Master droit, économie, gestion mention finance et affaires internationales spécialité finance et logistique maritime internationales ;
- Master sciences, technologies, santé mention gestion de production, logistique, achats ;
- Licence pro mention logistique et transports internationaux ;
- Gestionnaire de transport international multimodal et logistique portuaire ;
- Licence pro logistique spécialité management logistique et transport ;
- Licence pro logistique spécialité distribution et transports internationaux ;
- Licence pro droit, économie, gestion mention logistique et transports internationaux ;
- Manager des opérations logistiques internationales ;
- Licence pro droit, économie, gestion mention logistique spécialité management de la logistique ;

- Titre professionnel technicien supérieur en transport logistique option transport terrestre
- Titre professionnel technicien supérieur en transport logistique option transitaire aérien et maritime ;
- ADR⁸ - Formation conducteurs - Transport de matières dangereuses - Formation de base initiale.

Quatre d'entre elles sont dispensées en Provence - Alpes - Côte d'Azur (et comprennent très peu d'effectifs) :

- Opérateur de transports multimodaux et internationaux ;
- Master droit, économie, gestion mention droit des affaires spécialité transports maritimes ;
- ADR - Formation conducteurs - Transport de matières dangereuses - Formation de base recyclage ;
- Titre professionnel technicien supérieur du transport terrestre de marchandises.

En conclusion, l'ensemble de ces éléments de diagnostic emploi-formation sur l'emploi et la formation des métiers en lien avec le transport multimodal font ressortir des enjeux à différents niveaux :

- Des **enjeux de gestion de la main-d'œuvre**, car plusieurs métiers sont en tension et/ou ont des difficultés de recrutement. Le secteur a un recours important à l'intérim mais affiche des taux de rotation faibles, que ce soit pour des contrats en CDI ou en CDD. Par ailleurs, le nombre de postes fluctue peu au cours de l'année, signe d'une activité économique peu marquée par la saisonnalité. (ORM/Direccte, étude à paraître sur les entreprises régionales et leur politique de gestion des ressources humaines). Par ailleurs, selon l'enquête Défis du Céreq (Dispositif d'enquêtes sur les formations et itinéraires des salariés, 2014), au plan national, 32 % des entreprises des Transports et de l'entrepôt s'engagent dans une démarche systématique de gestion des compétences (contre 25 % tous secteurs confondus). Or, cette « gestion des compétences » présente, d'un point de vue théorique, plusieurs avantages pour les employeurs : elle favorise l'embauche des profils dont les entreprises ont besoin, elle permet de mieux absorber les chocs économiques et elle accompagne les changements dans l'organisation du travail.

L'étude de l'ORM et de la Direccte révèle également que, compte tenu du faible niveau de qualification et de formation de la majorité des salariés et de son fort recours à l'intérim, le secteur est confronté à un enjeu de GPEC et de sécurisation des parcours du personnel tant interne qu'externe, dans un contexte économique peu favorable ou de réorganisation structurelle de l'activité.

Le développement de stratégies en matière d'organisation du travail, de GRH et de politique de formation, et leur accompagnement par les acteurs économiques et publics en région, pourraient influencer sur le maintien plus durable du personnel dans l'entreprise ou, en cas de départ de l'entreprise ou de fin de mission d'intérim, le maintien mieux assuré de son employabilité.

⁸ ADR : Accord pour le transport des marchandises dangereuses par la route.

- Des **enjeux de mixité**, car les femmes sont peu présentes dans le secteur. Il s'avère, en parallèle, que pour certains métiers des demandeuses d'emploi se positionnent sur ces métiers, notamment pour les métiers de Techniciens des transports et tourisme, de Conducteurs sur rails et engins de traction et de Responsables logistique (non cadres). Le vivier des femmes demandeuses d'emploi doit donc être davantage exploité par les recruteurs.
- Des **enjeux d'insertion** concernant les plus jeunes et les sortants de formation, la part des demandeurs d'emploi de moins de 30 ans étant supérieure à la part des actifs en emploi, notamment pour les métiers les plus qualifiés. L'apprentissage est un dispositif peu exploité par les entreprises et pourrait permettre une facilitation de l'insertion au sein des entreprises.
- Des **enjeux de formation**, car le nombre de certifications dispensées en région est conséquent mais seulement quatre évoquent le transport multimodal dans le référentiel RNCP. Les effectifs sont par ailleurs insignifiants dans ces formations.

Pour compléter ces éléments chiffrés de diagnostic emploi-formation et dépasser le stade de l'identification d'enjeux, la partie suivante propose une analyse des besoins en compétences et formation au prisme du transport multimodal, qui viendront alimenter en conclusion des pistes de réflexion.



04

LES BESOINS EN COMPÉTENCES ET EN FORMATION POUR DÉVELOPPER LE TRANSPORT MULTIMODAL

L'ESSENTIEL

- Des difficultés de recrutement importantes exprimées par les acteurs rencontrés, notamment pour les manutentionnaires, les conducteurs routiers et les responsables logistiques (non cadres).
- Des difficultés de recrutement expliquées par les acteurs comme étant liées à la faible attractivité des métiers, au manque de communication sur les métiers, aux conditions d'emploi et de travail parfois difficiles, aux profils des candidats pas toujours adaptés à la demande des entreprises.
- Pour pallier le manque de main-d'œuvre qualifiée et adaptée au transport multimodal, les entreprises s'appuient sur les potentiels internes en faisant acquérir à leur personnel de nouvelles compétences par la formation interne, le tutorat ou le compagnonnage.

Cette dernière partie présente une analyse des besoins en compétences et en formation qui permettraient de faire évoluer l'offre de formation en faveur du développement du transport multimodal à partir des informations collectées auprès des acteurs économiques et institutionnels.

1. DES BESOINS EN COMPÉTENCES QUI SE HEURTENT À DES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT

Le secteur des Transports et entreposage fait face à des difficultés de recrutement importantes. Parmi les métiers cités par les entreprises interrogées : les conducteurs routiers, les conducteurs de barges, les conducteurs d'engins, les manutentionnaires et les responsables logistiques. Autant de métiers en lien avec le multimodal.

Les causes évoquées par les enquêtés sont diverses : problèmes d'attractivité du métier, conditions d'emploi (perspectives d'évolution et rémunération), conditions de travail (certains métiers s'exercent dans des lieux froids), lieux de travail (parfois éloignés et isolés), profils des demandeurs d'emploi (niveau de qualification, expérience, compétences...). D'après le responsable de l'entreprise G., la pénurie de conducteurs routiers peut s'expliquer par le nombre réduit de personnes titulaires de permis de conduire adéquat. L'entreprise ne peut pas

surmonter ce problème de compétences techniques, sachant qu'elle ne peut former les salariés que s'ils disposent d'un permis adéquat (poids lourd, super-lourd...).

Concernant le métier de manutentionnaires, les conditions de travail difficiles, souvent liées à des horaires décalés, constituent des entraves à leur recrutement car elles ne facilitent pas la conciliation entre vie professionnelle et vie privée.

Le responsable de l'entrepôt de l'entreprise D. affirme également avoir de sérieux problèmes de recrutement concernant le métier de caristes. Il explique cela par l'éloignement géographique des entrepôts (accessibilité), le profil des employés (savoir-être) et la concurrence avec les autres entreprises implantées sur la même zone géographique.

Afin de surmonter les pics d'activité, l'entrepôt fait donc appel à des intérimaires. Cela lui permet également une gestion plus flexible de la main-d'œuvre.


Pour l'entreprise Z., les difficultés de recrutement s'observent au niveau de la catégorie des ouvriers (par exemple, des conducteurs d'engins). Selon le responsable, les besoins de main-d'œuvre vont s'accroître avec les départs à la retraite (une part élevée dans l'entreprise des plus de 50 ans). Pour fidéliser les ouvriers et éviter un fort turn-over, l'entreprise a développé un système de prime d'ancienneté. Elle propose également chaque année un ou deux stages à des jeunes qui sont recrutés par la suite.

Pour surmonter ces difficultés, les entreprises tentent également de rechercher les compétences et ressources humaines dans les autres secteurs ou de développer en leur sein des actions de professionnalisation et de formation. Parmi les entreprises interrogées, certaines, comme déjà évoqué, sont peu enclines au développement du multimodal et n'expriment pas, de fait, de besoins en compétences spécifiques sur ce sujet. Elles recherchent avant tout à pallier le manque de main-d'œuvre. Pour celles qui ont recours au transport multimodal ou souhaiteraient, à plus ou moins long terme, y accéder, des besoins de compétences importants sont exprimés.

Par ailleurs, un recours à des dispositifs d'aide au recrutement peut être mobilisé. À titre d'exemple, l'AFT et l'OPCA TS (Transports Services) sont impliqués dans un **EDEC** (Engagement pour le développement de l'emploi et des compétences)⁹ mis en place en mai 2019, suite à l'appel à projets « Soutien aux démarches prospectives compétences » du Plan d'investissement dans les compétences (PIC). L'EDEC porte sur sept branches de transport (routier, maritime, de voyageur...) dont le transport fluvial. Ces branches ont en commun d'être traversées par de profondes mutations nécessitant d'associer montée en compétences, création de nouvelles compétences voire reconversion pour leurs salariés. Des problématiques liées au **recrutement** (déficit d'attractivité des métiers et des entreprises, difficultés aiguës de recrutement) et à la **fidélisation** sont également constatées. À travers ce projet, l'AFT et l'OPCA TS entreprennent des démarches visant à :

- **mieux analyser les besoins de compétences** qui découlent des transformations des métiers à travers le développement d'outils partagés (notamment digitaux) et la capitalisation de signaux faibles ;
- **définir des plans d'action opérationnels expérimentaux** permettant de répondre aux besoins de recrutement des entreprises et de sécuriser les parcours professionnels ;
- **faire évoluer de nouveaux parcours de formation** et de certification de branche.

⁹ www.aft-dev.com/projets/edec



Le Nord - Pas-de-Calais a fait partie des quatre régions expérimentales retenues par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie dans son « **Plan de mobilisation des filières et des territoires pour le développement des métiers de l'économie verte** ». La Région et les services déconcentrés de l'État ont confié le portage de l'expérimentation au Carif-OREF C2RP (2014) en partenariat avec le Cd2e (Centre de développement des éco-entreprises). Quatre filières stratégiques ont été ciblées en région, dont le « transport durable ». L'étude met en évidence l'importance du verdissement des pratiques de logistique et transport en région, qui toucheront plus de la moitié des emplois existants et quasiment tous les métiers. Ces derniers devront intégrer de nombreuses compétences complémentaires, tant organisationnelles que techniques. L'étude préfigure un travail plus global d'actions de communication, de veille et de diffusion des connaissances. Ces actions de communication doivent sensibiliser tous les acteurs aux différents modes de transport, à l'intermodalité, à la logistique urbaine et à la vision globale de la logistique.

2. DES FORMATIONS À ADAPTER POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU TRANSPORT MULTIMODAL

2.1. UNE RECHERCHE DE COMPÉTENCES « À PROXIMITÉ » ET DES FORMATIONS EN INTERNE POUR PALIER LES BESOINS DE MAIN-D'ŒUVRE

Parmi les entreprises interrogées, celles qui ont recours au transport multimodal forment les salariés en interne. Elles peuvent recruter des profils d'autres horizons qui sont formés par la suite.

L'entreprise G. est à la recherche de professionnels ayant eu un parcours en agence de transit et sachant utiliser des logiciels spécifiques aux activités portuaires. Pour elle, ces professionnels connaissent déjà l'environnement et le jargon du métier. Les profils des salariés de l'entreprise sont proches de ceux des compagnies maritimes, à savoir : le personnel de « *service booking* », les « *dispatchers* », les affréteurs des transports routiers de conteneurs et les agents de transit. Pour le responsable de cette entreprise, le déficit de compétences par rapport aux autres professions de la chaîne logistique peut s'expliquer par un accroissement des procédures et des contraintes relatives à l'exercice du métier.

Le recours au tutorat est fréquent dans l'entreprise L. où la plupart des salariés sont recrutés pour leur motivation. Selon le responsable interrogé, il existe parmi eux :

- ceux qui n'avaient d'expérience professionnelle ni dans le secteur du transport de marchandises ni dans le poste qu'ils occupent actuellement, et qui ont été formés de A à Z ;
- ceux qui disposaient d'une expérience professionnelle dans leur métier – attaché commercial par exemple –, mais pas forcément dans le secteur du transport de marchandises ;
- ceux qui travaillaient déjà pour une entreprise relevant du secteur du transport de marchandise, mais qui occupaient un poste n'ayant rien à voir avec leur poste actuel.

Pour le responsable, le transport fluvial de marchandises exige des compétences en lien autant avec le savoir-être qu'avec le savoir-faire, comme la rigueur, l'attention et l'organisation.

2.2. UN RECOURS AUX DISPOSITIFS DE FORMATION EXISTANTS

Dans le cas de l'entreprise D., les DRH sont en relation avec les universités, les IUT et Pôle emploi pour trouver de futurs collaborateurs. Le recours à l'apprentissage est favorisé. Il permet d'embaucher les apprentis à la suite de leur passage dans l'entreprise.

Pour l'entreprise X., peu de recrutements ont eu lieu pour les dockers, lesquels sont recrutés via un groupement d'employeurs de la manutention. Les dockers viennent selon les besoins mais ce sont davantage eux qui choisissent l'entreprise que l'inverse. Récemment des embauches ont été faites mais via un contrat d'apprentissage (licence professionnelle droit du transport maritime) et via un contrat pro (BTS logistique + contrat pro et formations internes).

De manière générale, les acteurs interrogés s'accordent à dire que peu voire pas du tout de formations sont ciblées sur le transport multimodal alors qu'il existe une offre de formation riche et variée sur les Transports et entreposage.

Des efforts pourraient être consentis pour les déployer via les formations initiales (voie scolaire, alternance) et l'offre de formation continue.

2.3. UN BESOIN DE DÉVELOPPEMENT DE FORMATIONS SUR L'ARTICULATION DES MODES DE TRANSPORTS

Le principal frein au développement du transport multimodal est la complexité de son organisation par rapport au mode de transport routier (ruptures de charge, multiplicité des intervenants...). Pour les acteurs interrogés, promouvoir ce mode de gestion de transport est conditionné par la formation de professionnels capables de le mettre en œuvre. Or très peu de formations en région existent dans ce domaine.

Selon le directeur de l'entreprise L., l'offre de formation multimodale devrait permettre aux personnes formées de comprendre toutes les implications de chaque intervenant pour mieux estimer les coûts de chaque tâche : que se passe-t-il sur cette zone ? Quels sont les frais de droits de ports, de manutention ou droit de navigation ? Comment gérer les ruptures de charge ? Combien d'ouvriers seront mobilisés en phase d'emportage et de dépotage ? Combien de véhicules seront mobilisés en fonction des types de marchandises, de leur emplacement et de leur disposition ?

La formation « Opérateur de transports multimodaux et internationaux », de niveau III, a été créée pour tenter de répondre aux besoins des entreprises.

Les blocs de compétences attestées sont :

- coordonner l'acheminement international multimodal des marchandises, des réclamations et des litiges ;
- accomplir les formalités administratives d'expédition ;
- gérer l'entreposage en relation avec les opérations de transport ;
- planifier l'acheminement international multimodal des marchandises.



Ces blocs de compétences convergent globalement sur les besoins exprimés par les responsables d'entreprises de transport rencontrés :

- coordonner les opérations de la chaîne logistique ;
- posséder une connaissance parfaite des différents modes de transports ;
- gérer l'articulation des différents modes de transports ;
- maîtriser les coûts financiers de l'ensemble des opérations ;
- faire connaître les offres de services du multimodal auprès des entreprises en général et des transporteurs pour compte d'autrui en particulier.

Cette formation vise à former des futurs opérateurs intervenants dans la chaîne du transport international et multimodal de marchandises, employés par des entreprises spécialisées dans le transport (aérien, terrestre ou maritime) ou par des entreprises ayant recours à des prestataires de transport. Elle leur permet d'acquérir l'ensemble des connaissances professionnelles pour préparer et suivre l'acheminement des marchandises, en France et à l'international. Elle atteste de trois compétences : organisation des transports internationaux, optimisation des coûts de transport et encadrement d'entreprises de transport international et de logistique portuaire.

2.4. LE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT D'ACTIONS DE PROFESSIONNALISATION

Plusieurs cas de figure en matière de développement d'actions de professionnalisation ont été identifiés.

Le cas « isolé » d'une salariée chargée des opérations de transport multimodal qui a bénéficié de formations de remise à niveau pour une montée en compétences, répondant ainsi aux besoins évolutifs de son employeur.

Le cas de certaines entreprises qui interpellent des prestataires externes ou qui organisent des formations internes sur des thématiques liées par exemple au transport de matières dangereuses (entreprise G.). Parmi les organismes de formation proposant des stages de courte durée, on peut citer l'Aftral (Apprendre et se former en transport et logistique). « Transport multimodal de matières dangereuses » ou « Transport de marchandise » sont cités parmi ses propositions. Le premier stage, d'une durée de deux jours, offre aux stagiaires d'acquérir des connaissances leur permettant de rédiger des déclarations multimodales, d'identifier les particularités des différents règlements et d'appliquer les prescriptions relatives aux différentes réglementations applicables pour le transport de marchandises dangereuses. Quant au deuxième stage, d'une durée de cinq jours, il permet aux conducteurs, à partir d'un bilan de leurs connaissances et compétences, de se perfectionner à la conduite rationnelle axée sur les règles de sécurité, d'actualiser leurs connaissances en matière de réglementation du transport ainsi que de santé, sécurité routière, sécurité environnementale, et d'améliorer leurs pratiques dans ces domaines.

De grandes entreprises peuvent avoir recours à leur propre centre de formation. C'est le cas de l'entreprise V. qui bénéficie d'un campus répondant à des besoins de formation. Le budget formation représente 3% de la masse salariale (Caces, FIMO, habilitation électrique...). L'entreprise a développé un master « Métiers de l'environnement » en lien avec l'École polytechnique, réservé aux cadres. Enfin, l'entreprise tente de monter des formations internes en faveur des salariés pour leur faire acquérir des compétences de conducteurs d'engin (Caces). Cependant, peu de salariés s'orientent vers ces formations. La mutualisation avec d'autres entreprises du secteur pourrait être favorisée.

2.5. L'INTÉGRATION DES MODULES SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL DANS LES FORMATIONS EXISTANTES

D'après certains responsables interrogés, les formations existantes devraient inclure des modules sur le transport multimodal : « *Il faut une connaissance plus approfondie des jeunes formés sur les sujets de la transition écologique et le recours au multimodal. Les programmes en formation initiale doivent inclure cette partie pour que, sur le marché du travail, ils aient le réflexe du multimodal.* » (Responsable entreprise V.)

Pour le centre de ressources A., la modularité pourrait être intégrée dans des formations aux métiers d'agent de transit et de responsable logistique. Cela favoriserait notamment une mobilité inter-filières.

PISTES D' ACTIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MULTIMODAL EN PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

Afin de développer le transport multimodal en Provence - Alpes - Côte d'Azur, des perspectives opérationnelles à différents niveaux peuvent être mises en œuvre :

→ D'un point de vue général

- Avoir davantage de soutien des pouvoirs publics (infrastructure, aides financières...).
- Faire connaître le transport multimodal et les prestations associées (l'augmentation de l'offre commerciale...).
- Développer une gestion des ressources humaines, les infrastructures pour répondre aux besoins des marchés.
- Mutualiser et massifier les flux pour développer efficacement et durablement le transport multimodal.

→ Du point de vue de l'offre de formation

• Diversifier et développer les dispositifs de formation

- Développer l'alternance.
- Mutualiser les formations continues au transport multimodal avec d'autres entreprises du secteur.
- Développer des « actions de formation en situation de travail » (Afest) pour constituer un mode d'apprentissage adapté aux entreprises de transport multimodal de marchandises familières des pratiques de tutorat et d'apprentissage sur le tas.

• Adapter l'offre de formation

- Développer des formations articulant différents modes de transports.
- Mieux articuler l'offre de formation au terrain.
- Mettre en place des modules et/ou formations qui puissent venir compléter les connaissances des salariés ou futurs salariés concernant le transport multimodal.

• Partir de l'existant

- S'appuyer sur les dispositifs de formation existants en favorisant l'apprentissage comme une des solutions au problème de formation et de recrutement.
- S'appuyer sur les lieux ressources existants pour une veille d'ingénierie et de conception des formations.
- Intégrer des modules sur le transport multimodal dans les formations existantes :
 - connaissance des différents modes de transports,
 - gestion administrative et financière de l'articulation des différents modes de transport,
 - conception, organisation et suivi des opérations du transport multimodal,
 - atouts et limites du transport multimodal.

• Communiquer sur les formations et les métiers auprès de différents publics

- Des acteurs de l'orientation.
- Le personnel éducatif.
- Les intermédiaires de l'emploi.
- Les publics cibles, à savoir les jeunes et les demandeurs d'emploi.

ANNEXES

**TABLEAU 1 CERTIFICATIONS PRÉPARÉES EN RÉGION PAR NIVEAU
MENANT EN THÉORIE À L'ENSEMBLE DES MÉTIERS ÉTUDIÉS**

Libellé formation	Effectifs	Part
Total niveau I (bac + 5 et plus)	481	5 %
Administrateur de projets culturels		
Diplôme de l'ESC Brest programme grande école		
Manager de la chaîne logistique		
Manager de la chaîne logistique et achats (MS)		
Manager des activités du tourisme et des voyages		
Manager des hébergements touristiques		
Manager du développement d'affaires internationales		
Manager transport, logistique et commerce international		
Master arts, lettres, langues mention langues étrangères (allemand, anglais, espagnol, italien) spécialité études hispaniques et hispano-américaines		
Master arts, lettres, langues mention langues étrangères (allemand, anglais, espagnol, italien) spécialité études italiennes		
Master arts, lettres, langues mention langues étrangères appliquées spécialité langues et affaires internationales, relations franco-italiennes		
Master droit, économie, gestion mention droit des affaires spécialité transports maritimes		
Master droit, économie, gestion mention finance internationale et économie de la mondialisation spécialité économie et finance internationales		
Master droit, économie, gestion mention gestion de production, logistique, achats		
Master droit, économie, gestion mention management logistique et stratégie spécialité distribution et achats		
Master droit, économie, gestion mention management logistique et stratégie spécialité logistique de soutien		
Master droit, économie, gestion mention management logistique et stratégie spécialité logistique en milieu international		
Master droit, économie, gestion mention management logistique et stratégie spécialité pilotage logistique et stratégie des entreprises et des organisations		
Master droit, économie, gestion mention management logistique et stratégie spécialité supply chain durable		
Master droit, économie, gestion mention management spécialité management de l'art et tourisme culturel		
Master droit, économie, gestion mention management, commerce international spécialité management de projets touristiques et e-tourisme		
Master droit, économie, gestion mention métiers de la montagne spécialité métiers de la montagne		
Master droit, économie, gestion mention organisation des firmes et des marchés, connaissance et innovation spécialité économie, cognition et innovation		
Master droit, économie, gestion mention sciences du management spécialité management des activités de services		
Master droit, économie, gestion mention sciences du management spécialité management des activités touristiques et culturelles		
Master droit, économie, gestion mention sciences du management spécialité management des affaires internationales		
Master droit, économie, gestion mention tourisme spécialité e-tourisme		
Master droit, économie, gestion mention tourisme spécialité management du tourisme durable		
Master sciences humaines et sociales mention ethnologie « transformations des sociétés contemporaines » spécialité changement politique, pouvoir, productions culturelles		
Master sciences humaines et sociales mention histoire spécialité patrimoines		

Libellé formation	Effectifs	Part
Total niveau II (bac + 3 et 4)	1 126	11 %
Animateur-formateur pour marque ou enseigne mode & beauté		
Chargé des services généraux et logistique humanitaire		
Déclarant en douane et conseil		
DU gestion des opérations logistiques - IUT Aix-en-Provence		
Licence pro arts, lettres, langues mention développement et protection du patrimoine culturel spécialité patrimoine matériel et immatériel		
Licence pro commerce spécialité cadre commercial du nautisme		
Licence pro commerce spécialité import-export (commerce international)		
Licence pro commerce spécialité organisation et gestion des achats		
Licence pro droit, économie, gestion mention commerce spécialité cadre commercial nautisme		
Licence pro droit, économie, gestion mention hôtellerie et tourisme spécialité management et innovations touristiques		
Licence pro droit, économie, gestion mention métiers du commerce international		
Licence pro droit, économie, gestion mention métiers du tourisme : commercialisation des produits touristiques		
Licence pro hôtellerie et tourisme spécialité droit et économie du tourisme		
Licence pro logistique spécialité gestion des opérations logistiques et portuaires		
Licence pro logistique spécialité management et droit du transport maritime		
Licence pro logistique spécialité management logistique opérationnel		
Licence pro management des organisations spécialité développement durable des territoires ruraux		
Licence pro métiers du tourisme et des loisirs		
Licence pro production industrielle spécialité inspection des sites industriels, métrologie		
Licence pro production industrielle spécialité métiers industriels de la construction navale		
Licence pro sciences humaines et sociales mention systèmes informatiques et logiciels spécialité informatique multimédia appliquée		
Licence pro sciences, technologies, santé mention gestion de la production industrielle spécialité management de la logistique dans l'entreprise		
Licence sciences humaines et sociales mention géographie et aménagement		
Licence sciences humaines et sociales mention histoire de l'art et archéologie		
Logisticien transport international		
Responsable de la chaîne logistique		
Responsable de production transport logistique		
Responsable des opérations logistiques		
Responsable en logistique		
Responsable logistique		

Libellé formation	Effectifs	Part
Total niveau III (bac + 2)	1 481	14 %
BTS tourisme		
BTS transport et prestations logistiques		
BTSA développement, animation des territoires ruraux		
DUT gestion logistique et transport		
DUT packaging, emballage et conditionnement		
DUT qualité, logistique industrielle et organisation		
Opérateur de transports multimodaux et internationaux		
Technico-commercial de l'industrie et des services nautiques		
Titre professionnel technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique		
Titre professionnel technicien supérieur des transports de personnes		
Titre professionnel technicien supérieur du transport aérien et maritime de marchandises		
Titre professionnel technicien supérieur du transport terrestre de marchandises		
Titre professionnel technicien supérieur en méthodes et exploitation logistique		

Libellé formation	Effectifs	Part
Total niveau IV (bac)	1 109	10 %
Agent d'accueil des voyageurs		
Agent de trafic aéroportuaire		
Agent d'escale commerciale aéroportuaire		
Animateur polyvalent tourisme loisir		
Bac pro conducteur transport routier marchandises		
Bac pro logistique		
Bac pro transport		
BP conducteur d'engins : travaux publics et carrières		
Certificat de spécialisation agent de collecte approvisionnement		
Opérateur de circulation ferroviaire		
Opérateur de production au sol de fret ferroviaire		
Titre professionnel conseiller en séjours et voyages		
Titre professionnel technicien d'exploitation en transports terrestres de marchandises		
Titre professionnel technicien en logistique d'entreposage		

Libellé formation	Effectifs	Part
Niveau V (CAP, BEP)	3 535	33 %
Agent de chargement aéroportuaire		
CAP conducteur livreur de marchandises		
CAP conducteur routier marchandises		
CAP distribution d'objets et de services à la clientèle		
CAP opérateur logistique		
Conducteur de matériel de collecte ou de nettoyage ou assainissement		
Diplôme d'État d'ambulancier		
Opérateur logistique polyvalent		
Titre professionnel agent d'accueil touristique		
Titre professionnel agent magasinier		
Titre professionnel cariste d'entrepôt		
Titre professionnel conducteur du transport routier de marchandises sur porteur		
Titre professionnel conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules		
Titre professionnel conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger		
Titre professionnel préparateur de commandes en entrepôt		

Libellé formation	Effectifs	Part
Total sans niveau spécifique	2 842	27 %
ADR - Conseiller à la sécurité - Transport de matières dangereuses		
ADR - Formation conducteurs - Transport de matières dangereuses - Formation de base recyclage		
ADR - Formation conducteurs - Transport de matières dangereuses - Spécialisation citernes initiale		
ADR - Formation conducteurs - Transport de matières dangereuses - Spécialisation citernes restreinte produits pétroliers recyclage		
Assistant import/export - commis en douane		
CQP agent logistique des industries chimiques		
CQP agent de service entretien textiles		
CQP conseiller de vente pièces de rechange et accessoires / magasinier-vendeur PRA / vendeur boutique PRA		
CQP employé logistique		
CQP magasinier en négoce des matériaux de construction		
CQP préparateur de commandes		
CQPI agent logistique		
Formation continue obligatoire (FCO) - transport de marchandises		
Formation des experts devant se trouver à bord des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses		
Formation initiale minimale obligatoire (FIMO) - transport de marchandises		
Formations médicales		
Permis de conduire catégorie C		
Permis de conduire catégorie CE		
Total tous niveaux	10 573	100 %

Sources : EN, Draaf, Drees, Conseil régional, AFPA, Pôle emploi, Afdas, Agefos-PME, Fongecif, Unifaf, Uniformation (base ORM, effectifs en formation 2017) - Traitement ORM.

BIBLIOGRAPHIE

- Association française pour la logistique (Aslog), « Des associations mènent l'enquête... sur les leviers de développement du transport multimodal », brochure, 2012
- Association française pour la logistique (Aslog) & Association paritaire des industriels/distributeurs et prestataires logistiques Efficient Consumer Response (ECR France), « Guide pratique du transport multimodal, franchir le pas vers le report modal », avril 2011
- Association pour le développement de la formation professionnelle transport et logistique (AFT), « Rapport 2018 de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique », novembre 2018
- BARLA J.-C., GONOD D., HUET B., MICHEL R., EYRAUD J.-F., « Livre blanc emploi IT & digital transition numérique », Maison de l'emploi de Marseille (MDEM), 2018
- BREMOND F., GAY-FRAGNEAUD P. *et al.*, *Quels enjeux et préconisations pour les métiers en tension en région ?*, tome 2 : *Domaines des services*, « Grand angle », n° 13, ORM, janvier 2019
- Cabinet d'études Jonction & Cluster PACA Logistique, « Le transport fluvial », *L'essentiel sur...*, fiche n° L8, 2015
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) & Direction régionale de l'équipement, de l'aménagement et du logement (Dreal), « Caractéristiques des flux de marchandises en Provence - Alpes - Côte d'Azur et report modal rail-route », rapport, juillet 2010
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), « Analyse du système logistique sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône », rapport, octobre 2018
- Centre régional de ressources pédagogiques (C2RP), Cabinet d'études Jonction, Samarcande, « Étude prospective sur l'évolution des compétences dans les métiers du transport de marchandises et de la logistique : vers des métiers de l'économie verdissants ? », août 2014
- Conseil régional de Provence - Alpes - Côte d'Azur, « Une COP d'avance, le plan climat de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur », rapport, décembre 2017
- Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte) de l'Île-de-France, « La filière transport-logistique, un enjeu stratégique pour l'Île-de-France », *Études sectorielles*, avril 2013
- Economic Commission for Europe (UNECE), « Terminologie en transports combinés », janvier 2001
- LASSAGNE T., ROUAUD P., TERSEUR B., « Les métiers de la logistique sont exercés en majorité hors du secteur logistique », Insee, *Insee Analyses Provence - Alpes - Côte d'Azur*, n° 61, juin 2018
- Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence (ministère de l'Intérieur, ministère de la Réforme de l'État, de la Décentralisation et de la Fonction publique, préfecture des Bouches-du-Rhône), « Port et logistique, les potentiels d'une alliance entre port et métropole », *Interpellations stratégiques*, n° 3, décembre 2015
- Maison de l'emploi de l'emploi Ouest Provence, *Démarche de gestion prévisionnelle territorialisée des emplois et des compétences*, 2017
- SIGOT J.-C., VERO J., « Politiques d'entreprise et sécurisation des parcours : un lien à explorer », Céreq, *Bref*, n° 318, janvier 2014

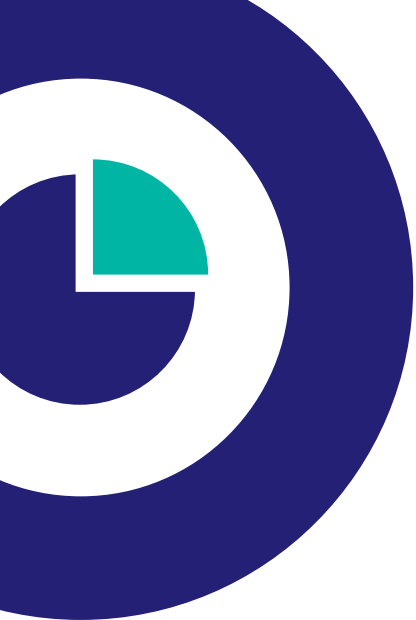


SITES INTERNET

- www.aft-dev.com/provence-alpes-cote-dazur-corse
- www.cget.gouv.fr
- www.cnr.tm.fr
- www.ecologique-solidaire.gouv.fr
- www.e-tlf.com/conseils-et-commissions/multimodal
- www.gouvernement.fr/action/plan-climat
- www.maregionsud.fr
- www.optl.fr
- www.plan-rhone.fr
- www.umf.asso.fr
- www.vnf.fr

Liste des sigles

- **Aftral** : Apprendre et se former en transport et logistique
- **Aslog** : Association française pour la logistique
- **C2RP** : Centre régional de ressources pédagogiques, Carif-OREF Hauts-de-France
- **Cd2e** : Centre de développement des éco-entreprises
- **Cerema** : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- **CGET** : Commissariat général à l'égalité des territoires
- **Dreal** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- **EDEC** : Engagement pour le développement de l'emploi et des compétences
- **EVP** : Équivalent vingt pieds
- **FAP** : Familles professionnelles
- **GPMM** : Grand port maritime de Marseille
- **OPTL** : Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
- **RNCP** : Répertoire national des certifications professionnelles
- **TLF** : Transport logistique de France



LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MULTIMODAL EN PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

QUELS BESOINS EN COMPÉTENCES ET EN FORMATION ?

À l'heure où le changement climatique interroge et percute nos modes de vie, Provence - Alpes - Côte d'Azur ambitionne d'être la première région neutre en carbone à l'horizon 2050. Le transport multimodal est l'une des clés de la transition énergétique de la région. En effet, le secteur des Transports et entreposage est en pleine mutation et doit faire face à des défis majeurs liés aux transitions énergétiques et numériques.

Dans cette phase de mutation en cours, les enjeux en matière de besoins en compétence et en formation des professionnels sont importants. Plusieurs métiers convergent tout en se transformant pour répondre aux besoins des entreprises de ce secteur.



Observatoire Régional des Métiers

22, rue Sainte Barbe - CS 60589 - 13205 Marseille Cedex 01 - Tél. 04 96 11 56 56 - E-mail info@orm-paca.org

Retrouvez l'ensemble de nos publications en ligne sur : www.orm-paca.org