

TRANSPORTS ROUTIERS

ET ACTIVITÉS

AUXILIAIRES

DU TRANSPORT



ÉTUDE DIAGNOSTIC

SORTIE DE CRISE SANITAIRE

ÉDITION 2022


**MINISTÈRE
DU TRAVAIL,
DE L'EMPLOI
ET DE L'INSERTION**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **OPCO**
Mobilités

Compétences en mouvement

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

Contexte de l'étude et moyens mobilisés

Face au contexte particulier de la crise sanitaire, la branche du Transport Routier et services auxiliaires souhaite disposer d'une meilleure visibilité sur les besoins en emplois et compétences à court terme. Il s'agit notamment de cerner les stratégies de sortie de crise, mais aussi les freins à la reprise.

L'étude s'est attachée à :

- Mesurer et analyser les conséquences de la crise sanitaire sur les entreprises de la branche, et leurs salariés (**notamment les jeunes, les seniors et les salariés fragilisés**) : impacts économiques, financiers, sociaux, organisationnels...
- Déterminer les **stratégies mises en place par les entreprises et les dispositifs** utilisés pour faire face au contexte de crise (activité partielle, instauration des protocoles sanitaires, réorganisation interne, apprentissage...).
- Identifier les **besoins de formation à court terme** afin d'identifier l'impact sur l'emploi et les compétences lors de la reprise de l'activité.
- Identifier les **aires de mobilité** intrabranche, mais aussi les possibilités de passerelles inter branches.

LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- Établir des données objectives quantitatives et qualitatives permettant d'évaluer l'impact de la crise sanitaire et ses conséquences économiques en matière d'emplois et de compétences en repérant particulièrement les publics les plus fragilisés et évaluant les évolutions induites en termes de condition de travail et de sociodémographie.
- Cerner les stratégies de sortie de crise et de relance et repérer les freins à la reprise pour mettre en évidence les priorités d'accompagnement à envisager.
- Anticiper les besoins en emplois et compétences en lien avec la reprise et la relance pour cadrer les priorités d'action
- Proposer des actions et mesures d'accompagnement : formation reconversion, communication ...

LES MOYENS MOBILISÉS

- Analyse documentaire large (*études menées par les différents syndicats, baromètres du CSA, etc.*)
- Recensement et l'analyse des données statistiques existantes (*INSEE, DARES, ACOSS, traitement KYU...*)
- 7 entretiens réalisés
- 1 200 répondants à l'enquête à destination des entreprises



SOMMAIRE

1

MÉTHODOLOGIE

2

IMPACTS DE LA CRISE SUR LA BRANCHE

3

FOCUS TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

4

FOCUS TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

5

FOCUS TRANSPORT SANITAIRE

6

FOCUS ACTIVITÉS AUXILIAIRES ET PRESTATAIRES LOGISTIQUE

7

FOCUS DÉMÉNAGEMENT ET LOCATION

PARTIE 1

MÉTHODOLOGIE

- ▶ Démarche détaillée et moyens engagés
- ▶ Note méthodologique
- ▶ Profil des répondants à l'enquête en ligne


01

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Les entreprises et salariés de la branche du transport routier et des services auxiliaires sont ceux couverts par l'IDCC 16. Celle-ci regroupe les activités suivantes :

- Transport routier de marchandises (*codes NAF : 4941A ; 4941B ; 5320Z ; 8010Z*)
- Transport routier de voyageurs (*codes NAF : 4939A ; 4939B*)
- Déménagement (*code NAF : 4942Z*)
- Location de véhicule de transport (*codes NAF 4941C ; 7712Z*)
- Services auxiliaires (*codes NAF : 5229A ; 5229B*)
- Prestataires logistiques (*code NAF : 5210B, 5210A*)
- Transport sanitaire (*code NAF 8690A*)

Pour mesurer l'impact de la crise sanitaire sur les activités de la branche, plusieurs sources de données ont été mobilisées




Dares
Déchiffrer le monde du travail
pour éclairer le débat public

OPTL

textkernel
Machine Intelligence for People and Jobs

- ✓ Part des salariés en situation de handicap (2018)
- ✓ Répartition des effectifs salariés par type d'activité, par âge, par sexe et par taille d'entreprise (2020)
- ✓ Nombre total d'établissements de la branche avec salariés (2020)
- ✓ Nombre d'offres d'emplois publiées par sous-secteur d'activité (2021)



ACROSS

Insee
Mesurer pour comprendre

Besoins en Main-d'œuvre 2021

infogreffe
Entreprendre en confiance

- ✓ Nombre de salariés de la branche et nombre de salariés par sous-secteur (données DADS, 2020)
- ✓ Nombre d'entreprises par sous-secteur (2021)
Évolution du chiffre d'affaires de la branche (2021)
Évolution du chiffre d'affaires par sous-secteur (2021)
- ✓ Évolution du besoin de main-d'œuvre (nombre de projets de recrutement / pourcentage de recrutements difficiles) par métier (2021)
- ✓ Nombre de créations et de radiations d'établissement (2019 à 2021)

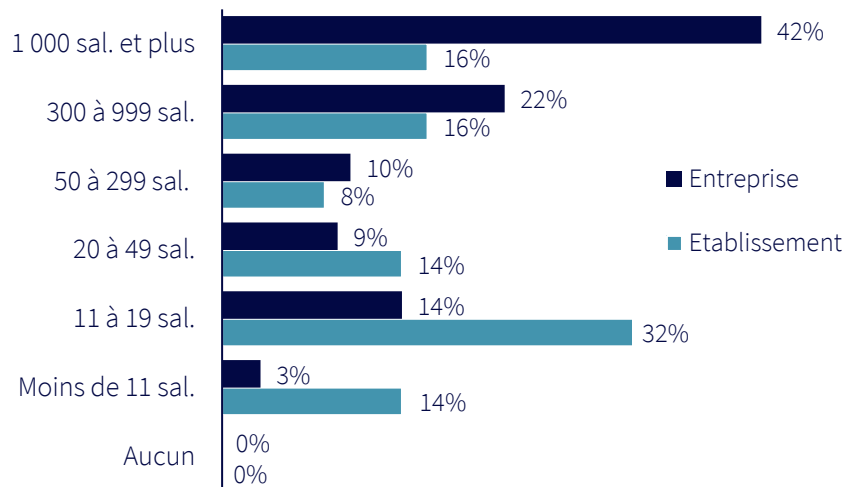
ENQUÊTE EN LIGNE

Profil des répondants

- Une enquête lancée entre novembre et décembre à laquelle près de 1 150 participants ont répondu
- Une enquête couvrant l'ensemble des types d'entreprises et d'activité (taille, activité, région...)
- 40% des entreprises interrogées comptant plusieurs établissements
- Un redressement des résultats selon le nombre de salariés a été réalisé pour assurer la juste représentativité des résultats

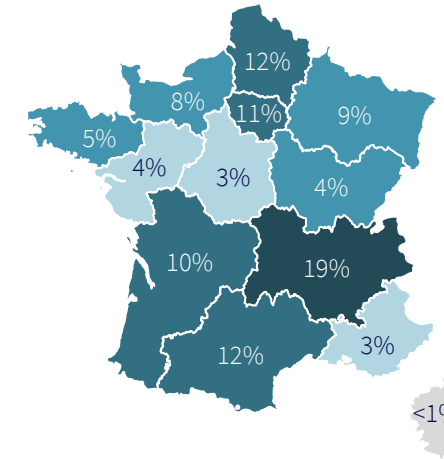
Répartition des répondants selon la taille de leur établissement et de leur entreprise

Source : enquête et traitement KYU



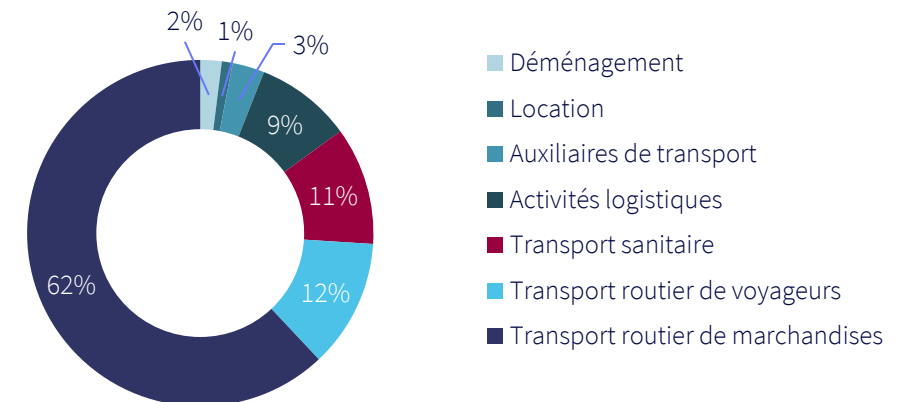
Répartition des répondants selon la région de leur réseau

Source : enquête et traitement KYU



Répartition des répondants selon leur activité principale

Source : enquête et traitement KYU



PARTIE 2

IMPACTS DE LA CRISE SUR LA BRANCHE

- ▶ Situation de la branche avant la crise sanitaire
- ▶ Situation des secteurs de la branche avant la crise sanitaire
- ▶ Impacts généraux de la crise sanitaire sur la branche

02

IMPACTS DE LA CRISE SUR LA BRANCHE

PORTRAIT STATISTIQUE DE LA
BRANCHE ET DES SOUS-SECTEURS

SITUATION DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Une branche de 740 000 salariés en forte croissance et regroupant 7 grandes activités

755 000

Salariés
+13,6% depuis 2014
(source : OPTL, 2021)

40 994

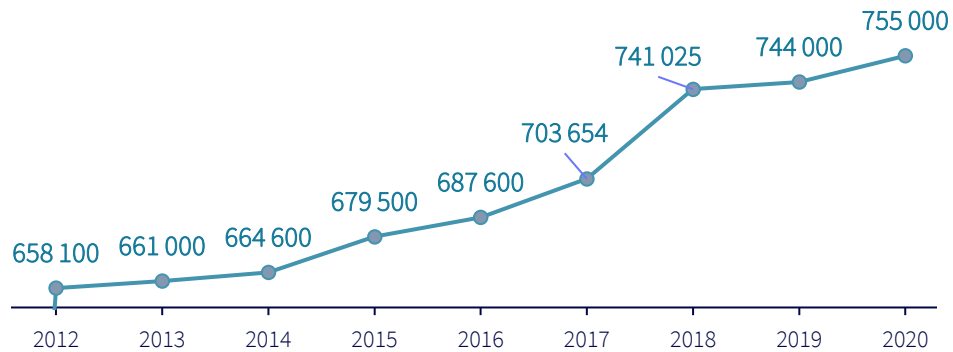
Établissements avec salariés
Dont 57% de moins de 10 salariés
(source : OPTL, 2021)

3,6%

Des salariés en situation de handicap
(source : DARES, 2018, *champs secteur « Commerce, transports, hébergement et restauration »)

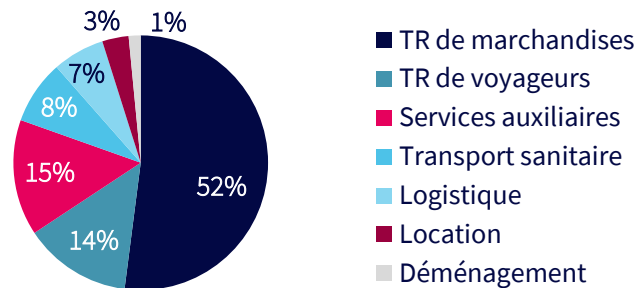
Évolution du nombre de salariés de la branche

Source: Acoos, DADS, redressement KYU, 2021



Répartition des effectifs salariés par type d'activité

Source: OPTL, 2020



Une branche en forte croissance avant la crise sanitaire majoritairement composée de petites entreprises

- Avant la crise sanitaire, la branche du transport routier se caractérise par **une croissance importante et régulière**. Ainsi, depuis 2011 et la fin de la crise financière, les effectifs ont augmenté de 105 000 salariés, avec une **accélération de cette croissance à partir de 2014** (+16,2% sur la période 2014-2020).
- La branche se caractérise par un très **grand nombre d'entreprises** (plus de 40 000), dont la **majorité sont des TPE de moins de 10 salariés** (57%). On compte aussi un nombre important **d'établissements** ne comptant aucun ou un seul salarié (plus de 90 000 en 2018 - une conséquence de l'essor des livraisons à domicile).

Une branche regroupant des activités aux dynamiques différenciées

- La branche du transport routier est **majoritairement composée de salariés du secteur du transport de marchandises** (plus de 50% des effectifs). Il est suivi par les services auxiliaires (15%), le transport routier de voyageurs (14%) et le transport sanitaire (8%).
- Les activités de la branche connaissant les plus fortes croissances d'effectifs sont le transport routier de voyageurs (+3,25% par an entre 2011 et 2019) et le transport sanitaire (+2,47% par an entre 2012 et 2019).

SITUATION DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Pyramide des âges

Répartition des effectifs salariés selon leur âge et leur sexe

Source : OPTL, 2021



Des profils majoritairement masculins

- L'ensemble de la branche des transports routiers et services auxiliaires est caractérisé par une **surreprésentation des hommes** (81%), qui se retrouve également dans le détail des différents secteurs d'activité qui la composent.
- Cette caractéristique s'explique par le **profil des métiers de la branche, avec des métiers tels que conducteur/chauffeur où les femmes sont historiquement moins représentées**. Seul le secteur du transport sanitaire connaît une situation plus nuancée (40% de femmes), et, dans une moindre mesure, le transport de voyageurs (28%).

Des publics potentiellement plus exposés aux conséquences de la crise

- Les branches du transport routier de marchandises (TRM) et du transport routier de voyageurs (TRV) se caractérisent également par un **effectif assez sénior**, avec une part importante des salariés de plus de 50 ans (respectivement 37% et 57%).
- Ce phénomène a pu desservir la branche lors de la crise sanitaire, avec des profils salariés en moyenne plus à risque que la population générale.
- La pyramide des âges des autres secteurs est plus homogène.
- Sur l'ensemble de la branche, **35% des salariés ont moins de 40 ans et 52% ont plus de 45 ans**.

SITUATION DES SECTEURS DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Transport routier de voyageurs et transport routier de marchandises

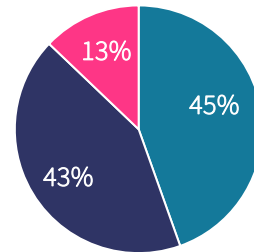
Évolution des effectifs salariés du transport routier de marchandises (en milliers)

Sources : DADS, AcoSS, traitement KYU, 2021



Répartition des effectifs salariés par taille d'entreprise

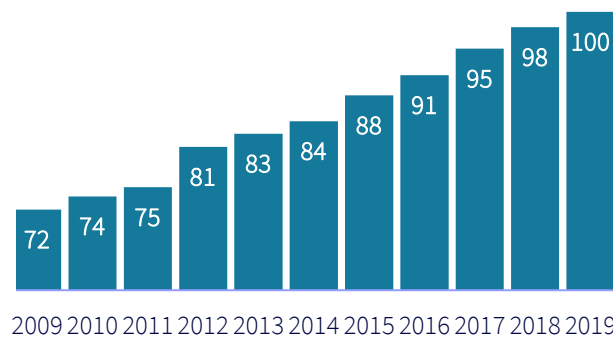
Source: OPTL, 2021



Moins de 10 salariés
Entre 10 et 49 salariés
Plus de 50 salariés

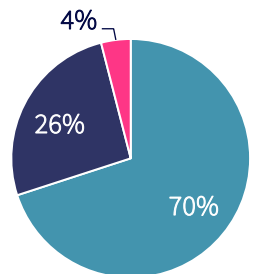
Évolution des effectifs salariés du transport routier de voyageurs (en milliers)

Sources : DADS, AcoSS, traitement KYU, 2021



Répartition des effectifs salariés par taille d'entreprise

Source: OPTL, 2021



Une croissance du secteur routier portée par la dynamique des échanges et le e-commerce

- Le secteur d'activité du transport routier de marchandises, qui concentre plus de 50% des effectifs de la branche, connaît une trajectoire de croissance de ses effectifs depuis 2012. En huit ans, le nombre de salariés du secteur a crû de 11,9%, soit une croissance annuelle moyenne d'environ 1,15% pour atteindre plus de 338 000 personnes en 2019.
- La croissance du secteur se matérialise également dans l'évolution de la quantité de marchandises transportée: entre 2000 et 2019, celle-ci a connu une hausse de près de 15% pour atteindre 317 milliards de tonnes-kilomètres (source: INSEE).
- Le secteur se caractérise par répartition relativement diversifiée de ses effectifs salariés. Ces derniers sont environ 43% à exercer dans des entreprises comptant entre 10 et 49 salariés, et 45% travaillent dans des entreprises dont la taille dépasse les 50 salariés. 13% des effectifs du secteur travaillent dans des entreprises de moins de 10 salariés, un chiffre supérieur à la moyenne de branche (11%).

Dans le transport de voyageurs, une hausse importante d'effectifs salariés qui se concentrent dans les entreprises de plus de 50 salariés

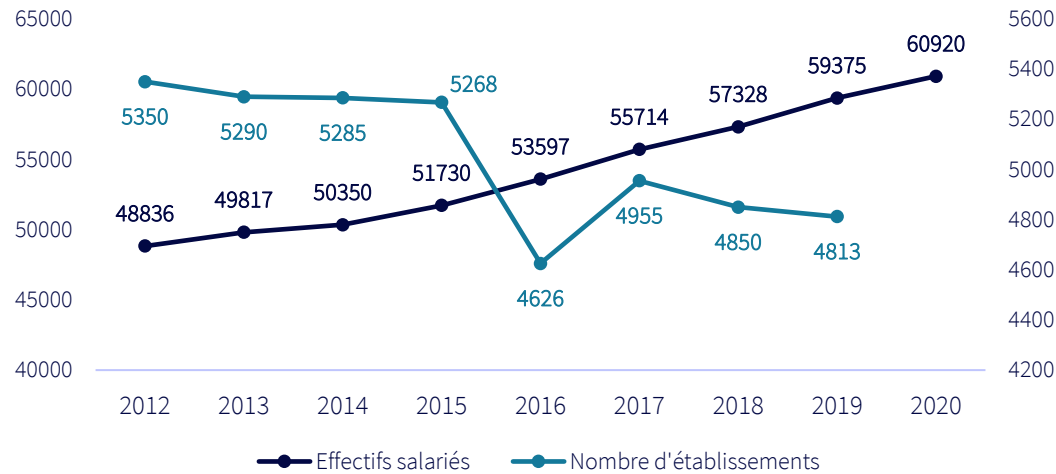
- Le secteur d'activité du transport de voyageurs, qui représente environ 14% des effectifs de la branche, a vu ses effectifs salariés progresser de 38,8% entre 2009 et 2019, pour se porter progressivement à plus de 100 000 salariés. Cela représente une croissance annuelle moyenne des effectifs de plus de 3%.
- La structure du secteur se distingue de celles des autres activités de la branche : les entreprises les plus grandes y concentrent en effet la majeure partie des salariés. Ainsi, plus de 70% des effectifs du secteur sont salariés dans des entreprises comptant plus de 50 salariés, contre 48% en moyenne dans la branche.
- Cette concentration est cependant à nuancer, dans la mesure où certains réseaux de taille modeste sont opérés par de grands groupes d'envergure nationale et internationale.

SITUATION DES SECTEURS DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Transport sanitaire et services auxiliaires

Évolution du nombre d'entreprises et de salariés, transport sanitaire

Source: AcoSS/INSEE, Traitement KYU



Une évolution de la structure du secteur du transport sanitaire est depuis 2016

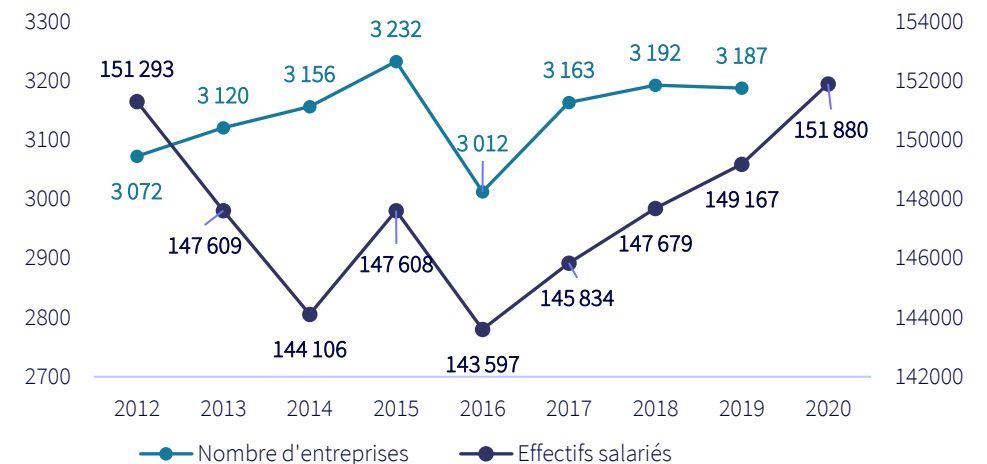
- Le secteur du transport sanitaire se caractérise par une forte croissance depuis de nombreuses années portée en partie par le vieillissement de la population. Cette dynamique se retrouve dans les effectifs salariés, ces derniers ayant progressé de plus de 21,5% entre 2012 et 2019 – soit une hausse annuelle moyenne de 2,5%.
- En parallèle de cette croissance, le secteur a connu une forte concentration puisque le nombre d'entreprises du secteur a lui connu une baisse significative (-9% en huit ans) notamment en 2016.

Dans les services auxiliaires, fort rebond des effectifs après des années 2015-2016 difficiles

- Le secteur d'activité des services auxiliaires et logistiques connaît également une croissance significative se traduisant dans ses effectifs salariés. Ces derniers ont crû de 5,8% entre 2016 et 2020, soit au même rythme que le nombre d'entreprises entre 2016 et 2019.
- Cette croissance fait suite à une période 2015-2016 marquée par une chute brutale du nombre d'entreprises et de salariés.

Évolution du nombre d'entreprises et de salariés, services auxiliaires et logistiques

Source: AcoSS/INSEE, Traitement KYU

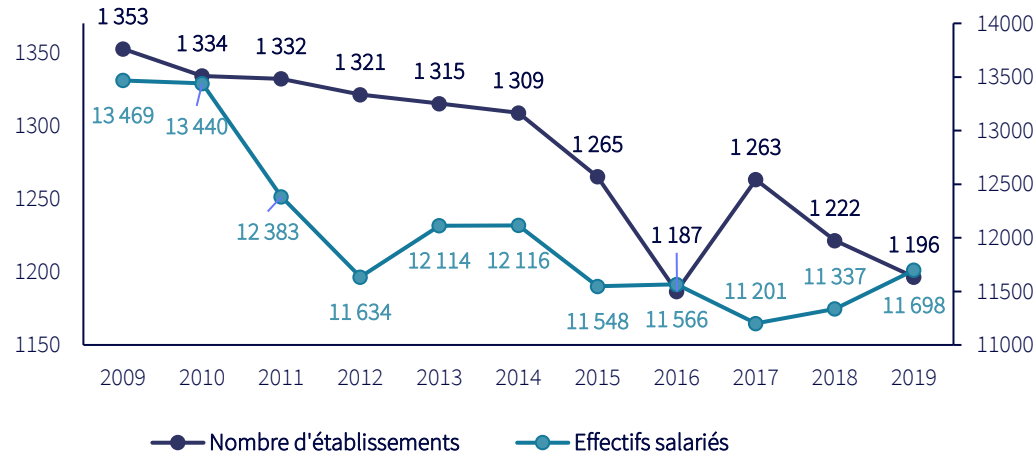


SITUATION DES SECTEURS DE LA BRANCHE AVANT LA CRISE SANITAIRE

Déménagement et location de véhicules de transport

Évolution des effectifs salariés et des établissements du déménagement

Source: AcoSS/INSEE, Traitement KYU



Le secteur du déménagement connaît une baisse structurelle de son nombre d'établissements et de salariés

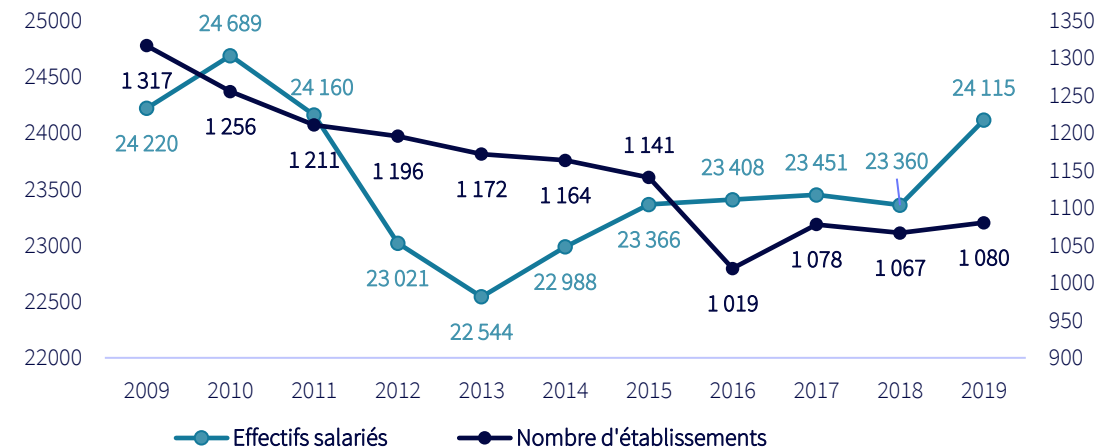
- Malgré une augmentation de son activité (+17% de chiffre d'affaires entre 2009 et 2019 - INSEE), le secteur du déménagement connaît depuis plusieurs années **une baisse quasi continue** de son nombre **d'établissements** (-11,6% entre 2009 et 2019), et **de ses effectifs salariés depuis 2009** (-13,1% en dix ans). Toutefois cette dynamique s'est inversée depuis 2017 puisque le nombre de salariés du secteur a crû de 4% entre 2017 et 2019.
- Conséquence de la baisse des effectifs et de la hausse du chiffre d'affaires sur la période, **le chiffre d'affaires par salarié** du secteur du déménagement a connu une **hausse très importante** entre 2009 et 2019 (+34,3%), pour atteindre 127 000€.

Dans le secteur de la location de camions, le même phénomène de concentration

- Le secteur d'activité de la location de camions (avec ou sans chauffeurs) connaît également une **baisse de son nombre d'établissements** entre 2009 et 2019 (-18%). Le nombre d'établissements semblait toutefois s'être stabilisé après le point bas de 2016.
- Dans le même temps, le nombre de salariés a connu deux phases bien distinctes : entre 2010 et 2013, celui-ci a connu un recul de 8,7%, avant de rebondir durablement entre 2013 et 2019 (+6,7%). Dans le même temps, le chiffre d'affaires était en croissance de 19,3%, pour s'établir à 2,23 Mds€ en 2019 (INSEE).

Évolution des effectifs salariés et des établissements de la location

Source: AcoSS/INSEE, Traitement KYU

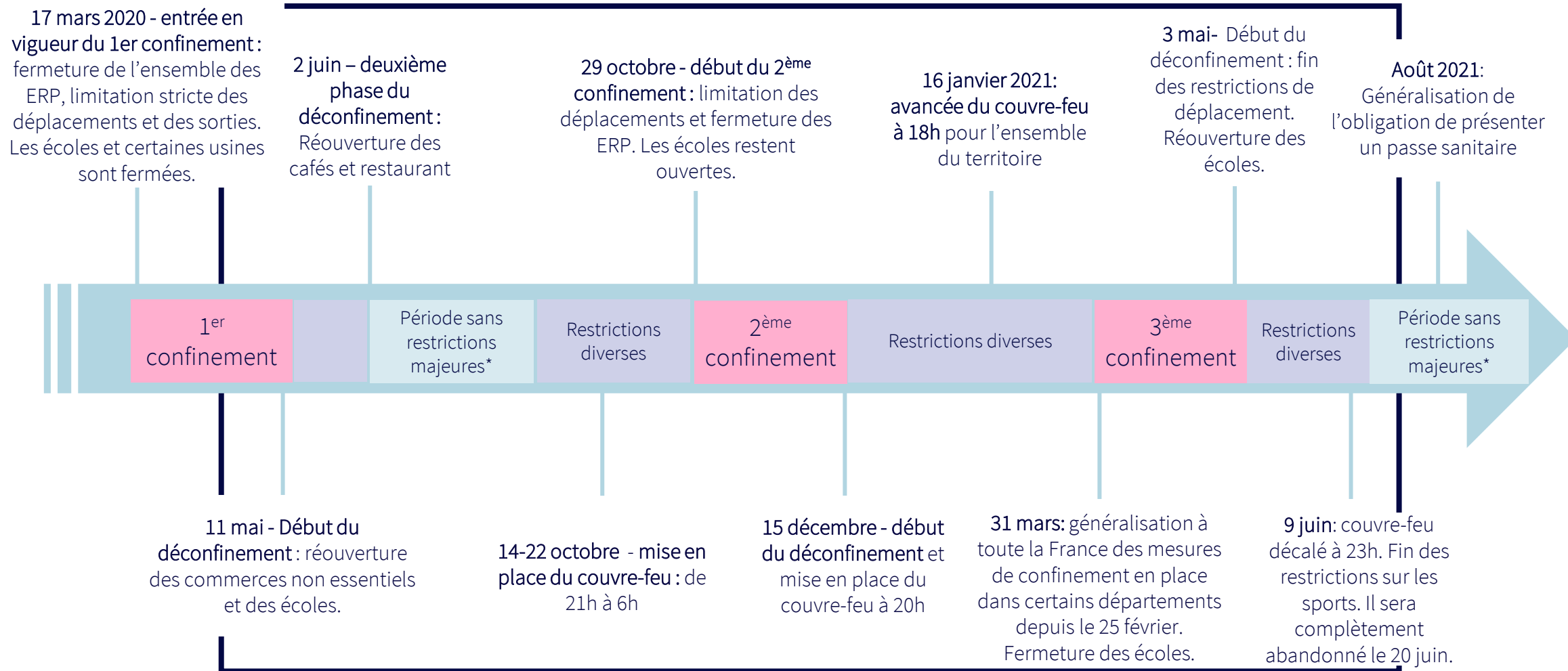


IMPACTS DE LA CRISE SUR LA BRANCHE

IMPACTS GÉNÉRAUX DE LA CRISE
SANITAIRE SUR LA BRANCHE

RAPPEL RESTRICTIONS GOUVERNEMENTALES 2020-2021

L'ensemble des restrictions mises en place depuis mars 2020 ont pesé sur l'activité économique générale. Leur nature et leur temporalité ont eu des impacts différents sur les différentes activités de la branche professionnelle du transport routier et des services auxiliaires.



Au total, les périodes sans restrictions majeures n'ont concerné qu'environ 30 % des jours depuis mars 2020.

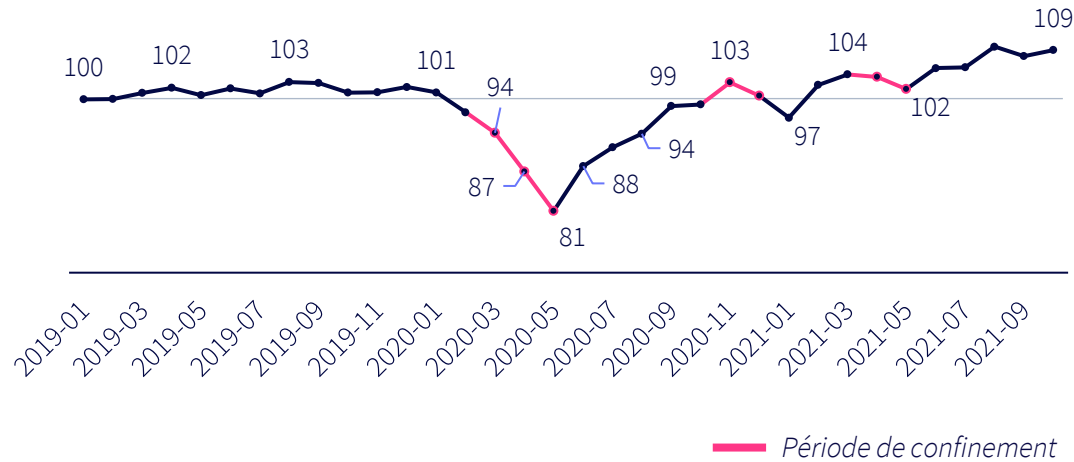
*hors DROM-COM

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LA BRANCHE

L'impact économique de la crise sur la branche

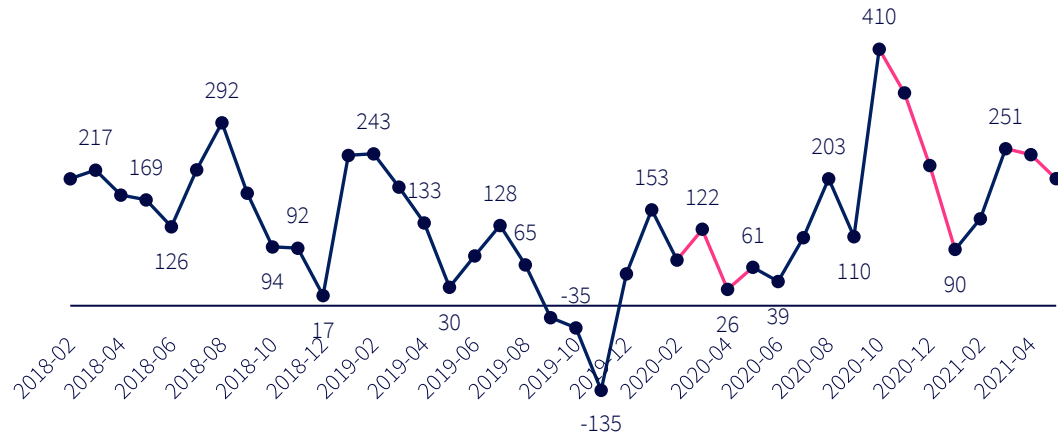
Évolution du chiffre d'affaires mensuel de la branche

Source: INSEE / Traitement KYU, base 100 en janvier 2019



Évolution du solde net des créations/radiations d'établissements

Source: Infogreffe / Traitement KYU – périmètre IDCC 16



Un chiffre d'affaires fortement fragilisé les premiers mois de la crise sanitaire

- La branche connaît un 1^{er} ralentissement dès janvier 2020 et est fortement touchée par la crise sanitaire lors du premier confinement. Le chiffre d'affaires a ainsi diminué de 13,8% en avril et de 19,8% en mai 2020, par rapport aux mêmes mois en 2019. Entre janvier et mai 2020, le chiffre d'affaires a chuté de plus de 20%.
- À partir du premier déconfinement et malgré les autres mesures de restrictions, la branche a dans son ensemble connu une période de reprise pour retrouver un niveau de chiffre d'affaires d'avant-crise dès novembre 2020.
- Toutefois, la situation entre les secteurs d'activité demeure très hétérogène (cf. *infra*). Si les secteurs du déménagement et du transport de voyageurs ont connu d'importantes baisses de leur activité, le transport sanitaire n'a été que marginalement impacté. Par ailleurs, si les secteurs du transport de marchandises et du transport sanitaire connaissent une reprise forte et relativement rapide, le transport de voyageurs est encore loin d'avoir retrouvé son niveau de 2019.

Le recul des créations d'établissements au T1 2020 est largement rattrapé en fin d'année

- L'impact de la crise sur les créations d'établissements a été concentré lors du premier confinement. La forte hausse lors du premier déconfinement au S2 2020 a toutefois permis d'observer en 2020 une création nette d'établissements supérieure à celle de 2019. Le niveau des créations d'établissements dans la branche des transports routiers n'a donc pas réellement été impacté par la crise sanitaire.
- Ainsi, alors qu'au T1 2020 les créations nettes d'entreprises étaient inférieures de 47% à celles enregistrées au T1 2019 (374 contre 805 à n-1), un très fort effet de rattrapage a eu lieu au S2 2020 portant le solde net des créations d'établissements à 1 868 en 2020, soit une hausse de près de 100% par rapport à 2019 – une progression largement due au développement de la livraison à domicile.
- Début 2021 enfin, le nombre de créations nettes d'établissements semble entamer un retour à la normale (721 entre janvier et avril, contre 748 sur la même période en 2019).

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LA BRANCHE

L'impact économique de la crise sur la branche

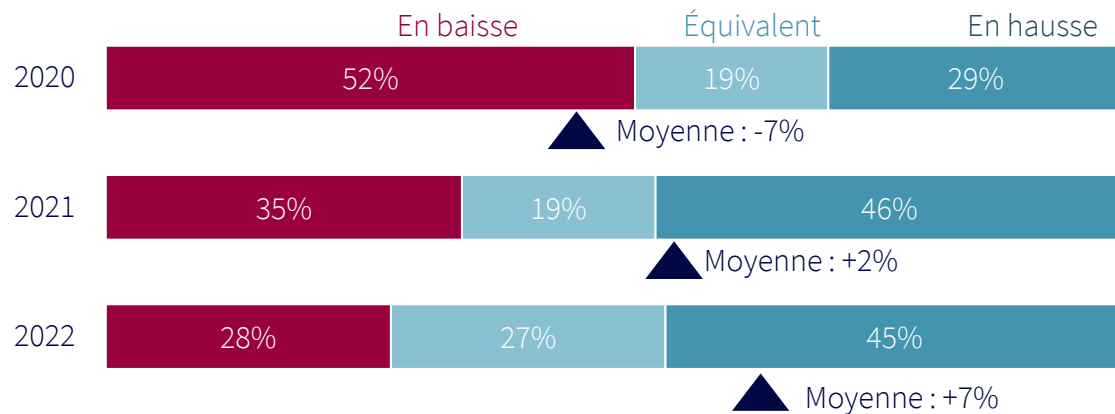
Fin 2021, un retour du niveau de chiffre d'affaires d'avant-crise, mais une forte disparité de situation d'un secteur à l'autre

- En 2021, au niveau de la branche, **62% des entreprises interrogées déclarent avoir retrouvé voire dépassé leur chiffre d'affaires de 2019**. 19% d'entre elles restent à un niveau d'activité légèrement inférieur à l'avant-crise, quand les 19% restants demeurent à un niveau de chiffres d'affaires inférieur d'au moins 20% à son niveau d'avant la pandémie.
- Ce panorama global cache de **profondes disparités entre les différents secteurs d'activité** : si la plupart des entreprises du transport sanitaire, de la location et le la logistique et du transport routier de marchandises ont retrouvé leur niveau de chiffre d'affaires de 2019, les acteurs du transport de voyageurs, par exemple, restent majoritairement en deçà de ce niveau.

Niveau de chiffre d'affaires des entreprises de la branche

Pourcentage d'entreprises, par rapport à 2019

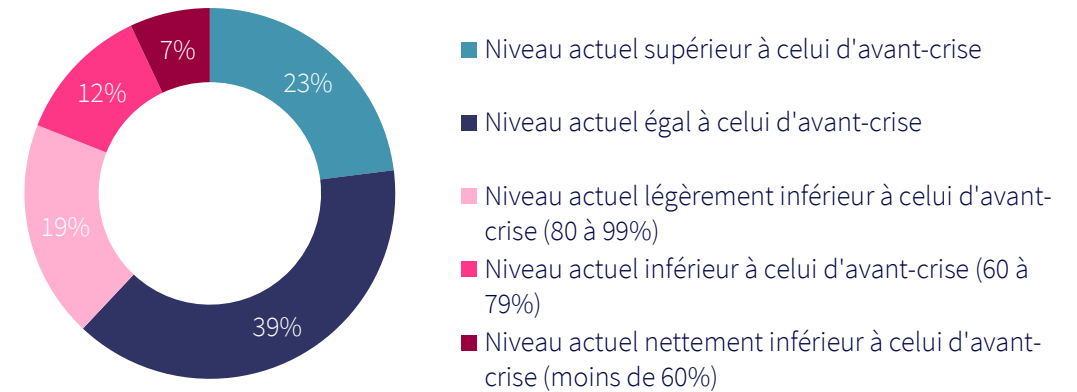
Source : enquête et traitement KYU



Étude Diagnostic de situation pour la branche transport routier et activités auxiliaires

Répartition des entreprises selon le niveau de leur chiffre d'affaires par rapport à la situation d'avant crise

Source : enquête et traitement KYU



Un net recul de l'activité suivi d'un rebond important

- Au niveau de la branche, **la perte moyenne de chiffre d'affaires sur l'exercice 2020 atteint 7%** - un recul généralisé, causé notamment par l'impact des restrictions sanitaires sur le transport et les déplacements.
- Dès 2021** néanmoins, la branche dans son ensemble a retrouvé **une certaine croissance** : 46% des entreprises ont ainsi enregistré un chiffre d'affaires en hausse. Par ailleurs, les **anticipations pour 2022 s'améliorent**. Alors que la part des entreprises anticipant une hausse de leur chiffre d'affaires est similaire à celle de 2021, les entreprises anticipant un retour à un niveau d'avant crise augmente (de 19% à 27% des entreprises).
- Les **conséquences économiques de long terme** de la crise sanitaire **restent toutefois marquées pour certaines entreprises** : en 2022, 28% d'entre elles devraient connaître un chiffre d'affaires toujours en deçà de son niveau de 2019. Celles-ci font, pour une part importante d'entre elles, partie du **transport routier de voyageurs**.

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LA BRANCHE

L'impact de la crise sur les emplois de la branche

Un niveau de recrutement encore inférieur à celui d'avant-crise malgré la reprise rapide du secteur

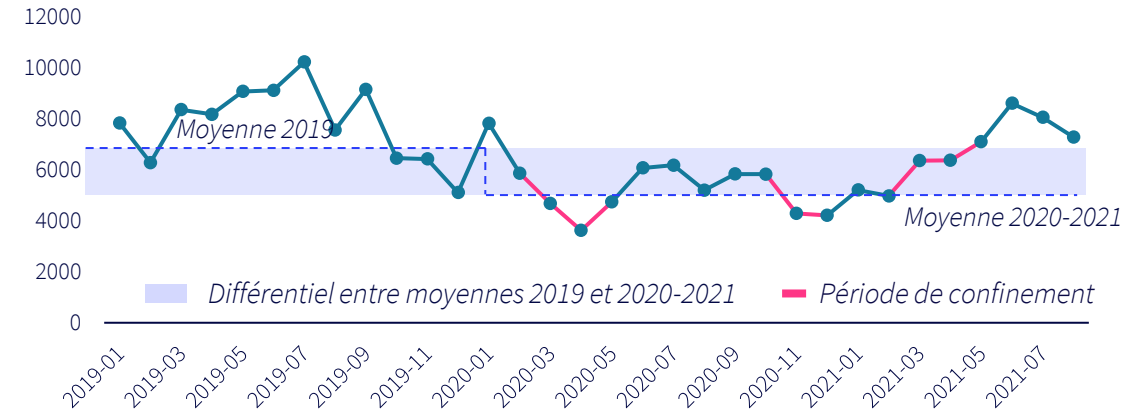
- Après une période d'activité soutenue en 2019, le nombre d'offres d'emplois publiées par les entreprises de la branche a fortement baissé en 2020 à la suite du premier confinement, pour atteindre un plancher de 3 617 offres en avril 2020 (-64,6% sur 9 mois et -53,7% par rapport à janvier 2020).
- Si le deuxième confinement a également entraîné une baisse des besoins en recrutement des entreprises (bien que dans une moindre mesure), les restrictions de couvre-feu et du troisième confinement ne semblent pas avoir eu d'impact spécifique sur les offres d'emplois dans la branche: en mars 2021, leur nombre est certes inférieur de 23% à son niveau de mars 2019, mais il reste en hausse par rapport aux mois précédents.
- Malgré une reprise des recrutements, leur niveau demeure inférieur à celui observé en 2019, ce qui traduit un impact durable de la crise sur les besoins. Ainsi en 2020-2021, le nombre d'offres d'emplois publiées est en moyenne inférieur de 19,3% à son niveau de 2019. En 2021, malgré des besoins en recrutement en hausse au S1, le nombre d'offres d'emplois dans la branche reste globalement plus faible qu'avant la crise – traduisant la persistance d'une certaine frilosité des recruteurs liée à l'incertitude de la période.

Un impact négatif sur les recrutements renforcé pour le transport routier de voyageurs

- Cette présentation générale de la branche pendant la crise sanitaire cache néanmoins une grande diversité des situations selon le secteur d'activité des entreprises.
- Les offres d'emplois dans le transport sanitaire ou dans les services auxiliaires ont ainsi été moins impactées que celles publiées dans le secteur du transport de voyageurs, par exemple. Dans le secteur du transport de marchandises, les offres d'emplois publiées ont également retrouvé leur niveau d'avant crise à l'été 2021 (cf. *infra*).

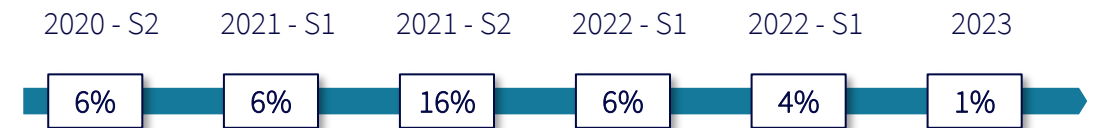
Évolution du nombre total d'offres d'emplois

Source : Textkernel, traitement KYU 2021



Répartition des entreprises selon la reprise de leur rythme de recrutement habituel

Source : enquête et traitement KYU



Pour 34% des entreprises, la visibilité est encore insuffisante pour estimer un horizon de retour à la normale

Pour 28% des entreprises, les recrutements n'ont pas été impactés par la crise sanitaire

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LA BRANCHE

Les principales difficultés des entreprises pendant la crise



Transport routier de marchandises

| | |
|---|---------------------------------------|
| 1 | La gestion du recrutement |
| 2 | La renégociation des contrats clients |
| 3 | La gestion de la relation client |



Transport routier de voyageurs

| | |
|---|--------------------------------------|
| 1 | Le manque de visibilité sur l'avenir |
| 2 | La gestion du personnel |
| 3 | La gestion de la trésorerie |



Transport sanitaire

| | |
|---|--------------------------------------|
| 1 | La gestion du recrutement |
| 2 | La gestion du personnel |
| 3 | Le manque de visibilité sur l'avenir |



Déménagement

| | |
|---|-----------------------------|
| 1 | Les variations d'activité |
| 2 | La baisse des recettes |
| 3 | La gestion de la trésorerie |



Auxiliaires des transports

| | |
|---|--------------------------------------|
| 1 | Les variations d'activité |
| 2 | Le manque de visibilité sur l'avenir |
| 3 | La baisse des recettes |



Prestataires logistiques

| | |
|---|--------------------------------------|
| 1 | La gestion du personnel |
| 2 | Le manque de visibilité sur l'avenir |
| 3 | La baisse des recettes |



Services de location

| | |
|---|--------------------------------------|
| 1 | La baisse des recettes |
| 2 | Les variations d'activité |
| 3 | Le manque de visibilité sur l'avenir |

Les secteurs du **transport routier de voyageurs**, du **déménagement**, des **auxiliaires de transport** et des **services de location** ont été davantage exposés à des **difficultés liées à la variation d'activité** et au **manque de visibilité** générant également des problématiques financières (baisse des recettes, gestion de la trésorerie...). Les secteurs du **transport routier de marchandises** et de **transport sanitaire**, dont l'activité a été moins affectée ont davantage fait face) des **problématiques de recrutement** sur la période.

Certains secteurs comme le **transport routier de voyageurs**, le **transport sanitaire** et les **prestations logistiques** ont également été confrontés à des **difficultés dans la gestion du personnel** du fait du déploiement de l'activité partielle, de l'isolement de certains salariés, mais aussi de l'exposition de ces derniers au risque sanitaire lors de leur activité malgré les mesures de protection mises en place.

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LA BRANCHE

Les évolutions tendancielles renforcées par la crise



Transport routier de marchandises

| | |
|---|--|
| 1 | Durcissement de certaines réglementations (pollution...) |
| 2 | Hausse de la concurrence |
| 3 | Transition numérique |



Transport routier de voyageurs

| | |
|---|--|
| 1 | Durcissement de certaines réglementations (pollution...) |
| 2 | Baisse de la demande |
| 3 | Transition numérique |



Transport sanitaire

| | |
|---|--|
| 1 | Durcissement de certaines réglementations (pollution...) |
| 2 | Transition numérique |
| 3 | Hausse de la demande |



Déménagement

| | |
|---|--|
| 1 | Durcissement de certaines réglementations (pollution...) |
| 2 | Transition numérique |
| 3 | Croissance de la demande |



Auxiliaires des transports

| | |
|---|--|
| 1 | Transition numérique |
| 2 | Durcissement de certaines réglementations (pollution...) |
| 3 | Hausse de la concurrence |



Prestataires logistiques

| | |
|---|---------------------------------|
| 1 | Évolution de la relation client |
| 2 | Hausse de la concurrence |
| 3 | Transition numérique |



Services de location

| | |
|---|--|
| 1 | Durcissement de certaines réglementations (pollution...) |
| 2 | Évolution de la relation client |
| 3 | Transition écologique |





La majorité des secteurs du transport routier considère que la crise sanitaire a intensifié le durcissement de certaines réglementations. Outre les protocoles sanitaires à déployer, le renforcement de la prise de conscience écologique pourrait aussi participer au développement de nouvelles normes environnementales (normes pollution, accès aux centres-ville...).




L'effet de la crise sur le contexte économique des secteurs est plus partagé d'un secteur à l'autre. Alors que certains secteurs considèrent que la crise a pu dynamiser la demande (sanitaire et déménagement), celle-ci pourrait freiner la demande dans le transport routier de voyageurs et intensifier la concurrence dans le transport routier de marchandises, les auxiliaires des transports et les prestataires logistiques.

La crise a également accéléré la transition numérique des secteurs compte tenu du développement du travail à distance de certaines fonctions (support, commerciales...) et de la digitalisation de la relation client (suivi en temps réel du transport, réunions à distance...).

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LA BRANCHE

Les principaux métiers dont la tension s'est renforcée avec la crise

|  Transport routier de marchandises |  Transport routier de voyageurs |  Transport sanitaire |  Déménagement |
|---|--|---|--|
| 1 Conducteurs - livreurs | 1 Conducteurs | 1 Ambulanciers | 1 Conducteurs |
| 2 Logistique et manutention | 2 Techniciens et maintenance des véhicules | 2 Ambulanciers auxiliaires | 2 Logistique et manutention |
| 3 Maintenance | 3 Transport PMR | 3 Informatique et SI | 3 Gestion |

|  Auxiliaires des transports |  Prestataires logistiques |  Services de location |
|--|--|--|
| 1 Organisation des transports / affrètement | 1 Manutention | 1 Conducteurs |
| 2 Exploitation des transports | 2 Réception et préparation | 2 Informatique et SI |
| 3 Conduite d'engins / caristes | 3 Conduite d'engins / caristes | 3 - |

La plupart des secteurs d'activité de la branche des transports routiers et activités auxiliaires ont subi une hausse des tensions de recrutement à l'aune de la crise sanitaire. Bien souvent, ces tensions ne concernent que certains métiers. L'infographie ci-dessus présente ainsi, pour chaque secteur constitutif de la branche, les métiers pour lesquels les tensions de recrutement ont les plus augmentés.

La pénurie de conducteurs est générale : pour l'ensemble des secteurs concernés, les métiers de la conduite sont les plus touchés par la recrudescence de ces tensions – conséquence de besoins de main-d'œuvre soutenus et d'un rétrécissement des viviers de candidats.

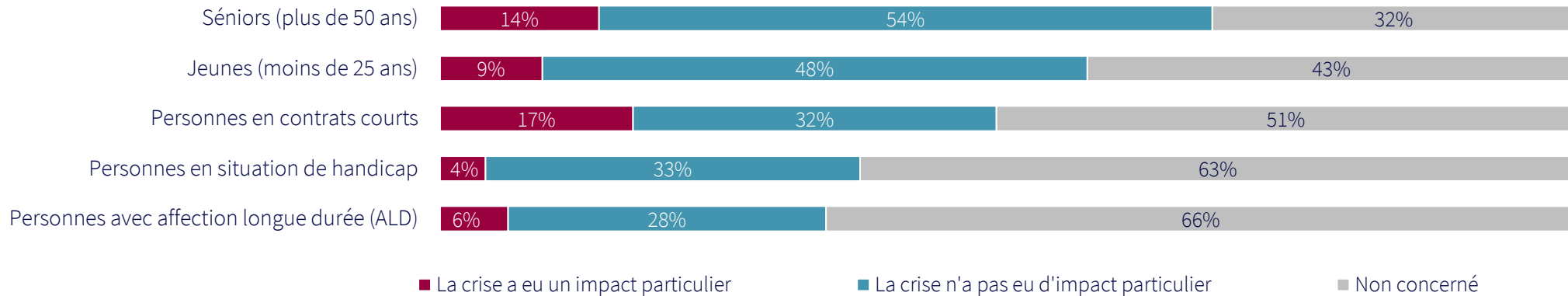
D'autres familles de métiers sont également très impactées : les techniciens et les métiers de la maintenance, et, dans une moindre mesure, les métiers de la manutention.

IMPACT DE LA CRISE SANITAIRE SUR LA BRANCHE

L'impact de la crise sur les profils les plus exposés

Répartition des entreprises selon l'impact particulier de la crise sur les publics suivants

Source : enquête et traitement KYU



Les salariés en contrat court et les séniors ont pu être davantage affectés par la crise que les autres

- Si la **grande majorité des entreprises ne déplorent aucune conséquence particulière de la crise sur les salariés dits fragilisés** (séniors, jeunes, contrats courts, personne en situation de handicap et personnes avec ALD), deux types de profils se singularisent tout de même.
- Ainsi, **les salariés en contrats courts auraient davantage souffert de la crise** que les autres pour 17% des entreprises répondantes (et pour 35% des entreprises concernées). Cela résulte principalement d'une politique de non-renouvellement des contrats, et dans une moindre mesure, de difficultés d'adaptation de ces personnels au protocole sanitaire. Plusieurs entreprises de la branche reconnaissent notamment avoir **utilisé les contrats courts comme « variable d'ajustement »** ces deux dernières années.
- La deuxième catégorie de salariés la plus touchée, celle des **séniors** (pour 21% des entreprises concernées) ressort principalement du fait des **risques liés à la santé** de ces personnels plus à risque que les autres. Ils ont notamment effectué davantage d'activité partielle que les autres salariés.

Principaux impacts sur les publics les plus touchés

Source : enquête et traitement KYU

Contrats courts

| | |
|---|---|
| 1 | Non-renouvellement des contrats |
| 2 | Difficultés d'adaptation au protocole sanitaire |
| 3 | Fort turn-over |

Séniors

| | |
|---|---|
| 1 | Davantage d'activité partielle |
| 2 | Difficultés d'adaptation au protocole sanitaire |
| 3 | Réduction des effectifs séniors |

PARTIE 3

FOCUS TRANSPORT DE MARCHANDISES

- ▶ Les impacts de la crise sanitaire et perspectives socio-économiques
- ▶ Les stratégies mises en œuvre
- ▶ Les impacts sur l'emploi, les métiers et les compétences

03

TRANSPORT DE MARCHANDISES

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET
PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

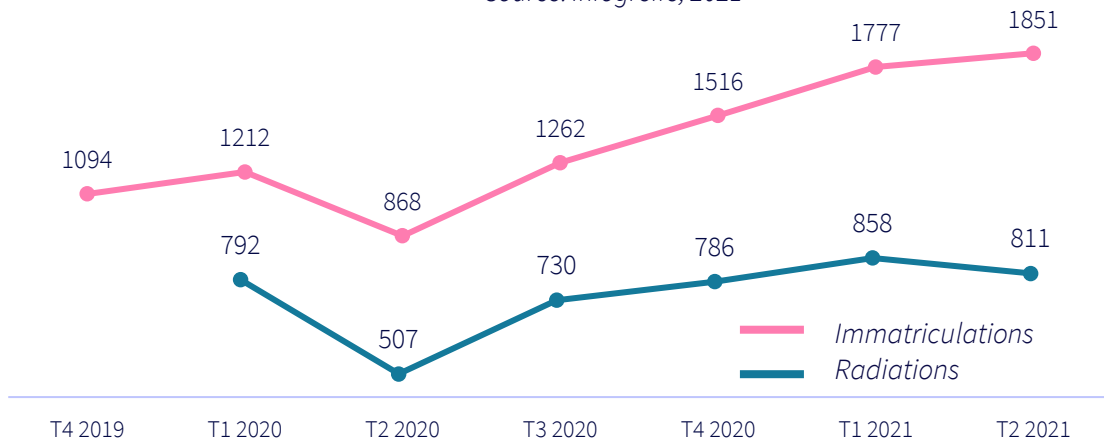
L'impact de la crise sur l'activité des entreprises et du secteur

Un recul précoce de l'activité, mais une reprise relativement rapide

- L'impact de la crise dans le secteur s'est fait ressentir plus tôt que pour le reste de l'économie. Les confinements chinois puis italien ayant enclenché une baisse des besoins de transport (fermeture des usines, perturbation des chaînes d'approvisionnement) antérieure à la mi-mars 2020, se sont traduits par un **premier impact négatif dès le T1 2020 pour 66% des entreprises**.
- Le **premier confinement en France (T2 2020)** a entraîné avec les **difficultés les plus importantes pour les entreprises** : plus de 50% déplorent un fort impact négatif de la crise et seules 21% des entreprises déclarent ne pas avoir été impactées par la crise.
- Toutefois, **dès la fin de 2020, une reprise de l'activité dans le secteur** est perceptible. La crise n'avait plus d'impact sur plus d'une entreprise sur deux, 20% d'entre elles enregistrant même une reprise de leur activité. Cette **reprise est durable** puisqu'au T3 2020 moins d'un quart des entreprises ressentaient encore l'impact négatif de la crise.

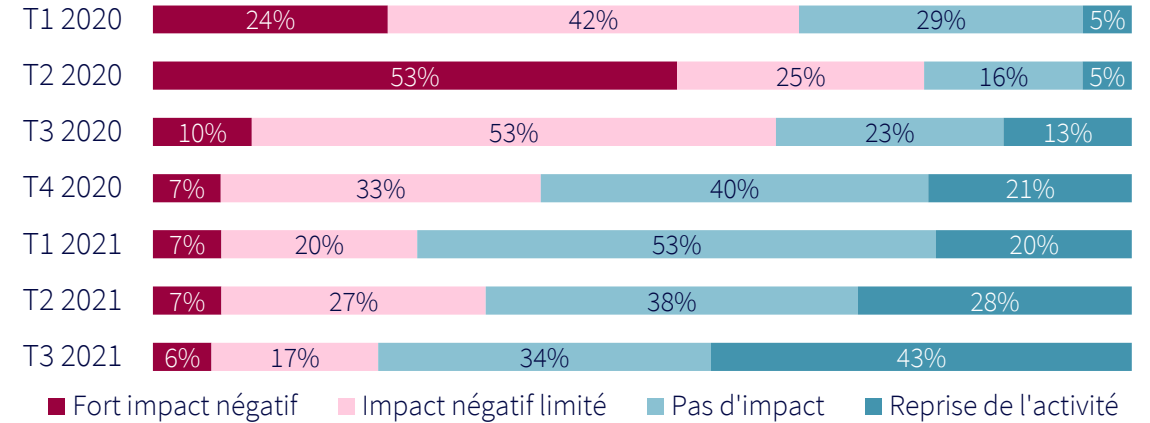
Évolution du nombre d'immatriculations et de radiations d'établissements principaux, TRM

Source: Infogreffe, 2021



Répartition des entreprises selon l'impact de la crise sanitaire sur leur activité

Source : enquête et traitement KYU



Des créations d'établissements en hausse laissant espérer une reprise durable du secteur

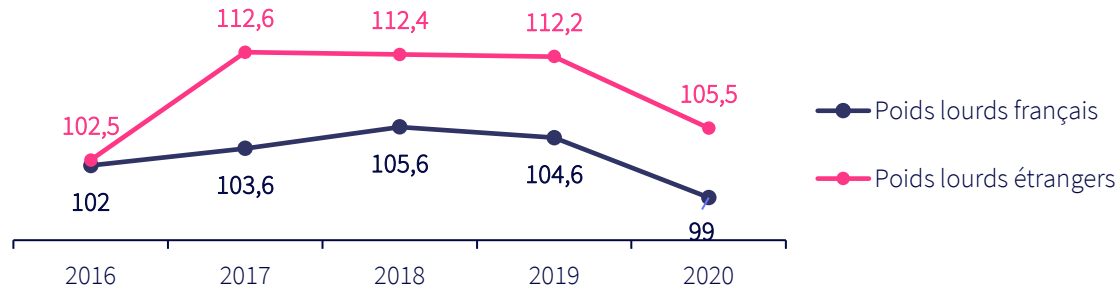
- L'évolution des immatriculations du secteur est relativement semblable à celle observée pour l'activité. Ainsi le nombre d'immatriculations n'a connu de baisse qu'au T2 2020 (-28,4% par rapport au T1).
- Par ailleurs, on constate une reprise aussi forte que durable du nombre d'immatriculations qui atteint 1851 au T2 2021 (en hausse de plus de 113% sur un an). Cet indicateur laisse anticiper une reprise importante du TRM au S2 2021.
- Le nombre de radiations d'établissements est lui resté relativement stable sur la période, exception faite d'une baisse de 36% pendant le premier confinement (T2 2020/T1 2020).
- Au final, le solde net des immatriculations d'établissements principaux TRM n'a jamais été négatif sur la période – un phénomène largement porté par l'essor de la livraison à domicile (source: rapport OPTL 2021).

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'impact de la crise sur l'activité des entreprises et du secteur

Évolution de la circulation routière en France, base 100 en 2015

Source: MTES, Statistiques développement durable, 2021



Après un recul important, une reprise rapide de l'activité

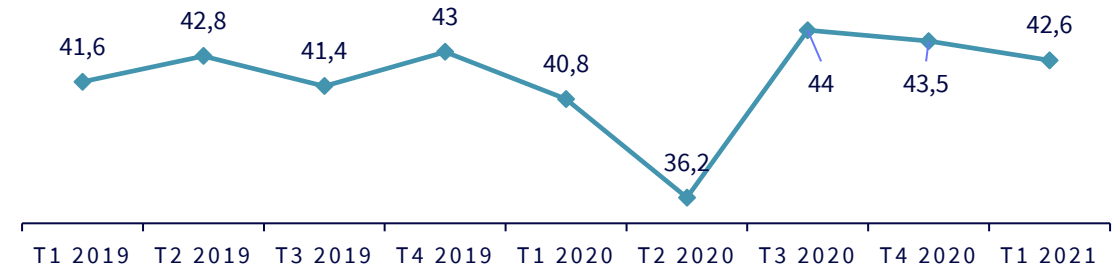
- Pour le transport routier de marchandises, l'année 2020 est marquée par un recul modéré de son activité par rapport à 2019 (-2,5% de tonnes km). Après une forte chute au S1 2020, l'activité a progressivement retrouvé son niveau d'avant-crise au S2 2020. Ainsi, le TRM a connu une baisse de 15,8% de milliards de tonnes-kilomètre entre le T4 2019 et le T2 2020, un recul conséquent, mais partiellement compensé au S2 2020 (87,5 milliards de t-k, en hausse de 3,8% par rapport au S2 2019). Le retour à la normale observé entre le T3 2020 et le T1 2021 souligne par ailleurs le caractère très ponctuel de la crise dans le secteur.
- Outre son caractère ponctuel, la crise dans le transport de marchandises se caractérise également par son impact précoce sur l'activité (dès février 2020). Cela s'explique par la dépendance du secteur à la situation internationale et par le ralentissement de l'économie mondiale à la suite du confinement chinois (ce dernier ayant fortement perturbé les chaînes d'approvisionnement mondiales).

La fréquentation des routes françaises par les poids lourds est en net recul en 2020

- Les différentes restrictions imposées en 2020 pour lutter contre l'épidémie ainsi que la baisse de la consommation et de la production sont à l'origine d'un important recul de la circulation de poids lourds. Celle-ci a ainsi reculé de 5,4% pour atteindre un niveau similaire à celui de 2015 (34,7 milliards de véhicules-kilomètres pour les seuls poids lourds français). Dans le détail, la circulation des poids lourds français est en recul de 5,4% et celles des poids lourds étrangers de 6%.
- Le recul de la circulation des poids lourds – un bon indicateur du niveau d'activité du transport routier de marchandises – reste cependant nettement moins marqué que celui de l'ensemble des véhicules, qui a connu une chute de plus de 16,9% en 2020.

Évolution de l'activité de pavillon français,

Source: Enquête TRM, MTES 2021, en milliards de tonnes-kilomètre

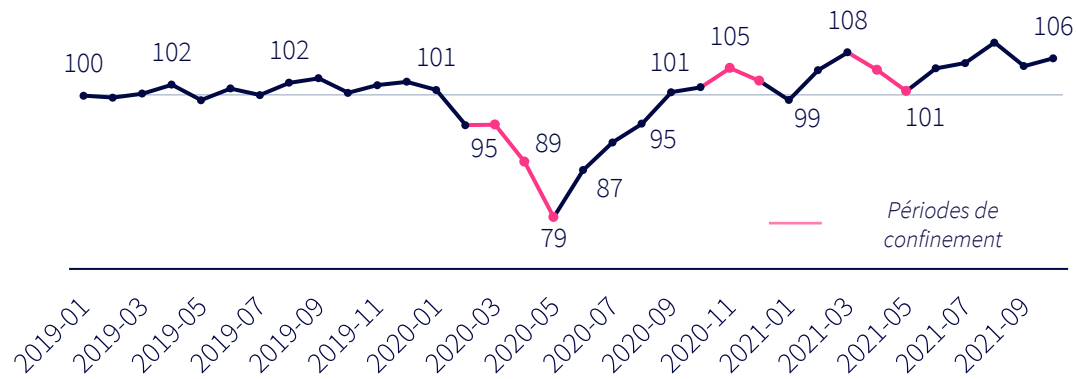


IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Les impacts économiques de la crise sur le secteur

Évolution du chiffre d'affaires mensuel, TRM (excl. 8010Z)

Source: INSEE / Traitement KYU, base 100 en janvier 2019



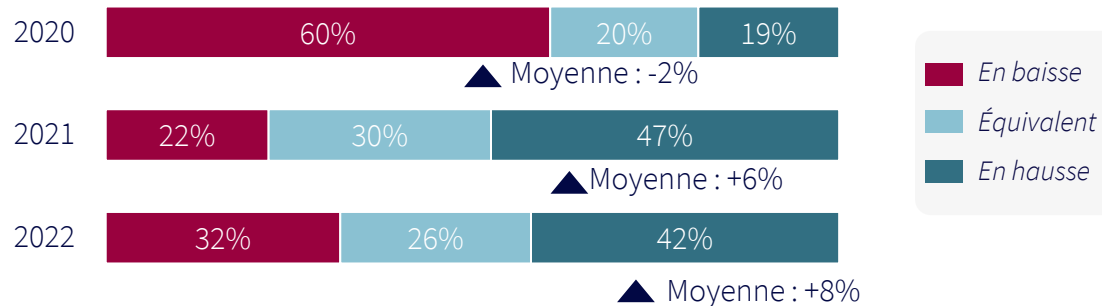
Un impact financier important de la crise lors du premier confinement, mais un retour à la situation d'avant crise dès la fin 2020

- La baisse du chiffre d'affaires des entreprises a été **proportionnellement plus importante** que la baisse de l'activité du secteur puisqu'il a reculé de 6,3% sur l'année 2020 (contre -2,5% de tonnes km).
- Le chiffre d'affaires a suivi une « **courbe en V** » avec une forte chute lors du premier confinement puis **une reprise forte qui semble durable**. Ainsi, le chiffre d'affaires mensuel a connu un recul très marqué entre décembre 2019 et mai 2020 (-23%) puis a retrouvé son niveau d'avant-crise en novembre 2020, avant une légère rechute en décembre au moment du deuxième confinement.
- Le couvre-feu et le troisième confinement ne semblent pas avoir eu d'impact majeur sur le **chiffre d'affaires**, qui en mars 2021 dépasse de 6,1% son niveau de mars 2019.

Niveau de chiffre d'affaires des entreprises de la branche

Pourcentage d'entreprises, par rapport à 2019

Source: enquête et traitement KYU



Des perspectives de croissance dès 2021 qui devraient perdurer en 2022

- La baisse de l'activité enregistrée en 2020 a entraîné une diminution du chiffre d'affaires pour près de 60% des entreprises du secteur. Toutefois cet impact financier n'a été que **passager pour une majorité des entreprises**. Dès 2021, le chiffre d'affaires des entreprises du TRM a en moyenne crû de 6% (8% en 2022).
- Signe de ce rebond relativement rapide du secteur, **70% des entreprises interrogées déclarent fin 2021 avoir retrouvé voire dépassé leur chiffre d'affaires de 2019**. En moyenne les entreprises du secteur ont ainsi vu leur chiffre d'affaires croître de 6% en 2021 par rapport à 2019.
- Enfin, les **entreprises connaissant toujours un recul de leur activité important** (environ 10% des acteurs du secteur) sont **souvent celles qui sont spécialisées dans un transport spécifique** dont la demande a été durablement impactée par la crise (i.e. le transport de carburant aérien).

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Les impacts de la crise sur les dynamiques du secteur

Un renforcement du durcissement des réglementations

- Près de 6 entreprises sur 10 considèrent que la crise sanitaire a pu renforcer le durcissement des réglementations. De nouvelles normes sanitaires de contrôle et de restrictions du transport de marchandises au début de la crise ont pu s'ajouter à des normes existantes.
- Par ailleurs, l'accélération de la transition écologique (dont l'impact a été renforcé pour plus d'un tiers des entreprises) lors de cette crise pourrait également s'accompagner de nouvelles réglementations (contrôle normes pollution, limitations de vitesse et restrictions d'accès, notamment aux centres-ville). Celle-ci pourrait notamment se traduire par une accélération du verdissement de la flotte ou de la limitation du transport routier de fret au profit d'autres modes de transport.

Une accélération possible de la transition numérique s'accompagnant d'une évolution de la relation client

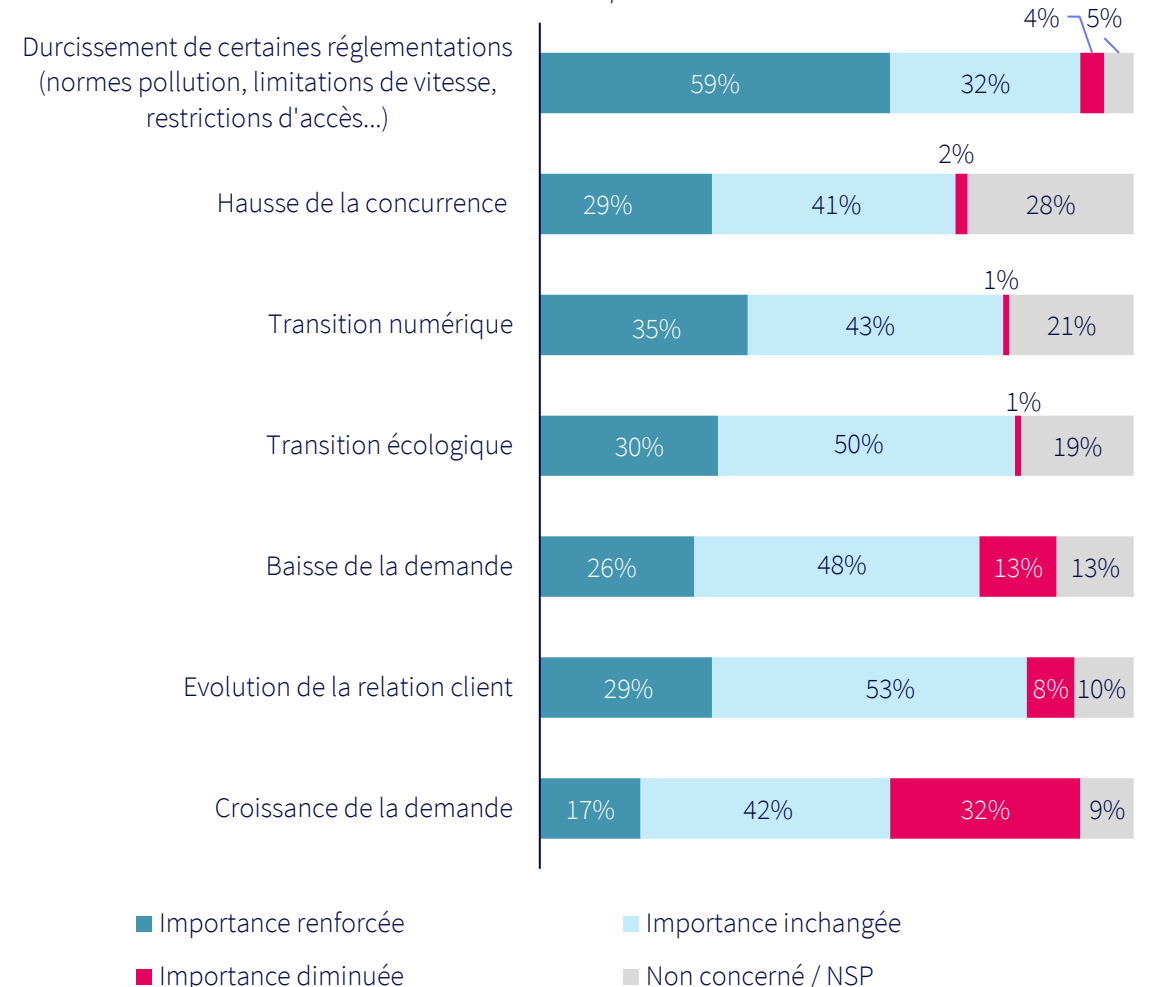
- Une majeure partie des entreprises considèrent que la crise n'a pas eu d'impact sur la transition numérique et l'évolution de la relation client (43% et 53% d'entre elles). La rapidité relative du rebond de l'activité a pu limiter les conséquences de la crise dans le temps long et sur les tendances longues.
- Toutefois, près d'un tiers d'entre elles considèrent que la crise a pu renforcer ces dynamiques. Le recours au télétravail pour les fonctions supports, la digitalisation des processus et la dématérialisation du suivi sont des évolutions auxquelles les entreprises ont pu être confrontées. En parallèle, la relation client a également pu se digitaliser (réunions à distance, suivi en temps réel des marchandises...).

Un durcissement des conditions économiques pour certaines entreprises

- Alors que 29% des entreprises notent un renforcement de la concurrence – (phénomène qui a pu surtout concerner la phase de recul de l'activité) près d'un tiers d'entre elles considèrent que la crise pourrait limiter la croissance de la demande.

L'impact de la crise sur les dynamiques à l'œuvre

Source : enquête et traitement KYU



TRANSPORT DE MARCHANDISES

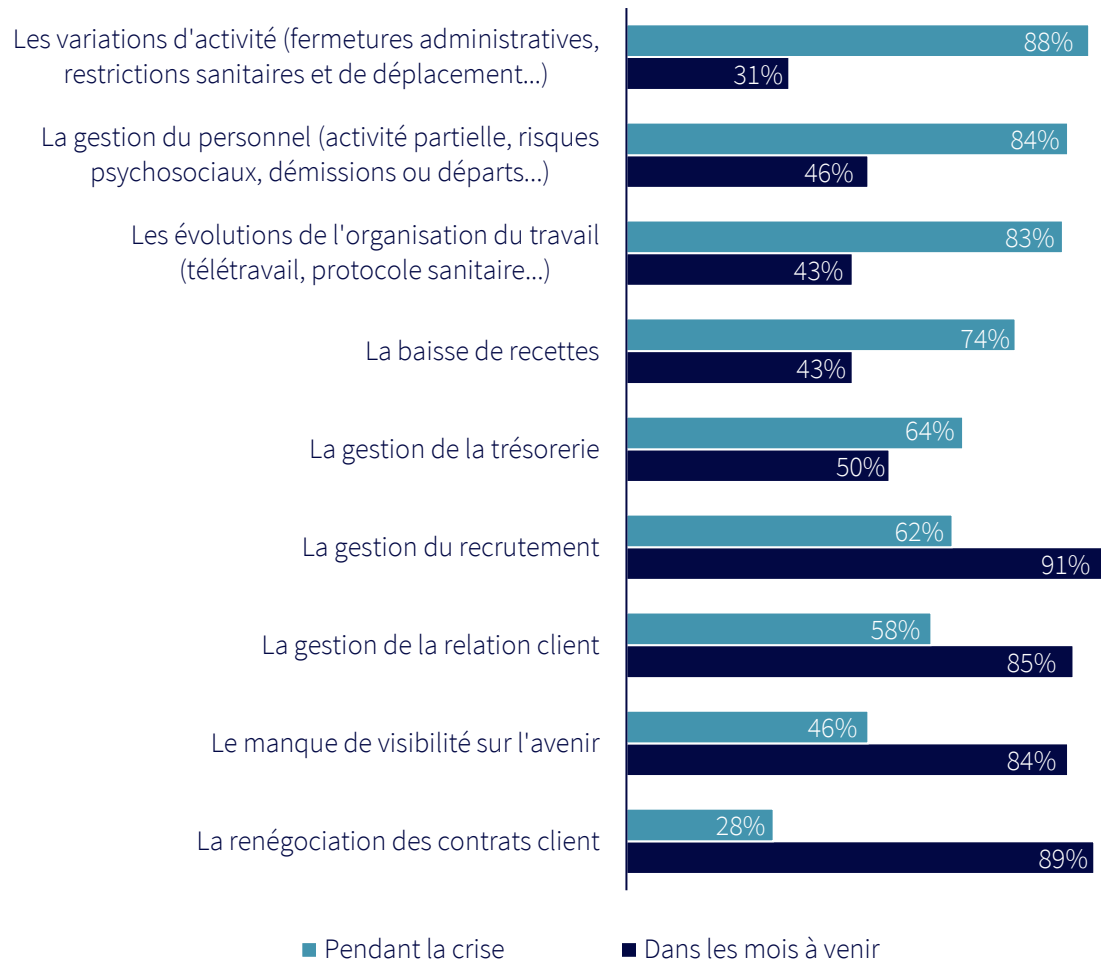
LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les principales difficultés rencontrées par les entreprises

Les principales difficultés rencontrées et anticipées par les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



Pendant la crise, des difficultés liées aux variations de l'activité et à la gestion du personnel

- Premier motif de difficulté rencontré par les entreprises du secteur ces deux dernières années, les **variations d'activité** enclenchées par les restrictions gouvernementales ont pénalisé près de neuf entreprises interrogées sur dix.
- La **gestion du personnel**, et notamment de **l'activité partielle** (dont le déploiement a pu nécessiter la mise en place de stratégie de maintien du lien social) est citée comme difficulté majeure par 84% des entreprises. Dans de nombreux cas, **le déploiement de l'activité partielle a en effet pu pénaliser financièrement les conducteurs**, ce qui a souvent donné lieu à des systèmes de roulement orchestrés par les ressources humaines. Inversement, la peur du virus de certains salariés, notamment parmi les plus âgés, a pu conduire ces derniers à demander davantage d'activité partielle.
- Les autres motifs de difficultés rencontrés par la majorité des entreprises pendant la crise sont les **évolutions fréquentes de l'organisation du travail** (83% des entreprises du secteur), la **baisse des recettes** (74%), la **gestion de la trésorerie** (64%), du **recrutement** (62%) et de la **relation client** (58%).

Dans les mois à venir, des craintes sur les difficultés liées au recrutement et à la relation client

- Compte tenu de la reprise de l'activité, la typologie des difficultés anticipées est différente pour les mois à venir. **La pénurie de conducteurs est ainsi très représentée**, avec 91% des entreprises qui craignent des difficultés particulières dans leur gestion du recrutement.
- La **renégociation des contrats clients** (89%) et de manière plus générale, la **gestion de la relation avec les clients** est également redoutée, dans un double contexte de difficultés d'approvisionnement et de forte hausse des coûts du transport (carburant...).

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les aides sectorielles mises en place

Certaines aides structurelles ont pu aider les acteurs du secteur pendant la crise sanitaire

- Le dispositif de suramortissement en faveur de l'achat de véhicules plus propres, d'abord, a progressivement été renforcé et prolongé jusqu'à la fin 2021. À hauteur de 40%, il permet de favoriser l'achat de véhicules d'au moins 3,5t utilisant exclusivement le gaz naturel ou le biométhane comme carburant.
- Certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises bénéficient par ailleurs du « **bonus-malus** » automobile, avec une aide à l'achat pour les véhicules le plus propres. Cette aide a été valorisée dans le cadre du plan de relance, et accompagnée d'une prime à la conversion des véhicules les plus polluants.

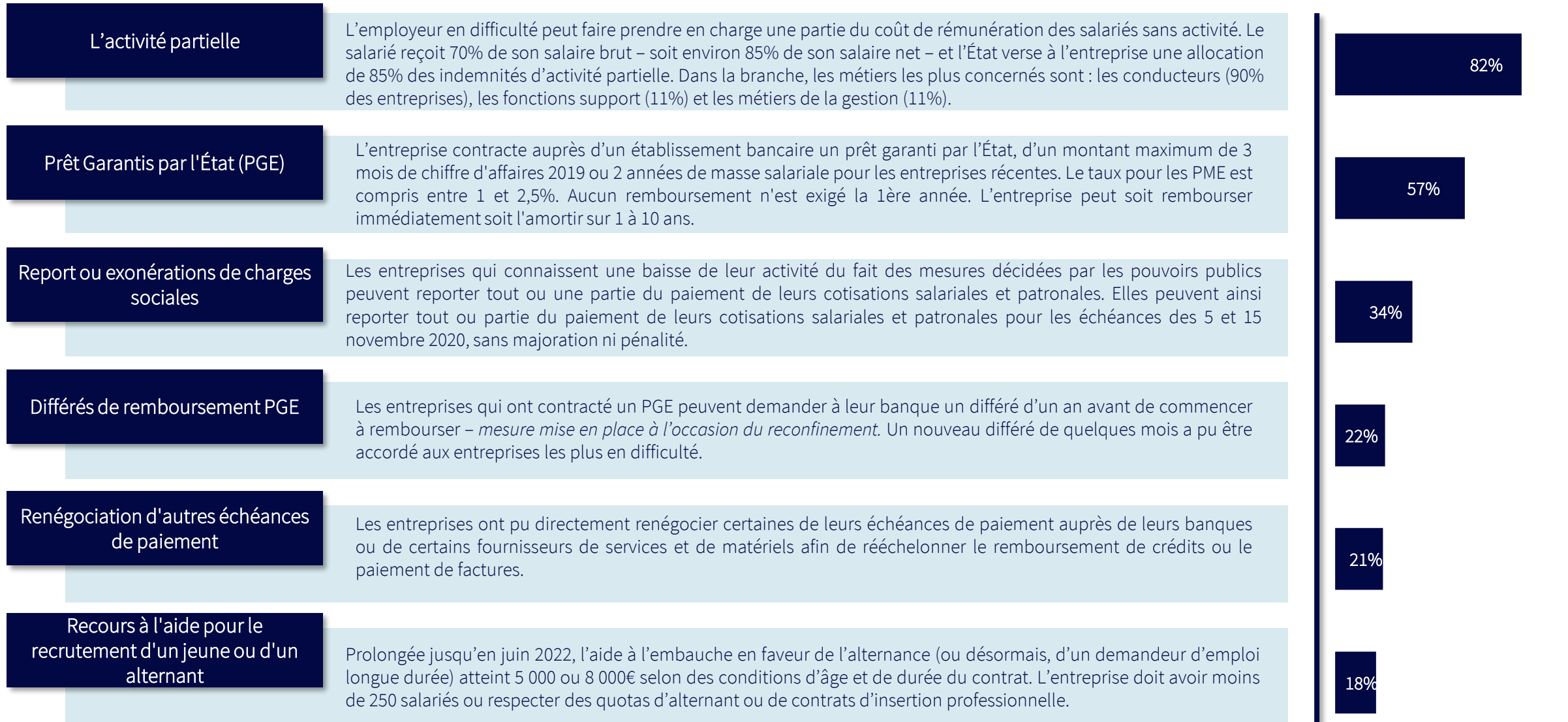
Des aides sectorielles au TRM ont également été mises en place

- En plus de **bénéficier des mesures d'aides transversales** applicables à l'ensemble des acteurs économiques (report de cotisations sociales, activité partielle, fonds de solidarité...), les entreprises du secteur ont pu faire appel à des mesures spécifiques de trésorerie. Il en va ainsi du **remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)**, qui a été trimestrialisé afin d'accélérer la cadence des remboursements. Selon la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, cette mesure a engendré un gain de trésorerie immédiat de 300M€ pour les entreprises de la branche.
- Le **paiement de la taxe spéciale sur les véhicules routiers (TSVR)**, dite « taxe à l'essieu », qui devait à l'origine intervenir en septembre 2020 a quant à lui **été reporté de trois mois**.
- La demande des transporteurs routiers de marchandises de reporter la baisse du remboursement de deux centimes d'euros par litre du tarif de la TICPE a toutefois été refusée.
- Enfin, la **réforme de la TSVR** (dont le recouvrement passe des douanes à la DGFP) avec un versement désormais annuel a causé une « **année blanche** » pour cette taxe et donc un gain de trésorerie de plus de 170 M€ pour les entreprises du TRM.



LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les dispositifs d'aides mobilités par les entreprises (1/2)



LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les dispositifs d'aides mobilisés par les entreprises (2/2)

Part des entreprises ayant eu recours au dispositif

Non-paiement d'échéances de loyer du fait du crédit d'impôt de 30% pour les bailleurs

Il s'agit d'un crédit d'impôt dont le but est d'inciter les bailleurs à abandonner des loyers au profit des locataires de locaux professionnels. Les bailleurs qui renoncent aux loyers d'entreprises peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt égal à 30 à 66% du montant des loyers impayés, en fonction de la taille d'entreprise occupant les locaux.

6%

Recours au FNE formation

Le FNE formation a pour objet la prise en charge des frais pédagogiques des entreprises ayant recours à l'activité partielle, à l'APLD ou étant en difficulté au sens de l'article L1233-3 du Code du travail. Il vise à favoriser l'adaptation des salariés à de nouveaux emplois en cas de changements professionnels.

3%

Recours à des aides régionales

En complément des aides nationales, les régions ont également pu soutenir l'emploi et l'activité des entreprises sur leur territoire en les appuyant par le biais d'aides spécifiques (aides à la transition numérique, aide au développement de l'activité...).

2%

Prêts directs de l'État

Rares, les prêts directs de l'État ont pu concerner les entreprises de taille modeste n'ayant pu obtenir de PGE. Le taux d'intérêt a été fixé à 3,5%, avec un amortissement maximal sur 7 ans.

2%

Recours au fonds de solidarité

Le fonds de solidarité doit prévenir la fermeture des petites entreprises. Les entreprises peuvent prétendre à une aide compensant leur perte de chiffre d'affaires dans la limite de 10 000€ maximum, si elles ont perdu au moins 50% de leur CA sur un mois. Les aides cumulées ne peuvent dépasser 2,3M€ (plafond UE).

1%

Activité partielle longue durée (APLD)

Prenant le relais de l'activité partielle, l'APLD (ouverte jusqu'en juin 2022) permet à une entreprise en difficulté de réduire le temps de travail de ses salariés, selon des modalités proches de l'activité partielle (mais avec une moindre prise en charge de l'État). L'APLD suppose un engagement des entreprises bénéficiaires sur le maintien de l'emploi.

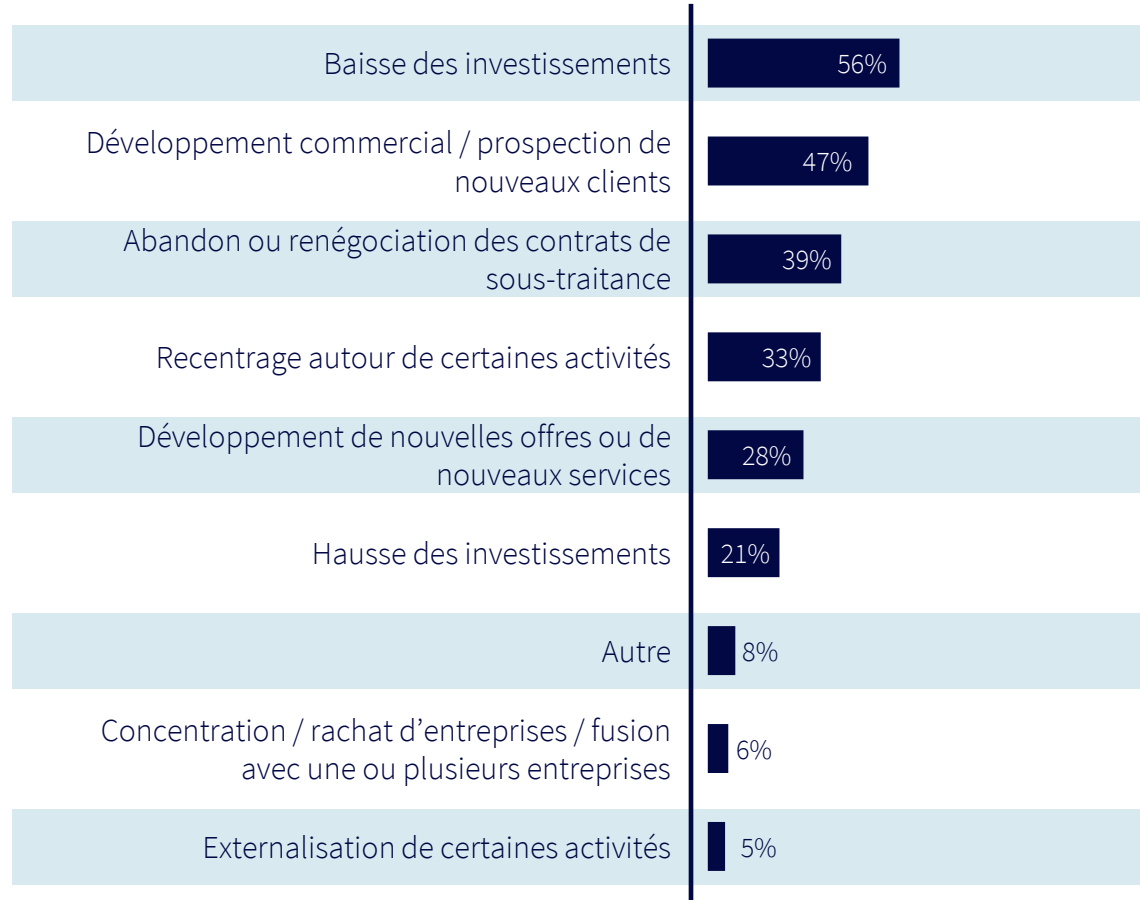
1%

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les stratégies internes des entreprises (1/2)

Les principales réorientations stratégiques mises en place par les entreprises pour faire face à la crise

Source : enquête et traitement KYU



Pendant la crise, une stratégie partagée de réduction des charges

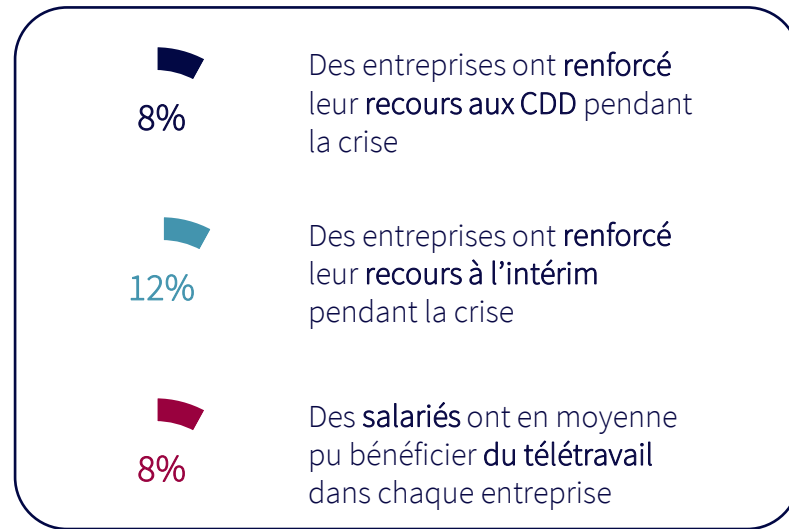
- Les entreprises du transport de marchandises ont **majoritairement réduit leurs investissements** (dans 56% des cas), et ce, qu'il s'agisse de l'abandon ou du report de l'achat de nouveaux matériels roulants, d'investissements immobiliers ou de l'achat de nouveaux outils de gestion.
- En parallèle, de nombreux acteurs ont entrepris de **rationaliser certains aspects de leur gestion**, par exemple en abandonnant (ou en renégociant) leurs contrats de sous-traitance (39%), voire en **recentrant leur activité autour d'un nombre réduit de champs**.
- Ces stratégies de **coupes dans les dépenses ont souvent permis**, en plus des aides publiques, **de maintenir les effectifs des entreprises**, en enjeu crucial pour sécuriser la reprise de l'activité dans un contexte de fortes tensions de recrutement sur les conducteurs.

Une priorité accordée à la relance de l'activité

- Dans la plupart des cas, **les entreprises du transport routier de marchandises ont accompagné leurs baisses de dépenses par des stratégies commerciales renouvelées** visant à générer de nouvelles sources de revenus.
- Ainsi, près d'une entreprise sur deux a procédé à une **politique active de prospection de nouveaux clients**.
- 28% des entreprises ont également développé de **nouvelles offres ou de nouveaux services**, une diversification qui, quand elle a réussi, devrait se maintenir dans les prochaines années.

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les stratégies internes des entreprises (2/2)



Un recours accru aux contrats courts

- Bien que le phénomène ne soit pas majoritaire, une part significative des entreprises de la branche a pu avoir davantage recours aux contrats courts au cours des deux dernières années - dans un souci de flexibilité renforcée dans un contexte incertain.
- 8% d'entre elles ont ainsi renforcé leur recours au CDD, un taux qui atteint 12% dans le cas particulier de l'intérim. Pour ce dernier, les motivations des entreprises ont pu être différentes : nombreuses sont celles ayant eu recours à l'intérim pour faire face à la pénurie de conducteurs.

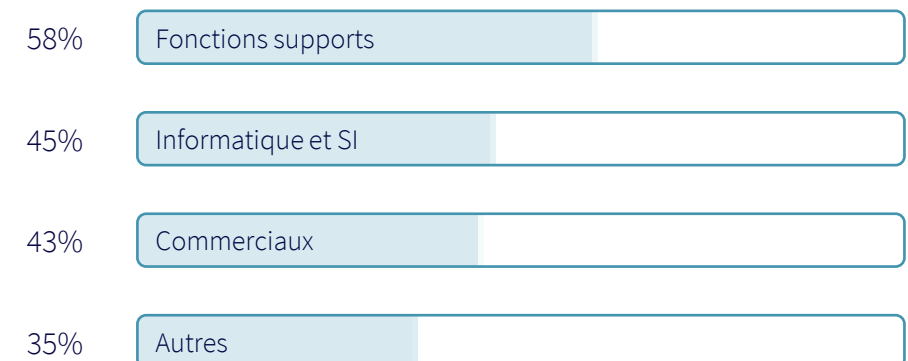
Généralisation du télétravail pour les fonctions support

- Autre évolution significative, le télétravail s'est largement développé dans les entreprises du transport routier de marchandises pendant la crise – un évolution qui pourrait survivre à la fin de la pandémie. Si cette manière d'opérer n'a logiquement concerné qu'une partie réduite des salariés (de l'ordre de 8%), c'est avant tout parce que la majorité des postes du secteur ne permettent pas le télétravail.
- De fait, les fonctions permettant le télétravail y ont massivement eu recours : 58% des entreprises interrogées l'ont déployé pour les fonctions support, 45% pour les métiers informatiques et SI et 43% pour les commerciaux. Dans bien des cas, le télétravail n'était pas véritablement une option avant 2020.

*note de lecture : parmi les entreprises ayant eu recours au télétravail, 45% d'entre elles l'ont déployé sur les métiers de l'informatique et des SI

Familles de métiers les plus concernées par le télétravail

Source : enquête et traitement KYU



TRANSPORT DE MARCHANDISES

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET
LES COMPÉTENCES

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur l'emploi

Une crise n'ayant pas affecté l'emploi salarié du secteur

- Les différentes **mesures d'aides économiques** mises en place et notamment l'activité partielle ainsi que la **reprise rapide de l'activité** ont permis au secteur non seulement de maintenir son niveau d'emploi, mais de **poursuivre une dynamique de croissance** pendant la crise sanitaire.
- Ainsi, à l'exception d'une stagnation des effectifs au premier trimestre 2020 (ralentissement de l'activité mondiale suite au confinement chinois et début du premier confinement français), **l'effectif salarié du secteur a connu une croissance continue tout au long de l'année 2020 et aux premiers semestres 2021**. Les effectifs salariés ont même connu une hausse au deuxième trimestre 2020 (+0,4%), malgré le confinement des mois d'avril et mai.

Évolution trimestrielle de l'emploi salarié, TRM

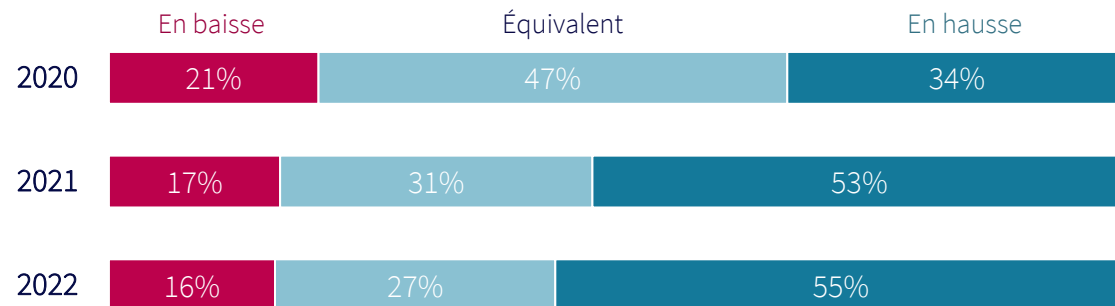
Source: SDES, 2021

| T4 2019 | T1 2020 | T2 2020 | T3 2020 | T4 2020 | T1 2021 | T2 2021 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| +0,8% | +0% | +0,4% | +1,3% | +1,9% | +1,2% | +0,6% |

Prévisions d'évolution des effectifs des entreprises de la branche

Pourcentage d'entreprises, par rapport à 2019

Source : enquête et traitement KYU



Seule une entreprise sur cinq a connu une baisse d'effectifs

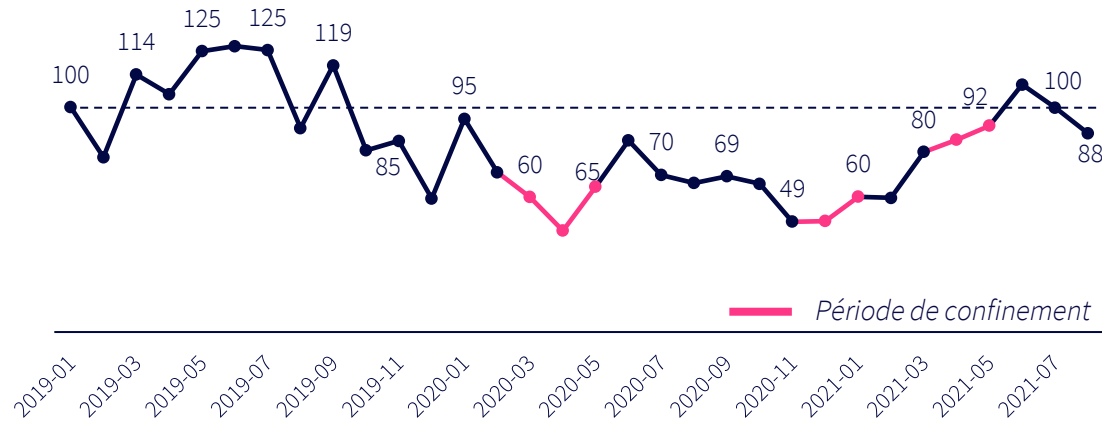
- La grande majorité des entreprises du transport de marchandises n'a pas enregistré de **baisse d'effectifs pendant la crise sanitaire**, et ce, y compris pour l'année 2020 (4 entreprises sur 5).
- Cette année-là, **seules 21% des entreprises interrogées vu leurs effectifs reculer**. Ce **chiffre doit être nuancé** encore davantage puisque le recul de l'activité n'est pas nécessairement la seule de diminution des effectifs. Dans un secteur en forte tension, les départs en retraite et le turn-over peuvent également contribuer à cette dynamique.
- Inversement, **plus d'un tiers a poursuivi une politique active de recrutement** en dépit de la crise, avec des effectifs en hausse dès 2020.
- Dès 2021 une majorité des entreprises devraient enregistrer une **augmentation de leurs effectifs** et cette tendance devrait se renforcer en 2022.

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les besoins en recrutement

Évolution du nombre d'offres d'emplois publiées dans le transport routier de marchandises

Source: Textkernel, base 100 janvier 2020



Une majorité des entreprises ayant retrouvé un rythme de recrutement similaire à 2019

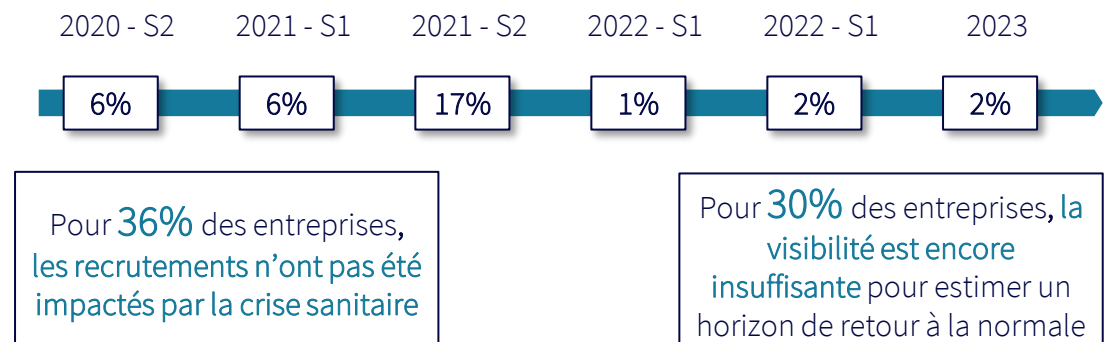
- Pour les entreprises dont le rythme de recrutement a été affecté par la crise, l'impact a surtout été ponctuel : près de 30% déclarent avoir retrouvé la normale avant fin 2021, auxquelles il faut ajouter 36% pour qui la crise n'a fait aucune différence.
- À l'inverse, en janvier 2022, seules 5% des entreprises n'ont pas encore retrouvé le rythme de recrutement de 2019.

Un impact de la crise sanitaire sur les besoins en emploi tout au long de l'année 2020

- Dans l'ensemble, le nombre d'offres publiées a été largement inférieur à son niveau d'avant-crise pendant toute l'année 2020 et jusqu'au T1 2021 (-57,6% entre avril 2019 et avril 2020, -44% entre juillet 2019 et juillet 2020, -18,9% entre avril 2021 et avril 2019).
- Le premier et le deuxième confinement ont entraîné de fortes baisses des besoins d'emploi. Ainsi après un point haut en septembre 2019, le nombre d'offres d'emplois publiées dans le secteur a connu une décre quasi continue jusqu'au milieu du 1^{er} confinement (avril 2020), où il a atteint son point bas (-62% sur huit mois). Si le premier déconfinement a entraîné un rebond pendant des mois de mai et juin 2020, ce dernier est éphémère. La progression de l'épidémie à la fin de l'été 2020 entraîne une anticipation de nouvelles mesures sanitaires et limite les besoins en recrutement des entreprises. Une nouvelle tendance baissière se met en place dès l'été 2020, pour atteindre un nouveau point bas pendant le deuxième confinement (-42,2% d'offres sur la période).

Répartition des entreprises selon la reprise de leur rythme de recrutement habituel

Source: enquête et traitement KYU

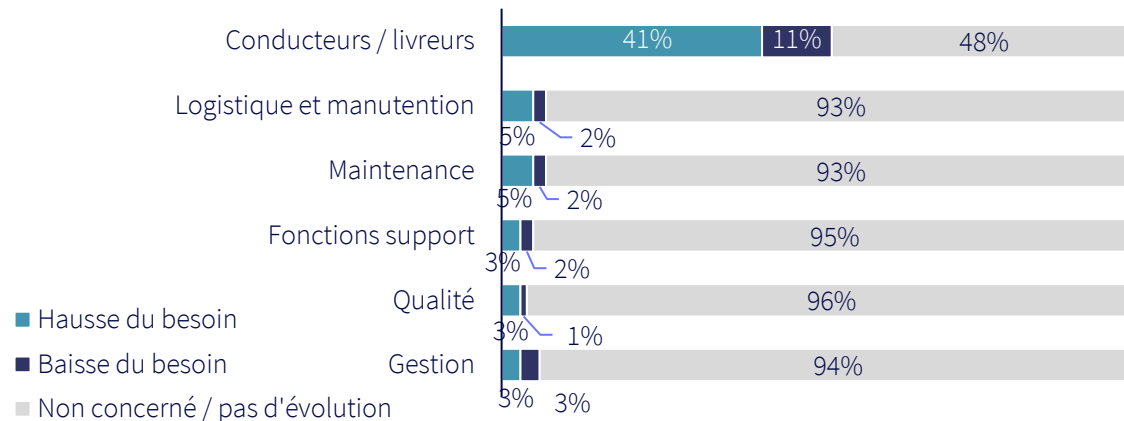


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les besoins et les tensions en recrutement des entreprises

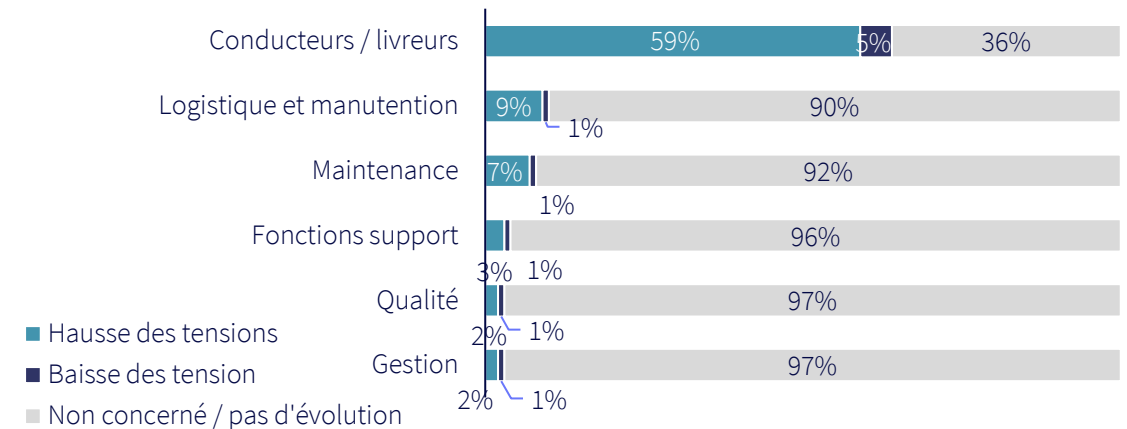
Évolution des besoins des entreprises sur les familles de métiers suivantes

Source : enquête et traitement KYU



Évolution des tensions au recrutement sur les familles de métiers suivantes

Source : enquête et traitement KYU



Un impact important de la crise sur les métiers de conducteurs livreurs, mais limité sur les autres métiers du secteur

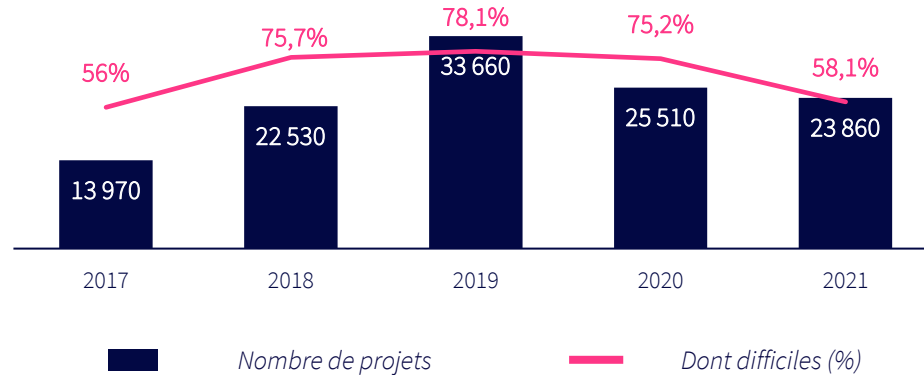
- Pour la quasi-totalité des métiers du transport routier de marchandises, la crise n'a pas eu d'impact sur les besoins des entreprises. Ainsi seules 5% des entreprises interrogées notent une hausse de besoin induite par la crise pour les métiers de techniciens et de la maintenance, comme pour les métiers logistiques. À l'inverse, les métiers du TRM n'ont pas non plus connu de baisse des besoins du fait de la crise : seules 11% des entreprises interrogées notent un recul des besoins pour les conducteurs, phénomène conjoncturel et lié à la baisse ponctuelle de l'activité.
- **Exception très significative, les besoins en conducteurs**, déjà importants avant 2020, ont continué à se renforcer pour plus de 40% des entreprises du fait de la crise sanitaire. Le renforcement du commerce en ligne notamment a ainsi pu générer un besoin supplémentaire sur ces métiers.
- La hausse des besoins conjuguée à une offre de main-d'œuvre toujours très limitée a conduit à une **hausse des tensions de recrutement pour les chauffeurs-livreurs**. 59% des entreprises soulignent ce tel phénomène. Alors que les besoins en remplacement lié aux départs en retraite demeurent élevés, le **turn-over aurait ainsi augmenté** avec la crise sanitaire (nouvelles aspirations de salariés...). Pour pallier aux difficultés, certaines entreprises font appel à de la sous-traitance - cette solution s'avère également moins efficace qu'avant, au vu de la généralisation de la pénurie à l'échelle continentale.
- Ce renforcement des tensions est perceptible sur les types de contrats proposés dans le secteur. Les entreprises cherchent en effet à **renforcer l'attractivité** de ces métiers en **améliorant la qualité des contrats proposés** : près de 8 offres d'emploi sur 10 concernent des CDI. En parallèle, la part des stages et de l'intérim diminue.

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les tensions en recrutement – focus sur le métier de conducteur routier

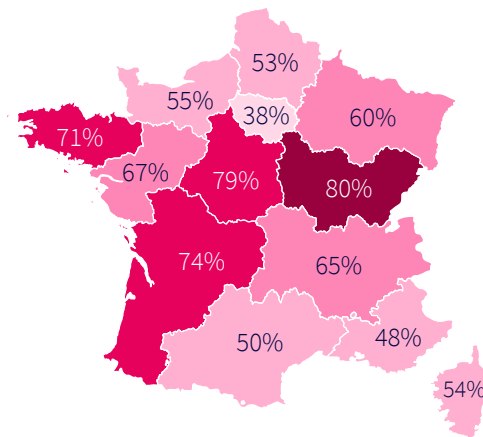
Évolution du besoin de main-d'œuvre en conducteurs routiers

Source: Enquête BMO, Pôle Emploi



Part des recrutements difficiles par région pour le métier de conducteur routier

Source: Enquête BMO, Pôle emploi 2021



Un retour des besoins en recrutement à leur niveau d'avant-crise – situation singulière dans la branche

- Depuis janvier 2021 et malgré les restrictions de couvre-feu et le troisième confinement les offres d'emplois publiées ont repris leur croissance dans le secteur jusqu'à retrouver un niveau similaire à celui observé au début de 2019.
- Toutefois, le besoin en main-d'œuvre du métier le plus représenté de la branche (conducteurs routiers) a reculé en 2020, avant de rebondir en YTD en 2021. La tension sur les recrutements pour ce métier est cependant en baisse: 58,1% des projets de recrutement sont considérés comme « difficiles » en 2021, contre 78,1% avant la crise sanitaire (2019) – des statistiques nationales à relativiser (cf. *infra*).
- Le nombre de postes à pourvoir dans le secteur reste cependant très important, ce qui pourrait entraver le rebond de l'activité observé jusqu'à maintenant. En septembre 2021, la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) estimait entre 40 et 50 000 le nombre de personnes manquantes pour assurer le bon fonctionnement du secteur (cette pénurie de main-d'œuvre est par ailleurs une réalité européenne : au Royaume-Uni par exemple, il manque plus de 100 000 chauffeurs routiers).

Certaines régions sont particulièrement touchées par la pénurie de conducteurs

- Les régions Bourgogne-Franche-Comté, Bretagne, Centre-Val de Loire et Nouvelle Aquitaine connaissent toutes un taux de recrutements difficiles dépassant les 70%. Seule la région Île-de-France semble relativement épargnée par la pénurie de conducteurs routiers.
- Par ailleurs, d'autres régions moins identifiées par l'indicateur BMO connaissent également des situations très difficiles. Les régions frontalières du Nord et de l'est de la France (Grand Est, Bourgogne-Franche-Comté, AURA) connaissent ainsi une concurrence aigüe de la part des marchés suisse, allemand et luxembourgeois.

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les profils fragilisés

Une minorité d'entreprises jugeant un impact plus important sur certains profils

- La grande majorité des entreprises du transport de marchandises ne remontent pas de difficultés particulières pour des profils potentiellement plus exposés (profils jeunes, seniors, avec ALD, en situation de handicap ou pour les salariés en contrat court).
- Pour les salariés seniors par exemple, les deux tiers des entreprises interrogées considèrent que la crise n'a pas eu d'impact particulier. 60% des entreprises interrogées ont le même avis pour les salariés de moins de 25 ans.

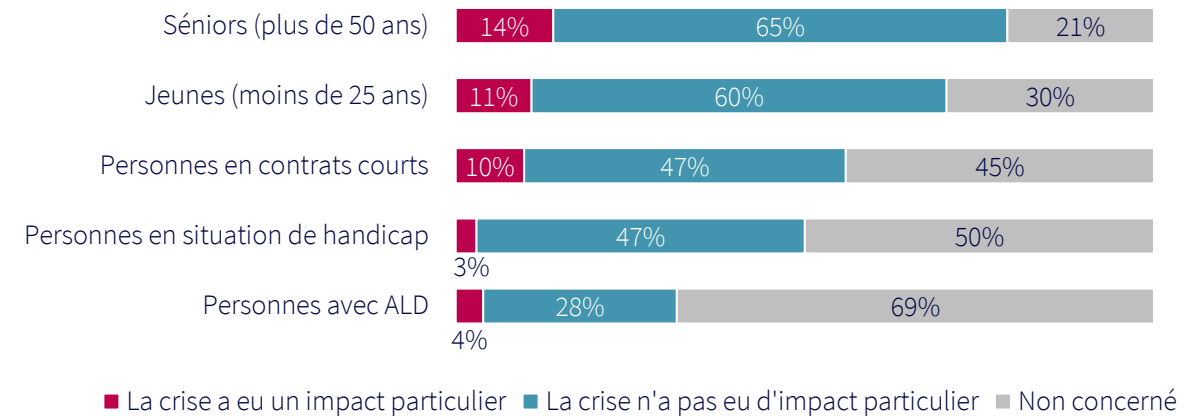
Les principaux impacts de la crise sur les publics plus touchés

Source : enquête et traitement KYU

| Contrats courts | | Seniors | | Jeunes | |
|-----------------|--|---------|--|--------|--|
| 1 | Non-renouvellement des contrats | 1 | Davantage d'activité partielle | 1 | Fort turn-over |
| 2 | Fort turn-over | 2 | Autres (exposition aux risques sanitaires...) | 2 | Réductions des effectifs jeunes |
| 3 | Davantage d'activité partielle | 3 | Fort turn-over | 3 | Difficultés d'adaptation aux protocoles sanitaires |
| 4 | Difficultés d'adaptation aux protocoles sanitaires | 4 | Difficultés d'adaptation aux protocoles sanitaires | 4 | Autres |

Répartition des entreprises selon l'impact particulier de la crise sur les publics suivants

Source : enquête et traitement KYU



Mais des profils ayant pu présenter à la marge des difficultés singulières

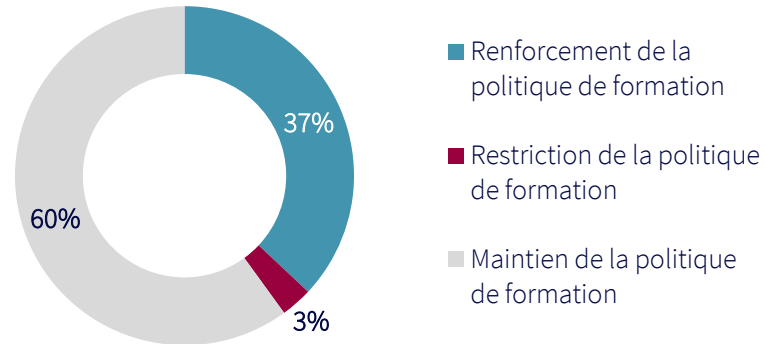
- 14% des entreprises interrogées notent toutefois des difficultés différenciées pour les salariés seniors. Ceux-ci ont ainsi pu être davantage exposés à l'activité partielle, mais également à une plus forte exposition aux risques sanitaires.
- 11% des entreprises du secteur constatent aussi un impact particulier de la crise sur les jeunes. Le turn-over chez les jeunes a ainsi pu être plus élevé alors ces derniers ont également été davantage exposés à la réduction des effectifs.
- Enfin les contrats courts ont été davantage affectés par la crise pour 10% des entreprises. Le non-renouvellement de leur contrat pour faire face à la baisse de l'activité et/ou à la faible visibilité est le premier impact possible pour ces publics.

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur politique de formation à l'aune de la crise sanitaire

Source : enquête et traitement KYU



Des freins persistants au recours à la formation

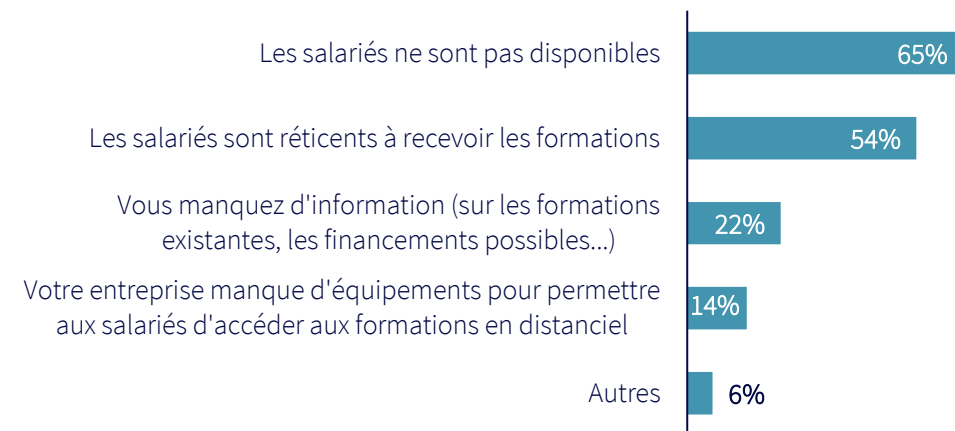
- Compte tenu de l'activité du secteur et de la structure de l'emploi, la formation des conducteurs apparaît comme particulièrement complexe du fait de l'immobilisation engendrée par la formation de ces salariés. Ainsi **65% des entreprises interrogées identifient le manque de disponibilité des salariés** comme un frein important à la formation.
- Une entreprise sur deux met également en avant la **réticence de certains salariés** à se former.
- Les autres motifs empêchant un plus grand développement des formations ont trait au **manque d'information** (22%) ou au manque d'équipement pour les formations en distanciel (14%). De nombreuses entreprises remontent également des **problématiques d'ordre budgétaire**.

Un renforcement de la politique de formation pour un tiers des entreprises

- La crise sanitaire n'a pas eu d'effets négatifs sur la politique de formation des entreprises. L'immense **majorité des entreprises du transport routier de marchandises ont ainsi maintenu leur politique de formation** à l'aune de la crise sanitaire.
- À l'inverse, celle-ci a entraîné un renforcement de la politique formation pour **37% des entreprises**. Le **déploiement de l'activité partielle** et dans une moindre mesure du FNE formation **peuvent expliquer en partie cette dynamique**. Plusieurs entreprises ont essayé de profiter du recul de l'activité pour davantage former des salariés plus disponibles, en passant par différents biais (*e-learning* notamment).

Principaux freins à la formation pour les entreprises

Source : enquête et traitement KYU

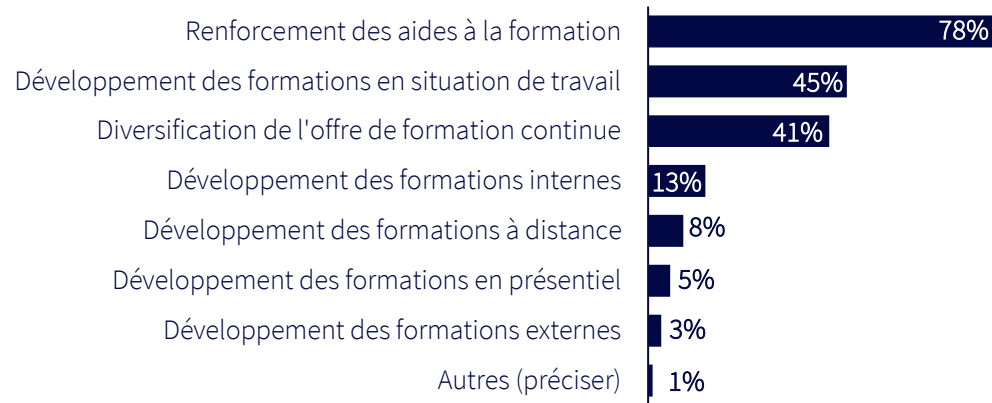


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Les principales évolutions relatives à la formation à mener selon les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



La diversité des formations suivies encouragée par les entreprises

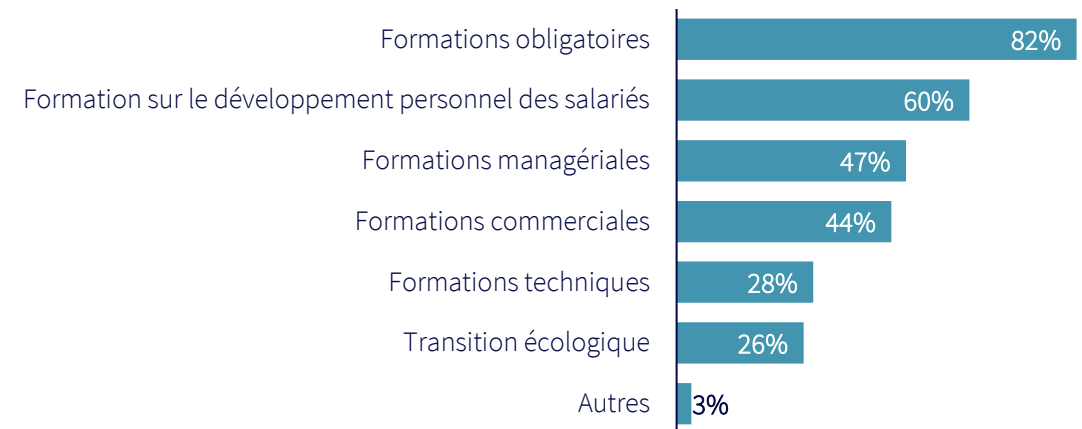
- Compte tenu de la réglementation du secteur, plus de huit entreprises sur dix jugent prioritaire la mobilisation des formations obligatoires ces prochains mois.
- 60% des entreprises jugent prioritaires les formations centrées sur le **développement personnel** des salariés (orientation, compétences annexes, langues...).
- Les autres sujets de formations recueillant la faveur des entreprises sont des **formations spécifiques à certains postes** :
 - Les formations **managériales** notamment sur les sujets d'encadrement à distance (notamment avec le développement du télétravail)
 - Les formations **commerciales** avec potentiellement de nouvelles pratiques à développer avec la réduction des interactions physiques
 - Les formations **techniques** pour l'adaptation aux nouveaux véhicules
 - Les formations relatives à la **transition écologique** pour la réalisation de diagnostics et l'adaptation des compétences (écoconduite...)

Le renforcement des aides à la formation plébiscité

- Interrogées sur les évolutions souhaitables de la formation professionnelle, 78% des entreprises du transport routier de marchandises ont un besoin de renforcer les aides à la formation. Cela est particulièrement important pour les entreprises de plus de 50 salariés depuis la réforme de la formation professionnelle (et l'arrêt du financement par l'OPCO pour ces catégories).
- Les entreprises du secteur plébiscitent également le développement des **formations en situation de travail** (45%) et la **diversification de l'offre de formation** continue pour répondre au manque de disponibilité des salariés et aux nouveaux besoins engendrés par la crise.
- Si elles ont été particulièrement déployées pendant les confinements successifs, **les formations à distance ne sont plus une priorité des entreprises** : seules 8% souhaitent les voir prendre davantage de place dans les mois et années à venir.

Les sujets de formation prioritaires dans les mois à venir selon les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



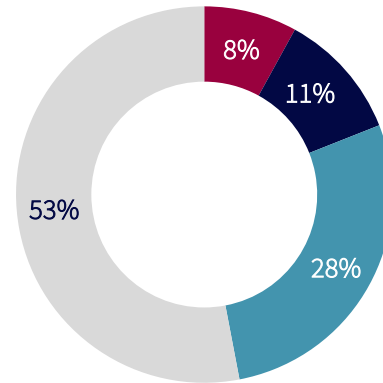
IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur recours à l'alternance

Source : enquête et traitement KYU

- Moins d'alternants employés qu'avant la crise
- Davantage d'alternants employés qu'avant la crise
- Autant d'alternants employés qu'avant la crise
- Mon entreprise n'emploie aucun alternant



Un dispositif de formation mobilisé pour l'ensemble des métiers

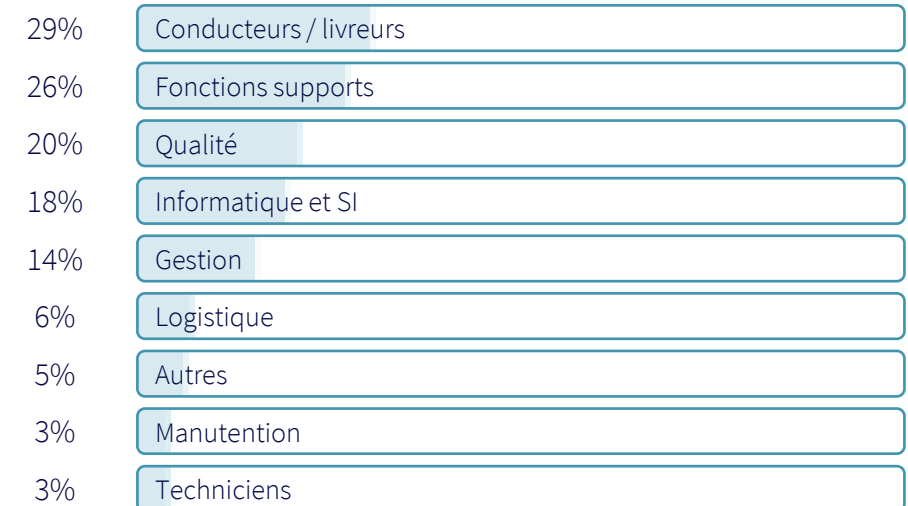
- Si le **métier de conducteur est le plus concerné par l'alternance** parmi les entreprises du secteur (près de 30% des entreprises ayant recours à l'alternance) cela s'explique par la prépondérance de ce métier dans le secteur.
- **L'ensemble des autres métiers est également concerné par l'alternance.** Ainsi 26% des entreprises ayant recours à l'alternance mobilisent ce dispositif pour les fonctions supports (RH, comptabilité...), et 20% pour les métiers de contrôle qualité. L'informatique et les SI, la gestion ainsi que les métiers de la logistique sont également des métiers pour lesquels une part significative des entreprises ont recours à l'alternance (respectivement 18, 14 et 6% des entreprises qui emploient des alternants).

Un impact modéré de la crise sur l'alternance dans le secteur

- Si près de la moitié des entreprises interrogées n'emploient aucun alternant, **la plus grande partie de celles y ayant recours n'a pas modifié sa politique d'alternance** du fait de la crise sanitaire (28% des entreprises interrogées, 60% de celles concernées).
- **Le recours à l'alternance a par ailleurs augmenté pour 11% des entreprises** interrogées (23% des entreprises concernées). Alors que les recrutements ont rapidement repris pour la plupart des entreprises (départs en retraite, turn-over, reconversions et créations de postes) l'alternance demeure pour ces entreprises un levier de recrutement efficace dans un contexte de fortes tensions au recrutement.
- À noter toutefois, une part significative des entreprises employant des alternants (17% des entreprises concernées) a réduit son recours à cette forme d'emploi depuis 2019.

Familles de métiers les plus concernées par l'alternance

Source : enquête et traitement KYU



PARTIE 4

FOCUS TRANSPORT DE VOYAGEURS

- ▶ Les impacts de la crise sanitaire et perspectives socio-économiques
- ▶ Les stratégies mises en œuvre
- ▶ Les impacts sur l'emploi, les métiers et les compétences

04

TRANSPORT DE VOYAGEURS

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET
PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'impact de la crise sur l'activité des entreprises et du secteur

Sur une trajectoire de croissance avant la crise sanitaire, le secteur est fortement dépendant du transport régulier de voyageurs

- L'activité du secteur du transport routier de voyageurs est essentiellement portée par le transport régulier de voyageurs qui concentre 80% du chiffre d'affaires du secteur. En croissance depuis de nombreuses années, cette part de l'activité a été lourdement impactée par les restrictions liées à la crise sanitaire.
- Bien que le transport occasionnel (tourisme...) soit encore plus impacté à court terme par la crise sanitaire, il est possible que les effets de cette dernière sur le transport régulier durent davantage, et impactent donc l'activité de la branche sur le long terme.
- La circulation des autocars de pavillon français a connu une chute très significative en 2020 (-23,3%), bien supérieure à la moyenne de l'ensemble des véhicules (-16,9%). Elle est la conséquence des différentes restrictions, mais aussi d'un retour à la normale plus long et difficile que dans d'autres secteurs.
- Le trafic a ainsi atteint 2,3 milliards de véhicules-kilomètres en 2020, soit le niveau le plus bas depuis 1999.

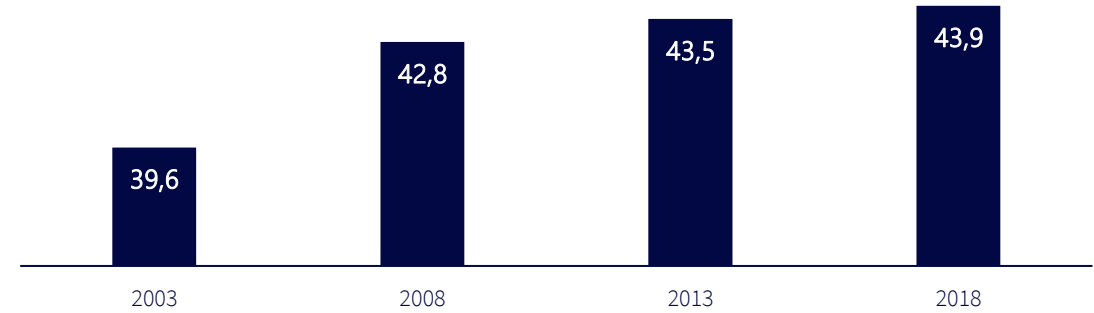


Impact général COVID-19

- Alors que le premier confinement a entraîné l'arrêt complet des transports scolaires du fait de la fermeture des écoles, les lignes régulières régionales ont également été affectées. Ainsi le transport régulier conventionné a vu son chiffre d'affaires reculer de 24% en moyenne en 2020 (Source : FNTV, Enquête spéciale COVID 19, 2020).
- Dans le même temps le faible afflux de touristes étrangers ainsi que l'arrêt des événements (salons, concerts...) et des voyages et sorties scolaires et extrascolaires dans l'hexagone ont fortement limité l'activité du transport touristique et occasionnel. Depuis le début de la crise, la perte de chiffre d'affaires s'élève ainsi à 78% sur ces activités par rapport à 2019 (Source : FNTV, Résultats de l'enquête spéciale COVID 19 pour le mois de décembre 2020)

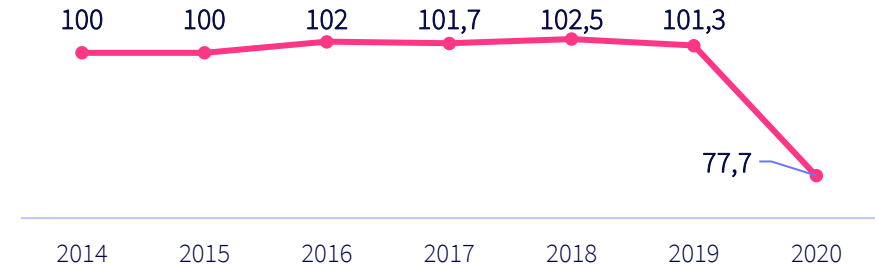
Évolution du trafic de transport en autocar

(en milliards de voyageurs-km) Source : SDES, CCTN 2019



Évolution de la circulation des autocars français en France, base 100 en 2014

MTES, Statistiques développement durable 2021

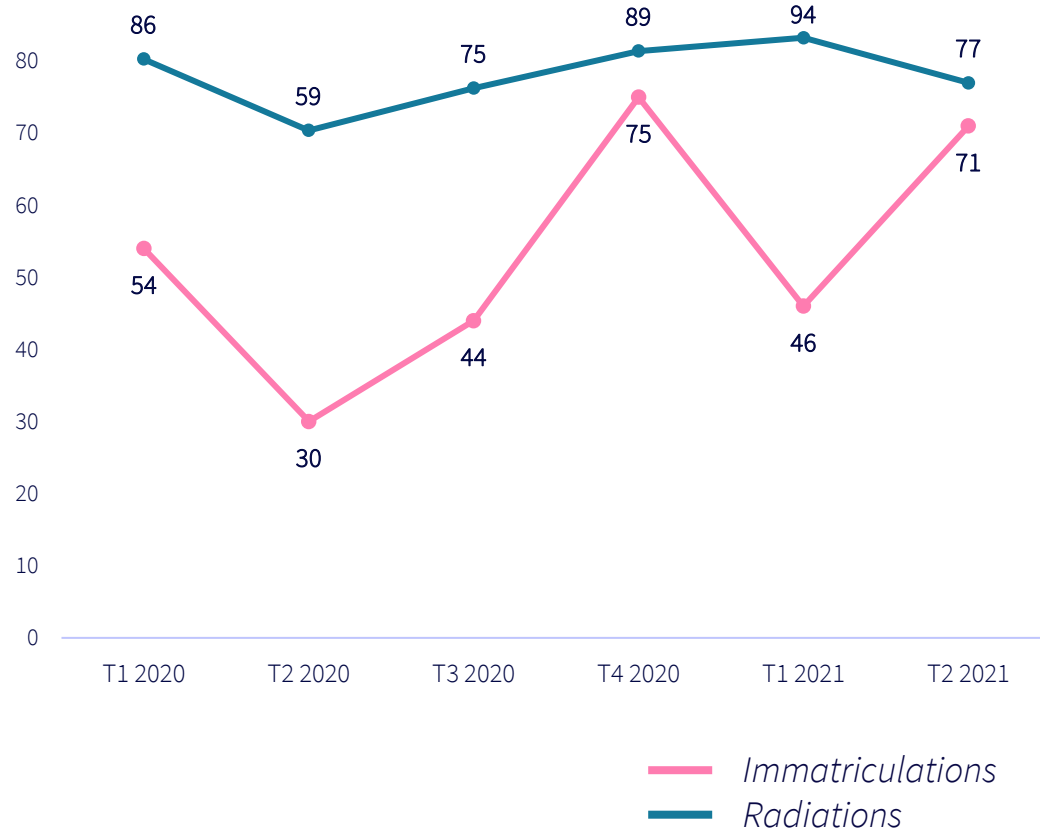


IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'impact de la crise sur l'activité des entreprises et du secteur

Évolution des immatriculations et des radiations d'établissements principaux, TRV

Source: Infogreffe 2021



L'incertitude de la crise sanitaire empêche d'observer une tendance claire quant aux créations d'établissements TRV

- L'évolution des immatriculations TRV est très instable sur la période. Si l'impact du premier confinement semble clair (T2 2020), il est imperceptible lors du deuxième confinement (T4 2020), mais à nouveau observable pour les restrictions du T1 2021.
- La (T2 2021) pousse néanmoins le niveau des créations **hausse des immatriculations observable en dépit du troisième confinement** d'établissements au-delà de son niveau d'avant crise – les acteurs du secteur semblent donc anticiper une **amélioration progressive** de la situation au S2 2021.

Les radiations d'établissements sont relativement stables sur la période, attestant d'une certaine résilience des entreprises du TRV

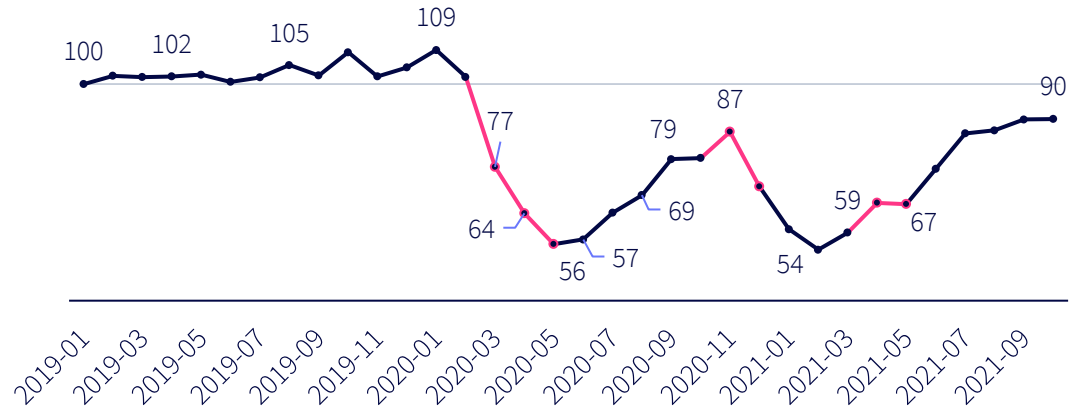
- Si le nombre de radiations d'établissements connaît une hausse continue entre le T2 2020 et le T1 2021, il reste comparable à son niveau d'avant-crise et ne connaît pas d'explosion particulière.
- La baisse entamée au T1 2021 montre par ailleurs que la période la plus délicate semble passée.
- Le nombre des radiations reste néanmoins structurellement supérieur à celui des immatriculations: la tendance d'avant-crise de réduction du nombre total d'établissements n'est donc pas remise en cause.

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Les impacts économiques de la crise sur le secteur

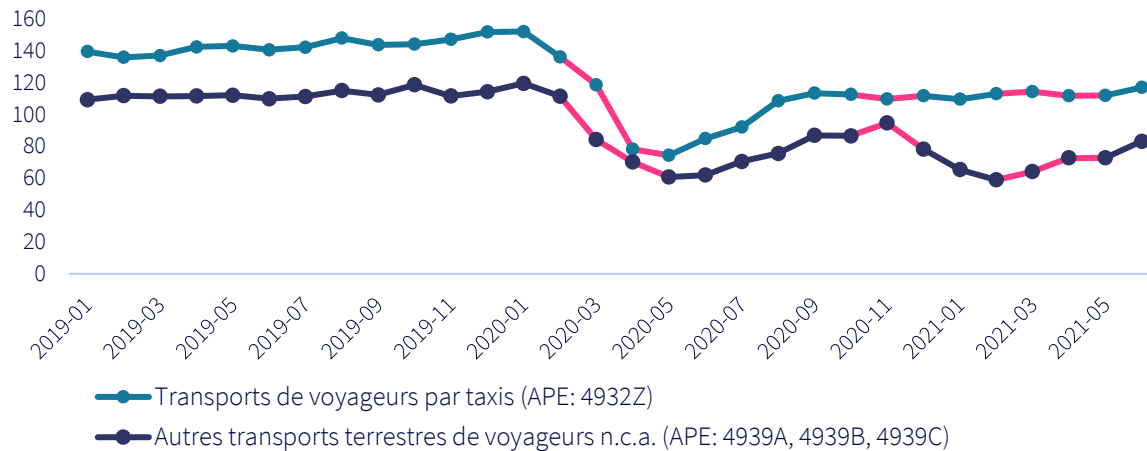
Évolution du chiffre d'affaires mensuel, TRV

Source: INSEE / Traitement KYU, base 100 en janvier 2019



Évolution de l'indice de chiffre d'affaires par sous-secteurs

Source: INSEE / Traitement KYU



Contrairement au transport de marchandises, le transport routier de voyageurs connaît une baisse durable de son chiffre d'affaires liée au recul de l'activité de transport occasionnel

- Le chiffre d'affaires mensuel du secteur a entamé une baisse significative dès le mois de février 2020, avant de chuter pendant le premier confinement (-50,4% sur quatre mois), atteignant un plancher de 67 millions d'euros en mai.
- Si une reprise est observable pendant le déconfinement et au T3 2020, le chiffre d'affaires en octobre 2020 ne représente que 75% de son niveau d'octobre 2019 : ce différentiel s'explique principalement par la chute du trafic occasionnel.
- Contrairement au TRM, l'impact des deuxième et troisième confinements, ainsi que celui des restrictions de déplacements prolongées (interdiction des déplacements interrégionaux...) est clairement observable.
- Au début de l'été 2021, le TRV reste en crise: son chiffre d'affaires mensuel est toujours en baisse de 20% par rapport à la même période en 2019.

Toutes les activités de transport routier de voyageurs semblent impactées durablement

- Les transports routiers réguliers de voyageurs, transports par taxis et autres transports de voyageurs connaissent tous une baisse très importante de leur chiffre d'affaires depuis février 2020.
- La baisse est plus importante pour le secteur taxis, qui, en mai 2021, connaît toujours un niveau d'activité en baisse de 30,3% par rapport à l'avant-crise. La différence est de 23% pour les autres transports de voyageurs.

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Les impacts économiques de la crise sur le secteur

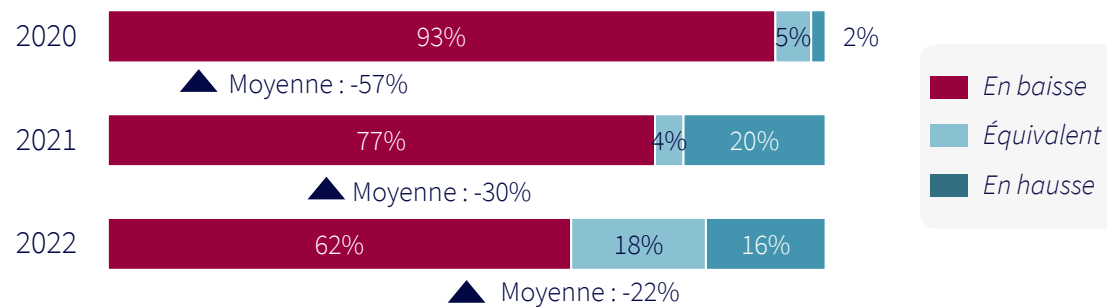
Une activité durablement impactée par la crise

- L'impact de la crise est particulièrement durable dans le secteur. Depuis le premier trimestre 2020 et le début du premier confinement jusqu'au troisième trimestre 2021, la majorité des entreprises du secteur jugent que la crise a un niveau d'impact négatif sur leur activité.
- L'impact de la crise a été particulièrement important en 2020 puisque plus de $\frac{3}{4}$ des entreprises jugeaient cet impact négatif particulièrement fort. L'impact ne s'est réellement atténué qu'à partir de la fin de l'année 2021 avec notamment la reprise des activités périscolaires et extrascolaires.
- Les plus petites entreprises (moins de 20 salariés) ont été les plus exposées. Alors qu'elles ont connu un impact plus marqué et plus important dès le premier trimestre 2020, la reprise de l'activité est plus marquée pour les entreprises de plus de 20 salariés.

Niveau de chiffre d'affaires des entreprises de la branche

Pourcentage d'entreprises, par rapport à 2019

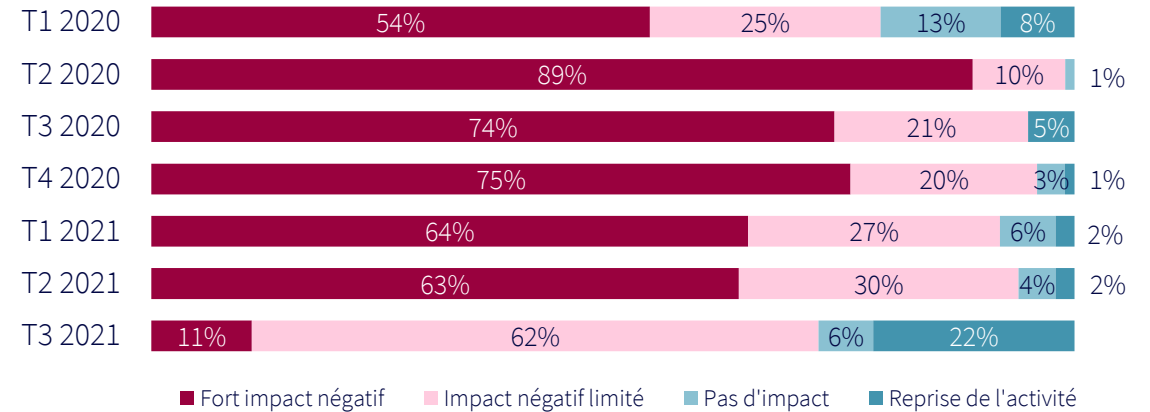
Source : enquête et traitement KYU



Note de lecture : 62% des entreprises répondantes anticipent une baisse de leur chiffre d'affaires en 2022 par rapport à 2019. En moyenne, la baisse anticipée s'élève à 22%.

Répartition des entreprises selon l'impact de la crise sanitaire

Source : enquête et traitement KYU



Un impact financier au moins jusqu'en 2022 notamment pour les plus petites entreprises

- La quasi-totalité des entreprises a été touchée financièrement par la crise sanitaire. Plus de 9 entreprises sur 10 ont ainsi vu leur chiffre d'affaires reculé en 2020 par rapport à 2019. Malgré une reprise de l'activité pour près d'1 entreprise sur 5 soutenue par la reprise des activités scolaires et périscolaires ainsi que de l'activité touristique, $\frac{3}{4}$ des entreprises de la branche ont enregistré un CA inférieur en 2021 par rapport à 2019.
- En 2022, l'impact de la crise sanitaire devrait continuer à se faire sentir puisque près de $\frac{2}{3}$ des entreprises anticipent un chiffre d'affaires inférieur à celui de 2019. En 2022, il pourrait ainsi être inférieur de près de 22% à celui de 2019.
- Les entreprises de moins de 11 salariés ont été les plus touchées par la crise. Elles ont enregistré une baisse moyenne de 59% de leur chiffre d'affaires en 2020 contre 25% pour les entreprises de plus de 50 salariés. La reprise devrait être plus rapide dans les entreprises de plus de 20 salariés qui anticipent une augmentation de leur chiffre d'affaires à l'inverse des entreprises de moins de 20 salariés.

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Les impacts de la crise sur les différentes activités du secteur

Le transport de tourisme, activité la plus touchée par la crise

- Le transport interurbain de tourisme connaît un recul bien plus important que le transport conventionné : entre mars 2020 et mars 2021, l'absence prolongée de touristes a entraîné une **baisse de plus de 80% du chiffre d'affaires** de cette activité, quand celui du transport conventionné n'a connu qu'un recul de 20%.
- Le recul du chiffre d'affaires des entreprises spécialisées dans le transport de tourisme a atteint **97,4% sur un an en juin 2020**, après des mois de mars (-60,2%), avril (-85,1%) et mai 2020 (-96,4%) déjà caractérisés par une activité quasi nulle. Le chiffre d'affaires mensuel est depuis resté largement en deçà de son niveau habituel jusqu'au premier semestre 2021.

Une caractéristique entraînant une hétérogénéité des situations entre les réseaux

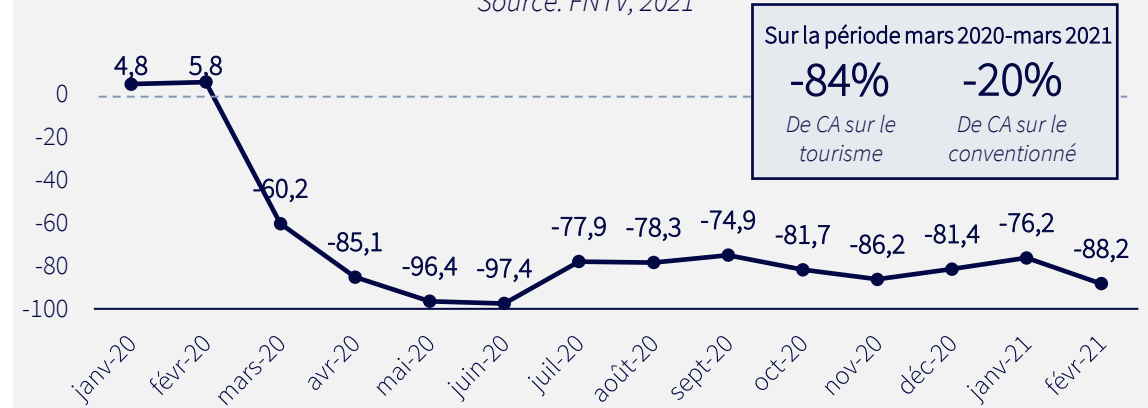
- Ce différentiel est d'autant plus problématique pour le secteur que **le transport de tourisme est caractérisé par une rentabilité plus importante que le transport conventionné**, dont les marges sont faibles. La chute de cette activité a ainsi un impact encore plus important sur la santé financière des entreprises.
- Dès lors, **les effets de la crise sanitaire ont pu se faire ressentir différemment selon les structures d'activité des différentes entreprises** : dans certaines régions très dépendantes du tourisme comme le littoral méditerranéen, les entreprises de transport routier de voyageurs ont vraisemblablement connu un recul de leur chiffre d'affaires plus important que d'autres acteurs du secteur davantage positionnés sur le transport conventionné.

Le transport SLO connaît lui aussi un fort recul de son chiffre d'affaires

- S'il ne représente qu'une part très marginale de l'activité totale de transport routier de voyageurs (environ 4% en 2019, source FNTV), le transport en services librement organisés (SLO) a lui aussi connu un recul très important de son activité du fait des mesures sanitaires. **Sur l'année 2020, son chiffre d'affaires est en baisse de 67,5%.**

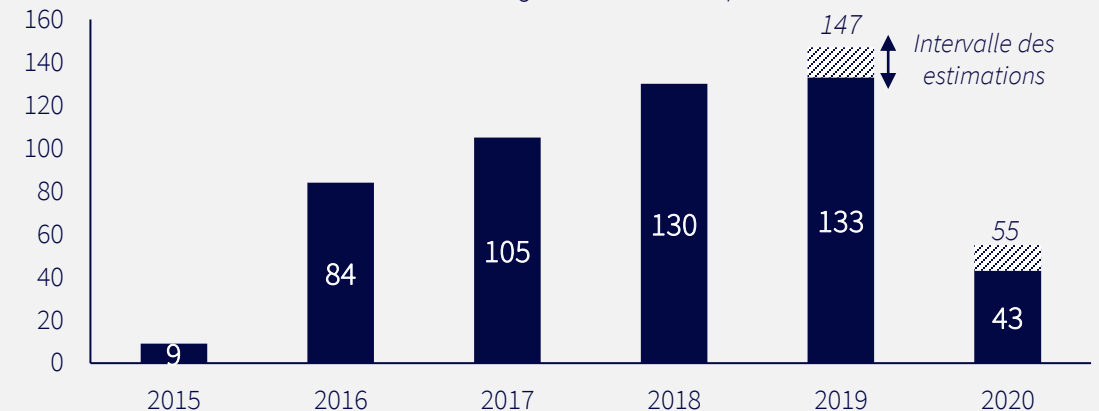
Évolution du chiffre d'affaires des entreprises de tourisme en autocar, en pourcentage par rapport au même mois de l'année précédente

Source: FNTV, 2021



Évolution du chiffre d'affaires annuel des Services librement organisés, en millions d'euros

Source: Autorité de régulation des transports, 2021

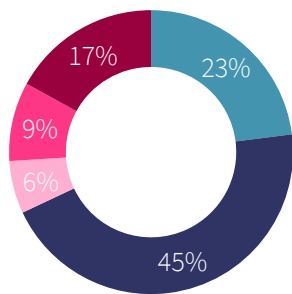
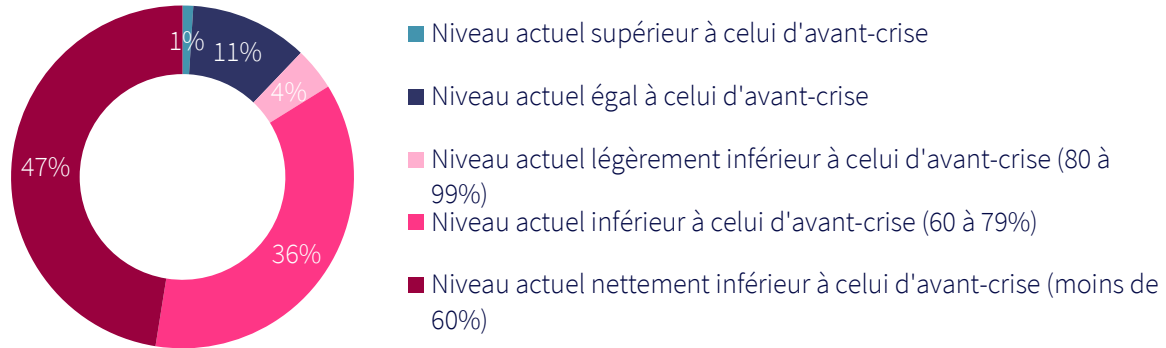


IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

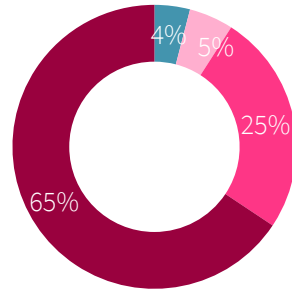
Les impacts de la crise sur les différentes activités du secteur

Répartition des entreprises selon le niveau de leur chiffre d'affaires par rapport à la situation d'avant crise

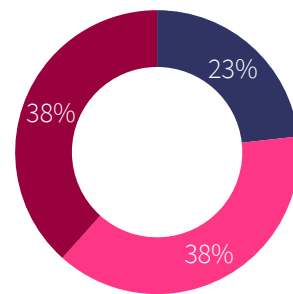
Source : enquête et traitement KYU



Sur le transport conventionné



Sur le transport occasionnel et de tourisme



Sur le transport SLO

Un secteur encore très fortement impacté par la crise sanitaire

- Près de 9 entreprises sur 10 du secteur du transport routier de voyageurs n'ont pas retrouvé un chiffre d'affaires similaire à celui d'avant crise à la fin de l'année 2021.
- Alors que seule 1 entreprise sur 10 a retrouvé un niveau de chiffre d'affaires équivalent à celui d'avant crise, **près de la moitié d'entre elles ont un niveau de chiffre d'affaires inférieur d'au moins 40% inférieur** à celui enregistré lors de la situation d'avant crise.

Un transport conventionné dont l'activité a retrouvé un certain niveau

- La réouverture des classes et la fin des limitations de déplacement entre les territoires ont permis à **l'activité de transport conventionné de redémarrer** pour une part importante des entreprises intervenant sur cette activité.
- 45% des entreprises ont ainsi retrouvé un niveau de chiffre d'affaires égal à celui de 2019. **Près d'1 entreprise sur 4 a également vu son chiffre d'affaires augmenté sur cette activité.** Cela peut notamment s'expliquer par la recherche de diversification des sources de revenus de certaines entreprises qui se sont davantage tournées vers le transport conventionné pour sécuriser leurs activités.

Des activités de transport occasionnel et de transport SLO encore particulièrement impactées

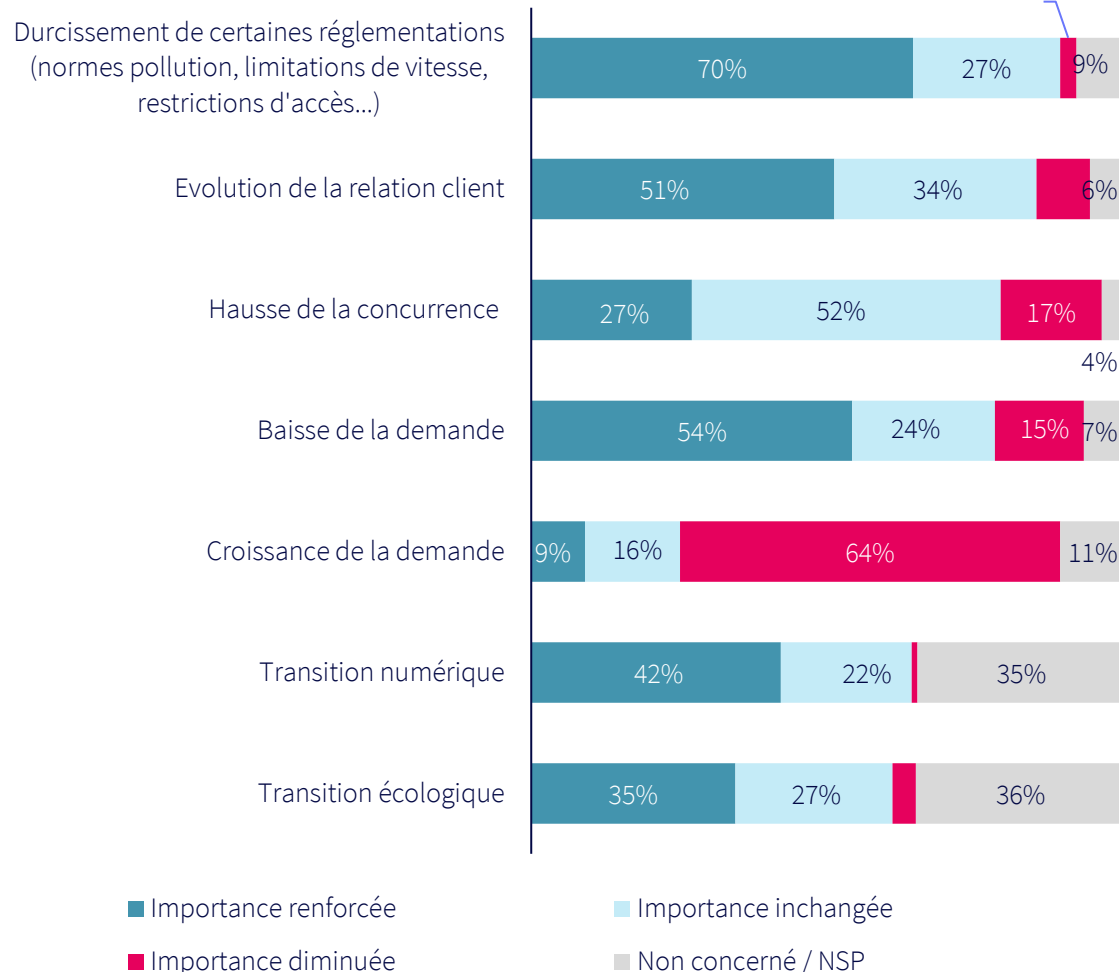
- Plus de 3 quarts des entreprises intervenant sur l'activité de SLO n'ont pas encore retrouvé un niveau de chiffre d'affaires similaire à celui d'avant crise.
- Le constat est plus dur encore sur l'activité de transport occasionnel et de **tourisme** pour laquelle 85% des entreprises n'ont pas retrouvé un niveau de chiffre d'affaires égal à celui de 2019 et 65% d'entre elles enregistrant un chiffre d'affaires inférieur de 40% ou plus à celui de 2019.

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Les impacts de la crise sur les dynamiques du secteur

L'impact de la crise sur les dynamiques à l'œuvre

Source : enquête et traitement KYU



Un durcissement de certaines réglementations

- Près de 7 entreprises sur 10 considèrent que la crise sanitaire a renforcé le durcissement de certaines réglementations. Le déploiement de nouveaux protocoles sanitaires au sein des entreprises, mais également dans les transports a contribué à ce durcissement.
- En parallèle, le renforcement de la transition écologique potentiellement accentué par la crise pourrait également générer de nouvelles normes en matière de matériel roulant et de pollution.

Un effet sur le contexte économique défavorable

- Alors que deux tiers des entreprises jugent que la crise a ralenti ou inversé la dynamique de croissance du secteur, elles sont plus de la moitié à considérer que celle-ci a renforcé la diminution de la demande.
- Dans ce contexte de diminution de la demande, la concurrence pourrait alors se renforcer entre les entreprises du secteur selon plus d'un quart des entreprises. En effet pour sécuriser leur activité certaines entreprises peuvent être poussées à étendre le territoire sur lequel elles interviennent et à diversifier leurs activités en développant notamment des activités de transport conventionné.

Un renforcement de l'évolution de la relation client et de la numérisation du secteur

- Le développement du télétravail et la mise en place de nouveaux outils de suivi et d'information voyageurs lors de la crise sanitaire ont accentué les évolutions en cours relatives à la relation client et à la digitalisation du secteur.
- En outre, les nouvelles contraintes sanitaires (ports du masque obligatoire) à faire respecter peuvent également faire évoluer la relation avec les passagers.



TRANSPORT DE VOYAGEURS

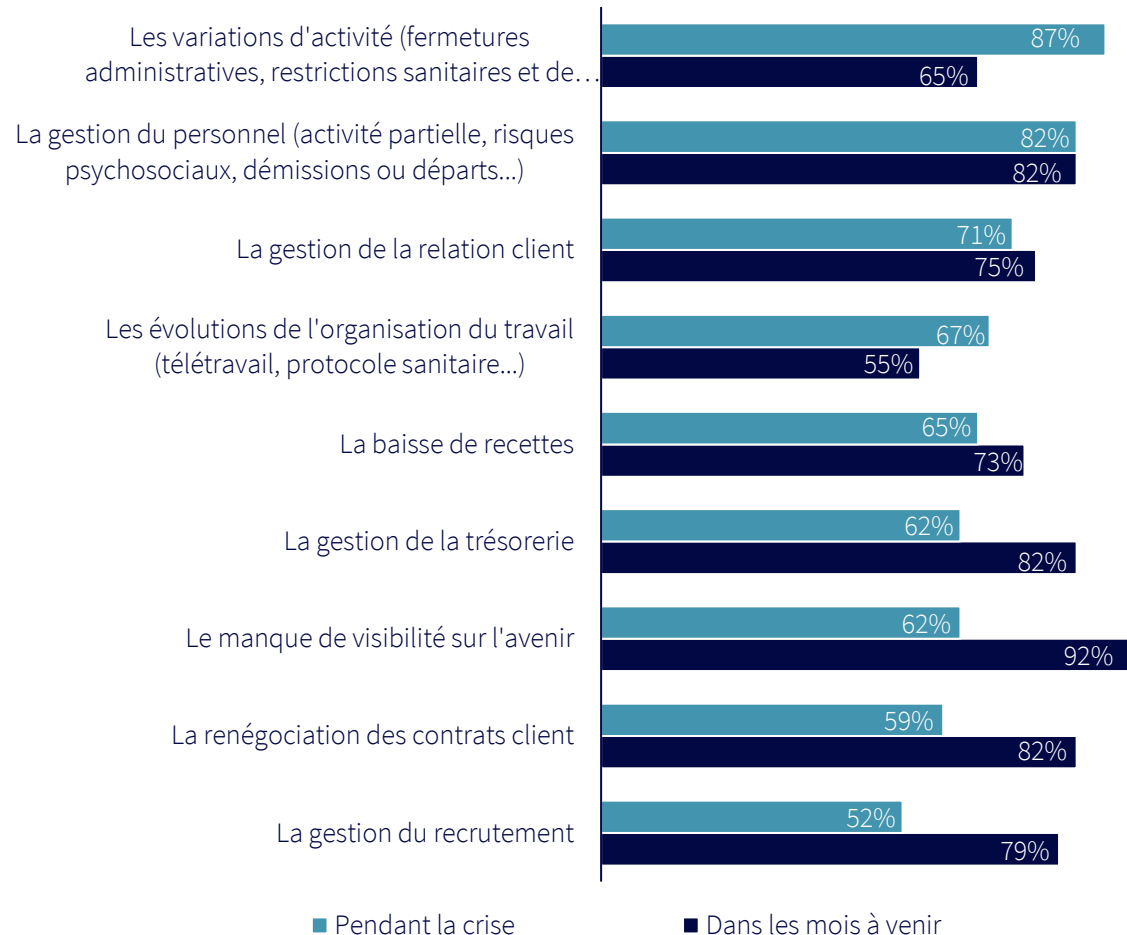
LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les principales difficultés rencontrées par les entreprises

Les principales difficultés rencontrées et anticipées par les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



De nombreuses difficultés pendant la crise sanitaire au premier rang desquelles les variations d'activité et la gestion du personnel

- Les entreprises du secteur de manière générale font face à de nombreuses difficultés qu'elles soient financières, ou ayant davantage trait à l'organisation du travail.
- Les **variations de l'activité** liées aux différentes mesures de restrictions de déplacements (confinement, fermetures des écoles, arrêts des activités périscolaires...) ont ainsi été la **première difficulté pour les entreprises**.
- Compte tenu des problématiques de déploiement de l'activité partielle, de démission, mais également de gestion des risques psychosociaux (confinement et solitude, exposition au risque de la maladie sur les périodes de travail...), la **gestion du personnel** a également été l'une des principales difficultés des entreprises.
- En parallèle et dans une mesure moindre, les entreprises ont fait face à des difficultés d'ordre économique puisque la baisse des recettes et la gestion de la trésorerie ont été des difficultés mises en avant par près de 2/3 des entreprises.
- Compte tenu de la variabilité des mesures et des variations d'activité, la gestion de la relation client ainsi que les évolutions de l'organisation du travail (déploiement du télétravail, gestion des plannings...) ont également été une difficulté.

Certaines difficultés persistantes et d'autres se renforçant dans les mois à venir

- Si les **variations d'activité pourraient être moindres** à l'avenir et que les entreprises devraient s'adapter aux évolutions nécessaires dans l'organisation du travail, d'autres difficultés pourraient se renforcer. Les **difficultés financières pourraient ainsi s'intensifier et fragiliser le modèle économique des entreprises**. Celles-ci anticipent ainsi des difficultés relatives au manque de visibilité sur l'avenir, à la gestion de la trésorerie, à la baisse des recettes, mais aussi à la renégociation des contrats clients.
- En **parallèle, la gestion du personnel et la gestion du recrutement** (avec la reprise de l'activité et des besoins de recrutement amplifiés par le départ de certains salariés pendant la crise) **devraient être problématiques** pour près de 8 entreprises sur 10.

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les dispositifs d'aides mobilités par les entreprises (1/2)

L'activité partielle

L'employeur en difficulté peut faire prendre en charge une partie du coût de rémunération des salariés sans activité. Le salarié reçoit 70% de son salaire brut – soit environ 85% de son salaire net – et l'État verse à l'entreprise une allocation de 85% des indemnités d'activité partielle. Dans la branche, les métiers les plus concernés sont : les conducteurs (100% des entreprises), les métiers de contrôle et de lutte contre la fraude (40%) et les commerciaux voyageurs (35%).

Report ou exonérations de charges sociales

Les entreprises qui connaissent une baisse de leur activité du fait des mesures décidées par les pouvoirs publics peuvent reporter tout ou une partie du paiement de leurs cotisations salariales et patronales. Elles peuvent ainsi reporter tout ou partie du paiement de leurs cotisations salariales et patronales pour les échéances des 5 et 15 novembre 2020, sans majoration ni pénalité.

Recours au fonds de solidarité

Le fonds de solidarité doit prévenir la fermeture des petites entreprises. Les entreprises peuvent prétendre à une aide compensant leur perte de chiffre d'affaires dans la limite de 10 000€ maximum, si elles ont perdu au moins 50% de leur CA sur un mois. Dispositif de soutien à la trésorerie des entreprises ayant connu des baisses importantes de leur chiffre d'affaires. Les aides cumulées ne peuvent dépasser 2,3M€ (plafond UE).

Prêt Garantis par l'État (PGE)

L'entreprise contracte auprès d'un établissement bancaire un prêt garanti par l'État, d'un montant maximum de 3 mois de chiffre d'affaires 2019 ou 2 années de masse salariale pour les entreprises récentes. Le taux pour les PME est compris entre 1 et 2,5%. Aucun remboursement n'est exigé la 1ère année. L'entreprise peut soit rembourser immédiatement soit l'amortir sur 1 à 10 ans.

Différés de remboursement PGE

Les entreprises qui ont contracté un PGE peuvent demander à leur banque un différé d'un an avant de commencer à rembourser – *mesure mise en place à l'occasion du reconfinement.*

Part des entreprises ayant eu recours au dispositif



Part des entreprises ayant eu recours à l'activité partielle sur les familles de métiers suivantes*

Source : enquête et traitement KYU

97%

Conducteur

16%

Informatique et SI

17%

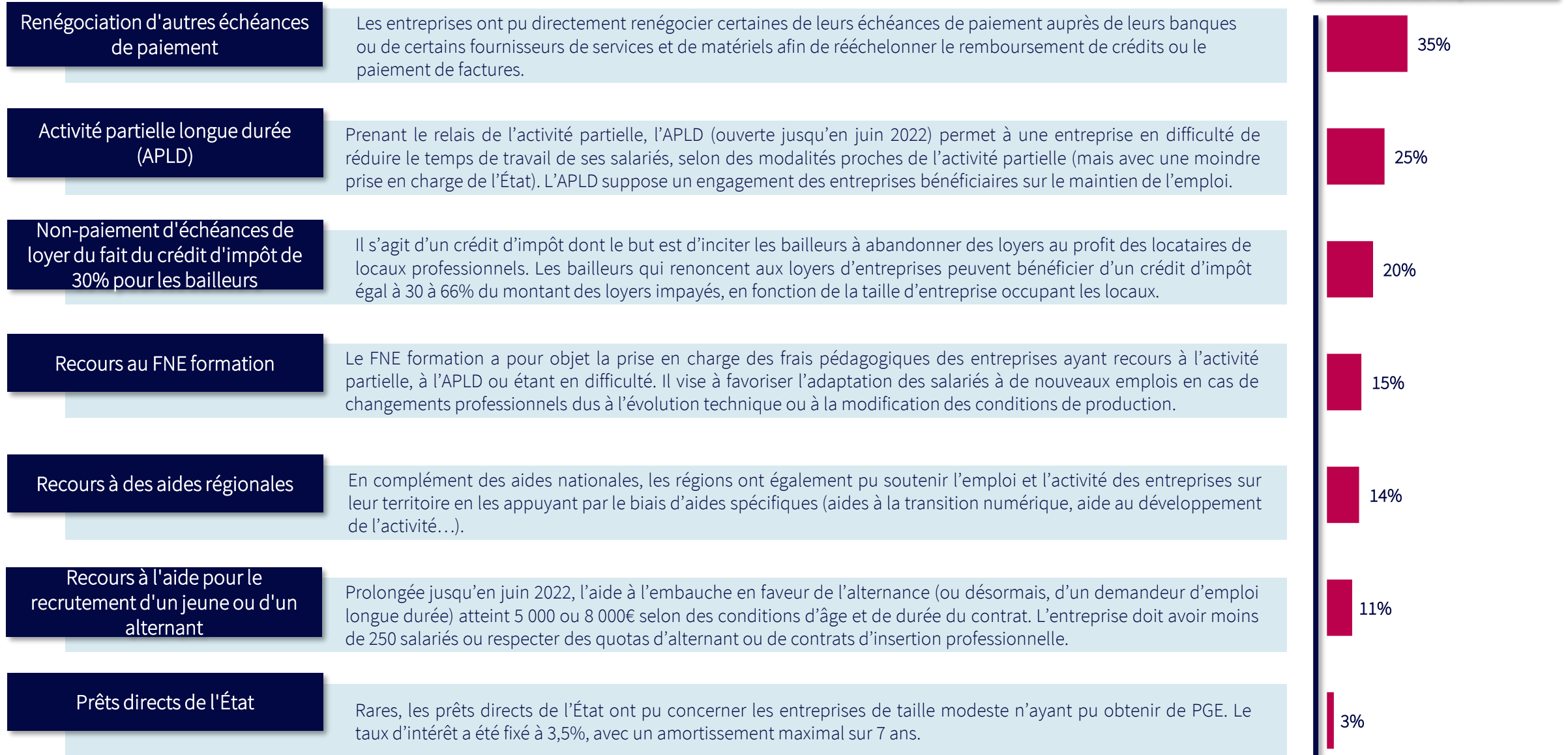
Fonctions supports

13%

Techniciens

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les dispositifs d'aides mobilités par les entreprises (1/2)

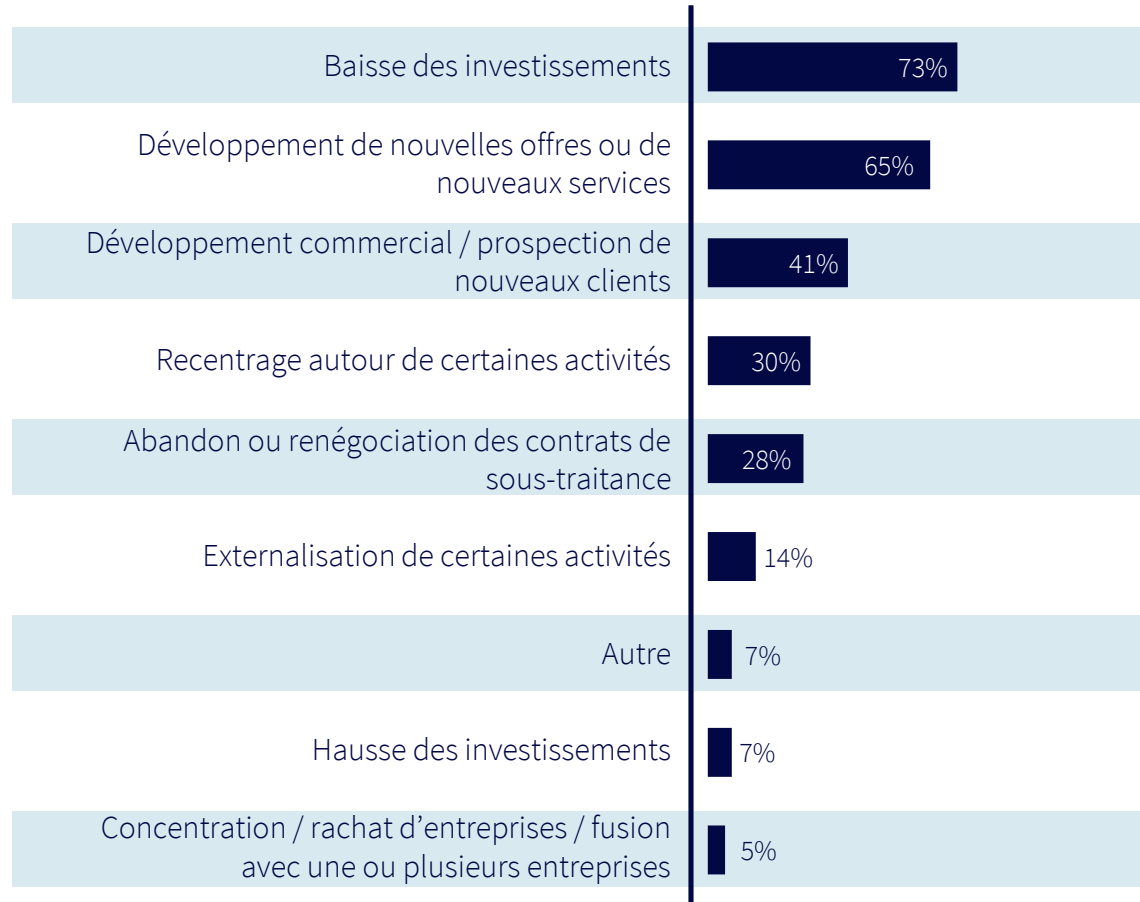


LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les stratégies internes des entreprises (1/2)

Les principales réorientations stratégiques mises en place par les entreprises pour faire face à la crise

Source : enquête et traitement KYU



Une première réorientation visant la réduction des coûts

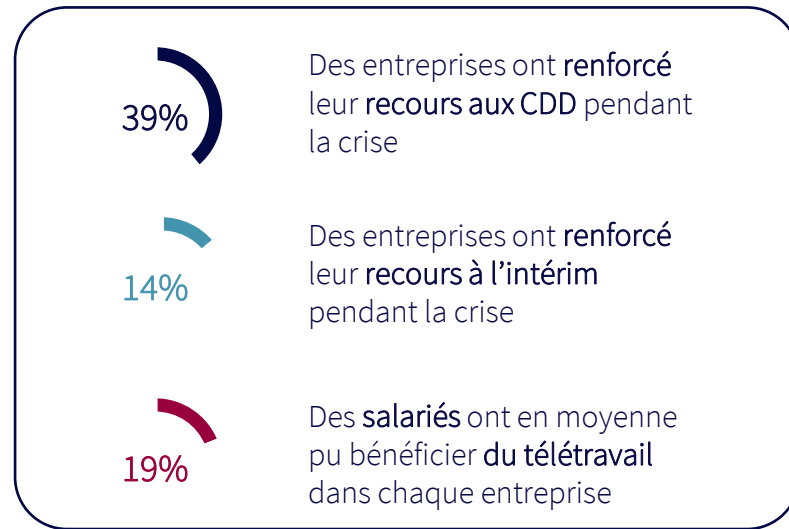
- Compte tenu du **fort impact négatif de la crise sanitaire** sur l'activité des entreprises et leurs finances, celles-ci **ont majoritairement cherché à réduire leurs investissements** qu'il s'agisse de l'abandon ou du report de l'achat de nouveaux matériels roulants, de la modernisation des équipements ou des systèmes informatiques.
- En parallèle de cette réduction des investissements, certaines entreprises ont également cherché à **réduire leurs coûts de structure** en abandonnant ou en renégociant certains contrats de sous-traitance ou en externalisant certaines de leurs activités.
- Enfin, près d'un tiers des entreprises se sont **également recentrés autour de certaines activités** pour lesquels l'impact de la crise sanitaire était moindre (réduction de l'offre de service de transport touristique pour un recentrage autour d'activités conventionnées).

Une stratégie de diversification des activités et des clients

- Compte tenu de la forte diminution de l'activité de transport occasionnel, qu'il s'agisse du transport péri/parascolaire et du transport touristique, de nombreuses entreprises ont cherché à étendre leurs sources de revenus en développant de nouvelles offres ou de nouveaux services. Ainsi **certaines entreprises exclusivement tournées vers le transport touristique ont ainsi pu chercher à développer une offre de transport conventionné** ou de transport régulier pour les entreprises permettant d'assurer une activité et un revenu plus stable et moins soumis à la conjoncture sanitaire.
- Cette diversification de l'activité s'est également accompagnée de la **prospection de nouveaux clients** pour chercher de nouvelles sources de revenus et d'activités. Certaines entreprises ont ainsi étendu leur territoire d'intervention pour contractualiser avec de nouvelles collectivités.

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les stratégies internes des entreprises (1/2)



Un recours au télétravail relativement limité et concentré sur certaines familles de métiers

- Compte tenu de la nature de l'activité du secteur et de la structure de l'emploi des entreprises (forte prégnance des conducteurs), **le recours au télétravail a été relativement limité dans le secteur**. Ainsi seuls 20% en moyenne des salariés ont pu bénéficier du télétravail dans les entreprises du secteur.
- Les **fonctions supports** ont été les plus concernées par le télétravail. Ainsi parmi les entreprises ayant eu recours au télétravail 85% d'entre elles l'ont mobilisé pour ces fonctions.
- Les **métiers commerciaux** ont également été concernés par le télétravail dans près de 7 entreprises sur 10 ayant eu recours au travail à distance.

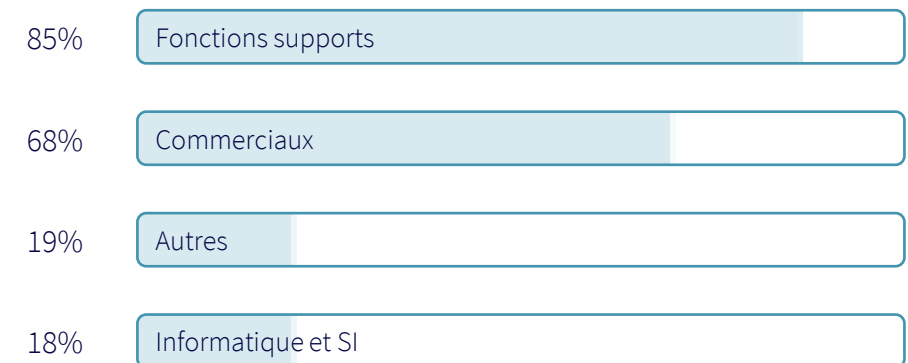
**note de lecture : parmi les entreprises ayant eu recours au télétravail, 18% d'entre elles l'ont déployé sur les métiers de l'informatique et des SI*

Un renforcement du recours aux contrats à durée déterminée lors de la crise

- Le **manque de visibilité** des entreprises sur l'évolution des mesures sanitaires et sur l'activité a **favorisé le recours à des contrats courts** pour une part importante des entreprises. Ainsi 4 entreprises sur 10 ont renforcé leur recours aux CDD.
- Dans le même temps, les **problématiques de pénuries de conducteurs et de besoins de remplacement** (turn-over parmi les salariés, maladies...) ont pu pousser près de 15% des entreprises à **renforcer leur recours à l'intérim**. L'intérim a ainsi pu être un levier pour répondre rapidement à un besoin de main-d'œuvre dans un contexte de pénurie de conducteurs.

Familles de métiers les plus concernées par le télétravail

Source : enquête et traitement KYU



TRANSPORT DE VOYAGEURS

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET
LES COMPÉTENCES

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur l'emploi

Après un recul marqué lors du premier confinement, l'emploi salarié se stabilise

- Après un recul modéré au T1 2020 (-0,7%), l'emploi salarié du secteur a connu une **baisse brutale** au T2 2020 (-4,2%) sous l'effet du premier confinement. Le rebond observé au S2 2020 ne suffit pas à combler ce recul, et l'effet du troisième confinement en mars 2021 provoque une nouvelle baisse de l'emploi salarié du secteur (-0,8%).
- Ces baisses sont toutefois relativement mesurées au regard de la chute historique et durable de l'activité du secteur. Plusieurs facteurs l'expliquent: la mise en place du chômage partiel, mais aussi le faible nombre de licenciements enregistrés pendant la crise (seules les activités les plus sinistrées semblent avoir été visées, à l'image des activités de navettes aéroportuaires). Il semble que les baisses d'effectifs soient essentiellement dues au non-remplacement des départs (retraite, changement de secteurs).

Évolution trimestrielle de l'emploi salarié, TRM

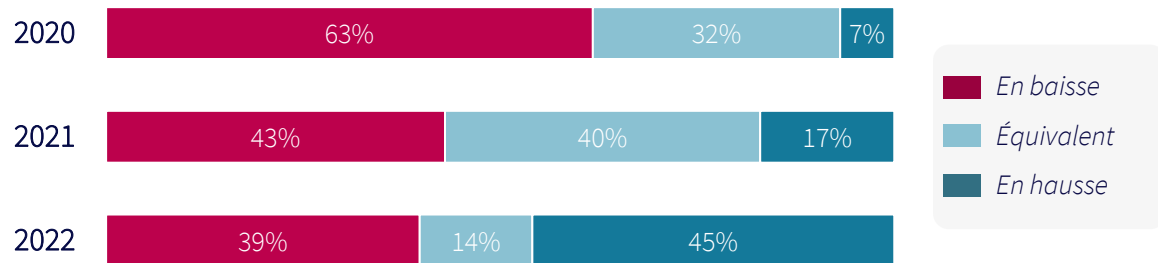
Source: SDES, 2021

| T4 2019 | T1 2020 | T2 2020 | T3 2020 | T4 2020 | T1 2021 | T2 2021 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| +0,3% | -0,7% | -4,2% | +1,3% | +0,3% | -0,8% | +1,1% |

Prévisions d'évolution des effectifs des entreprises de la branche

Pourcentage d'entreprises, par rapport à 2019

Source : enquête et traitement KYU



Note de lecture : 62% des entreprises répondantes anticipent une baisse de leur chiffre d'affaires en 2022 par rapport à 2019. En moyenne, la baisse anticipée s'élève à 22%.

Un impact durable de la crise sur l'emploi pour certaines entreprises du secteur

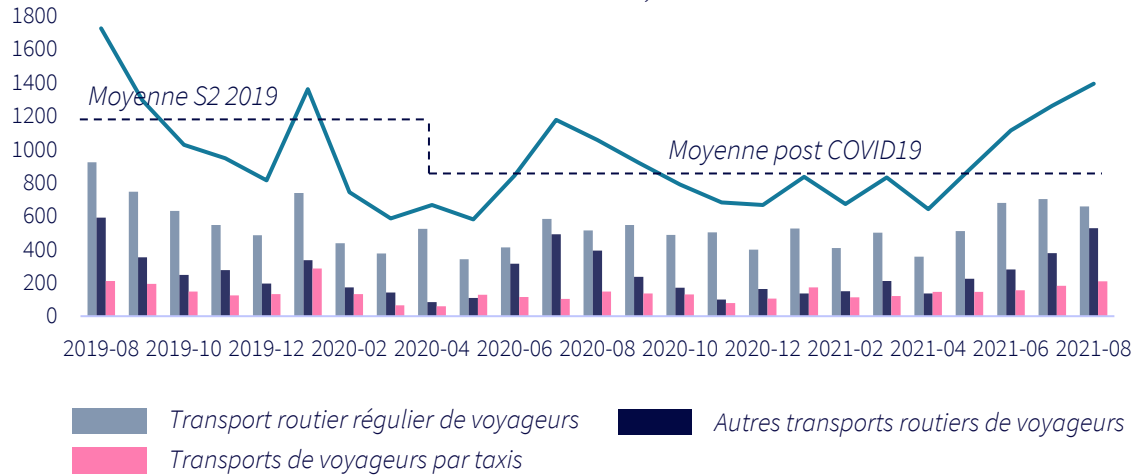
- L'impact de la crise sur l'emploi a été important dès 2020. ainsi **près de deux tiers des entreprises ont vu leur niveau d'emploi reculé par rapport à celui de 2019**. Seul un tiers des entreprises ont réussi à maintenir leur niveau d'emploi, quand une minorité a vu son niveau d'emploi augmenter.
- Malgré une reprise de l'emploi en 2021, **l'impact de la crise s'est encore fait ressentir** cette année-là puisque 43% des entreprises ont enregistré un niveau d'emploi inférieur à celui de 2019.
- En 2022**, une majorité d'entreprises du secteur anticipent un retour à un niveau d'emploi au moins égal à celui de 2019 (59%) et 45% anticipent même une augmentation de leur niveau d'emploi. Toutefois **malgré cette reprise, 4 entreprises sur 10 ne devraient pas avoir retrouvé un niveau d'emploi similaire à celui de 2019**.

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les besoins en recrutement

Évolution du nombre d'offres d'emplois publiées dans le transport routier de voyageurs

Source: Textkernel, 2021



Une reprise des recrutements qu'à partir de 2021, mais une visibilité encore trop limitée pour un retour à la situation d'avant crise

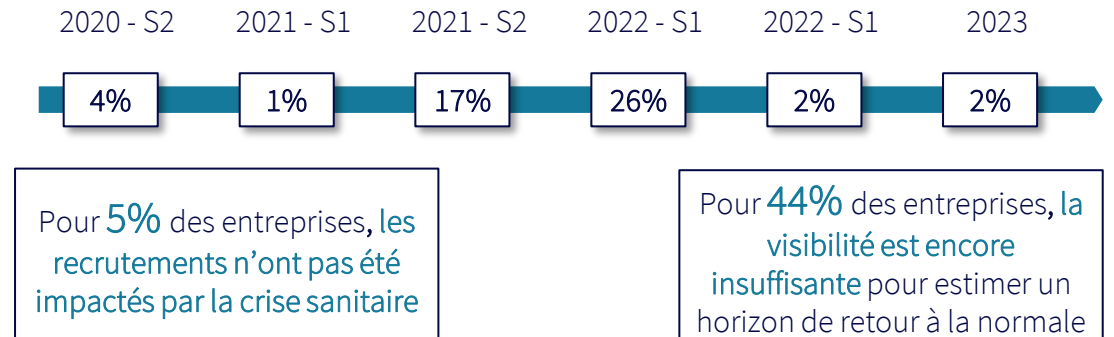
- Une nouvelle tendance baissière se met en place dès août 2020, pour atteindre un nouveau point bas pendant le deuxième confinement (-43% d'offres sur la période). Les restrictions du couvre-feu et du 3^{ème} confinement ont eu un impact réel sur le recrutement, qui est resté très en deçà de la normale entre janvier et avril 2021. Le déconfinement de la fin du S1 2021 et le retour de certains touristes étrangers ont néanmoins permis un rebond important à l'été 2021.
- Alors que 43% des entreprises estiment reprendre leur rythme de recrutement habituel entre le deuxième semestre 2021 et le premier de 2022, 44% n'ont pas encore suffisamment de visibilité pour estimer quand elles seront en mesure de retrouver un rythme recrutement habituel.

Un impact important de la crise sur le niveau de recrutements directement liée à l'évolution de l'activité et aux mesures sanitaires

- Le nombre d'offres d'emplois publiées dans le secteur du transport routier de voyageurs est caractérisé par une **importante saisonnalité**, avec des temps forts à l'été et en début d'année. Après un point haut au mois d'août 2019, le nombre d'offres d'emplois publiées dans le secteur a donc logiquement décru jusqu'en décembre de la même année, avec une baisse de 53% sur cinq mois.
- La reprise saisonnière de janvier 2020 a été stoppée à partir de février du fait de la baisse anticipée du nombre de touristes du fait la crise sanitaire. Cette tendance s'est renforcée lors du premier confinement avec l'arrêt du transport régulier et occasionnel.
- Un rebond après le déconfinement et pendant l'été 2020 est observable de l'abandon de l'essentiel des restrictions et par l'augmentation du nombre de touristes français. Cette reprise reste cependant partielle, dans la mesure où les offres publiées ne retrouvent pas leur niveau de 2019.

Répartition des entreprises selon la reprise de leur rythme de recrutement habituel

Source: enquête et traitement KYU

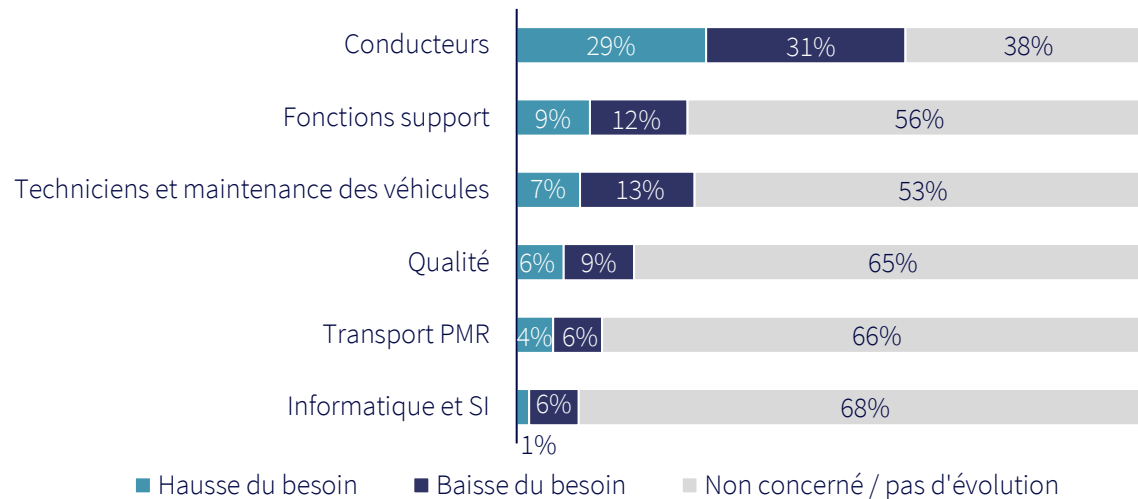


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les besoins et les tensions en recrutement des entreprises

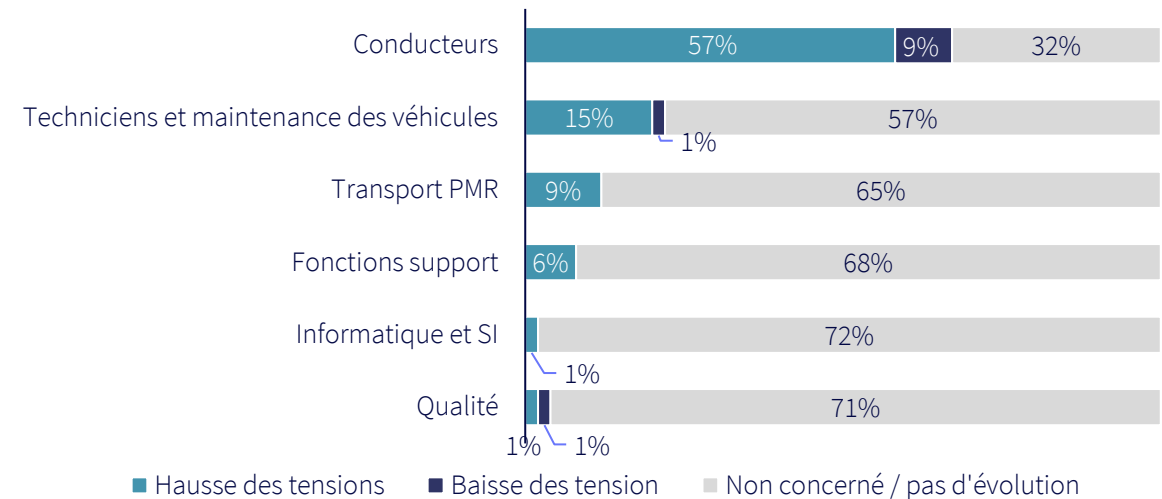
Évolution des besoins des entreprises sur les familles de métiers suivantes

Source : enquête et traitement KYU



Évolution des tensions au recrutement sur les familles de métiers suivantes

Source : enquête et traitement KYU



18%
Des entreprises ont envisagé de potentielles voies de reconversion pour les personnes exerçant un métier touché par une baisse de besoins

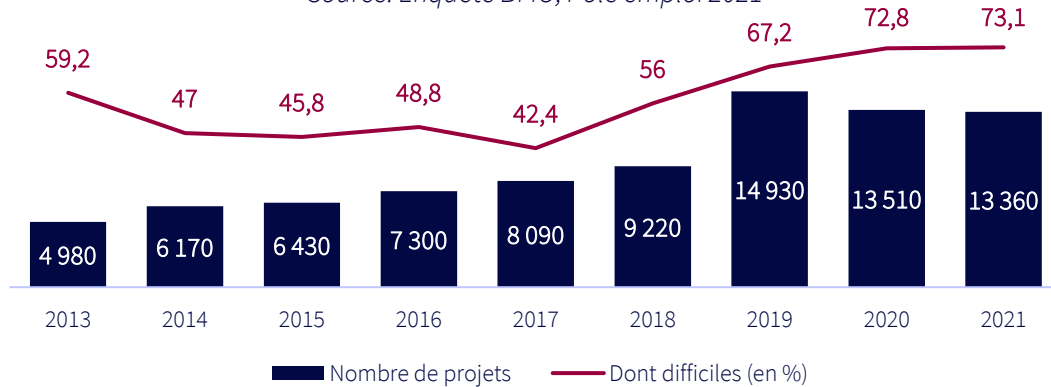
- Compte tenu de la **difficulté des entreprises à estimer la reprise de leur activité** et l'évolution de leurs besoins en métiers, les entreprises **sont partagées concernant l'impact de la crise sur l'évolution de leurs besoins** en métiers. Alors qu'une partie estime que celle-ci a renforcé leurs besoins notamment sur le métier de conducteurs, une part similaire juge que celle-ci a réduit leurs besoins.
- Les entreprises estiment davantage que **la crise devrait renforcer les tensions** en particulier sur les métiers de conducteur du fait du départ et du turn-over d'un certain nombre de salariés. Les entreprises mettent également en avant le manque de formation au titre professionnel des candidats, la complexité de leurs propres besoins du fait des contrats à temps partiel proposé sur le transport conventionné. Les activités de tourisme et de transport PMR présentent également des difficultés singulières (avec une relation client plus exigeante, des profils expérimentés recherchés et la part importante de nouveaux entrants parmi les candidats). Enfin la fermeture des centres de formation lors de la crise a entraîné un « trou » dans le vivier de candidats habituels.
- Près **d'une entreprise sur 5 a envisagé lors de la crise des voies de reconversion**, notamment du tourisme vers le transport de marchandises, la conduite vers les métiers de l'exploitation.

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les besoins et les tensions en recrutement des entreprises – focus sur le métier de conducteur

Évolution du besoin en main-d'œuvre pour le métier de conducteur de transport en commun sur route

Source: Enquête BMO, Pôle emploi 2021

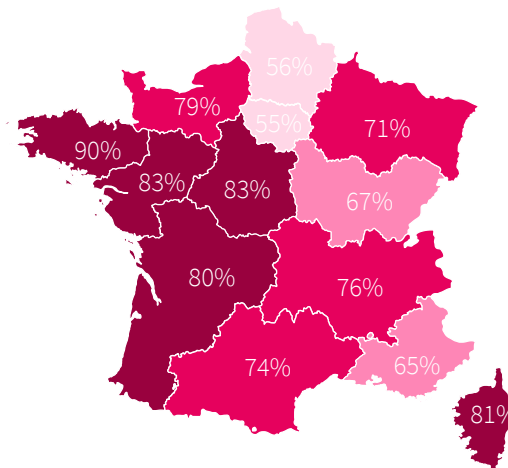


Des tensions de recrutement pour les conducteurs accentuées avec la crise

- Malgré le recul de l'activité et la baisse du nombre d'offres publiées, le besoin de main-d'œuvre des conducteurs de transport en commun sur route (qui inclut les conducteurs de transport urbain) ne connaît qu'un recul modéré en 2020 (13 510 projets, en baisse de 9,5%).
- Si l'année n'est pas terminée, un très net rebond est déjà perceptible pour 2021: avec 13 360 projets de recrutement planifiés dès septembre, les besoins de mains-d'œuvre devraient largement dépasser leur niveau de 2019 en fin d'exercice.
- Concomitamment, les tensions de recrutement restent très importantes. Elles ont continué de se renforcer en 2020 (72,8% de recrutements difficiles, contre 67,2% en 2019), et semblent se stabiliser à ce niveau très élevé en 2021 (73,1% en YTD).
- La situation semble encore plus difficile qu'avant la crise, sous le double effet d'un essoufflement du report vers la France de certains conducteurs européens après le Brexit et du caractère de plus en plus généralisé de la pénurie de main-d'œuvre en Europe.
- Le regain de tension peut également s'expliquer par le départ d'un certain nombre de salariés pendant la crise, que ce soit vers le secteur du transport urbain (plus grande régularité des horaires, pas de déplacements longue durée) ou vers d'autres secteurs d'activité.

Part des recrutements difficiles par région pour le métier de conducteur de transport en commun sur route

Source: Enquête BMO, Pôle emploi 2021



Certaines régions sont particulièrement touchées par la pénurie de conducteurs

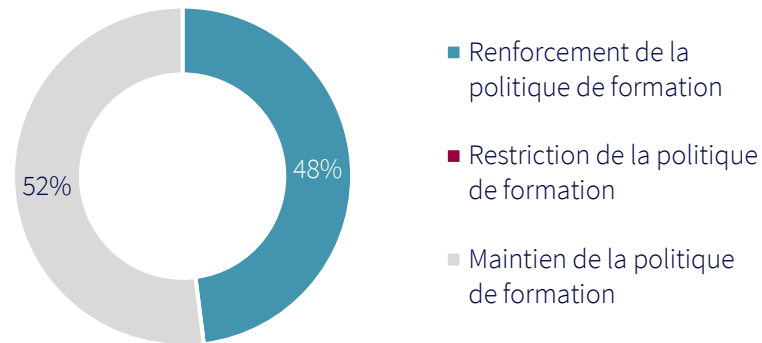
- Les régions Bretagne, Centre-Val de Loire, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine et Corse connaissent toutes un taux de recrutement difficile dépassant 80%. Seules quatre régions métropolitaines connaissent des taux inférieurs à la moyenne nationale.
- Malgré des chiffres BMO moins importants que d'autres régions, la situation semble particulièrement difficile dans l'est de la France et notamment en Alsace, où la concurrence avec les pays limitrophes (Allemagne, Luxembourg, Suisse) est très importante. Selon plusieurs acteurs du secteur, cette situation spécifique doit faire l'objet de stratégies dédiées.

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur politique formation à l'aune de la crise sanitaire

Source : enquête et traitement KYU



Un renforcement de la politique formation des entreprises du secteur

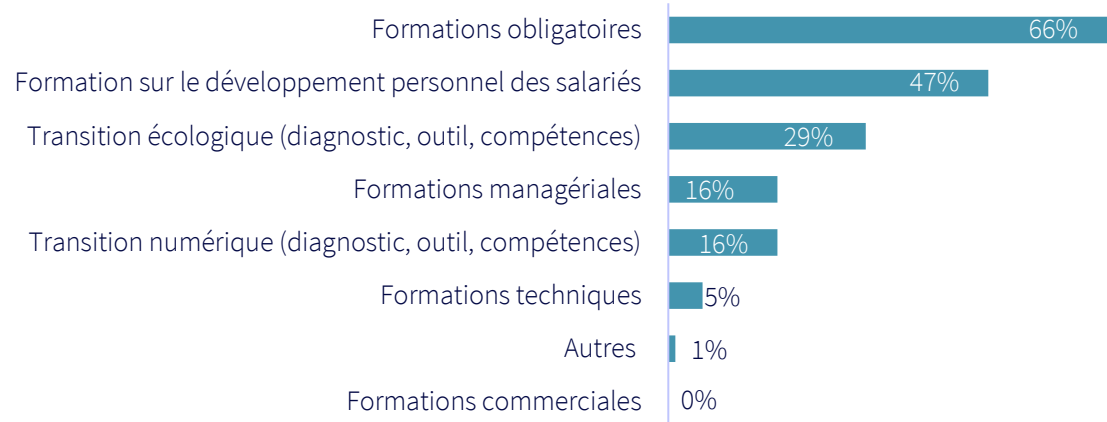
- Près d'1 entreprise sur 2 a revu sa politique de formation en renforçant cette dernière lors de la crise sanitaire. Alors que seulement 15% des entreprises ont eu recours au FNE Formation, dispositif visant à soutenir le financement de la formation lors de la crise, elles sont plus nombreuses à avoir renforcé leur politique de formation en mobilisant les dispositifs habituels (financement OPCO, fonds propres...).

Les formations obligatoires et sur le développement personnel au cœur des projets de formation des entreprises dans les mois à venir

- Près de 7 entreprises sur 10 du secteur jugent prioritaires la mobilisation des formations obligatoires ces prochains mois. La formation continue obligatoire voyageurs (FIMO) au premier rang, mais également les formations en prévention des risques (SS...) pourra ainsi faire l'objet d'une mobilisation particulière.
- Compte tenu des difficultés et des évolutions qu'a pu engendrer la crise sanitaire sur l'activité des salariés (activité partielle, reconversion...), près d'1 entreprise sur 2 juge prioritaires les formations relatives au développement personnel des salariés. L'orientation, le développement de compétences annexes (relations client...) pourraient ainsi faire l'objet de besoins supplémentaires au sein des entreprises du secteur des transports routiers de voyageurs.
- La transition écologique à travers des sujets de diagnostic et de compétences (écoconduite, conduite et maintenance de potentiels véhicules électriques) est également l'un des sujets prioritaires pour près d'1 entreprise sur 3.

Les sujets de formation prioritaires selon les entreprises dans les mois à venir

Source : enquête et traitement KYU

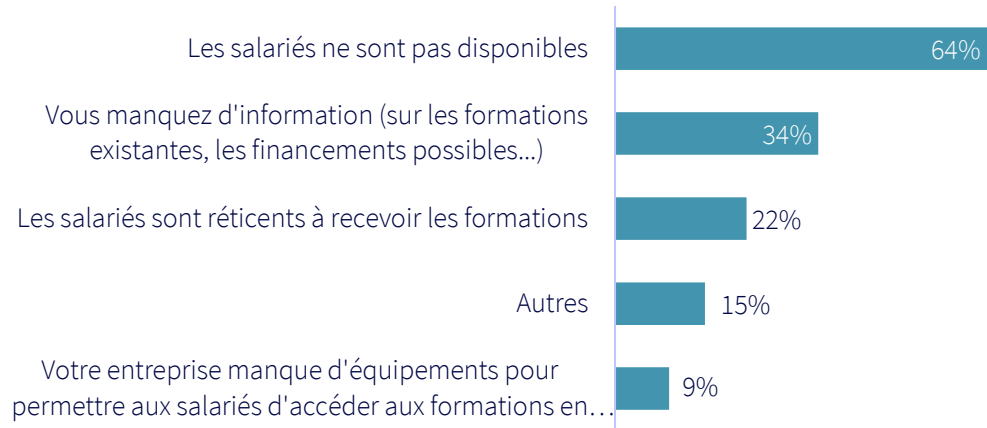


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Les principales difficultés pour la formation selon les entreprises

Source : enquête et traitement KYU

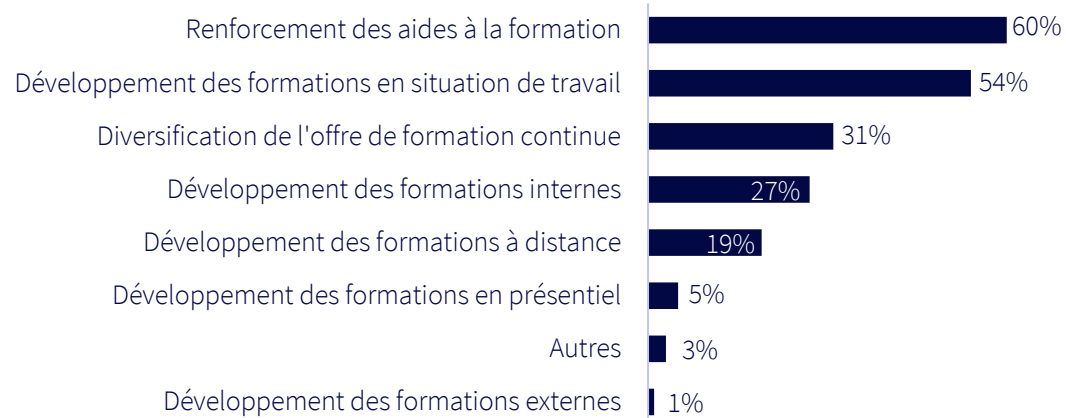


Une problématique de disponibilité des salariés pour mobiliser la formation

- Environ **deux tiers des entreprises** mettent en avant la **non-disponibilité des salariés** comme l'une de leurs principales difficultés pour mobiliser la formation. Dans ce secteur majoritairement composé de conducteurs, le recours à la formation entraîne directement un besoin de remplacement des conducteurs pour assurer l'activité et la conduite des véhicules.
- **Un tiers des entreprises** soulignent également un **manque d'information** relative à l'offre de formation existante et disponible ainsi que sur les possibilités de financement de cette dernière.
- Compte tenu de ces difficultés, **les entreprises plébiscitent un renforcement des aides à la formation** ainsi que le **développement de formation en situation de travail** pour plus d'1 entreprise sur 2. Ces deux évolutions souhaitées par les entreprises pourraient soutenir les difficultés pour faire à la non-disponibilité des salariés.

Les principales évolutions à amener relatives à la formation selon les entreprises

Source : enquête et traitement KYU

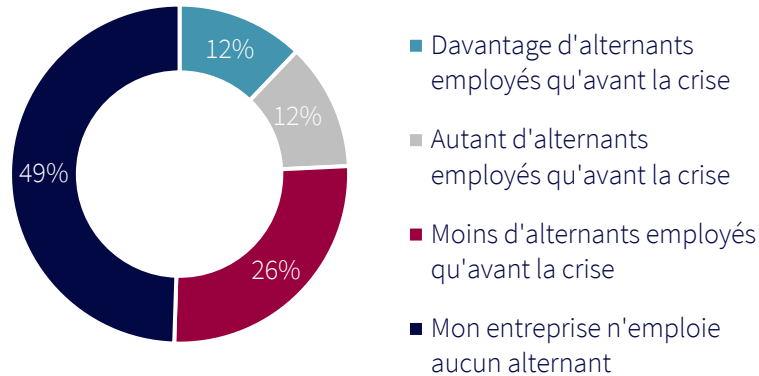


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur recours à l'alternance

Source : enquête et traitement KYU



Un dispositif de formation mobilisé pour l'ensemble des métiers

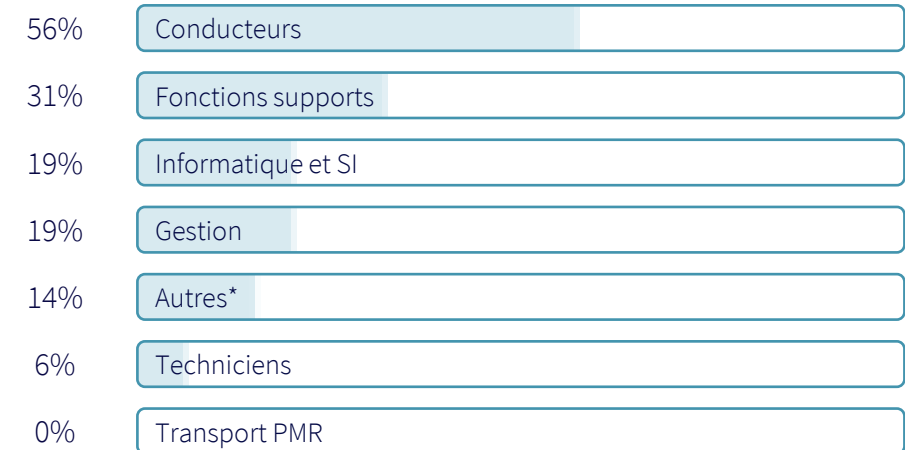
- Si le métier de conducteur est le plus concerné par l'alternance parmi les entreprises du secteur (plus d'une entreprise sur 2 ayant recours à l'alternance) cela s'explique par le poids important de ce métier dans le secteur.
- L'ensemble des autres métiers, mis à part le transport PMR, sont également concernés par l'alternance. Ainsi 1/3 des entreprises ayant recours à l'alternance mobilise ce dispositif pour les fonctions supports (RH, comptabilité...). L'informatique et les SI, la gestion ainsi que les métiers de la maintenance (mécaniciens cités dans la catégorie autre par les entreprises et techniciens) sont des métiers pour lesquels près d'une entreprise sur cinq ayant recours à l'alternance emploie des alternants.

Un impact négatif de la crise sur l'alternance dans le secteur

- Parmi les entreprises ayant recours à l'alternance, près de la moitié d'entre elles ont diminué la mobilisation de ce mode de formation. Les difficultés financières ainsi que la moindre activité ont ainsi pu pousser certaines entreprises à geler leur recrutement par le biais de l'alternance afin d'assurer une activité pour les salariés déjà en poste.
- Toutefois, près d'un quart des entreprises ayant recours à l'alternance ont augmenté leur recours à ce mode de formation. Alors que le recrutement ont pu se poursuivre pour faire face aux besoins de remplacement (départ en retraite, turn-over...), l'alternance demeure pour ces entreprises un levier de recrutement dans un contexte de fortes tensions.

Familles de métiers les plus concernées par l'alternance

Source : enquête et traitement KYU



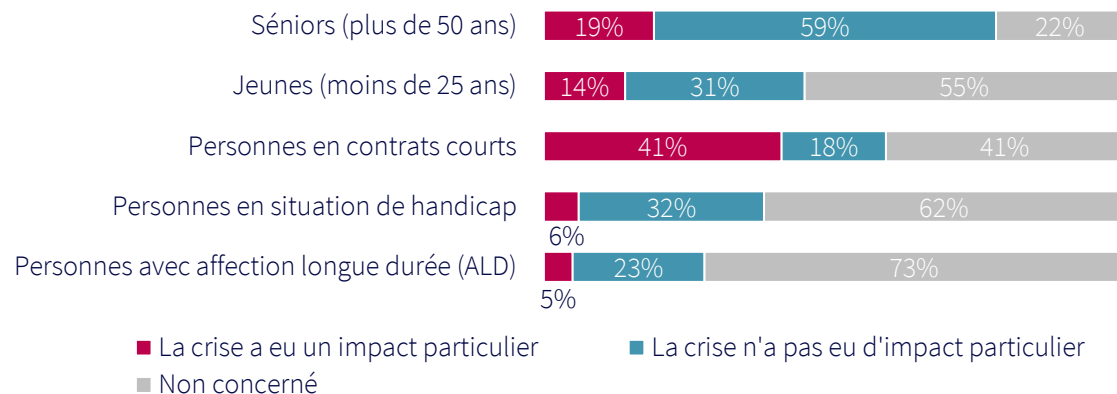
*notamment mécaniciens

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts sur les publics fragilisés

Répartition des entreprises selon l'impact particulier de la crise sur les publics suivants

Source : enquête et traitement KYU

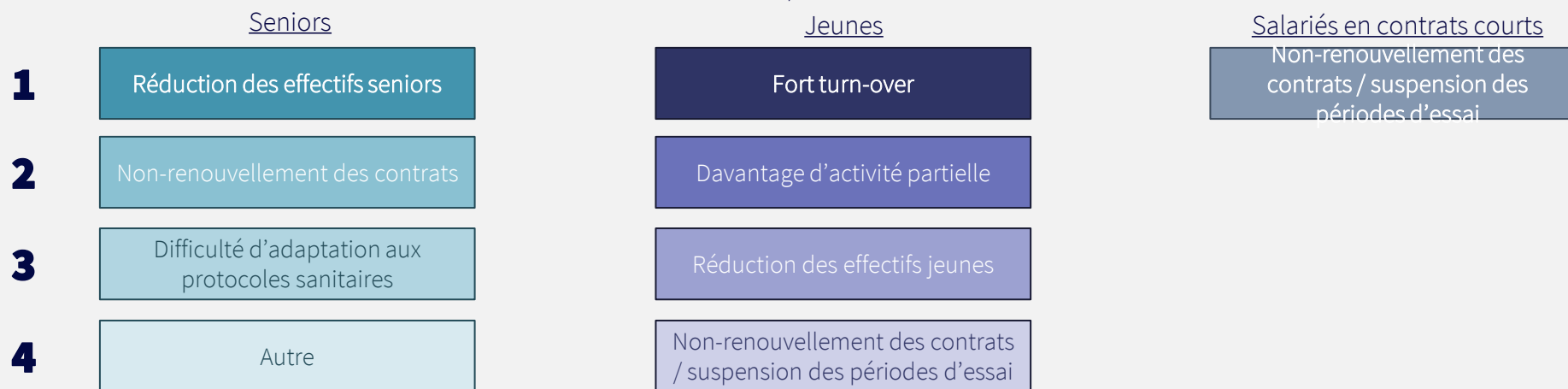


Une exposition plus importante des personnes en contrats court

- Près de 4 entreprises sur 10 évaluent que l'impact de la crise sanitaire sur les **personnes en contrat court est plus important que pour le reste des salariés**. Ceux-ci ont ainsi été plus exposés au **non-renouvellement de leur contrat** et à la **suspension de leur période d'essai**. Ces salariés ont ainsi été les premiers concernés par d'éventuelles réductions d'effectifs pour faire face à la baisse d'activité des entreprises.
- Les **seniors** ont également pu être plus exposés. Les entreprises ont en effet pu davantage **réduire leurs effectifs seniors** (retraites anticipées...) et ne pas renouveler leurs contrats alors que des **difficultés d'adaptation aux protocoles sanitaires** ont aussi été relevées par les entreprises.
- Les **publics jeunes** ont également été plus exposés pour 14% des entreprises. La réduction de l'activité et la baisse de salaire issu de l'activité partielle ont pu pousser les jeunes à **quitter les entreprises** et la branche pour se tourner vers des activités moins impactées par la crise sanitaire (transport de fret, transport urbain...)

Les principaux impacts de la crise sur les publics plus touchés

Source : enquête et traitement KYU



PARTIE 5

FOCUS TRANSPORT SANITAIRE

- ▶ Impacts de la crise sanitaire et perspectives socio-économiques
- ▶ Impacts sur l'emploi, les métiers et les compétences
- ▶ Identification des stratégies mises en œuvre

05

TRANSPORT SANITAIRE

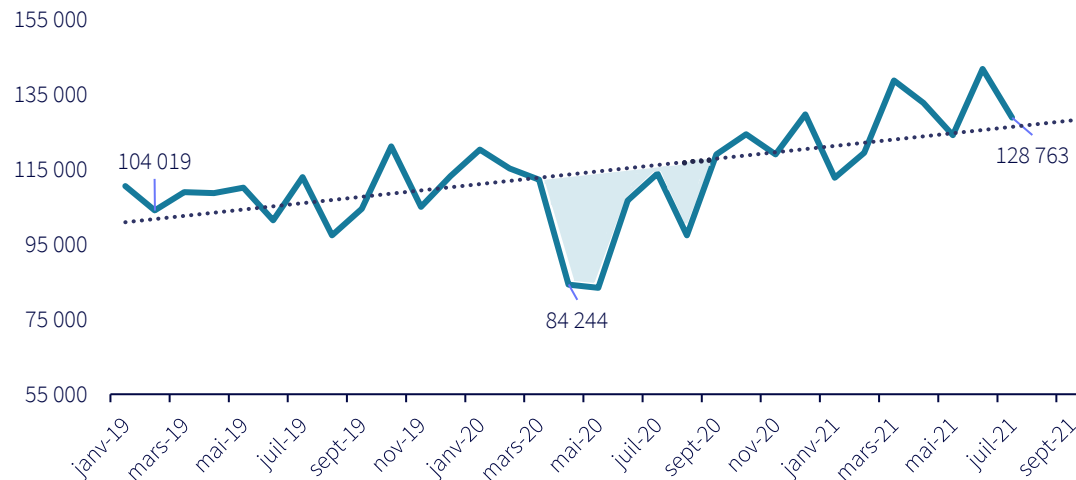
IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET
PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

IMPACTS DE LA CRISE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Impact de la crise sur l'activité des entreprises du secteur

Évolution des remboursements de frais d'ambulances par la sécurité sociale, en milliers d'euros

Source: Assurance maladie, 2021



Avant la crise, le transport sanitaire bénéficiait d'une croissance structurelle importante

- Depuis plusieurs années, les entreprises du transport sanitaire bénéficiaient dans leur majorité d'une croissance régulière de leur activité, reposant sur trois éléments principaux :
 - Le vieillissement de la population, qui contribue à une hausse continue de la fréquentation des établissements de santé et médico-sociaux ;
 - Une politique de regroupement des hôpitaux et de fermeture des structures de taille intermédiaires, qui a favorisé l'explosion de la demande de transport spécialisé ;
 - Enfin, la généralisation de l'hospitalisation de jour, qui a eu un effet similaire

Si une baisse notable coïncide avec le premier confinement, le retour à une tendance générale de croissance du secteur est intervenu rapidement

- En l'absence de données consolidées sur le chiffre d'affaires du secteur depuis 2019, l'évolution des remboursements de frais d'ambulance par la sécurité sociale (qui rembourse, selon les cas, 65 à 100% de ces dépenses de santé) donne une indication satisfaisante de l'effet de la crise sanitaire sur le secteur. **La tendance générale est ainsi celle d'un marché en expansion continue.**
- Ainsi, le taux de croissance mensuel moyen sur la période 2019-2021 est de 0,49%, malgré le recul observé pendant le premier confinement (-24,9% sur un mois entre mars et avril 2020). Cette baisse passagère s'explique notamment par la chute du nombre d'opérations / hospitalisations hors COVID-19 pendant le premier confinement.
- Sur l'ensemble de l'exercice 2020, la croissance des remboursements atteint 2,1%. S'il s'agit d'une croissance moins importante que les années précédentes, ce résultat ne devrait pas causer de fragilisation particulière du secteur.

IMPACTS DE LA CRISE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Impacts financiers de la crise

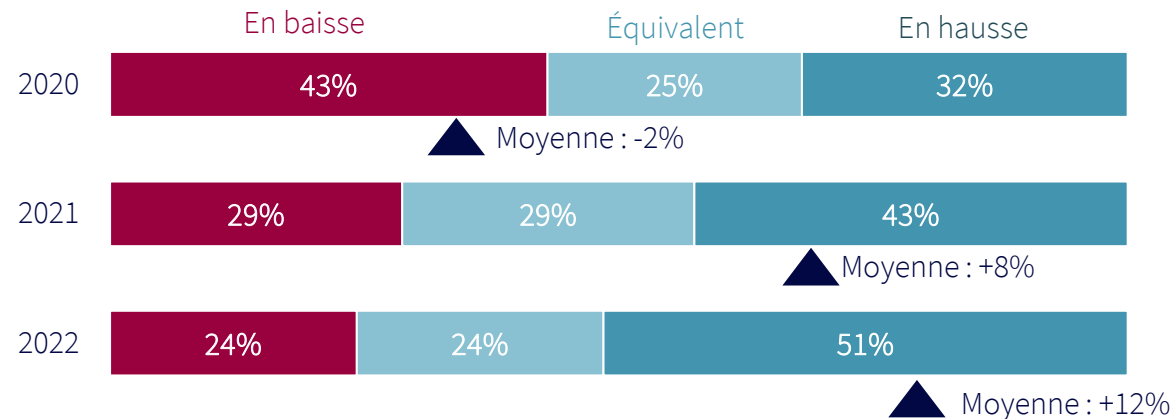
Un recul particulièrement prononcé au moment du premier confinement

- L'impact de la crise dans le secteur s'est fait ressentir immédiatement après le début de la première vague épidémique. L'explosion rapide des hospitalisations fin février et en mars 2020 a en effet rapidement provoqué des **déprogrammations massives d'opérations dans les hôpitaux**, partout en France. Dès le premier trimestre, cette baisse forcée de l'activité s'est retrouvée chez 82% des entreprises du secteur, un taux encore renforcé au deuxième trimestre (96% des entreprises concernées).
- Les autres confinements semblent avoir eu un effet plus modéré : si 13% des entreprises déplorent un fort impact négatif de la crise lors du deuxième confinement (+4 points par rapport au trimestre précédent), la part d'entreprises ne rencontrant pas d'impact particulier était en hausse (38% contre 37 au T3).
- 2021 marque un retour progressif à une situation normale : au troisième trimestre, seule une entreprise sur cinq percevait encore les effets de la crise.

Niveau de chiffre d'affaires des entreprises de la branche

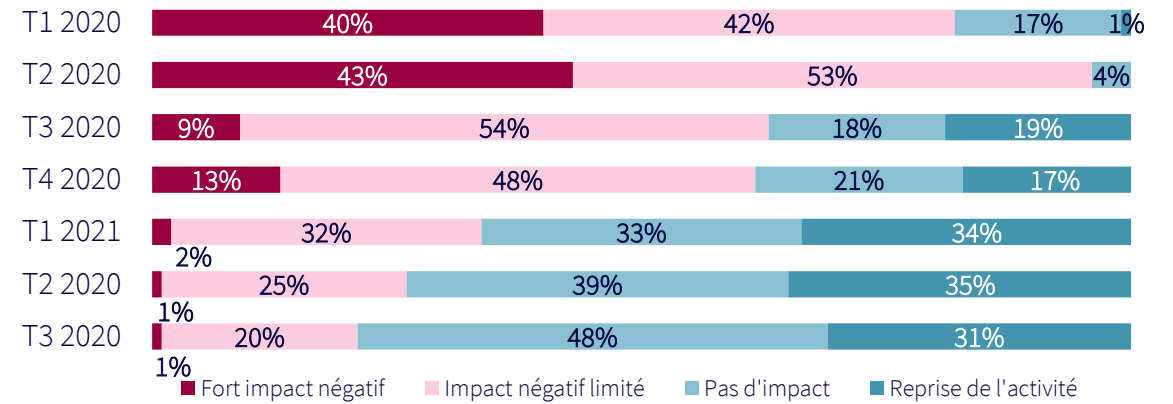
Pourcentage d'entreprises, par rapport à 2019

Source : enquête et traitement KYU



Répartition des entreprises selon l'impact de la crise sanitaire

Source : enquête et traitement KYU



Une croissance retrouvée dès 2021 qui devrait s'accélérer en 2022

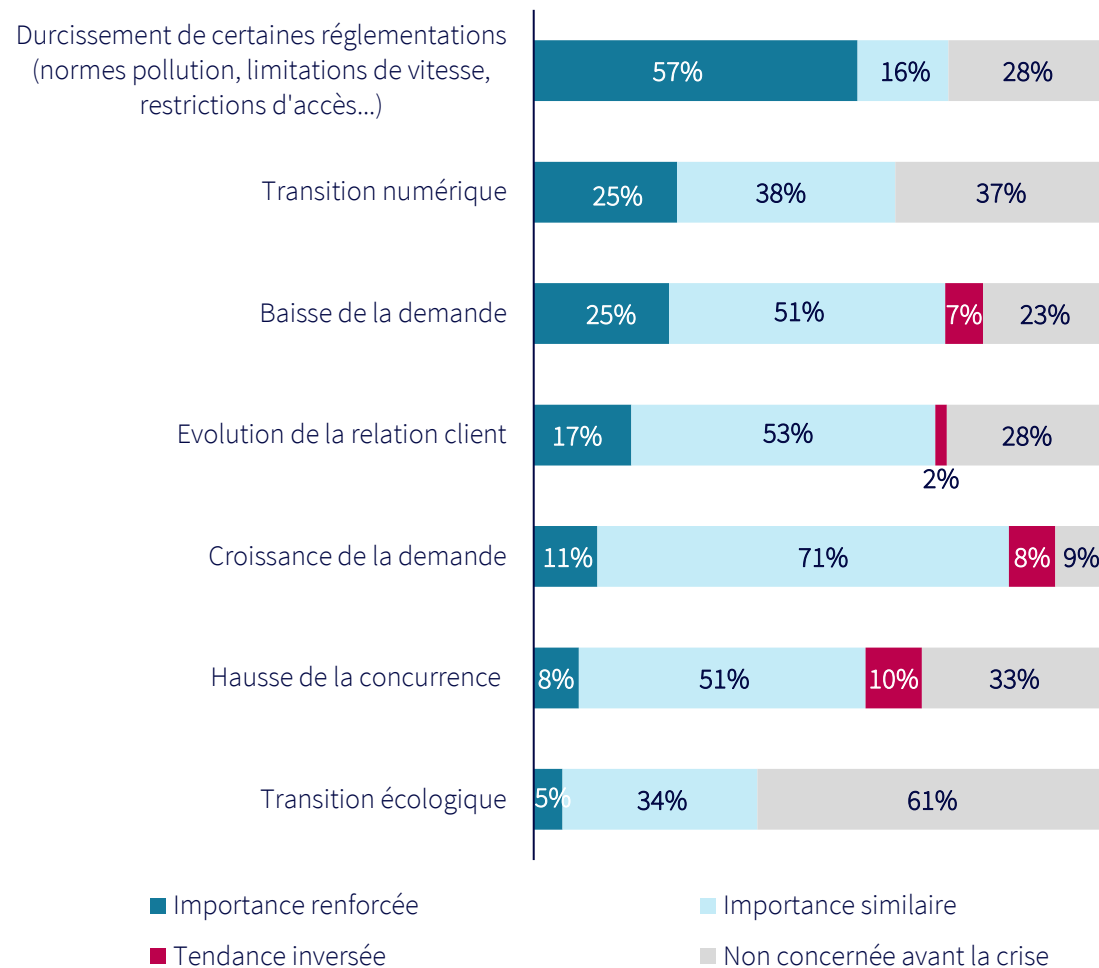
- La baisse de l'activité enregistrée en 2020 a entraîné une diminution du chiffre d'affaires pour près de 43% des entreprises du secteur. Toutefois cet impact financier n'a été que **passager pour une majorité des entreprises**. Dès 2021, le chiffre d'affaires des entreprises du transport sanitaire a en moyenne crû de 8%.
- Signe de ce rebond relativement rapide du secteur, **71% des entreprises interrogées déclarent fin 2021 avoir retrouvé voire dépassé leur chiffre d'affaires de 2019**.
- Ce **retour progressif à la croissance structurelle du secteur** telle qu'observée avant-crise devrait se confirmer en 2022 : **51% des entreprises anticipent un chiffre d'affaires en hausse par rapport à 2019**, et la croissance moyenne du chiffre d'affaires des entreprises devrait atteindre +12% par rapport à l'avant-crise.
- Il convient toutefois de noter qu'une part non négligeable d'entreprises (près d'un quart) **ne devraient toujours pas avoir retrouvé leur niveau d'activité de 2019 d'ici la fin de l'année**.

IMPACTS DE LA CRISE ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Évolutions tendancielles

L'impact de la crise sur les dynamiques à l'œuvre

Source : enquête et traitement KYU



Un renforcement du durcissement des réglementations

- Près de 6 entreprises sur 10 considèrent que la crise sanitaire a pu renforcer le durcissement des réglementations. De nouvelles normes sanitaires de contrôle et de restrictions du transport au début de la crise ont pu s'ajouter à des normes existantes, complexifiant encore davantage les trajets opérés par les ambulances.

Une possible accélération de la transition numérique

- L'accélération de la transition numérique a également été ressentie par un quart des entreprises du secteur. Le développement des nouveaux outils numériques pour les fonctions supports et le déploiement de la téléexpertise dans certaines ambulances font partie des transformations qui ont pu être renforcées par la crise sanitaire.
- Autre tendance, cette fois purement ponctuelle, la baisse de la demande a été accrue par la crise pour 25% des entreprises interrogées. Une minorité d'entre elles (7%) ont néanmoins vu cette tendance s'inverser ces deux dernières années : il s'agit souvent des entreprises situées dans les régions les plus touchées par l'épidémie lors des premières vagues, où les transports de patients COVID ont permis de compenser totalement voire de dépasser le niveau habituel d'activité.

Les autres tendances n'ont été que marginalement affectées

- Une part minoritaire, mais néanmoins significative des entreprises (17%) évoquent également une évolution de la relation client pendant la crise.
- Les autres tendances que sont la hausse de la concurrence et la transition écologique ne sont citées que par respectivement 8 et 5% des entreprises interrogées. Les entreprises sont ainsi plus nombreuses à connaître une baisse de la concurrence du fait de la crise (10%) que l'inverse (8%) : dans de nombreuses zones en effet, les difficultés liées au COVID (refus d'être en première ligne, instauration du passe sanitaire puis vaccinal...) ont pu contraindre certaines entreprises à arrêter leur activité. Un retour à une certaine concentration du secteur a également été signalé par de nombreux acteurs.

TRANSPORT SANITAIRE

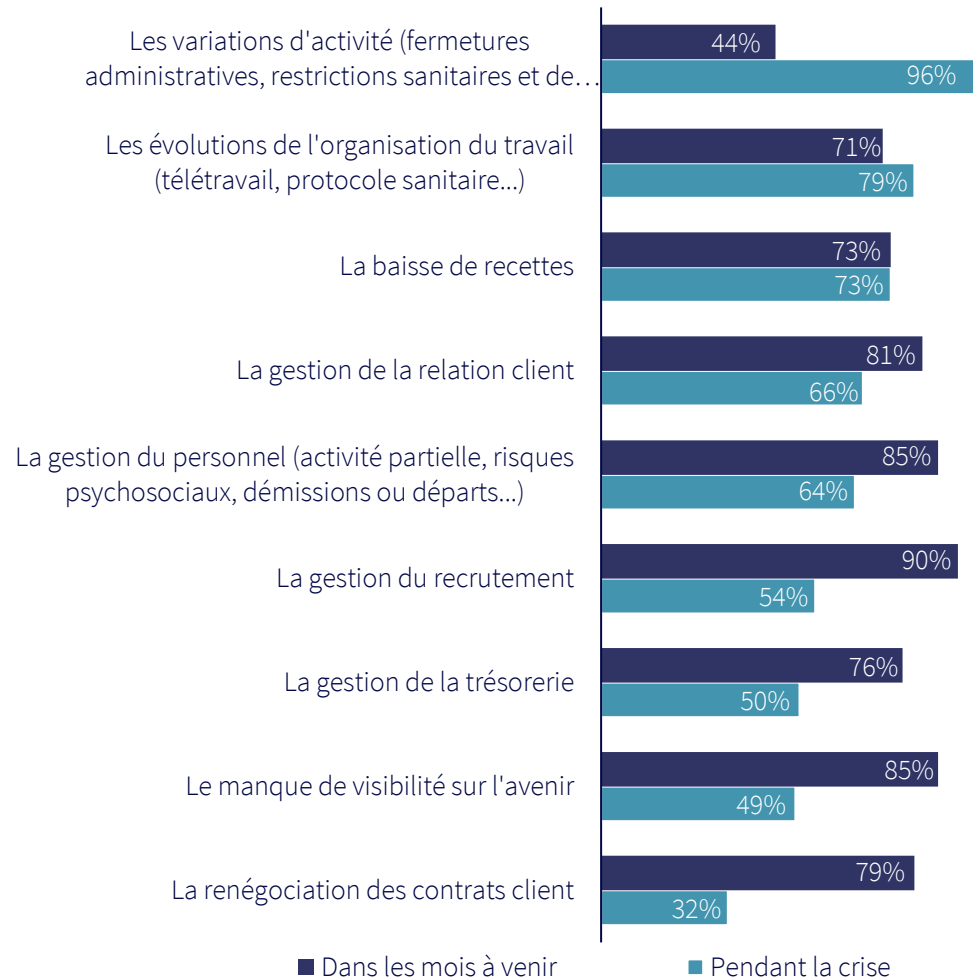
LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les principales difficultés rencontrées par les entreprises

Les principales difficultés rencontrées et anticipées par les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



Pendant la crise, variations d'activité et évolutions de l'organisation du travail ont pu déstabiliser les entreprises

- Premier motif de difficulté rencontré par les entreprises du transport sanitaire ces deux dernières années, les **variations d'activité** enclenchées par les restrictions gouvernementales ont pénalisé 96% des entreprises interrogées.
- Les évolutions de l'organisation du travail sont citées comme difficulté majeure par 79% des entreprises du transport sanitaire. Dans de nombreux cas, le **déploiement du télétravail** et la **mise en place de protocoles sanitaires stricts** ont pu **désorganiser les entreprises** habituées à des modes de fonctionnement éprouvés.
- Les autres motifs de difficultés rencontrés par la majorité des entreprises pendant la crise sont les **baisse de recettes** (73% des entreprises du secteur), la **gestion de la relation client** (66%), la gestion du personnel (64%), et celle du recrutement (54%).

Dans les mois à venir, des craintes sur les difficultés liées au recrutement et à la gestion du personnel

- La typologie des difficultés anticipées pour les mois à venir est assez différente. Le **pénurie d'ambulanciers est ainsi très représentée**, avec 90% des entreprises qui craignent des difficultés particulières dans leur gestion du recrutement. La gestion du personnel, qui a pu être démotivé par les difficultés accumulées ces dernières années, s'annonce également difficile pour 85% des entreprises. Les nouvelles vagues épidémiques et la gestion des cas positifs et cas contacts (et donc des isolements imposés) s'annonce également difficiles à gérer pour de nombreuses entreprises.
- De manière plus générale, le **manque de visibilité sur l'avenir** préoccupe également 85% des entreprises du secteur.

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les dispositifs d'aides mobilités par les entreprises (1/2)

L'activité partielle

L'employeur en difficulté peut faire prendre en charge une partie du coût de rémunération des salariés sans activité. Le salarié reçoit 70% de son salaire brut – soit environ 85% de son salaire net – et l'État verse à l'entreprise une allocation de 85% des indemnités d'activité partielle. Dans la branche, les métiers les plus concernés sont : les conducteurs (100% des entreprises), les métiers de contrôle et de lutte contre la fraude (40%) et les commerciaux voyageurs (35%).

Report ou exonérations de charges sociales

Les entreprises qui connaissent une baisse de leur activité du fait des mesures décidées par les pouvoirs publics peuvent reporter tout ou une partie du paiement de leurs cotisations salariales et patronales. Elles peuvent ainsi reporter tout ou partie du paiement de leurs cotisations salariales et patronales pour les échéances des 5 et 15 novembre 2020, sans majoration ni pénalité.

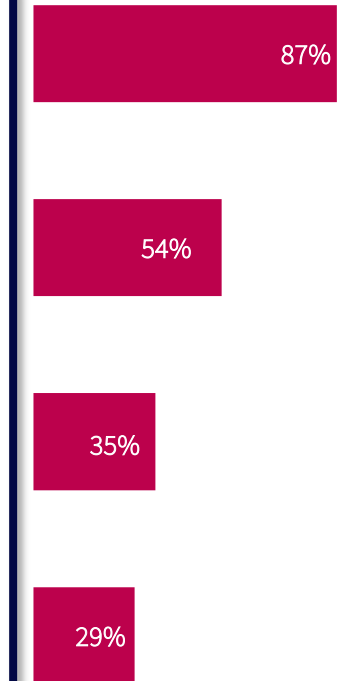
Prêt Garantis par l'État (PGE)

L'entreprise contracte auprès d'un établissement bancaire un prêt garanti par l'État, d'un montant maximum de 3 mois de chiffre d'affaires 2019 ou 2 années de masse salariale pour les entreprises récentes. Le taux pour les PME est compris entre 1 et 2,5%. Aucun remboursement n'est exigé la 1ère année. L'entreprise peut soit rembourser immédiatement soit l'amortir sur 1 à 10 ans.

Renégociation d'autres échéances de paiement

Les entreprises ont pu directement renégocier certaines de leurs échéances de paiement auprès de leurs banques ou de certains fournisseurs de services et de matériels afin de rééchelonner le remboursement de crédits ou le paiement de factures.

Part des entreprises ayant eu recours au dispositif



Part des entreprises ayant eu recours à l'activité partielle sur les familles de métiers suivantes*

Source : enquête et traitement KYU



LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les dispositifs d'aides mobilités par les entreprises (1/2)

Part des entreprises ayant eu recours au dispositif

Différés de remboursement PGE

Les entreprises qui ont contracté un PGE peuvent demander à leur banque un différé d'un an avant de commencer à rembourser – *mesure mise en place à l'occasion du reconfinement.*

21%

Recours à l'aide pour le recrutement d'un jeune ou d'un alternant

Prolongée jusqu'en juin 2022, l'aide à l'embauche en faveur de l'alternance (ou désormais, d'un demandeur d'emploi longue durée) atteint 5 000 ou 8 000€ selon des conditions d'âge et de durée du contrat. L'entreprise doit avoir moins de 250 salariés ou respecter des quotas d'alternant ou de contrats d'insertion professionnelle.

7%

Autres

Certaines entreprises du transport sanitaire ont pu bénéficier de certaines aides compensatoires de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie (CNAM).

4%

Recours au fonds de solidarité

Le fonds de solidarité doit prévenir la fermeture des petites entreprises. Les entreprises peuvent prétendre à une aide compensant leur perte de chiffre d'affaires dans la limite de 10 000€ maximum, si elles ont perdu au moins 50% de leur CA sur un mois. Dispositif de soutien à la trésorerie des entreprises ayant connu des baisses importantes de leur chiffre d'affaires. Les aides cumulées ne peuvent dépasser 2,3M€ (plafond UE).

2%

Prêts directs de l'État

Rares, les prêts directs de l'État ont pu concerner les entreprises de taille modeste n'ayant pu obtenir de PGE. Le taux d'intérêt a été fixé à 3,5%, avec un amortissement maximal sur 7 ans.

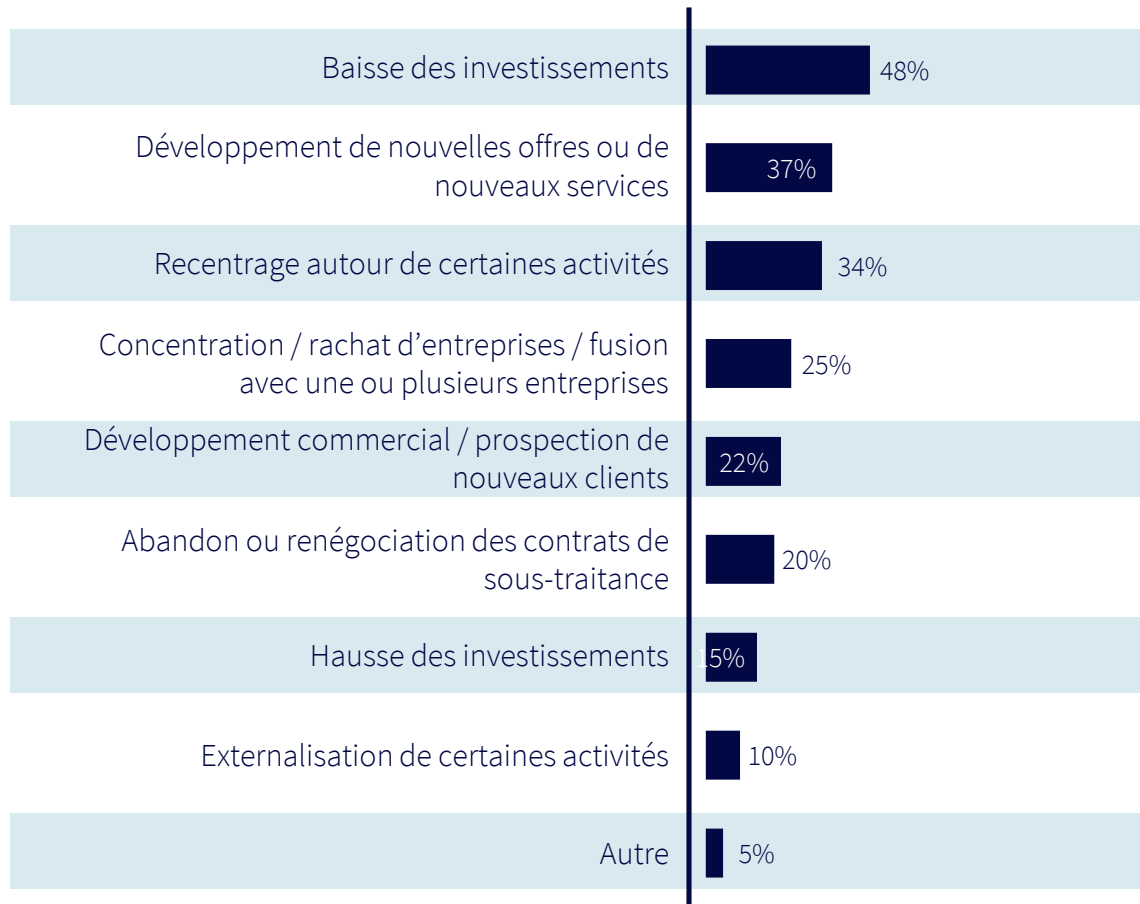
1%

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les stratégies internes des entreprises (1/2)

Les principales réorientations stratégiques mises en place par les entreprises pour faire face à la crise

Source : enquête et traitement KYU



De nombreuses entreprises ont cherché à réduire leurs dépenses

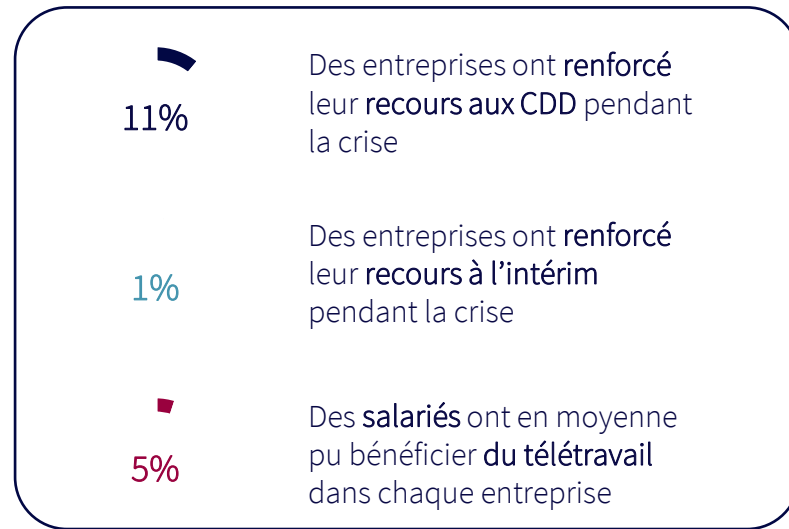
- Les entreprises du transport sanitaire ont **globalement réduit leurs investissements** (dans 48% des cas).
- En parallèle, de nombreux acteurs ont entrepris de **rationaliser certains aspects de leur gestion**. Ils ont notamment **abandonné ou renégocié tout ou partie de leurs contrats de sous-traitance (20%)**, voire recentré leur activité autour d'un nombre réduit de champs (34%).
- Fait notable et propre au transport sanitaire, la **concentration du secteur à l'œuvre avant 2019 semble avoir repris depuis 2021** : 25% des entreprises interrogées ont en effet fait l'objet d'un rachat ou en ont été à l'origine.
- Ces stratégies de **coupes dans les dépenses ont souvent permis**, en plus des aides publiques, de **maintenir les effectifs des entreprises du transport sanitaire**, en enjeu crucial pour sécuriser la reprise de l'activité dans un contexte de fortes tensions de recrutement sur les ambulanciers.

Une priorité accordée à la relance de l'activité

- Dans la plupart des cas, **les entreprises du transport sanitaire ont accompagné leurs baisses de dépenses par des stratégies commerciales renouvelées** visant à générer de nouvelles sources de revenus.
- Ainsi, près de **quatre entreprises sur dix ont procédé au développement de nouvelles offres** ou de nouveaux services, un taux bien supérieur à son niveau d'avant-crise.
- 22% des entreprises ont également mis en œuvre une **prospection active de nouveaux clients** et une **politique de développement commercial remodelée**.

LES STRATÉGIES MISES EN ŒUVRE

Les stratégies internes des entreprises (1/2)



Un renforcement modéré du recours aux contrats à durée déterminée lors de la crise

- Le manque de visibilité des entreprises sur l'évolution des mesures sanitaires et sur l'activité a favorisé le recours à des contrats courts pour une part significative (bien que minoritaire) des entreprises. Ainsi 11% entreprises ont renforcé leur recours aux CDD.
- La pénurie d'ambulanciers et d'auxiliaires n'a en revanche pas poussé les entreprises à recourir davantage à l'intérim (1% des entreprises seulement sont concernées).

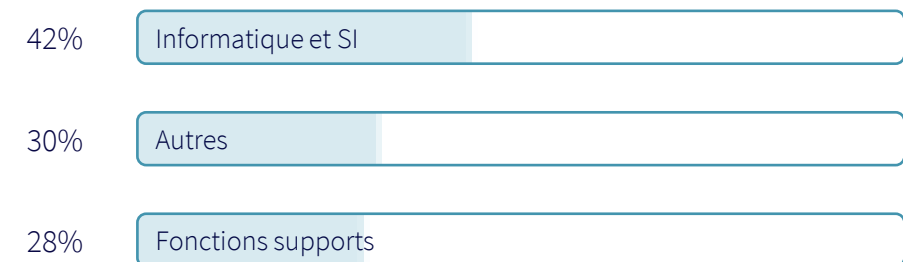
Généralisation du télétravail pour les fonctions support

- Si le taux de salariés ayant pu avoir recours au télétravail reste faible (5% en moyenne), c'est d'abord parce que les métiers sans télétravail possible d'ambulanciers et d'auxiliaires représentent l'écrasante majorité des effectifs du secteur.
- Pour les autres, et notamment pour les fonctions supports, le télétravail a connu un **développement sans précédent** – une évolution qui pourrait survivre à la fin de la pandémie.
- De fait, les fonctions permettant le télétravail y ont massivement eu recours : 42% des entreprises interrogées l'ont déployé pour les fonctions informatique et SI, 28% pour les fonctions supports et 30% pour les autres métiers.

*note de lecture : parmi les entreprises ayant eu recours au télétravail, 18% d'entre elles l'ont déployé sur les métiers de l'informatique et des SI

Familles de métiers les plus concernées par le télétravail

Source : enquête et traitement KYU



TRANSPORT SANITAIRE

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET
LES COMPÉTENCES

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur l'emploi

Seule une entreprise sur quatre a connu des baisses d'effectifs

- La **grande majorité** des entreprises du transport sanitaire n'a pas enregistré de **baisse d'effectifs** pendant la crise sanitaire, et ce, y compris pour l'année 2020 (pour 75% des entreprises).
- Cette année-là, **seules 25% des entreprises interrogées ont vu leurs effectifs reculer**. Ce **chiffre doit être nuancé** encore davantage puisque le recul de l'activité n'est pas nécessairement la seule raison de baisse des effectifs – rares en effet sont les entreprises du transport sanitaire à avoir procédé à des licenciements, y compris en 2020. Dans un secteur en forte tension, les départs en retraite, les départs volontaires, et un fort turn-over ont également largement contribué à cette dynamique.
- Inversement, **près d'un tiers des entreprises ont poursuivi une politique active de recrutement** en dépit de la crise, avec des effectifs en hausse dès 2020.

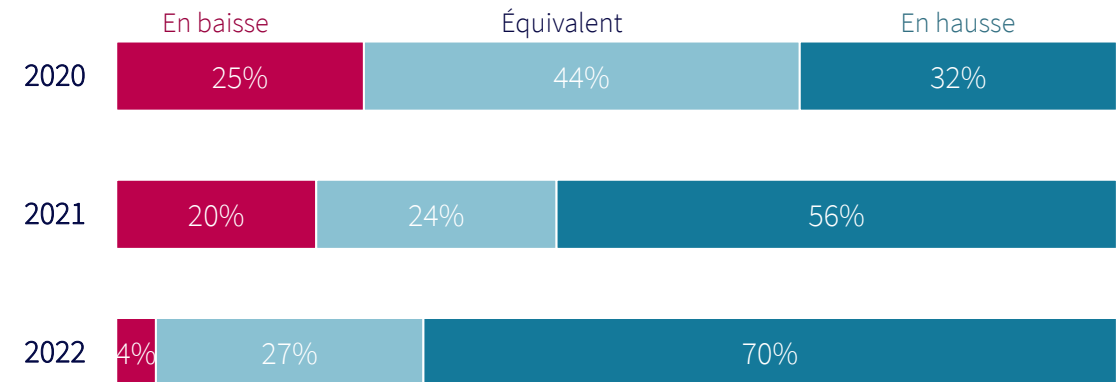
Pour l'immense majorité des entreprises, les effectifs de 2022 seront supérieurs à ceux de 2019

- Dès **2021** une majorité des entreprises du transport sanitaire (56%) ont enregistré une **augmentation de leurs effectifs** – une tendance qui devrait se renforcer en 2022.
- Seules 4% des entreprises ne devraient pas avoir retrouvé leurs effectifs salariés de 2019 d'ici fin 2022. À l'inverse, elles sont **plus des deux tiers (70%) à prévoir des effectifs en hausse** par rapport à l'avant-crise.

Prévisions d'évolution des effectifs des entreprises de la branche

Pourcentage d'entreprises, par rapport à 2019

Source : enquête et traitement KYU

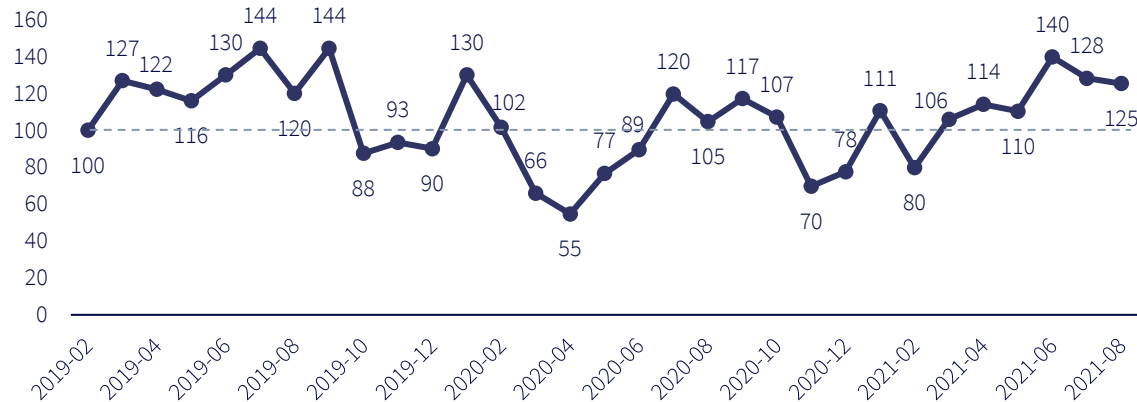


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les besoins en recrutement

Évolution du nombre d'offres d'emplois publiées, Transport sanitaire

Source: Textkernel, base 100 février 2020



Près de la moitié des entreprises ont retrouvé un rythme de recrutement similaire à 2019

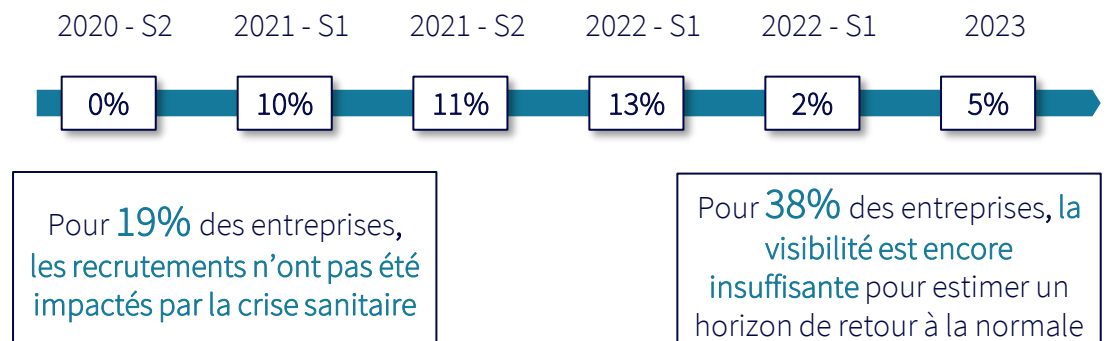
- Début 2022, 40% des entreprises du transport sanitaire avaient repris leur rythme de recrutement d'avant-crise. Elles devraient être plus de la moitié dans ce cas en juin. Signe de l'impact très réduit de la crise sur une part des entreprises du secteur, près d'une entreprise interrogée sur cinq n'a connu aucune conséquence de la crise sanitaire sur son recrutement.
- À l'inverse, une part importante des entreprises (38%) déplorent encore un manque de visibilité les empêchant de prévoir avec certitude un horizon de retour à la normale de leurs recrutements.

Indispensables pendant les pics épidémiques successifs, les ambulances ont moins connu la crise que les autres secteurs du transport routier

- Le nombre d'offres d'emplois dans le secteur du transport sanitaire n'a connu que des baisses ponctuelles et modérées pendant la crise sanitaire. Les épisodes de pics épidémiques ont ainsi conduit à une baisse du nombre d'offres publiées de **-46%** entre février et avril 2020 (premier confinement) et de **-31%** entre octobre et novembre 2020 (deuxième confinement).
- Ces baisses se sont toutefois rapidement résorbées, pour retrouver des niveaux comparables à l'avant-crise. Ainsi, au cours de la période, 12 mois sur 17 ont connu des niveaux supérieurs à celui enregistré en février 2019.
- Dans l'ensemble, le nombre d'offres d'emplois s'est maintenu à un niveau assez élevé sur l'ensemble de la période.

Répartition des entreprises selon la reprise de leur rythme de recrutement habituel

Source: enquête et traitement KYU

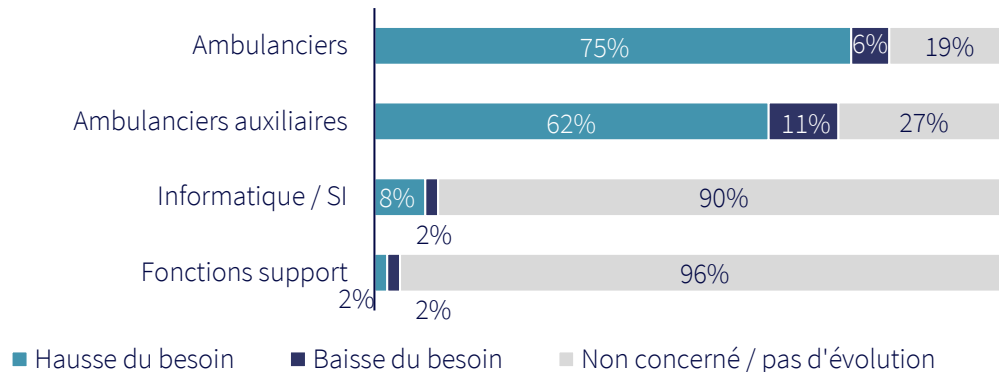


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur les besoins et les tensions en recrutement des entreprises

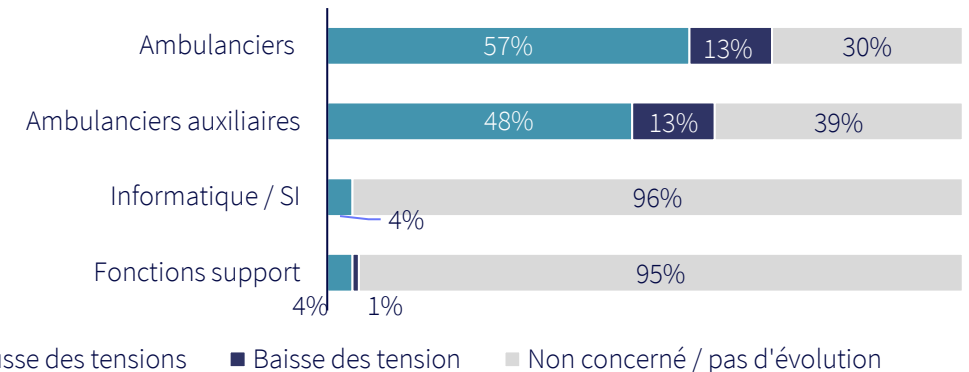
Évolution des besoins des entreprises sur les familles de métiers suivantes

Source : enquête et traitement KYU



Évolution des tensions au recrutement sur les familles de métiers suivantes

Source : enquête et traitement KYU



Une forte hausse des besoins pour les ambulanciers et les auxiliaires générés par la crise

- Pour la **majorité des entreprises interrogées** (57%) les **besoins** (déjà importants) **ont augmenté** sur les fonctions cœur de métier que sont les **ambulanciers**. Les besoins en **ambulanciers auxiliaires** ont également augmenté dans 48% des cas.
- Les autres métiers du secteur (fonctions support et informatique notamment) n'ont en revanche pas connu d'évolution significative des besoins à l'aune de la crise sanitaire. À l'inverse, **les métiers du transport sanitaire n'ont pas non plus connu de baisse des besoins** : seules 13% des entreprises interrogées notent un recul des besoins pour les ambulanciers et pour les auxiliaires, un phénomène conjoncturel lié à la baisse ponctuelle de l'activité. 12% des entreprises envisagent par ailleurs de potentielles voies de reconversion pour les personnes exerçant un métier touché par une baisse des besoins.

La crise a fortement accentué la pénurie d'ambulanciers

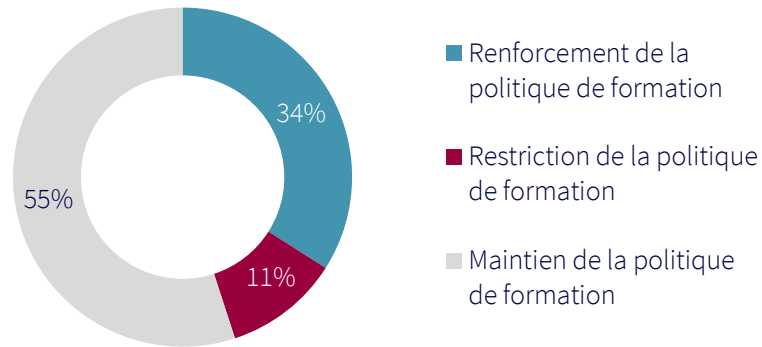
- Pour les trois quarts des entreprises de la branche (75%), la **pénurie d'ambulanciers préexistante à la crise sanitaire** (faiblesse des rémunérations, difficultés de la formation, manque de reconnaissance...) a **encore été renforcée par la crise**. Elles sont également 62% à noter une évolution similaire pour les ambulanciers auxiliaires.
- Le turn-over qui caractérisait déjà le secteur avant 2020 a ainsi augmenté, et les viviers de candidats ont continué de se réduire à la faveur de **démissions plus nombreuses que d'habitude** (certaines débouchant sur des reconversions professionnelles), d'une **réelle crise des vocations** débouchant sur une **baisse du nombre d'élèves ambulanciers** et d'une **multiplication du nombre de déclarations d'incapacité** pendant les confinements.
- En 2022, l'intensité des difficultés de recrutement contraint certaines entreprises à **opérer en sous-effectif**, avec des véhicules à l'arrêt faute de personnel pour les conduire.

IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur politique formation à l'aune de la crise sanitaire

Source : enquête et traitement KYU



La quasi-totalité des entreprises du secteur a poursuivi ou accentué son effort de formation pendant la crise sanitaire

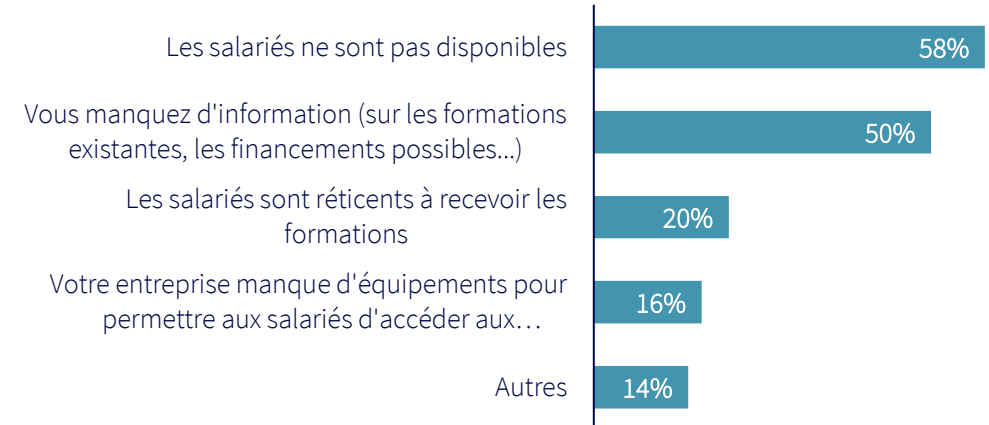
- L'immense majorité des entreprises du transport sanitaire ont maintenu leur **politique de formation** à l'aune de la crise sanitaire. Elles sont 55% dans ce cas, auxquelles il faut rajouter 34% qui ont renforcé les formations ces deux dernières années.

Certains freins à la formation persistent

- Les entreprises du secteur, au regard de la situation des autres secteurs de la branche, identifient relativement moins d'obstacle à la formation de leurs salariés.
- Elles mettent tout de même en avant le manque de disponibilité des salariés pour 58% d'entre elles. Dans un contexte de tension au recrutement et parfois de sous-effectifs, la **mobilisation de salariés pour la formation peut accroître directement les difficultés à assurer l'activité**.
- Les autres motifs empêchant un plus grand développement des formations ont trait au **manque d'information pour la moitié des entreprises de la branche**, ou au manque d'équipement pour les formations en distanciel (16%). De nombreuses entreprises remontent également des problématiques d'ordre budgétaire.

Les principaux freins à la formation selon les entreprises

Source : enquête et traitement KYU

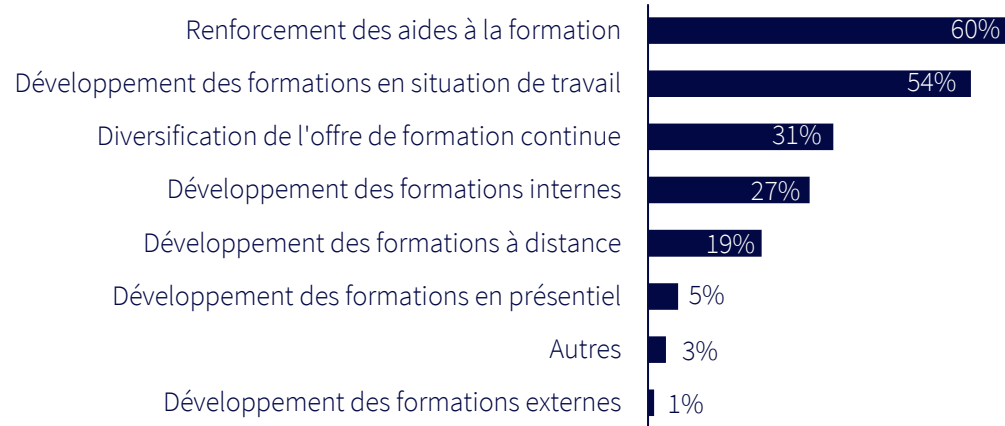


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Les principales évolutions à amener relatives à la formation selon les entreprises

Source : enquête et traitement KYU



La diversité des formations suivies encouragée par les entreprises

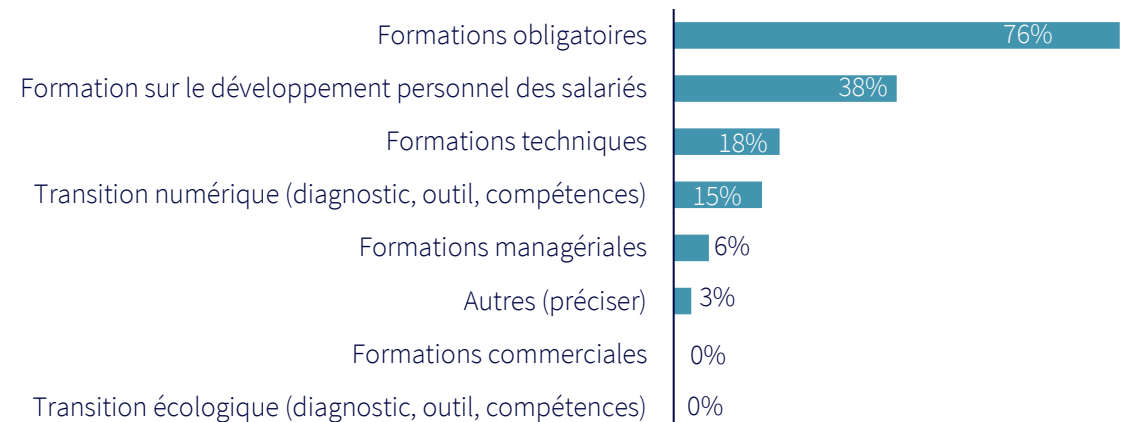
- Près de huit entreprises sur dix jugent prioritaire la mobilisation des formations obligatoires ces prochains mois – un taux élevé indépendamment de la crise sanitaire. Si ces dernières restent logiquement incontournables pour les entreprises, d'autres sujets de formation sont également bien considérés par les entreprises du transport sanitaire.
- Ainsi, 38% des entreprises jugent prioritaires les formations sur le développement personnel des salariés. Ces dernières allient différents types de modules (orientation, compétences annexes...) et sont donc de nature à avoir un impact positif global sur la satisfaction et les compétences des salariés du transport sanitaire – un motif pouvant jouer *in fine* sur l'attractivité des métiers du secteur.
- Les autres sujets de formations recueillant la faveur des entreprises sont des formations spécifiques : formations techniques (18%), formations sur la transition numérique (15%) et formations managériales (6%).

Le renforcement des aides à la formation plébiscité

- Pour renforcer leur recours à la formation les entreprises du transport sanitaire mettent en avant les problématiques de financement : 60% d'entre elles souhaitent un renforcement des aides à la formation.
- Les entreprises du secteur plébiscitent également le développement des formations en situation de travail (54%) et la diversification de l'offre de formation continue (31%) pour répondre notamment au manque de disponibilité des salariés.
- Si elles ont été particulièrement déployées pendant les confinements successifs, les formations à distance restent relativement bien vues par les entreprises du transport sanitaire : 19% souhaiteraient les voir se développer davantage dans les mois à venir. Les entreprises plébiscitent notamment la praticité de ces formations.

Les sujets de formation prioritaires selon les entreprises dans les mois à venir

Source : enquête et traitement KYU

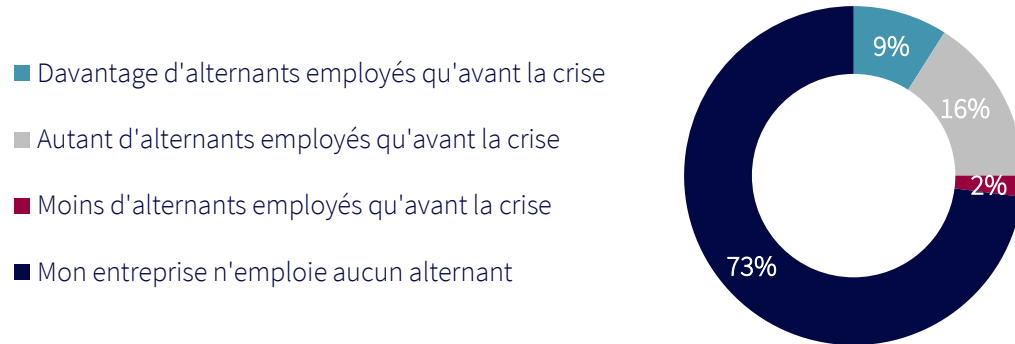


IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts de la crise sur la politique de formation des entreprises

Répartition des entreprises selon l'évolution de leur recours à l'alternance

Source : enquête et traitement KYU



Un dispositif de formation mobilisé pour l'ensemble des métiers

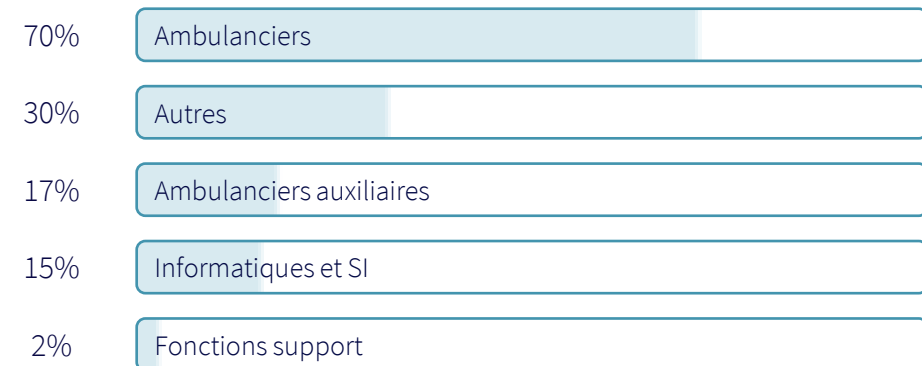
- Si le métier d'ambulancier est le plus concerné par l'alternance parmi les entreprises du secteur (près de 70% des entreprises ayant recours à l'alternance l'utilisant pour ce métier) cela s'explique d'abord par la prépondérance de ce métier dans le transport sanitaire.
- **L'ensemble des autres métiers est également concerné par l'alternance.** Ainsi 17% des entreprises ayant recours à l'alternance mobilisent ce dispositif pour les **ambulanciers auxiliaires**, 15% pour les métiers **informatiques et SI**, et 30% pour les autres métiers.
- Les fonctions supports (RH, comptabilité...) sont pour le moment moins concernées que les autres métiers du secteur (2% seulement).

Un impact modéré de la crise sur l'alternance dans le secteur

- L'alternance **reste relativement peu développée dans le transport sanitaire**: près des trois quarts des entreprises interrogées n'emploient à ce jour aucun alternant.
- Toutefois, la plus grande partie de celles ayant recours à ce type de contrat **n'a pas modifié sa politique du fait de la crise sanitaire** : 9% emploient davantage d'alternants qu'avant la crise, et 16% autant. Au total, seules 8% des entreprises employant des alternants ont réduit leur recours à ce type de contrat du fait de la crise.
- Cette dynamique encore minoritaire en faveur de l'**alternance devrait se renforcer dans les prochaines années** : le dispositif est en effet proposé dans de plus en plus d'établissements de formation et les retours des entreprises employant des alternants sont globalement positifs. **Il s'agit également d'un moyen de moyen et long-terme pour lutter contre les tensions de recrutement dans le secteur.**

Familles de métiers les plus concernées par l'alternance

Source : enquête et traitement KYU



IMPACTS SUR L'EMPLOI, LES MÉTIERS ET LES COMPÉTENCES

Les impacts sur les profils fragilisés

Une minorité d'entreprises concernées par le phénomène

- La **grande majorité des entreprises** du transport sanitaire ne remontent **pas d'impact spécifique** pour les profils jeunes, seniors, avec ALD, en situation de handicap ou pour les salariés en contrat court.
- Pour les salariés seniors par exemple, 64% des entreprises interrogées considèrent que la crise n'a pas eu d'impact particulier. 56% des entreprises interrogées ont le même avis pour les salariés de moins 25 ans.

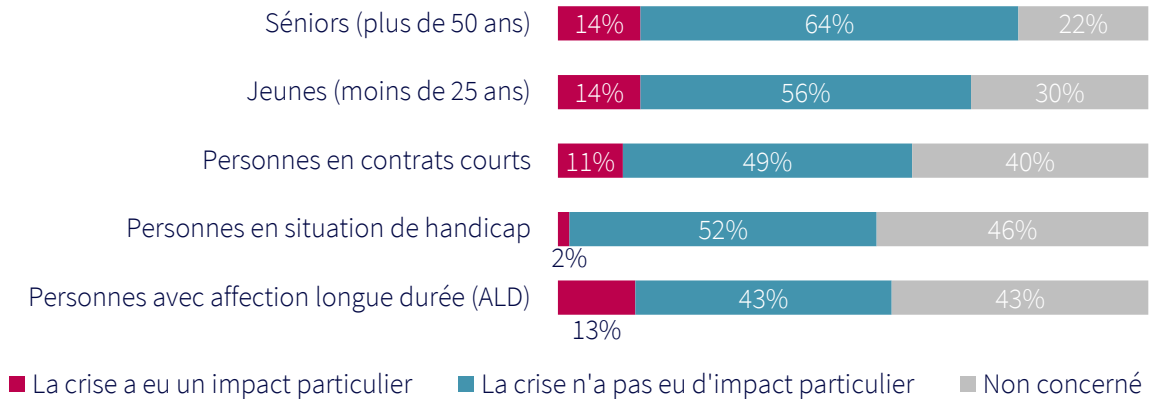
Les principaux impacts de la crise sur les publics plus touchés

Source : enquête et traitement KYU

| Contrats courts | | Seniors | | Jeunes | |
|-----------------|---|---------|---|--------|---|
| 1 | Non-renouvellement des contrats | 1 | Davantage d'activité partielle | 1 | Fort turn-over |
| 2 | Davantage d'activité partielle | 2 | Difficultés d'adaptation au protocole sanitaire | 2 | Difficultés d'adaptation au protocole sanitaire |
| 3 | Fort turn-over | 3 | Réductions des effectifs seniors | 3 | Davantage d'activité partielle |
| 4 | Difficultés d'adaptation au protocole sanitaire | 4 | Non-renouvellement des contrats | 4 | Autres |

Répartition des entreprises selon l'impact particulier de la crise sur les publics suivants

Source : enquête et traitement KYU



Seniors, jeunes et contrats courts ont pu connaître des conséquences singulières

- 14% des entreprises interrogées (soit 18% de celles concernées) notent toutefois des difficultés différenciées pour les **salariés seniors**, comme le recours à davantage d'activité partielle (notamment dû à la peur du virus), voire des difficultés d'adaptation au protocole sanitaire.
- 14% des entreprises du secteur constatent aussi un impact particulier de la crise sur les **jeunes** (20% des entreprises concernées), et 11% pour les **contrats courts** (18% des entreprises concernées), deux profils qui se recoupent parfois. Pour eux, les conséquences de la crise sont souvent similaires (fort turn-over, non-renouvellement des contrats voire réduction des effectifs).

PARTIE 6

**FOCUS ACTIVITÉS AUXILIAIRES
ET PRESTATAIRES LOGISTIQUES**

06

ACTIVITÉS AUXILIAIRES ET PRESTATAIRES LOGISTIQUES

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET
PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

IMPACTS DE LA CRISE SUR LES ACTIVITÉS AUXILIAIRES

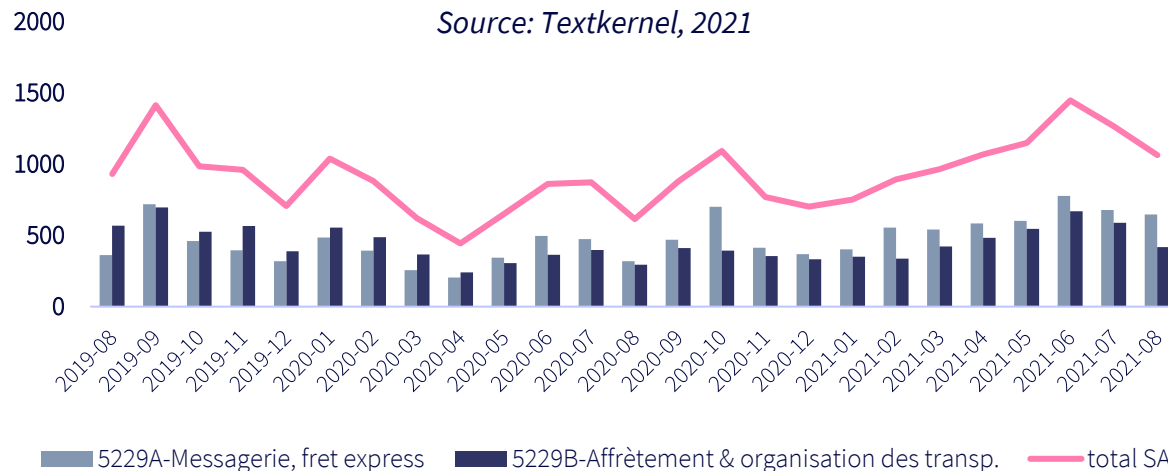
Un retour à la normale relativement rapide

Un retour relativement rapide à la croissance

- Le chiffre d'affaires mensuel du secteur des services auxiliaires était en recul depuis le mois d'août 2019, la crise sanitaire n'a donc fait qu'accentuer fortement une dynamique préexistante. Le choc a néanmoins été fort, avec une **baisse de 13% entre janvier et mai 2020** (point le plus bas).
- On observe en revanche **une reprise quasi continue de l'activité** (exception faite des mois de décembre et janvier 2021) à partir du mois de juin. Le chiffre d'affaires mensuel retrouve ainsi son niveau d'avant crise dès novembre, pour le dépasser à partir de février 2021.
- Cette trajectoire s'est ensuite poursuivie, pour retrouver une franche croissance. En juin 2021, le chiffre d'affaires des activités auxiliaires dépasse de 7,4% son niveau de juin 2019. En octobre 2021, par rapport à octobre 2019, le différentiel est encore plus significatif (+16,2%).

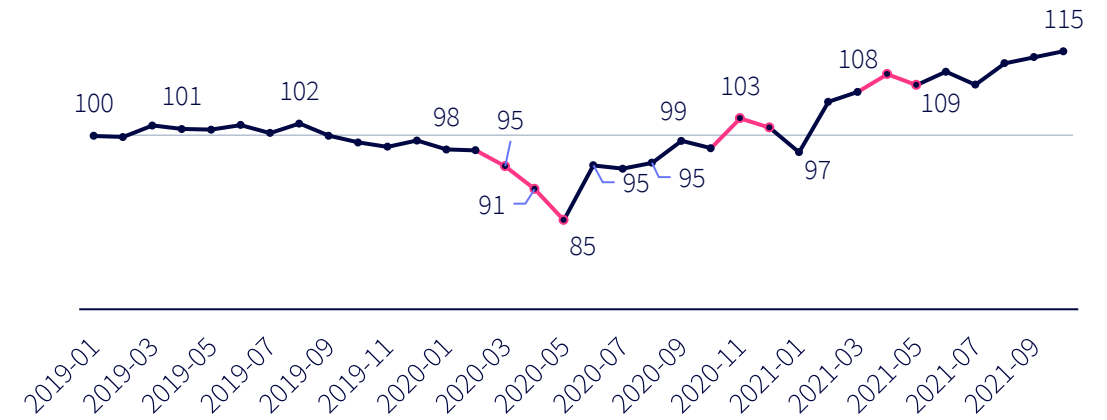
Évolution du nombre d'offres d'emplois, activités auxiliaires

Source: Textkernel, 2021



Évolution du chiffre d'affaires, activités auxiliaires

Source: INSEE, Traitement KYU – Base 100 en janvier 2019



Une reprise de l'activité perceptible dans les recrutements

- Après un effondrement durant le premier confinement (-57,3% entre janvier et avril 2020), le nombre d'offres d'emplois connaît une **tendance haussière sur toute la fin d'année 2020 ainsi qu'au S1 2021**, sans impact important des deuxième et troisième confinements.
- La reprise de l'activité constatée au niveau du chiffre d'affaires se traduit assez rapidement dans les recrutements, ce qui montre la **confiance des acteurs du secteur dans le caractère durable de la reprise**.

IMPACTS DE LA CRISE SUR LES ACTIVITÉS AUXILIAIRES

Effet sur les créations et radiations d'établissements

Après une baisse importante en 2020, le nombre d'immatriculations dans le secteur des services auxiliaires repart à la hausse

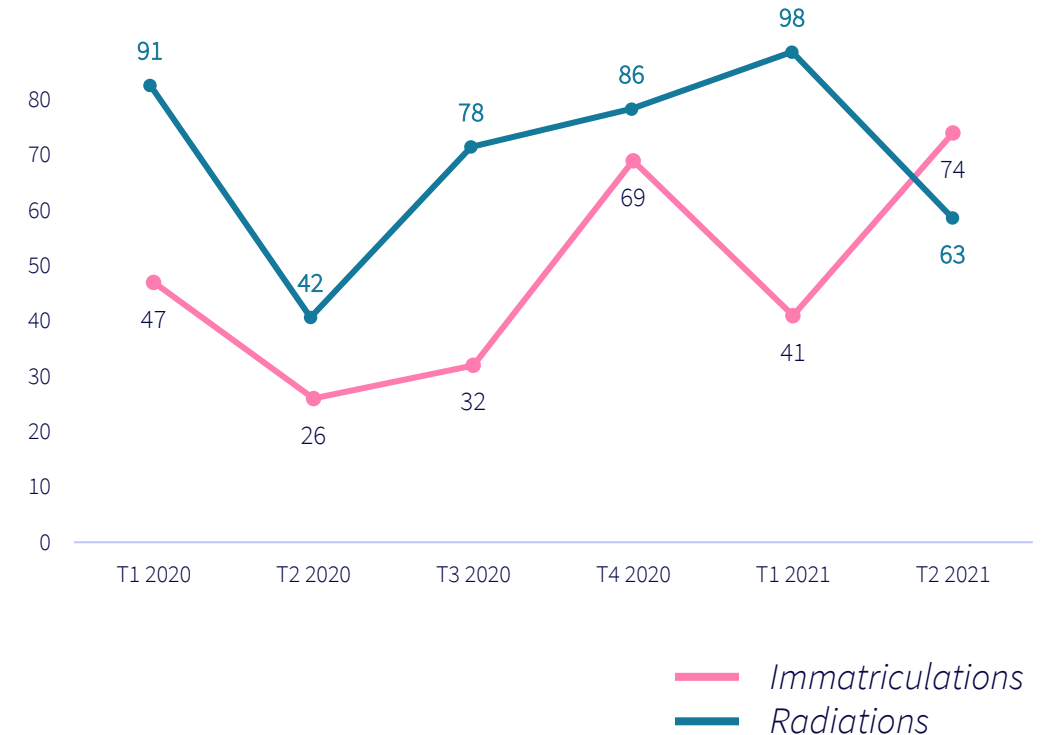
- Le nombre d'immatriculations dans le domaine des activités auxiliaires a connu une baisse importante et quasi continue en 2020, une conséquence directe des différentes restrictions mises en place et du ralentissement général de l'économie pendant la période.
- On constate néanmoins un net rebond de ces créations au T4 2020, malgré la mise en place du deuxième confinement.
- Comme pour le TRM, le nombre important de créations d'établissements au T2 2021 suggère une embellie des performances économiques du secteur au S2 2021.

Les radiations d'établissements suivent une trajectoire similaire, mais restent à un niveau important

- Si le nombre de radiations d'établissements connaît une trajectoire globalement similaire à celui des immatriculations, il demeure à niveau élevé jusqu'au T1 2021.
- Le solde net des créations d'établissements reste négatif sur l'ensemble de la période (hors T2 2021), entraînant de fait une réduction du nombre total d'établissements existants. Cette baisse est structurelle, dans la mesure où elle était déjà engagée les années précédant la crise (cf. *infra*).
- La chute de cet indicateur au T2 2021 (-30,8% sur un trimestre) associée à la forte hausse des immatriculations sur la même période permet cependant de retrouver une croissance du nombre d'établissements dans le secteur des services auxiliaires.

Immatriculations et radiations d'établissement principaux, activités auxiliaires

Source: Infogreffe, 2021



IMPACTS DE LA CRISE SUR LES PRESTATAIRES LOGISTIQUES

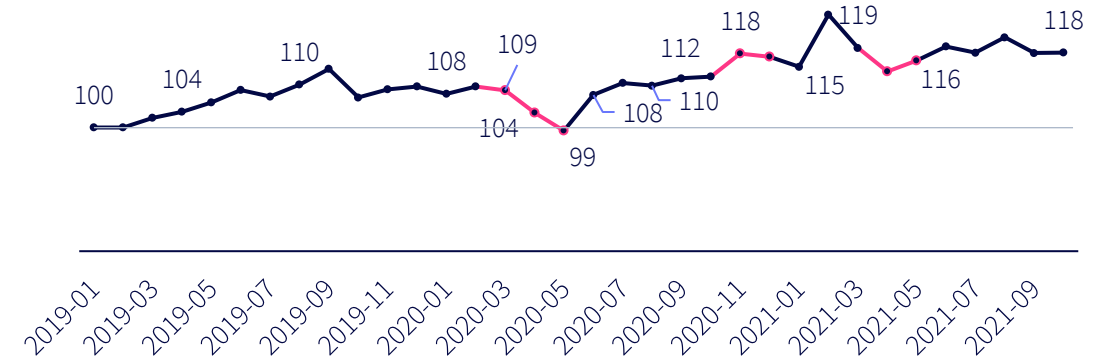
Essentiels, l'entreposage et le stockage n'ont que peu connu la crise

Si un recul de l'activité est perceptible lors des différents confinements, il reste modéré et ponctuel

- Entre mars et mai 2020, le chiffre d'affaires mensuel du secteur est en recul de 9,2%. Cette baisse de l'activité est significative, mais ne traduit en aucun cas un arrêt complet du secteur logistique pendant le confinement. Ainsi à son point le plus bas, en mai, le chiffre d'affaires mensuel n'est inférieur que de 1% à son niveau de janvier 2019.
- Un rebond net de l'activité est observé en juin, dès le desserrement des restrictions sanitaires: au mois d'août 2020, l'activité a déjà dépassé son niveau du début d'année.
- La baisse de l'activité observable en janvier 2021 semble davantage saisonnière que liée au deuxième confinement. Le troisième confinement coïncide en revanche avec un nouveau recul de l'activité mensuelle (-9,2%).

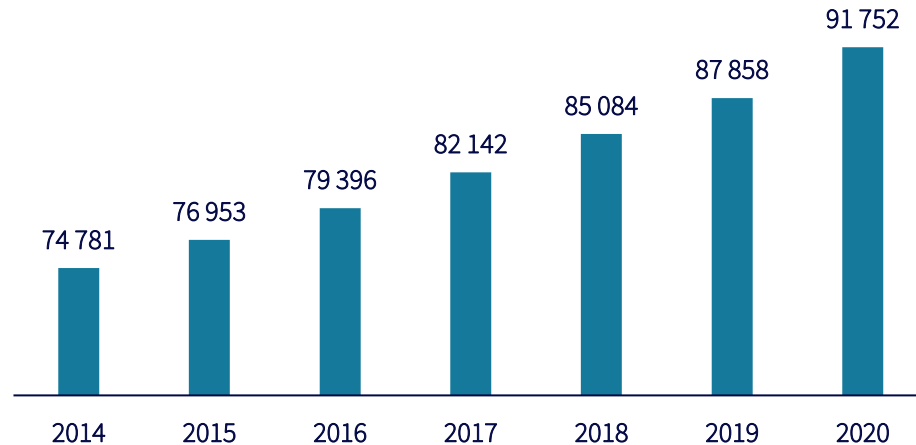
Évolution du chiffre d'affaires, prestataires logistiques

Source: INSEE, Traitement KYU - Base 100 janvier 2019



Évolution du nombre de salariés, Prestataires logistiques

Source: AcoSS, Traitement KYU



Les effectifs salariés ont continué leur progression en 2020, en dépit de la crise

- Les effectifs salariés du secteur logistique (entreposage et stockage) ont crû de 4,4% en 2020 après des hausses de 3,2 et 3,6% en 2019 et 2018.
- Cette hausse traduit la résilience d'un secteur relativement épargné par la crise, qui a même connu des pics d'activité historiques en novembre et décembre 2020 ainsi qu' en février 2021.

PARTIE 7

**FOCUS DÉMÉNAGEMENT ET
LOCATION**

07

DÉMÉNAGEMENT ET LOCATION

IMPACTS DE LA CRISE SANITAIRE ET
PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

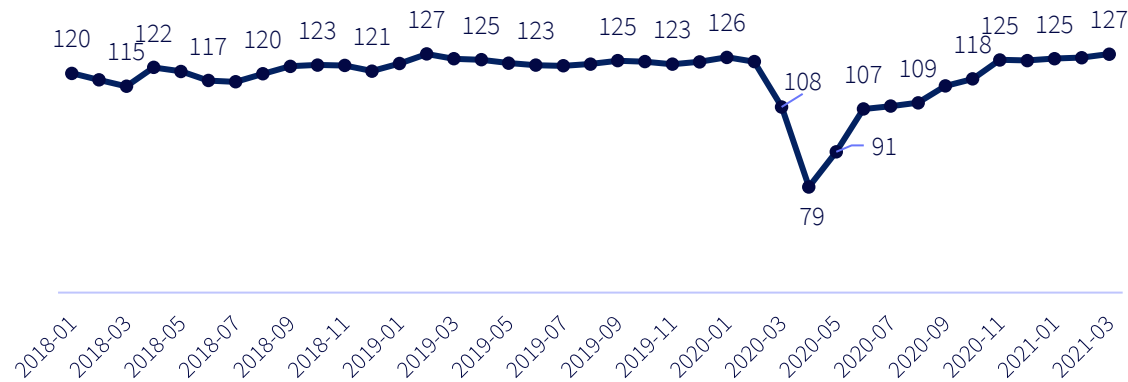
IMPACTS DE LA CRISE SUR LE DÉMÉNAGEMENT

Une activité durement impactée qui a progressivement retrouvé son niveau d'avant-crise

Évolution du chiffre d'affaires, déménagement

en millions d'euros

Source: INSEE, Traitement KYU



Ni la crise sanitaire ni la reprise économique n'ont profondément changé le recrutement dans le secteur, qui reste très saisonnier

- Hormis une explosion saisonnière des publications d'offres d'emplois à la rentrée 2019, le nombre d'offres publiées est resté relativement stable sur l'ensemble de la période, bien qu'en dessous de son niveau normal.
- L'impact des différents confinements est perceptible (-56% entre mars et avril 2020, par exemple), mais il ne dure jamais. En revanche, la hausse très importante constatée à en septembre 2019 ne se retrouve pas du tout en 2020 (-69% sur un an), signe d'un recul général des embauches.
- Le retour de l'activité à son niveau d'avant-crise au S1 2021 a néanmoins conduit à une hausse modérée, mais continue du nombre d'offres publiées jusqu'en juillet 2021.

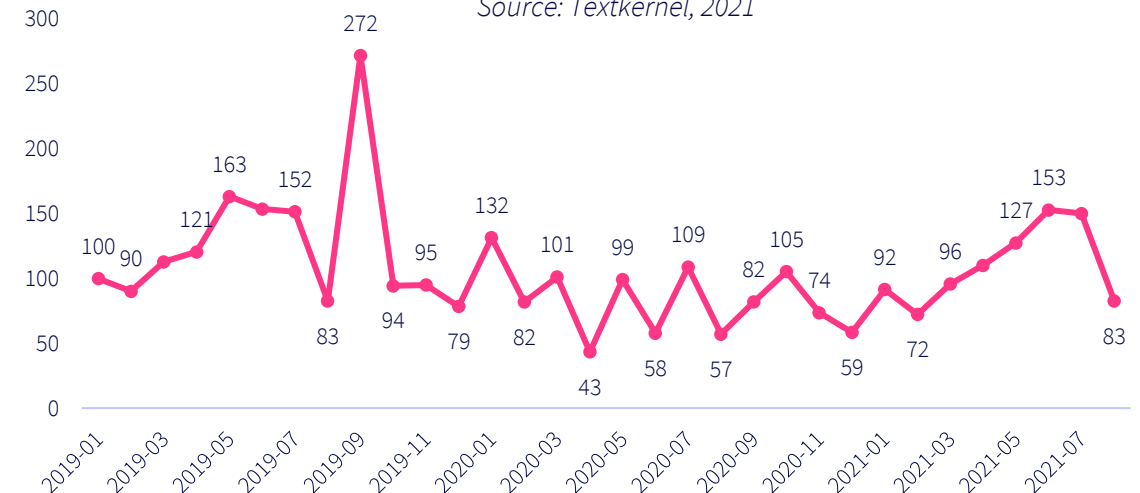
S'il a connu une chute historique lors du premier confinement, le déménagement sort progressivement de la crise

- Le chiffre d'affaires mensuel du secteur déménagement a connu une chute historique et brutale lors du premier confinement, pendant lequel les déménagements étaient interdits. Après une première baisse de 12,9% en mars, le chiffre d'affaires a ainsi chuté de 26,9% en avril 2020.
- Si l'indicateur est reparti à la hausse en mai (+15,8% sur un mois) il est resté en dessous de son niveau d'avant-crise jusqu'en novembre 2020. Les deuxième et troisième confinements n'ont en revanche pas eu d'impact sur l'activité.
- Si le secteur sort progressivement de la crise, on peut noter l'absence de phénomène de rattrapage (ou de surperformance) après la levée de l'interdiction de déménager.

Évolution du nombre d'offres d'emplois publiées, déménagement

Base 100 – janvier 2019

Source: Textkernel, 2021



IMPACTS DE LA CRISE SUR LE SECTEUR DE LA LOCATION

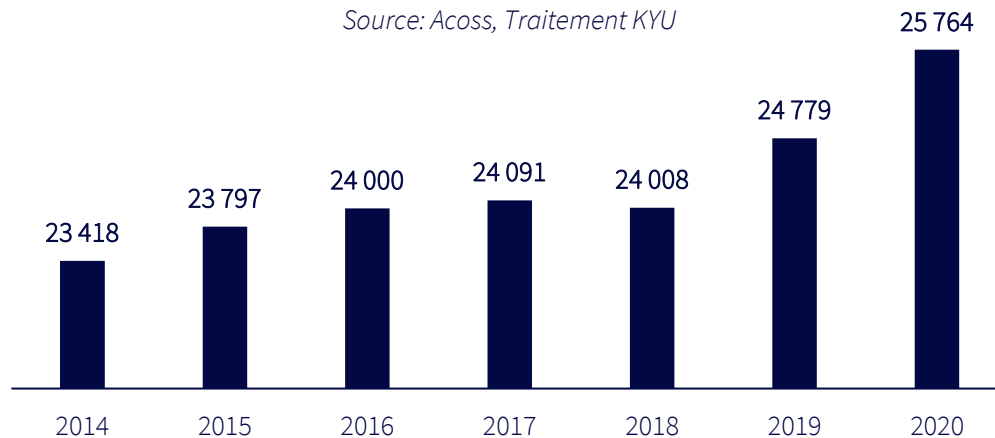
Une reprise rapide et durable de l'activité

Malgré une chute importante de l'activité lors du premier confinement, le secteur a connu un retour rapide à la normale

- Entre février et mai 2020, le chiffre d'affaires mensuel du secteur de la location de camion a connu un recul de plus de 18,3%. Il s'agit d'un ralentissement important, mais sans commune mesure avec ce qui peut-être observé dans d'autres secteurs de la branche.
- L'activité a ensuite retrouvé son niveau d'avant-crise dès le mois d'août. Si un nouveau recul du chiffre d'affaires est observable lors du deuxième confinement, il reste mesuré (-4,9% sur un mois). Le troisième confinement, quant à lui, ne semble pas avoir eu d'impact majeur sur l'activité du secteur.

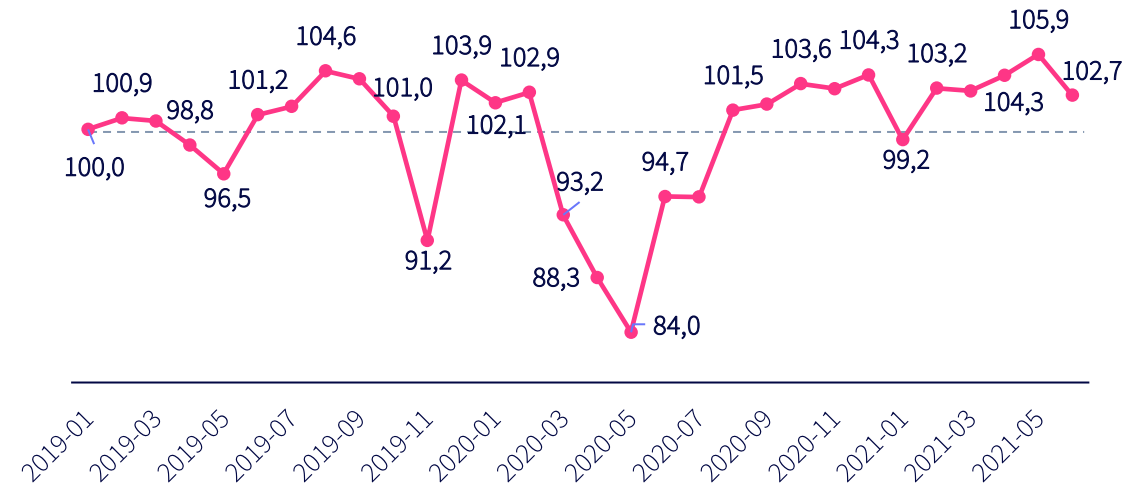
Évolution du nombre de salariés,
location de camions et location de camion avec chauffeur

Source: Acooss, Traitement KYU



Évolution du chiffre d'affaires mensuel, location et location-bail de camions

Source: INSEE, Traitement KYU - Base 100 janvier 2019



Signe de la confiance des acteurs du secteur dans la solidité de la reprise, les effectifs salariés ont continué d'augmenter en 2020

- La crise sanitaire n'a pas remis en question la tendance à la hausse des effectifs salariés observée depuis 2014 (hors 2018). Les effectifs ont progressé de quasiment 4% entre 2019 et 2020, ce qui représente une accélération du rythme observé l'année précédente (+3,2%).



« Cette action a bénéficié d'un cofinancement et de l'expertise du ministère en charge de l'Emploi [DGEFP] au titre du Plan d'Investissement dans les Compétences [PIC]. »

