

Édition 2022

TRANSPORTS

MARITIMES

À L'HORIZON 2030



ÉTUDE PROSPECTIVE

DES EMPLOIS, DES COMPÉTENCES

ET DES QUALIFICATIONS


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

 OPCO
Mobilités

Compétences en mouvement

INTRODUCTION

Les entreprises du transport maritime font face à des mutations majeures qui impactent les emplois, les compétences et les qualifications. La branche professionnelle a mandaté OPCO Mobilités pour la réalisation d'une étude prospective à l'horizon 2030. Cette étude vise à :

- Anticiper les évolutions des emplois, des métiers et des besoins en compétences des métiers de la mobilité à 10 ans pour assurer la pertinence des certifications et des formations proposées aux entreprises
- Faire émerger des enjeux transversaux à l'ensemble des branches professionnelles du champ de la mobilité : intermodalité des transports des biens et des personnes, digitalisation des métiers, impacts des enjeux environnementaux...

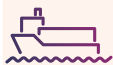
Ce document présente les éléments clés de l'étude associés aux branches du transport maritime.





Présentation : Un secteur regroupant transport de fret, transport de passagers et divers services maritimes

Le transport de fret



Porte-conteneurs
Transport de vrac sec
Transport de vrac liquide
Roulier

Le transport de passagers



Traversées courtes
Croisières

Les services maritimes



Navires-sabliers : exploitation du sable et des granulats marins
Navires câbliers : pose des câbles sous-marins
Services maritimes portuaires : remorquage hauturier, pilotage, remorquage, lamanage, dragage
Activités offshore

Les principales activités

Le secteur des transports maritimes regroupe **3 grandes activités** : le transport de **passagers**, le transport de **fret** et les **services maritimes**.

- Le **vrac liquide** (pétrole, produits chimiques...) est le **principal type de marchandises** devant le transport de vrac, le transport roulier et le transport de conteneurs (respectivement 42%, 38%, 21% et 15% du volume de fret ayant transité dans les grands ports maritimes de métropole et le port de Calais en 2019, source SDES, 2020).
- Les **traversées courtes demeurent majoritaires** puisqu'elles concernaient 84% des passagers transportés dans les ports français

contre 16% de croisiéristes (source SDES, 2020).

- Les **services maritimes** regroupent des **activités très diverses** allant de l'exploitation de sable marin, au remorquage dans les ports en passant par les activités offshore et la pose de câbles sous-marins.

Dans tous les cas, la **chaîne de valeur est relativement complexe** faisant intervenir donneurs d'ordre (client ou chargeur), les organisateurs du transport (commissionnaires, transitaires, agences...), les armateurs (affréteur, exploitants, propriétaires ...), les partenaires logistiques (gestion portuaire, pré et post acheminement...), les autorités (douane, régulation ...).

Les chiffres clés

317 entreprises
25 300 salariés

426 navires de commerce sous pavillon français
360 millions de tonnes de marchandises traitées en France en 2019
27 000 000 passagers transportés par voie maritime en 2019

(sources OPCO Mobilités, Observatoire de branche, SDES, 2020)

Vecteurs clés d'activité : le commerce international et, dans une moindre mesure, le tourisme

L'activité fret est conditionnée par la production et les échanges internationaux

- Compte tenu de leur type de cargaison (matières premières telles que des minerais, du pétrole...), les **vraquiers** sont dépendants de l'**activité industrielle** du pays, des **aléas climatiques** et des **récoltes**. Ces dernières ont un impact direct sur le niveau de la demande en produits bruts et donc en transport.
- Les **porte-conteneurs** et les **rouliers**, spécialisés dans le transport de biens manufacturés et de consommation courante, sont davantage **dépendants à l'évolution de la demande**

mondiale et les politiques d'approvisionnement des donneurs d'ordre. Ils sont également plus **soumis à la saisonnalité** de l'activité avec un pic notable durant les périodes de fêtes.

- Le **transport maritime de fret** est également soumis à la **situation du commerce international**. La multiplication de barrières aux échanges (réglementation, droits de douane...) notamment dans le cas de guerres commerciales, représente un frein au transport maritime de marchandises.

Le transport de fret est confronté à la concurrence internationale alors que le transport de passagers fait face à une concurrence avec d'autres modes

Le **transport de fret** évolue dans un contexte de **forte concurrence internationale**. La compétitivité, la fluidité et la rapidité du service sont des éléments déterminants dans le choix de la compagnie maritime. Si le transport de fret maritime est

complémentaire des autres modes de transport, le **développement du cabotage et des traversées courtes** comme alternative au transport terrestre et au transport aérien est un **enjeu pour la croissance du transport de passagers**.

Le niveau d'activité des croisières maritimes est dépendant du développement et de l'évolution des pratiques touristiques et du taux d'occupation des navires

L'évolution du modèle économique des croisières (bénéfices reposant sur les consommations hors forfaits à bord) repose sur le remplissage des navires pour maximiser leur

rentabilité. Par ailleurs, les nouvelles pratiques touristiques poussent les acteurs à diversifier leur offre vers des croisières de niche (croisières thématiques, d'affaires, polaires...).

La conjoncture économique



Niveau de production mondiale
Indices de production des filières porteuses en particulier agricole, construction et énergie
Rapport de compétitivité avec les autres modes de transport : aérien, ferroviaire, routier
Taxes et prix des carburants

Le tourisme



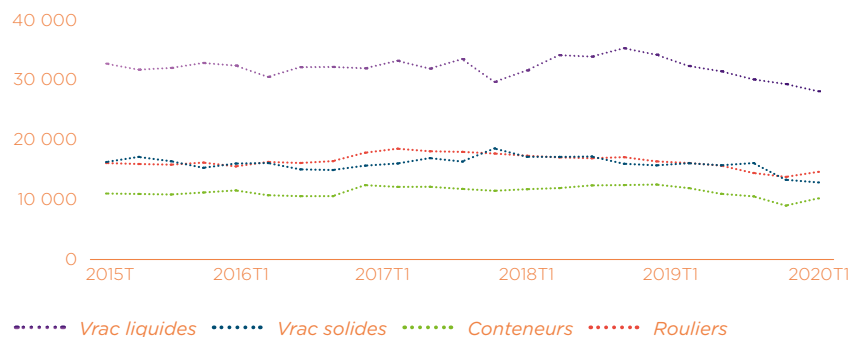
Fréquentation des touristes résidents et étrangers
Pouvoir d'achat, dépenses associées
Absence de limitation de circulation au niveau international



Tendance de l'activité : un secteur ayant bénéficié d'une stabilité de son activité avant la crise sanitaire

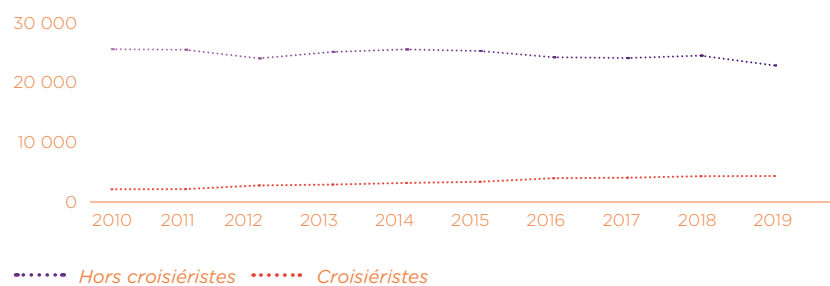
Évolution des volumes de fret traités dans les ports français (en milliers de tonnes)

Source: SDES



Évolution du nombre total de passagers dans les principaux ports français (en milliers de passagers)

Source: SDES



Jusqu'à la crise sanitaire liée au COVID-19, le **transport maritime de marchandises** avait connu des **évolutions contrastées en fonction des années et du type de transport**. Le transport en vrac de liquides et les porte-conteneurs ont fortement cru entre 2018 et 2019. À l'inverse, le transport en vrac de solides et les rouliers ont connu sur cette période un repli de leur activité après une

période dynamique en 2017. Dans le **transport de passagers**, les croisières et les traversées courtes ont connu des dynamiques opposées. Alors que le nombre de passagers croisiéristes a augmenté de manière continue entre 2010 et 2019 (+49% sur la période), les passagers hors croisiéristes ont diminué de 12% sur la période.



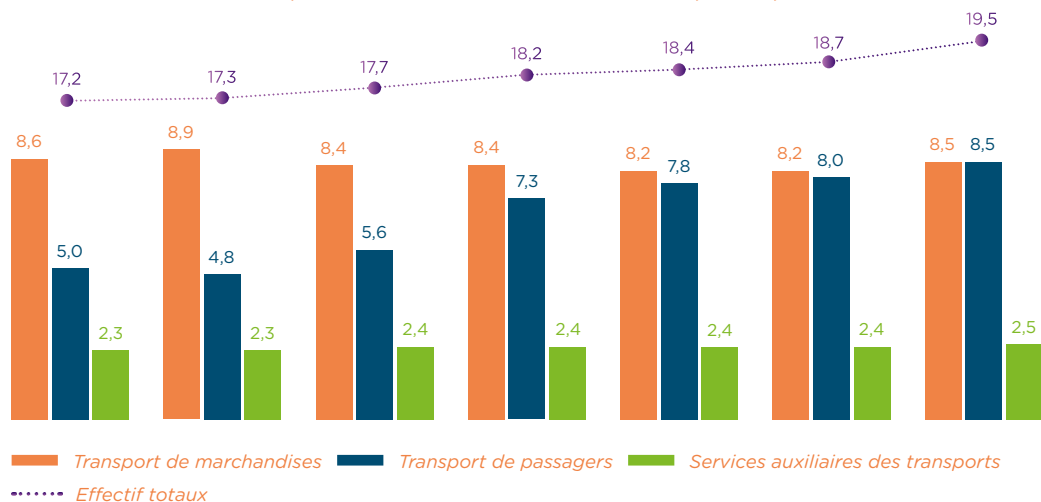
Impacts COVID-19

- Un **ralentissement majeur de l'activité** économique nationale (-32% en avril et -12% en novembre selon la Banque de France) lié aux mesures de confinement
- Un **recul important** de l'activité de transport maritime de marchandises tout au long de l'année 2020 (entre -12% et -20% sur les trois premiers trimestres de 2020 par rapport à 2019). Toutefois
- Une **baisse de 48% de la fréquentation** touristique sur les 9 premiers mois de 2020 par rapport à 2019 (selon l'INSEE)
- Une **suspension totale de l'activité des compagnies de croisières maritimes** dans la première moitié de l'année 2020 liées aux restrictions de voyages puis une limitation du remplissage des navires.

Tendance de l'emploi : un secteur ayant enregistré une hausse continue de ses effectifs

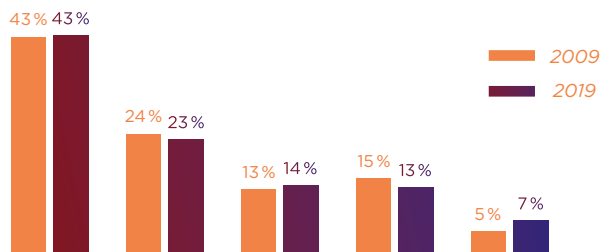
Évolution des volumes de fret traités dans les ports français (en milliers de tonnes)

Source : AcoSS et PSB, URSSAF et DARES IDCC 2972, 3223, 5521



Part des naviguants par GN

Source : OPMQ branche des transports maritimes d'après DAM 2009-2019



Des effectifs en légère hausse portés par le transport de passagers

Les effectifs du transport maritime connaissent une légère hausse depuis 2013 à raison d'un taux de croissance annuel de +2,1%. Le personnel est réparti sur trois secteurs principaux : le transport de marchandises, le transport de passagers et les services

auxiliaires. Alors que le transport de marchandises marque une légère baisse sur la période (-0,2% de taux de croissance annuel), le transport de passagers et les services auxiliaires sont en hausse (+9% et +1% de croissances annuelles, respectivement).

Un personnel navigant principalement présent dans le transport de marchandises et le cabotage international

- Le cabotage international concentre plus de 40% du personnel navigant alors que près d'un quart des effectifs évoluent dans la navigation côtière.

- Alors que la part du personnel navigant évoluant dans la navigation côtière et le long cours a légèrement reculé, celle évoluant dans les services portuaires et le cabotage national a augmenté (+1 et +2 points pourcentage entre 2009 et 2019).

Un personnel sédentaire ayant connu un léger recul

Le nombre de personnels sédentaires a reculé de 3% entre 2014 et 2016. Celui-ci concentre des métiers allant des planificateurs, aux agents des

services commerciaux en passant par les ship planner, les assistants de coordination ou encore les ship manager.



Tendance de l'activité et de l'emploi : une diversification de l'activité

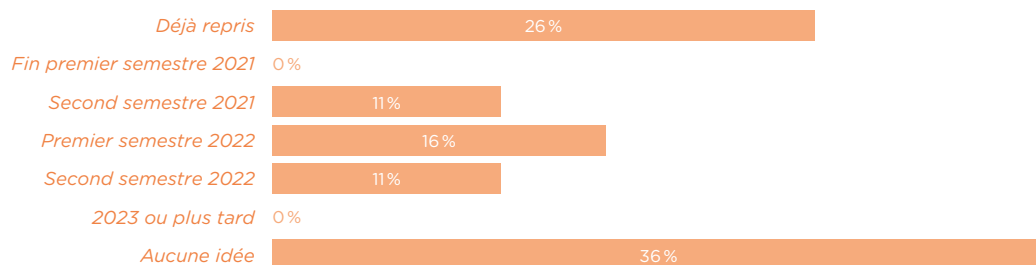
Un secteur en phase de modernisation et de diversification

L'ensemble des entreprises interrogées se déclarent concernées par une évolution des marchés et des attentes clients. **La relation commerciale et les procédures administratives sont notamment automatisées afin de réorienter les ressources vers des services de conseils et d'assistance personnalisée.** De la même façon, l'organisation des transports et la gestion logistique sont de plus en plus automatisées afin de **mieux tracer les marchandises et d'optimiser les temps de transports.** Pour 85% des entreprises interrogées, l'introduction de nouvelles technologies force les

entreprises à réorganiser leurs métiers et leurs compétences. 79% des répondants décrivent une diversification de leurs activités. **Au-delà des traditionnelles activités de shipping, de nombreuses entreprises s'attachent à proposer des services de plus en plus multimodaux et flexibles** (porte-à-porte, acheminement vers les ports par la route, distribution depuis des entrepôts, transport aérien). Cette évolution est aussi observée dans le cadre du transport de personnes, pour lequel **des services de navettes ont été développés afin de faciliter l'accès aux ports.**

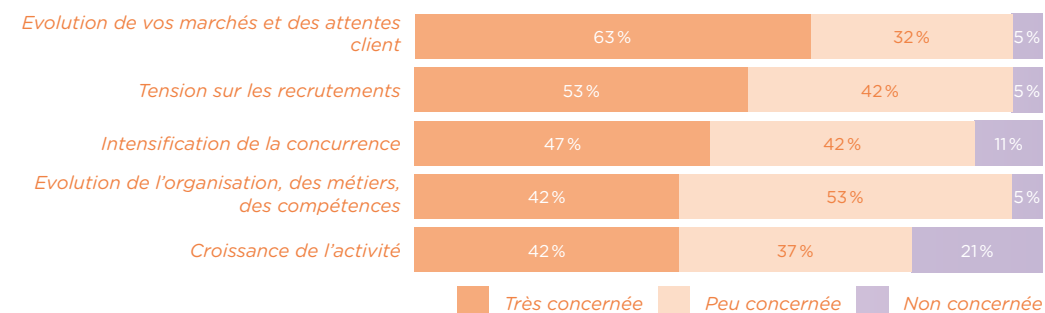
Délais de reprise des rythmes de recrutement antérieurs à la crise sanitaire selon les entreprises

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021 (66 répondants)



Les principales dynamiques des entreprises avant la crise sanitaire

Source : Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Une reprise différenciée entre transport de fret et de passagers

Seules **20% des sociétés de transport de passagers** par voie maritime déclarent avoir **repris leur rythme de recrutement.** Dans une dynamique différente, les **entreprises de transport de marchandises sont plus nombreuses** à avoir repris un rythme de recrutement avant le premier semestre 2021 (33%). Si 38% des entreprises prévoient de reprendre un rythme normal de recrutement entre le second

semestre 2021 et le second semestre 2022, **plus d'un tiers des entreprises répondantes ne disposent pas de perspectives suffisamment claires.** Cela est particulièrement vrai pour les entreprises de transport de passagers du fait des incertitudes liées à la reprise du tourisme, mais également liées aux contraintes de circulation entre pays pour les traversées (notamment de la Manche).

Facteurs d'évolution : des mutations structurelles liées à la transition écologique et à l'automatisation

Le secteur du transport maritime de fret et de passagers fait face à quatre évolutions majeures pouvant transformer les besoins en compétences et en métiers. La numérisation et la transition écologique font évoluer les modes de propulsion, la conduite et la maintenance des navires, ainsi que les outils pour organiser et piloter le transport. Alors que la diversification des activités renforce les domaines de la relation client et la logistique, relation client...), le renforcement des frontières pourrait pénaliser certaines activités.

La transition numérique

- **Les navires**, dont la taille augmente, se sont automatisés avec le développement de l'informatique embarquée, des systèmes d'aides à la décision et de l'e-navigation.
- **L'organisation, le suivi** des transports, la gestion des contraintes administratives et douanières font également appel à la digitalisation : échanges informatisés, outils de planification, automatisation des tâches administratives, gestion des marchandises, e-booking...
- Ces évolutions intégrées relativement tardivement dans le secteur touchent à la fois les **personnels sédentaires et navigants**.

La diversification et l'évolution de l'offre

- Le développement de la **multimodalité** et **l'évolution de l'offre des compagnies maritimes de fret** diversifient les activités et entraînent le déploiement d'un service de bout en bout (booking, transport, stockage, logistique, livraison). La nécessité de disposer d'une vision globale de la chaîne de transport et les exigences de suivi se trouvent ainsi renforcées.
- Les **exigences de relation client s'intensifient**. Les équipes du fret doivent accompagner le client sur toute la chaîne. Celles du transport de passagers peuvent les prendre en charge en amont et en aval du voyage alors que les services à bord se renforcent.

la transition écologique

- Du fait des réglementations environnementales, le transport maritime fait évoluer les **modes de propulsion** des navires. Certains navires ont intégré des « **scrubber** » neutralisant les particules toxiques, d'autres fonctionnent au **gaz naturel liquide**. Si l'hydrogène n'est pas un mode de propulsion très utilisé, celui-ci pourrait se développer. Toutefois, la part de la flotte au GNL demeure relative. Si les projets R&D sont nombreux, **les emplois impactés par cette évolution sont eux plus limités**.
- La **planification des trajets** intègre également cette problématique pour réduire les émissions des navires.
- Certains armateurs français annoncent la fin des transports de déchets plastiques et la **limitation des transports non éthiques**.

Le renforcement des frontières

- Alors que la **crise sanitaire a entraîné la fermeture des frontières** avec le Royaume-Uni, le **Brexit** pourrait avoir un impact sur le trafic de passagers et de fret dans la Manche. La baisse de cette activité qui concentre une part importante des emplois du secteur pourrait avoir un impact négatif notamment sur les métiers de l'hôtellerie (cuisine, accueil des passagers...).
- Les **tendances au protectionnisme ainsi que le contexte géopolitique (embargos...)** pourraient contracter les échanges internationaux et impacter le transport maritime, toutefois ces évolutions sont très volatiles et peu anticipables.

Transport maritime

à horizon 2025-2030



Les vecteurs d'évolution à anticiper

Les évolutions anticipées par les entreprises pour les 5 prochaines années

Source: Sondage et traitement Kyu Associés, 2021

Transport de marchandises		Transport de passagers	
Favorables	Défavorables	Favorables	Défavorables
Diminution des barrières douanières	Intensification de la concurrence des compagnies internationales	Hausse des flux touristiques	Adaptation aux mesures écologiques
Réduction de la concurrence des autres modes de transport	Augmentation des taxes et prix des carburants	Politique publiques favorables	Diminution du pouvoir d'achat
Augmentation de la production et des échanges mondiaux			Contexte géopolitique défavorable
Augmentation de la consommation d'hydrocarbures en France			Hausse des coûts des carburants

La réduction des coûts, attente principale des clients

Une attente accrue de **réduction des coûts** est anticipée par plus des $\frac{3}{4}$ des entreprises notamment en raison d'une **compétition internationale** accrue et de l'émergence de concurrents asiatiques pour le transport de fret et d'une possible baisse du pouvoir d'achat pour le transport de passagers. Les clients des transports maritimes, et plus particulièrement des transports

de marchandises, recherchent **une plus grande qualité et fiabilité de services** avec notamment la possibilité de suivre leurs marchandises avec précision. 80% des entreprises anticipent le **développement d'une véritable activité de conseil afin de proposer les prestations de transport les plus adaptées aux besoins des clients.**

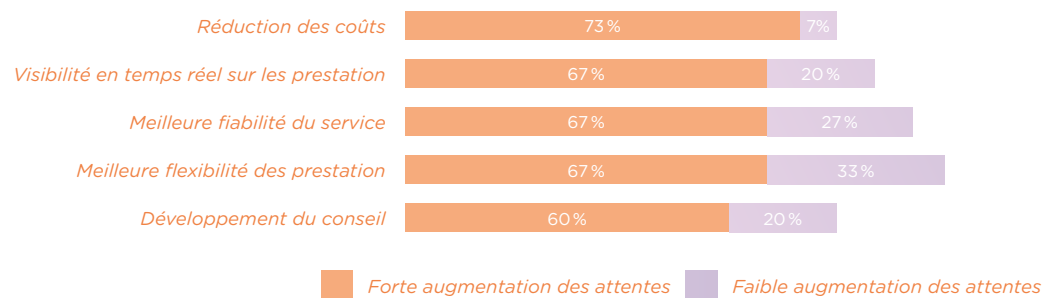
Une augmentation des flux de personnes et de biens attendue par les entreprises

Bien que les évolutions anticipées diffèrent, les **entreprises de transport de passagers et de marchandises anticipent une dynamique de croissance de leur volume d'activité** (hausse des échanges mondiaux, de la consommation d'hydrocarbure et des flux touristiques). Cette croissance d'activité du **transport de fret pourrait être dynamisée par l'avantage compétitif du maritime vis-à-vis des autres modes de transport** (baisse des barrières douanières et de la concurrence des autres modes de transport). Toutefois, cette croissance de l'activité pourrait

être limitée notamment par l'intensification de la concurrence internationale. Le **transport de passagers** pourrait quant à lui être **soumis à davantage d'évolutions défavorables**. Alors que la crise sanitaire pourrait limiter l'activité touristique (restrictions de circulation, baisse du pouvoir d'achat) des mesures écologiques contraignantes (limitation de stationnement des navires de croisières, réduction des émissions de CO2...) et une augmentation des coûts des carburants pourraient entraîner des coûts supplémentaires.

Les attentes clients anticipées par les transporteurs

Source: Sondage et traitement Kyu Associés, 2021



Transport maritime

à horizon 2025-2030



Les impacts sur l'emploi

Une potentielle diminution des effectifs sédentaires

L'automatisation de tâches administratives/juridiques (réservation, douanes...), de planification et d'assistance (suivi, SAV...) pourrait générer une baisse des besoins sur les emplois les plus opérationnels. La concentration des acteurs étrangers en France pourrait également amplifier cette baisse. De plus, certains postes pourraient être délocalisés compte tenu de l'internationalisation du secteur. Dans

ce scénario **tendanciel** basé sur la croissance observée avant 2020, **l'emploi pourrait alors diminuer de près de 5%**. Dans le cas d'un maintien des emplois en France et d'une croissance de l'activité, **un scénario optimiste pourrait être observé** (+13% d'effectifs entre 2019 et 2030). Pour assurer cette croissance, et en prenant en compte les départs en retraite, 400 recrutements/an seraient nécessaires.

Des prévisions de croissance des effectifs navigants pour le fret

L'impact de la crise sanitaire sur le transport maritime de marchandises a été limité et passager. La légère baisse de l'activité s'est traduite par une stabilisation des effectifs jusqu'en 2022. Alors qu'un **scénario tendanciel prévoit une quasi-stagnation, des effectifs** (+2% sur 2019-2030), un second fondé sur les **déclarations des entreprises, prévoit une croissance**

de 6%. Si le cadre réglementaire (nombre de marins minimum à bord) et l'absence de technologies mature de navigation autonome rendront le recrutement de marins nécessaire, le recours des armateurs aux personnels étrangers ainsi que l'adoption de pavillon de complaisance pourraient **limiter le développement des effectifs du secteur en France**.

Des entreprises de transport de passagers peu optimistes sur l'emploi

Le transport de passagers a été très affecté par la crise sanitaire, les entreprises n'envisageant un retour à la normale qu'en 2022-2023 avec de fortes incertitudes. Dans le cadre d'un scénario basé sur les **prévisions des**

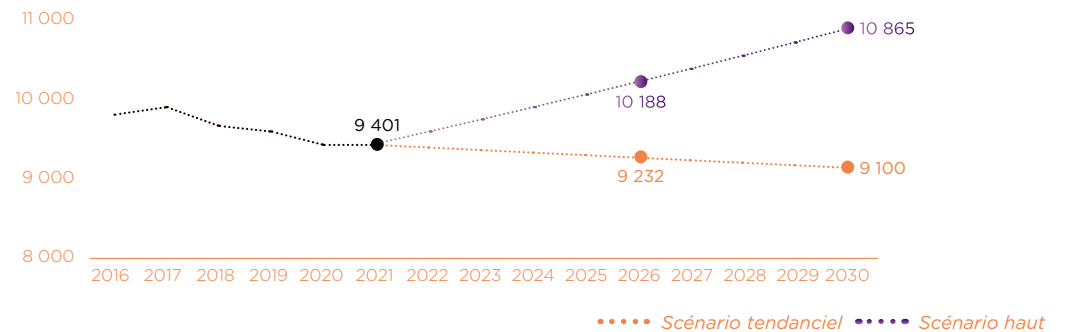
entreprises, les effectifs pourraient baisser de 4% sur 2019-2030. Dans le cas d'un retour à la dynamique d'avant crise (scénario tendanciel) ils pourraient croître de 3%/an. Cette tendance devrait toutefois être

limitée par le recours aux personnels étrangers et l'adoption de pavillon de

complaisance réduisant la part des salariés français dans les recrutements.

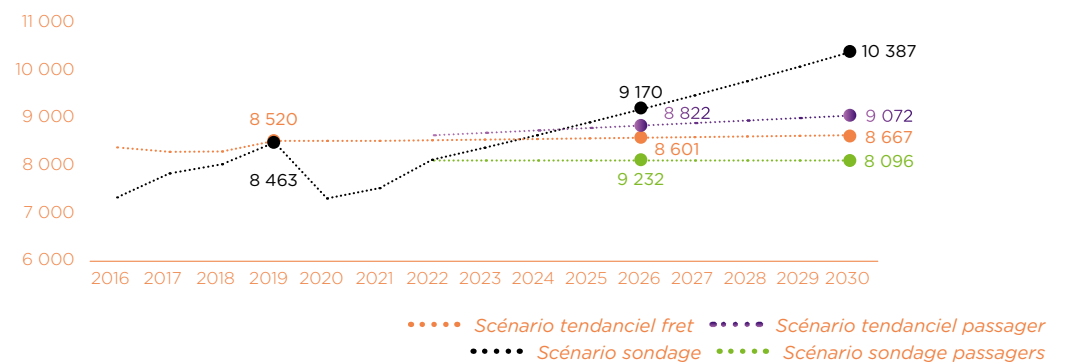
Évolution des effectifs sédentaires

Source : Source DADS et Acoiss, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Évolution des effectifs navigants

Source : Source DADS et Acoiss, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Transport maritime

à horizon 2025-2030



Les impacts sur les métiers du transport de marchandises

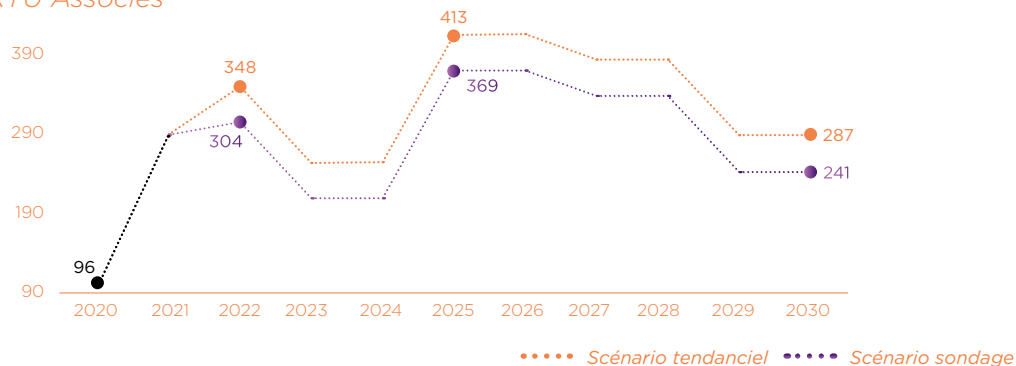
Des recrutements soutenus, mais de plus en plus internationaux

En raison de la faible croissance des effectifs du secteur, **la majeure partie des recrutements consiste à remplacer les départs en retraite.** Ainsi, le niveau de recrutements annuel dépend majoritairement de la pyramide des âges et se situe **entre 300 et 400 recrutements par an hors période de crise.** Une partie de ces recrutements pourraient cependant être pourvus à l'étranger afin d'optimiser la compétitivité du secteur sur le marché international. **Les difficultés aux recrutements**

de marins français encouragent les entreprises à recourir à de la main-d'œuvre étrangère. Alors que les promotions réduites dans les écoles de la Marine Marchande peuvent limiter le nombre de candidats potentiels sur les métiers d'officier, les difficultés des conditions de travail (rendues plus importantes par la crise de COVID) et le coût de la main-d'œuvre française renforcent les tensions rencontrées, sur les métiers d'officiers et de personnel d'exécution.

Besoins en recrutement de personnels navigants

Source : Source DADS et AcoSS, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Dynamique des familles de métiers du secteur

Source : Sondage et traitement KYU, avril 2021

	Dynamique des effectifs	Métier en mutation
Exploitation, armement, affrètement	↗	✓
Commercial, relation clients	↗	✓
Informatique, SI	↗	✓
Juridique, douanes	↗	✓
Sûreté, sécurité des navires	↗	
Qualité, sécurité et environnement	↗	

De nombreux métiers en croissance et en évolution

Selon les entreprises interrogées, **les métiers sédentaires devraient évoluer le plus rapidement.** Le développement d'outils et de plateformes numériques transforme les activités d'organisation du transport et la relation client. De nouvelles prestations de transport et une plus grande assistance peuvent être proposées aux clients. Ces évolutions nécessitent de **nouvelles compétences** au-delà de la gestion administrative (**gestion d'offres multimodales, optimisation des trajets pour réduire l'impact environnemental, accompagnement client dans le booking en ligne...**). **La complexification du contexte**

géopolitique et réglementaire (régulations environnementales, embargo, sanctions économiques, etc.) **est un vecteur d'évolution pour les activités juridiques et de douanes.** À plus long terme, l'**automatisation de navires** pourrait réduire le nombre de personnes à bord. La **sédentarisation de certains métiers** avec le pilotage à distance (analyse de données en temps réel, adaptation des trajets...) pourrait s'accompagner d'une **évolution des activités des personnels d'exécution** plus axées sur le contrôle des instruments de navigation et la supervision du transport.

Transport maritime

à horizon 2025-2030



Les impacts sur les métiers du transport de passagers

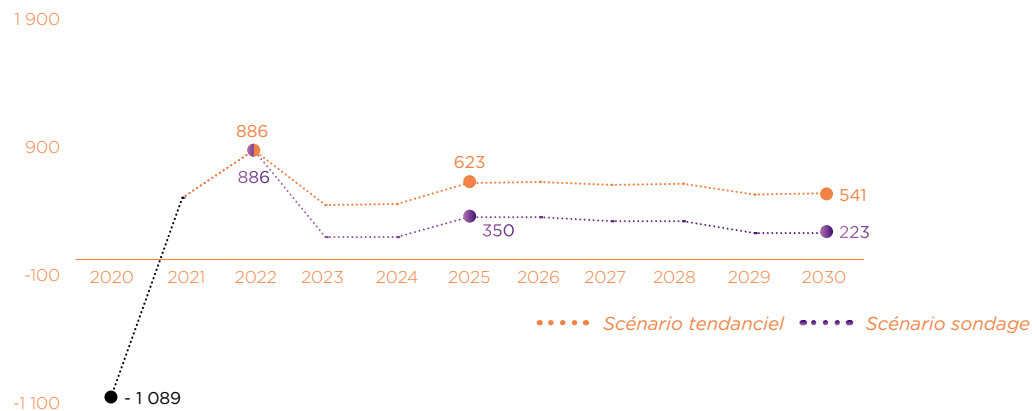
Entre 300 et 600 recrutements annuels en personnels navigants

Selon les entreprises interrogées, la crise du secteur liée au COVID-19 a entraîné une baisse moyenne de l'effectif de près de 14 % en 2020. **Ainsi en 2020, plus de 1 000 emplois auraient pu être supprimés et les départs en retraite non renouvelés.** Afin d'accompagner la reprise en 2022 et de retrouver ses capacités de production, **le secteur pourrait marquer un pic de recrutements avec 900 embauches.** Toutefois,

en cas de forte mobilisation du dispositif de chômage partiel, la baisse d'emplois et les besoins de recrutement pourraient être plus limités. Les années suivantes, le niveau de recrutements pourrait retrouver un rythme normal de long terme avec **entre 300 et 600 recrutements par an** en moyenne en fonction du scénario retenu.

Besoins en recrutement de personnels navigants

Source : Source DADS et AcoSS, Insee et Urssaf, redressement et modélisation KYU Associés



Dynamique des familles de métiers du secteur

Source : Sondage et traitement KYU, avril 2021

Dynamique des effectifs	Métier en mutation
Capitaines, officiers, seconds et chefs mécaniciens	✓
Personnels d'exécution pont	✓
Personnels d'exécution machine	✓
Qualité, sécurité et environnement	✓
Sûreté, sécurité des navires passagers	✓
Exploitation, armement, affrètement	✓
Commercial, relations clients (sédentaires)	✓
Informatique, SI	✓

Des métiers navigants en transformation

Selon les entreprises, en cas de retour rapide à la croissance, **la quasi-totalité des métiers pourrait voir leurs effectifs croître.** Dans le même temps les métiers navigants voient leurs activités évoluer avec l'évolution des attentes clients et l'émergence de réglementations environnementales (nouvelles motorisations, zones protégées, etc.). Les exigences accrues des voyageurs en termes de diversité et de qualité des services à bord pourraient particulièrement impacter les personnels d'exécution pont. **L'augmentation des demandes de polyvalence** (compétences techniques et relation clients) des entreprises

après de ces personnels d'exécution est à accompagner pour renforcer les compétences liées à la relation client et à la gestion de plusieurs activités. Dans le cas de **l'automatisation de navires certains métiers pourraient se sédentariser avec le pilotage à distance** et exiger des compétences accrues en analyse de données. Les **activités** des personnels d'exécution machine pourraient se concentrer autour de la **supervision et du contrôle des machines** quand les personnes d'exécutions pont et certains officiers auront aussi pour mission **d'encadrer et d'informer les passagers en assurant une communication avec le centre de pilotage à distance.**



Les principaux défis RH

Les difficultés de recrutement au cœur des enjeux RH des entreprises

Ces difficultés trouvent des **causes multifactorielles** : l'informatisation des outils, le développement de l'électronique embarqué, la demande en métiers data, les changements de compétences liées à la navigation ou encore le manque de candidats. Les **besoins de formation** face aux virages métiers demeurent un constat partagé par les entreprises. Dans une moindre mesure, le **turnover** ou le **vieillissement des effectifs** restent des problématiques

RH anticipées par les entreprises, surtout dans une optique prospective.

Par ailleurs, l'approche de l'organisation du travail (notamment avec la démocratisation du télétravail) représente un enjeu important pour le secteur.

Les évolutions réglementaires, dues aux **adaptations sanitaires** et au **contexte international**, sont surveillées par les entreprises du transport maritime.

La continuité des parcours des nouveaux salariés, un levier d'actions primordial pour de nombreuses entreprises

Les actions et dispositifs favorisés par les entreprises traduisent une volonté d'**intensification des relations entre entreprises et acteurs de la formation**. Cette dimension peut alors être mise en relation avec les difficultés de recrutement rencontrées par la majorité des répondants : la vision « terrain » des entreprises et la promotion des métiers pourraient intégrer le parcours académique des futurs candidats.

L'**adaptation du contenu pédagogique** des formations proposées paraît également être un axe de développement majeur pour répondre aux enjeux RH des entreprises.

Enfin, la promotion des métiers est abordée par certains professionnels, afin d'améliorer l'**attractivité** des métiers (et le nombre d'élèves à l'entrée des formations).

Les principaux défis RH anticipés par les entreprises à horizon 2025/2030

Source : *Sondage et traitement KYU Associés, avril 2021*

- 1 Les difficultés de recrutement
- 2 La transformation de l'approche du travail (télétravail...)
- 3 L'adaptation aux évolutions réglementaires
- 4 Les besoins de formation aux nouvelles compétences techniques
- 5 Le turnover et le vieillissement des effectifs

Les dispositifs et les actions pouvant être mis en place pour soutenir les entreprises face aux enjeux RH

Source : *Sondage et traitement KYU Associés, 2021*

- 1 Appui pour la mise en place de partenariats écoles-entreprises
- 2 Adaptation de l'offre de formation initiale
- 3 Adaptation de l'offre de formation continue
- 4 Promotion des métiers auprès du grand public
- 5 Promotion des métiers auprès des professionnels de l'emploi et de la formation



Méthodologie de l'étude

- La synthèse présentée correspond aux données des branches suivantes :
 - Personnel sédentaire des entreprises de navigation - IDCC 2972,
 - Personnels navigants officiers des entreprises de transport et services maritimes - IDCC 3223,
 - Personnel navigant du groupement des armateurs de services de passages d'eau - 3228,
 - Personnel navigant d'exécution de la marine marchande - IDCC 5521,
 - Personnels navigants officiers des entreprises de remorquage maritime - IDCC 5554,
 - Personnels navigants d'exécution des entreprises de remorquage maritime - IDCC 5555.

La méthodologie d'étude comportait 3 étapes:

1. Analyse documentaire et entretiens qualitatifs auprès de représentants et experts du secteur
2. Etude quantitative à l'aide d'une enquête en ligne (1 530 répondants et plus de 400 000 salariés représentés sur le champ de la mobilité) et ateliers prospectifs
3. Modélisation de scénarios prospectifs

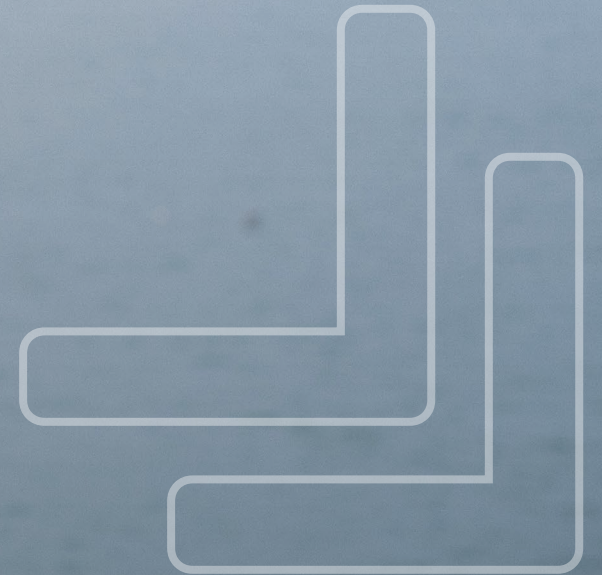
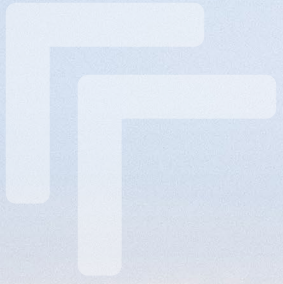


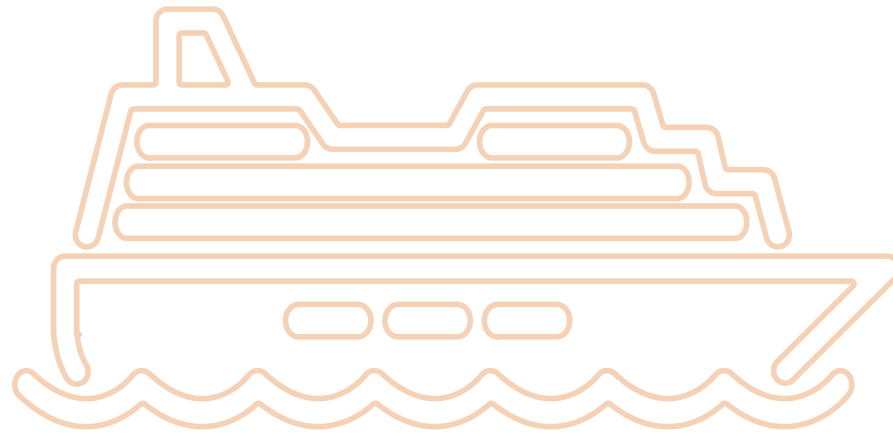


OPCO Mobilités est l'opérateur de compétences des métiers de la mobilité, mandaté par les partenaires sociaux de 18 branches et la RATP pour mettre en œuvre et décliner leurs politiques de formation et de GPEC.

Agences de voyages et guides accompagnateurs
Distributeurs conseils hors domicile
Entreprises de transport en navigation intérieure
Entreprises de transport et services maritime navigant officiers
Groupement des armateurs de services de passages d'eau personnel navigant
Manutention ferroviaire et travaux connexes
Marine marchande personnel navigant d'exécution
Personnel sédentaire des entreprises de navigation
Passages d'eau officiers
Passages d'eau personnel navigant exécution
Ports de plaisance
Ports et manutention
Remorquage maritime navigant exécution
Remorquage maritime officiers
Services de l'automobile
Transport ferroviaire
Transports publics urbains de voyageurs
Transports routiers et activités auxiliaires du transport
Ainsi que la Régie autonome des transports parisiens (RATP).







« Cette action est réalisée dans le cadre de la démarche portant Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences [EDEC]. Elle bénéficie 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]. »

