



*Pays de la région
mulhousienne*

Etude emploi
transport / logistique



SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE.....	5
1. Contexte de l'étude.....	6
2. Définitions possibles du secteur transport / logistique.....	6
3. Difficultés et limites de l'étude.....	8
4. Démarche d'étude.....	8
PARTIE N° 1 : Importance du secteur d'activité transport / logistique dans le Pays de la région mulhousienne	
1. Préambule : méthodologie	10
1.1. Nomenclature utilisée	10
1.2. Deux démarches pour approcher le nombre d'emplois dans le secteur transport / logistique.....	10
1.2.1. Le nombre d'emplois dans les établissements	10
1.2.2. Le nombre d'emplois dans les métiers	11
2. Les emplois dans les établissements transport / logistique.....	12
2.1. L'évolution de l'emploi salarié privé	13
2.2. La structure de l'emploi.....	14
2.3. Le poids du secteur d'activités transport / logistique.....	15
3. Le nombre d'emplois dans les métiers transport / logistique.....	16
3.1. Description de l'étude INSEE sur les métiers transport / logistique.....	16
3.2. Démarche suivie.....	17
3.3. Résultats obtenus.....	17
3.3.1. Approche sur l'évolution du nombre et de la part des emplois transport / logistique.....	17
3.3.2. Approche de la structure de l'emploi transport / logistique.....	18
3.3.3. Approche sur le poids de l'emploi transport / logistique du Pays de la région mulhousienne.....	19
4. Approche économique.....	20
4.1. Le nombre d'établissements transport / logistique.....	20
4.2. Une part importante d'établissements dans le secteur des transports routiers.....	20
4.3. Taille des établissements transport / logistique	21
4.4. Les 20 premiers employeurs transport / logistiques	21
4.4.1. Les 20 principaux établissements employeurs privés / publics.....	21
4.4.2. Les 20 principaux établissements employeurs privés	22
5. Les infrastructures de transport	23
5.1. Réseau routier et autoroutier très développé.....	23
5.2. Réseau ferroviaire : atouts et faiblesses du réseau ferroviaire.....	23
5.3. Une connexion à l'artère fluviale la plus fréquentée au monde.....	24
5.4. Aéroports et aéroports : une présence aéroportuaire marquée.....	24
PARTIE N° 2 : La dynamique animant l'emploi du transport et de la logistique dans la zone d'emploi de Mulhouse	
1. Offre et demande d'emploi dans les métiers transport / logistique.....	28
1.1. La demande d'emploi.....	28
1.2. Les offres d'emploi.....	30
1.3. La Typologie des offres d'emploi enregistrées	31
1.4. Le phénomène de tension	31
2. L'analyse des cinq métiers du domaine du transport et de la logistique les plus représentés dans la demande d'emploi.....	33
2.1. Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises.....	36
2.2. Conducteur-livreur/Conductrice-livreuse	37
2.3. Agent/agent(e) de manipulation et de déplacement des charges.....	38
2.4. Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	41
2.5. Responsable logistique.....	43
3. Les formations existantes par diplômes.....	47

PARTIE N° 3 : Perspective d'emploi dans le secteur transport / logistique	55
1. Préambule.....	56
2. Les mutations possibles.....	57
2.1. Les scénarios de l'étude SAMARCANDE.....	57
2.2. La dynamique d'externalisation de la logistique	59
2.3. La dynamique d'évolution des métiers de la logistique.....	61
3. Exemples de ces mutations annoncées	62
SYNTHESE DE L'ETUDE.....	65
1. Importance du secteur d'activité transport / logistique dans le Pays de la région mulhousienne.....	66
1.1. Un territoire marqué par un nombre important d'emplois dans le domaine du transport et de la logistique	66
1.2. ... mais présentant une certaine fragilité	66
2. Métiers relevant du secteur transport / logistique.....	66
2.1. Des métiers qui ne sont pas considérés en tension... ..	66
2.2. ... et ne rencontrant pas de difficultés particulières de recrutement... ..	66
2.3. ... mais des difficultés quand à la qualité de la main d'œuvre.... ..	67
2.4. ... avec une proportion importante d'offres précaires.....	67
3. Formation.....	67
3.1. Un large panel de formations... ..	67
3.2. ... rencontrant des difficultés de recrutement... ..	67
3.3. ... et ne débouchant pas forcément sur les métiers pour lesquelles elles sont destinées.....	67
4. Dynamique d'évolution du secteur transport / logistique	68
4.1. Mulhouse présente un positionnement stratégique pour le développement d'une logistique exogène.....	68
4.2. La dynamique d'externalisation engendrera des besoins de main d'œuvre davantage qualifiée.....	68
4.3. Vers des besoins de formations de plus en plus pointus.....	68
ANNEXES.....	69
Compte-rendu de la rencontre avec l'AFT-IFTIM.....	70
Compte-rendu du comité des professionnels.....	73

INTRODUCTION GENERALE

1. Contexte de l'étude

La fonction transport / logistique joue aujourd'hui un rôle stratégique pour les entreprises et pour le développement économique. La mondialisation contribue à renforcer fortement son rôle. Le système de production et l'économie reposent de plus en plus sur les échanges. La fonction transport / logistique devient essentielle pour les entreprises. Par exemple, la généralisation du «juste à temps», permet aux grandes industries de limiter leurs stocks et d'externaliser une partie de leur production. Ce système est viable à condition d'organiser de façon méticuleuse la chaîne logistique avec un personnel qualifié.

En Alsace, des études ont déjà été réalisées sur le secteur transport / logistique. La plupart d'entre elles ont été réalisées à l'échelle régionale, en privilégiant une entrée économie et aménagement du territoire. On peut citer l'étude effectuée par le bureau d'étude Samarcande pour le compte de l'Observatoire Régional du Transport et de la Logistique (ORTAL) fin 2007. Le bureau d'étude Samarcande a également réalisé une étude logistique, en 2004, dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la région mulhousienne.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la présente étude emploi transport / logistique. Elle présente deux spécificités originales : son échelle géographique, le Pays de la région mulhousienne avec ses 38 communes (cf. carte ci-contre), et son entrée emploi.



Le Pays de la région mulhousienne (source : AURM)

2. Définitions possibles du secteur transport / logistique

- L'association française pour la logistique (ASLOG) définit la logistique comme étant « l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité ». Dans son acception la plus large, elle regroupe l'ensemble des activités organisant les flux de produits et d'informations tout au long d'une chaîne logistique (supply chain), qui va de la fourniture de matières premières à la livraison du produit fini au client final.

L'ASLOG indique également que «La fonction logistique se positionne aujourd'hui comme un vecteur incontournable de la création de valeur».

Prise dans sa globalité, la chaîne logistique intègre une grande diversité d'opérations : achat et approvisionnement, planification de la production et ordonnancement, gestion des stocks, entreposage et stockage, manutention, emballage, transport et distribution.

Le schéma de page suivante réalisé par l'Association pour le développement de la Formation Transport et Technique d'Implémentation et de Manutention (AFT-IFTIM) présente de façon synthétique l'organisation du secteur transport / logistique.



En quelques mots

La chaîne logistique (source : AFT-IFTIM)

- Pour l'AFT-IFTIM : «La Logistique dans l'entreprise consiste à gérer le mouvement des produits et des informations, dans un souci de gain de temps, de réduction des coûts et de satisfaction du client final. Depuis plusieurs années, la logistique évolue vers un projet global de l'entreprise. On parle ainsi de gestion globale de la chaîne logistique ou «supply chain management».

Cette notion intègre plusieurs niveaux d'opération.

- la planification des opérations.
- l'approvisionnement.
- la fabrication.
- la commande et la livraison.

A chaque étape de la «supply chain» (= chaîne logistique), il s'agit de piloter des flux physiques, financiers ou d'informations entre une entreprise, ses fournisseurs et ses clients».

- Dans la publication de l'ONISEP datée de juin 2003 et intitulée *Les métiers en Alsace, Transport Logistique et Tourisme* une autre définition est proposée : «La logistique se situe à l'interface de la production et de la consommation. Elle ne se limite pas au transport. Elle commence dès l'envoi des catalogues et la réception des commandes. Elle assure le stockage et la confection des colis. Elle prend en charge la distribution, sans oublier le service après-vente et les réclamations».

Au vu des différentes définitions de la logistique, on relève qu'il s'agit davantage d'une définition du transport et de la logistique. L'étude prendra donc en compte à la fois le secteur du transport de marchandises et le secteur logistique. On parlera dans la suite de l'étude de secteur transport / logistique.

3. Difficultés et limites de l'étude

La logistique ne constitue pas, en tant que telle, un secteur d'activité économique clairement identifié. Il s'agit souvent d'une fonction transversale à de nombreux secteurs. Les entreprises ayant une activité logistique peuvent être regroupées en 5 catégories :

- les entreprises de production qui gèrent leur approvisionnement et distribuent leur propre production.
- les grossistes.
- les entreprises de transport.
- les prestataires de services logistiques.
- les centres de distribution nationaux et internationaux, où les flux de marchandises sont regroupés depuis plusieurs lieux de productions, et d'où les produits sont distribués vers un ou plusieurs pays.

Dans l'ensemble de ces secteurs d'activités, on peut retrouver des emplois relevant des métiers transport / logistique, avec des concentrations plus ou moins fortes.

4. Démarche d'étude

La présente étude se compose de trois parties. La première a pour objectif d'apprécier l'importance de l'activité et de l'emploi logistique. La dynamique animant l'emploi logistique est illustrée dans la deuxième partie par une analyse réalisée à partir de 5 métiers transport / logistique. La troisième partie apporte une dimension prospective à l'étude en proposant quelques pistes sur les évolutions possibles de l'activité et de l'emploi logistique à moyen long / terme. Cette partie se base notamment sur le ressenti des acteurs économiques.

Pour avoir un autre éclairage, une rencontre s'est tenue avec les professionnels transport / logistique le 3 décembre 2007 à l'agence d'urbanisme. Quatre entreprises étaient présentes : Géodis Mulhouse, PSA, Tempé et l'Euro-Airport. Cette réunion a permis d'avoir un retour principalement sur les aspects relatifs à l'emploi et à la formation. Un échange a également eu lieu le 29 novembre 2007 avec le Délégué Régional de l'AFT-IFTIM de Strasbourg. Les éléments recueillis ont alimenté l'étude et ont permis son enrichissement. Les comptes rendus de ces 2 réunions sont consultables en annexe.

Partie n° 1 :

**Importance du secteur d'activité transport / logistique
dans le Pays de la région mulhousienne**

1. Préambule : méthodologie

1.1. Nomenclature utilisée

L'étude s'appuie sur la Nomenclature de l'Activité Française (NAF) de l'INSEE avec 700 niveaux d'activités différents : la NAF 700. Elle permet de caractériser les secteurs d'activités relevant du secteur transport / logistique. Le tableau ci-dessous liste les secteurs d'activités pris en compte dans l'étude.

Les secteurs d'activités relevant du secteur transport / logistique :

Code NAF	Secteurs d'activités
TRANSPORTS	
601z	Transports ferroviaires
602L	Transports routiers de marchandises de proximité
602M	Transports routiers de marchandises interurbains
612Z	Transports fluviaux
621Z	Transports aériens réguliers
622Z	Transports aériens non réguliers
MANUTENTION ET ENTREPOSAGE	
631A	Manutention portuaire
631B	Manutention non portuaire
631D	Entreposage frigorifique
631E	Entreposage non frigorifique
GESTION D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS	
63.2A	Gestion d'infrastructure de transports terrestre
63.2C	Services portuaires, maritimes et fluviaux
63.2E	Services aéroportuaires
ORGANISATION DE TRANSPORT DE FRET	
63.4A	Messagerie, fret express
63.4B	Affrètement
63.4C	Organisation des transports internationaux
SERVICES FOURNIS PRINCIPALEMENT AUX ENTREPRISES	
748D	Conditionnement à façon
748G	Routage

1.2. Deux démarches pour approcher le nombre d'emplois dans le secteur transport / logistique

Deux entrées sont possibles pour évaluer le nombre d'emplois dans le secteur transport / logistique.

1.2.1. Le nombre d'emplois dans les établissements

Cette approche correspond à l'ensemble des emplois présents dans les établissements relevant du secteur transport / logistique au sens de la nomenclature NAF.

Elle présente plusieurs limites. Les emplois dénombrés avec cette méthodologie sont d'une part, des emplois relevant des métiers transport / logistique (chauffeurs routiers, caristes, manutentionnaires etc.), d'autre part, des emplois ne relevant pas des métiers transport / logistique (secrétaires, contrôleurs de gestion, comptables etc.).

Les établissements ne relevant pas du secteur transport / logistique échappent à l'analyse. Pourtant, ils concentrent la majorité des emplois relevant des métiers transport / logistique. Les prestataires constituent, le plus souvent, la phase visible de l'activité transport / logistique mais ils n'en représentent qu'une partie. L'étude SAMARCANDE réalisée pour le compte de l'ORTAL en 2007 indique : « que le taux d'externalisation s'établit, en France, à environ 30% ce qui signifie que 70% de la logistique ne passe pas par le marché. Ce taux est notablement plus élevé lorsqu'on restreint l'analyse au transport; segment au sein duquel 80% des opérations seraient externalisées ».

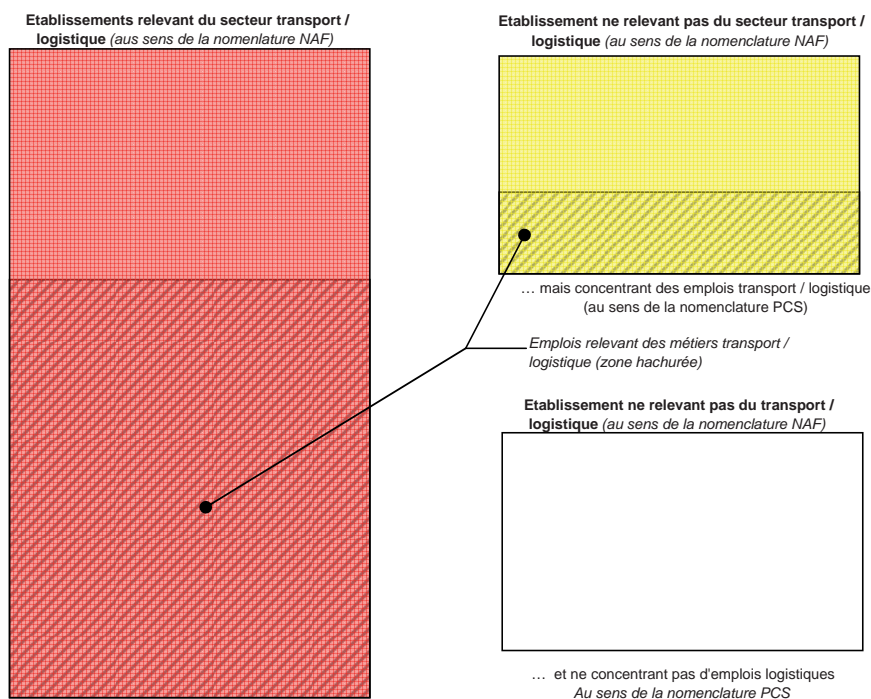
La création d'établissements transport / logistiques, la croissance de leurs effectifs, augmenteront mécaniquement le nombre d'emplois présents dans les secteurs participant à la fonction transport / logistique.

1.2.2. Le nombre d'emplois dans les métiers

L'approche par l'emploi transport / logistique permet d'avoir une approche sur le nombre total d'emplois relevant des métiers transport / logistique, quel que soit le secteur d'activité de l'établissement dans lequel le métier est exercé.

Pour faciliter la compréhension, le schéma ci-dessous permet d'apprécier la localisation des emplois transport / logistique suivant le secteur d'activité de l'établissement.

Analyse de la situation actuelle



Les établissements peuvent être classés en 3 catégories :

- établissements participant à la fonction transport / logistique au sens de la NAF.
- établissements non transport / logistique au sens de la NAF mais ayant des emplois logistiques.
- établissements non transport / logistique au sens de la NAF ne disposant pas d'emplois logistiques.

Dynamiques animant les établissements

- la création d'un établissement transport / logistique engendrera des emplois logistiques et non logistiques.
- la création d'un établissement non transport / logistique pourra engendrer des emplois logistiques.

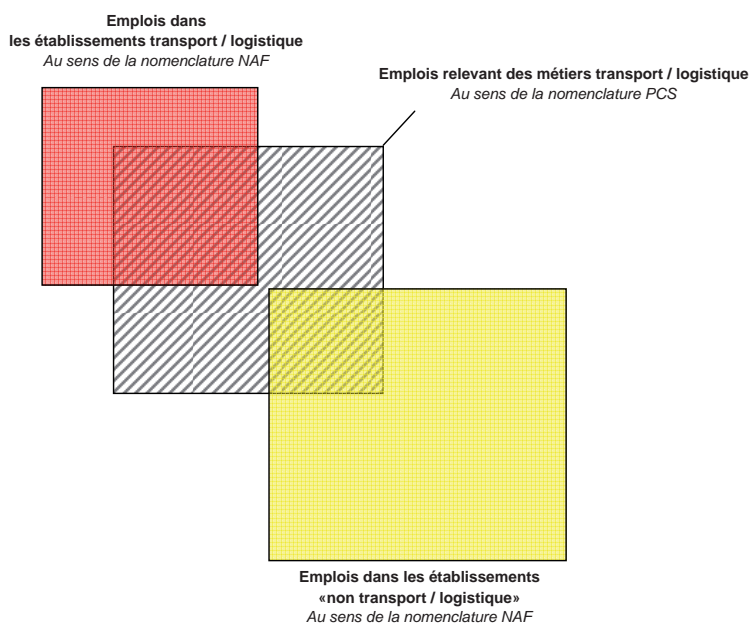
La nomenclature PCS est le système de classification des métiers de l'INSEE. Le niveau de finesse permet d'aller jusqu'à 486 métiers.

Analyse de la situation actuelle

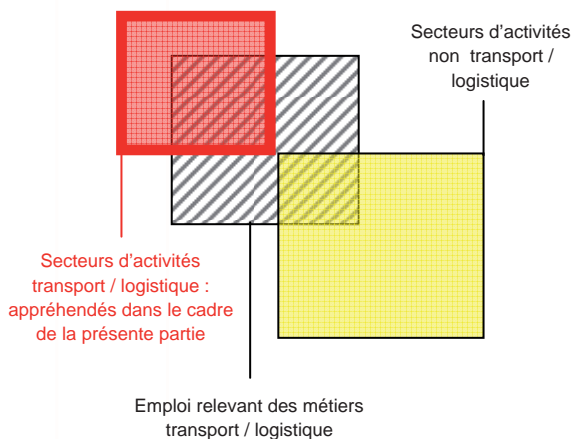
- Les emplois transport / logistique peuvent se concentrer soit dans les établissements :
 - « transport / logistique » au sens de la nomenclature NAF.
 - « non transport / logistique » au sens de la nomenclature NAF.
- Les établissements « transport / logistique » concentrent non seulement des emplois « logistiques » mais également des « emplois non logistiques » (secrétaires, contrôleur de gestion etc.).

Dynamiques animant l'emploi

- La création d'un emploi logistique pourra être réalisée par les établissements en places, qu'ils soient transport / logistique ou non.
- La création d'un établissement, transport / logistique ou non, peut générer des emplois relevant des métiers de la logistique.



2. Les emplois dans les établissements transport / logistique



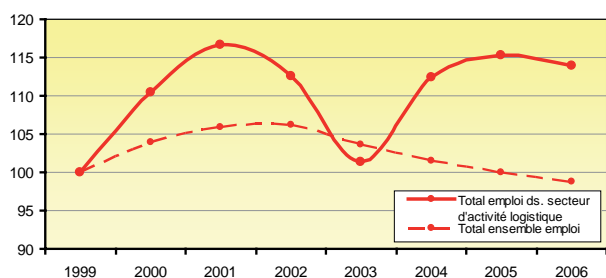
Pour appréhender la logistique avec une entrée secteur d'activité, l'étude se base sur le fichier UNEDIC qui indique le nombre d'emplois salariés privés par secteur d'activité. Les salariés relevant du secteur public ne sont donc pas pris en compte dans l'analyse (fonction publique, SNCF etc.).

La nomenclature des secteurs d'activités participants aux fonctions transport / logistique est utilisée pour exploiter le fichier.

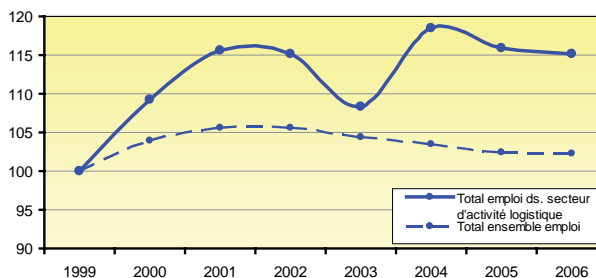
Le carré rouge est le volume d'emploi qui est mesuré. Il s'agit du nombre total d'emplois salariés privés présent dans les établissements relevant du secteur transport / logistique. Comme précisé précédemment, il s'agit d'emplois relevant ou non des métiers transport / logistique.

2.1. L'évolution de l'emploi salarié privé

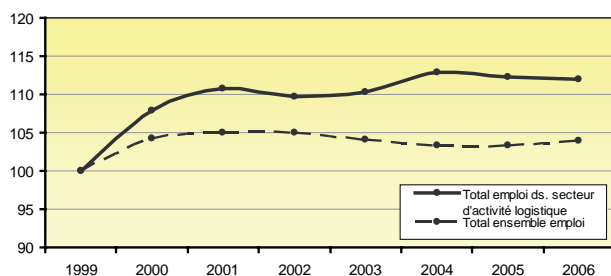
Evolution Pays de la région mulhousienne (base 100 en 1999)



Evolution Haut-Rhin (base 100 en 1999)



Evolution Alsace (base 100 en 1999)



Evolution dans le Pays de la région mulhousienne, dans le département sur la période 1999-2006

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
Pays emploi total	87 662	91 167	92 842	93 085	90 875	88 963	87 709	86 613	-1,2%
Pays emploi secteurs d'act. logi.	2 650	2 927	3 092	2 982	2 685	2 978	3 054	3 019	13,9%
Part emploi secteurs d'act. logi.	3,0%	3,2%	3,3%	3,2%	3,0%	3,3%	3,5%	3,5%	-
Haut-Rhin emploi total	195 881	203 725	206 835	206 993	204 501	202 620	200 669	200 467	2,3%
Haut-Rhin secteurs d'act. logi.	6 195	6 768	7 163	7 129	6 712	7 342	7 177	7 138	15,2%
Part emploi secteurs d'act. logi.	3,2%	3,3%	3,5%	3,4%	3,3%	3,6%	3,6%	3,6%	-
Région Alsace emploi total	501 336	522 478	526 117	526 267	521 933	518 129	517 935	520 904	3,9%
Région Alsace secteurs d'act. logi.	19 920	21 479	22 050	21 862	21 969	22 474	22 358	22 304	12,0%
Part secteurs d'act. logi.	4,0%	4,1%	4,2%	4,2%	4,2%	4,3%	4,3%	4,3%	-

L'emploi salarié privé dans les secteurs d'activités transport / logistique augmente beaucoup plus rapidement que l'emploi total. Cette dynamique d'évolution concerne l'ensemble des périmètres. La progression de l'emploi salarié privé dans le secteur transport / logistique est de 10 points supérieure à celle de l'emploi salarié total. Par exemple, dans l'agglomération mulhousienne, le nombre d'emploi salarié recule de 1,2 %, alors que dans le même temps le nombre d'emplois présents dans les entreprises du secteur transport / logistique augmente de 13,9%. On relève pour l'année 2003 un recul marqué de l'emploi logistique dans la région mulhousienne. Cette baisse pourrait s'expliquer par un recul important de l'intérim dans les métiers transport / logistique relevé au cours de la même année.

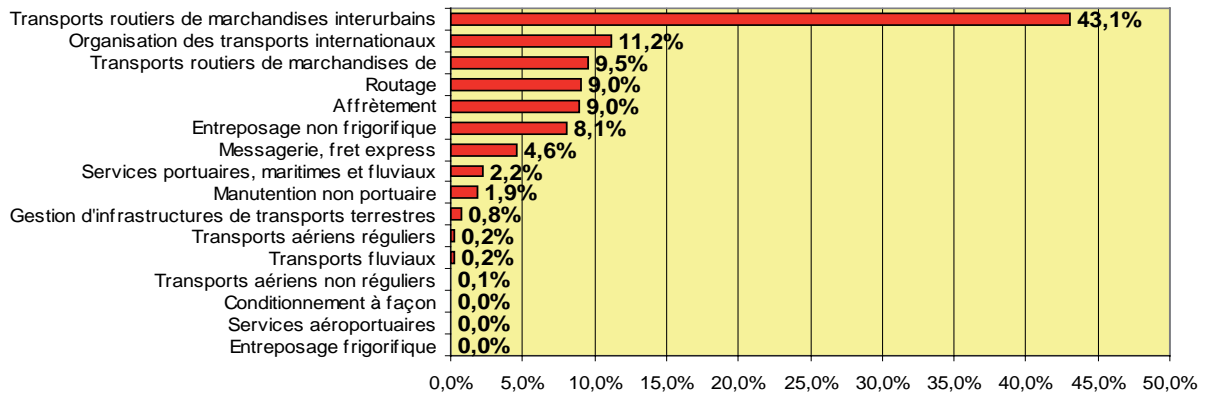
Cette augmentation pourrait être le fait non seulement du développement du secteur d'activité logistique mais aussi du recours croissant à l'externalisation. En Alsace, la logistique est encore fortement internalisée. La marge de progression vers l'externalisation est importante. Cela se traduit dans les chiffres par une augmentation du nombre d'emplois dans les secteurs d'activités participant à la fonction transport / logistique.

En 2006, le Pays concentre environ 3000 emplois dans les secteurs d'activités transport / logistique. Cela représente une part de 3,5% de l'emploi total. Dans le Haut-Rhin, cette part s'élève à 3,5 %. Pour l'ensemble de l'Alsace, elle s'élève à 4,3%. Ce chiffre, plus important pour l'Alsace, pourrait s'expliquer par la présence plus marquée de centres logistiques dans le Bas-Rhin que dans le Haut-Rhin.

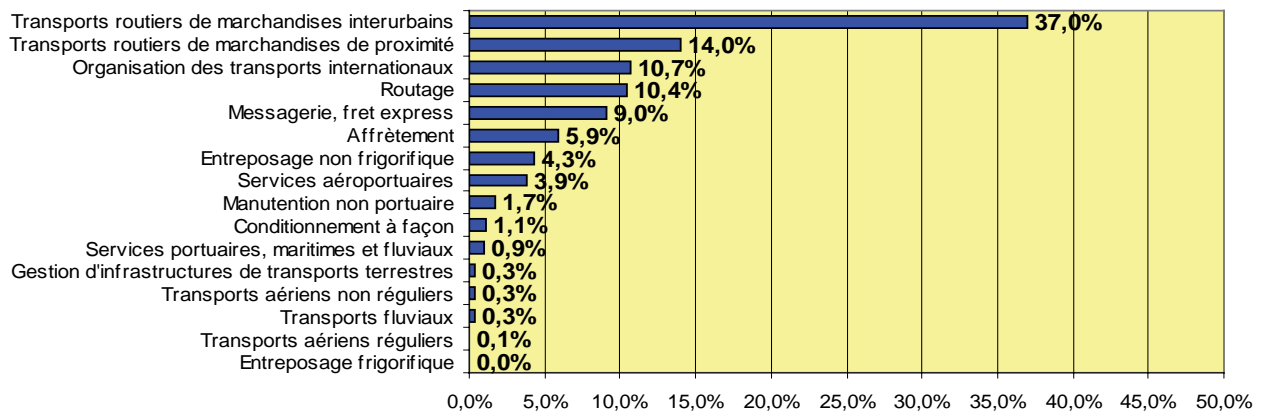
2.2. La structure de l'emploi

Répartition des emplois dans les secteurs d'activités logistiques en 2006 :

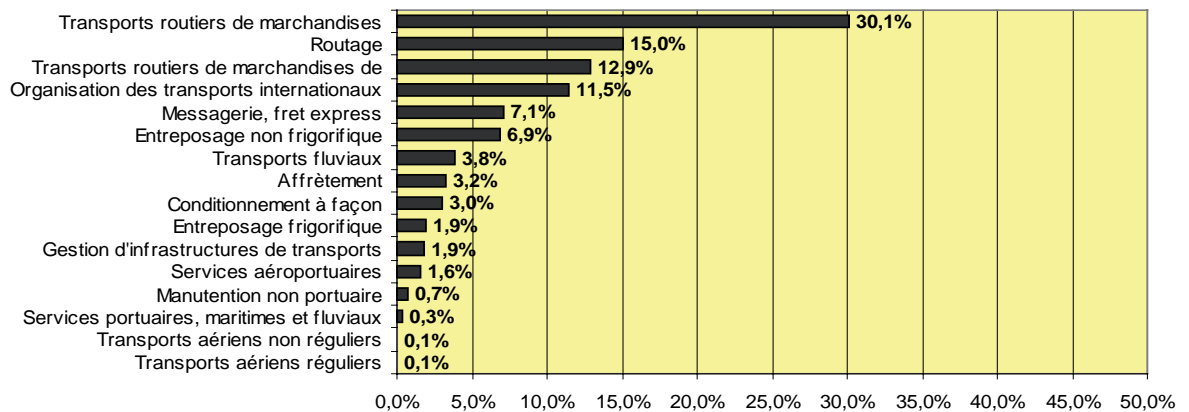
Dans le Pays de la région mulhousienne



Dans le Haut-Rhin



En Alsace



Les emplois dans les secteurs d'activités transport / logistiques se concentrent essentiellement dans les transports routiers de marchandises interurbains et de proximité. Ces deux secteurs d'activités présentent une forte concentration d'emplois relevant des métiers transports / logistique. Il s'agit principalement du métier de chauffeur routier. Viennent ensuite les secteurs du routage et de l'affrètement.

Les secteurs des ports, de la gestion des infrastructures, des entreposages frigorifiques etc. concentrent une part très modeste du nombre total d'emplois des secteurs transport / logistique.

Le Pays de la région mulhousienne comporte quelques spécificités par rapport au Haut-Rhin et à l'Alsace. Le secteur du transport routier représente 54,3 % des emplois des secteurs d'activités transport / logistique. Cette part s'élève à 51 % pour le Haut-Rhin et à 45% pour l'Alsace.

Le secteur d'activité de la messagerie est moins représenté à Mulhouse. La proximité avec l'Euro-Airport doit avoir une influence. De nombreux centres de messagerie sont implantés à proximité de l'aéroport : DHL, TNT etc.. Bâle est un centre majeur en Suisse pour la messagerie.

2.3. Poids du secteur d'activités transport / logistique

Dans le Pays de la région mulhousienne, le nombre d'emplois des secteurs d'activités transports / logistique pèse une part de 13.5 % du nombre total d'emplois dans le secteur transport / logistique à l'échelle de la région Alsace.

Cette part est plus faible que la part de l'emploi total privé du Pays de la région mulhousienne ramené à l'emploi total alsacien (16,6 %). Les emplois des secteurs d'activités logistiques sont donc légèrement sous représentés. Cette constatation rejoint celle relevée dans le point 2.1. où il avait été relevé que la part des emplois dans les secteurs d'activités transport / logistique était plus modeste dans le Pays de la région mulhousienne qu'à l'échelle alsacienne.

Ces données pourraient refléter un caractère plus internalisé de la logistique dans le Pays de la région mulhousienne qu'en Alsace. En effet, dans le Bas-Rhin notamment, on relève la présence de nombreuses entreprises transport / logistique: Wurth, Striebig etc..

Synthèse de l'entrée emploi dans les établissements transport / logistique

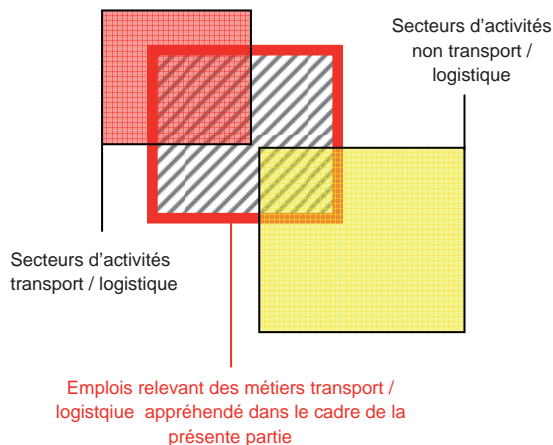
Diagnostic :

- dans le Pays de la région mulhousienne, le nombre d'emplois dans les secteurs d'activités transport / logistique est passé de 2650 en 1999 à plus de 3000 en 2006, soit une augmentation de presque 14%. Le Haut-Rhin et l'Alsace ont une dynamique d'évolution similaire.
- dans le Pays de la région mulhousienne, les secteurs d'activités transport / logistique concentrent 3.5 % du nombre total d'emplois privés. Dans le Haut-Rhin, la part est identique. En Alsace, elle s'élève à 4.3%.
- les emplois se situent majoritairement dans le secteur des transports routiers de marchandises de proximité et interurbains. Ces 2 secteurs concentrent à eux seuls plus de 50 % des emplois des secteurs d'activités transport / logistique.

Dimension prospective :

- l'accroissement du nombre d'emplois dans les secteurs d'activités logistiques est plus rapide que l'emploi total privé. Cela pourrait s'expliquer d'une part, par le développement du secteur d'activité logistique, d'autre part, par l'externalisation progressive des activités logistiques. L'externalisation s'accompagne vraisemblablement d'une augmentation de la qualité et de la qualification des emplois logistiques afin de répondre au mieux aux besoins des clients. Ces derniers achètent une mission de prestation de service qui doit répondre à un cahier des charges bien précis.
- Le secteur des transports routiers génère de grands besoins de formation et de main d'œuvre.

3. Le nombre d'emplois dans les métiers transport / logistique



Pour appréhender la logistique avec une entrée emploi, l'étude propose de se caler sur les résultats d'une démarche réalisée par l'INSEE. Cette dernière a abordé la logistique en Alsace sur la base des données issues du RGP 1999.

Cette approche permet d'avoir une idée du nombre d'emplois salariés privés dans les métiers de la logistique.

Le carré rouge est le volume d'emploi qui est mesuré. Il s'agit du nombre total d'emplois salariés privés relevant des métiers transport / logistique. Comme précisé précédemment, ces emplois se localisent dans les secteurs d'activités relevant ou non du secteur transport / logistique.

3.1. Description de l'étude INSEE sur les métiers transport / logistique

L'INSEE a réalisé, sur la base des chiffres du recensement de 1999, une étude consacrée à l'appréciation du volume de l'emploi transport / logistique en Alsace. Une entrée emploi et secteurs d'activités a été réalisée.

Cette étude donne la part de l'emploi transport / logistique dans l'emploi total. Sur les 687 767 emplois que comptait l'Alsace en 1999, 50 382 étaient des emplois des domaines professionnels transport / logistique. La part de l'emploi logistique dans l'emploi total s'élevait donc à 7,3 % en 1999 au niveau alsacien.

L'INSEE a affiné son étude en donnant non seulement le poids de l'emploi logistique par secteur d'activité mais aussi la répartition de l'emploi logistique par secteur d'activités.

• Poids de l'emploi logistique en région Alsace par secteur d'activité (source : étude INSEE)

Secteurs d'activité	Professions					Total transport et logistique	Ensemble des professions
	Domaines professionnels						
	Transport de marchandises	Exploitation des transports	Manutention, stockage	Administration des transports	Encadrement logistique		
Industries agricoles et alimentaires	2%	0%	5%	0%	0%	8%	100%
Industrie automobile	1%	0%	5%	0%	1%	6%	100%
Industries des équipements mécaniques	0%	0%	5%	0%	1%	6%	100%
Chimie, caoutchouc, plastiques	1%	0%	6%	0%	1%	8%	100%
Autres industries	1%	0%	6%	0%	1%	8%	100%
Construction	2%	0%	1%	0%	0%	4%	100%
Commerce gros et détail (hors automobile)	2%	0%	8%	0%	0%	11%	100%
Transports	29%	5%	11%	9%	2%	57%	100%
Services opérationnels	3%	0%	11%	0%	0%	15%	100%
Autres secteurs	0%	0%	1%	0%	0%	1%	100%
Emplois tous secteurs 1999	2%	0%	4%	0%	0%	7%	100%

Le tableau ci-dessus indique le poids par secteur d'activité de l'emploi transport / logistique. Il permet de voir quels sont les secteurs d'activités concentrant le plus d'emplois logistiques. En dehors des transports, les secteurs d'activités industriels concentrent une part relativement importante d'emplois logistiques : environ 8 % du nombre total d'emplois.

• **Répartition de l'emploi logistique par secteur d'activité (source : étude INSEE)**

Secteurs d'activité	Professions		Domaines professionnels			Total transport et logistique	Ensemble des professions
	Transport de marchandises	Exploitation des transports	Manutention, stockage	Administration des transports	Encadrement logistique		
Industries agricoles et alimentaires	3%	1%	4%	0%	5%	4%	4%
Industrie automobile	1%	4%	3%	0%	5%	2%	3%
Industries des équipements mécaniques	0%	1%	4%	0%	11%	3%	3%
Chimie, caoutchouc, plastiques	1%	3%	4%	1%	6%	3%	2%
Autres industries	7%	7%	19%	1%	24%	14%	12%
Construction	6%	1%	2%	0%	2%	3%	6%
Commerce gros et détail (hors automobile)	13%	6%	26%	3%	5%	19%	12%
Transports	51%	69%	12%	89%	33%	32%	4%
Services opérationnels	8%	3%	15%	2%	2%	11%	5%
Autres secteurs	10%	4%	10%	3%	6%	9%	48%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Emplois tous secteurs 1999	16 225	2 051	27 236	2 881	1 989	50 382	687 767

Le tableau ci-dessus indique la répartition de l'emploi transport / logistique par secteur d'activité. En 1999, il se concentre essentiellement dans les secteurs du transport, du commerce de gros et détail et dans les services opérationnels.

3.2. Démarche suivie

L'approche emploi transport / logistique sera réalisée au moyen du fichier UNEDIC qui donne chaque année le nombre de salariés privés par secteur d'activité.

La méthodologie mise en œuvre pour appréhender le volume de l'emploi transport / logistique se décompose en 2 phases :

- phase n° 1 : nombre de salariés par secteur d'activités (source fichier UNEDIC).
- phase n° 2 : application des ratios présents dans le tableau n° 1 afin d'avoir une approche sur le volume total de l'emploi transport / logistique. Grâce à cette méthode, le nombre d'emplois transport / logistique par secteur d'activité peut être connu et un classement pourra être opéré.

3.3. Résultats obtenus

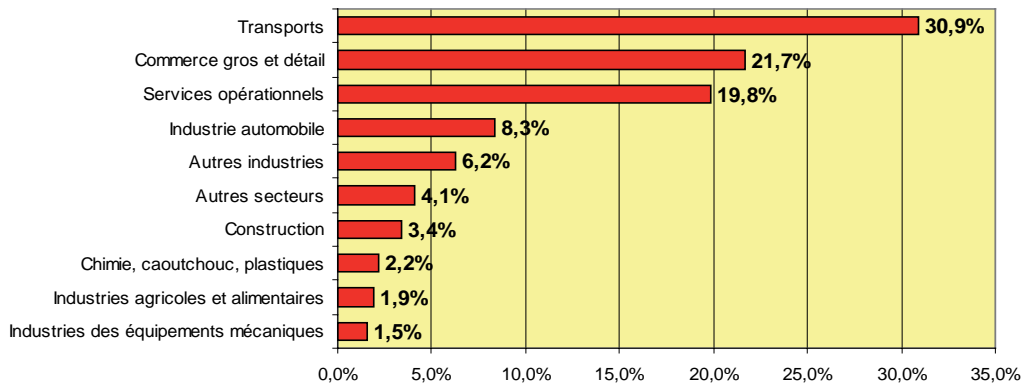
3.3.1. Approche sur l'évolution du nombre et de la part des emplois transport / logistique

En 2006, le Pays de la région mulhousienne concentre environ 7400 emplois logistiques privés (approche). Cela représente une part d'environ 8,6 % des emplois salariés privés. Cette part est relativement constante sur la période 1999-2006.

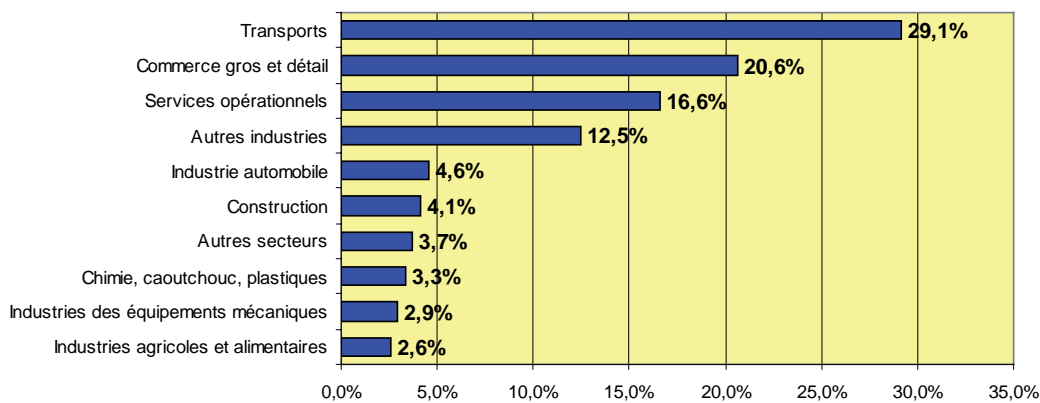
Dans le Pays de la région mulhousienne, on peut remarquer que la part des emplois transport / logistique : 8,6 % est relativement proche de la part relevée dans le Haut-Rhin : 8,5 % et en Alsace : 8,7 %. Avec l'entrée nombre d'emplois présents dans les secteurs d'activités transport / logistiques, un écart de 0,8 points pouvait être relevé. Cette constatation pourrait renforcer l'hypothèse d'une internalisation plus marquée de la logistique dans le Pays de la région mulhousienne qu'en Alsace.

3.3.2. Approche de la structure de l'emploi transport / logistique

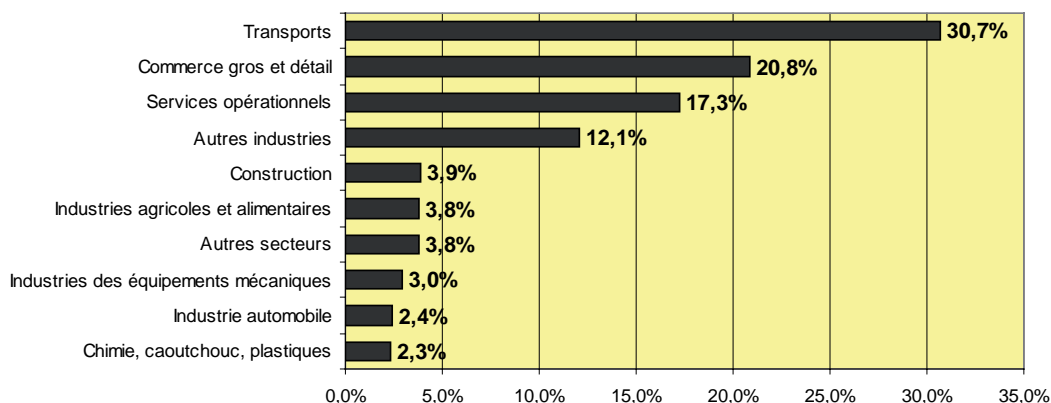
Répartition des emplois logistique par secteur d'activités dans le Pays en 2006



Répartition des emplois logistique par secteur d'activités dans le Haut-Rhin en 2006



Répartition des emplois logistique par secteur d'activités en Alsace en 2006



Quel que soit le périmètre, les emplois transport / logistique sont majoritairement concentrés dans le secteur d'activité des transports routiers et du commerce de gros et de détail. Le Pays de la région mulhousienne a la particularité de concentrer une part importante de ses emplois logistiques dans l'industrie automobile. La présence des usines de PSA génère une activité logistique marquée.

3.3.3. Approche sur le poids de l'emploi transport / logistique du Pays de la région mulhousienne

Le Pays de la région mulhousienne concentre un peu plus de 16 % des emplois relevant des métiers transports / logistique en Alsace. L'une des particularités du Pays est de rassembler la majorité des emplois relevant des métiers transport / logistique de l'industrie automobile en Alsace. La présence de PSA à Sausheim, (10 000 emplois), constitue l'élément explicatif.

Synthèse de l'approche emploi transport / logistique

Diagnostic :

- En 2006, le Pays concentre 7 400 emplois relevant des métiers transport / logistique (approche). Cela représente 8,6 % du nombre total d'emplois privés.
- Les emplois relevant des métiers transport / logistiques se concentrent essentiellement dans le secteur des transports, du commerce de gros et de détail et de l'industrie.

Dimension prospective :

- une certaine fragilité des emplois relevant des métiers transport / logistique, notamment en raison d'une dépendance marquée avec PSA.
- L'externalisation de l'activité logistique permettrait de sécuriser davantage les emplois transport / logistique et de les rendre plus indépendants des secteurs d'activités locaux.

Cette externalisation pourrait reposer, et se développer sur la base de la situation géographique stratégique du Pays et de son positionnement de carrefour infrastructurel important.

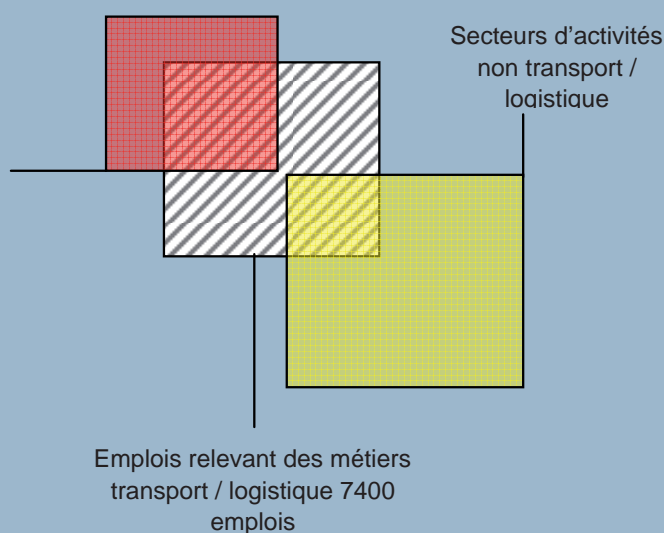
Schéma de principe :

Répartition des emplois dans les secteurs d'activités transport / logistique et dans les métiers transport / logistique

Le Pays de la région mulhousienne concentre 3 000 emplois dans les secteurs d'activités transport / logistique.

L'ensemble de ces 3 000 emplois ne relève pas forcément des métiers transport / logistique. Il peut s'agir par exemple de secrétaires ou bien de contrôleurs de gestion, de comptables etc..

Secteurs d'activités transport / logistique : 3 000 emplois



Le Pays concentre environ 7400 emplois relevant des métiers transport / logistique (approche).

Ces 7 400 emplois se concentrent d'une part dans les établissements relevant du secteur transport / logistique, d'autre part dans des établissements ne relevant pas de ce secteur mais concentrant des emplois logistiques. Il s'agit par exemple de l'industrie automobile, du commerce de gros etc..

4. Approche économique

L'approche s'appuie sur le nombre d'établissements du secteur transport / logistique ainsi que sur son évolution dans le temps sur la période 2001-2006.

4.1. Le nombre d'établissements transport / logistique

Le fichier SIRENE permet d'apprécier l'évolution du stock d'établissements relevant du secteur d'activité transport / logistique.

Evolution du nombre d'établissements transport / logistique dans le Pays de la région mulhousienne sur la période 2001-2006

Code NAF	Secteur d'activité	2001	2003	2004	2005	2006	Evolution 2001-2006
602L	Transports routiers de marchandises de proximité	70	73	78	72	71	1,4%
602M	Transports routiers de marchandises interurbains	50	52	60	67	67	34,0%
612Z	Transports fluviaux	2	2	2	2	2	0,0%
621Z	Transports aériens réguliers	3	2	3	3	2	-33,3%
622Z	Transports aériens non réguliers	0	0	0	0	1	-
631A	Manutention portuaire	1	1	0	1	1	0,0%
631B	Manutention non portuaire	5	5	3	6	6	20,0%
631E	Entreposage non frigorifique	11	12	9	17	15	36,4%
632A	Gestion d'infrastructures de transports terrestres	12	12	15	14	14	16,7%
632C	Services portuaires, maritimes et fluviaux	3	4	2	4	3	0,0%
634A	Messagerie, fret express	17	13	14	8	5	-70,6%
634B	Affrètement	8	8	7	4	4	-50,0%
634C	Organisation des transports internationaux	22	24	26	25	27	22,7%
748D	Conditionnement à façon	4	6	4	3	3	-25,0%
748G	Routage	0	2	1	1	1	-
Total Logistique		208	216	224	227	222	6,7%
Total ensemble SIRENE		12 542	13 159	13 646	13 864	14 013	11,7%
Poids logistique		1,7%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%	-

La part de ces établissements est modeste. Elle représente moins de 2 % du nombre total d'établissements.

Par contre, ces mêmes établissements concentrent en 2006 plus de 3000 emplois soit 3.5 % du nombre total d'emplois privés du Pays.

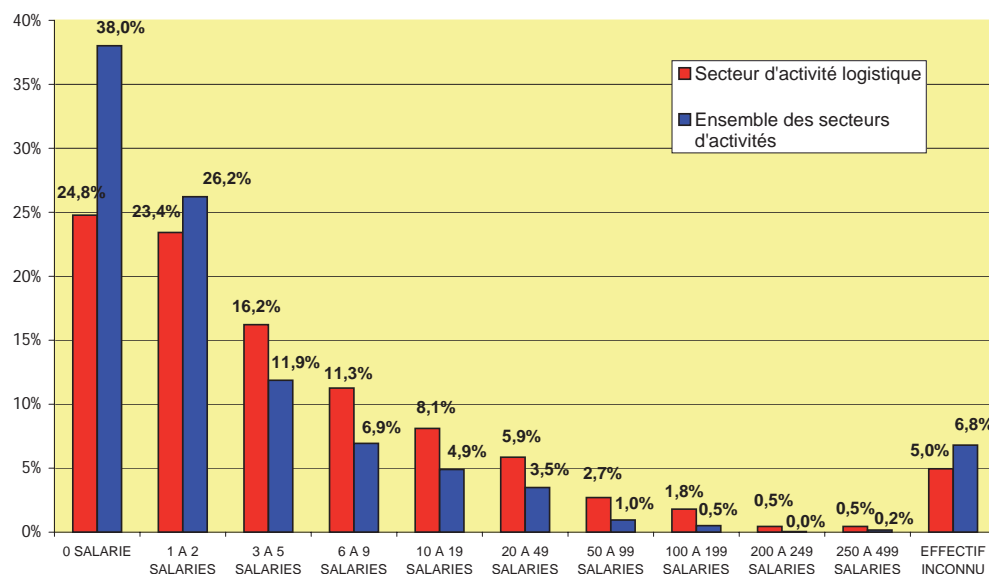
4.2. Une part importante d'établissements dans le secteur des transports routiers

Dans le Pays de la région mulhousienne, environ 220 établissements exercent une activité principale directement en lien avec le transport / logistique. Ce sont les secteurs des transports routiers qui regroupent le plus grand nombre d'établissements : 63 % du nombre total d'établissements transport / logistique.

Cette part très importante a une origine simple. Le transport routier est une activité fortement externalisée contrairement à d'autres secteurs de la logistique.

4.3. Taille des établissements transport / logistique

Répartition des établissements suivant leur taille dans le Pays de la région mulhousienne en 2006



Les établissements du secteur d'activité transport / logistique sont, pour l'ensemble des tranches d'effectifs, de plus grande taille que ceux des autres établissements. Les entreprises « dites artisanales », c'est-à-dire ne comprenant aucun salarié sont très peu nombreuses. Elles représentent 26,1 % du nombre total d'établissements du secteur transport / logistique. Pour l'ensemble des établissements, cette même tranche d'effectif représente 38,0 % du nombre total d'établissements. Les établissements ne comprenant aucun salarié pourraient être éventuellement les artisans routiers.

4.4. Les 20 premiers employeurs transport / logistique

L'entrée est réalisée sur la base des 20 principaux établissements employeurs privés / publics et sur la base des 20 principaux employeurs privés.

4.4.1. Les 20 principaux établissements employeurs privés / publics

Les 20 principaux établissements employeurs privés / publics dans le secteur transport / logistique

	Etablissement	Nature de l'activité	Commune	Tranche d'effectif	Effectif approché
1	SOC NAT DES CHEMINS DE FER FRANCAIS	Transports ferroviaires	MULHOUSE	1000 A 1999 SALARIES	1300
2	TRANSPORTS PORTMANN ET FILS	Transports routiers de marchandises interurbains	SAUSHEIM	200 A 249 SALARIES	200
3	DECATHLON	Entreposage non frigorifique	WITTENHEIM	200 A 249 SALARIES	200
4	GEFCO SA	Affrètement	SAUSHEIM	200 A 249 SALARIES	200
5	HEMMERLIN	Transports routiers de marchandises interurbains	SAUSHEIM	100 A 199 SALARIES	100
6	TRANSPORTS KLINZING FRERES ET CIE	Transports routiers de marchandises interurbains	RUELISHEIM	100 A 199 SALARIES	100
7	MEDIA PORTAGE	Routage	MULHOUSE	100 A 199 SALARIES	100
8	TRANSPORTS KEMPF FRERES	Transports routiers de marchandises interurbains	HOMBOURG	50 A 99 SALARIES	50
9	RISS ET HAMMES SA	Transports routiers de marchandises interurbains	ILLZACH	50 A 99 SALARIES	50
10	ZIEGLER FRANCE SA	Organisation des transports internationaux	ILLZACH	50 A 99 SALARIES	50
11	TRANSPORTS ALLOIN	Messagerie, fret express	KINGERSHEIM	50 A 99 SALARIES	50
12	HEPPNER SOCIETE DE TRANSPORTS	Organisation des transports internationaux	MULHOUSE	50 A 99 SALARIES	50
13	SOC NAT DES CHEMINS DE FER FRANCAIS	Transports ferroviaires	BANTZENHEIM	20 A 49 SALARIES	20
14	COURSECLAIR	Transports routiers de marchandises de proximité	MULHOUSE	20 A 49 SALARIES	20
15	TRANSPORTS ALOY SARL	Transports routiers de marchandises de proximité	RUELISHEIM	20 A 49 SALARIES	20
16	INFORMATIQUE TRANSPORT	Transports routiers de marchandises interurbains	ILLZACH	20 A 49 SALARIES	20
17	TRANSPORTS STURCHLER ET FILS	Transports routiers de marchandises interurbains	HOMBOURG	20 A 49 SALARIES	20
18	BOURGEY MONTREUIL AUTOMATIVE EST	Transports routiers de marchandises interurbains	OTTMARSHEIM	20 A 49 SALARIES	20
19	BENTZ HENRI ET FILS	Transports routiers de marchandises interurbains	RIXHEIM	20 A 49 SALARIES	20
20	GRAVELEAU	Transports routiers de marchandises interurbains	HABSHEIM	20 A 49 SALARIES	20
				Total	2 610

Source: SIRENE, juin 2007

TRANSPORT
MANUTENTION ET ENTREPOSAGE
GESTION D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT
ORGANISATION DE TRANSPORT DE FRET
SERVICES FOURNIS PRINCIPALEMENT AUX ENTREPRISES
ETABLISSEMENTS PUBLICS

Les entreprises de transport routier sont fortement représentées dans le listing des 20 principaux établissements employeurs transport / logistique. L'établissement concentrant le plus d'emploi dans ce secteur est la SNCF avec 1300 salariés. Cet établissement relève du secteur public. Pour ce dernier, les emplois recensés ne se concentrent pas tous à Mulhouse. De nombreux emplois sont délocalisés dans des gares ou des triages situés en dehors de l'agglomération mulhousienne.

4.4.2. Les 20 principaux établissements employeurs privés

Les 20 principaux établissements employeurs privés dans le secteur transport / logistique

	Etablissement	Nature de l'activité	Commune	Tranche d'effectif	Effectif approché
1	TRANSPORTS PORTMANN ET FILS	Transports routiers de marchandises interurbains	SAUSHEIM	200 A 249 SALARIES	200
2	DECATHLON	Entreposage non frigorifique	WITTENHEIM	200 A 249 SALARIES	200
3	GEFCO SA	Affrètement	SAUSHEIM	200 A 249 SALARIES	200
4	HEMMERLIN	Transports routiers de marchandises interurbains	SAUSHEIM	100 A 199 SALARIES	100
5	TRANSPORTS KLINZING FRERES ET CIE	Transports routiers de marchandises interurbains	RUELSHEIM	100 A 199 SALARIES	100
6	MEDIA PORTAGE	Routage	MULHOUSE	100 A 199 SALARIES	100
7	TRANSPORTS KEMPF FRERES	Transports routiers de marchandises interurbains	HOMBOURG	50 A 99 SALARIES	50
8	RISS ET HAMMES SA	Transports routiers de marchandises interurbains	ILLZACH	50 A 99 SALARIES	50
9	ZIEGLER FRANCE SA	Organisation des transports internationaux	ILLZACH	50 A 99 SALARIES	50
10	TRANSPORTS ALLOIN	Messagerie, fret express	KINGERSHEIM	50 A 99 SALARIES	50
11	HEPPNER SOCIETE DE TRANSPORTS	Organisation des transports internationaux	MULHOUSE	50 A 99 SALARIES	50
12	COURSECLAIR	Transports routiers de marchandises de proximité	MULHOUSE	20 A 49 SALARIES	20
13	TRANSPORTS ALOY SARL	Transports routiers de marchandises de proximité	RUELSHEIM	20 A 49 SALARIES	20
14	INFORMATIQUE TRANSPORT	Transports routiers de marchandises interurbains	ILLZACH	20 A 49 SALARIES	20
15	TRANSPORTS STURCHLER ET FILS	Transports routiers de marchandises interurbains	HOMBOURG	20 A 49 SALARIES	20
16	BOURGEY MONTREUIL AUTOMATIVE EST	Transports routiers de marchandises interurbains	OTTMARSHEIM	20 A 49 SALARIES	20
17	BENTZ HENRI ET FILS	Transports routiers de marchandises interurbains	RIXHEIM	20 A 49 SALARIES	20
18	GRAVELEAU	Transports routiers de marchandises interurbains	HABSHEIM	20 A 49 SALARIES	20
19	O.L.F.	Organisation des transports internationaux	HOMBOURG	20 A 49 SALARIES	20
20	MORY TEAM	Organisation des transports internationaux	MULHOUSE	20 A 49 SALARIES	20
		Total			1 330

Source: SIRENE, juin 2007

TRANSPORT
MANUTENTION ET ENTREPOSAGE
GESTION D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT
ORGANISATION DE TRANSPORT DE FRET
SERVICES FOURNIS PRINCIPALEMENT AUX ENTREPRISES

La SNCF disparaît du listing des 20 principaux établissements employeurs privés du secteur transport / logistique. C'est la seule différence avec le listing précédent.

Synthèse de l'approche économique transport / logistique

Diagnostic :

- une faible part d'établissements transport / logistique en raison d'une internalisation forte de cette activité.
- les établissements transport / logistique se concentrent essentiellement dans les secteurs du transport routier de marchandises.
- les établissements transport / logistique sont de plus grande taille que les autres établissements.

Dimension prospective :

- les établissements transport / logistique concentrent aujourd'hui un nombre d'emplois limité dans le Pays de la région mulhousienne ainsi qu'en Alsace. A l'avenir, avec le processus d'externalisation en cours, les emplois relevant des métiers transport / logistique auront tendance à se concentrer dans ces secteurs.

5. Les infrastructures de transport

Le Pays de la région mulhousienne est un important carrefour infrastructurel : croisement autoroutier et ferroviaire remarquable, réseau fluvial important, présence d'aérodromes et d'un aéroport international.

5.1. Réseaux routiers et autoroutiers très développés

Deux axes internationaux majeurs, les autoroutes A36 et A35 se croisent dans la partie Est du Pays de la région mulhousienne et constituent un point de passage pour les flux à vocation internationale. Le territoire de Mulhouse possède la seule liaison autoroutière directe existante en Alsace avec l'A 5 allemande (l'Ha-Fra-Ba: Hamburg, Frankfurt, Basel).

Le Pays de la région mulhousienne offre également un riche réseau de plusieurs voies de dessertes importantes notamment la RD 430, assurant la desserte Guebwiller / Mulhouse et la RN 66, assurant la desserte vallée de la Thur / Mulhouse.

L'accessibilité routière est donc de bonne qualité. Cette situation facilite l'accès des poids lourds aux centres logistiques et aux établissements générateurs de trafics marchandises sur route.



Echangeur A36 / A 35

5.2. Atouts et faiblesses du réseau ferroviaire



Pont ferroviaire de Chalampé
Source : AURM

Le Pays de la région mulhousienne est un carrefour ferroviaire de premier ordre avec des lignes électrifiées à doubles voies orientées vers Strasbourg, vers Bâle et vers Belfort, à voie unique non électrifiée vers la vallée de la Thur et à voie unique électrifiée dédiée au Fret vers Ottmarsheim. Mulhouse est l'une des agglomérations françaises ceinturée par un ring ferroviaire.

Le TGV Est dessert depuis le 10 juin 2007 le Pays de la région mulhousienne. Il a permis de raccourcir la durée de temps de trajet entre Mulhouse et Paris mais également entre Mulhouse et Zurich.

Cependant, aujourd'hui, aucune desserte ferroviaire Fret n'existe vers le réseau ferroviaire allemand. Pour rejoindre le réseau allemand, il faut passer soit par l'agglomération de Bâle en Suisse, soit par Strasbourg. En effet, malgré la présence d'un pont ferroviaire sur le Rhin, au niveau d'Ottmarsheim, les trains allemands ne peuvent être prolongés en France et réciproquement pour les trains venant de France. Les systèmes d'exploitations ferroviaires ne sont pas compatibles. A cela s'ajoute la non continuité du gabarit B1 au

Sud de l'agglomération mulhousienne, notamment dans la vallée du Doubs en raison de la présence de 17 tunnels. Or le gabarit B1 permet le transit par le fer des conteneurs maritimes de grandes tailles. Dans l'hypothèse de la mise en place d'un ferroutage, il permet également le passage de convois ferroviaires transportant des semi-remorques classiques. On peut également préciser que la ligne Belfort-Troyes-Paris n'est pas électrifiée aujourd'hui. La traction thermique est donc encore utilisée.

Contrairement au réseau routier, au-delà de certains gabarits, même s'ils ne sont pas courants aujourd'hui, la continuité vers le Sud par le sillon Saône / Rhône n'est pas possible par le rail. Il est alors nécessaire d'emprunter d'autres itinéraires. La mise au gabarit B1 pourrait être réalisée en réduisant à une voie le passage dans les tunnels, ce qui est envisageable avec la mise en service fin 2011 de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Petite Croix et Auxonne.

5.3. Une connexion à l'artère fluviale la plus fréquentée au monde

Le port de Mulhouse est constitué de 3 sites portuaires : Ottmarsheim, Huningue et Ile Napoléon. Les sites portuaires de Mulhouse sont tous accessibles aux péniches de 3000 tonnes. Ils sont également accessibles aux convois poussés de 8000 tonnes. Les ports de Mulhouse sont desservis par le rail et par la route. Cela permet donc le possible transbordement des marchandises de la voie d'eau vers le rail ou la route.

Depuis le Port d'Ile Napoléon, les péniches présentant un gabarit de 3000 tonnes ou plus ne peuvent pas poursuivre leur parcours vers le Sud car en amont du Port d'Ile Napoléon, le canal du Rhône au Rhin est au gabarit Freycinet (300 à 350 tonnes). Les marchandises en transit doivent donc être transbordées de la voie d'eau vers la route ou le rail pour poursuivre par exemple leur itinéraire en direction du Sud de la France.

Le trafic du port de Mulhouse, troisième port fluvial français après Paris et Strasbourg, s'établit en 2007 à 5,6 millions de tonnes. Le trafic de conteneurs par voie d'eau, qui dépend en bonne partie de PSA pour l'envoi de pièces automobiles vers des usines hors Europe, a atteint en 2007 environ 54 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds, unité de mesure conventionnelle des conteneurs). Le trafic a présenté un pic en 2004 avec un trafic de 113 000 EVP. L'activité du port de Mulhouse est donc également impactée par la vitalité de PSA.



Port d'Ile Napoléon
Source : AURM

5.4. Une présence aéroportuaire marquée



Aérogare Euro-Airport
Source : aéroport

Le Pays de la région mulhousienne dispose sur son territoire d'un aéroport situé sur le ban communal d'Habsheim. Un deuxième aéroport est situé au Nord du Pays de la région mulhousienne et est actuellement utilisé par l'armée de l'air. Aujourd'hui l'armée a plutôt tendance à céder ses bases mixtes (civiles et militaires, c'était le cas de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim). Il est improbable que Meyenheim évolue vers ce statut de base mixte.

La présence d'un aéroport et d'aérodromes constitue un atout car il s'agit d'un mode de transport privilégié pour les transports de marchandises à grande distance et pour les marchandises de petite taille et de poids modestes.

A cela s'ajoute l'Euro-Airport, situé au Sud du Pays de la région mulhousienne qui présente une importante activité Fret, notamment dans les messageries. Il s'agit de l'un des premiers aéroports de France pour son activité de Fret aérien après les aéroports parisiens et de Blagnac à Toulouse. La proximité avec la Suisse profite à son activité Fret, particulièrement aux messageries.

Cet aéroport a battu son record de trafic en 2007 avec 4,27 millions de passagers, soit une hausse annuelle de 6% par rapport à l'an dernier, ce qui conforte sa place de cinquième aéroport de province en France et de troisième en Suisse.

Des projets sont en cours de montage sur le site de l'Euro-Airport. Ils vont générer la création de plusieurs centaines d'emplois. On peut citer l'exemple de Jet Aviation qui va créer un centre de maintenance. A cela s'ajoute la dynamique de développement de l'activité Fret aérien sur le site de l'Euro-Airport. Elle se développe de plus en plus avec la mondialisation.

Synthèse de l'approche infrastructures de transport

Diagnostic :

- Le Pays de la région mulhousienne est un important carrefour infrastructurel (rail, autoroute, transport aérien et fluvial etc..) qui a cependant des limites : absence de liaison ferroviaire directe avec l'Allemagne, non continuité des gabarits fluviaux et ferroviaires vers le Sud pour le transport des marchandises, temps de parcours importants pour les voyageurs se déplaçant par fer vers certaines destinations etc..
- Le TGV est arrivée à Mulhouse le 10 juin 2007. Il permet de rejoindre la capitale en 3h00, au lieu de 4h25. La durée du trajet vers certaines métropoles régionales a également été raccourcie.

Dimension prospective :

- Par la bonne qualité et le développement de ses infrastructures et par son positionnement géographique stratégique, le Pays de la région mulhousienne est un site propice à l'implantation d'activités logistiques.
- Fin 2011, le Pays de la région mulhousienne sera desservi par un deuxième TGV : le TGV Rhin-Rhône. Il permettra notamment de rapprocher Mulhouse de Lyon et de Marseille. Cette «nouvelle donne» pourrait être favorable à l'installation dans le Pays de la région mulhousienne d'établissements à haute valeur ajoutée comme ce fut le cas pour d'autres agglomérations desservies par le TGV. Cela pourrait également servir de support au développement des messageries par rail en utilisant la grande vitesse.
- Pour les réseaux informatiques, la généralisation du haut et du très haut débit pourrait constituer un des éléments fondamentaux nécessaire au développement économique du Pays de la région mulhousienne. C'est également un élément important pour le secteur transport / logistique où les flux d'information doivent pouvoir transiter très rapidement et de façon fiable entre les différents sites.



Le Rhin à Hauteur de Chalampé
Source : AURM

Les infrastructures de transport du Pays de la région mulhousienne



Source : BD CARTO©IGN, 1999
Réalisation : AURM, 2007

Partie n°2 :

**La dynamique animant l'emploi du transport et de la logistique
dans la zone d'emploi de Mulhouse**

Du fait de la disponibilité des données, l'étude relative à la demande et à l'offre d'emploi s'effectue sur le bassin d'emploi de Mulhouse (59 communes) et non sur le Pays de la région mulhousienne (38 communes). Le Pays de la région mulhousienne recouvre 86% de la population de la zone d'emploi de Mulhouse et 3% de la population du Pays se situe hors de la zone d'emploi (Source : RGP 99).

L'objectif de cette analyse est de connaître les métiers de la logistique qui pourraient être en tension sur le bassin d'emploi de Mulhouse et de faire un comparatif avec la Région Alsace.

(cf. annexe 1 : Définitions relatives à l'offre et à la demande d'emploi)

1. Offre et demande d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique

Pour la première partie de cette analyse, 13 métiers du transport et de la logistique ont été sélectionnés.

Ont été exclus de l'étude :

- les distributeurs de journaux et prospectus,
- les métiers relatifs aux réseaux ferrés (agent d'exploitation, agent de mouvement, aide-conducteur, chef de station, agent de conduite, ...),
- les métiers relatifs à l'aviation (commandant de bord, aiguilleur du ciel, ...),
- les métiers relatifs au transport de personnes (ambulancier, conducteur de bus, ...),
- le personnel d'encadrement (accompagnateur de voyage, hôtesse et steward, ...),
- les métiers relatifs à la conduite d'engins agricoles et du génie civil.

Pour la deuxième partie, une analyse approfondie des cinq métiers les plus représentés dans la demande d'emploi a été réalisée.

1. La demande d'emploi (catégories 1,2,3,6,7,8) – fin décembre 2006

(cf. annexe 2 : Définitions des 8 catégories de la demande d'emploi)

• Bassin d'emploi de Mulhouse

La baisse du nombre de demandeurs d'emploi du domaine du transport et de la logistique sur le bassin de Mulhouse n'atteint que 2% alors que le volume global de demandeurs d'emploi diminue de 7% de 2005 à 2006.

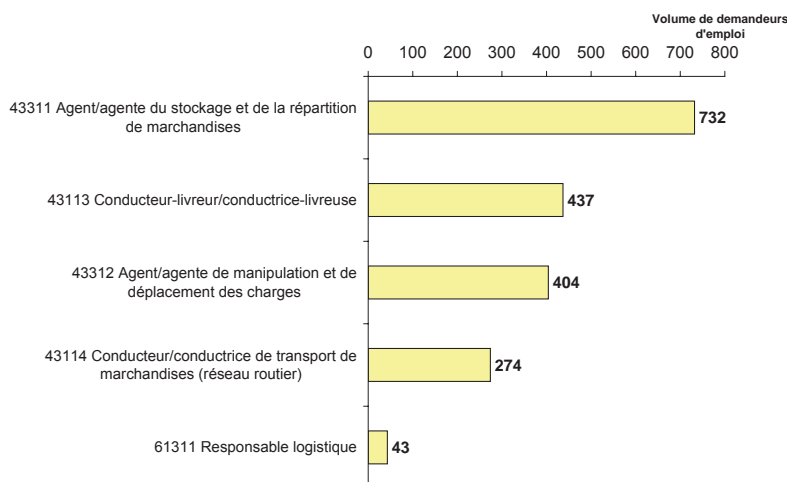
Bien que la part des demandeurs d'emploi du domaine du transport et de la logistique dans la demande totale soit de 10,3% en 2006 (9,8% en 2005), le volume de la baisse des demandeurs d'emploi ne représente que 2,7% de la baisse totale.

Parmi les demandeurs d'emploi du domaine du transport et de la logistique, 78% sont inscrits en catégorie 1 (contre 71% au niveau de la demande globale), 4% en catégorie 2 (contre 13%) et 14% en catégorie 6 (contre 11%).

	DEFM 2006	DEFM 2005	évolution %
Tous ROME	18 793	20 282	-7%
43311 Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises	732	774	-5%
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	437	437	0%
43312 Agent/agent(e) de manipulation et de déplacement des charges	404	402	0%
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	274	271	1%
61311 Responsable logistique	43	41	5%
61312 Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	19	14	36%
43332 Affréteur/affréteuse	13	21	-38%
43313 Déménageur/déménageuse	9	9	0%
43331 Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises	9	9	0%
43333 Litigeur/litigeuse transport	1	0	0%
61331 Technicien/technicienne de préparation des vols	1	3	-67%
43314 Agent/agent(e) de routage	0	1	0%
61322 Personnel d'encadrement de la marine	0	0	0%
Total Rome Transport Logistique	1942	1982	-2%

Source : ANPE

Les 5 métiers du domaine du transport et de la logistique les plus représentés dans la demande d'emploi de 2006 :



Agence ANPE Mulhouse Glück
Source : AURM

• Région Alsace

La baisse de la demande d'emploi en 2006 est plus prononcée en Région Alsace que sur le bassin d'emploi de Mulhouse, notamment dans le domaine du transport et de la logistique.

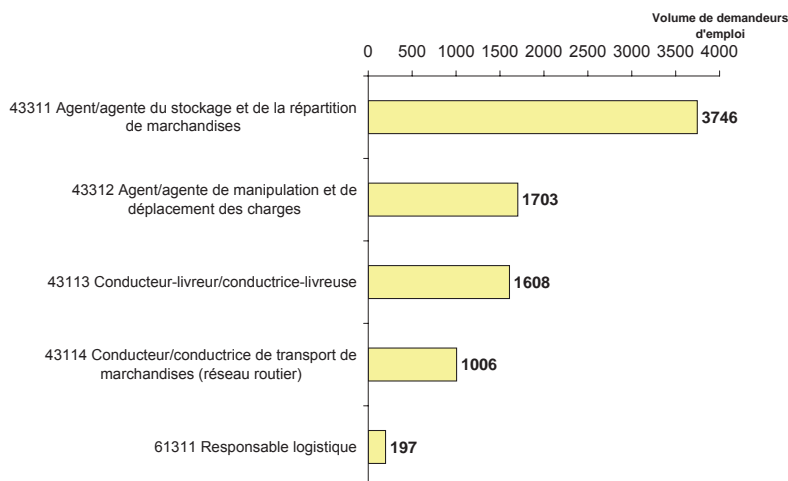
La part des demandeurs d'emploi du domaine du transport et de la logistique représente 9,4% de la demande totale en 2006 (10,3% pour le bassin de Mulhouse) et le volume de la baisse représente 7,4% (2,7% pour le bassin de Mulhouse) de la baisse totale.

Dans le bassin de Mulhouse, les demandeurs d'emploi du domaine du transport et de la logistique ont donc été peu touchés par la baisse du chômage comparativement à la Région.

	DEFM 2006	DEFM 2005	évolution %
Tous ROME	90 528	104 090	-13%
43311 Agent/agente du stockage et de la répartition de marchandises	3746	4069	-8%
43312 Agent/agente de manipulation et de déplacement des charges	1703	1890	-10%
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	1608	1818	-12%
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	1006	1221	-18%
61311 Responsable logistique	197	225	-12%
61312 Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	77	83	-7%
43332 Affréteur/affrèteuse	58	78	-26%
43313 Déménageur/déménageuse	35	44	-20%
43331 Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises	33	35	-6%
43314 Agent/agente de routage	5	8	-38%
43333 Litigeur/litigeuse transport	4	2	100%
61322 Personnel d'encadrement de la marine	4	6	-33%
61331 Technicien/technicienne de préparation des vols	4	6	-33%
Total Rome Transport Logistique	8480	9485	-11%

Source : ANPE

Les 5 métiers du domaine du transport et de la logistique les plus représentés dans la demande d'emploi de 2006 :



Comme pour le bassin d'emploi de Mulhouse, la majorité des demandeurs d'emploi du domaine du transport et de logistique est inscrite en catégorie 1 (74% contre 66% au niveau de la demande globale). 4% sont en catégorie 2 (contre 12%) et 16% en catégorie 6 (contre 13%).

Les 5 métiers les plus représentés dans la demande d'emploi de la Région Alsace sont les mêmes que ceux du bassin de Mulhouse.

1.2. Offres d'emploi enregistrées en cumul annuel – fin décembre 2006

• Bassin d'emploi de Mulhouse

	OEE 2006	OEE 2005	évolution %
Tous ROME	16 738	18 858	-11%
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	373	430	-13%
43311 Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises	354	533	-34%
43312 Agent/agent(e) de manipulation et de déplacement des charges	124	705	-82%
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	115	209	-45%
43332 Affréteur/affréteuse	34	20	70%
61311 Responsable logistique	24	24	0%
61312 Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	21	26	-19%
43331 Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises	8	2	300%
43313 Déménageur/déménageuse	4	11	-64%
43314 Agent/agent(e) de routage	0	2	0%
43333 Litigeur/litigeuse transport	0	4	0%
61322 Personnel d'encadrement de la marine	0	0	0%
61331 Technicien/technicienne de préparation des vols	0	1	0%
Total Rome Transport Logistique	1057	1967	-46%

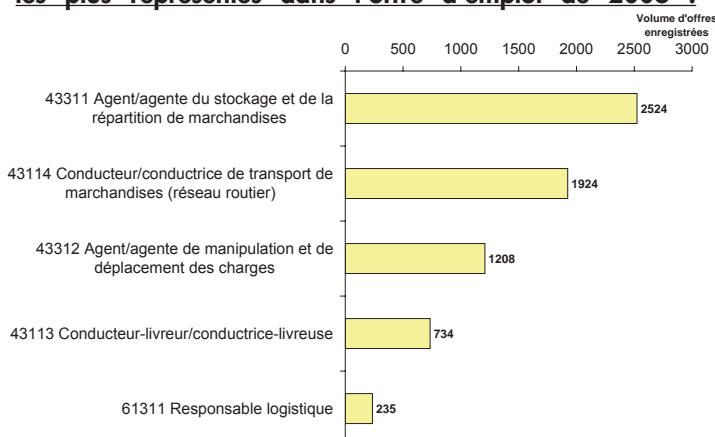
Source : ANPE

Cette baisse du nombre d'offres d'emploi enregistrées est très prononcée pour les métiers du domaine du transport et de la logistique : leur proportion est de 6,3% des offres enregistrées totales en 2006 et le volume de la baisse représente 42,9% de la baisse totale.

Parmi les 5 métiers du domaine du transport et de la logistique les plus représentés dans l'offre d'emploi de 2006, on retrouve les principaux métiers de ce domaine recherché par les demandeurs d'emploi : conducteur de transport de marchandises (réseau routier), agent du stockage et de la répartition de marchandises, agent de manipulation et de déplacement des charges et conducteur-livreur.

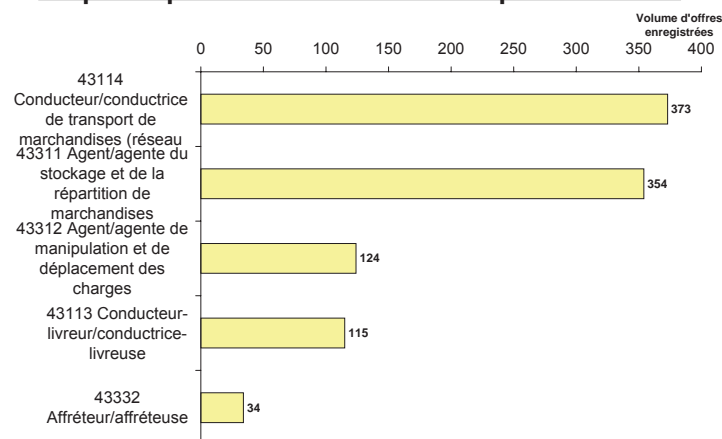
• Région Alsace

Les 5 métiers du domaine du transport et de la logistique les plus représentés dans l'offre d'emploi de 2006 :



Le nombre d'offres enregistrées en 2006 sur le bassin de Mulhouse est en baisse par rapport à 2005. Cette diminution n'est pas uniquement le fait d'un ralentissement de l'économie mais peut être également due à une perte de part de marché de l'ANPE (rapport entre le nombre d'offres d'emploi enregistrées et les déclarations préalables à l'embauche). En effet, la baisse du nombre de Déclarations Uniques d'Embauche (DUE hors intérim - source URSSAF) entre 2005 et 2006 n'est pas très élevée (-2,6%) et ne constitue pas en soi le signe d'une baisse du dynamisme de l'emploi. Elle s'explique en grande partie par la perte de vitesse de l'industrie (le nombre de DUE enregistré par l'URSSAF dans ce secteur d'activité a baissé de 26,8% entre 2005 et 2006).

Les 5 métiers du domaine du transport et de la logistique les plus représentés dans l'offre d'emploi en 2006 :



Contrairement au bassin de Mulhouse, le nombre d'offres enregistrées en 2006 sur la Région Alsace est en légère hausse par rapport à 2005 (+1% - cf. annexe 3). Par contre, les offres enregistrées dans les métiers du transport et de la logistique sont en baisse sur 2006 (-4%). La part des offres d'emploi de ce domaine représente 7,1% des offres enregistrées totales en 2006.

Parmi les 5 métiers du domaine du transport et de la logistique les plus représentés dans l'offre d'emploi alsacienne de 2006, on retrouve quasiment les mêmes métiers que pour le bassin d'emploi mulhousien. Les offres d'affréteur sont cependant plus présentes sur le bassin (28% des offres d'affréteur enregistrées en Alsace en 2006) et les offres de responsable logistique sont en expansion pour la Région (+34% alors que le bassin n'enregistre aucune évolution).

1.3. Typologie des offres d'emploi enregistrées en 2006

- Bassin d'emploi de Mulhouse

	OEE 2006	évolution %	dont CDI	dont offres durables (> 6 mois)	dont offres d'intérim	dont contrats aidés
Tous ROME	16 738	-11%	31%	42%	50%	15%
Métiers Transport Logistique	1 057	-46%	24%	31%	58%	10%

Source : ANPE

Dans le domaine du transport et de la logistique, les offres d'intérim sont fortement représentées (+8 points par rapport aux offres enregistrées totales). De plus, les offres d'emploi durables sont moins fréquentes (-11 points par rapport aux offres enregistrées totales).

- Région Alsace

	OEE 2006	évolution %	dont CDI	dont offres durables (> 6 mois)	dont offres d'intérim	dont contrats aidés
Tous ROME	97 710	1%	33%	47%	46%	13%
Métiers Transport Logistique	6 977	-4%	26%	34%	56%	8%

Source : ANPE

Dans le domaine du transport et de la logistique, les offres d'emploi sur le bassin de Mulhouse et sur la Région ont la même typologie, même si l'intérim est plus important sur le bassin de Mulhouse.

1.4. Le phénomène de tension

- Confrontation offre et demande 2006

Afin de confronter l'offre et la demande, on calcule le ratio offres enregistrées/demandes enregistrées en cumul annuel (ratio de deux flux).

	Bassin d'emploi de Mulhouse	Région Alsace
Tous ROME	0,5	0,6
Total Rome Transport Logistique	0,4	0,5

Source : ANPE

Tout domaine professionnel confondu, le ratio offre/demande est inférieur à 1 pour le bassin de Mulhouse comme pour la Région Alsace : il y a plus de demandes enregistrées que d'offres.

Dans le domaine du transport et de la logistique, les demandes enregistrées sont également supérieures aux offres enregistrées. Les métiers appartenant à ce domaine n'apparaissent pas à priori en tension.

- Offres en stock, taux de satisfaction des offres et durée moyenne de chômage

	BASSIN D'EMPLOI DE MULHOUSE				REGION ALSACE			
	Offres en stock à fin juin 2006	dont offres en stock de plus de 3 mois	Taux de satisfaction des offres 2006	Durée moyenne de chômage en mois	Offres en stock à fin juin 2006	dont offres en stock de plus de 3 mois	Taux de satisfaction des offres 2006	Durée moyenne de chômage en mois
Tous ROME	1 485	23%	91%	12	9 973	20%	88%	11
Total Rome Transport Logistique	125	27%	91%	12,4*	570	16%	88%	11,6*

Source : ANPE

* Moyenne pondérée par le nombre de DEFM - calcul AURM

Au niveau régional, la proportion des offres en stock de plus de trois mois dans le domaine du transport et de la logistique est inférieure de 4 points à celle de tous les domaines. Le taux de satisfaction des offres dans ce domaine est équivalent au taux de satisfaction global. De plus, le ratio offre/demande est égal à 0,5 (il y a deux demandeurs pour une offre). De ce fait, les métiers du transport et de la logistique ne sont pas considérés en tension en Alsace. La durée moyenne du chômage dans le transport et la logistique est légèrement supérieure à celle de tous les domaines confondus : un risque de chômage de longue durée est donc possible.



Agence ANPE Mulhouse Centre
Source : AURM

Au niveau local, les constats sont les mêmes donc le domaine du transport et de la logistique n'est pas en tension. Néanmoins, la proportion des offres en stock de plus de trois mois est supérieure de 4 points à celle de tous les domaines professionnels confondus et la durée moyenne du chômage est plus élevée que la moyenne du bassin d'emploi. Le risque de tension et de chômage de longue durée est donc envisageable.

Synthèse sur l'analyse des métiers du transport et de la logistique dans leur ensemble :

- La diminution en 2006 de la demande d'emploi sur le bassin d'emploi de Mulhouse (-7%) profite dans une moindre mesure aux demandeurs d'emploi inscrits dans les domaines du transport et de la logistique (-2%).
- Le nombre d'offres enregistrées dans le domaine du transport et de la logistique chute sur le bassin d'emploi (-46%) mais pas sur la Région Alsace (-4%).
- Une part importante des offres enregistrées concerne des offres d'intérim (58%).
- D'après l'AFT-IFTIM (Association pour le développement de la formation transport et techniques d'implémentation et de manutention), des difficultés de recrutement sont rencontrées par rapport à la non maîtrise des langues, notamment de l'allemand. Cela constitue un handicap important pour les candidats à l'embauche.
- Les métiers du transport et de la logistique ne sont pas en tension sur le territoire mais le risque est présent (forte proportion d'offres en stock de plus de trois mois, durée moyenne du chômage supérieure à un an).

Il convient donc d'analyser les principaux métiers du transport et de la logistique.

2. Analyse des cinq métiers du domaine du transport et de la logistique les plus représentés dans la demande d'emploi

2.1. Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises

(cf. annexe 4 : Définition du métier d'agent de stockage et de la répartition de marchandises)

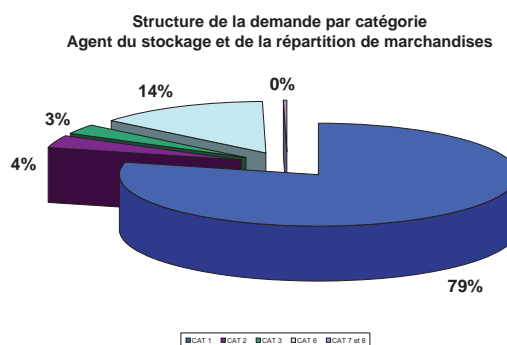
Sur le bassin de Mulhouse, la demande d'emploi des agents du stockage et de la répartition de marchandises diminue de 5% de 2005 à 2006, passant de 774 demandeurs d'emploi à 732.

- Structure de la demande d'emploi par catégorie :

	CAT 1	CAT 2	CAT 3	CAT 6	CAT 7 et 8	Total
Tous ROME	13 332	2 393	566	2 146	356	18 793
43311 Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises	577	29	23	100	3	732
Total Rome Transport Logistique	1 521	83	47	276	15	1 942

Source : ANPE

La répartition de la demande d'emploi par catégorie pour les agents du stockage et de la répartition de marchandises est similaire à la répartition de la demande du domaine du transport et de la logistique (cf. annexe 5). 79% des demandeurs d'emploi agents du stockage et de la répartition de marchandises sont en catégorie 1, contre 71% des demandeurs du bassin d'emploi de Mulhouse. La majorité recherche donc un emploi à durée indéterminée à temps complet (seulement 4% de catégorie 2 contre 13% pour la totalité des demandeurs – cf. annexe 5). 14% des demandeurs d'emploi agents du stockage et de la répartition de marchandises sont en catégorie 6 (11% tout métier confondu). Pour ce métier, la proportion des demandeurs d'emploi exerçant une activité (plus de 78H par mois) est donc relativement importante (à noter : ils peuvent exercer une activité dans leur domaine ou non).



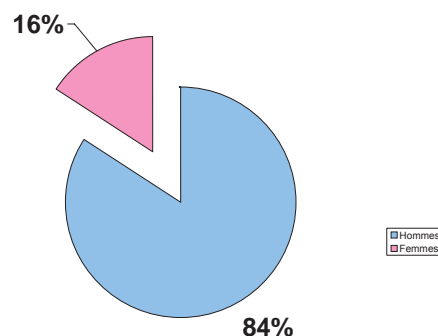
- Structure de la demande d'emploi par sexe :

	Hommes	Femmes
Tous ROME	9 636	9 157
43311 Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises	616	116
Total Rome Transport Logistique	1 703	239

Source : ANPE

Au sein du bassin de Mulhouse, il y a quasiment autant d'hommes demandeurs d'emploi hommes que de femmes demandeurs d'emploi (cf. annexe 6). Par contre, 88% des demandeurs d'emploi du domaine du transport et de la logistique sont des hommes (cf. annexe 6). Pour les agents du stockage et de la répartition de marchandises, 84% des demandeurs d'emploi sont des hommes. Les métiers du transport et de la logistique sont donc majoritairement occupés par des hommes.

Structure de la demande par sexe
Agent du stockage et de la répartition de marchandises



- Structure de la demande d'emploi par âge :

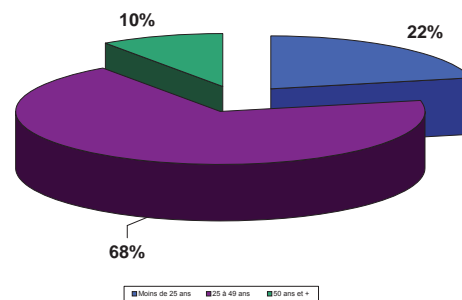
	ensemble	Moins de 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +
Tous ROME	18 793	3 741	12 439	2 613
43311 Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises	732	158	503	71
Total Rome Transport Logistique	1 942	309	1 436	197

Source : ANPE

Dans le domaine du transport et de la logistique, la part des demandeurs de moins de 25 ans et la part des plus de 50 ans sont plus faibles que celles enregistrées pour les demandeurs tous domaines confondus (- 4 points - cf. annexe 7).

Pour les demandeurs d'emploi agents du stockage et de la répartition de marchandises, la part des moins de 25 ans est relativement importante (+ 2 points par rapport à l'ensemble des demandeurs et + 6 points par rapport aux demandeurs du domaine du transport et de la logistique). D'après l'ANPE et la Mission Locale, ce métier attire en effet fortement les jeunes mais ceux-ci n'ont pas forcément toujours l'expérience et la formation adéquates.

Structure de la demande par âge Agent du stockage et de la répartition de marchandises

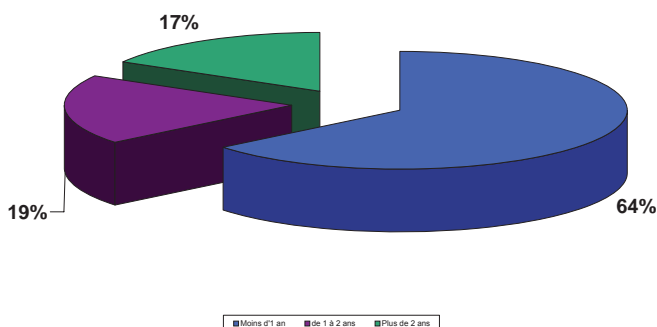


• Structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription :

	ensemble	Moins d'1 an	de 1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Durée moyenne du chômage en mois
Tous ROME	18 793	12 179	3 688	2 926	12
43311 Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises	732	469	141	122	12
Total Rome Transport Logistique	1 942	1 210	410	322	12

Source : ANPE

Structure de la demande par ancienneté d'inscription - Agent du stockage et de la répartition de marchandises



La structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription des agents de stockage et de la répartition de marchandises suit la même tendance que celle des métiers du transport et de la logistique et celle des métiers de tous les domaines confondus : une proportion très importante des demandeurs d'emploi ont moins de un an d'inscription (cf. annexe 8). De plus, la durée moyenne de chômage dans ce métier est équivalente à celle de la moyenne générale. Le métier d'agent de stockage et de la répartition de marchandises n'est pas un métier avec risque de chômage de longue durée. Cette constatation est à confirmer avec le taux de satisfaction des offres et le rapport offre/demande.

• Typologie des offres d'emploi enregistrées en 2006 :

Les offres d'intérim déposées dans le métier d'agent du stockage et de la répartition de la marchandise sont moins fréquentes que pour les autres métiers du transport et de la logistique (- 9 points par rapport aux offres enregistrées en transport logistique).

	OEE 2006	évolution %	dont CDI	dont offres durables (> 6 mois)	dont offres d'intérim	dont contrats aidés
Tous ROME	16 738	-11%	31%	42%	50%	15%
43311 Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises	354	-34%	22%	29%	49%	9%
Métiers Transport Logistique	1 057	-46%	24%	31%	58%	10%

Source : ANPE

Ce constat n'est pas le signe d'une plus faible précarité de l'emploi puisque la proportion d'offres d'emploi durable, et notamment d'offres en CDI, est relativement faible pour ce métier (- 2 points par rapport aux métiers transport logistique et - 13 points par rapport aux métiers tous domaines confondus).

• *Confrontation offre et demande 2006 :*

Le ratio offres d'emploi enregistrées/demandes d'emploi enregistrées (en cumul annuel) est de 0,3 : il y a plus de demandes que d'offres enregistrées. Le métier n'apparaît donc pas en tension. Néanmoins, lorsqu'on observe l'indice de tension par niveau de qualification, il apparaît que pour la qualification de manoeuvre, l'offre d'emploi est nettement supérieure à la demande : il y a plus de deux offres pour un demandeur. Cette tension peut s'expliquer par la dureté du métier exercé en qualité de manoeuvre : manipulation de charges ou de matières dangereuses, utilisation de matériels de manutention, ...

Niveau de qualification	Demande enregistrée	Offres d'emploi enregistrées	Tension O/D
Manoeuvre	28	64	2,3
Ouvrier spécialisé	182	33	0,2
Employé non qualifié	397	57	0,1
Ouvrier qualifié (OP1 et OP2)	260	88	0,3
Ouvrier qualifié (OP3 et OP4)	36	11	0,3
Employé qualifié	388	91	0,2
Technicien	11	6	0,5
Agent de maîtrise	9	1	0,1
Cadre	0	0	nc
Toutes qualifications	1313	351	0,3

Source : ANPE

• *Offres en stock et taux de satisfaction des offres :*

La proportion des offres en stock dans le métier d'agent du stockage et de la répartition de marchandises représente 30,4% des offres en stock du domaine transport et logistique. Les offres en stock de plus de 3 mois représentent 66% des offres en stock toutes anciennetés (+ 39 points par rapport à la proportion du domaine transport et logistique).

Ce fort pourcentage est le reflet d'une mauvaise adéquation entre l'offre et la demande. Néanmoins, le taux de satisfaction des offres dans ce métier est équivalent au taux de satisfaction global. De plus, le ratio offre/demande est inférieur à 1. De ce fait, ce métier n'est pas considéré en tension. Il faudrait alors réorienter les demandeurs d'emploi inscrits dans ce métier vers d'autres métiers qui sont en tension.

	Offres en stock à fin juin 2006	dont offres en stock de plus de 3 mois	Taux de satisfaction des offres 2006
Tous ROME	1 485	23%	91%
43311 Agent/agente du stockage et de la répartition de marchandises	38	66%	91%
Total Rome Transport Logistique	125	27%	91%

Source : ANPE

• *Exemples de formations menant à ce métier :*

(sources : ONISEP - CARIF : orientation-formation.fr)

- CAP Agent d'entreposage et de messagerie, Mulhouse
- CAP Vendeur-magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles, Mulhouse
- BEP Logistique et Commercialisation, Mulhouse
- Licence Pro Logistique Etudes et Projets d'Organisation, Mulhouse
- Licence Pro Gestion de la production industrielle option management de la production et de la qualité, Mulhouse
- Professionnalisation avec alternance magasinage, Mulhouse
- Qualification agent d'entreposage et messagerie - niveau V, Mulhouse

2.2. Conducteur-livreur/Conductrice-livreuse

(cf. annexe 9 : Définition du métier de conducteur-livreur)

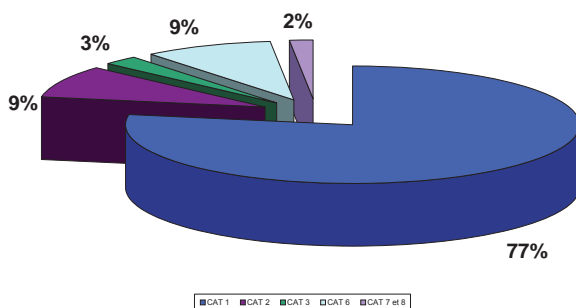
Sur le bassin d'emploi de Mulhouse, la demande d'emploi des conducteurs-livreurs est stable depuis 2005.

- Structure de la demande d'emploi par catégorie :

	CAT 1	CAT 2	CAT 3	CAT 6	CAT 7 et 8	Total
Tous ROME	13 332	2 393	566	2 146	356	18 793
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	340	39	11	40	7	437
Total Rome Transport Logistique	1 521	83	47	276	15	1 942

Source : ANPE

Structure de la demande par catégorie
Conducteur Livreur



Comparativement à la structure de la demande d'emploi par catégorie des métiers du transport et de la logistique, le métier de conducteur-livreur compte moins de demandeurs en catégorie 1 (77% contre 79% - cf. annexe 5). La proportion des demandeurs d'emploi inscrits en catégorie 2 est plus importante pour le métier de conducteur-livreur que pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique (9% contre 4%) : une part non négligeable de demandeurs inscrits dans ce métier cherche un emploi à temps partiel. Cette proportion est cependant plus faible que celle de tous les domaines confondus (13% - cf. annexe 5).

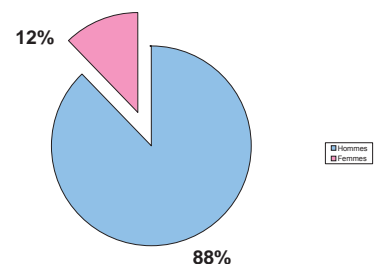
9% des demandeurs d'emploi conducteurs-livreurs sont en catégorie 6 (11% tous métiers confondus et 14% pour les métiers du transport et de la logistique). Pour ce métier, la proportion des demandeurs d'emploi exerçant une activité (plus de 78H par mois) est donc relativement faible.

- Structure de la demande d'emploi par sexe :

	Hommes	Femmes
Tous ROME	9 636	9 157
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	384	53
Total Rome Transport Logistique	1 703	239

Source : ANPE

Structure de la demande par sexe
Conducteur Livreur



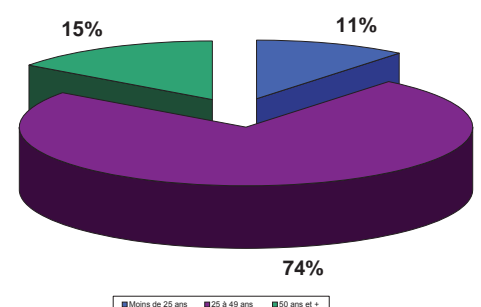
Comme pour le domaine du transport et de la logistique (cf. annexe 6), le métier de conducteur-livreur est principalement occupé par des hommes.

- Structure de la demande d'emploi par âge :

	ensemble	Moins de 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +
Tous ROME	18 793	3 741	12 439	2 613
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	437	47	324	66
Total Rome Transport Logistique	1 942	309	1 436	197

Source : ANPE

Structure de la demande par âge
Conducteur Livreur



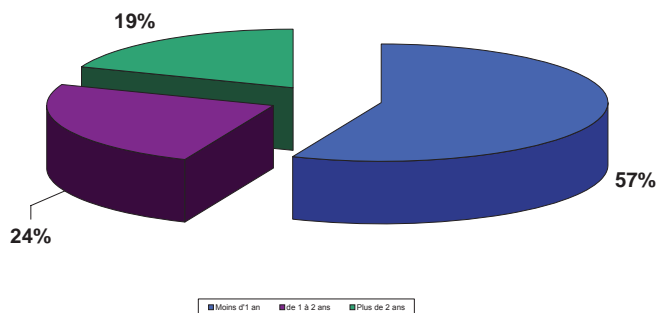
Pour les demandeurs d'emploi conducteurs-livreurs, la part des moins de 25 ans est relativement faible en comparaison des métiers du transport et de la logistique en général (- 5 points - cf. annexe 7). Par contre, la proportion des plus de 50 ans est élevée (+ 5 points par rapport aux métiers du transport et de la logistique). La répartition de la demande d'emploi par âge dans ce métier peut s'expliquer par la nature de l'emploi : station assise prolongée, déplacements fréquents à l'extérieur du véhicule avec de multiples manutentions et déplacements de charges de nature et de poids variables, horaires de travail souvent irréguliers (cf. annexe 9).

• Structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription :

	ensemble	Moins d'1 an	de 1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Durée moyenne du chômage en mois
Tous ROME	18 793	12 179	3 688	2 926	12
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	437	247	106	84	14
Total Rome Transport Logistique	1 942	1 210	410	322	12

Source : ANPE

Structure de la demande par ancienneté d'inscription - Conducteur Livreur



Le chômage de longue durée est plus important dans le métier de conducteur-livreur que dans les métiers du transport et de la logistique en général : une proportion importante des demandeurs d'emploi ont plus d'un an d'inscription (43% contre 38% dans les métiers du transport et de la logistique, et 36% pour tous les domaines professionnels confondus - cf. annexe 8). De plus, la durée moyenne du chômage dans ce métier est supérieure à celle de la moyenne de la demande d'emploi globale. Le métier de conducteur-livreur présente un risque de chômage de longue durée. Cette constatation est à confirmer avec le taux de satisfaction des offres et le rapport offre/demande.

Il est à noter la pratique professionnelle observée chez les conseillers de l'ANPE : un demandeur d'emploi titulaire d'un permis B seul sera inscrit dans le Rome 43113, alors que s'il possède les permis C/EC il sera en Rome 43114 (conducteur de transport de marchandises) : le Rome 43113 mesure les chauffeurs/livreurs sur véhicule léger uniquement. Le métier de conducteur-livreur est un métier « fourre-tout » très attractif ce qui explique la part importante de demande d'emploi de longue durée (source : ANPE).

• Typologie des offres d'emploi enregistrées en 2006 :

	OEE 2006	évolution %	dont CDI	dont offres durables (> 6 mois)	dont offres d'intérim	dont contrats aidés
Tous ROME	16 738	-11%	31%	42%	50%	15%
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	115	-45%	39%	46%	46%	14%
Métiers Transport Logistique	1 057	-46%	24%	31%	58%	10%

Source : ANPE

logistique). De plus, une part importante des offres déposées à l'ANPE concerne des offres durables. Néanmoins, d'après l'AFT-IFTIM (Association pour le développement de la formation transport et techniques d'implémentation et de manutention), l'intérim est développé pour la messagerie. Les difficultés de recrutement y sont importantes. Il s'agit d'un métier difficile ou le conducteur livreur voit de 30 à 40 clients par jour. L'intérim témoigne d'un problème de recrutement mais également de choix individuels. Certains employés préfèrent les contrats en intérim car ils gagnent plus et peuvent avoir des missions courtes dans le temps. Cela leur laisse une certaine indépendance.

Le nombre d'offres d'intérim déposées dans le métier de conducteur-livreur est relativement faible par rapport à celles déposées dans les métiers du transport et de la logistique en général (- 4 points par rapport aux offres enregistrées en transport

• Confrontation offre et demande 2006 :

Niveau de qualification	Demande enregistrée	Offres d'emploi enregistrées	Tension O/D
Manoeuvre	13	0	0,0
Ouvrier spécialisé	96	3	0,0
Employé non qualifié	300	46	0,2
Ouvrier qualifié (OP1 et OP2)	117	19	0,2
Ouvrier qualifié (OP3 et OP4)	6	2	0,3
Employé qualifié	158	34	0,2
Technicien	1	0	0,0
Agent de maîtrise	0	0	nc
Cadre	0	0	nc
Toutes qualifications	691	104	0,2

Source : ANPE

Le ratio offres d'emploi enregistrées/demandes d'emploi enregistrées (en cumul annuel) est de 0,2 : il y a plus de demandes que d'offres enregistrées. L'hétérogénéité des qualifications observée, tant sur les offres que sur la demande, traduit bien l'effet « fourre-tout » de ce métier : il paraît facilement accessible mais les spécificités du métier sont difficilement cernées (métier transverse sur le bassin d'emploi de Mulhouse). Au-delà de la possession du permis B avec suffisamment de points, la qualification fait beaucoup appel à des aptitudes telles que connaissance de l'agglomération, résistance au stress, capacité d'organisation (tournée), relation avec les clients (source ANPE). Au vu de sa forte attractivité, ce métier n'est pas un métier en tension.

• Offres en stock et taux de satisfaction des offres :

	Offres en stock à fin juin 2006	dont offres en stock de plus de 3 mois	Taux de satisfaction des offres 2006
Tous ROME	1 485	23%	91%
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	3	0%	88%
Total Rome Transport Logistique	125	27%	91%

Source : ANPE

La proportion des offres en stock dans le métier de conducteur-livreur ne représente que 0,2% des offres en stock du domaine transport et logistique. Le ratio offre/demande (0,2) montre qu'il y a 5 demandeurs pour une offre. Néanmoins, le taux de satisfaction des offres dans ce métier est inférieur au taux de satisfaction global.

Ce métier n'est pas considéré comme un métier en tension mais le faible taux de satisfaction des offres nous informe que la main d'œuvre disponible ne correspond pas totalement à la demande des employeurs.

• Exemples de formations menant à ce métier :

(sources : ONISEP - CARIF : orientation-formation.fr)

Ce métier est accessible avec un CAP Livreur ou un Titre Professionnel (TP) Conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger. La FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) et/ou la FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) sont nécessaires selon le type de véhicule. **Ces formations ne sont pas ouvertes en Alsace.**

2.3. Agent/agente de manipulation et de déplacement des charges

(cf. annexe 10 : Définition du métier d'agent de manipulation et de déplacement des charges)

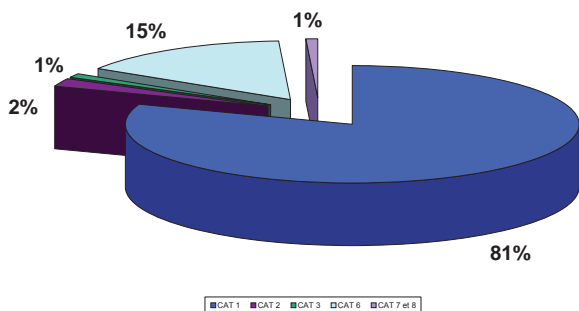
Dans le bassin de Mulhouse, la demande d'emploi des agents de manipulation et de déplacement des charges est relativement stable sur 2006, passant de 402 demandeurs d'emploi à 404.

• Structure de la demande d'emploi par catégorie :

	CAT 1	CAT 2	CAT 3	CAT 6	CAT 7 et 8	Total
Tous ROME	13 332	2 393	566	2 146	356	18 793
43312 Agent/agente de manipulation et de déplacement des charges	325	9	5	62	3	404
Total Rome Transport Logistique	1 521	83	47	276	15	1 942

Source : ANPE

Structure de la demande par catégorie Agent de manipulation et de déplacement des charges



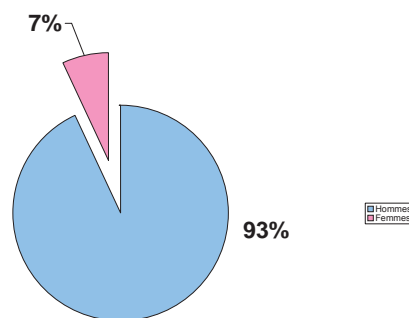
La majorité des demandeurs d'emploi inscrits dans le métier d'agent de manipulation et de déplacement des charges (81%) recherche un emploi à temps plein et à durée indéterminée (+ 10 points par rapport aux demandeurs tous rome en catégorie 1 - cf. annexe 5). Une très faible proportion de ces demandeurs recherche un emploi à temps partiel (2%).

15% des demandeurs d'emploi de ce métier sont en catégorie 6 (11% tous domaines confondus - cf. annexe 5). La proportion des demandeurs d'emploi exerçant une activité (plus de 78H par mois) est donc relativement importante. Cependant, cette activité peut ne pas correspondre au métier qu'ils recherchent.

- Structure de la demande d'emploi par sexe :

	Hommes	Femmes
Tous ROME	9 636	9 157
43312 Agent/agente de manipulation et de déplacement des charges	376	28
<i>Total Rome Transport Logistique</i>	1 703	239

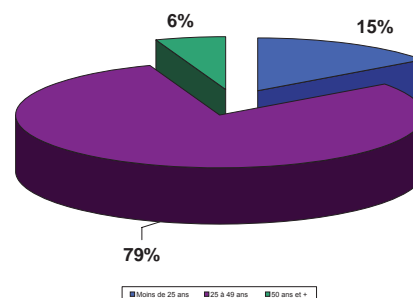
Source : ANPE

 Structure de la demande par sexe
Agent de manipulation et de déplacement des charges


- Structure de la demande d'emploi par âge :

	ensemble	Moins de 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +
Tous ROME	18 793	3 741	12 439	2 613
43312 Agent/agente de manipulation et de déplacement des charges	404	61	320	23
<i>Total Rome Transport Logistique</i>	1 942	309	1 436	197

Source : ANPE

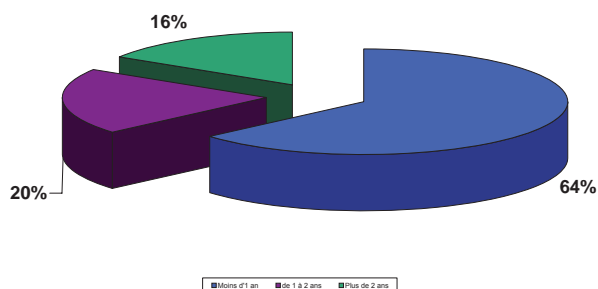
 Structure de la demande par âge
Agent de manipulation et de déplacement des charge


La part des demandeurs d'emploi de plus de 50 ans inscrits dans le métier d'agent de manipulation et de déplacement des charges est très faible (- 4 points par rapport aux métiers du transport et de la logistique, - 8 points par rapport à tous domaines professionnels - cf. annexe 7). Cette faible proportion peut signifier que les plus de 50 ans trouvent facilement un emploi dans ce métier, notamment grâce aux politiques de recrutement en faveur des seniors, ou qu'ils sont peu attirés par celui-ci (pénibilité du travail, évolution vers d'autres fonctions après quelques années d'expérience, ...).

- Structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription :

	ensemble	Moins d'1 an	de 1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Durée moyenne du chômage en mois
Tous ROME	18 793	12 179	3 688	2 926	12
43312 Agent/agente de manipulation et de déplacement des charges	404	257	82	65	12
<i>Total Rome Transport Logistique</i>	1 942	1 210	410	322	12

Source : ANPE

 Structure de la demande par ancienneté d'inscription -
Agent de manipulation et de déplacement des charges


La structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription des agents de manipulation et de déplacement des charges suit la même tendance que celle des métiers du transport et de la logistique et celle des métiers de tous les domaines confondus : une proportion très importante des demandeurs d'emploi ont moins de un an d'inscription (cf. annexe 8). De plus, la durée moyenne de chômage dans ce métier est équivalente à celle de la moyenne tous domaines professionnels confondus. Le métier d'agent de manipulation et de déplacement des charges n'est donc pas un métier avec risque de chômage de longue durée. Cette constatation est à confirmer avec le taux de satisfaction des offres et le rapport offre/demande.

• *Typologie des offres d'emploi enregistrées en 2006 :*

Ce métier apparaît comme fortement précaire : la proportion des offres d'intérim est extrêmement forte (75%), les offres d'emploi durable sont peu courantes (10%) et les employeurs ont souvent recours aux contrats aidés (18%). C'est sans doute une des raisons de la faible attirance des jeunes pour ce métier.

	OEE 2006	évolution %	dont CDI	dont offres durables (> 6 mois)	dont offres d'intérim	dont contrats aidés
Tous ROME	16 738	-11%	31%	42%	50%	15%
43312 Agent/agent de manipulation et de déplacement des charges	124	-82%	6%	10%	75%	18%
<i>Métiers Transport Logistique</i>	1 057	-46%	24%	31%	58%	10%

Source : ANPE

• *Confrontation offre et demande 2006 :*

Niveau de qualification	Demande enregistrée	Offres d'emploi enregistrées	Tension O/D
Manoeuvre	35	16	0,5
Ouvrier spécialisé	152	15	0,1
Employé non qualifié	118	26	0,2
Ouvrier qualifié (OP1 et OP2)	196	25	0,1
Ouvrier qualifié (OP3 et OP4)	21	1	0,0
Employé qualifié	109	30	0,3
Technicien	0	0	nc
Agent de maîtrise	0	0	nc
Cadre	0	0	nc
Toutes qualifications	631	113	0,2

Source : ANPE

Le ratio offres d'emploi enregistrées/demandes d'emploi enregistrées (en cumul annuel) est de 0,2 : il y a une offre pour 5 demandeurs en 2006. Le métier n'apparaît donc pas en tension.

• *Offres en stock et taux de satisfaction des offres :*

Le métier d'agent de manipulation et de déplacement des charges n'est pas un métier en tension : la proportion des offres en stock ne représente que 1,8% des offres en stock du domaine transport et logistique, la part des offres en stock de plus de trois mois est nulle, il y a une offre pour 5 demandeurs en 2006 et le taux de satisfaction des offres est supérieur à celui de tous les domaines professionnels (95% contre 91%). Les entreprises n'ont donc pas de problème de recrutement.

	Offres en stock à fin juin 2006	dont offres en stock de plus de 3 mois	Taux de satisfaction des offres 2006
Tous ROME	1 485	23%	91%
43312 Agent/agent de manipulation et de déplacement des charges	26	0%	95%
<i>Total Rome Transport Logistique</i>	125	27%	91%

Source : ANPE

• *Exemples de formations menant à ce métier :*

(sources : ONISEP - CARIF : orientation-formation.fr)

Ce métier est accessible avec une formation en manutention (exemple : Professionnalisation avec alternance magasinage, Mulhouse) ou en transport (exemple : Bac Pro exploitation des transport, Mulhouse). professionnel).

2.4. Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier) (43114)

(cf. annexe 11 : Définition du métier de conducteur de transport de marchandises)

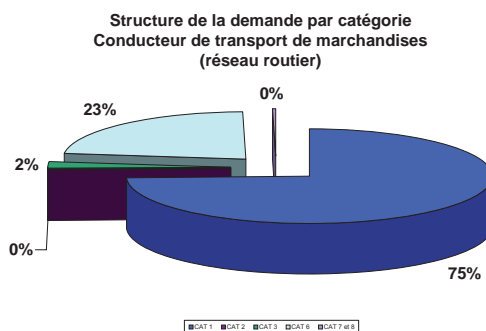
Sur le bassin d'emploi de Mulhouse, la demande d'emploi des conducteurs de transport de marchandises augmente de 1% de 2005 à 2006, passant de 271 demandeurs d'emploi à 274.

- Structure de la demande d'emploi par catégorie :

	CAT 1	CAT 2	CAT 3	CAT 6	CAT 7 et 8	Total
Tous ROME	13 332	2 393	566	2 146	356	18 793
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	204	1	6	62	1	274
<i>Total Rome Transport Logistique</i>	1 521	83	47	276	15	1 942

Source : ANPE

La majorité des demandeurs d'emploi conducteur de transport de marchandises recherche un contrat à durée indéterminée et à temps plein (98%). Parmi eux, 23% occupent déjà un emploi (emploi pas obligatoirement pourvu dans leur domaine

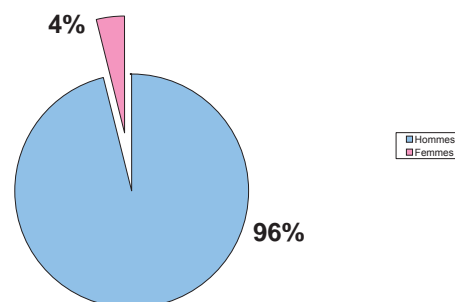


- Structure de la demande d'emploi par sexe :

	Hommes	Femmes
Tous ROME	9 636	9 157
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	263	11
<i>Total Rome Transport Logistique</i>	1 703	239

Source : ANPE

Structure de la demande par sexe
Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)



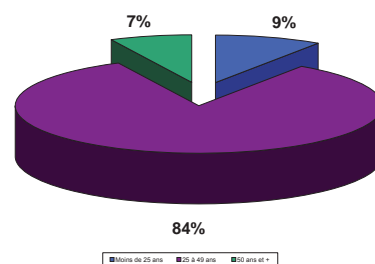
- Structure de la demande d'emploi par âge :

	ensemble	Moins de 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +
Tous ROME	18 793	3 741	12 439	2 613
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	274	26	228	20
<i>Total Rome Transport Logistique</i>	1 942	309	1 436	197

Source : ANPE

La part des demandeurs d'emploi de moins de 25 ans et celle des plus de 50 ans inscrits dans le métier de conducteur de transport de marchandises sont relativement faibles. Seulement 13% de la demande d'emploi enregistrée (DEE) en 2006 concernait les moins de 25 ans contre 31% pour tous les domaines professionnels. D'après l'ANPE, les jeunes sont attirés par ce métier. Cette faible proportion chez les moins de 25 ans peut s'expliquer par le fait que seuls ceux qui peuvent exercer ce métier sont inscrits dans le Rome 43114 (et non pas ceux qui en ont le projet). Une autre explication est qu'ils trouvent relativement facilement un emploi, notamment du fait de la particularité du congé de fin d'activité : le congé de fin d'activité repose en effet sur le principe d'une embauche d'un jeune conducteur pour compenser le départ de trois seniors.

Structure de la demande par âge
Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)



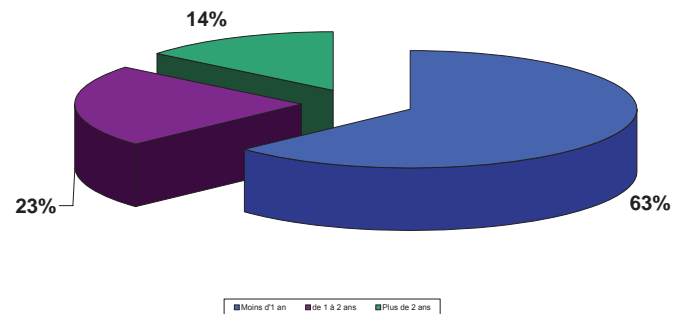
• Structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription :

	ensemble	Moins d'1 an	de 1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Durée moyenne du chômage en mois
Tous ROME	18 793	12 179	3 688	2 926	12
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	274	173	62	39	12
Total Rome Transport Logistique	1 942	1 210	410	322	12

Source : ANPE

La structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription des conducteurs de transport de marchandises suit la même tendance que celle des métiers du transport et de la logistique et celle des métiers de tous les domaines confondus (cf. annexe 8) : une proportion importante des demandeurs d'emploi ont moins de un an d'inscription. De plus, la durée moyenne de chômage dans ce métier est équivalente à celle de la moyenne tous rome. Il apparaît donc que ce métier n'a pas de risque de chômage de longue durée. Cette constatation est à confirmer avec le taux de satisfaction des offres et le rapport offre/demande.

Structure de la demande par ancienneté d'inscription - Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)



• Typologie des offres d'emploi enregistrées en 2006 :

	OEE 2006	évolution %	dont CDI	dont offres durables (> 6 mois)	dont offres d'intérim	dont contrats aidés
Tous ROME	16 738	-11%	31%	42%	50%	15%
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	373	-13%	21%	28%	68%	9%
Métiers Transport Logistique	1 057	-46%	24%	31%	58%	10%

Source : ANPE

Les offres d'intérim déposées dans le métier de conducteur de transport de marchandises sont plus fréquentes que pour les autres métiers du transport et de la logistique (+ 10 points par rapport aux offres enregistrées en transport logistique). Ce constat peut être le signe d'une précarité de l'emploi, d'autant plus que la proportion d'offres d'emploi durable, et notamment d'offres en CDI, est relativement faible pour ce métier. Cependant, l'ANPE constate qu'actuellement l'intérim est plutôt attractif en raison des meilleures conditions salariales proposées.

• Confrontation offre et demande 2006 :

Niveau de qualification	Demande enregistrée	Offres d'emploi enregistrées	Tension O/D
Manoeuvre	11	1	0,1
Ouvrier spécialisé	57	26	0,5
Employé non qualifié	92	31	0,3
Ouvrier qualifié (OP1 et OP2)	125	124	1,0
Ouvrier qualifié (OP3 et OP4)	26	20	0,8
Employé qualifié	160	157	1,0
Technicien	0	0	nc
Agent de maîtrise	0	0	nc
Cadre	1	0	0,0
Toutes qualifications	472	359	0,8

Source : ANPE

Le ratio offres d'emploi enregistrées/demandes d'emploi enregistrées (en cumul annuel) est de 0,8 : il y a près d'une offre par demandeur.

Ce ratio étant inférieur à 1, le métier n'apparaît pas en tension. Néanmoins, l'indice de tension est nettement supérieur à celui de tous les domaines confondus (0,5) et celui de l'ensemble des métiers du transport et de la logistique (0,4). Pour les ouvriers et les employés qualifiés, il y a une offre pour un demandeur. Ce métier est donc en limite de tension : les besoins sont importants, mais l'activité est très liée à la conjoncture. Le développement de l'intérim répond à cette réalité (source : ANPE).

- Offres en stock et taux de satisfaction des offres :

	Offres en stock à fin juin 2006	dont offres en stock de plus de 3 mois	Taux de satisfaction des offres 2006
Tous ROME	1 485	23%	91%
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	45	18%	93%
Total Rome Transport Logistique	125	27%	91%

Source : ANPE

Le métier de conducteur de transport de marchandises ne semble pas en tension : il représente 3% des offres en stock du domaine transport et logistique, 18% d'entre elles ont une ancienneté de plus de 3 mois et le taux de satisfaction des offres dans ce métier est supérieur de 2 points au taux de satisfaction global. Néanmoins, en 2006, il y a eu plus d'offres que de demandes : ce métier pourrait être en tension dans l'avenir.

- Exemples de formations menant à ce métier :

(sources : ONISEP - CARIF : orientation-formation.fr)

Ce métier est accessible avec une FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) et un permis porteur C ou un permis E(C) (ensemble de véhicules). Une formation de conducteur routier sur porteur et sur tous véhicules (CAP, BEP ou titre professionnel) est possible dans le Bas-Rhin.

2.5. Responsable logistique

Dans le bassin d'emploi de Mulhouse, la demande d'emploi des responsables logistique augmente de 5% de 2005 à 2006.

Du fait de la faible proportion des demandeurs d'emploi inscrits dans ce métier, certaines analyses peuvent ne pas être significatives.

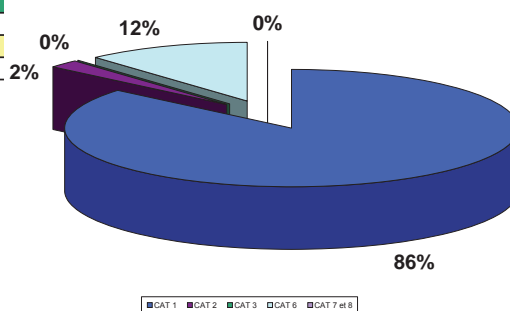
- Structure de la demande d'emploi par catégorie :

	CAT 1	CAT 2	CAT 3	CAT 6	CAT 7 et 8	Total
Tous ROME	13 332	2 393	566	2 146	356	18 793
61311 Responsable logistique	37	1	-	5	-	43
Total Rome Transport Logistique	1 521	83	47	276	15	1 942

Source : ANPE

86% des demandeurs d'emploi responsables logistique sont en catégorie 1, contre 71% des demandeurs du bassin de Mulhouse (cf. annexe 5). La grande majorité de ces demandeurs recherche donc un emploi à durée indéterminée à temps complet (seulement 2% de catégorie 2 contre 13% pour la totalité des demandeurs).

Structure de la demande par catégorie Responsable logistique



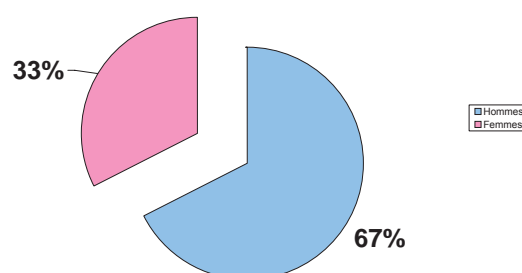
- Structure de la demande d'emploi par sexe :

	Hommes	Femmes
Tous ROME	9 636	9 157
61311 Responsable logistique	29	14
Total Rome Transport Logistique	1 703	239

Source : ANPE

Contrairement aux autres métiers du transport et de la logistique, une proportion relativement importante des demandeurs d'emploi inscrits dans le métier de responsable logistique sont des femmes (33% contre 12% - cf. annexe 6).

Structure de la demande par sexe Responsable logistique



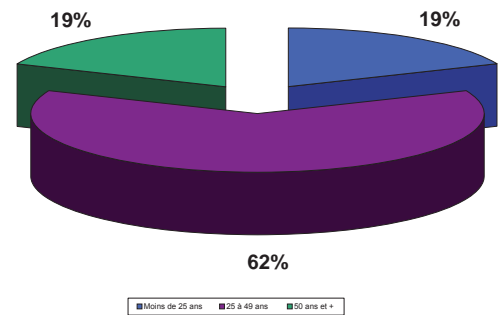
• Structure de la demande d'emploi par âge :

	ensemble	Moins de 25 ans	25 à 49 ans	50 ans et +
Tous ROME	18 793	3 741	12 439	2 613
61311 Responsable logistique	43	8	27	8
Total Rome Transport Logistique	1 942	309	1 436	197

Source : ANPE

La proportion des demandeurs d'emploi de plus de 50 ans inscrits en qualité de responsable logistique est relativement forte sur le bassin d'emploi de Mulhouse (+ 9 points par rapport aux métiers du transport et de la logistique et + 5 points par rapport à la demande d'emploi totale - cf. annexe 7). La part des jeunes demandeurs d'emploi dans ce métier est également importante : cela peut s'expliquer par un manque d'expérience. En effet, ce métier est accessible sans formation spécifique, mais avec une expérience professionnelle précise (connaissance technique du produit, de l'entreprise, des techniques de stockage et des circuits de distribution, ...).

Structure de la demande par âge Responsable logistique



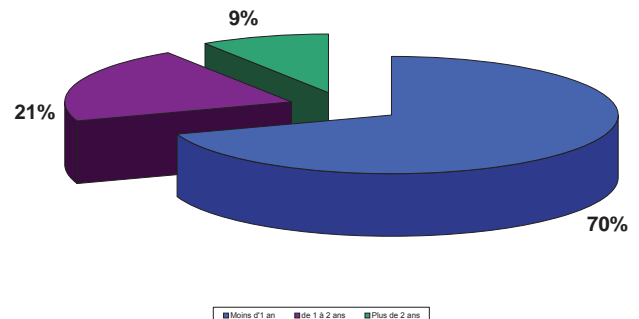
• Structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription :

	ensemble	Moins d'1 an	de 1 à 2 ans	Plus de 2 ans	Durée moyenne du chômage en mois
Tous ROME	18 793	12 179	3 688	2 926	12
61311 Responsable logistique	43	30	9	4	11
Total Rome Transport Logistique	1 942	1 210	410	322	12

Source : ANPE

Une proportion très importante des demandeurs d'emploi a moins d'un an d'inscription (70%) et la part du chômage de très longue durée est relativement faible (9% contre 16% pour tous les domaines professionnels confondus - cf. annexe 8). De plus, la durée moyenne du chômage dans ce métier est inférieure à celle de la moyenne tous métiers. Le métier de responsable logistique ne présente donc pas de risque de chômage de longue durée. Cette constatation est à confirmer avec le taux de satisfaction des offres et le rapport offre/demande.

Structure de la demande par ancienneté d'inscription - Responsable logistique



• Typologie des offres d'emploi enregistrées en 2006 :

	OEE 2006	évolution %	dont CDI	dont offres durables (> 6 mois)	dont offres d'intérim	dont contrats aidés
Tous ROME	16 738	-11%	31%	42%	50%	15%
61311 Responsable logistique	24	0%	42%	54%	42%	8%
Métiers Transport Logistique	1 057	-46%	24%	31%	58%	10%

Source : ANPE

Le métier de responsable logistique ne se précarise pas : une forte proportion des offres enregistrées concerne des offres d'emploi durable.

• Confrontation offre et demande 2006 :

Niveau de qualification	Demande enregistrée	Offres d'emploi enregistrées	Tension O/D
Manoeuvre	0	0	nc
Ouvrier spécialisé	0	0	nc
Employé non qualifié	2	2	1,0
Ouvrier qualifié (OP1 et OP2)	1	0	0,0
Ouvrier qualifié (OP3 et OP4)	0	0	nc
Employé qualifié	18	7	0,4
Technicien	30	13	0,4
Agent de maîtrise	11	0	0,0
Cadre	23	2	0,1
Toutes qualifications	85	24	0,3

Source : ANPE

Le ratio offres d'emploi enregistrées/demandes d'emploi enregistrées (en cumul annuel) est de 0,3 : il y a plus de demandeurs enregistrés que d'offres. Le métier n'apparaît pas en tension.

- *Offres en stock et taux de satisfaction des offres :*

	Offres en stock à fin juin 2006	dont offres en stock de plus de 3 mois	Taux de satisfaction des offres 2006
Tous ROME	1 485	23%	91%
61311 Responsable logistique	2	0%	84%
<i>Total Rome Transport Logistique</i>	125	27%	91%

Source : ANPE

Bien que le nombre d'offres en stock soit quasiment nul et qu'il y ait plus de deux demandeurs pour une offre, le taux de satisfaction des offres (84%) est inférieur au taux de satisfaction global (91%). Cependant, au regard des éléments évoqués précédemment, ce métier n'est pas considéré comme un métier en tension.

- *Exemples de formations menant à ce métier :*

(sources : ONISEP - CARIF : orientation-formation.fr)

Le métier est accessible à des diplômés logistiques : CERELOG (Certificat d'Enseignement supérieur en Logistique - Strasbourg), TSMEL (Technicien Supérieur en Méthodes et Exploitation Logistique - hors Région), DUT Gestion Logistique et Transport (IUT - Mulhouse), BTS transport (AFT-IFTIM, Strasbourg), Manager Transport Logistique et Commerce International de l'ISTELI (Institut Supérieur du Transport Et de la Logistique Internationale - hors Région) et IML (Institut international du Management pour la Logistique- hors Région). Ce métier est aussi accessible à des autodidactes ayant plusieurs années d'expérience de l'entrepôt, postes auxquels on accède par promotion interne.

Synthèse sur l'analyse des 5 métiers du transport et de la logistique les plus représentés dans la demande d'emploi :

Rappel :

43311 Agent/agente du stockage et de la répartition de marchandises

43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse

43312 Agent/agente de manipulation et de déplacement des charges

43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)

61311 Responsable logistique

	43311	43113	43312	43114	61311	Métiers du transport et de la logistique	Tous domaines professionnels
Evolution de la DEFM (toutes catégories hors 4 et 5) en 2006	-5%	0%	0%	1%	5%	-2%	-7%
Catégories 1	79%	77%	81%	75%	86%	79%	71%
Femmes	16%	12%	7%	4%	33%	12%	49%
Plus de 50 ans	10%	15%	6%	7%	19%	10%	14%
Moins de 25 ans	22%	11%	15%	9%	19%	10%	20%
Risque de chômage de longue durée	Non	Probable	Non	Non	Non	-	-
Evolution des offres enregistrées en 2006	-34%	-45%	-82%	-13%	0%	-46%	-11%
Offres en intérim	49%	46%	75%	68%	42%	58%	50%
Offres d'emploi durable (> 6 mois)	29%	46%	10%	28%	54%	31%	42%
Tension sur le marché du travail	Non	Non	Non	Risque	Non	-	-

Source : ANPE

- Les métiers du transport et de la logistique ne sont pas considérés en tension.
- Ce sont des métiers majoritairement recherchés par des hommes.
- L'intérim est plus marqué pour les offres d'emploi dans les métiers du transport et de la logistique (réponse aux pics d'activité et attractivité en raison des meilleures conditions salariales proposées).
- Les professionnels et l'AFT-IFTIM indiquent qu'il n'y a pas de difficultés particulières de recrutement pour les niveaux bac + 2 et + 5. Pour les niveaux inférieurs, les acteurs économiques rencontrent des problèmes de non maîtrise des fondamentaux.
- La non maîtrise d'une ou deux langues vivantes constitue un handicap à l'embauche, principalement pour les postes les plus qualifiés.
- Un plan d'action sera mené par l'ANPE en 2008 afin de mieux connaître les publics inscrits dans le métier de conducteur-livreur et accélérer leur reclassement (métier « fourre-tout » très attractif).

3. Formations existantes par diplôme

	EFFECTIFS EN 2006
CAP	54
BEP	198
BAC PRO	93
DUT	108
LICENCE PROFESSIONNELLE	31
MASTER PROFESSIONNEL	2
TOTAL	486

Sources : AFT IFTIM, Région Alsace, IUT Mulhouse

Sur le territoire du Pays de la région mulhousienne, tous les niveaux de formation sont représentés en transport et logistique.

Les CAP sont des CAP d'agent d'entreposage et de messagerie. 44,4% d'entre eux se font en apprentissage. Au niveau de la formation initiale, les effectifs de la rentrée 2006 représentaient 100% des effectifs alsaciens inscrits dans ce diplôme et le taux de réussite aux examens était de 100% en 2006.

Les BEP représentaient 40,7% des effectifs globaux en transport et logistique. Il s'agit de BEP en logistique et commercialisation (53%) et en conduite et services dans le transport routier (47%). Au niveau de la formation initiale en logistique et commercialisation (89,5%), le taux de réussite aux examens était de 81% en 2006. Le nombre d'inscrits en BEP transport routier à la rentrée 2006 est équivalent au nombre d'inscrits en BEP logistique : à ce niveau, le transport attire autant que la logistique.

D'après l'AFT IFTIM, si le titulaire d'un CAP ou d'un BEP ne poursuit pas ses études, il trouve généralement un emploi de cariste ou de préparateur de commande.

Les Bac Professionnels représentaient 19,1% des inscrits en transport et logistique en 2006. Si au niveau des CAP et BEP le transport attire autant que la logistique, c'est moins le cas pour les BAC PRO Exploitation des transports qui ne comptent que 29 inscrits en 2006. L'apprentissage attire les niveaux V (CAP/BEP) et IV (BAC PRO) et moins les niveaux III et plus (supérieurs au bac+2) en ce qui concerne les CFA.

Les professionnels privilégient en général l'apprentissage : cela permet de tester l'apprenti pendant plusieurs mois et de le former aux spécificités de l'entreprise (respect de la chaîne de froid, normes de sécurité, ...).

Les DUT sont fortement représentés sur le territoire (22,2% des effectifs totaux). De manière générale, les taux de réussite aux examens sont correctes sur le Pays mais plus le diplôme passé est de niveau élevé, plus ces taux diminuent.

L'apprentissage séduit de plus en plus dans les IUT : hausse de 50% des effectifs en DUT (baisse de 6% pour les DUT hors apprentissage). Au niveau des licences professionnelles, 70% des effectifs des licences professionnelles font leur formation en apprentissage. Seulement 6,4% des effectifs totaux suivent une formation en licence professionnelle.

Le nombre de candidats n'est pas suffisant par rapport au nombre de places offertes. Pourtant, d'après les professionnels, les formations en apprentissage débouchent en général vers une embauche. Ils déposent même leurs offres directement à l'IUT. Les métiers du transport et de la logistique souffrent d'un déficit d'image.

- *Au regard de ces éléments, il apparaît que le Pays de la région mulhousienne offre un large panel de formations dans le domaine du transport et de la logistique et que tous les niveaux sont représentés.*
- *D'après l'AFT IFTIM, l'offre de formation répond aux besoins des entreprises. Cependant, face à l'évolution de certains métiers, une certaine polyvalence (à définir préalablement) et la maîtrise d'au moins deux langues étrangères sont nécessaires. Les spécificités des entreprises étant diverses, il faut former les jeunes de manière à ce qu'ils soient adaptables.*
- *Le recrutement dans les formations du transport et de la logistique est essentiellement local.*
- *L'offre de formation est supérieure à la demande : il y a plus de places que de candidats donc la sélection à l'entrée ne se fait pas. Ce phénomène est dû à l'image négative des métiers du transport et de la logistique. Une revalorisation de l'image de ces métiers est alors nécessaire.*
- *Les professionnels du secteur sont séduits par la formation en apprentissage qui permet notamment de former les apprentis aux spécificités de leur entreprise.*
- *On constate en général que les titulaires de CAP, BEP ou Bac Pro trouvent un emploi en qualité de cariste ou préparateur de commande.*

ANNEXE 1 : Définitions relatives à l'offre et à la demande d'emploi

ROME : Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois

DEFM : Demande d'Emploi Fin de Mois, c'est-à-dire le nombre de personnes inscrites à l'ANPE et ayant une demande en cours au dernier jour du mois. C'est un stock et non un flux (le cumul est donc impossible). La DEFM est classée en catégorie de demande d'emploi (voir cadre ci-dessous).

DEE : Demande d'Emploi Enregistrée. C'est un flux.

DES : Demande d'Emploi Sortie (flux).

OEE : Offres d'Emploi Enregistrées par l'ANPE. C'est un flux donc on peut analyser les OEE en cumul annuel.

Offres en stock : offres en cours à la fin du mois observé. On ne peut pas faire le cumul de ces offres, sinon on les compte plusieurs fois (exemple : une offre enregistrée le 15 janvier apparaît comme une offre en stock de plus de 15 jours le 31 janvier et comme une offre de plus de 30 jours le 28 février si elle est toujours en cours).

Ratio offre/demande : c'est le rapport entre le nombre d'offres enregistrées et la demande enregistrée (catégorie 1, 2 et 3). Si ce ratio est supérieur à 1, cela signifie qu'il y a plus d'offres que de demande.

ANNEXE 2 : Définition des 8 catégories composant la demande d'emploi

Les personnes sans emploi immédiatement disponibles et les situations assimilées

CATEGORIE 1 : personnes sans emploi, immédiatement disponibles, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi, à la recherche d'un emploi en CDI à plein temps.

CATEGORIE 2 : personnes sans emploi, immédiatement disponibles, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi, à la recherche d'un emploi en CDI à temps partiel.

CATEGORIE 3 : personnes sans emploi, immédiatement disponibles, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi, à la recherche d'un emploi en CDD, temporaire ou saisonnier, y compris de très courte durée.

Les personnes avec ou sans emploi non immédiatement disponibles

CATEGORIE 4 : personnes sans emploi, non immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi (par exemple les personnes en arrêt maladie ou en action de formation).

CATEGORIE 5 : personnes pourvues d'un emploi, à la recherche d'un autre emploi.

Les personnes avec emploi, non immédiatement disponibles, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi

CATEGORIE 6 : personnes non immédiatement disponibles à la recherche d'un autre emploi, en CDI à plein temps, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi (par exemple, les personnes effectuant leur préavis suite à un licenciement et les personnes ayant exercé une activité occasionnelle ou réduite de plus de 78 heures dans le mois d'actualisation).

CATEGORIE 7 : personnes non immédiatement disponibles à la recherche d'un autre emploi, en CDI à temps partiel, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

CATEGORIE 8 : personnes non immédiatement disponibles à la recherche d'un autre emploi, en CDD, temporaire ou saisonnier y compris de très courte durée, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

ANNEXE 3 : Offres enregistrées en Alsace dans le domaine du transport et de la logistique (ANPE)

	OEE 2006	OEE 2005	évolution %
Tous ROME	97 710	96 461	1%
43311 Agent/agent(e) du stockage et de la répartition de marchandises	2524	2415	5%
43114 Conducteur/conductrice de transport de marchandises (réseau routier)	1924	1926	0%
43312 Agent/agent(e) de manipulation et de déplacement des charges	1208	1723	-30%
43113 Conducteur-livreur/conductrice-livreuse	734	787	-7%
61311 Responsable logistique	235	176	34%
43332 Affréteur/affréteuse	120	87	38%
61312 Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	78	76	3%
43313 Déménageur/déménageuse	63	29	117%
43331 Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises	40	31	29%
43314 Agent/agent(e) de routage	31	2	1450%
43333 Litigeur/litigeuse transport	9	7	29%
61322 Personnel d'encadrement de la marine	6	2	200%
61331 Technicien/technicienne de préparation des vols	5	2	150%
Total Rome Transport Logistique	6977	7263	-4%

Source : ANPE



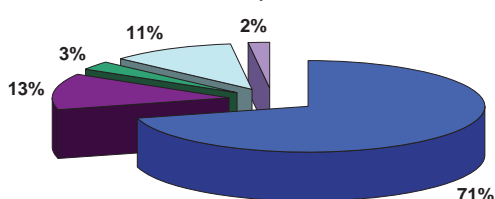
Demandeur d'emploi consultant les offres
Source : anpe.fr

ANNEXE 4 : Définition du métier d'agent/agent(e) de stockage et de la répartition de marchandises - 43311 (ANPE)

- Appellations principales : Agent de magasinage, Agent de messagerie groupage, Magasinier.
- Appellations spécifiques : Agent de service expédition, Chef d'arrivage, Chef de dépôt, Chef d'entrepôt, Chef magasinier, Chef de quai, Chef de réserve, Chef de service messagerie, Etiqueteur-pointeur, Préparateur de commandes, Réceptionnaire (magasinage), Répartiteur de dépôt, Responsable d'expédition, ...
- Définition : Participe à la fonction logistique de l'entreprise en assurant la réception, le stockage, la préparation et la distribution des marchandises. L'utilisation d'un ordinateur pour la gestion des stocks est de plus en plus indispensable. Peut exercer, selon les cas, des fonctions d'encadrement.
- Conditions d'exercice : Le métier s'exerce en magasin, chez les distributeurs (concessionnaires...), en entrepôt ou sur un quai, seul ou en équipe. L'activité comporte parfois la manipulation de charges ou de matières dangereuses ou encore l'utilisation de matériels de manutention. Selon les cas, l'activité peut nécessiter des contacts avec la clientèle (travail en magasin).
- Formation et expérience : Ce métier, selon la fonction, est accessible à partir de formations de niveaux V (CAP ou BEP) ou IV (Bac professionnel). Pour accéder aux fonctions de chef magasinier, chef de service messagerie, ou chef de quai... plusieurs années d'expérience sont nécessaires. Il est possible d'accéder rapidement à des postes d'encadrement (chef d'entrepôt) avec une formation de niveau III comme le DUT transport logistique. Souvent, il est nécessaire de détenir le Certificat de capacité professionnelle de cariste et de posséder des notions d'une langue étrangère.

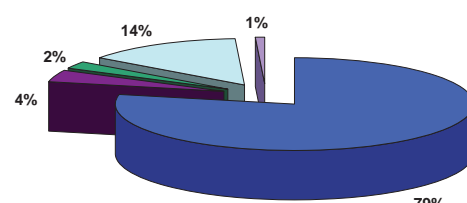
ANNEXE 5 : Structure de la demande d'emploi par catégorie (ANPE)

• Tout domaine professionnel



■ CAT1 ■ CAT2 ■ CAT3 ■ CAT4 ■ CAT5

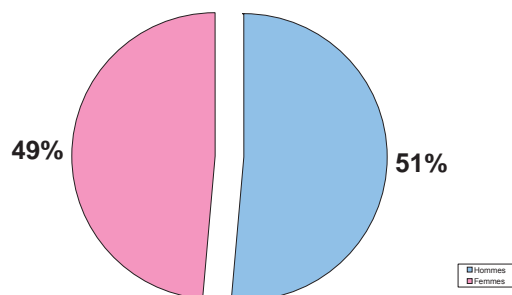
• Métiers du transport et de la logistique



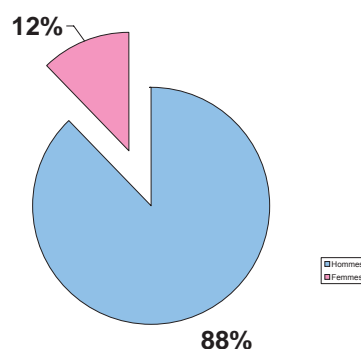
■ CAT1 ■ CAT2 ■ CAT3 ■ CAT4 ■ CAT5

ANNEXE 6 : Structure de la demande d'emploi par sexe (ANPE)

- Tout domaine professionnel

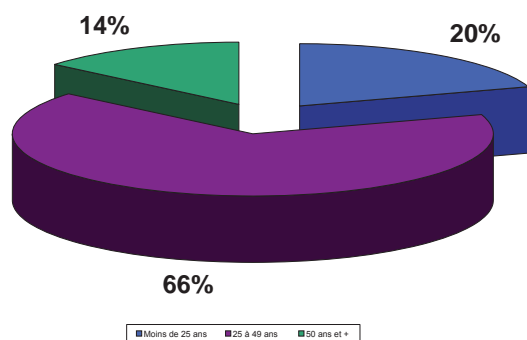


- Métiers du transport et de la logistique

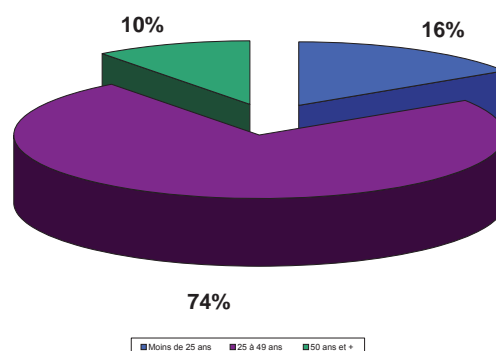


ANNEXE 7 : Structure de la demande d'emploi par âge (ANPE)

- Tout domaine professionnel

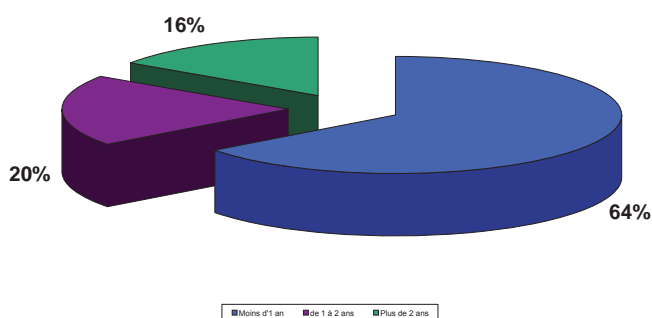


- Métiers du transport et de la logistique

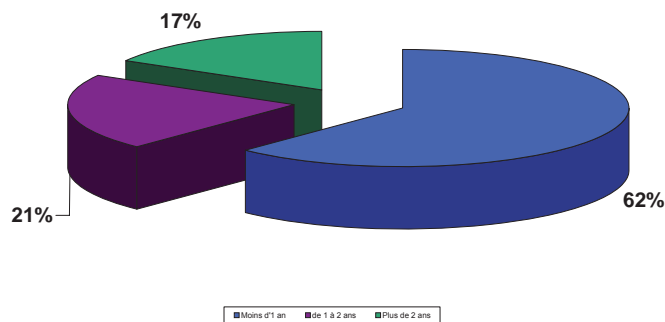


ANNEXE 8 : Structure de la demande d'emploi par ancienneté d'inscription (ANPE)

- Tout domaine professionnel



- Métiers du transport et de la logistique



ANNEXE 9 : Définition du métier de conducteur-livreur/Conductrice-livreuse - 43113 (ANPE)

- Appellations principales : Chauffeur magasinier, Chauffeur-livreur, Livreur.
- Appellations spécifiques : Conducteur convoyeur, Conducteur messagerie, Livreur en alimentation, Livreur à domicile de biens de consommations, ...
- Définition : Conduit un véhicule, le plus souvent léger (deux-roues, véhicule de moins de 3,5 tonnes), en vue d'effectuer la livraison de produits (plats cuisinés, denrées alimentaires...) ou l'enlèvement de marchandises, généralement sur une courte distance. Assure le chargement et le déchargement. Peut aussi assurer l'entretien courant du véhicule, organiser la tournée d'enlèvement ou de livraison, être chargé de l'encaissement ou de la prise de commandes.
- Conditions d'exercice : L'activité nécessite généralement un contact avec la clientèle (livreur en alimentation, conducteur de messagerie...). Elle implique la station assise prolongée, des déplacements fréquents à l'extérieur du véhicule avec de multiples manutentions et déplacements de charges de nature et de poids variables suivant le domaine d'intervention. Les horaires de travail sont le plus souvent irréguliers ; suivant la nature de l'activité, ils peuvent être décalés (tôt le matin, tard le soir...) ou variables. L'emploi/métier peut nécessiter le respect de règles d'hygiène et de sécurité (manipulation de denrées périssables, transport de produits dangereux...) et parfois de porter des vêtements professionnels appropriés.
- Formation et expérience : Cet emploi/métier est accessible directement avec, selon les cas, un permis de conduire correspondant au type de véhicule utilisé. Une connaissance du secteur géographique est souvent requise. Certaines activités de transport peuvent nécessiter des compétences particulières liées à la nature des marchandises (transport de fonds et de valeurs...).

ANNEXE 10 : Définition du métier d'agent/agente de manipulation et de déplacement des charges - 43312 (ANPE)

- Appellations principales : Agent de manutention, Manutentionnaire transport logistique.
- Appellations spécifiques : Agent de quai, Arrimeur, Bagagiste, Cariste, Chef d'équipe manutention, Conducteur d'engins de manutention transpalette/chariot élévateur, Docker, Elingueur, ...
- Définition : Assure des opérations de manipulation, portage, déplacement ou chargement de marchandises, de produits ou d'objets. Réalise ces opérations manuellement ou à l'aide d'engins spéciaux de manutention. L'utilisation d'un ordinateur pour la gestion des manipulations et des déplacements (transmission d'instructions concernant les charges) est de plus en plus fréquente. Peut coordonner l'activité de plusieurs salariés.
- Conditions d'exercice : L'emploi/métier s'exerce seul ou en équipe, sur des sites variés (quai, entrepôt, entreprise de production...). Il requiert parfois le port de charges. Dans la plupart des cas, l'activité nécessite d'utiliser des engins ou accessoires de manutention. Certains emplois spécifiques comportent des contacts avec la clientèle (manutentionnaire transport logistique...) ou nécessitent des déplacements éloignés du domicile (élingueur).
- Formation et expérience : Cet emploi/métier n'exige généralement pas de formation spécifique. Cependant, un niveau V (CAP ou BEP) est apprécié. Après plusieurs années d'expérience dans cet emploi/métier, il est possible d'accéder aux fonctions de responsable de manutention. Pour le métier de cariste, le certificat de capacité professionnelle de cariste délivré par des organismes de formation spécialisés est indispensable. Pour les autres métiers, ce certificat est très apprécié. Suivant l'entreprise, le permis C est requis.

ANNEXE 11 : Définition du métier de conducteur/conductrice de transport de marchandises - 43114 (ANPE)

- Appellations principales : Chauffeur routier.
- Appellations spécifiques : Conducteur routier international, Conducteur routier national, Conducteur routier régional, ...
- Définition : Conduit un véhicule lourd en vue d'assurer le transport et la livraison de marchandises. Contribue à la promotion commerciale de l'entreprise. Assure l'entretien courant du véhicule. Peut charger et décharger la marchandise.
- Conditions d'exercice : L'emploi/métier s'exerce de manière autonome, en permanence dans un véhicule. Les contacts avec la clientèle sont fréquents. Selon l'activité, les horaires de travail peuvent être irréguliers. Le conducteur peut être amené à s'éloigner de son domicile, pour une durée plus ou moins longue.
- Formation et expérience : Cet emploi/métier est généralement accessible à partir d'une formation de niveau V (CAP ou CFPA spécifique) ou d'une expérience professionnelle acquise dans le transport. Pour certains emplois, le permis de conduire C ou E (C) est suffisant. Certains transports exigent des compétences supplémentaires liées à la nature des marchandises (matières dangereuses, transports spéciaux...). L'activité d'entrepreneur de transport (indépendant) nécessite l'obtention de l'attestation de capacité.

Depuis l'accord cadre de janvier 1995, les conducteurs routiers de véhicules de plus de 7,5 t de PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) doivent :

- posséder le CAP de conducteur routier ou de conduite routière, le BEP conduite et service dans les transports routiers, le CFP de conducteur routier, préalablement à l'embauche, ou avoir suivi une formation initiale dans le cadre d'un contrat d'alternance,
- satisfaire aux conditions de présence et d'exercice de ce métier (attestation) lorsqu'ils l'ont déjà exercé,
- avoir suivi la formation initiale obligatoire de 4 semaines prévue dans l'accord.

ANNEXE 12 : Définition du métier de responsable logistique - 61311 (ANPE)

- Appellations principales : Directeur des services logistiques, Logisticien, Technicien supérieur de méthodes et d'exploitation logistique
- Appellations spécifiques : Assistant logistique
- Définition : Conçoit, organise ou participe à la définition des stratégies les plus rationnelles pour assurer le cheminement d'un produit depuis sa production jusqu'à sa distribution avec un souci constant d'optimisation du rapport qualité service coût. Exerce des fonctions d'encadrement et de coordination de différentes fonctions dans l'entreprise.
- Conditions d'exercice : L'emploi/métier s'exerce en relation avec les services de production, d'approvisionnement et commerciaux de l'entreprise, et avec les transporteurs. Le rythme de travail exige une disponibilité adaptée aux impératifs de l'entreprise. L'utilisation des outils informatiques est devenue courante et indispensable. Une grande mobilité intersectorielle est observée dans cet emploi/métier (transports, agroalimentaire...).
- Formation et expérience : Cet emploi/métier est accessible sans formation spécifique, mais avec une expérience professionnelle précise (connaissance technique du produit, de l'entreprise, des techniques de stockage et des circuits de distribution...).

L'accès direct s'effectue à partir d'une formation de niveaux III et II (Bac+2 à Bac+4) spécialisée en transport logistique ou délivrée par une école supérieure de commerce, de gestion, ou une école d'ingénieurs et complétée par une formation de type transport logistique. Il est nécessaire de maîtriser une ou plusieurs langues étrangères.



Usines PSA

Source : AURM



Cora Wittenheim

Source : AURM



Décathlon Wittenheim et sa plate-forme logistique

Source : AURM

Partie n° 3 :

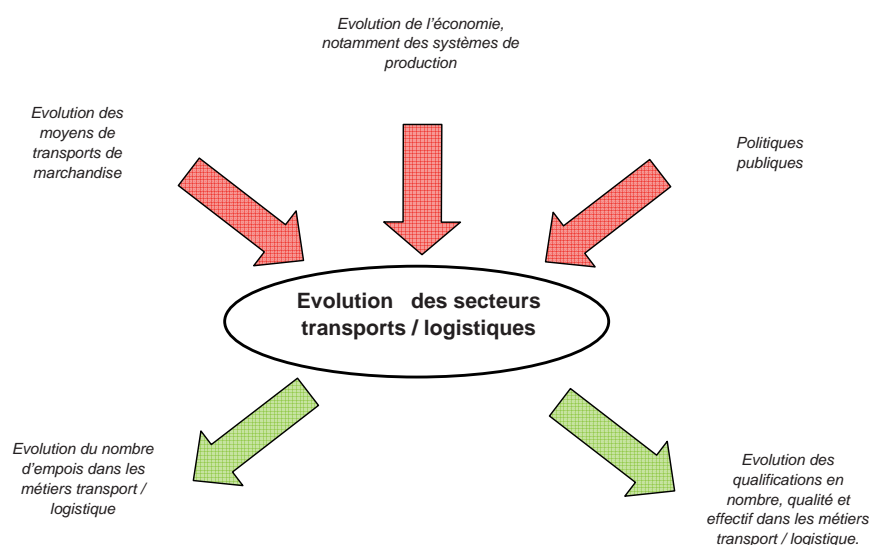
Dimension prospective de l'emploi dans le secteur transport / logistique

1. Préambule

Le secteur transport / logistique est un secteur d'activité qui a toujours été, au fil du temps, en pleine évolution. Par exemple, au 19^{ème} siècle, le rail a révolutionné le transport des marchandises pondéreuses à travers le territoire. Le développement des moyens de transport et de communication a été l'une des clés de voûte de la croissance de l'économie des échanges.

L'évolution du secteur transport / logistique dépend également de l'évolution de l'économie nationale, régionale et mondiale.

Il existe donc un lien fort entre économie et le secteur transport / logistique. Cette configuration peut se résumer sous la forme du schéma de synthèse ci-dessous :



Les besoins en emplois dans les métiers transport / logistique s'expriment aussi bien en terme de nombre, qu'en terme de niveau de qualification. Ces besoins de main d'œuvre sont alimentés par les évolutions économiques, celles des moyens de transport et par les politiques publiques.

Les évolutions des moyens de transports et d'organisation économique vont avoir des incidences sur l'organisation des secteurs concourant à l'activité transport / logistique. Sur cette base, les secteurs d'activités transport / logistique peuvent se transformer en terme d'organisation et de structuration. Ces changements ont des incidences aussi bien sur les besoins quantitatifs que qualitatifs dans les métiers relevant du secteur transport / logistique.

A cela s'ajoutent les politiques publiques pouvant favoriser les secteurs d'activités logistiques en proposant, par exemple, des terrains à proximité des principaux axes de communications.

La combinaison de l'ensemble des 3 facteurs va influencer sur les besoins et le niveau de qualification de la main d'œuvre.

2. Les mutations possibles

2.1. Les scénarii de l'étude SAMARCANDE

L'étude transport / logistique réalisée par le bureau d'étude SAMARCANDE pour le compte de l'ORTAL (Observatoire des Transports et de la Logistique d'Alsace) propose 4 scénarii contrastés. Ces scénarii reposent sur des travaux de «La prospective Fret à l'horizon 2030» réalisés pour le compte du ministère des transports. L'étude indique «qu'il ne s'agit pas de scénarii souhaitables, mais d'une palette d'offre contrastée au sein de laquelle on peut identifier les futurs possibles, mais dont on ne peut mesurer l'occurrence».

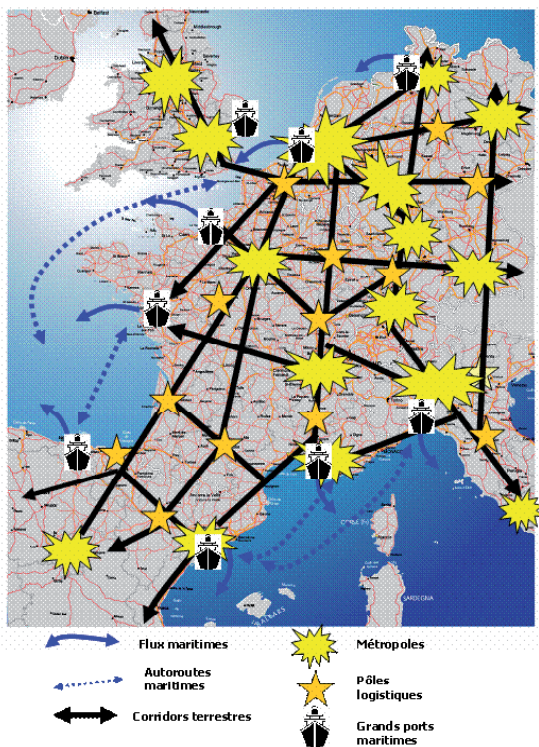
Les 4 scénarii de l'étude SAMARCANDE sont décrits ci-dessous.

- scénario 1 : «La firme mondiale», scénario de la mondialisation réussie des marchés et de la priorité à la compétitivité des entreprises.

Dans cette hypothèse : «Mulhouse se hisse au rang de carrefour logistique européen, alors que Strasbourg reste le principal pôle logistique métropolitain».



Source : étude logistique réalisée par le bureau d'étude SAMARCANDE (2007)



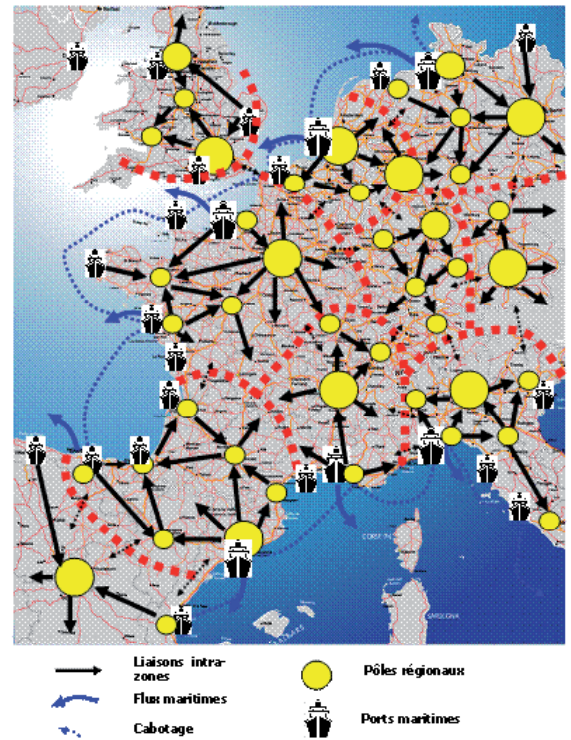
Source : étude logistique réalisée par le bureau d'étude SAMARCANDE (2007)

- scénario 2 : «régulation européenne», scénario du développement européen avec une politique communautaire volontariste. Dans cette hypothèse : «Mulhouse se renforce comme pôle logistique multimodal alors que Strasbourg se renforce comme pôle métropolitain».

- scénario 3 : « Petites Europes », scénario d'un recentrage du système productif privilégiant une échelle moins large (nationale, européenne, locale) et renforçant les échanges de proximité, notamment dans la perspective anticipée d'une pénurie énergétique et d'une hausse des coûts de transports.

Dans cette hypothèse : « Les pôles logistiques intermédiaires de Strasbourg, Mulhouse et Colmar jouent un rôle important alors que le Rhin assure sa fonction de trait d'union avec les espaces qui lui sont logistiquement liés ».

Scénario 3 : bassins euro-régionaux de vie et de production



Source : étude logistique réalisée par le bureau d'étude SAMARCANDE (2007)

Scénario 4 : l'archipel éclaté



Source : étude logistique réalisée par le bureau d'étude SAMARCANDE (2007)

- scénario 4 (« peak oil ») : « l'approche Peak Oil », scénario de la crise énergétique brutale qui se traduit par un effondrement des échanges, notamment internationaux.

Dans cette hypothèse : « Strasbourg garde une forte influence logistique extérieure, alors que Mulhouse, Colmar n'ont qu'un rôle logistique local secondaire ».

A priori, à court terme, on devrait plutôt se rapprocher du scénario 1. Cela pourrait se traduire pour Mulhouse par un renforcement de son rôle logistique. Le secteur d'activité transport / logistique pourrait s'y développer.

Dans le cadre de ce scénario, les besoins en main d'œuvre dans les emplois relevant des métiers transport / logistique pourraient être plus importants qu'aujourd'hui. Les besoins en formations pourraient donc être également plus marqués, quel que soit le niveau. Si une stratégie de développement du secteur transport / logistique était mise en place dans le Pays de la région mulhousienne, il faudrait prévoir des dispositifs de formation adaptés afin de répondre aux nouveaux besoins générés par l'accroissement de l'activité logistique.

En tout état de cause, il paraît difficile de se projeter à moyen long terme pour le secteur transport / logistique dans le Pays de la région mulhousienne. En effet, les facteurs d'évolution de ce secteur sont très nombreux. On peut citer tout simplement l'évolution du coût des carburants. Il y a également les évolutions engendrées par la mondialisation.

Suivant les scénarios, les besoins quantitatifs et qualitatifs de main d'œuvre vont être plus ou moins importants. A ces évolutions possibles à moyen / long terme, se juxtaposent des dynamiques animant non seulement le secteur transport / logistique mais également l'organisation générale de l'économie.

Les activités qui ne constituent pas l'activité principale d'un établissement ont tendance à être externalisées. C'est pourquoi les entreprises font de plus en plus appel à des missions de prestation de service. Le transport de marchandise est déjà aujourd'hui très fortement externalisé. Par contre, l'activité logistique se localise toujours principalement dans l'entreprise.

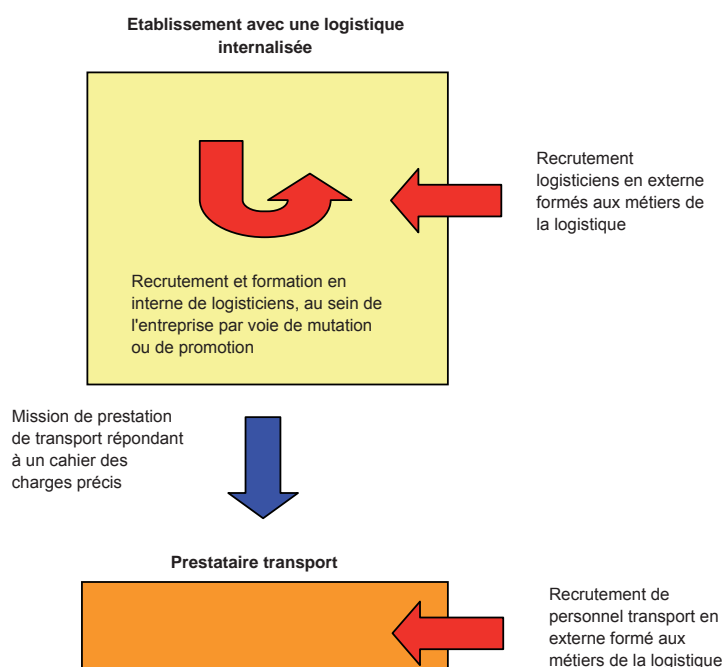
2.2. La dynamique d'externalisation de la logistique

La logistique alsacienne est encore fortement internalisée. La plupart du temps les entreprises assurent elles-mêmes leur logistique. Elles ne font appel à des entreprises spécialisées dans le transport que pour assurer le déplacement de leur marchandise. Le mouvement général des entreprises est de se séparer des activités ne constituant pas le cœur de leur secteur d'activité. La logistique pourrait faire ou fait partie de cette dynamique d'externalisation.

L'externalisation s'accompagne d'exigences nouvelles sur la qualité de prestation. Elle obéit à un cahier des charges. Le mouvement d'externalisation pourrait s'accompagner d'une exigence plus élevée dans le niveau de qualification des emplois logistiques. Dans les établissements de taille moyenne, il existe une polyvalence dans les activités exercées par le personnel relevant des métiers transport / logistique. Les personnes peuvent éventuellement être formées en interne pour un certain nombre de métiers transport / logistique. Pour une entreprise transport / logistique, le recrutement du personnel relevant des métiers transport / logistique, se fera davantage en fonction du niveau de qualification et de la formation initiale.

Sachant qu'en Alsace et que dans le Pays de la région Mulhousienne, les activités liées aux transport / logistique sont encore fortement internalisées, la marge de manœuvre vers l'externalisation est forte. Elle pourrait se traduire par des besoins accrus de main d'œuvre qualifiée.

• Etablissement présentant une logistique internalisée



L'établissement présentant une logistique internalisée est le plus souvent un établissement de taille moyenne. Il a la possibilité de former son personnel logistique en interne. Ces personnes assurent des fonctions logistiques de base mais pas seulement. L'enquête menée par l'AFT-IFTIM en 2005 a mis en lumière un recours accru à la mobilité interne. Cette enquête indique qu'il s'agit d'occuper un emploi de même catégorie mais requérant davantage de qualification : par exemple évolution d'un poste de préparateur de commande à celui de cariste. L'évolution peut également se faire vers des emplois supérieurs : par exemple évolution d'un poste d'opérateur vers un poste de technicien / agent de maîtrise.

Le personnel logistique peut également être issu de formations extérieures pour des métiers spécialisés, nécessitant une aptitude et des capacités particulières qui ne peuvent être trouvées en interne.

Les établissements présentant une logistique internalisée sont, pour la plupart d'entre eux, obligés de passer par un prestataire pour le transport (route, fer, fluvial, air) des marchandises. Le plus souvent, les

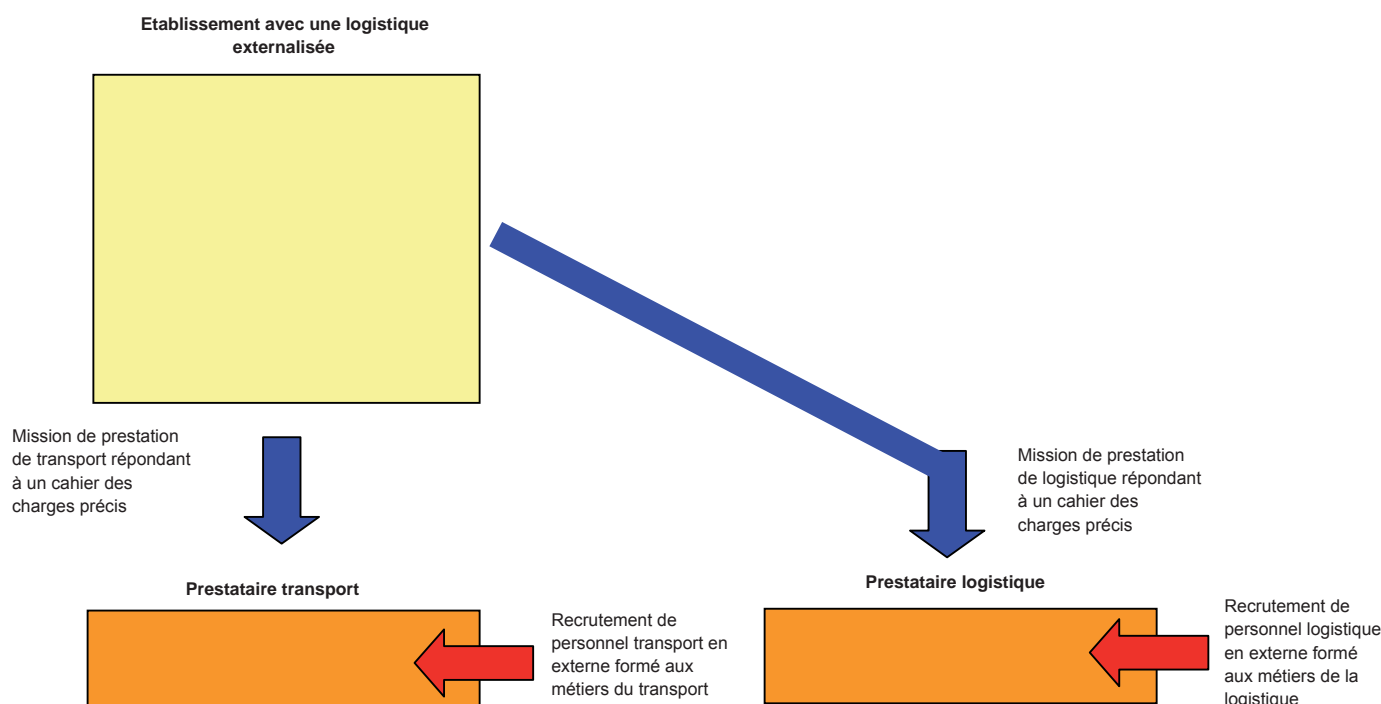
qualifications nécessaires ne peuvent être trouvées en interne. A cela s'ajoute les contraintes liés à l'entretien du matériel (camions, wagons etc.).

L'organisation présentée sur le schéma pourrait être relativement courante dans le Pays de la région mulhousienne. Il se traduit par des besoins en formation moindres sauf pour le transport routier.

• Etablissement présentant une logistique externalisée

Le schéma de la page de droite décrit un établissement utilisant une logistique externalisée. L'établissement confie à des prestataires extérieurs des missions de transport et de logistique établis sur la base de cahiers des charges. Le donneur d'ordre est exigeant vis-à-vis de ses prestataires. Cette situation implique la nécessité pour les prestataires de disposer d'une main d'oeuvre qualifiée dans les emplois relevant des métiers transport / logistique.

Cette organisation se retrouve dans les grands groupes et a tendance à se généraliser de plus en plus. Pour la région mulhousienne l'évolution vers cette organisation engendrerait, même à effectif constant, la nécessité de disposer d'une main d'oeuvre plus qualifiée pour les emplois relevant des métiers transport / logistique.



2.3. La dynamique d'évolution des métiers de la logistique

Aujourd'hui, les emplois relevant des métiers du transport et de la logistique sont assurés par des personnes exerçant d'autres fonctions, principalement dans les établissements de petite taille. Les emplois relevant de la logistique ne sont pas encore bien visibles de l'extérieur aussi bien du point de vue de la formation que de l'identification. En terme de politique de formation aux métiers de la logistique, il n'est pas forcément aisé de toucher ces établissements car ils n'ont pas conscience, pour certains d'entre eux, de concentrer de nombreux emplois logistiques. La professionnalisation de ces métiers est donc plus difficile mais pourtant nécessaire.

Pourtant, les métiers transport / logistique se professionnalisent de plus en plus. Par exemple, le métier de chauffeur routier, qui est le principal métiers du secteur transport / logistique, nécessite aujourd'hui une maîtrise des outils d'aide à la navigation tels que le GPS et les ordinateurs embarqués.

Avec une clientèle de plus en plus exigeante, la traçabilité de la marchandise est primordiale, surtout pour les entreprises industrielles fonctionnant en flux tendu. Cette gestion nécessite de plus en plus de nouvelles compétences en terme de gestion des stocks, et surtout pour le suivi de la marchandise.

3. Exemples de ces mutations annoncées

• Restructuration du réseau des MDPA

L'expédition de la potasse extraite au nord de l'agglomération mulhousienne a été réalisée grâce à la construction au siècle dernier d'un réseau de plus de 100 km de voies ferrées reliant les sites miniers au réseau ferroviaire principal.

La fermeture des Mines De Potasse d'Alsace (MDPA) est intervenue en 2004. La domanialité de ce réseau devrait être transférée fin 2008 à la CAMSA. Ce réseau pourrait autoriser l'implantation d'une école de conduite pour un nouvel entrant ferroviaire. Des discussions sont en cours avec un opérateur qui est actuellement intéressé par le site de Richwiller pour y implanter une école de conduite pour ses futurs conducteurs de trains. A cela s'ajoutent des réflexions menées par une entreprise pour y entretenir ses wagons Fret.

→ Dimension emploi formation dans les métiers relevant du secteur transport / logistique :

L'implantation de cet opérateur générerait de nouveaux emplois dans le secteur des transports sur un créneau aujourd'hui encore atypique en dehors de la SNCF : le transport ferroviaire. Les critères de sélection étant drastiques pour recruter des conducteurs (visite médicale, tests psychotechniques etc.), il conviendra de prévoir les effectifs de candidats suffisant pour éviter une pénurie de main d'œuvre importante. Le Pays de la région mulhousienne a un atout avec des formations en mécaniques et maintenance nombreuses. Ces formations initiales pourraient convenir à ce futur exploitant. Il pourrait également être judicieux de proposer des cursus intégrés avec l'enseignement public. La SNCF le fait déjà aujourd'hui par exemple pour les agents commerciaux des trains, les guichetiers ou les agents de mouvement au Lycée Oberlin à Strasbourg. Une carte est à jouer pour le Pays de la région mulhousienne. Cela pourrait être un argument pour attirer le nouvel exploitant.

• Géodis à Ottmarsheim

Le site de Géodis à Ottmarsheim présente une évolution intéressante du secteur transport / logistique. Géodis a ressenti de la part des chargeurs, des industriels et des entreprises de distribution une demande de prestation plus riche, allant au-delà du transport, de l'entreposage à la préparation de commandes. Sur le site d'Ottmarsheim, Géodis est immergé dans la production.

→ Dimension emploi formation dans les métiers relevant du secteur transport / logistique :

Cette modification de l'approche de la logistique a, bien sûr, une incidence sur les besoins et les niveaux de formations des emplois relevant des métiers de la logistique. En effet, ces métiers sont à l'interface entre production et logistique.

• Développement de l'activité conteneur dans les Ports mulhousiens

Mulhouse dispose de 3 ports fluviaux : Ottmarsheim, Huningue et Ile Napoléon. Leur position stratégique non loin de la limite de navigabilité du Rhin, leur confère un rôle important pour l'activité conteneur. Avec le développement de l'activité transport conteneur et en l'absence d'un canal du Rhône au Rhin à grand gabarit, cette activité est susceptible de jouer un rôle plus important dans le Pays de la région mulhousienne. A cela s'ajoute la volonté de développer le transport combiné voie d'eau / rail / route.

→ Dimension emploi formation dans les métiers relevant du secteur transport logistique :

Dans ce contexte, dans l'éventualité d'un accroissement de l'activité des ports de Mulhouse suivi d'un accroissement inéluctable de la multimodalité, il pourrait y avoir des besoins supplémentaires en personnel dans les secteurs de la manutention / stockage.

• Développement des messageries

On assiste à l'émergence d'une logistique fine sur des produits en petites séries et fragiles. Il s'agit par exemple de la logistique liée aux produits pharmaceutiques pour laquelle la région mulhousienne bénéficie du voisinage de l'industrie bâloise du médicament.

A cela s'ajoute l'arrivée du TGV Rhin-Rhône fin 2011. Ce nouvel équipement pourrait devenir un vecteur du Fret express via le rail.

Ainsi, par sa situation géographique, par son positionnement de carrefour ferroviaire, par la proximité de l'agglomération de Bâle qui est un pôle majeur de messagerie, le Pays de la région mulhousienne pourrait devenir un lieu privilégié pour le développement de sites de messageries.

→ Dimension emploi formation dans les métiers relevant du secteur transport logistique :

Les métiers de la logistique afférant aux messageries pourraient éventuellement se développer. A cela s'ajoute le statut des recrutements et des types de contrats. Pour la manipulation de produits pharmaceutiques, les besoins de main d'œuvre de confiance en CDI pourraient être privilégiés.

Synthèse prospective

Diagnostic :

- des besoins en formation à moyen terme plus pointus et plus spécialisés qu'aujourd'hui (exemple de l'arrivée possible d'une école de formation de conducteurs de train sur les anciennes voies des MDPA à Richwiller).
- L'externalisation possible de l'activité logistique pourrait entraîner des besoins accrus de main d'œuvre spécialisée et bien formée dans les métiers de la logistique.

Dimension prospective :

- proposer une offre en formation adaptée, répondant aux besoins du marché de l'emploi du Pays de la région mulhousienne.
- jouer la carte du marketing territorial auprès des prestataires logistiques avec des formations adaptées en transport / logistique.
- réfléchir aux évolutions des métiers transport / logistique en proposant par exemple des volets de formation logistique pour les formations non logistiques afin que les personnels formés puissent avoir une vision transversale. (exemple de Géodis).



Centrale d'achat SUPER U (ZA mer rouge à Mulhouse)

Source : AURM



Entreprise logistique dans le secteur d'Ottmarsheim

Source : AURM



Synthèse de l'étude

Le secteur transport / logistique a de très nombreuses spécificités. Il s'agit d'un secteur en pleine évolution, générée à la fois par le contexte global : la mondialisation, et le contexte local : le tissu économique en place. Il est également dépendant de l'organisation de la production. Le territoire du Pays de la région mulhousienne est concerné par l'ensemble de ces évolutions.

1. Importance du secteur d'activité transport / logistique dans le Pays de la région mulhousienne

1.1. Un territoire marqué par un nombre important d'emplois dans le domaine du transport et de la logistique ...

On peut estimer que dans le Pays de la région mulhousienne il y a environ 7400 emplois privés dans le domaine du transport et de la logistique, soit 8,6 % de l'emploi privé. La majorité de ces emplois sont localisées dans des établissements industriels, de distribution, de commerce, pour lesquels l'activité transport / logistique ne constitue pas leur cœur de métier.

Le nombre d'établissements transport / logistique est faible : 220 pour un nombre total d'établissements de 14 000 soit une part inférieure à 2 %. Les entreprises de transport routier y représentent plus de 60 % des effectifs.

Les établissements transport / logistique concentrent 3000 emplois privés, soit 3,5 % du nombre total d'emplois salariés privés.

1.2. ... mais présentant une certaine fragilité

Le faible nombre d'établissements transport / logistique s'explique par l'internalisation forte de la logistique au sein de l'entreprise.

Cette situation fait dépendre les emplois relevant des métiers transport / logistiques assez fortement de l'activité du tissu économique. Cette dépendance pourrait engendrer une possible fragilité des emplois relevant des métiers transport / logistique. Par exemple, PSA, avec ses nombreux sous-traitants, est le principal logisticien du Sud-Alsace.

2. Métiers relevant du secteur transport / logistique

2.1. Des métiers qui ne sont pas considérés en tension...

En 2006, pour les métiers transport / logistique, on comptait 1000 offres d'emplois pour 2000 demandeurs d'emplois. Les métiers relevant du secteur transport / logistique ne sont donc pas considérés en tension. Les offres sont en majorité satisfaites.

Le nombre total de demandeurs d'emplois est de 19 000 en 2006. La part des demandeurs d'emplois dans les métiers transport / logistique est d'environ 10%. Ce chiffre est à rapprocher de la part que représentent les métiers transport / logistique dans l'emploi salarié privé : 8,6 %.

Les demandeurs d'emplois sont majoritairement des hommes jeunes.

2.2. ... et ne rencontrant pas de difficultés particulières de recrutement...

Les professionnels et l'AFT-IFTIM indiquent qu'il n'y a pas de difficultés particulières de recrutement pour les niveaux bac + 2 et + 5. Ce dernier s'effectue souvent par le bouche à oreille ou par l'intermédiaire de l'IUT transport / logistique. Les entreprises y déposent fréquemment leurs offres. Les professionnels ont indiqué que les offres sont plus nombreuses que les candidats.

2.3. ... mais des difficultés quant à la qualité de la main d'œuvre...

Pour les niveaux CAP, BEP et bac PRO, les acteurs économiques rencontrent des problèmes d'attitude et de non maîtrise des fondamentaux. La non maîtrise d'une ou deux langues vivantes constitue un handicap à l'embauche pour les postes les plus qualifiés. Les métiers transport / logistique rencontrent plus un problème de recrutement qualitatif que quantitatif.

2.4. ... avec une proportion importante d'offres précaires

En 2006, 58 % des offres dans les métiers transport / logistique sont en intérim. Pour l'ensemble des métiers, la part de l'intérim dans les offres est de 50%. Elle est donc plus marquée dans les métiers transport / logistique. Les entreprises y ont recourt pour répondre aux pics d'activités.

L'intérim est particulièrement développé dans le métier d'agent de manipulation et de déplacement de charge (75 % des offres) et le métier de conducteur de transport de marchandise (68 % des offres). Pour certains métiers, les candidats privilégient la recherche d'un contrat en intérim. Ils peuvent ainsi augmenter leur revenu et avoir plus de souplesse.

3. Formation

3.1. Un large panel de formations...

La Pays de la région mulhousienne offre un panel complet de formations débouchant sur les métiers transport / logistique. Elles s'échelonnent du CAP au Master. Le recrutement dans les formations transport / logistique est essentiellement local même pour l'IUT. Les étudiants viennent principalement de Mulhouse et du Sud du Haut-Rhin.

3.2. ... rencontrant des difficultés de recrutement...

Pour certaines formations, il existe une pénurie de candidats. Par exemple l'IUT propose 80 places. Seulement 56 places ont été pourvues en 2007. La désaffection des jeunes pour les métiers transport / logistique s'explique par le déficit d'image dont souffrent ces professions, principalement dans le domaine des transports. Selon les professionnels, il faudrait revaloriser l'image de ces métiers. Pourtant les possibilités d'évolution de carrière y sont intéressantes et les métiers variés. Les professionnels indiquent que la formation par apprentissage est à privilégier. Cela permet de tester la personne et de la former aux spécificités de l'entreprise. Par exemple, la logistique des produits pharmaceutiques ne ressemble pas à la logistique des produits industriels. En complément de la formation initiale, les acteurs économiques forment leur personnel aux spécificités de leur activité. La formation initiale ne constitue donc pas une fin en soi. Le personnel doit montrer une bonne capacité d'adaptation.

3.3. ... et ne débouchant pas forcément sur les métiers pour lesquels elles sont destinées

Un grand nombre de personnes titulaires d'un CAP ou d'un BEP deviennent caristes ou préparateurs de commandes. Cela peut être une source de déception et motiver un départ vers d'autres domaines professionnels.

4. Dynamique d'évolution du secteur transport / logistique.

4.1. Mulhouse a un positionnement stratégique pour le développement d'une logistique exogène

La marge de développement pour les activités transport / logistique pourrait être importante. Le positionnement de Mulhouse est stratégique. La proximité avec l'Allemagne et surtout la Suisse constitue un atout considérable. A cela s'ajoute un réseau dense d'infrastructures routières et ferroviaires qu'il convient d'adapter. La proximité avec l'Euroairport et avec le Rhin sont deux éléments qui pourraient renforcer et favoriser la logistique exogène. Avec le développement de l'économie des échanges, une opportunité est à saisir en développant les activités logistiques exogènes, moins dépendantes du tissu économique local.

4.2. La dynamique d'externalisation engendrera des besoins de main d'œuvre davantage qualifiée

La dynamique d'externalisation de la logistique en cours va générer des besoins accrus de main d'œuvre transport / logistique qualifiée. En effet, les métiers transport / logistique deviennent de plus en plus pointus. Les entreprises, dès qu'elles le peuvent, externalisent leur logistique en la confiant à des prestataires spécialisés dans le domaine. Ces prochaines années, on pourrait progressivement passer d'une logistique internalisée dans les entreprises à une logistique externalisée. La marge de développement vers une logistique davantage externalisée dans le Pays de la région mulhousienne est importante. Cela supposerait la création d'une plate-forme logistique importante.

4.3. Vers des besoins de formations de plus en plus spécifiques

Des besoins en formation à moyen terme plus pointus et plus spécialisés qu'aujourd'hui pourraient être nécessaires dans le Pays de la région mulhousienne sur des créneaux transport / logistique bien précis.

L'accueil possible d'une école de conduite d'un opérateur ferroviaire privé sur les anciennes voies des MDPA est un exemple. Elle pourrait former des conducteurs de train. Dans l'hypothèse où ce nouvel opérateur se calerait sur les mêmes procédés de sélection que la SNCF (visite médicale, testes psychotechniques etc.), le nombre de candidats retenu serait fortement réduit par rapport au nombre de postulants. Pour répondre à ses besoins de recrutements, l'opérateur devra donc disposer d'un vivier de candidats important. Si tel n'était pas le cas, la compétence et les aptitudes des personnes recrutées ne répondraient par totalement aux exigences. Il pourrait également chercher à recruter sur un territoire plus élargi.

En raison d'un processus de recrutement lourd, d'une formation technique et coûteuse, les postes de conducteur constituent des emplois durables.

Il existe une complémentarité entre le transport fluvial, le transport routier et le transport ferroviaire dans les 3 ports de Mulhouse. Certaines marchandises sont transbordées d'un mode de transport à un autre : de la voie d'eau vers la route par exemple. L'attention portée aux problématiques environnementales, la présence de nombreuses infrastructures de transport font de Mulhouse un site privilégié pour le développement du transport combiné. Il consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport. A chaque rupture de charge, des opérations de manutentions et de stockage sont nécessaires pour passer d'un mode de transport à un autre. Une plate-forme logistique pourrait assurer cette fonction. Dans ce contexte, les besoins dans les métiers manutention / stockage pourraient donc être plus importants. Les métiers dans le domaine du transport pourraient être plus diversifiés. Aujourd'hui, le métier de chauffeur routier est majoritaire.

Le Pays de la région mulhousienne dispose d'un secteur transport / logistique important concentrant de nombreux emplois. A l'avenir, les métiers transports / logistiques vont évoluer, comme ils l'ont fait par le passé. Une main d'œuvre de qualité pourrait encore renforcer davantage ce secteur d'activité en plein développement.

Annexes :

- compte rendu de la rencontre avec l'AFT-IFTIM
- compte rendu du comité des professionnels

Etude emploi transport / logistique

Compte rendu de la réunion avec l'AFT IFTIM du 29 11 07

- Objet de la réunion : échange avec Marc RISS sur les métiers relatifs au transport et à la logistique.
- Participants :
 - Bernard KUHN (Directeur, Technopôle Mulhouse).
 - Marc RISS (Délégué Régional AFT-IFTIM).
 - Stéphane DREYER (chargé d'étude, AURM).
 - Caroline LEVOUIN (assistante d'étude, AUMR).
- Diffusion aux participants et :
 - Dominique HUARD (directeur de la Maison de l'Emploi et de la Formation de Mulhouse).
 - Olivier PIHAN (directeur adjoint de la Maison de l'Emploi et de la Formation de Mulhouse).
 - Sophie GENTIL (Pays de la région mulhousienne, animatrice).
 - Reynald BAVAY (AURM, Directeur)

1. Remarques générales sur l'étude emploi transport / logistique

- La distinction entre transport et logistique est indispensable. Dans l'étude, on doit parler de transport / logistique et non pas de logistique uniquement. Le volet transport peut être inclus comme faisant partie intégrante de la chaîne logistique.
- Il faut également bien préciser dans l'analyse des métiers s'il s'agit d'un métier relevant du transport ou de la logistique. C'est important car il y a une convention collective pour les métiers relevant des transports et les métiers de la logistique se retrouvent dans tous les secteurs d'activités. Il n'existe pas de convention collective « logistique ». Il y a également, bien souvent, une différenciation entre les formations transport et logistique.
- Marc RISS indique que le transport de voyageurs représente une part relativement importante, surtout, dans les métiers de conducteurs. Il va y avoir des besoins importants avec les nombreux départs à la retraite projetés ces prochaines années. Le Pays de la région mulhousienne devrait être également concerné par cette tendance de fond. Des lignes de cars scolaires et régulières gérées par le Conseil Général du Haut-Rhin et exploitées par des transporteurs privés desservent le Pays.

Il y a également l'important réseau de car privé de PSA.

Cependant, Marc RISS précise que cette remarque dépasse le cadre de l'étude en cours sur le Pays de la région mulhousienne.

2. Remarques au sujet des métiers transport / logistique :

- pour les conducteurs routiers, l'intérim est peu développé sauf pour la messagerie. Les difficultés de recrutement y sont importantes. Il s'agit d'un métier difficile ou le conducteur livreur voit de 30 à 40 clients par jour. L'intérim témoigne d'un problème de recrutement certes mais également de choix individuels. Certains employés préfèrent les contrats en intérim car ils gagnent plus et peuvent avoir des missions courtes dans le temps. Cela leur laisse une certaine indépendance.
- L'organisation des transports est un secteur en plein développement et bien développé en Alsace. L'organisation des transports consiste à réaliser, pour les besoins d'un industriel, le transport de marchandises en délais et en coût. Par exemple, les commissionnaires chez GEFCO, organisent et font déplacer des marchandises par des véhicules privés. Il y a également des organisateurs chez DHL mais cela n'est pas la même spécialité.

La demande en affréteur et / ou organisateur est forte en Alsace du fait de son positionnement géographique stratégique. Les offres d'emplois dans ces métiers sont souvent déposées directement à l'IUT qui les forme.

- Des difficultés de recrutement sont rencontrées par rapport à la non maîtrise des langues, notamment de l'allemand. Cela constitue un handicap important pour les candidats à l'embauche.

3. Remarques par rapport aux formations dans le domaine transport / logistique

- L'agglomération mulhousienne présente un panel complet des formations qui peuvent être trouvées dans le secteur transport / logistique. Les formations partent du niveau CAP jusqu'au niveau IUT.
- On observe une certaine instabilité professionnelle des personnes issues des CAP et des BEP dans les entreprises.
- Le BEP a pour objectif de déboucher sur un bac PRO. Cependant, les BEP risquent d'être supprimés.
- Un grand nombre de personnes titulaires d'un CAP ou d'un BEP finissent caristes ou préparateurs de commandes. Il s'agit d'un métier difficile, en horaire décalé. Après ces postes de base, le niveau suivant se situe à des postes à bac + 2. Les meilleurs Bac Pro réussissent à progresser en interne ou en externe via les VAE ou la poursuite d'études.

4. Recrutements

- à Dambach-la-ville dans le Bas-Rhin, l'entreprise ED s'est installée récemment. Elle a recruté 80 personnes depuis son ouverture en septembre 2007. Elle n'a pas rencontré de problème de recrutement.
- Les conducteurs routiers se répartissent en 2 catégories :
 - o secteur public : transporteur routier pur (exemples : transport Klinzing, DHL etc.).
 - o secteur privé : entreprises qui disposent de camions et de conducteur routier mais dont l'activité principale est autre (par exemple les entreprises de BTP, chimique etc.).

- le recrutement des conducteurs routiers ne pose pas de difficultés aujourd'hui. Cependant, les entreprises recruteraient davantage s'il y avait davantage de main d'œuvre de qualité. Les entreprises préfèrent avoir un nombre restreint de conducteurs mais fiable, sur lesquels elles peuvent compter. Dans le transport routier marchandisen, il existe une formule originale : Congé de Fin d'Activité (CFA). Ce régime spécial de retraite prévoit le remplacement d'un conducteur routier à partir de 55 ans par un jeune conducteur, l'ancien et le jeune travaillent 3 mois ensemble.

5. Généralités

- Le transport routier souffre d'une mauvaise image à la différence de la logistique. Dans les campagnes de communication, la rhétorique et l'image ont un rôle déterminant.
- Une fois les personnes entrées dans le monde du transport et de la logistique, elles sont 80 à 90 % à ne plus changer de métier par la suite (source enquête AFT-IFTIM)
- Le recrutement dans les formations logistiques est essentiellement alsacien. Quand les formations sont inférieures au bac, le recrutement est local. Par exemple, le BTS transport à Strasbourg a des difficultés à recruter des haut-rhinois. Il existe donc un problème de mobilité.
- La région Alsace propose quasiment tous les échelons de formation possibles dans le secteur transport / logistique.
- Les entreprises souhaitent que les formations s'adaptent aux évolutions des métiers (polyvalence, langue vivante etc.). Cependant, pour Marc RISS, il faut définir les limites de cette polyvalence.

Exemple :

- o les conducteurs routiers des camions dont le poids est inférieur à 3,5 tonnes déchargent eux même le camion.
- o les conducteurs routiers des camions dont les poids sont supérieures à 3,5 tonne ne devraient pas décharger eux même le chargement. Dans les faits, cela n'est pas forcément le cas. Les entreprises font ainsi une économie sur les manutentionnaires à employer.
- Le recrutement par simulation de l'ANPE est un bon moyen pour recruter dans certains métiers de la logistique.
- Il faut former les gens à l'ouverture et à l'adaptabilité.
- Beaucoup d'entreprises forment elles-mêmes les logisticiens, pour qu'ils soient opérationnels dans leur entreprise.

Etude emploi transport / logistique

Compte rendu de la réunion avec les professionnels transport / logistique du 03 12 07

- Objet de la réunion : échange avec les professionnels du transport / logistique sur les métiers relevant du secteur transport / logistique.
- Participants :
 - Emilie CORRA (PSA, Responsable transport).
 - Bernard KUHN (Technopôle Mulhouse, Directeur).
 - François RUETSCH (Géodis Mulhouse, Directeur d'Agence).
 - Olivier SCHROEDER (Euroairport Mulhouse, Responsable Fret).
 - Maurice WEIBEL (Tempé SA, Directeur logistique).
 - Stéphane DREYER (chargé d'étude, AURM).
 - Caroline LEVOUIN (assistance d'étude, AURM).
- Diffusion aux participants et :
 - Dominique HUARD (directeur de la Maison de l'Emploi et de la Formation de Mulhouse).
 - Olivier PIHAN (directeur adjoint de la Maison de l'Emploi et de la Formation de Mulhouse).
 - Sophie GENTIL (Pays de la région mulhousienne, animatrice).
 - Reynald BAVAY (AURM, Directeur).

1. Présentation de l'étude provisoire emploi transport / logistique

L'Agence d'Urbanisme présente la démarche d'étude.

- commanditaire de l'étude : Maison de l'Emploi et de la Formation (MEF) de Mulhouse.
- rappel du contexte et des particularités de l'étude :
 - entrée emploi / formation dans le secteur transport / logistique.
 - un territoire d'étude constitué de 38 communes : le Pays de la région mulhousienne. D'autres études ont été réalisées sur le transport / logistique en Alsace, notamment celle réalisée par le bureau d'étude SAMARCANDE, mais l'entrée emploi ne constituait pas la finalité de l'étude.
- une démarche d'étude en 3 parties :
 - une première partie consacrée à l'évaluation de l'importance du secteur transport / logistique.
 - une deuxième partie présentant une entrée métier et formation pour le secteur transport / logistique.
 - une troisième partie consacrée à la dimension prospective de la logistique.

2. Restitution des discussions et débats

2.1. Echange sur la base de la première partie traitant de l'importance du secteur transport / logistique

Lors de la présentation, l'Agence d'Urbanisme indique que la logistique est encore fortement internalisée sur l'agglomération mulhousienne comme en Alsace en général :

Réaction des participants :

- Mr. WEIBEL (Tempé) : *«La dynamique d'externalisation est une dynamique de fond, générale. Les entreprises ont tendance à se recentrer sur leur cœur de métier. Aujourd'hui, on fait en interne ce qu'un prestataire logistique ne pourrait faire en externe. Si un logisticien était capable de répondre aux besoins spécifiques de Tempé, l'activité pourrait être externalisée. Tempé présente une chaîne logistique spécifique, devant respecter la chaîne du froid.»*
- Mr. RUETSCH (Géodis) : *«L'absence d'une plate-forme logistique digne de se nom sur Mulhouse constitue un problème. Elle pourrait permettre une mutualisation des moyens logistiques. Les coûts pourraient donc être réduits et il y aurait plus de flexibilité en terme d'exploitation.»*
- Mr. WEIBEL (Tempé) : *«Aujourd'hui, une partie des produits fabriqués sur le site Tempé de Mulhouse, transitent par Strasbourg (stockage et préparation externalisée), avant d'être injectés dans les flux logistiques des enseignes CARREFOUR ou AUCHAN .
Par exemple, les produits à marque distributeur "Reflets de France" fabriqués par notre usine de Mulhouse et se retrouvant sur les étals de l'hypermarché Carrefour à Ile Napoléon auront transité par Strasbourg alors que l'usine Tempé est distante de 500 m de l'hypermarché ».*

2.2. Echange sur la base de la deuxième partie traitant de la dynamique animant l'emploi et les formations du secteur transport logistique

Suite à la présentation, les participants ont formulé les remarques suivantes :

- Mr. RUETSCH (Géodis) : *«Pour exercer le métier de responsable logistique, il faut avoir un niveau d'étude bac + 5 dans le domaine.»*
- Ensemble des participants : *«Pour répondre aux pics d'activité en logistique, les entreprises ont recours à l'intérim.»*
- Mr. RUETSCH (Géodis) : *« Il n'y a pas de difficultés particulières pour recruter dans les emplois transport / logistique notamment pour les postes à bac + 2 / bac + 5. A Mulhouse, pour ces niveaux de formations, les entreprises font souvent passer leur offre par l'IUT transport / logistique. Les personnes issues de l'IUT de Mulhouse ne rencontrent aucune difficulté pour trouver un emploi : il y a plus d'offres d'emplois que de personnes formées. Avec le nouveau système LMD, les personnes formées à l'IUT ont tendance à poursuivre leurs études à bac + 3 ou bac + 5 (licence Pro etc). Leur entrée sur le marché du travail est donc reculée.»*
- Mr. WEIBEL (Tempé) : *«Les métiers de la logistique deviennent de plus en plus techniques. La maîtrise de l'outil informatique devient par exemple incontournable. Il y a également les règles de sécurité qui deviennent de plus en plus contraignantes. C'est pourquoi, on devrait s'acheminer de plus en plus vers une externalisation du secteur transport / logistique pour les entreprises dont ce n'est pas le métier.»*
- Mme. CORRA (PSA) : *« Les activités transport / logistique sont largement externalisées car en interne, l'entreprise ne dispose pas des surfaces nécessaires et des*

compétences. Les prestataires sont mieux placés pour répondre à ces besoins particuliers et stratégiques».

- Mr. RUETSCH (Géodis) :
 - « Le problème pour Mulhouse est de ne pas disposer d'une plate-forme logistique digne de ce nom. La logistique est très « atomisée ». Le secteur d'Ottmarsheim pourrait être propice à l'installation d'une plate-forme trimodale : rail, route, voie d'eau.
 - La valeur ajoutée se concentre davantage dans la logistique, que dans le transport.
 - Mulhouse dispose d'une offre de formations suffisante. Elles associent les professionnels comme à l'IUT transport / logistique. Cependant, il existe un problème de recrutement pour ce dernier. Sur les 80 places proposées, seules 56 sont pourvues. La qualité du recrutement s'en trouve donc amoindrie. La désaffection des jeunes par rapport à l'IUT et aux formations transports / logistiques s'explique par la mauvaise image véhiculée par les métiers du transport et de la logistique. Il est nécessaire de faire un effort de communication : publicité etc. et montrer les possibilités qu'offrent les formations logistiques. Par exemple, une personne sortant l'IUT transport / logistique de Mulhouse a un large panel de possibilités s'offrant à elle : de l'opérationnel sur le terrain au travail en bureau. De plus, il s'agit de métiers qui ont tendance à se développer et à évoluer de plus en plus avec le développement de l'économie des échanges. Une personne qui va se donner du mal, pourra faire une très belle carrière ».
- Mr. WEIBEL (Tempé) : « Les métiers de la logistique deviennent de plus en plus complexes. Les personnes formées doivent donc être préparées aux métiers logistiques de demain ».
- Mr. SCHROEDER (Euroairport) : « Il n'y pas de problème de plate-forme logistique sur l'aéroport car il y en a une. L'aéroport est positionné sur 2 types de logistiques : l'express et le cargo conventionnel. L'industrie pharmaceutique de Bâle est un très gros client pour l'aéroport. Le Fret aérien a des contraintes fortes de sécurités notamment avec le plan vigipirate. Environ 800 personnes travaillent dans le Fret aérien à l'aéroport. Un projet d'extension de la plate-forme Fret est en cours : 170 M€ d'investissement ».

2.3. Echange sur la base de la troisième partie

Suite à la présentation, les participants ont émis les remarques suivantes :

- Mr. SCHROEDER (Euroairport) : « on est encore très loin des scénarii présentés ».
- Mr. RUETSCH (Géodis) : « Le transport combiné est intéressant à condition que la distance parcourue soit supérieure à 500 km. Aujourd'hui, pour le transport ferroviaire, on donne la priorité aux transports de voyageurs et non pas au transport Fret. Cela pose un problème de fiabilité ».
- Ensemble des participants : « En raison des spécificités, les entreprises forment en interne, en plus de la formation de base, le personnel relevant des métiers transport / logistique ».
- Mme. CORRA (PSA) : « Difficultés pour trouver dans certains métiers transport-logistique. PSA cherche depuis 4 mois un responsable de quai, sans résultats ».
- Mr. SCHROEDER (Euroairport) : « En Suisse, dans une moindre mesure en Allemagne les personnes peuvent avoir des niveaux de salaires beaucoup plus élevés qu'en France ».

- Mr. RUETSCH (Géodis) : « Il est difficile de recruter dans les niveaux à faible qualification. Le manque de motivation, les lacunes par rapport aux fondamentaux de base (français, expression orale, logique etc.) constituent des freins au recrutement. De plus, les meilleurs éléments des Bac Pro ont tendance à poursuivre leur étude et les moins bons éléments sont difficilement employables. La meilleure solution est l'alternance car cela permet de tester les personnes et déboucher par la suite sur une embauche ».
- Mr. WEIBEL (Tempé) : « L'apprentissage est un moyen pour donner l'envie du métier à l'apprenti et l'envie de transmettre de la part du tuteur ».
- Mr. RUETSCH (Géodis) : « Le développement de l'apprentissage permettrait d'attirer davantage de monde à l'IUT. Les étudiants sont payés. Cela permet également de mettre en application les cours théoriques et de tester la personne ».
- Mr. RUETSCH (Géodis) : « Le bassin de recrutement de l'IUT de Mulhouse est essentiellement local. 90 % des étudiants viennent de Mulhouse et du Sud du département. Il y a une dizaine d'années, le recrutement se faisant sur tout le quart Nord-Est de la France. Entre temps, d'autres IUT transport / logistique ont été créés ».
- Mme. CORRA (PSA) : « Un apprentissage 6 mois en formation / 6 mois en entreprise paraîtrait plus adéquat pour certaines missions, notamment pour les missions liées à la mise en place de projets ».
- Ensemble des participants : « Lorsque la logistique est internalisée, les emplois relevant des métiers transport / logistiques, ne sont pour la plupart du temps pas touchés par des dispositifs de formations continues. Ce type de formations touche les métiers du cœur d'activité de l'entreprise. Seules les entreprises faisant de la logistique pure bénéficient de la formation continue ».
- Mr. SCHROEDER (Euroairport) : « le métier d'affréteur présente une importante charge de travail. Il exige également un bon niveau en langue et une aptitude à supporter le stress. Un bon affréteur avec 10 années d'expérience peut percevoir un salaire net mensuel allant de 2500 à 3000 € / mois ».
- Mr. RUETSCH (Géodis) : « Il ne faut pas oublier que l'activité transport logistique dépend fortement de l'activité locale : industrie, commerces etc.. Sur Mulhouse, PSA, avec la grande distribution et l'aéroport, sont les principaux générateurs d'activités logistiques ».
- Mr. SCHROEDER (Euroairport) : « Les prestataires logistiques présents sur le site de l'aéroport ont prévu de doubler le personnel en logistique d'ici à 2015 : environ 1000 personnes. L'activité Fret de l'aéroport, 150 000 tonnes / an, se développe de plus en plus avec la mondialisation. De nombreux produits viennent par exemple par avion depuis la Chine ».

