

MATINÉE DE PROSPECTIVE

Focus sectoriel : Transport routier de marchandises

Thierry Balannec, CNAM-DRP

ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES À L'HORIZON 2050

Quels enjeux de santé et de sécurité au travail ?

Mardi
1^{er} avril 2025

Données clés

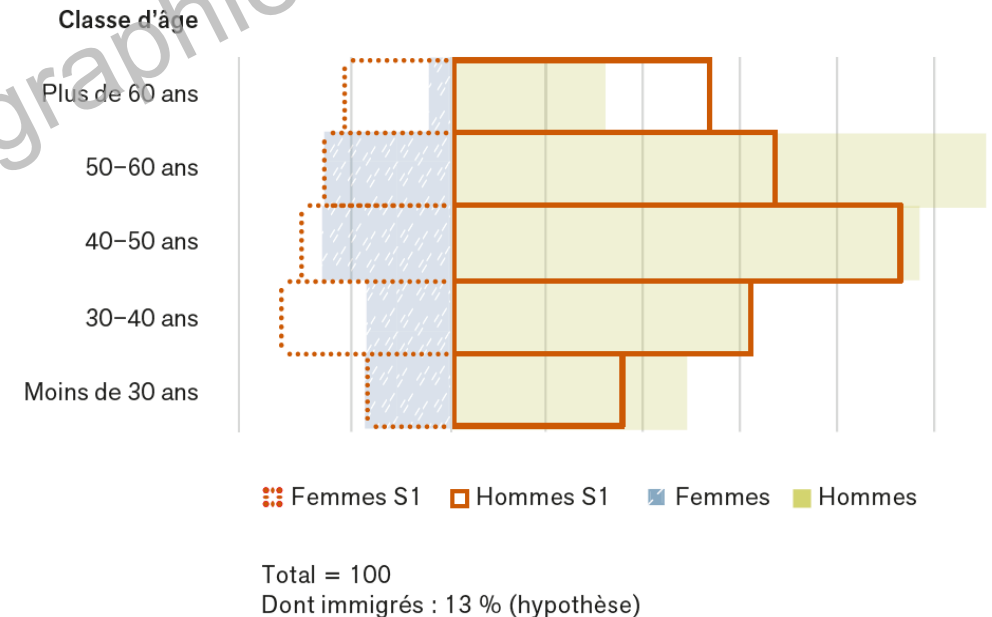
Effectifs (Cnam) (OPTL)	En 2021: 395 000 salariés Effectifs d'établissements: 57 731, dont avec salariés: 30 000
Structure par âge/sexe (OPTL)	En 2022: Répartition par sexe : 90 % d'hommes Part des + de 50 ans : 35 % Part des - de 30 ans : 10 % Niveau qualification: 4 % de cadres
Part des travailleurs immigrés (Insee)	2019 : 125 000 immigrés – effectifs totaux 953 000 (transports terrestres + entreposage): soit 13 %
Caractéristiques des conditions de travail	Pratique exceptionnelle du télétravail Effectifs concernés par la pénibilité: 232 494 éligibles C3P / 160 217 éligibles C2P (sur 1 415 604 salariés – source Insee ⁷¹) Principalement: postures pénibles, travail de nuit, travail en équipe alternante 2021 indice de fréquence (IF): TRM: 71 (moyenne tous secteurs à 30,1) 2021: 1 151 maladies professionnelles (MP) en premier règlement; 94,4 % des MP en premier règlement sont des troubles musculosquelettiques (TMS)

Sc. 1. Maintien en emploi des seniors réussis

Paysage global en 2050 :

- Depuis 2030 : lutte contre le changement climatique = enjeu majeur des politiques publiques.
- Concentration du secteur.
- Subvention de la décarbonation des transports.
- Offre de nouvelles générations de camions plus propres.
- Modèles de camions dotés de postes de conduite ergonomiques + systèmes automatisés réduisant l'exposition aux vibrations, postures contraignantes et manutentions.
- Cabines conçues pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Scénario 1 : hypothèse du structure des effectifs du TRM 2050 vs 2022



Sc. 1: Maintien en emploi des seniors réussi

Comment maintenir les seniors au travail ?

- Automatisation des tâches les plus contraignantes (sellettes automatiques ; béquilles automatiques),
- Mesures organisationnelles pour prévenir l'usure des travailleurs.
- Evolution réglementaire : prise en charge du déchargement par l'entreprise d'accueil, mais pas toujours possible à mettre en œuvre.
- Pausés actives pleinement intégrées au planning des conducteurs (durant leur temps de travail).
- Accords conclus entre relais - restaurants routiers et branches professionnelles pour proposer une restauration équilibrée et des équipements sportifs sur l'ensemble du territoire français.

Solutions pour pallier les pénuries qui subsistent ?

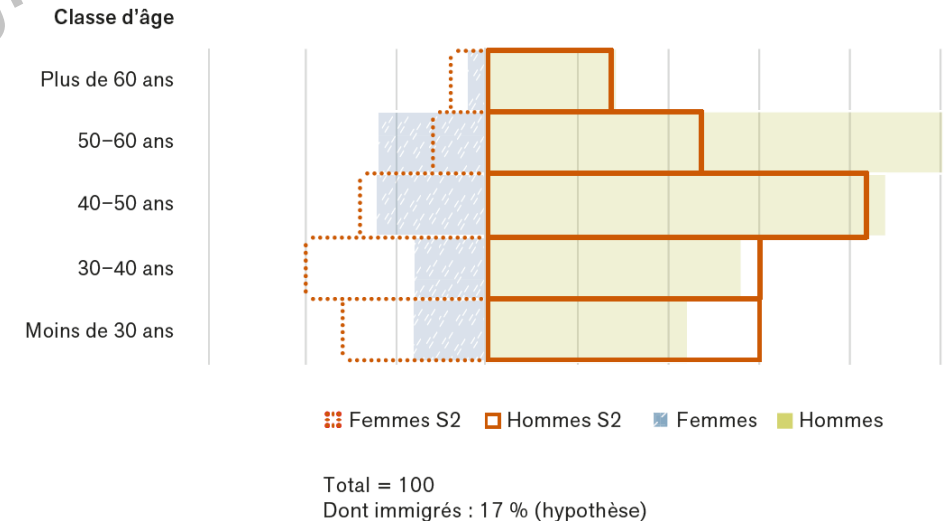
- Secteur plus attractif pour les jeunes : améliorations des conditions de travail et modernisation du parc de véhicules
- Modernisation de la formation initiale par l'intégration de nouvelles compétences : éco conduite, NTIC, relation client, etc,
- Développement par les branches et les régions de certifications et diplômes (CQP, CQPI, titres). Adoption de logiques de parcours / passerelles entre filières pour fidéliser de nouveaux salariés.
- Groupements d'employeurs de TPE pour faire face au poids des investissements. Vivier de main-d'œuvre mutualisé, avec personnes ressources conduisant des actions de prévention.
- De nouveaux camions adaptés aux travailleurs en situation de handicap. Accords avec l'AGEFIPH pour former les personnes à mobilité réduite.

Sc. 2 : dégradation de la santé des travailleurs seniors

Paysage global 2050 :

- Depuis 2020 : aggravation de l'usure professionnelle (vieillesse ; intensification des rythmes de travail). A cela s'ajoute une dégradation de l'état de santé général de la population (facteurs environnementaux + hygiène de vie : sédentarité ; comportements alimentaires délétères).
- Multiplication des maladies cardio-vasculaires et respiratoires à un âge plus précoce. Conducteurs du TRM sont particulièrement concernés.
- Aléas climatiques (canicules, tempêtes, inondations) qui viennent aussi dégrader les conditions de travail.

Scénario 2 : hypothèse du structure des effectifs du TRM 2050 vs 2022



Sc. 2 : dégradation de la santé des travailleurs seniors

Pourquoi le maintien en emploi échoue ?

- Etat de santé des conducteurs dégradé (activité sédentaire ; intensification liée à la croissance du e-commerce ; hygiène alimentaire négligé).
- Nombreux arrêts maladies ; augmentation du nombre d'accidents (malaises des conducteurs).
- TPE : n'ont pas pu investir (matériel de sécurité ; automatisation du chargement / déchargement ; attelage des semi-remorques)
- Situation polarisée du secteur :
 - ❖ grandes entreprises expérimentant la mise en œuvre de postes de conduite ergonomiques, limitation des manutentions.
 - ❖ vs TPE : contraintes posturales, manutentions
- Croissance des inaptitudes.
- Reclassements dans le secteur du TRV : principale solution de poursuite d'activité.
- Désinsertion professionnelle particulièrement élevée.

Solutions pour remédier aux pénuries ?

- Féminisation : nouveau vivier de main d'œuvre.
- Promotion du secteur dès le lycée / permis poids lourds via la conduite accompagnée en alternance.
- Proposition de changements d'organisation pour une meilleure conciliation vie pro / vie personnelle (ex : semaine de 4 jours).
- Développement des courses courtes avec moins de découchés.
- Evolution ergonomique des camions ; automatisation du chargement / déchargement.
- TPE/PME : recours aux conducteurs indépendants via plateformes algorithmiques, souvent travailleurs immigrés.

Etat des conditions de travail

- Distinction entre deux activités principales :
 - ❖ « Longue distance » : sinistralité à l'arrêt : chargement déchargement, arrimage, bâchage etc. Mais réduction probable de l'activité physique des conducteurs (autonomisation des véhicules, développement du ferroutage).
 - ❖ Messagerie : foisonnement dérégulé (cf. *e-commerce* + plateformisation). Peu d'aides techniques ; nombreux aléas. Fort recours aux travailleurs indépendants pas éligibles aux aides financières ; FIPU mal connu et jugé complexe.
- Les deux segments concernés par la montée des RPS :
 - ❖ Augmentation de la charge mentale associée aux outils technologiques ,
 - ❖ Montée des violences externes

Enjeux de S&ST

- Responsabilisation des donneurs d'ordres :
 - ❖ Sous-traitance très présente. Réalisation de la course du dernier kilomètre par un autoentrepreneur.
 - ❖ Les conducteurs et livreurs subissent les contraintes imposées par les intervenants en amont et doivent gérer les nombreux aléas.
- Exposition à des phénomènes de déstabilisation / dumping social.
 - ❖ Dans la messagerie : foisonnement d'entreprises éphémères et microentreprises payées à la tâche.
 - ❖ Dans la longue distance : prestations dites de cabotage.
- Enjeu d'encadrement et de responsabilisation des entreprises (situations de concurrence loyale ; incitation à la prévention).
- Adaptation des outils numériques au travail réel des opérateurs, souvent conçus pour optimiser les flux logistiques et améliorer la productivité

Pistes d'actions

- **Intégration de mesures de prévention ou de solutions** supprimant les manutentions pour favoriser le maintien en emploi, féminiser le secteur et faciliter l'accès à la profession des personnes en situation de handicap.
- **Prolongation des aides financières / FIPU** pour contribuer à la prévention de l'usure professionnelle et à l'attractivité du secteur.
- **Constitution de groupements d'employeurs**, pour permettre aux TPE du secteur de s'équiper mais aussi de bénéficier d'un vivier de main-d'œuvre mutualisé.
- **Professionnalisation des conducteurs de la messagerie**. Validation d'un CQPI (certificat de qualification professionnelle intersectorielle) pour faciliter le développement de parcours partagés entre métiers et branches pour faciliter la reconversion en fin de carrières.
- **Initiatives collectives au croisement de la santé publique et de la santé au travail** pour préserver la santé physique des conducteurs et prévenir les facteurs de désinsertion professionnelle : activité physique, hygiène de vie...