ÉCLAIRAGE

L'observation stratégique
de l'artisanat en Hauts-de-France

Décembre 2018

MOBILITÉS ET NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES

L'ARTISANAT FACE AUX DÉFIS DISRUPTIFS

Chambre de Métiers et de l'Artisanat
HAUTS-DE-FRANCE
Premier Partenaire de la Première Entreprise de France

ÉDITORIAL

Cette publication élargit la problématique réelle et médiatique de l'ubérisation à la globalité d'une économie en voie de transformation radicale et irréversible. Les responsables de l'artisanat dont je fais partie ne voulent pas mener un combat passéiste d'arrière-garde mais alertons contre une dérégulation totale et une libéralisation sauvage qui mettent en péril nos entreprises et nos sociétés locales et régionales. Nous utiliserons toutes les technologies disponibles et les mesures réglementaires et humaines pour maintenir et développer nos entreprises artisanales et le statut qualifié de nos professions. L'artisanat a toujours su répondre à toutes les tendances disruptives et autres révolutions à venir et il continuera à le faire.

Nous ferons des « défis disruptifs » de nouvelles opportunités économiques et de marchés pour des consommateurs soucieux de proximité, qualité, sécurité, traçabilité et transparence.

Alain GRISET, Président CMA Hauts-de-France

Des précurseurs (Uber ou AirBnB) aux petits derniers œuvrant sur des segments de l'économie jusqu'à présent peu «ubérisés», les plateformes de mise en relation ou de vente en ligne semblent désormais n'épargner aucun secteur d'activité.
Le cas du secteur du transport et plus particulièrement celui du transport de personnes est le plus évocateur et médiatique de ces nouveaux modèles économiques qui viennent bouleverser des secteurs d'activité traditionnellement établis. L'exemple du transport et des nouvelles mobilités évoqués, à travers ces quelques focus non exhaustifs, souligne la place de l'artisanat comme vecteur de mobilité qu'il engendre par son activité ou par le flux de clientèles qu'il draine. L'artisanat des transports quant à lui, a fait l'objet d'importantes mutations. Toutes ces entreprises ont un mot d'ordre commun pour répondre aux enjeux des nouvelles mobilités : la transformation numérique et une veille économique réactive. Cela leur permettra de saisir les opportunités de nouveaux marchés qui peuvent s'apparenter jusqu'à présent à des contraintes supplémentaires.
L'artisanat a comme atouts la qualité de ses produits et services, leur sécurité, leur transparence et leur traçabilité ainsi que leur rapport qualité/prix. Autant de valeurs économiques et humaines auxquelles restent sensibles les nouveaux segments de consommateurs et de citoyens, que ce soit au niveau local, régional ou international. Par ailleurs, la réactivité organisationnelle de l'artisanat peut être collective, mutualisée en particulier du côté des coopératives artisanales et des organisations syndicales professionnelles et interprofessionnelles. C'est déjà le cas du réseau Orcab (coopératives d'achat des artisans du bâtiment) qui a initié une démarche Artipôle répondant aux pratiques des consommateurs des nouvelles plateformes numériques en vue de les mettre en relation avec les professionnels du bâtiment.
Les alternatives artisanales existent donc dans ce Far-West technologique qui profite des vides juridiques nationaux et européens. Les multiples tendances disruptives qui se développent s'affranchissent allègrement des contraintes réglementaires, fiscales et législatives supportées par la concurrence classique. Les multinationales, grandes promotrices de l'économie disruptive, imposent à minima des normes et règles fiscales qui leur profitent fortement. Les Etats et l'Europe courent toujours derrière l'hégémonie des grandes firmes mondiales, leur domiciliation fiscale et leur expertise juridique contestant et détournant le droit national et européen.
La création de nouveaux modèles conciliant proximité digitale et physique, dans le respect des valeurs de l'artisanat, l'ouverture à de nouveaux marchés numériques élargis (plateformes de vente/livraison) ou à de nouvelles mobilités sont autant de défis à relever pour l'artisanat de demain.

AUTOUR DE LA DISRUPTION ET DU MODÈLE DISRUPTIF : ÉLÉMENTS DE DÉFINITION

Jusqu'au début des années 1990, la notion de disruption était connotée négativement : la rupture engendrait problèmes et catastrophes. En 1992, le réseau publicitaire TBWA dépose la marque Disruption, en explique le concept au sein du Wall Street Journal, et œuvre à sa diffusion dans la presse internationale. La disruption renvoie désormais à un processus positif de destruction créatrice théorisé 50 ans plus tôt par l'économiste Joseph Schumpeter. Le modèle disruptif n'est plus une menace, mais une opportunité.

Elles ne se limitent donc pas aux start-ups et à l'«ubérisation[2]». Les tendances disruptives sont généralisées a quasi tous les domaines : finance, banque, santé, médecine, énergie, éducation, culture, mobilité, tourisme, restauration, hôtellerie, etc.
Le modèle disruptif est renforcé par les fulgurantes réussites économiques et financières de ses principaux modèles portés par l'innovation technologique, collaborative et digitale: Amazon, Apple, Google, Microsoft, Facebook et autres leaders des big data[3].

L'économie disruptive est la mise en œuvre opérationnelle d'un nouveau modèle économique avec des acteurs-disrupteurs modifiant les relations commerciales traditionnelles, les marchés sectoriels, les modes d'échanges et de consommation. Elle se base sur un modèle collaboratif novateur proposant des plateformes digitales d'intermédiation ou de désintermédiation pour

de nouveaux services (besoins ou services non couverts) par les acteurs traditionnels. Elle s'adresse à une clientèle élargie grâce à de nouveaux produits de consommation accessibles quasi immédiatement et à faible coût.

ENJEUX, RISQUES, IMPACTS ET OPPORTUNITÉS DE L'ÉCONOMIE DISRUPTIVE POUR L'ARTISANAT

Tout au long de son histoire économique et les annonces récurrentes de son déclin, l'artisanat a su faire face à de nombreux bouleversements organisationnels, technologiques, numériques, commerciaux et de consommation. Il n'a donc pas attendu l'avènement du disruptif pour affiner ses réponses économiques. Les premiers signes disruptifs concernaient la grande distribution (super et hypermarchés), les surfaces de discount, le déploiement de la grande distribution en centre-ville, parallèlement à l'éloignement de l'artisanat de la centralité urbaine, les nouvelles technologies, l'e-commerce, l'économie sociale et solidaire, la délocalisation, la mondialisation, etc.

Il convient, toutefois, de souligner qu'avec l'économie disruptive et collaborative, le monde des échanges marchands change d'échelle spatio-temporelle, concurrentielle, logistique, technologique et de valeurs. *«Partout où il existe des activités que l'on peut dématérialiser et réintermédier, il y a de la place pour ces nouveaux modèles économiques : c'est particulièrement le cas des marchés protégés par des réglementations*

Des plateformes dans la plupart des activités artisanales

(liste non exhaustive)

BTP, dépannage, bricolage, entretien, aménagement
HELLOCASA, MES DEPANNEURS, LES JULES, YOUPIJOB, SE FAIRE AIDER, FRIZBIZ, JOBBERS, FAMIHERO, LE BON COIN, HELLOARTISAN, ALLOMARCEL

Coiffure et soins de beauté
POPMY DAY, THE HAIRCUT, LE CISEAU.FR, WECASA

Artisanat d'art
MY LITLLE MARKET, FABER PLACE, AMAZON

Pressing, cordonnerie
SOYEZBCBG, PRESSINGADOMI, COWASH, LA CLEAN BOX, GROOMBOX, DECOMPRESSING

Réparation de produits électroménagers
MON SAV, SPAREKA, REPAR'TOUT

Réparation automobile
REPARMAX, VA FRANCE.COM, ALLOGARAGE

Transports / Déménagements
LE BON COIN, JEMOOVE, DÉMÉNAGER FACILE, YUSO, CARIUS, UBER, BLABLACAR, HEETCH

Fabrication/livraison de plats à emporter
UBEREATS, CHRONORESTO, JUST-EAT, MONEYTIME, DELIVEROO

Soins animaliers
ANIMALIB

Métiers de bouche
COMMANDERMONPAIN.FR, WEBOUCHERIE, LE BŒUF FRANÇAIS

Sources : Institut Supérieur des Métiers, CMA Hauts-de-France, l'Observatoire de l'ubérisation

[1] Clayton M. Christensen. The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail. Harvard Business Review, États-Unis, 1997
[2] phénomène par lequel un nouveau modèle économique lié à l'économie digitale remet en cause rapidement un modèle de l'économie « traditionnelle ». On parle d'ubérisation par analogie avec la société Uber, un des premiers acteurs (et certainement le plus médiatique) à s'intéresser au marché du transport de personnes.
[3] Mégadonnées ou données massives. Désigne un ensemble très volumineux de données qu'aucun outil classique de gestion de base de données ou de gestion de l'information ne peut vraiment travailler (source : magazine lebigdata.fr)

(barrières à l'entrée de la profession) ou caractérisés par une asymétrie de l'information entre les producteurs et les consommateurs finaux», soulignent en 2016 Denis Jacquet et Grégoire Leclercq dans leur ouvrage sur l'ubérisation[4].

Tous les secteurs de l'économie traditionnelle sont impactés et ces plateformes se retrouvent dans le champ de beaucoup d'activités artisanales.

Quel que soit le secteur d'activité économique, «*ces plateformes réussissent quand elles s'installent sur des marchés dysfonctionnels, pour proposer des travaux standardisables*» note Christophe Benavent, professeur de Gestion à l'université Paris-Ouest qui prédit, par ailleurs, l'émergence de grandes plateformes digitales dans le secteur du bâtiment[5]. Les sites web traditionnels, comme «Le bon coin» par exemple, opèrent également des mutations stratégiques et s'ouvrent aux produits et services collaboratifs marchands.

Soit une palette de services et de produits qui peuvent largement inquiéter les artisans et commerçants de proximité.

marché concurrentiel déréglé et inégal, travaux et produits standardisés faisant fi de la qualité et la sécurité des produits et services.

Enfin, derrière le modèle disruptif veillent les multinationales de la finance et du big data qui n'ont plus le moindre scrupule des distorsions économiques et de survie qu'ils introduisent au sein des entreprises et des territoires.

L'exemple du transport et des nouvelles mobilités qui font l'actualité économique, illustrent ces nouvelles relations disruptives. Il est alors question de savoir comment l'artisanat peut faire d'une menace de nouvelles opportunités d'organisation économique, de conquête de marchés et de réponse sociale et institutionnelle aux grands bouleversements de la sphère marchande.

LES ASSISES DE LA MOBILITÉ FACE À LA RÉVOLUTION DES TRANSPORTS

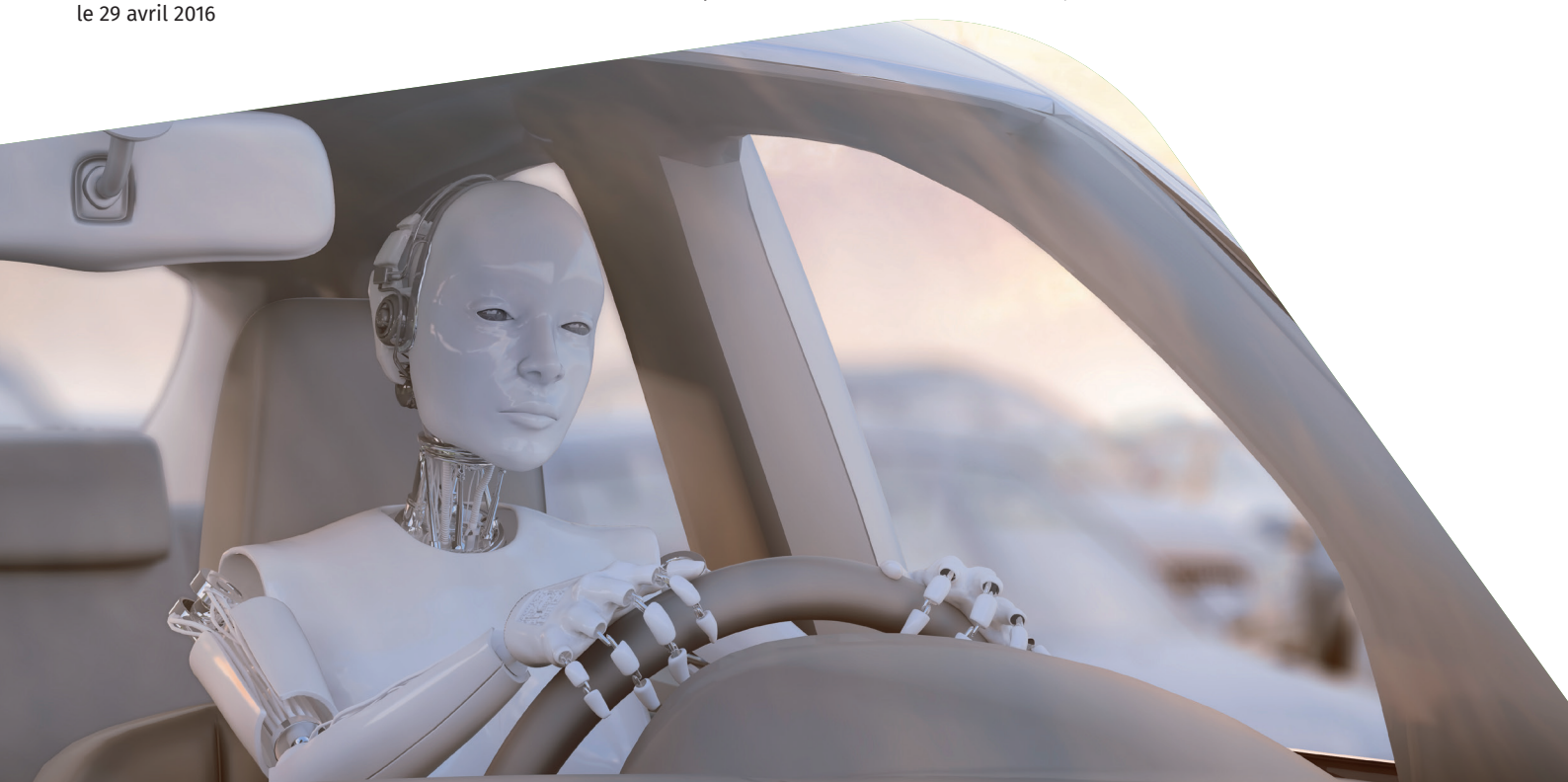
Le 19 septembre 2017, le premier ministre lançait les assises de la mobilité. Au-delà des grands projets d'infrastructures de transports, cette consultation nationale était l'occasion d'aborder la question du transport et des mobilités à travers un nouveau prisme : celui d'une mobilité globale et concertée dans laquelle chaque acteur trouvera sa place.

Les nouveaux modèles de mobilité questionnent nos habitudes, nos valeurs, nos représentations d'une société de plus en plus connectée et soucieuse de vitesse et de consommation, défiant le temps et l'espace ainsi que les différents secteurs d'activité traditionnels.

Uber ne se contente pas de bouleverser le domaine des

[4] Denis Jacquet, Grégoire Leclercq. Ubérisation, un ennemi qui vous veut du bien ? Dunod, France, 2016

[5] Les artisans face au choc de l'ubérisation. Le Moniteur n°5866, publié le 29 avril 2016



transports et des déplacements. Il développera Uber Pop, un service de Voiture de Transport avec Chauffeur (VTC) entre particuliers, interdit désormais en France et dans certains pays d'Europe ; Uber Freight (un service de mise en relation de chauffeurs professionnels et de particuliers pour le transport et la livraison de marchandises) ; Uber Eats (un service de mise en relation entre restaurateurs et particuliers pour la livraison de repas par des coursiers cyclistes le plus souvent). Uber s'est allié à Google pour expérimenter, lancer et développer la Google Car (une voiture sans conducteur, autonome, couplant véhicules de série modifiés et véhicules électriques). Elle est déjà autorisée à circuler sur la voie publique dans plusieurs États américains.

Le transport et la livraison de marchandises par drones sont également opérationnels. Amazon et autres géants du commerce en ligne mais aussi des acteurs historiques de la distribution de courriers et de colis comme La Poste ou DHL sont prêts à déployer ces nouveaux modèles à grande échelle.
La robotisation et l'automatisation changent à vive allure notre vie quotidienne. Les transformations économiques et commerciales sont donc radicales et multipolaires. Elles sont également adossées aux tentaculaires sociétés de traitement des big data qui anticipent et modélisent les tendances consuméristes à venir.

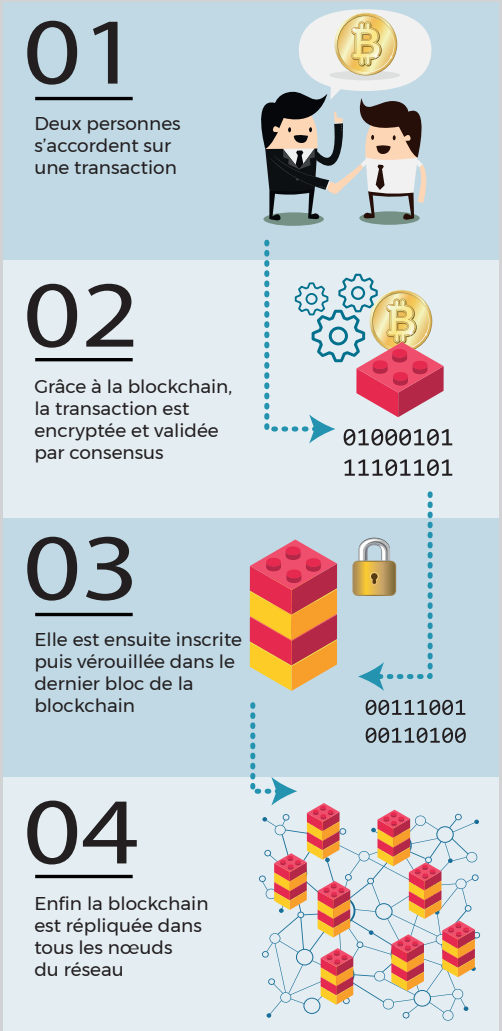
L'avènement de la « blockchain » est une nouvelle étape dans la révolution des échanges (voir encadré). Le fret maritime qui concerne 9 marchandises transportées sur 10 dans le monde a déjà adopté cette technologie, à l'exemple du port de Rotterdam en 2016. Le leader mondial du fret maritime, le danois Maersk a lancé en 2017 un projet pilote fondé sur la technologie blockchain «Hyperledger Fabric» pour numériser sa chaîne d'approvisionnement de bout en bout. En permettant le suivi de façon transparente et sécurisée de chaque déplacement de conteneurs via cette technologie, Maersk entend améliorer la traçabilité des millions de conteneurs qui passent entre les mains de multiples parties prenantes - expéditeurs, transitaires, douanes, transporteurs, ports.
Walmart teste le cheminement de mangues aux États-Unis, outre son projet pour la viande de porc chinoise. Le géant du e-commerce Alibaba a annoncé, en mars 2017, améliorer la traçabilité des produits alimentaires vendus sur sa

La blockchain, une technologie à surveiller

La blockchain est une technologie de stockage et de transmission d'informations, transparente, sécurisée, et fonctionnant sans organe central de contrôle. Par extension, une blockchain constitue une base de données qui contient l'historique de tous les échanges effectués entre ses utilisateurs depuis sa création. Cette base de données est sécurisée et distribuée: elle est partagée par ses différents utilisateurs, sans intermédiaire, ce qui permet à chacun de vérifier la validité de la chaîne. Elle peut être publique ou privée. Le premier exemple de blockchain est le bitcoin, la monnaie numérique lancée en 2008.

Utilisations de la blockchain

1. transfert d'actifs (monnaie, titres, actions...)
2. meilleure traçabilité d'actifs et produits
3. exécuter automatiquement des contrats (des «smart contracts»)



plateforme. En France, Carrefour a annoncé, en février 2017, l'utilisation à venir de la blockchain pour la transparence de ses filières animales.
Le made in France et le made artisanal peuvent y trouver leurs comptes avec la traçabilité, la qualité et la transparence.

La blockchain permet une meilleure traçabilité, un suivi quasi instantané et une meilleure gestion de la chaîne d'approvisionnement, qui pourraient bénéficier à la consommation locale, notamment vis-à-vis des dépenses touristiques.
«Provenance», une start-up londonienne, a développé une solution mettant en avant cet objectif de traçabilité et de consommation éthique, mis en place par exemple pour des artisans anglais tel que Elvis & Kresse, créateur et fabricant de sacs de voyage ou encore pour Anima, une marque de mode féminine en Amérique du Sud. Cette utilisation de la blockchain permettrait de remettre le producteur local au cœur de la scène touristique et ainsi de dynamiser les écosystèmes locaux.

Les champs d'exploitation de la blockchain sont nombreux : banques, assurance, santé, industrie pharmaceutique, ainsi que la gestion de la chaîne logistique de plusieurs secteurs d'activité (agroalimentaire, luxe, commerce international, distribution, vins, aéronautique, automobile), industrie musicale, énergie, immobilier, vote électronique, etc.

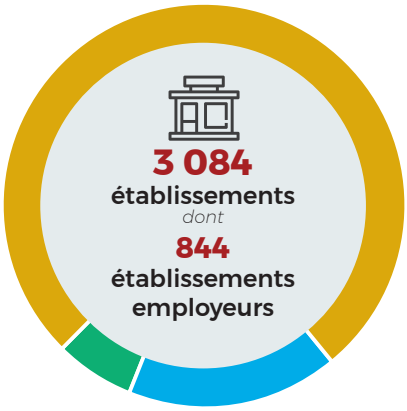
L'ARTISANAT ET LES TRANSPORTS EN HAUTS-DE-FRANCE : LA DÉRÉGULATION ANNONCE LA DISRUPTION UBER

Le poids socio-économique de l'artisanat des transports dans la région Hauts-de-France

L'artisanat de la filière transport est par nature un acteur producteur de mobilité. Il s'agit plus particulièrement des activités de taxis, d'ambulances et de déménagement qui soulignent toute l'importance d'un secteur économique regroupant plus de 2 700 établissements artisanaux actifs dont près de 800 établissements employeurs occupant environ 7 000 salariés dans la région Hauts-de-France.

C'est un potentiel d'entreprises, d'activités et d'emplois qui peut être battu en brèche par la dérégulation et l'ubérisation, avec les conséquences connues sur le chômage régional et l'amenuisement du tissu d'entreprises.
Traditionnellement, l'artisanat est également un vecteur de mobilités se traduisant par des usages diversifiés en matière de transport. L'activité artisanale elle-même, génère des flux de transports pour assurer les prestations, se rendre sur les chantiers, gérer le transport de matériel ou les livraisons. Il s'agit par ailleurs de permettre aux clients des commerces et services de proximité d'accéder aux lieux de vente ou de production artisanale (avec de manière sous-jacente, des besoins en stationnement et d'accès aux centres villes).

Le poids de l'artisanat des transports en région Hauts-de-France



Taxi et VTC

2 368 établissements

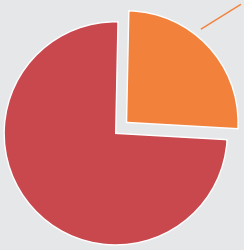
374 établissements **AVEC** salariés

2 368 établissements **SANS** salariés

1 070 emplois SALARIÉS

Ambulance

526 établissements



128 établissements **AVEC** salariés

398 établissements **SANS** salariés

5 199 emplois SALARIÉS

Déménagement

190 établissements

72 établissements **AVEC** salariés

118 établissements **SANS** salariés

741 emplois SALARIÉS

L'impact économique des nouvelles mobilités urbaines

L'artisanat, tout comme l'ensemble des activités, doit faire face à un monde mouvant aux économies, acteurs et consommateurs bouleversés par les diverses évolutions de notre société. En découle une série de contraintes, qu'elles soient anciennes avec une tendance à s'intensifier ou nouvelles avec des réponses encore incertaines. La première contrainte qui pèse sur les mobilités est la saturation des réseaux routiers. Elle touche l'ensemble de nos agglomérations en région et tout particulièrement la métropole lilloise dans laquelle la congestion routière devient une vraie problématique aux déplacements et à l'activité économique.

Les tentatives de limitations de la circulation telles qu'elles sont mises en place par l'État et les collectivités locales questionnent d'ailleurs encore plus la place de la voiture en ville. L'actualité est assez riche sur le sujet : entre nouveaux plans de circulation en ville, mise en place de la circulation alternée et limitation du stationnement, les contraintes pesant sur l'activité de proximité sont nombreux. Les conséquences sur l'activité artisanale et de proximité commencent à se faire ressentir : perte de chiffres d'affaire pouvant engendrer des baisses d'effectif, politiques de stationnement inadaptées à l'exercice de certaines activités, notamment celles exercées à domicile ou nécessitant une présence longue des clients chez l'artisan (soins de beauté, coiffure par exemple).

Ces deux exemples illustrent bien l'importance d'une concertation indispensable entre les collectivités et les acteurs économiques de proximité. Il en va de la co-construction d'une dynamique d'animation économique de nos centres-villes.

La consommation collaborative des transports et l'enjeu de la proximité

Les nouveaux modes de consommation créent également de nouvelles contraintes impactant la relation à la mobilité. Les nouvelles tendances de consommation, notamment dans le secteur de l'alimentation, commencent à apparaître (l'exemple des drives en est le plus ancien et maintenant le développement de la livraison de produits frais à domicile se développe également), et redéfinissent nos comportements d'achats.

Les consommateurs attendent dorénavant de plus en plus de produits prêts à consommer dans une relation de proximité accrue et de recherche de qualité. Cette situation crée en quelque sorte un paradoxe puisque la réponse apportée est celle de grands acteurs géographiquement éloignés et proposant des solutions de proximité « d'apparat ». Les acteurs de proximité comme les entreprises artisanales sont face à une nécessité d'adaptation de leurs

pratiques s'ils veulent garder l'atout de la proximité, gage de qualité, sécurité et transparence. Ces évolutions des modes de consommer s'intègrent dans un mouvement de fond où deux notions essentielles et transversales se percutent : le temps et la distance. Le nouveau consommateur connecté a de plus en plus tendance à limiter le temps qu'il passe à s'approvisionner et privilégier une immédiateté de ses besoins. En parallèle, le renouveau de la consommation de proximité remet la gestion du « dernier mètre » au premier plan.

Ces phénomènes ne sont plus réservés aux citadins mais tendent à se démocratiser à mesure de la transformation numérique de notre société : aujourd'hui, il est possible de produire dans un territoire rural isolé et pour autant exporter en Asie ou aux Etats Unis. Ils questionnent les organisations artisanales sur les nouveaux modèles économiques à développer mais aussi sur les risques qui pèsent sur les valeurs traditionnellement véhiculées par les artisans.

Ces modèles tendent en effet à faire évoluer une proximité humaine en proximité numérique et cette transformation risque de déboucher sur la création d'une chaine d'anonymat telles qu'elle existe déjà dans les relations avec les grands acteurs du e-commerce.

Dans un modèle privilégiant la facilité d'obtention d'un produit, quelle sera la place du contact client, du conseil apporté par l'artisan (autant de valeurs plébiscitées par les consommateurs en quête de qualité et de proximité) ?

L'ARTISANAT DES TRANSPORTS EST FACE À UN DÉFI ÉCONOMIQUE, TECHNOLOGIQUE ET D'EXISTENCE SOCIO-PROFESSIONNELLE DES PLUS CRUCIAL

Les entreprises artisanales doivent intégrer les nouvelles contraintes pour en tirer de nouvelles opportunités. Mais la bataille économique et juridique est longue et n'est pas gagnée par avance. La dérégulation et l'ubérisation peuvent être une menace grave pour le métier lui-même et le statut d'artisan.

Pour illustrer concrètement le propos dans notre région, l'exemple de la récente grève des ambulanciers d'un groupement d'ambulances, situé entre les départements du Nord et l'Aisne, est évocateur[6].

Les professionnels soulignent les risques de l'ubérisation : « Ces propositions de la nouvelle direction, c'est, ni plus ni moins, le changement de notre statut. Nous ne serions plus des salariés de l'entreprise avec toutes les règles que son dirigeant doit respecter, mais des micro-entrepreneurs, indépendants et payés à la course, bien sûr au bon vouloir. Adieu les garanties en cas de maladie et les congés payés…Bonjour les journées de 12 heures et la régression salariale. » (Voix du Nord, op. cit.).

Il n'est pas exagéré de noter que la pérennité de certains métiers du transport est menacée et jusqu'à l'existence professionnelle et sociale de certaines femmes et hommes investis dans une branche professionnelle et un secteur d'activité local et régional.

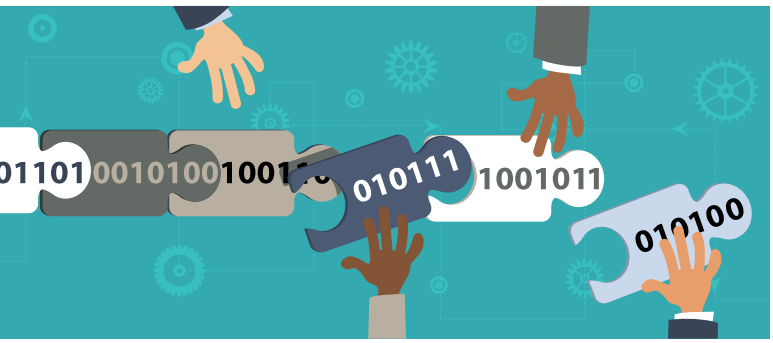
Il s'agit prioritairement pour l'artisanat, de mettre en œuvre les modalités d'une nouvelle proximité avec les consommateurs toujours plus connectés, en plaçant la transformation numérique et les nouvelles mobilités au centre des perspectives de développement du secteur.

L'intégration ou le développement de plateforme de mise en relation artisans/clients pour la réservation et/ou le paiement en ligne est une opportunité importante pour l'accès à de nouveaux débouchés. Elle sous-entend la capacité d'organiser les activités des entreprises pour répondre aux besoins qui en découlent en matière de transport et de logistique et ainsi gérer les capacités de stockage, gérer la chaîne du froid (cas de l'artisanat

[6] *La Voix du Nord du 3 octobre 2017*

alimentaire), gérer les livraisons (la question de la mutualisation des capacités de livraison entre entreprises est également à étudier) ou aussi la gestion de points de retrait de produits (drive artisanaux).

L'intégration de nouvelles technologies (plateformes, blockchain) à un ensemble de métiers doit permettre une mutualisation de leurs savoir-faire, forces productives et commerciales. Quelques expériences existent déjà avec des exemples de drive fermiers et artisanaux mais l'artisanat doit s'emparer de ces nouveaux modes de mobilité/proximité.



Ensuite, dans une logique de recherche de proximité toujours plus marquée, la « mobilité inversée » revient comme une solution pouvant répondre aux attentes de différents profils de consommateurs, qu'il s'agisse des moins mobiles (notamment les personnes en situation de handicap ou les personnes âgées – les enjeux offerts par la « silver économie » sont également des opportunités à saisir pour les entreprises artisanales) ou des plus pressés (la conciliation vie professionnelle/vie familiale laisse de moins en moins de temps pour les emplettes).
La « mobilité inversée » ou la mobilité des services et non celle des clients existent traditionnellement dans l'artisanat (l'esthétique et la coiffure à domicile en sont les deux exemples les plus connus) mais cette tendance s'ouvre à d'autres métiers comme l'entretien de véhicule ou la mécanique avec l'apparition d'ateliers mobiles. C'est là encore une autre occurrence du modèle disruptif. Quels seraient les réels impacts au niveau de ces activités qui s'apparentent pour l'instant davantage à des activités de niche ?
Il n'en s'agit pas moins que ces innovations modifient les codes d'un secteur traditionnel par l'apparition d'usages nouveaux dans le domaine de la mobilité.
Dans la même logique de cette recherche d'une « hyper proximité », la concentration des activités ou des services sur un même lieu répond aux attentes des consommateurs en ce qui concerne la facilité d'accès aux produits (ou services).

A l'image des marchés de plein air ou des halles qui reprennent des couleurs ces dernières années (il se crée une centaine de marchés par an avec une tendance au recentrage sur les activités alimentaires), l'apparition de pôles artisanaux spécialisés par métiers (métiers de bouche ou de soins corporels) permet de jouer un rôle de facilitateur en termes d'accès de la clientèle. Les projets de pôle artisanaux peuvent, en premier lieu, répondre aux problématiques d'engorgement des centres villes dont l'accès est rendu de plus en plus difficile. Mais au-delà, il peut s'agir d'opportunités favorables à la mutualisation des moyens de livraison et d'approvisionnement.

Enfin, le cas des acteurs du transport artisanal est incontournable quand il convient d'évoquer les questions de mobilité. Il s'agit sans doute d'un des premiers secteurs pour lequel l'entrée de nouveau acteurs issus du numérique a bouleversé fondamentalement les modèles traditionnels en place. Il sera peut-être celui d'une nouvelle transformation en cas d'évolutions futures de la réglementation sur le transport sanitaire. L'impact sur l'activité de taxi a été très marqué et c'est certainement celui qui a le plus mis en évidence les conséquences en termes de pertes de repères (statuts, réglementation…). Comme tous les secteurs impactés par l'arrivée d'un nouvel acteur porteur d'un modèle « disruptif», la réponse passe par une nécessaire mutation numérique des acteurs traditionnels. Elle passe également par l'anticipation du devenir des métiers, a fortiori quand ceux-ci seront à terme, très probablement transformés en profondeur, voire menacés. La formation des actifs du secteur est une condition de réussite de la mutation des métiers du transport pour lesquels des passerelles inter-métiers ou interbranches sont envisageables.

Chambre de Métiers et de l'Artisanat
HAUTS-DE-FRANCE

Premier Partenaire de la Première Entreprise de France

Service Évaluation et Prospective
Chambre de métiers et de l'artisanat Hauts-de-France

Place des Artisans
CS 12010
59011 LILLE cedex
Tél. 09 72 72 72 07
www.cma-hautsdefrance.fr

Direction de la publication : Alain Griset
Direction des Partenariats et de la transformation numérique : Bruno Meunier
Responsable de la rédaction : Lionel Ditte
Mise en page : Service Communication - CMA Hauts-de-France

Images : Adobe Stock