



Les chauffeurs routiers du transport de marchandises pour compte propre

NOVEMBRE 2016

Fin 2013, on compte en France métropolitaine 592 700 postes de conducteurs de transport routier de marchandises dans les entreprises du secteur privé et semi-public. La majorité est employée dans des entreprises dont le transport routier de marchandises est l'activité principale (transport pour compte d'autrui). Toutefois, 225 500 chauffeurs sont salariés d'entreprises dont ce n'est pas l'activité principale, mais qui effectuent du transport pour leur propre compte (transport pour compte propre). Les entreprises effectuant du transport routier de marchandises pour compte propre et celles du transport pour compte d'autrui sont donc en concurrence sur le marché du travail. Les conditions de travail offertes aux conducteurs routiers par l'une ou l'autre des activités de transport peuvent avoir une influence sur l'attractivité des postes offerts et la pérennisation des salariés dans l'entreprise. Les problématiques d'équilibre de la pyramide des âges, de transmission des savoirs, de féminisation des postes, peuvent être lues en tenant compte de la diversité des secteurs d'activités employant des conducteurs routiers.

20 % DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES PAR VÉHICULES POIDS LOURDS EST EFFECTUÉ POUR COMPTE PROPRE

D'après l'enquête TRM, le transport pour compte propre au moyen de véhicules poids lourds représente environ un cinquième du transport routier de marchandises total, exprimé en tonnes-kilomètres (t-km). Ce trafic s'effectue de façon quasi exclusive à l'intérieur des frontières nationales. Il s'agit surtout de transport de proximité : 62 % des t-km sont effectuées à moins de 150 km (24 % en compte d'autrui). Les produits transportés par le compte propre diffèrent de ceux du compte d'autrui : les plus importants sont les produits agricoles et forestiers (21 % des t-km), les autres produits minéraux non métalliques (18 %), les minerais, tourbe et autres produits d'extraction (17 %), et enfin les produits alimentaires, boissons et tabac (13 %). Le transport de marchandises groupées est quasiment

absent du transport pour compte propre alors qu'il représente le quart de l'activité en compte d'autrui.

Le transport pour compte propre se fait souvent au moyen de véhicules de plus petite capacité : le parc des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC est essentiellement composé de camions, alors que le tracteur routier domine dans le compte d'autrui. En lien avec le type de véhicule utilisé, le transport pour compte propre s'effectue dans la moitié des cas sur un circuit ou par navette (*définitions*), soit une part deux fois plus élevée qu'en transport pour compte d'autrui.

Le transport pour compte propre s'est accru de 5,9 % de 2007 à 2014 alors que le transport pour compte d'autrui a beaucoup plus souffert de la crise (- 29,7 % sur la même période, en t-km).

LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE EMPLOIE 39 % DES CONDUCTEURS ROUTIERS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Fin 2013, on compte en France métropolitaine 592 700 postes de conducteurs routiers de transport de marchandises. Parmi ceux-ci, 225 500 sont employés dans des établissements effectuant du transport pour compte propre, soit 39 %.

La répartition des salariés entre chauffeurs routiers/grands routiers et chauffeurs livreurs/coursiers (*encadré 1*) est plutôt équilibrée dans le compte propre (48 % de chauffeurs routiers et 52 % de chauffeurs livreurs) alors que le compte d'autrui fait bien plus appel à des chauffeurs routiers (71 % des conducteurs – *graphique 1*). Cela peut être relié aux besoins des entreprises qui n'externalisent pas leur transport : le transport pour compte propre se caractérise en effet par de très courtes distances parcourues, ce qui peut aussi impliquer un usage plus grand de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC. L'organisation d'un transport de proximité est en outre moins complexe que celle d'un transport sur longue distance, et la nécessité de recourir à un prestataire de service de transport est moins forte. Le transport à vide est également plus fréquent dans le transport pour compte propre (33 % contre 21 % en compte d'autrui), avec un coût plus élevé quand les distances s'allongent.

Encadré 1 : Les conducteurs du transport routier de marchandises

Dans la nomenclature des professions et catégories sociales (PCS), les conducteurs routiers de transport de marchandises sont regroupés en deux principales catégories.

Les chauffeurs routiers et grands routiers (641a) sont des salariés préparant et effectuant le transport de marchandises dans un véhicule lourd (poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 t).

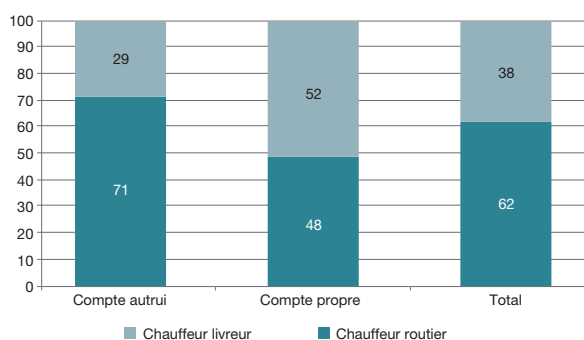
Ils sont responsables de l'arrimage et de leur chargement. Ils participent parfois à l'entretien courant de leur véhicule.

Les chauffeurs livreurs et coursiers (643a) sont des salariés qui conduisent des véhicules légers (poids autorisé en charge au plus 3,5 t) pour enlever ou livrer des marchandises, en général à faible distance.

Ils ont la responsabilité de leur chargement et des opérations commerciales et encaissements qui peuvent être liés à la livraison.

Graphique 1 : répartition des conducteurs routiers par type de transport de marchandises en 2013

En %

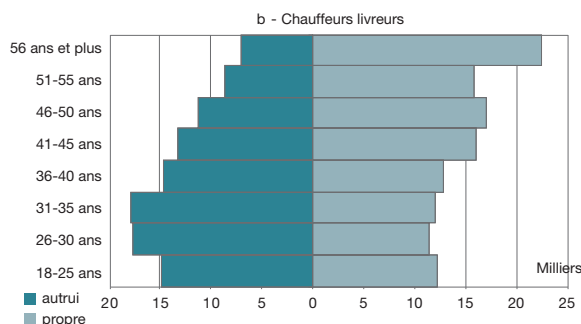
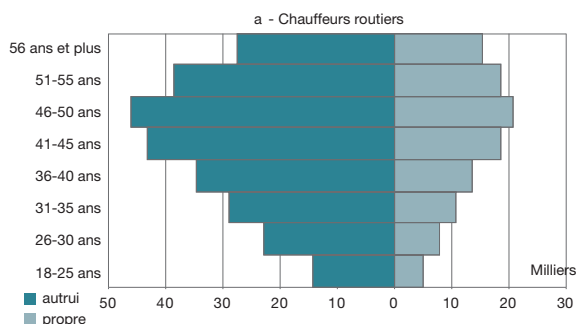


Source : Insee ; DADS 2013 semi-définitif

DES CONDUCTEURS ROUTIERS PLUS ÂGÉS DANS LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

Dans le transport pour compte propre, 31 % des conducteurs routiers de marchandises sont âgés de plus de 50 ans, soit 8 points de plus que dans le transport pour compte d'autrui. Les départs à la retraite concernent donc davantage le compte propre que le compte d'autrui. Les conducteurs âgés de 18 à 30 ans sont à l'inverse un peu moins nombreux dans le compte propre : 16 % contre 19 %. La distinction entre chauffeurs routiers et chauffeurs livreurs influe peu sur la part des salariés âgés de plus de cinquante ans dans le compte propre : autour de 31 % (graphiques 2a et 2b). En revanche, les jeunes conducteurs sont nettement plus fréquents parmi les chauffeurs livreurs que parmi les chauffeurs routiers et grands routiers (20 % contre 12 %). Ceci peut s'expliquer par l'âge minimum requis pour détenir un permis de conduire poids lourd, qui est de 21 ans.

Graphique 2 : pyramide des âges des conducteurs routiers de marchandises, en 2013



Source : Insee ; DADS 2013 semi-définitif

Par ailleurs, le transport routier de marchandises reste une activité très largement masculine, dans le compte propre comme dans le compte d'autrui, malgré les politiques visant à réduire les inégalités d'accès à l'emploi des publics « prioritaires », notamment des femmes. 8 % seulement des conducteurs routiers de transport de marchandises sont des femmes dans le transport pour compte propre, soit deux points

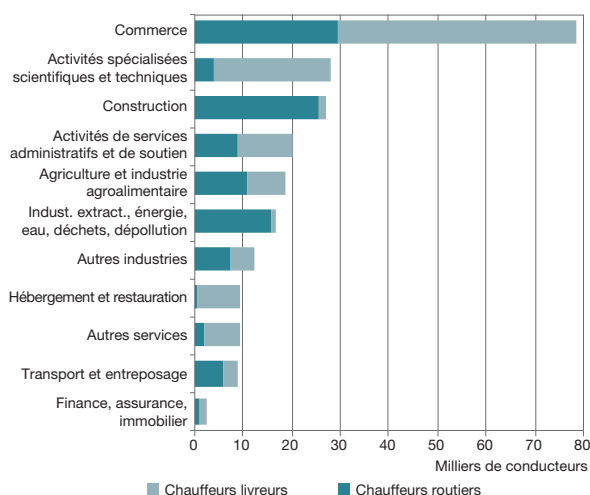
de moins que dans le compte d'autrui. La plus forte proportion de conductrices est observée dans les activités spécialisées scientifiques et techniques pour le compte propre, essentiellement dans les activités de publicité et d'études de marché. Dans le compte d'autrui, elles sont les plus représentées dans les activités de poste et de courrier, où elles sont majoritaires parmi les chauffeurs livreurs (53 % des effectifs).

Les chauffeurs routiers du transport de marchandises pour compte propre

LE COMMERCE REPRÉSENTE PLUS D'UN TIERS DU COMPTE PROPRE

Trois secteurs regroupent 58 % des conducteurs salariés dans le compte propre (graphique 3). Le commerce pèse à lui seul 34 % des effectifs salariés de conducteurs, dont 24 % pour le seul commerce de gros. Les secteurs « activités scientifiques et techniques » et celui de la construction suivent, avec 12 % des conducteurs salariés chacun.

Graphique 3 : répartition sectorielle des conducteurs routiers du compte propre en 2013



Source : Insee ; DADS 2013 semi-définitif

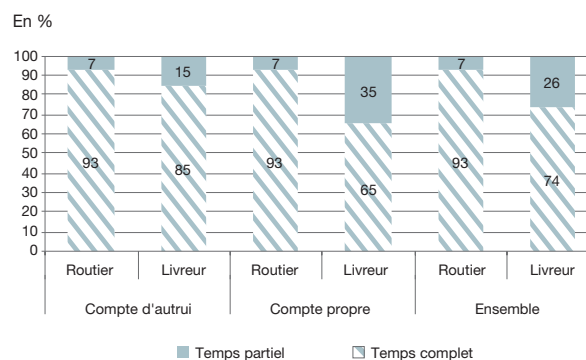
Ces secteurs n'emploient pas le même type de conducteurs. Dans la construction, 94 % des conducteurs sont chauffeurs routiers ou grands routiers. En effet, le transport de matériaux de chantiers nécessite généralement des véhicules de fort tonnage. À l'inverse, dans les activités scientifiques et techniques, 86 % des conducteurs sont chauffeurs livreurs, pour l'essentiel salariés des activités de publicité. Ils effectuent donc des distributions de prospectus publicitaires, au moyen de véhicules légers. Le commerce recourt à la fois à des chauffeurs routiers et grands routiers et à des chauffeurs livreurs. Parmi les 78 400 conducteurs salariés de ce secteur, 48 800 sont livreurs et 29 600 routiers et grands routiers. La proportion des chauffeurs routiers et grands routiers est la plus élevée dans le commerce de gros (42 %), suivi par le commerce et la réparation de véhicules automobiles. Dans le commerce de détail, les chauffeurs livreurs dominent largement (77 %), du fait d'une activité de livraison de marchandises en plus petites quantités.

DAVANTAGE DE TEMPS PARTIEL DANS LE COMPTE PROPRE

Le temps partiel est plus développé dans le compte propre que dans le compte d'autrui (22 % contre 10 % – graphique 4). Cela reflète en grande partie la différence de structure d'emploi salarié des conducteurs : 7 % seulement des chauffeurs routiers et grands routiers sont à temps partiel, dans le transport pour compte propre comme dans le transport pour compte

d'autrui alors qu'ils sont nettement moins fréquents dans le compte propre. La structure de l'emploi salarié explique ainsi plus de la moitié de cet écart. L'écart restant est dû à une fréquence du temps partiel nettement plus élevée parmi les chauffeurs livreurs du compte propre que dans le compte d'autrui (35 % contre 15 %).

Graphique 4 : le temps partiel parmi les conducteurs routiers du transport de marchandises en 2013

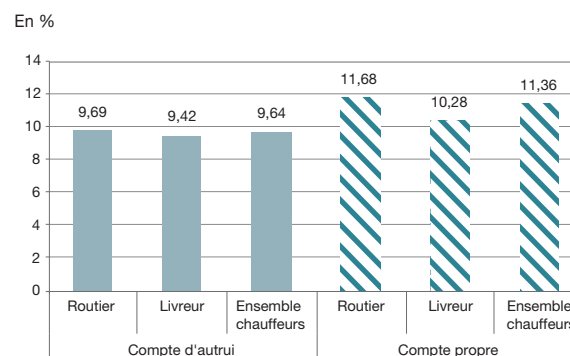


Source : Insee ; DADS 2013 semi-définitif

DES SALAIRES HORAIRES NETS PLUS ÉLEVÉS DANS LE COMPTE PROPRE

Le salaire horaire net s'établit à 11,36 euros en 2013 dans le compte propre, contre 9,64 euros dans le transport pour compte d'autrui, soit + 18 % (graphique 5). Cet écart de rémunération est plus important pour les chauffeurs routiers et grands routiers (20 %), alors qu'il n'est que de 9 % pour les chauffeurs livreurs et coursiers. Une faible part peut s'expliquer par un effet d'âge, les conducteurs du compte propre étant plus âgés que ceux du compte d'autrui. Calculé par tranche d'âge quinquennal, le salaire net horaire reste sensiblement supérieur dans le compte propre : en moyenne de 18 % pour les chauffeurs routiers et grands routiers et de 7 % pour les chauffeurs livreurs. Plus l'âge augmente, plus l'écart s'accroît néanmoins.

Graphique 5 : les salaires horaires nets des chauffeurs routiers de marchandises en 2013



Source : Insee ; DADS 2013 semi-définitif

Encadré 2 : Construire le compte propre et le compte d'autrui dans les DADS – une nomenclature *ad hoc* des activités relevant du compte propre et du compte d'autrui :

Compte propre :

Agriculture et industrie agroalimentaire (APE 01 à 03 et 10 à 12) ;

Énergie et industries extractives (05 à 09 et 35 à 39) ;

Autres industries (13 à 33) ;

Commerce (41 à 43) ;

Transport et entreposage hors compte d'autrui (49 à 52) ;

Hébergement et restauration (55 et 56) ;

Finance, immobilier, communication (58 à 68) ;

Activités spécialisées scientifiques et techniques (69 à 75) ;

Activités de services administratifs et de soutien (hors loc. camion et intérim) (77 à 82) ;

Autres services (84 à 99).

Compte d'autrui :

Transport routier de marchandises et déménagement (4941A, 4941B, 4941C, 4942Z) ;

Entreposage, stockage (5210A, 5210B) ;

Messagerie fret express (5229A), affrètement et organisation des transports (5229B) ;

Activités de poste et de courrier (5310Z, 5320Z) ;

Location et location bail de camions (7712Z) ;

Activités des agences de travail temporaire (7820Z).

Toutefois, sur le mois, le salaire mensuel net perçu par les chauffeurs routiers et grands routiers du compte d'autrui, pour un temps plein, se rapproche de celui de leurs homologues du compte propre. En effet, les heures supplémentaires sont courantes dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, davantage que dans le transport pour compte propre où les conventions collectives qui s'appliquent sont celles du secteur d'activité principal.

De plus, les chauffeurs routiers et grands routiers du compte d'autrui perçoivent des indemnités de déplacement qui peuvent représenter de 20 % à 30 % du salaire brut (source : SOeS - enquêtes annuelles sur les conditions de travail 2006 à 2008). Les chauffeurs routiers et grands routiers du compte propre effectuant généralement de courts déplacements, ces indemnités sont probablement beaucoup plus faibles.

UNE PLUS GRANDE DISPERSION DES SALAIRES DANS LE COMPTE PROPRE

Le niveau plus élevé des salaires nets moyens dans le compte propre s'accompagne d'une plus grande disparité. En effet, l'échelle des salaires mesurée par le rapport interdécile s'établit à 1,9 dans le transport pour compte propre, contre 1,5 dans le

transport pour compte d'autrui. Ainsi, si le bas de l'échelle de rémunération est quasi identique (un conducteur sur dix gagne moins de 7,86 € nets de l'heure dans le compte propre, contre 7,90 € dans le compte d'autrui), en haut de l'échelle des rémunérations, l'écart est plus grand : un conducteur sur dix perçoit plus de 14,55 € par heure dans le transport pour compte propre, contre 11,62 € dans le compte d'autrui. Cette plus grande dispersion des salaires nets horaires s'observe à la fois pour les chauffeurs routiers et grands routiers et les chauffeurs livreurs. Par ailleurs, dans le compte propre, la moitié des chauffeurs livreurs perçoit un salaire net horaire inférieur à 9,00 €, soit moins que le salaire net perçu par la moitié des chauffeurs livreurs du compte d'autrui les moins payés (9,37 €).

MÉTHODOLOGIE

Définitions

Navette : trajet répété et identique quant à la marchandise, à la distance parcourue, au lieu de chargement et de déchargement.

Circuit : trajets au cours desquels plusieurs chargements partiels successifs (ramassages) ou déchargements partiels successifs (distributions) sont réalisés.

François RAGEAU, SOeS

Dépôt légal : novembre 2016

ISSN : en cours

Achevé d'imprimer en novembre 2016.

Impression : Bialec, Nancy (France), utilisant du papier issu de forêts durablement gérées.

Directeur de publication : Sylvain Moreau

Rédaction en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Patricia Repérant

Mise en page : Chromatiques (Paris)

commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Mél. : diffusion.so.es.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

