

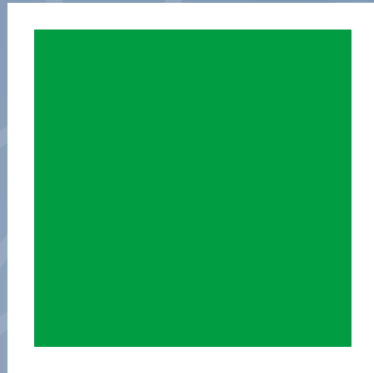
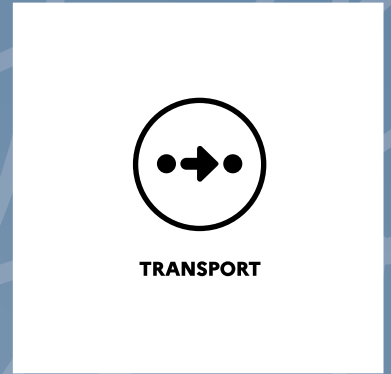


MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

D

A



T

A

L

A

B

# Données sociales du transport routier de marchandises Édition 2022

MAI 2022



STATISTIQUE  
PUBLIQUE

sommaire

# Données sociales du transport routier de marchandises

Édition 2022

- 4 - Avant-propos
- 5 - Données clés
- 7 - L'emploi
- 21 - Le marché du travail « transport et logistique »
- 33 - Les salaires
- 43 - La durée du travail
- 55 - La formation
- 63 - Les accidents du travail
- 69 - Annexes

Document édité par :  
**Le service des données  
et études statistiques (SDES)**

*L'arrondi de la somme n'est pas toujours  
égal à la somme des arrondis.*



Publication disponible en HTML sur  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

## contributeurs

SD

**Sébastien Defrance**  
Coordinateur

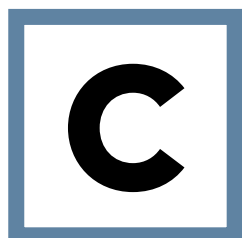
[sebastien.defrance@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sebastien.defrance@developpement-durable.gouv.fr)

SL

**Serge Lambrey**  
Coordinateur

[serge.lambrey@developpement-durable.gouv.fr](mailto:serge.lambrey@developpement-durable.gouv.fr)

## avant-propos



réé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le *Bilan social annuel du transport routier de marchandises*, rebaptisé *Données sociales du transport routier de marchandises*, vise à établir un diagnostic

des conditions sociales de l'activité de ce secteur.

Cette édition, qui mobilise largement des données de 2020, fournit un éclairage important sur les impacts conjoncturels de la crise sanitaire sur le secteur. Ainsi, après avoir perdu des effectifs au premier semestre 2020, durant le premier confinement, le secteur du transport routier de marchandises a regagné des emplois salariés au second semestre, et dépasse en fin d'année son niveau de fin 2019. Les offres d'emploi de conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises ont toutefois fortement chuté au cours de l'année 2020, notamment durant les deux premiers trimestres, tandis que le nombre de demandes d'emplois connaissait une hausse inédite (+ 11,9 %). Avec le recul de l'activité pendant la crise sanitaire, le temps de travail consacré aux chargements et déchargements a diminué, entraînant une baisse de la durée de service des conducteurs de poids lourds. Bien d'autres informations figurent dans cette publication, notamment le profil socio-démographique des personnels du secteur, les rémunérations, la formation ou les accidents du travail. Par la diversité des informations qu'elle rassemble, nous espérons qu'elle constituera une aide utile à la compréhension de l'évolution économique et sociale du transport routier de marchandises.


— **Béatrice Sédillot**

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDS)

# Données clés





 Les données clés concernent le **TRF élargi**, c'est-à-dire les transports routiers de fret interurbains ou de proximité, la location de camions avec chauffeur, la messagerie et le fret express.

partie 1

# L'emploi

— Fin 2020, 437 000 salariés (hors intérim) sont employés dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi, dont 72 % sont des conducteurs. Après avoir perdu des effectifs au premier semestre 2020, durant le premier confinement, le secteur du TRF a regagné des emplois au second semestre et dépasse en fin d'année son niveau de fin 2019.

Le transport routier de fret interurbain est le premier secteur du TRF élargi en termes d'emploi salarié, avec 48 % des effectifs. Il est suivi par le transport routier de fret de proximité (39 % des effectifs), dont la part augmente régulièrement depuis vingt ans. Les salariés du TRF élargi sont majoritairement des hommes, conducteurs routiers de poids lourds. La part de CDI reste élevée (92,8 %) et le temps partiel est peu répandu (5,6 % des emplois). Les non-salariés sont peu nombreux : ils représentent 4,2 % des personnes en emploi dans le TRF élargi fin 2019.



## 1.1 L'emploi salarié

Fin 2020, l'emploi salarié hors intérim dans le transport routier de fret (TRF) élargi est en hausse de 2,9 % par rapport à la fin 2019, ce qui représente un accroissement de 12 300 emplois. Le TRF résiste mieux à la crise sanitaire que l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (- 0,8 %) et que l'ensemble du secteur privé (- 1,5 %).

### MALGRÉ LA CRISE, L'EMPLOI AUGMENTE DANS LE TRF ÉLARGI EN 2020

Au 31 décembre 2020, le TRF élargi emploie 437 000 salariés hors intérimaires (voir encadré), soit 31 % de l'emploi total des transports et de l'entreposage hors intérim (figure 1.1.1). Malgré les pertes d'emploi subies au premier semestre 2020 durant le premier confinement, l'effectif salarié du secteur s'accroît en 2020 de 2,9 % (+ 12 300 emplois) par rapport à l'année précédente.

Comparativement, hors intérim, le nombre de salariés recule de 0,8 % dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, et de 1,5 % dans l'ensemble du secteur privé.

Sur la période 2015-2020, le taux de croissance annuel moyen des effectifs salariés s'établit à + 2,9 % dans le TRF élargi, nettement supérieur à ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage (+ 0,8 %) et de l'ensemble du secteur privé hors intérim (+ 0,6 %).

Figure 1.1.1 : effectifs salariés du TRF élargi au 31 décembre, hors intérim

Niveau en milliers, structure et évolutions en % (évolution sur 5 ans en moyenne annuelle)

Secteur d'activité	Niveaux						Part 2020	Évolutions annuelles			
	2015	2016	2017	2018	2019	2020		2018	2019	2020	2020/2015
<b>Transports et entreposage</b>	1 361,5	1 374,2	1 390,6	1 409,3	1 425,0	1 413,7	-	1,3	1,1	- 0,8	0,8
<b>Transport routier de fret élargi</b>	378,7	385,6	397,4	412,9	424,7	437,0	100	3,9	2,9	2,9	2,9
Transports routiers de fret interurbains	178,5	184,3	191,2	197,6	202,7	207,7	48	3,4	2,6	2,5	3,1
Transports routiers de fret de proximité	144,5	145,3	150,7	157,2	163,2	171,1	39	4,3	3,8	4,8	3,4
Location de camions avec chauffeur	17,2	18,3	18,9	19,7	19,8	19,4	4	4,2	0,2	- 1,8	2,4
Messagerie, fret express	38,5	37,8	36,6	38,4	39,0	38,7	9	4,9	1,7	- 0,7	0,1
<b>Ensemble du secteur privé</b>	18 162	18 269	18 498	18 697	18 965	18 687	-	1,1	1,4	- 1,5	0,6

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoff ; SNCF – Données arrêtées au 25 mars 2021

### LES EFFECTIFS DU TRF DE PROXIMITÉ S'ACCROISSENT DE 4,8 % EN 2020

Le TRF de proximité compte 171 100 salariés au 31 décembre 2020. Entre fin 2019 et fin 2020, cette activité a créé 7 900 emplois nets (+ 4,8 %). Cette forte hausse est à relier au développement des livraisons à domicile durant les confinements de l'année 2020. Avec un taux de croissance annuel moyen de + 3,4 % sur cinq ans, les effectifs du TRF de proximité représentent 39 % de l'emploi total du TRF en 2020 (figure 1.1.1).

Le TRF interurbain, avec 207 700 salariés, soit 48 % des effectifs du TRF élargi, demeure l'employeur le plus important de ce secteur. Ses effectifs s'accroissent de 5 000 salariés en 2020 (+ 2,5 %). Entre 2015 et 2020, le taux de croissance annuel moyen des effectifs est de + 3,1 %.

Depuis 2018, le TRF de proximité crée davantage d'emplois que le TRF interurbain (figure 1.1.2).

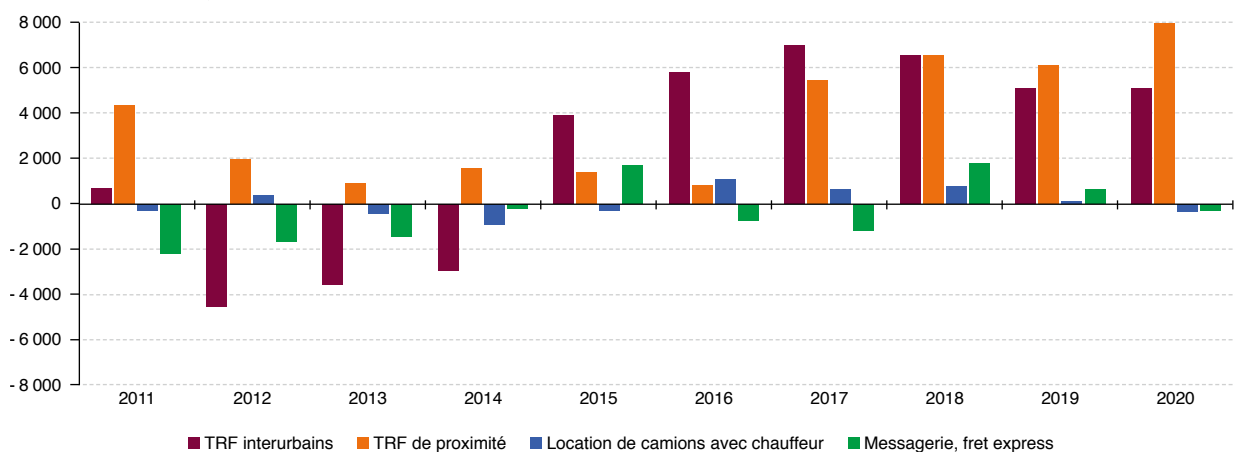
Les deux autres activités du TRF élargi perdent des emplois en 2020. Les effectifs diminuent de 0,7 % dans la messagerie et le fret express (- 300 emplois) et de 1,8 % dans la location de camions avec chauffeur (- 400 emplois).



## partie 1 : l'emploi

**Figure 1.1.2 : évolution de l'effectif salarié hors intérim des quatre activités du TRF élargi**

En nombre d'individus, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, établissements du transport routier de fret élargi.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acooss ; SNCF – Données arrêtées au 25 mars 2021

### Estimation de l'emploi salarié hors intérim

Les statistiques présentées classent les salariés selon l'activité de leur établissement (APET) et non celle de leur entreprise (APEN).

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SDES qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années postérieures à 2007, et de l'Unédic pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acooss) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares publiés en mars 2021.

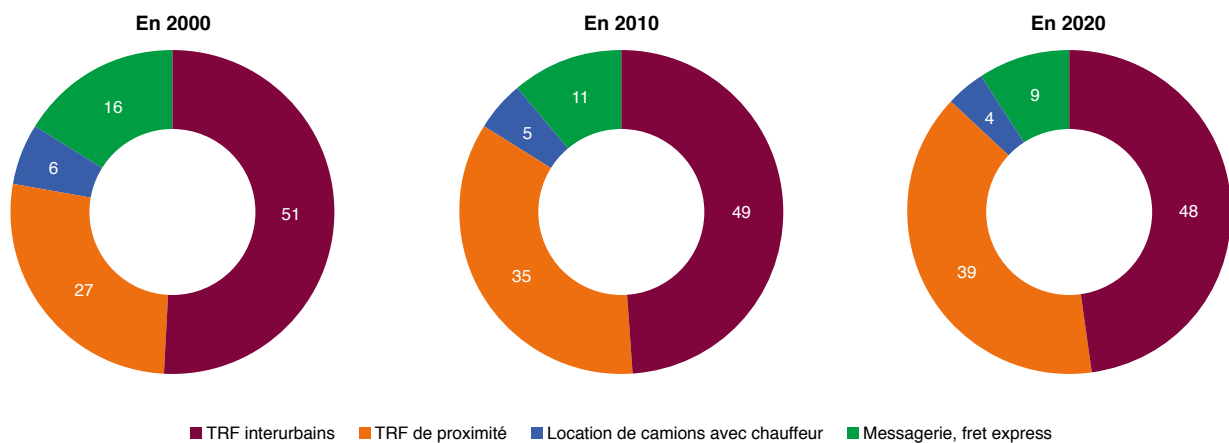
Le champ du transport routier de fret (TRF) élargi retenu dans ce rapport n'est pas totalement identique au champ du transport routier de marchandises (TRM) présenté par l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) pour la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE). La CNPE couvre en effet le champ de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports, ce qui exclut les locations de camions avec chauffeur et la messagerie et le fret express.

	Champs SDES	Champ OPTL
4941A - Transports routiers de fret interurbains		
4941B - Transports routiers de fret de proximité		
4941C - Location de camions avec chauffeur		
4942Z - Services de déménagement		
5229A - Messagerie, fret express		
5320Z - Autres activités de poste et de courrier		
8010Z partiel - Activités de sécurité privée (transports de fonds)		

## partie 1 : l'emploi

Sur longue période, la structure des effectifs du TRF élargi se transforme. Depuis 20 ans, la part d'effectifs du TRF de proximité augmente principalement aux dépens de la messagerie et du fret express (figure 1.1.3).

**Figure 1.1.3 : évolution de la répartition des effectifs du TRF élargi par secteur détaillé**  
En %



Champ : France hors Mayotte, établissements du transport routier de fret élargi.  
Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoiss ; SNCF – Données arrêtées au 25 mars 2021

### PLUS DE LA MOITIÉ DES EFFECTIFS TRAVAILLENT DANS DES ÉTABLISSEMENTS DE MOINS DE 50 SALARIÉS

Le tissu économique du TRF élargi repose essentiellement sur les petites et moyennes entreprises (PME), et parmi elles sur les petits établissements. Au 31 décembre 2019, les établissements de moins de 50 salariés regroupent 56 % des effectifs du TRF élargi (figure 1.1.4).

Les deux tiers des effectifs du TRF de proximité exercent leur activité dans des établissements de moins de 50 salariés, dont 20,1 % ont moins de 10 employés. À l'inverse, le secteur de la messagerie et du fret express concentre 63 % de ses effectifs dans des établissements de 50 salariés et plus.

Depuis 2000, la répartition des effectifs par taille d'établissement est quasi stable (voir séries longues, annexes 1.3a et 1.3b).

**Figure 1.1.4 : répartition des salariés du TRF élargi selon la taille d'établissement**  
En %, au 31 décembre 2019

Activité	Taille d'établissement			
	De 0 à 9 salariés	De 10 à 49 salariés	De 50 à 149 salariés	150 salariés et plus
Transports routiers de fret interurbains	11,8	39,5	29,6	19,1
Transports routiers de fret de proximité	20,1	47,4	22,0	10,5
Location de camions avec chauffeur	6,6	38,8	38,5	16,1
Messagerie, fret express	3,9	33,1	37,1	25,9
Ensemble	14,1	42,0	27,7	16,2

Lecture : 47,4 % des salariés du TRF de proximité travaillent dans des établissements employant de 10 à 49 salariés.  
Champ : France hors Mayotte, établissements du transport routier de fret élargi.  
Source : Insee, base Tous salariés 2019

## 1.2 Les caractéristiques des emplois

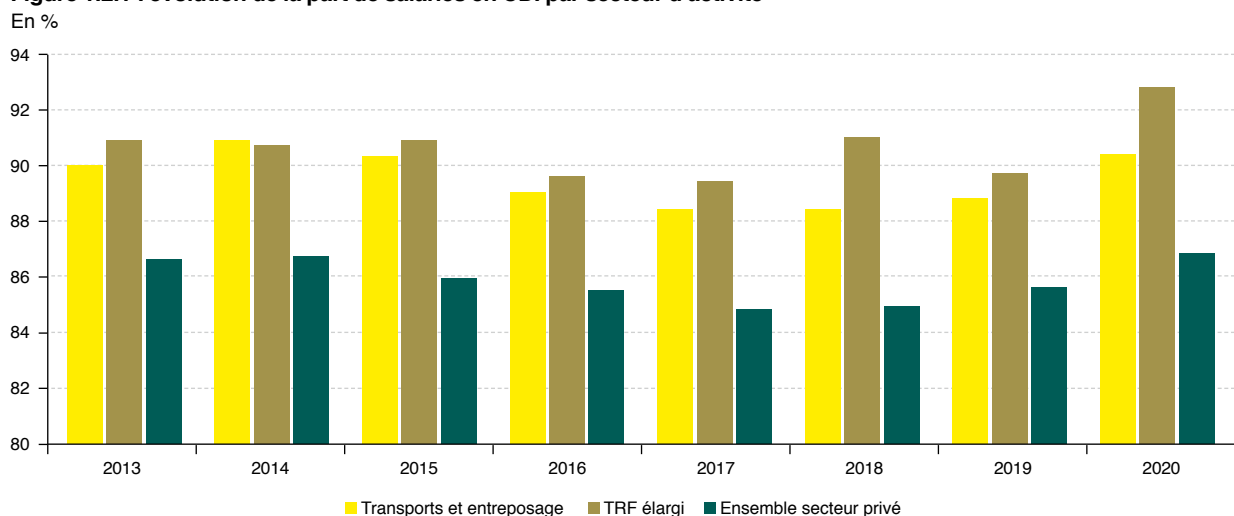
En 2020, la part de contrats à durée indéterminée (CDI) dans le transport routier de fret (TRF) élargi augmente et demeure à un niveau élevé (92,8 %) par rapport aux autres secteurs d'activité. Le nombre de conducteurs routiers bénéficiaires du dispositif de congé de fin d'activité (CFA) est stable. Le taux de recours à l'intérim est élevé (6,3 % de l'emploi total fin 2019) et la part d'emplois à temps partiel est faible (5,6 % fin 2019). Les conducteurs représentent plus de sept emplois salariés sur dix.

### LA PART DE CDI S'ÉLÈVE À 92,8 % DANS LE TRF ÉLARGI

En 2020, 92,8 % des salariés du TRF élargi ont un contrat de travail à durée indéterminée (CDI). Les autres emplois se répartissent entre contrats à durée déterminée (CDD, 2,8 %), missions d'intérim (3,7 %), stages et contrats d'apprentissage.

Pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage, le taux de CDI est un peu moins élevé (90,4 %), mais est supérieur de 3,6 points à celui observé dans l'ensemble du secteur privé (86,8 %). Depuis 2013, cet écart entre le taux de CDI dans le TRF élargi et le taux de CDI dans le secteur privé évolue peu (*figure 1.2.1*).

Figure 1.2.1 : évolution de la part de salariés en CDI par secteur d'activité



Champ : France hors Mayotte.  
Source : Insee, enquête emploi

### LE RECOURS À L'INTERIM EST FRÉQUENT DANS LA MESSAGERIE ET LE FRET EXPRESS

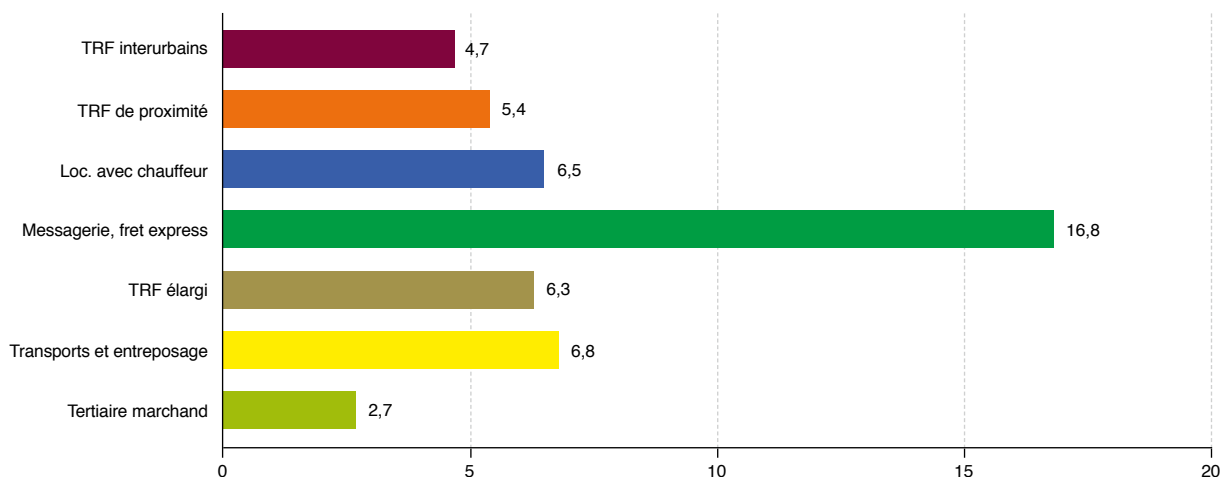
De façon générale, le secteur des transports et de l'entreposage recourt davantage à l'emploi intérimaire que les autres secteurs d'activité du tertiaire marchand. Le contrat d'intérim est utilisé par le secteur des transports et de l'entreposage pour faire face aux variations de la demande, alors que cette fonction est plus souvent remplie par les contrats à durée déterminée dans les autres activités tertiaires.

En 2019, le volume de travail temporaire mesuré en équivalent emplois à temps plein (ETP) sur l'ensemble de l'année s'établit à 28 500 ETP dans le TRF élargi. Le taux de recours à l'intérim – part de l'emploi intérimaire dans l'emploi salarié total – est de 6,3 % (*figure 1.2.2*). C'est dans les activités de messagerie et de fret express, qui emploient une main-d'œuvre peu qualifiée, que le recours à l'intérim est le plus fréquent (16,8 %).

# partie 1 : l'emploi

**Figure 1.2.2 : taux de recours à l'intérim par secteur d'activité en 2019**

En %



Lecture : en 2019, dans le TRF de proximité, le rapport du volume de travail temporaire à l'emploi salarié total (y compris intérim) est de 5,4 %.

Champ : France hors Mayotte.

Source : Dares

## LA PART D'EMPLOIS À TEMPS PARTIEL EST FAIBLE

Au 31 décembre 2019, 5,6 % des salariés du TRF élargi occupent un emploi à temps partiel. Cette proportion reste faible, relativement à celles observées dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (11,7 %) et dans l'ensemble du secteur privé (21,6 %) - (figure 1.2.3).

Par grandes catégories socioprofessionnelles (CSP), le temps partiel est peu répandu parmi les ouvriers qualifiés (4,0 %), essentiellement des conducteurs, et les professions

intermédiaires (4,2 %). La part d'employés à temps partiel (13,5 %) est deux fois et demi moins élevée que dans l'ensemble du secteur privé. En revanche, la part des cadres travaillant à temps partiel (12,4 %) approche celle des cadres du secteur privé (13,4 %).

Les femmes sont trois fois plus souvent à temps partiel (14,2 %) que les hommes (4,4 %). La qualification influe sur l'écart entre les taux de temps partiel masculin et féminin : le différentiel est de 23,1 points parmi les ouvriers non qualifiés et de 0,3 point parmi les cadres.

**Figure 1.2.3 : part de salariés à temps partiel par catégorie socioprofessionnelle au 31 décembre 2019**

En %

Catégorie socioprofessionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie, fret express	TRF élargi			Transports et entreposage	Tous secteurs d'activités*
					Ensemble	Hommes	Femmes		
Cadres	13,0	17,3	12,8	2,6	12,4	12,3	12,6	9,2	13,4
Professions intermédiaires	4,9	5,0	4,9	2,2	4,2	1,9	8,3	9,9	17,3
Employés	13,7	17,3	14,9	5,7	13,5	5,9	17,6	14,8	33,1
Ouvriers qualifiés	3,1	5,4	1,9	3,3	4,0	3,8	10,1	12,1	9,2
Ouvriers non qualifiés	12,7	16,3	25,0	10,0	13,4	10,7	33,8	11,3	35,5
<b>Ensemble</b>	<b>4,8</b>	<b>7,1</b>	<b>3,0</b>	<b>4,2</b>	<b>5,6</b>	<b>4,4</b>	<b>14,2</b>	<b>11,7</b>	<b>21,6</b>

\* Hors fonction publique.

Lecture : 17,3 % des employés du TRF de proximité travaillent à temps partiel, soit près de deux fois moins que l'ensemble des employés, tous secteurs d'activité confondus (33,1 %).

Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, base Tous salariés 2019

**LE SECTEUR DEMEURE STRUCTURELLEMENT OUVRIER**

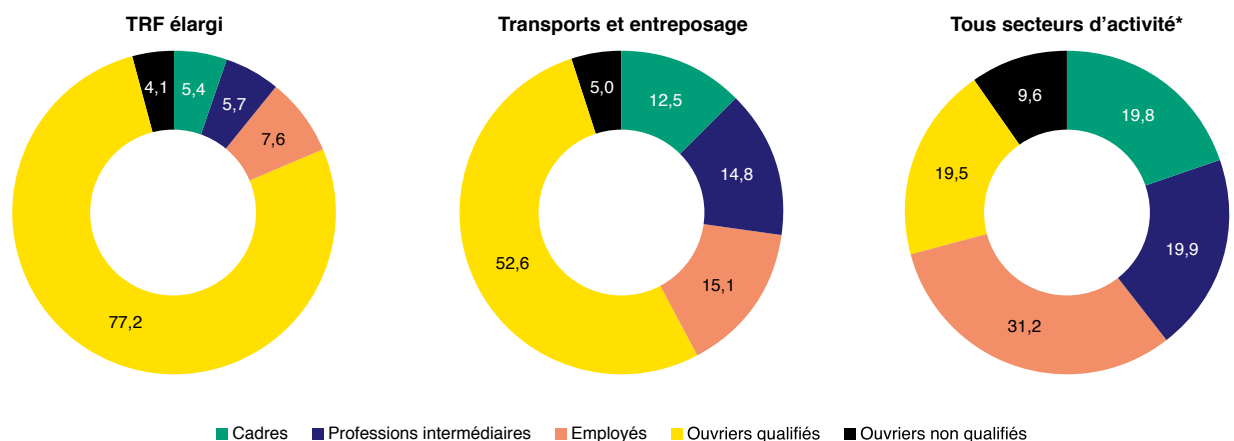
La population salariée du TRF élargi est structurellement ouvrière. Au 31 décembre 2019, 81,3 % des salariés du secteur sont des ouvriers, essentiellement qualifiés (figure 1.2.4). Le taux d'encadrement du secteur est faible : on compte seulement 5,4 % de postes de cadres, et 5,7 % de professions intermédiaires.

Les ouvriers sont très majoritairement des conducteurs de camions (poids lourds et véhicules légers) : ceux-ci représentent 71,6 % des effectifs du secteur (figure 1.2.5), soit 310 000 emplois. La part de chauffeurs est de 81,9 %

dans la location de camions avec chauffeur, de 32,9 % dans la messagerie et le fret express. Les femmes ne représentent que 3,3 % des conducteurs du TRF élargi.

Le secteur de la messagerie et du fret express se distingue des autres sous-secteurs par une structure socioprofessionnelle moins déséquilibrée, se rapprochant de la répartition observée dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (figure 1.2.4). On y compte davantage de cadres (12,5 %), de professions intermédiaires (14,8 %), d'employés (15,1 %), d'ouvriers non qualifiés (5,0 %), mais moins d'ouvriers qualifiés (52,6 %).

**Figure 1.2.4 : répartition par catégorie socioprofessionnelle des salariés**  
Au 31 décembre 2019



\* Hors fonction publique.  
Champ : France hors Mayotte.  
Source : Insee, base Tous salariés 2019

**Figure 1.2.5 : proportion de conducteurs dans la population salariée du TRF élargi au 31 décembre 2019**  
En %

Secteur d'activité	Part des conducteurs parmi les salariés	Part des femmes parmi les conducteurs
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>71,6</b>	<b>3,3</b>
TRF interurbains	74,7	2,9
TRF de proximité	75,9	3,7
Location de camions avec chauffeur	81,9	2,4
Messagerie, fret express	32,9	4,5
<b>Transports et entreposage (HZ)</b>	<b>39,3</b>	<b>13,2</b>

Lecture : 47,4 % des salariés du TRF de proximité travaillent dans des établissements employant de 10 à 49 salariés.  
Champ : France hors Mayotte, établissements du transport routier de fret élargi.  
Source : Insee, base Tous salariés 2019

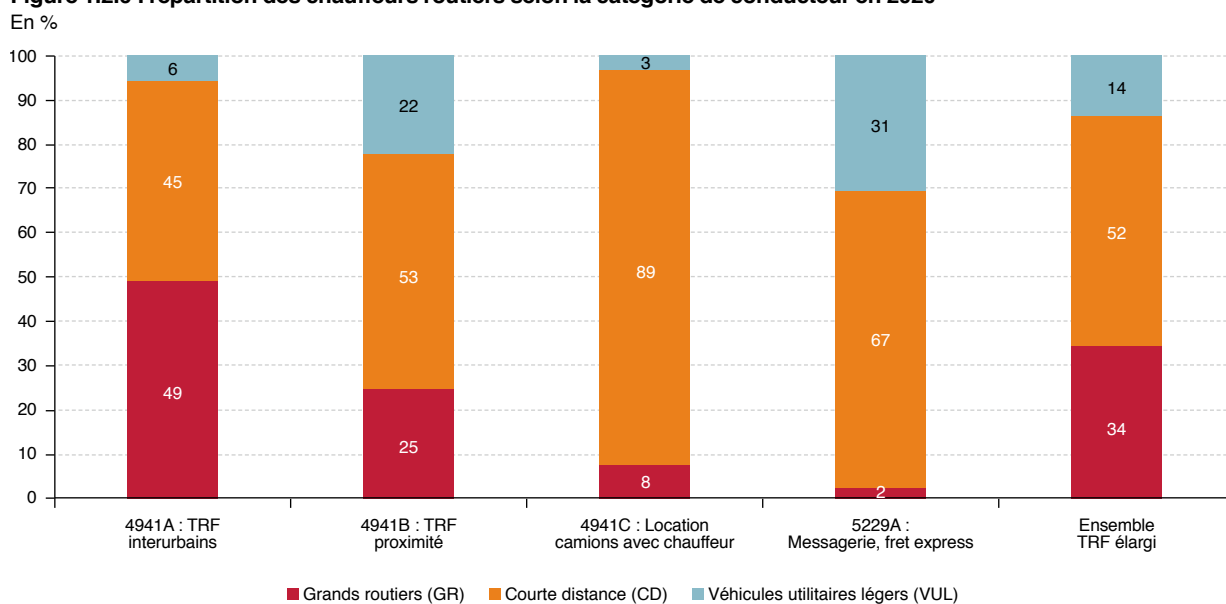
**PLUS DE LA MOITIÉ DES CONDUCTEURS OPÈRENT SUR COURTE DISTANCE**

Les établissements du TRF élargi font appel à trois grandes catégories de conducteurs : les chauffeurs de poids lourds, répartis entre « grands routiers » (passant au moins six nuits par mois hors de leur domicile) et chauffeurs « courte distance », ainsi que les chauffeurs de véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes (VUL).

En 2020, le recours aux véhicules poids lourds reste largement dominant, les chauffeurs de VUL ne représentant

que 14 % des conducteurs du TRF élargi (figure 1.2.6). La part de conducteurs « courte distance » atteint 52 % et progresse régulièrement depuis 2017 aux dépens de celle de conducteurs « grands routiers » (34 %). Cette tendance s'explique à la fois par une optimisation des circuits de livraison, une diminution de la part de transport international des entreprises françaises de TRF et une forte hausse des effectifs du TRF de proximité, secteur moins soumis à la concurrence étrangère. Le développement des livraisons à domicile durant les confinements de l'année 2020 a contribué à accentuer cette tendance.

**Figure 1.2.6 : répartition des chauffeurs routiers selon la catégorie de conducteur en 2020**



Champ : France hors Mayotte, établissements du transport routier de fret élargi.  
 Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

### LE NOMBRE DE CONGÉS DE FIN D'ACTIVITÉ (CFA) EST STABLE EN 2020

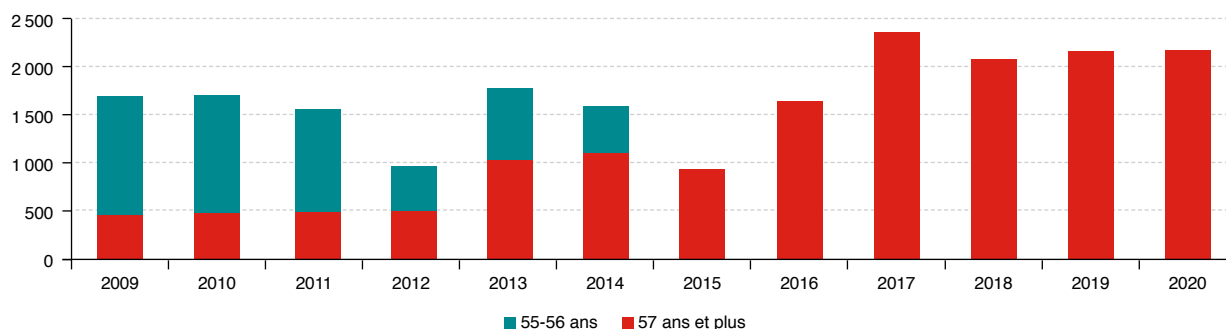
Après un recul de 41 % en 2015, en raison des aménagements induits par le nouvel accord du 11 mars 2014 (voir encadré), le nombre de conducteurs routiers cessant leur activité en recourant au congé de fin d'activité (CFA) dépasse les 2 000 nouveaux bénéficiaires chaque année depuis 2017. Il

demeure à un niveau élevé en 2020 avec 2 200 nouveaux bénéficiaires (figure 1.2.7).

Les modifications des conditions d'ouverture des régimes du CFA survenues en 2011 ont entraîné la baisse puis la disparition de la part des 55-56 ans au profit des 57 ans et plus.

Au 31 décembre 2020, 40 249 conducteurs routiers de marchandises ont bénéficié de ce dispositif depuis sa création en 1997.

Figure 1.2.7 : nombre de conducteurs du TRM entrés dans le dispositif de congé de fin d'activité



Champ : France hors Mayotte.  
Sources : DGITM ; Fongecfa

## Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'État ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité (CFA) pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le CFA prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession.

L'accord du 30 mai 2011 portant adaptation des dispositions relatives aux CFA, signé par les partenaires sociaux et l'État, a modifié les conditions d'ouverture des régimes du CFA « marchandises » et du CFA « voyageurs » à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2011 :

- report de 55 à 57 ans de l'âge d'entrée dans les régimes de CFA, sauf pour les conducteurs âgés de 55 à 57 ans au 30 juin 2011 qui remplissaient déjà les conditions d'ancienneté de conduite à cette date, ainsi que les bénéficiaires des dispositions « carrières longues » ou de l'accord dérogatoire du 30 juin 2009 sur les salariés licenciés ;
- maintien des bénéficiaires dans le régime jusqu'à ce qu'ils puissent atteindre l'âge légal de départ à la retraite.

Les partenaires sociaux ont signé un nouvel accord, le 11 mars 2014, portant sur divers aménagements du dispositif du CFA « marchandises ». Cet accord a pour principaux effets de porter progressivement le nombre d'années d'ancienneté de conduite exigé de 25 à 26 (selon un calendrier s'étalant d'avril 2014 à avril 2015) et de suspendre la dérogation concernant les conducteurs bénéficiaires du régime « carrière longue ».

## 1.3 Les caractéristiques des salariés

**Au 31 décembre 2019, l'âge moyen de la population salariée du transport routier de fret (TRF) élargi continue d'augmenter, à un rythme plus élevé que dans l'ensemble du secteur privé. La part des salariés âgés de plus de 50 ans atteint 27,7 % des effectifs (+ 1,9 point sur un an), tandis que celle des 18-30 ans est de 19,5 % (+ 1,2 point). Le secteur emploie peu de femmes (11,7 %).**

### LA POPULATION SALARIÉE DU TRF ÉLARGI CONTINUE DE VIEILLIR

Au 31 décembre 2019, le déséquilibre de la pyramide des âges des salariés du TRF élargi est moins important que dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage mais nettement plus marqué que tous secteurs d'activité confondus (hors fonction publique) - (figure 1.3.1).

La part des salariés du TRF élargi âgés de plus de 50 ans atteint 27,7 % des effectifs (contre 30,0 % dans le secteur des transports et de l'entreposage et 25,3 % tous secteurs d'activité confondus), soit une augmentation de 1,9 point sur un an. La part des 18-30 ans augmente de 1,2 point, à 19,5 % (contre 16,6 % dans le secteur des transports et de l'entreposage et 24,5 % tous secteurs d'activité confondus). Cet afflux de jeunes salariés s'explique par les efforts de formation mis en place par les acteurs de la branche des transports routiers depuis quelques années (voir partie 5).

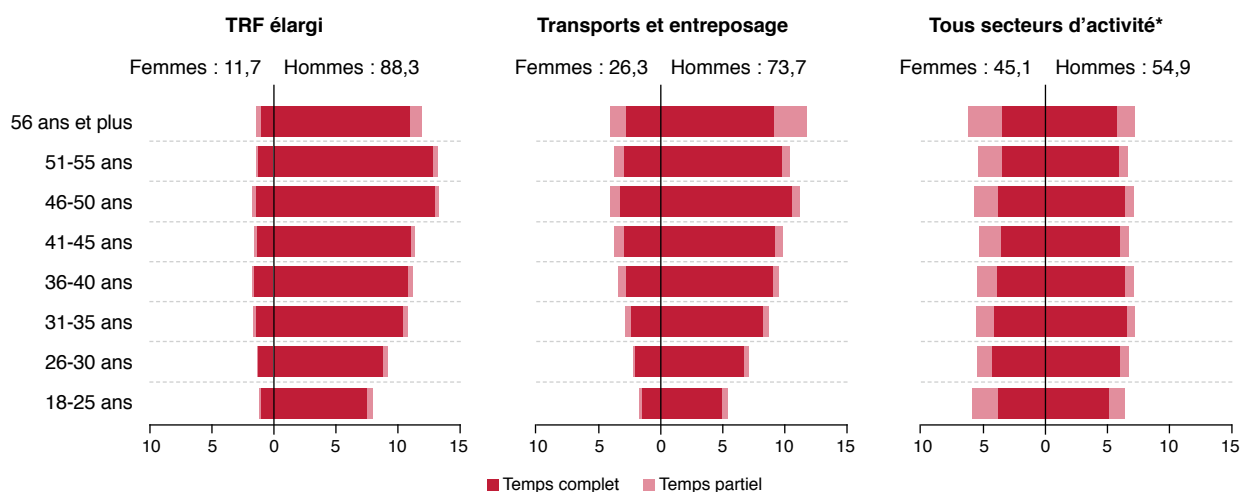
Les salariés du TRF élargi sont âgés en moyenne de 42,1 ans, soit environ 16 mois de plus que l'âge moyen de l'ensemble des salariés du secteur privé (40,8 ans) mais 1 an de moins que dans le secteur des transports et de l'entreposage (43,1 ans).

La moyenne d'âge des salariés est la plus élevée dans le secteur de la location de camions avec chauffeur (43,5 ans) et du transport routier de fret interurbain (42,9 ans). À l'inverse, c'est dans le transport de fret de proximité et la messagerie qu'elle est la plus faible (respectivement 40,9 ans et 42,1 ans).

Ce vieillissement est particulièrement notable chez les conducteurs routiers du TRF interurbain, pour lesquels l'âge moyen est passé de 41 ans en 2007 à 43 ans et demi en 2019. L'âge médian de ces conducteurs est de 45 ans, contre 41 ans pour l'ensemble des salariés du secteur privé (voir annexe 1.10).

**Figure 1.3.1 : pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2019**

En %



\* Hors fonction publique.  
 Champ : France hors Mayotte.  
 Source : Insee, base Tous salariés 2019



# partie 1 : l'emploi

## LE TRF ÉLARGI EMPLOIE PEU DE FEMMES

Fin 2019, les femmes n'occupent que 11,7 % des postes salariés du secteur, loin des 26,3 % observés dans l'ensemble des transports et de l'entreposage et des 45,1 % du secteur privé (figure 1.3.1). Le secteur du TRF élargi est peu féminisé du fait de la prédominance d'emplois de

conducteurs, plus fréquemment occupés par des hommes (figure 1.3.2).

La part des femmes s'élève à 23,0 % dans les activités de messagerie et de fret express, domaine dans lequel les activités administratives sont plus développées. À l'opposé, les femmes ne représentent que 6,4 % des emplois dans la location de camions avec chauffeurs (figure 1.3.3).

**Figure 1.3.2 : les 5 professions les plus représentées dans le TRF élargi selon le sexe**

Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS), en % au 31 décembre 2019

Femmes		Hommes	
546C-Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	17,4	641A-Conducteurs routiers et grands routiers	61,2
641A-Conducteurs routiers et grands routiers	12,0	643A-Conducteurs livreurs, coursiers	16,8
643A-Conducteurs livreurs, coursiers	7,7	652A-Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs de chariots élévateurs, caristes	2,1
542A-Secrétaires	7,5	546C-Employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises	2,1
543G-Employés administratifs qualifiés des autres services des entreprises	6,8	466C-Responsables d'exploitation des transports de voyageurs et de marchandises (non cadres)	1,8

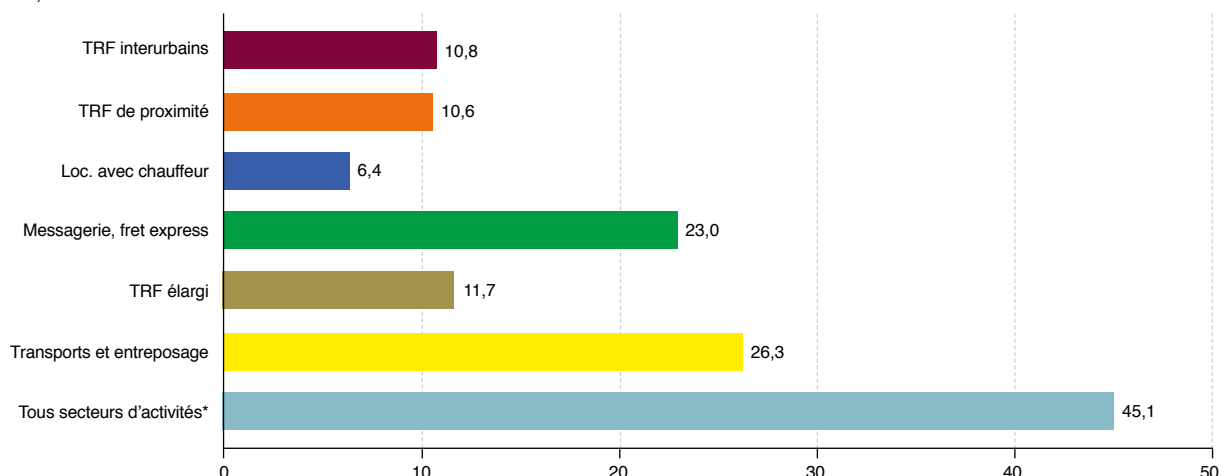
Lecture : 17,4 % des femmes du TRF élargi sont des employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises. Du côté des hommes, ils ne sont que 2,1 % à exercer cette profession.

Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, base Tous salariés 2019

**Figure 1.3.3 : part des postes salariés occupés par des femmes par secteur d'activité**

En %, au 31 décembre 2019



\* Hors fonction publique.

Lecture : 10,8 % des postes salariés du TRF interurbain sont exercés par des femmes alors qu'elles occupent 23,0 % des postes salariés de la messagerie et du fret express.

Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, base Tous salariés 2019

## 1.4 Les non-salariés

Fin 2019, 18 600 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi, soit 4,2 % des personnes en emploi dans l'ensemble du TRF élargi. Plus de la moitié d'entre eux travaillent dans le TRF de proximité. Hors micro-entrepreneurs, les non-salariés du TRF élargi dégagent de leur activité une rémunération mensuelle nette moyenne de 2 960 euros, supérieure de plus d'un tiers à celle des salariés du secteur.

### LES NON-SALARIÉS REPRÉSENTENT MOINS D'UN EMPLOI SUR VINGT DU TRF ÉLARGI

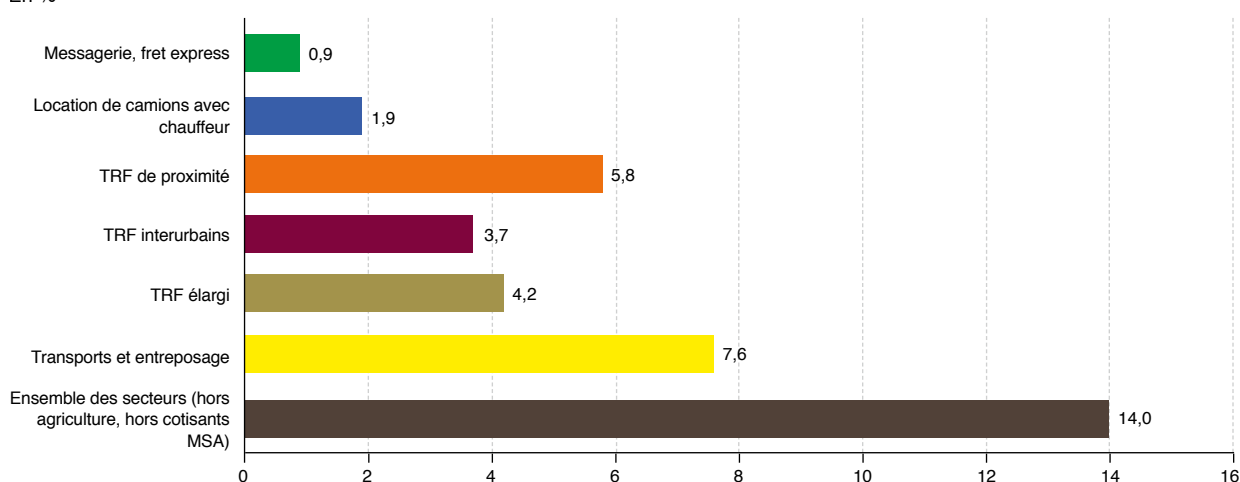
Fin 2019, en France, la population des non-salariés (voir encadré) représente 4,2 % des personnes en emploi dans l'ensemble du TRF élargi, soit une part proche de celle du

secteur des transports et de l'entreposage (7,6 % de non-salariés), mais trois fois moindre que celle de l'ensemble des secteurs non agricoles (14,0 %) - (figure 1.4.1).

C'est dans l'activité de TRF de proximité que l'on compte la proportion la plus élevée de non-salariés (5,8 %), bien que cette part diminue régulièrement depuis 2010 (voir annexe 1.5).

Figure 1.4.1 : part des non-salariés dans l'emploi total (hors intérim) en 2019

En %



Lecture : 4,2 % des emplois (hors intérim) du TRF élargi sont occupés par des non-salariés.

Champ : France hors Mayotte, personnes exerçant une activité non salariée au 31 décembre 2019, hors agriculture, hors cotisants MSA.

Source : Insee, base Non-salariés, estimations d'emploi salarié

### LES EFFECTIFS NON SALARIÉS DU TRF ÉLARGI AUGMENTENT DE 3,3 %

Au 31 décembre 2019, le nombre de non-salariés du TRF élargi s'établit à 18 600, en hausse de 3,3 % par rapport à fin 2018 malgré une baisse des effectifs du TRF de proximité (- 1,4 %).

54 % des non-salariés du TRF élargi exercent leur activité dans le TRF de proximité, 42 % dans le TRF

interurbain. Les activités de messagerie et fret express ainsi que la location de camions avec chauffeur comptent très peu de non-salariés (figure 1.4.2).

La population des non-salariés du TRF élargi est constituée de gérants majoritaires de sociétés à responsabilité limitée (SARL, 69,7 %), d'entrepreneurs individuels (19,0 %) et d'une faible part de micro-entrepreneurs (11,3 %).

## partie 1 : l'emploi

**Figure 1.4.2 : structure de l'emploi non salarié au 31 décembre 2019**

Niveau en milliers, évolutions et parts en %

Secteur d'activité	Effectif total au 31/12			Part des gérants	Part des ME*	Part des pluriactifs**		Part des femmes	Structure par âge	
	Niveau 2019	2019/2018	2018/2017			Hors ME	ME		Moins de 30 ans	60 ans et plus
<b>TRF élargi</b>	<b>18,6</b>	<b>3,3</b>	<b>- 1,9</b>	<b>69,7</b>	<b>11,3</b>	<b>9,1</b>	<b>29,7</b>	<b>12,0</b>	<b>6,0</b>	<b>16,4</b>
4941A TRF interurbains	7,8	11,0	4,7	68,4	20,0	9,0	32,1	12,2	7,4	17,3
4941B TRF de proximité	10,0	- 1,4	- 5,6	70,9	4,4	9,2	21,4	11,7	5,0	15,5
4941C Location de camions avec chauffeur	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
5229A Messagerie, fret express	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
<b>Transports et entreposage</b>	<b>116,7</b>	<b>22,1</b>	<b>21,8</b>	<b>20,6</b>	<b>49,7</b>	<b>5,7</b>	<b>34,2</b>	<b>8,0</b>	<b>29,2</b>	<b>9,3</b>
<b>Ensemble des non-salariés, hors agriculture, hors cotisants MSA</b>	<b>3 070</b>	<b>6,6</b>	<b>3,5</b>	<b>28,0</b>	<b>40,7</b>	<b>9,0</b>	<b>28,5</b>	<b>38,7</b>	<b>11,5</b>	<b>14,2</b>

\* ME : micro-entrepreneurs.

\*\* Les non-salariés pluriactifs sont ceux qui, en fin d'année, exercent simultanément une activité salariée et non salariée.

ns = non significatif, effectif insuffisant.

Champ : France hors Mayotte, personnes exerçant une activité non salariée au 31 décembre 2019, hors agriculture, hors cotisants MSA.

Source : Insee, base Non-salariés

### LE REVENU NET MENSUEL MOYEN D'ACTIVITÉ EST DE 2 960 EUROS

En 2019, le revenu d'activité des non-salariés (hors micro-entrepreneurs) du TRF élargi s'élève à 2 960 euros nets mensuels en moyenne (figure 1.4.3). Il est nettement supérieur à celui des non-salariés de l'ensemble des transports (2 050 euros en raison des plus faibles revenus des exploitants de taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC), qui représentent plus de la moitié des effectifs du secteur des transports).

En euros constants, c'est-à-dire en corrigeant l'évolution de la hausse des prix à la consommation, ce revenu moyen augmente de 1,2 % en 2019 (après + 5,4 %). Cette hausse est plus importante que pour l'ensemble des transports et de l'entreposage (+ 0,1 %) et que pour l'ensemble des non-salariés hors agriculture (+ 0,3 %).

Le revenu d'activité des non-salariés du TRF élargi est supérieur de près de 50 % à celui des salariés du secteur (voir partie 3). L'écart de revenus s'explique par la prépondérance des gérants de sociétés parmi les non-salariés. Ceux-ci exercent en effet des fonctions de cadre, mieux rémunérées.

**Figure 1.4.3 : revenus d'activité mensuels nets des non-salariés en 2019**

En euros, évolutions en % d'euros constants, parts en %

	Revenu mensuel moyen (en €)					Dispersion des revenus (hors micro-entrepreneurs)			
	Ensemble	Hors micro-entrepreneurs (ME)			ME	Part des revenus nuls (%)	Médiane*	1 <sup>er</sup> décile D1*	9 <sup>e</sup> décile D9*
		Niveau 2019	2019/2018	2018/2017					
<b>TRF élargi</b>	<b>2 710</b>	<b>2 960</b>	<b>1,2</b>	<b>5,4</b>	<b>500</b>	<b>8,4</b>	<b>2 510</b>	<b>610</b>	<b>6 050</b>
4941A TRF interurbains	2 640	3 100	0,1	5,4	430	8,8	2 610	640	6 320
4941B TRF de proximité	2 740	2 830	1,9	5,1	690	8,3	2 400	570	5 780
<b>Ensemble des transports</b>	<b>1 300</b>	<b>2 050</b>	<b>0,1</b>	<b>4,0</b>	<b>390</b>	<b>7,0</b>	<b>1 520</b>	<b>490</b>	<b>4 290</b>
<b>Ensemble des non-salariés, hors agriculture, hors cotisants MSA</b>	<b>2 560</b>	<b>3 830</b>	<b>0,3</b>	<b>6,7</b>	<b>590</b>	<b>7,5</b>	<b>2 660</b>	<b>560</b>	<b>8 720</b>

\* Médiane et déciles calculés en excluant les revenus nuls.

Note : si on ordonne les non-salariés selon leur revenu, les déciles les séparent en groupes d'effectifs égaux. Les 10 % de non-salariés aux revenus les plus faibles gagnent moins que le 1<sup>er</sup> décile de revenu, soit 610 euros par mois dans le TRF élargi. Les 10 % de non-salariés aux revenus les plus élevés gagnent plus de 6 050 euros par mois dans le TRF élargi.

Champ : France hors Mayotte, personnes exerçant une activité non salariée au 31 décembre 2019, hors agriculture, hors cotisants MSA.

Source : Insee, base Non-salariés

## Les non-salariés

Les non-salariés se distinguent des salariés par l'absence de contrat de travail et par le fait qu'ils ne dépendent de personne (pas de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre). Ce sont des critères qui sont adoptés par les organismes sociaux pour distinguer le non-salarié du salarié. La base Non-salariés de l'Insee est issue de sources administratives gérées par la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) pour le secteur de l'agriculture, et par l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss), caisse nationale des Unions de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales (Urssaf), pour les autres secteurs d'activité.

La dernière base disponible se rapporte à l'année 2019.

Parmi les non-salariés, on distingue les **micro-entrepreneurs des non-salariés « classiques »** (*i.e.* hors micro-entrepreneurs). Ces derniers sont pour l'essentiel des entrepreneurs individuels ou des gérants majoritaires de sociétés à responsabilité limitée (SARL).

Depuis 2013, le revenu des non-salariés inclut la partie excédant 10 % du capital détenu des montants individuels de dividendes et intérêts de comptes courants d'associés.

partie 2

# Le marché du travail « transport et logistique »

— En 2020, le marché du travail a été très affecté par la crise sanitaire liée à la Covid-19, principalement durant les deux premiers trimestres. Les offres d'emploi de conducteur de véhicules de transport routier de marchandises (TRM), cœur de métier du secteur, chutent de 30,1 % au cours de l'année tandis que le nombre de demandeurs d'emploi de conducteur TRM connaît une hausse inédite de 11,9 %.

Toutefois, le suivi conjoncturel des entreprises du secteur montre au quatrième trimestre 2020 une résurgence des difficultés de recrutement de conducteurs routiers.



## 2.1 Les offres d'emploi

Au cours de l'année 2020, Pôle emploi a collecté 206 000 offres d'emploi pour les métiers du transport et de la logistique (T&L). Après avoir connu une envolée en 2016 et 2017, le nombre d'offres d'emploi T&L diminue depuis 2018. La crise sanitaire liée à la Covid-19 a accentué cette tendance baissière : en 2020, les offres d'emploi chutent de 30,1 % pour les conducteurs du transport routier de marchandises (TRM) et de 29,2 % pour les métiers de la logistique en lien avec le TRM. La part des offres de contrats à durée indéterminée (CDI) augmente pour les métiers de la conduite. Les agences d'intérim demeurent prépondérantes dans l'offre d'emploi.

### LES OFFRES D'EMPLOI DE CONDUCTEURS ROUTIERS CHUTENT DE 30,1 % EN 2020

Au cours de l'année 2020, près de 9 % des offres collectées par Pôle emploi en France métropolitaine concernent des métiers relevant du transport et de la logistique (T&L, voir encadré), ce qui représente 206 000 offres d'emploi.

Parmi celles-ci, le nombre d'offres d'emploi de conducteur de transport routier de marchandises (TRM) s'établit à 64 500, soit une chute de 30,1 % par rapport à l'année précédente

(figure 2.1.1). Cette baisse est davantage marquée pour les emplois de chauffeur de poids lourds sur longue distance (- 34,2 %) que pour les chauffeurs-livreurs (- 21,6 %). Le contexte de la crise sanitaire a accentué la tendance à la baisse amorcée en 2018.

De même, les offres d'emploi reculent de 29,2 % pour les métiers de la logistique liés au TRM et représentent 94 000 offres. Cette baisse est particulièrement élevée pour les emplois de manutentionnaires (- 41,4 %).

**Figure 2.1.1 : répartition des offres d'emploi collectées par Pôle emploi selon le métier proposé**

Niveau en milliers, données brutes, évolutions en % (évolution sur 5 ans en moyenne annuelle)

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015
<b>Personnel de conduite du TRM</b>	<b>64,5</b>	- 4,4	- 10,5	- 30,1	- 0,9
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	41,2	- 1,0	- 14,1	- 34,2	- 0,6
Conduite et livraison par tournées sur courte distance ; courses-livraisons express	23,3	- 11,7	- 2,0	- 21,6	- 1,4
<b>Métiers de la logistique en lien avec le TRM</b>	<b>94,0</b>	<b>0,9</b>	<b>- 7,8</b>	<b>- 29,2</b>	<b>- 0,4</b>
Magasinage et préparation de commandes	58,4	- 8,9	- 5,2	- 23,8	- 0,7
Manutention manuelle de charges	18,8	20,3	- 6,5	- 41,4	0,5
Conduite d'engins de déplacement de charges	16,9	13,6	- 16,8	- 30,1	- 0,6
<b>Autres métiers du T&amp;L</b>	<b>47,5</b>	-	-	-	-
<b>Ensemble des métiers du T&amp;L</b>	<b>206,0</b>	<b>- 9,8</b>	<b>- 8,1</b>	<b>- 31,1</b>	<b>- 1,4</b>
<b>Ensemble des offres d'emploi</b>	<b>2 265,8</b>	<b>- 2,3</b>	<b>- 1,5</b>	<b>- 4,3</b>	<b>0,6</b>

Champ : France métropolitaine.

Source : Pôle emploi-Dares, statistiques du marché du travail

## partie 2 : le marché du travail « transport et logistique »

### 39 % DES OFFRES D'EMPLOI DE CONDUCTEUR TRM ÉMANENT DES AGENCES D'INTÉRIM

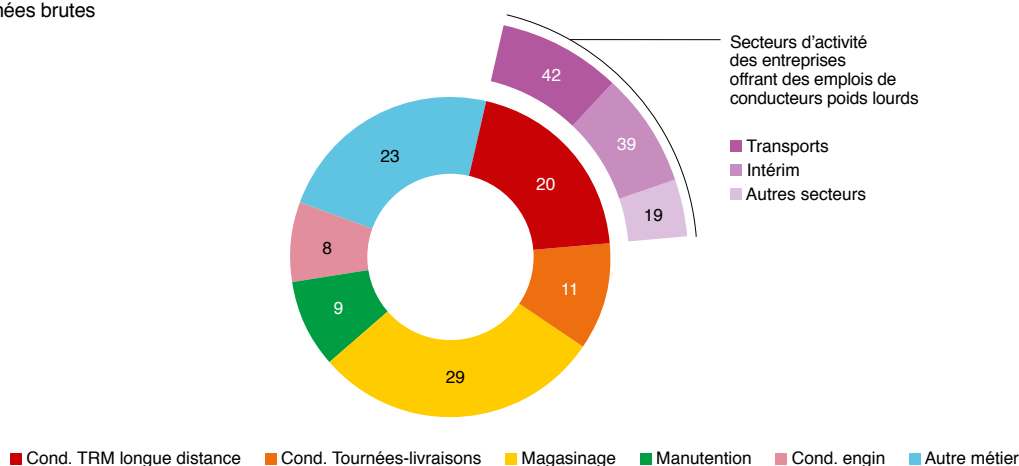
Les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du transport et de la logistique (T&L). Ces fonctions sont parfois assurées directement pour leur compte propre par des entreprises d'autres secteurs. En 2020, seulement un quart des offres d'emploi T&L sont émises par des entreprises ayant pour

activité principale le transport et l'entreposage. Les entreprises du commerce déposent 12 % des offres T&L, et le secteur industriel en dépose 5 %.

Les agences d'intérim occupent une place prépondérante dans le marché du travail T&L. Depuis dix ans, elles émettent près de 40 % des offres d'emploi du secteur. En 2020, elles proposent presque autant d'offres d'emploi de conducteur TRM sur longue distance (39 %) - (*figure 2.1.2*) que le secteur des transports (42 %).

**Figure 2.1.2 : répartition des offres d'emploi collectées par Pôle emploi selon le métier proposé en 2020**

En %, données brutes



*Lecture : 20 % des offres d'emploi du secteur des transports et de l'entreposage concernent les conducteurs TRM longue distance (tore intérieure). 42 % de ces offres d'emploi de conducteurs TRM sont émises par le secteur des transports, 39 % par les agences d'intérim et 19 % par d'autres secteurs d'activité (section de tore extérieure).*

*Champ : France métropolitaine.*

*Source : Pôle emploi-Dares, statistiques du marché du travail*

### LA PART D'OFFRES D'EMPLOI EN CDI PROGRESSE POUR LES CONDUCTEURS TRM

Parmi l'ensemble des offres T&L proposées par Pôle emploi en 2020, 78 600, soit 38,1 %, correspondent à des contrats à durée indéterminée (CDI) - (*figure 2.1.3*).

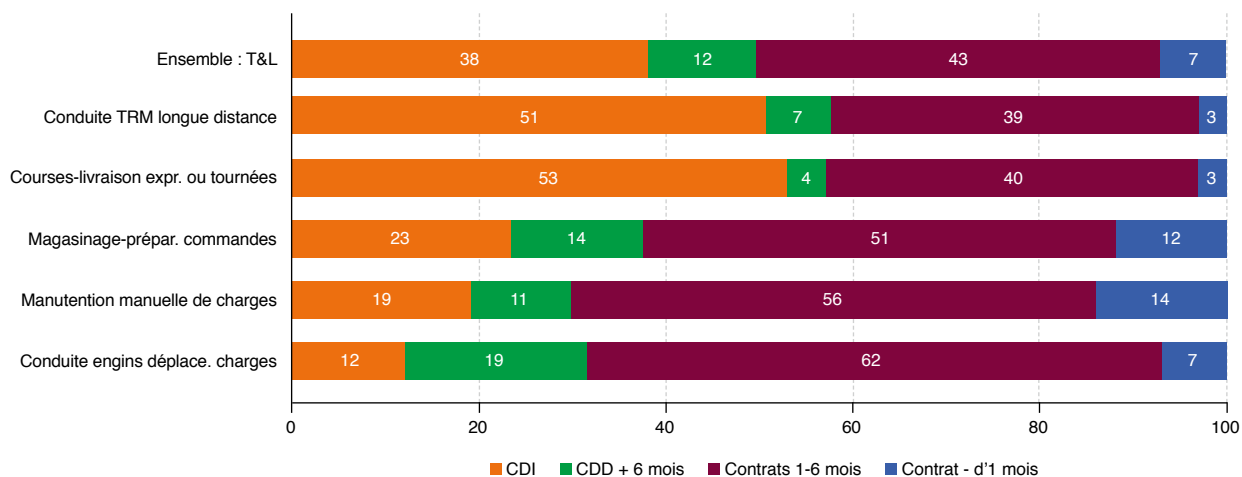
Dans la conduite de TRM longue distance, la part de CDI offerts est de 50,6 %, en progression de 2 points par rapport à 2019 et de 12,3 points depuis 2017. Pour les chauffeurs-livreurs, la part de CDI offerts s'élève à 52,9 %, en hausse de 0,6 point par rapport à 2019 et de 3,3 points depuis 2017.

C'est pour les conducteurs d'engins et de déplacement de charges que l'offre de CDI est la plus faible (12,1 %).

Hormis pour le personnel de conduite du TRM, les contrats « courts » (un à six mois) demeurent les plus nombreux, mais leur part recule depuis 2015. Enfin, les offres de contrats « très courts » (moins d'un mois) continuent de diminuer sur les cinq dernières années, y compris pour les métiers peu qualifiés de la manutention ou du magasinage (*figure 2.1.4*).

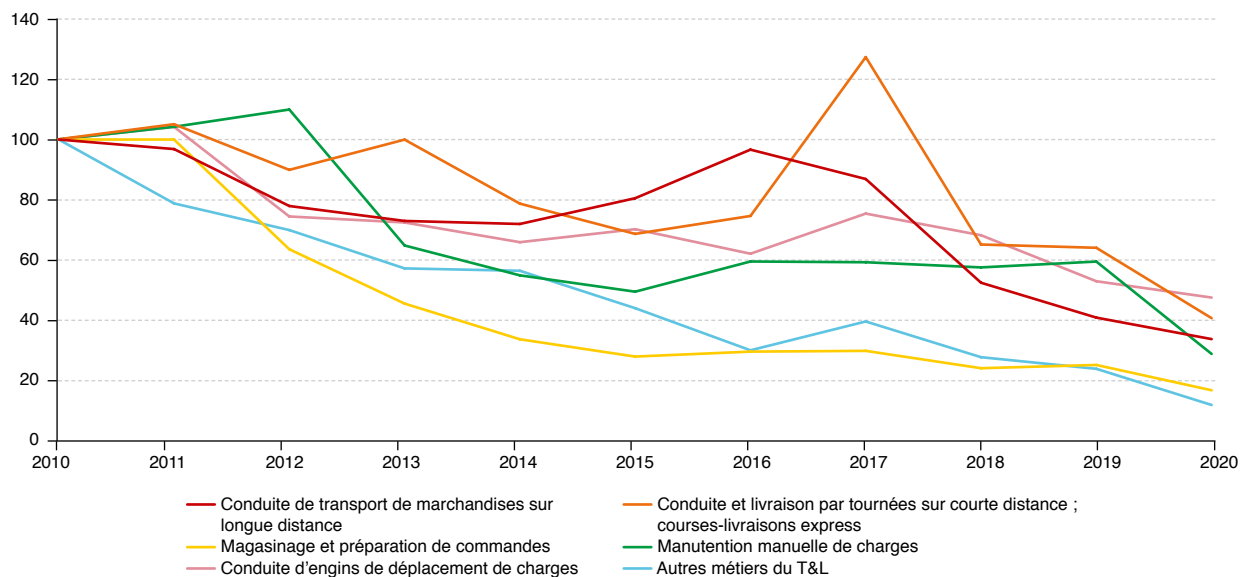
## partie 2 : le marché du travail « transport et logistique »

**Figure 2.1.3 : répartition des offres d'emploi collectées par Pôle emploi selon le contrat de travail proposé en 2020**  
En %, données brutes



Champ : France métropolitaine.  
Source : Pôle emploi-Dares, statistiques du marché du travail

**Figure 2.1.4 : évolution du nombre d'offres de contrats « très courts » en fin d'année par métier**  
Indice base 100 en 2010



Champ : France métropolitaine.  
Source : Pôle emploi-Dares, statistiques du marché du travail



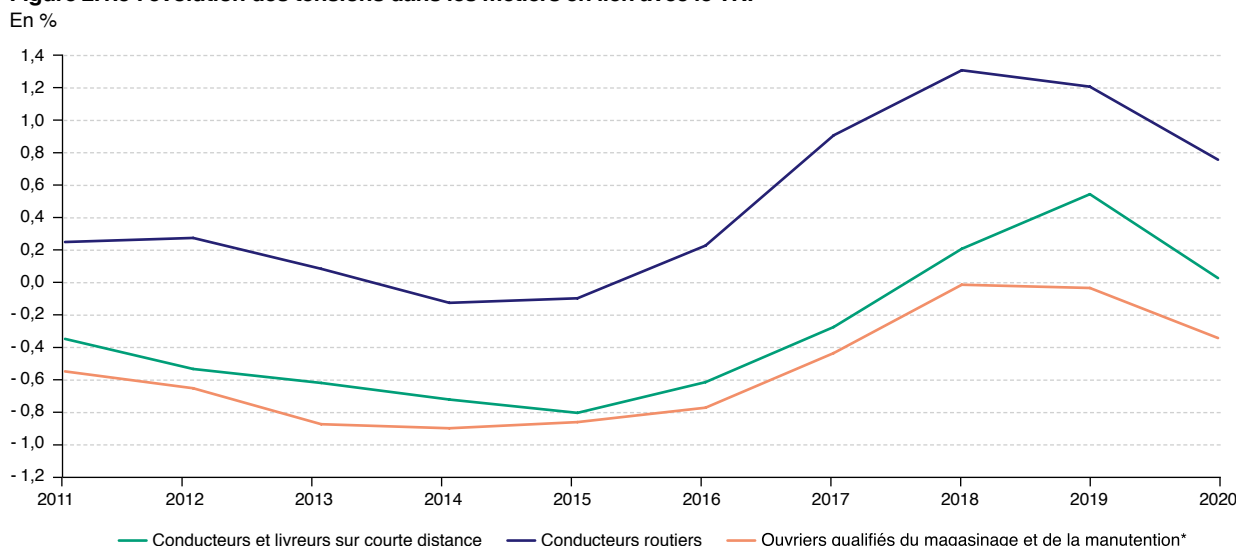
## partie 2 : le marché du travail « transport et logistique »

### UN MARCHÉ DU TRAVAIL MOINS TENDU POUR LES CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS

En 2020, les indicateurs de tension des métiers de conducteurs de poids lourds du T&L diminuent fortement (figure 2.1.5). Les circonstances exceptionnelles liées à l'épidémie de

Covid-19 fragilisent l'analyse de l'évolution de ces indicateurs entre 2019 et 2020. Ils reflètent davantage le brutal retournement du marché du travail survenu entre mars et juin 2020 qu'un relâchement des tensions sur le recrutement de salariés.

Figure 2.1.5 : évolution des tensions dans les métiers en lien avec le TRF



\* Comprend les conducteurs d'engins de déplacement de charges, les magasiniers et préparateurs de commandes et les manutentionnaires qualifiés.  
Note : depuis fin 2021, les tensions sur le marché du travail sont mesurées à l'aide d'un indicateur synthétique prenant en compte trois dimensions : les difficultés de recrutement anticipées par les employeurs ; le nombre d'offres d'emploi rapportées au nombre de demandeurs d'emploi ; la facilité des demandeurs d'emploi à retrouver un emploi et ainsi à sortir des listes de Pôle emploi.  
Lecture : entre 2019 et 2020, l'indicateur synthétique de tension sur le marché du travail du métier de conducteur routier est passé de 1,21 à 0,76.  
Champ : France hors Mayotte.  
Source : Pôle emploi-Dares, métiers en tension

Parmi l'ensemble des familles professionnelles (FAP) répertoriées par la Dares, le métier de conducteur routier reste dans le premier quart des métiers les plus en tension (figure 2.1.6). Le niveau de tension très élevé est principalement lié au lien formation-emploi, traduisant le besoin d'une main-

d'œuvre disposant de qualifications spécifiques, ainsi qu'à des conditions de travail plus contraignantes que dans d'autres métiers (voir Note méthodologique sur les indicateurs de tension).

## partie 2 : le marché du travail « transport et logistique »

**Figure 2.1.6 : facteurs à l'origine des tensions sur le métier de conducteur TRM en 2020**

Échelle de 1 (faible intensité) à 5 (très forte intensité)

	Indicateur de tension (discrétisé)	Intensité d'embauches	Lien formation-emploi	Manque de main-d'œuvre disponible	Non-durabilité de l'emploi	Conditions de travail contraignantes	Inadéquation géographique
Conducteurs et livreurs sur courte distance	3	2	1	1	3	5	1
Conducteurs routiers	5	3	4	3	3	4	3
Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention	2	2	1	2	5	4	2

Note : l'indicateur de tension, discrétisé en 5 modalités, est accompagné de six indicateurs complémentaires pour tenir compte des divers facteurs à l'origine des tensions. Ils permettent d'identifier les causes possibles des tensions et des difficultés de recrutement : fréquence élevée des besoins de recrutement, conditions de travail ou d'emploi peu attractives, manque de main-d'œuvre disponible, décalage entre les compétences requises par les recruteurs et celles détenues par les personnes en recherche d'emploi, ou désajustement géographique entre la demande et l'offre de travail.

Lecture : en 2020, pour les conducteurs routiers, l'indicateur synthétique de tension est très élevé (intensité maximale 5, en rouge). Les principales causes de ce niveau élevé sont le lien formation-emploi (niveau 4 en orange) et les conditions de travail contraignantes (4). Les autres facteurs sont d'une intensité moyenne (niveau 3, en jaune).

Champ : France hors Mayotte.

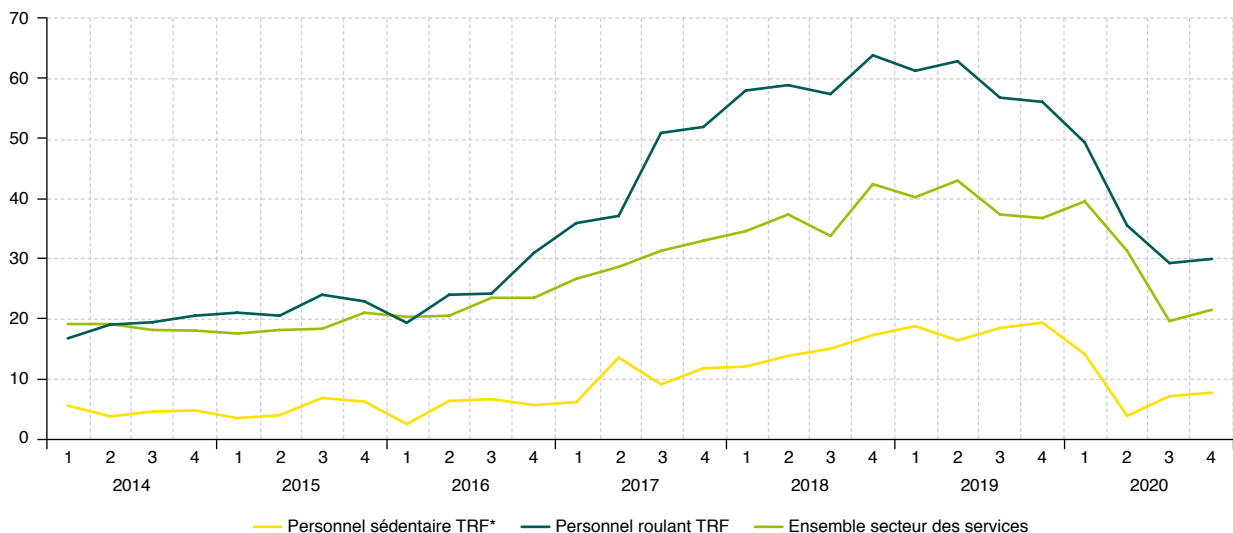
Source : Pôle emploi-Dares, métiers en tension

Toutefois, l'enquête trimestrielle de conjoncture de l'Insee auprès des entreprises du TRF montre que, fin 2020, les difficultés de recrutement sont à un niveau très inférieur au

pic atteint en 2019 (figure 2.1.7), le secteur n'ayant pas encore retrouvé une activité suffisante.

**Figure 2.1.7 : part des chefs d'entreprise déclarant rencontrer des difficultés de recrutement**

En %, données trimestrielles CVS-CJO



\* Y compris courrier, hors Poste.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

## Les métiers « transport et logistique » (T&L)

**Le marché du travail « transport et logistique »** est défini à partir des métiers concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. Le service des données et études statistiques (SDES) en a retenu 39 et les a agrégés en 6 groupes.

**Les métiers** sont transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, la conduite de poids lourds sur longue distance peut aussi être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

**Le changement de la nomenclature** des métiers de Pôle emploi fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T&L ». Dans la rédaction de cette fiche, la notion de métiers correspond à celle de groupe de métiers.

## 2.2 Les demandeurs d'emploi

Fin 2020, 586 000 personnes inscrites à Pôle emploi recherchent un emploi dans les métiers du transport et de la logistique et sont immédiatement disponibles pour l'occuper (catégories A, B, C). 78 % de ces demandes concernent les métiers du transport routier de marchandises (TRM). Après trois années de repli, le retournement du marché du travail dû à la crise sanitaire a été brutal en 2020. Les demandes d'emploi bondissent de 11,9 % pour les conducteurs routiers et de 10,1 % pour les métiers de la logistique en lien avec le TRM.

### 586 000 PERSONNES RECHERCHENT ACTIVEMENT UN EMPLOI « TRANSPORT ET LOGISTIQUE » (T&L) FIN 2020

Au 31 décembre 2020, en France métropolitaine, 586 000 personnes inscrites à Pôle emploi recherchent un emploi dans les métiers du transport et de la logistique et sont immédiatement disponibles pour l'occuper (catégories

A, B, C). Cela représente 10 % du nombre total de demandeurs d'emploi (catégories A, B et C), tous métiers confondus (figure 2.2.1).

Dans le contexte de la crise sanitaire, le nombre de demandeurs d'emploi connaît en 2020 une augmentation inédite de 11,9 % pour les conducteurs routiers (après - 2,1 % en 2019) et de 10,1 % (après - 3,5 %) pour les métiers de la logistique en rapport avec le TRM.

**Figure 2.2.1 : demandeurs d'emploi en fin d'année pour les métiers T&L par sexe**

Niveau en milliers, données brutes, évolutions en % (évolution sur 5 ans en moyenne annuelle)

	Ensemble					dont femmes				
	Niveau 2020	Évolutions annuelles				Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	2020/2015		2018	2019	2020	2020/2015
<b>Personnel de conduite du TRM</b>	<b>156,0</b>	<b>- 1,8</b>	<b>- 2,1</b>	<b>11,9</b>	<b>- 0,1</b>	<b>8,5</b>	<b>3,8</b>	<b>2,9</b>	<b>17,7</b>	<b>4,6</b>
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	69,3	- 4,9	- 1,5	10,8	- 1,0	2,8	1,6	9,3	15,4	4,5
Conduite et livraison par tournées sur courte distance ; courses-livraisons express	86,7	0,8	- 2,6	12,8	0,7	5,6	4,9	- 0,2	18,8	4,6
<b>Métiers de la logistique en lien avec le TRM</b>	<b>303,0</b>	<b>- 0,3</b>	<b>- 3,5</b>	<b>10,1</b>	<b>1,7</b>	<b>48,0</b>	<b>5,1</b>	<b>1,5</b>	<b>13,8</b>	<b>5,7</b>
Magasinage et préparation de commandes	161,9	- 0,5	- 3,2	11,3	2,0	38,4	5,1	1,8	14,9	6,1
Manutention manuelle de charges	74,6	- 3,2	- 8,3	7,3	- 0,8	6,5	2,7	- 4,2	7,3	2,1
Conduite d'engins de déplacement de charges	66,5	3,9	1,8	10,2	4,3	3,1	12,5	12,1	15,1	10,0
<b>Autres métiers du T&amp;L</b>	<b>126,9</b>	<b>1,0</b>	<b>- 2,9</b>	<b>10,3</b>	<b>3,3</b>	<b>33,9</b>	<b>2,3</b>	<b>0,4</b>	<b>10,9</b>	<b>4,7</b>
<b>Ensemble des métiers du T&amp;L</b>	<b>586,0</b>	<b>- 0,4</b>	<b>- 3,0</b>	<b>10,6</b>	<b>1,5</b>	<b>90,3</b>	<b>3,9</b>	<b>1,2</b>	<b>13,0</b>	<b>5,2</b>
<b>Ensemble des demandeurs d'emploi</b>	<b>5 779,9</b>	<b>- 0,4</b>	<b>- 3,1</b>	<b>5,3</b>	<b>0,8</b>	<b>2 960,4</b>	<b>0,5</b>	<b>- 2,8</b>	<b>3,8</b>	<b>1,3</b>

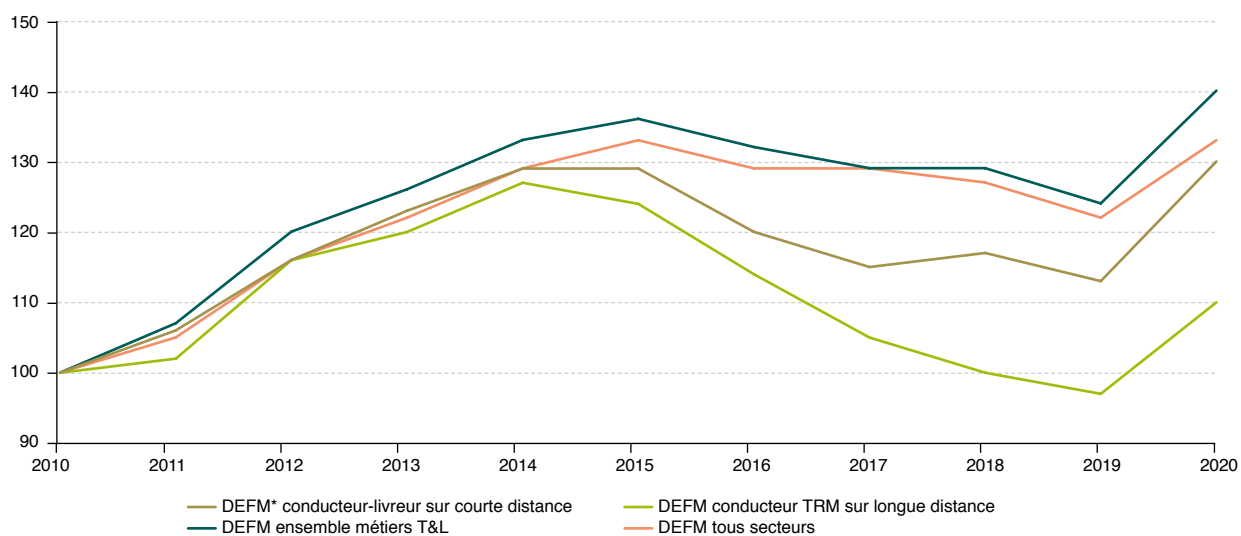
Champ : France métropolitaine, demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année.

Source : Pôle emploi-Dares, statistiques du marché du travail

Au 31 décembre 2020, pour la seule catégorie A, c'est-à-dire les demandeurs d'emploi immédiatement disponibles, le nombre de demandeurs d'emploi pour occuper un poste de conducteur de poids lourds sur longue distance augmente

de 13,0 % après avoir reculé pendant cinq ans. Les demandes d'emplois (catégorie A) de chauffeurs-livreurs rebondissent, quant à elles, de 14,7 % (figure 2.2.2).

**Figure 2.2.2 : évolution du nombre de demandeurs d'emploi de catégorie A en fin d'année par métier**  
Indice base 100 en 2010



\* DEFM : demandeurs d'emploi en fin de mois, au 31 décembre.  
Champ : France métropolitaine, demandeurs d'emploi de catégorie A en fin d'année.  
Source : Pôle emploi-Dares, statistiques du marché du travail

### LES DEMANDEURS D'EMPLOI DE 50 ANS OU PLUS SONT DAVANTAGE PRÉSENTS DANS LES MÉTIERS DE LA CONDUITE

Fin 2020, 13 % des demandeurs d'emploi de catégories A, B et C dans les métiers du transport et de la logistique ont moins de 25 ans, 63 % ont entre 25 et 49 ans, et 24 % ont 50 ans ou plus. Cette structure par âge est proche de celle observée pour l'ensemble des demandeurs d'emploi (figure 2.2.3).

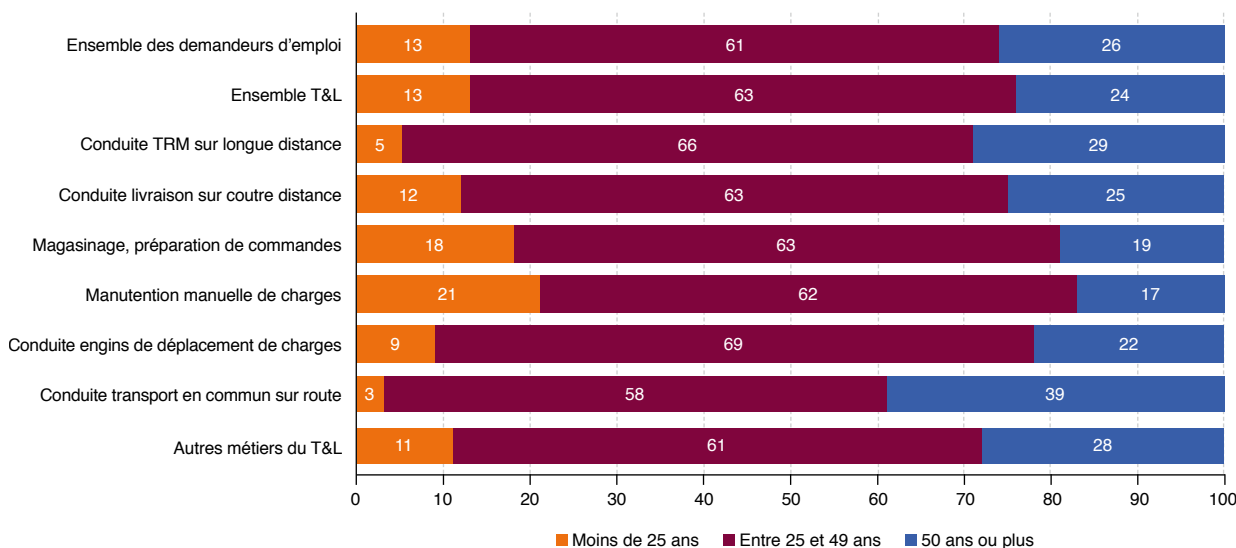
Du fait de l'âge minimum de 21 ans requis pour passer le permis poids lourds, la proportion de demandeurs d'emploi de conducteur TRM sur longue distance âgés de moins de 25 ans est naturellement faible (5 %). Les demandeurs

d'emploi de moins de 25 ans sont deux fois plus nombreux dans les courses-livraisons (12 %), le métier de conducteur de véhicule utilitaire léger (VUL) étant accessible dès 18 ans. Toutefois, les jeunes demandeurs d'emploi s'orientent en priorité vers des métiers ne nécessitant aucun diplôme, comme la manutention manuelle de charges (21 % des demandes) ou le magasinage (18 %).

Les demandeurs d'emploi de 50 ans ou plus sont davantage présents dans les métiers de la conduite. Ils représentent 29 % des demandeurs dans la conduite TRM sur longue distance (- 0,6 point sur un an mais + 10 points depuis 2010) et 39 % des demandeurs d'emploi de transport en commun sur route (+ 0,3 point sur un an, + 13,3 points depuis 2010).

## partie 2 : le marché du travail « transport et logistique »

**Figure 2.2.3 : répartition des demandeurs d'emploi T&L au 31 décembre 2020 par métier recherché selon leur classe d'âge**  
En %, données brutes



Champ : France métropolitaine, demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année.  
Source : Pôle emploi-Dares, statistiques du marché du travail

### LA DEMANDE D'EMPLOI POUR LES MÉTIERS DU TRM EST TRÈS LARGEMENT MASCULINE

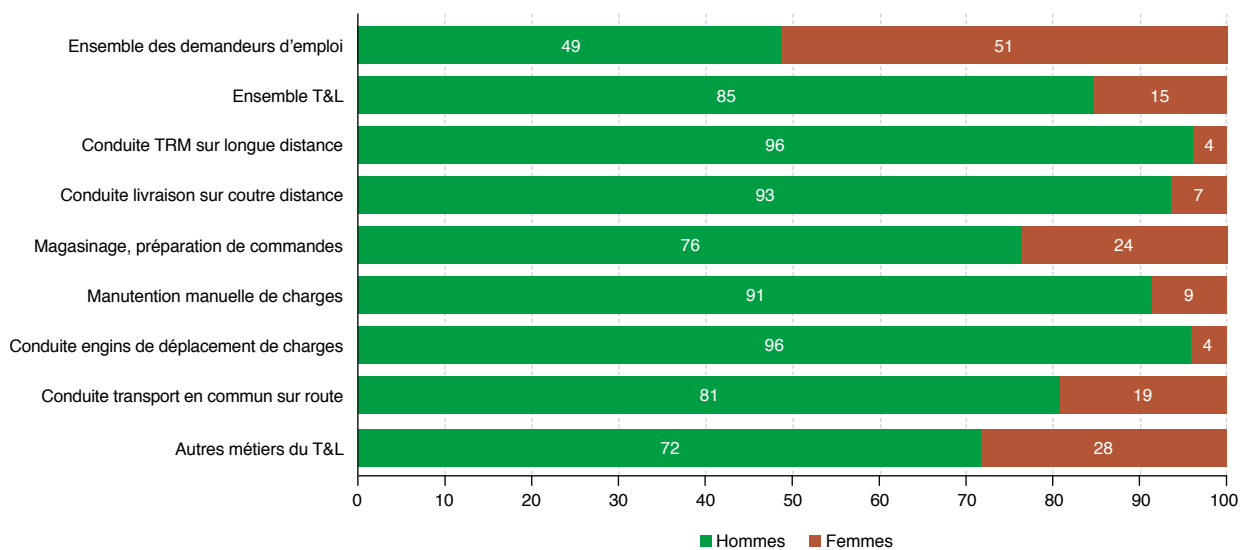
Alors que 51 % des demandeurs d'emploi dans la population générale sont des femmes, celles-ci ne représentent que 15 % des demandeurs d'emploi du T&L, soit 90 300 inscrites (figure 2.2.4). Cette proportion augmente légèrement depuis cinq ans (+ 0,3 point par rapport à 2019 et + 2,5 points par rapport à 2015).

Seulement 4 % des demandes d'emploi de chauffeurs poids lourds et 7 % des demandes d'emploi de chauffeurs-

livreurs émanent des femmes. Dans les métiers du T&L, les demandes féminines s'orientent en priorité vers le magasinage-préparation de commandes (24 % des demandes) et la conduite de transport en commun sur route (19 %), ce dernier métier offrant davantage de possibilités d'emploi à temps partiel. Parmi les autres métiers du T&L, les demandes d'emploi des femmes portent principalement sur la distribution de documents, le transport aérien (personnel navigant et au sol) et les activités d'exploitation logistique.

## partie 2 : le marché du travail « transport et logistique »

**Figure 2.2.4 : répartition des demandeurs d'emploi T&L au 31 décembre 2020 par métier recherché selon le sexe**  
En %, données brutes



Champ : France métropolitaine, demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année.  
Source : Pôle emploi-Dares, statistiques du marché du travail





partie 3

# Les salaires

— En 2020, du fait du recours massif à l'activité partielle, le salaire moyen par tête (SMPT) baisse mécaniquement dans tous les secteurs d'activité, les indemnités d'activité partielle n'étant pas prises en compte dans la masse salariale. Le SMPT moyen des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi diminue ainsi de 4,4 %. L'indemnisation du chômage partiel pendant la crise sanitaire compense en partie ce recul du SMPT.

11,0 % des salariés adhérents à la convention collective des transports routiers ont bénéficié de la revalorisation du Smic au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

En 2019, le salaire mensuel net moyen perçu par les ouvriers qualifiés du transport routier de fret élargi progresse de 3,4 % en un an, compte tenu de l'inflation.



## 3.1 Le salaire moyen par tête et les taux horaires conventionnels

En 2020, le recul de 4,4 % du salaire moyen par tête (SMPT, voir encadré) des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi est en partie compensé par l'indemnisation du chômage partiel pendant la crise sanitaire.

Les négociations collectives de branche sur les salaires ont abouti à un accord en octobre 2020 et le salaire horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds au coefficient 128M (voir définitions annexe D) repasse au-dessus du niveau du salaire minimum interprofessionnel de croissance (Smic) au 1<sup>er</sup> janvier 2020.

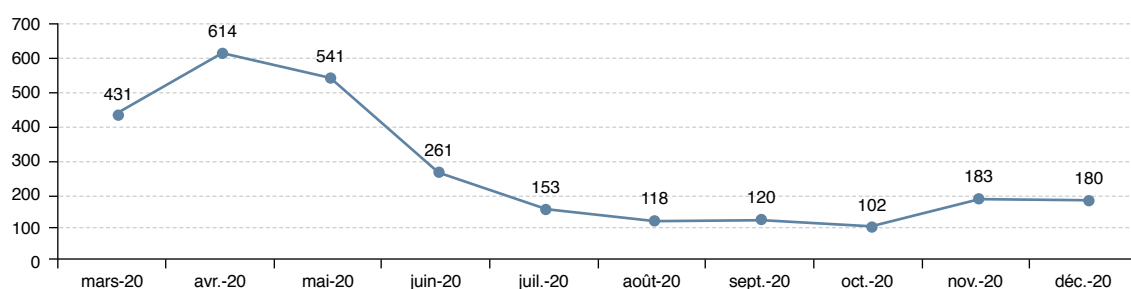
**Le salaire moyen par tête (SMPT), qui rapporte la masse salariale aux effectifs salariés, est un indicateur des salaires versés par les entreprises. Il inclut les primes et les indemnités, hors prime exceptionnelle de pouvoir d'achat et indemnités de chômage partiel. Le SMPT ne reflète ni le niveau ni l'évolution du salaire net perçu par les salariés.**

En avril 2020, au plus fort de la crise sanitaire, 614 000 salariés du secteur des transports et de l'entreposage, soit près de 45 % des effectifs, étaient placés en **activité partielle** (figure 3.1.0). Ce dispositif a permis de contenir les pertes d'emplois et de rémunérations, mais s'est mécaniquement traduit par une baisse des salaires versés par les entreprises. Les indemnités de chômage partiel sont en effet considérées comme des revenus de remplacement et non comme des salaires soumis à cotisations sociales entrant dans le calcul de la masse salariale.

Pour mieux rendre compte de l'évolution des revenus que les salariés tirent de leur activité professionnelle, lorsque celles-ci sont partiellement suspendues, l'Insee a « étendu » le calcul du SMPT en y ajoutant les indemnités de chômage partiel et en intégrant dans le calcul la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (Pepa). Selon l'étude *Emploi, chômage, revenus du travail – Édition 2021* qui s'appuie sur des sources d'informations et concepts légèrement différents, alors que le SMPT diminue en 2020 de 7 % dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage, le « SMPT étendu » connaît un repli beaucoup plus modéré (- 2,6 %).

**Figure 3.1.0 : estimation du nombre de salariés des transports et de l'entreposage placés en activité partielle entre mars et décembre 2020**

En milliers



Note : ces données ne sont pas disponibles au niveau détaillé du TRF élargi.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Dares, demandes d'indemnisations SI APART, enquête Acemo Covid

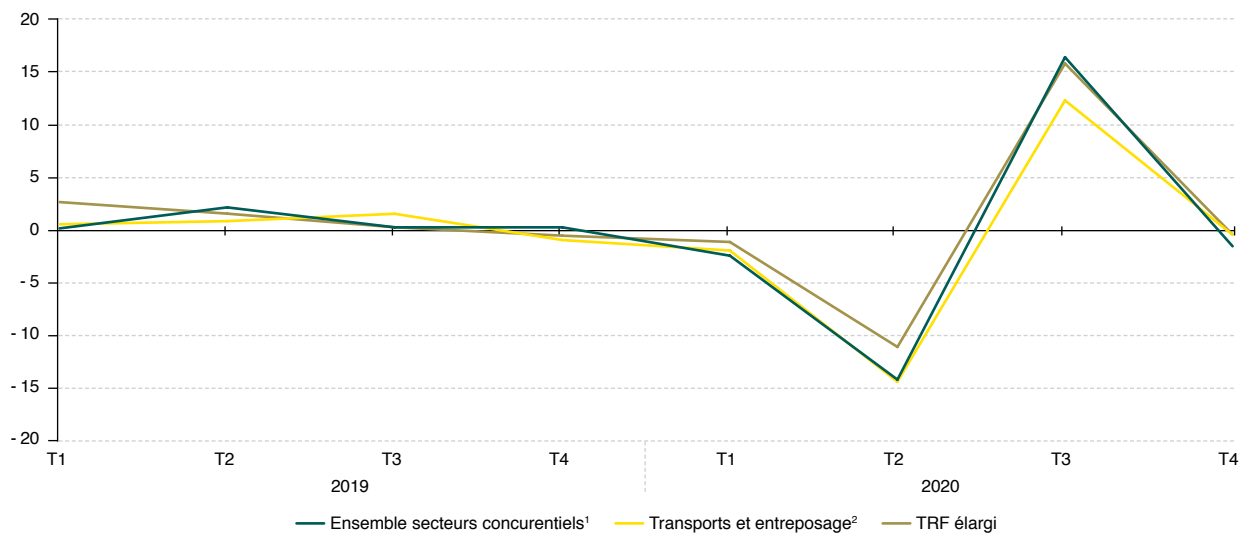
## partie 3 : les salaires

### L'INDEMNISATION DU CHÔMAGE PARTIEL PENDANT LA CRISE SANITAIRE COMPENSE EN PARTIE LE RECU DU SALAIRE MOYEN PAR TÊTE EN 2020

Dans le contexte économique lié à la crise sanitaire, l'année 2020 a été marquée par des variations inédites de la masse salariale versée et du nombre d'heures rémunérées par les employeurs. Ces grandeurs ont fortement baissé au premier semestre, notamment durant la période du premier confinement du 17 mars au 10 mai 2020, avant de rebondir

nettement au troisième trimestre. Lors du quatrième trimestre, compte tenu des mesures de couvre-feu et du deuxième confinement du 30 octobre au 15 décembre 2020, le nombre d'heures rémunérées et la masse salariale ont à nouveau diminué, mais moins qu'au deuxième trimestre (*figure 3.1.1*).

**Figure 3.1.1 : évolution trimestrielle de la masse salariale**  
En %, données CVS



<sup>1</sup> Secteurs concurrentiels : établissements cotisant à l'Urssaf.

<sup>2</sup> Hors activités de poste et de courrier (NAF 53).

Lecture : dans le TRF élargi, la masse salariale rebondit de 15,9 % au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 après avoir chuté de 11,1 % au 2<sup>e</sup> trimestre 2020.

Champ : France hors Mayotte.

Source : Acoess

En 2020, la masse salariale du TRF élargi est de 12 milliards d'euros, en baisse de 2,4 % par rapport à l'année précédente (*figure 3.1.2*). Le salaire moyen par tête (SMPT), qui inclut les primes et les indemnités (hors prime exceptionnelle de pouvoir d'achat et indemnités de chômage partiel) recule de 4,4 % après avoir augmenté de 1,2 % en 2019.

Cette baisse du SMPT est de moindre ampleur que celles observées dans le secteur des transports et de l'entreposage hors activités postales (- 7,2 %) et dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (- 5,0 %).

## partie 3 : les salaires

**Figure 3.1.2 : évolution du salaire mensuel moyen par tête (SMPT)**

Masse salariale en milliards d'euros, SMPT en euros

	Niveau 2020	Évolutions annuelles			
		2018	2019	2020	Moyenne 2020/2015
<b>Ensemble des secteurs concurrentiels<sup>1</sup></b>					
Masse salariale	472	3,6	3,2	- 5,4	1,3
SMPT	2 710	2,1	1,5	- 5,0	0,5
<b>Transports et entreposage<sup>2</sup></b>					
Masse salariale	42	3,2	2,5	- 7,0	0,3
SMPT	2 470	1,6	1,0	- 7,2	- 0,2
<b>TRF élargi</b>					
Masse salariale	12	5,6	4,6	- 2,4	3,1
SMPT	2 190	1,5	1,2	- 4,4	0,1

<sup>1</sup> Secteurs concurrentiels : établissements cotisant à l'Urssaf.

<sup>2</sup> Hors activités de poste et de courrier (NAF 53).

Note : le niveau et l'évolution du SMPT retracent la dynamique des salaires soumis à cotisations, mais ne reflètent pas l'évolution des salaires nets perçus par les salariés. Ne sont notamment pas prises en compte les indemnités de chômage partiel et la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat versée aux salariés par certaines entreprises depuis 2019.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Acoess ; Insee

### LE POUVOIR D'ACHAT DU SALAIRE HORAIRE DE BASE DES OUVRIERS AUGMENTE

Compte tenu de l'inflation, le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base des ouvriers (SHBO, voir encadré) des transports terrestres et par conduites (champ plus large que

celui des seuls ouvriers du TRF élargi) augmente de 0,9 % en 2020, après + 0,5 % en 2019 (figure 3.1.3). En 2020, le pouvoir d'achat du SHBO augmente de 1,1 % dans le secteur des transports et de l'entreposage et de 1,3 % dans l'ensemble des secteurs (hors agriculture).

**Figure 3.1.3 : évolution du salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO - moyenne annuelle)**

En %

Secteur d'activité	2018	2019	2020	Moyenne 2020/2015
<b>Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)</b>				
<b>Transports et entreposage</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>
dont transports terrestres et par conduites	1,5	1,6	1,4	1,3
dont entreposage et services auxiliaires des transports	1,6	1,7	- 0,4	1,1
<b>Ensemble des secteurs non agricoles</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,5</b>
<b>Prix à la consommation</b>	<b>1,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,9</b>
<b>Pouvoir d'achat du SHBO</b>				
<b>Transports et entreposage</b>	<b>- 0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5</b>
dont transports terrestres et par conduites	- 0,3	0,5	0,9	0,4
dont entreposage et services auxiliaires des transports	- 0,2	0,6	- 0,9	0,1
<b>Ensemble des secteurs non agricoles</b>	<b>- 0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>1,3</b>	<b>0,6</b>

Champ : ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte).

Sources : Dares, enquête trimestrielle Acemo ; Insee, indice des prix à la consommation

## partie 3 : les salaires

### LE SALAIRE HORAIRE CONVENTIONNEL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EST REVALORISÉ AU 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2020

Le Smic brut a été revalorisé à 10,15 euros de l'heure au 1<sup>er</sup> janvier 2020. 11 % des salariés roulants dépendent de

la convention collective du transport routier de marchandises et activités auxiliaires de transports sont rémunérés au Smic, soit 2 points de moins que dans l'ensemble des secteurs, et ont donc bénéficié de cette revalorisation (figure 3.1.4).

**Figure 3.1.4 : proportion de salariés au Smic**

En %, Smic en euros

	1 <sup>er</sup> janvier 2017	1 <sup>er</sup> janvier 2018	1 <sup>er</sup> janvier 2019	1 <sup>er</sup> janvier 2020
Ensemble des secteurs	10,8	11,5	13,4	13,0
Transports et entreposage	6,1	6,7	6,5	5,6
Transports routiers <sup>1</sup>	nd	12,0	13,0	11,0
Smic	9,76	9,88	10,03	10,15

<sup>1</sup> Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (Annexe D - « Personnel roulant marchandises » de la convention collective).

nd = non disponible.

Champ : ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte).

Source : Dares, enquête Acemo

Les négociations annuelles de branche ont abouti en octobre 2020 à un accord de revalorisation des rémunérations conventionnelles, accord étendu au 1<sup>er</sup> novembre 2020.

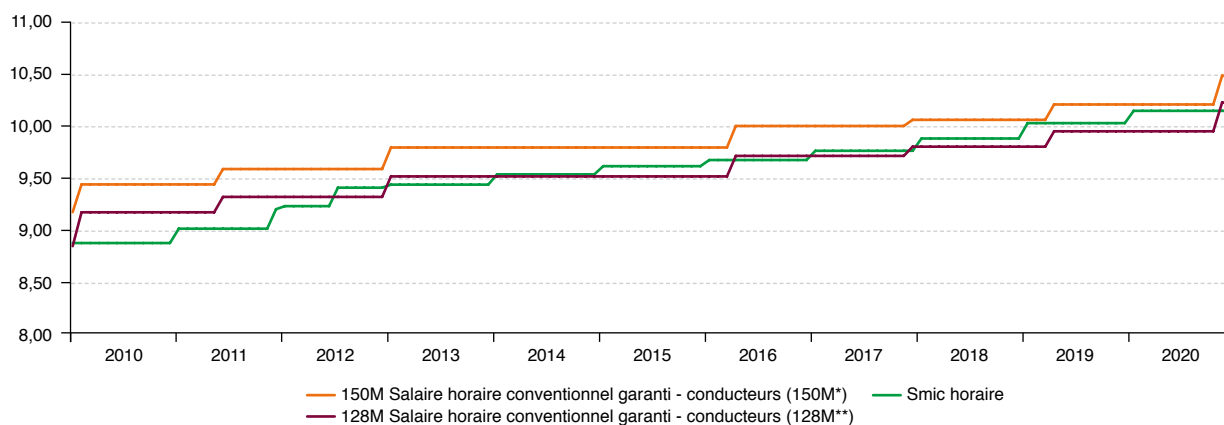
À cette date, le taux horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes (128M) de poids total autorisé en charge (PTAC) s'établit à 10,23 euros de l'heure (+ 28 centimes) et repasse au-dessus

du niveau du Smic (figure 3.1.5).

Le salaire horaire des conducteurs hautement qualifiés (150M), fixé par les accords de branche, atteint 10,49 euros de l'heure (+ 28 centimes), soit un niveau supérieur de 26 centimes à celui du coefficient 128M. Le précédent accord avait pris effet au 1<sup>er</sup> avril 2019.

**Figure 3.1.5 : évolutions des salaires conventionnels et du Smic**

En euros



\* Le coefficient 150M s'applique aux conducteurs de poids lourds hautement qualifiés.

\*\* Le coefficient 128M s'applique aux conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC.

La date retenue est celle de l'arrêt d'extension de l'accord à l'ensemble des entreprises.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; DGITM/DST

**Le calcul du salaire horaire de base ouvrier (SHBO)** est issu de l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'oeuvre (Acemo) de la Dares qui mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de 10 salariés ou plus du secteur concurrentiel hors agriculture. Ce SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail) ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales, mesuré sur la seule population des ouvriers. Il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut de base (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours de RTT, la durée de travail hebdomadaire en moyenne sur l'année est de 35 heures et l'horaire mensuel de base est de 152 heures).

Le Smic est revalorisé, au 1<sup>er</sup> juillet de chaque année jusqu'en 2009 puis au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année à partir de 2010, en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation. Il est également revalorisé par décret lorsque l'indice national des prix à la consommation atteint un niveau correspondant à une hausse d'au moins 2 % par rapport à l'indice constaté lors de l'établissement du Smic immédiatement antérieur.

#### **La masse salariale**

La masse salariale ou « assiette déplafonnée » de l'Urssaf désigne l'ensemble des rémunérations sur lesquelles repose le calcul des cotisations des assurances sociales, des accidents du travail et des allocations familiales ; c'est-à-dire le salaire de base auquel s'ajoutent des compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de commissions, de primes, de rémunération des heures supplémentaires, de gratifications et d'avantages en nature.

La prime exceptionnelle de pouvoir d'achat instaurée le 21 décembre 2018 n'est donc pas comprise dans cette assiette. De même, l'assiette déplafonnée ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

**Le salaire moyen par tête (SMPT)** est calculé ici en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié moyen déclarés aux Urssaf ; l'évolution de ce salaire moyen brut déflatée de l'indice des prix à la consommation est appelée pouvoir d'achat du SMPT.

## 3.2 Les salaires nets

En 2019, le salaire net réel moyen en équivalent temps plein (EQTP) perçu par les ouvriers qualifiés du transport routier de fret (TRF) élargi, qui représentent un peu plus des trois quarts des effectifs de ce secteur, est de 1 830 euros (+ 3,4 % par rapport à 2018). Toutes catégories socioprofessionnelles confondues, le salaire s'accroît de 2,6 % en un an. Le salaire moyen des femmes, plus souvent cadres que les hommes, est légèrement supérieur à celui des hommes. Le salaire médian est 5 % plus faible dans le TRF élargi (1 840 euros) que dans l'ensemble des secteurs (1 940 euros).

### EN 2019, LE SALAIRE NET RÉEL MOYEN DES OUVRIERS QUALIFIÉS DU TRF ÉLARGI AUGMENTE DE 3,4 %

En 2019, les salariés du TRF élargi perçoivent un salaire moyen en équivalent temps plein (EQTP) de 1 950 euros nets mensuels (*figure 3.2.1*). En euros constants, c'est-à-dire en corrigeant de l'évolution des prix à la consommation, leur salaire augmente de 2,6 % sur un an, après + 0,3 % en 2018.

Cette hausse est plus élevée que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (+ 1,6 %) et dans l'ensemble des secteurs d'activité (+ 1,0 %).

Le salaire net des ouvriers qualifiés du TRF élargi, essentiellement des conducteurs routiers représentant 72 % des effectifs du secteur, s'établit à 1 830 euros mensuels. En euros constants, il augmente de 3,4 % en 2019, après + 0,5 % en 2018.

**Figure 3.2.1 : salaires mensuels nets moyens et évolution en équivalent temps plein (EQTP)**

Salaires en euros, évolutions en % d'euros constants

Catégories socioprofessionnelles	2019					Évolution 2019/2018		
	TRF élargi			Transports et entreposage	Tous secteurs	TRF élargi	Transports et entreposage	Tous secteurs
	Hommes	Femmes	Ensemble					
Cadres*	3 730	3 340	3 630	4 040	4 230	- 1,4	- 2,8	- 1,1
Professions intermédiaires	2 410	2 230	2 350	2 490	2 410	1,1	- 1,1	1,0
Employés	1 980	1 750	1 830	2 010	1 740	2,3	- 0,1	1,8
Ouvriers qualifiés	1 840	1 650	1 830	1 940	1 940	3,4	2,6	2,1
Ouvriers non qualifiés	1 680	1 560	1 670	1 690	1 470	2,0	1,9	- 4,3
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1 950</b>	<b>2 020</b>	<b>1 950</b>	<b>2 300</b>	<b>2 420</b>	<b>2,6</b>	<b>1,6</b>	<b>1,0</b>

\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

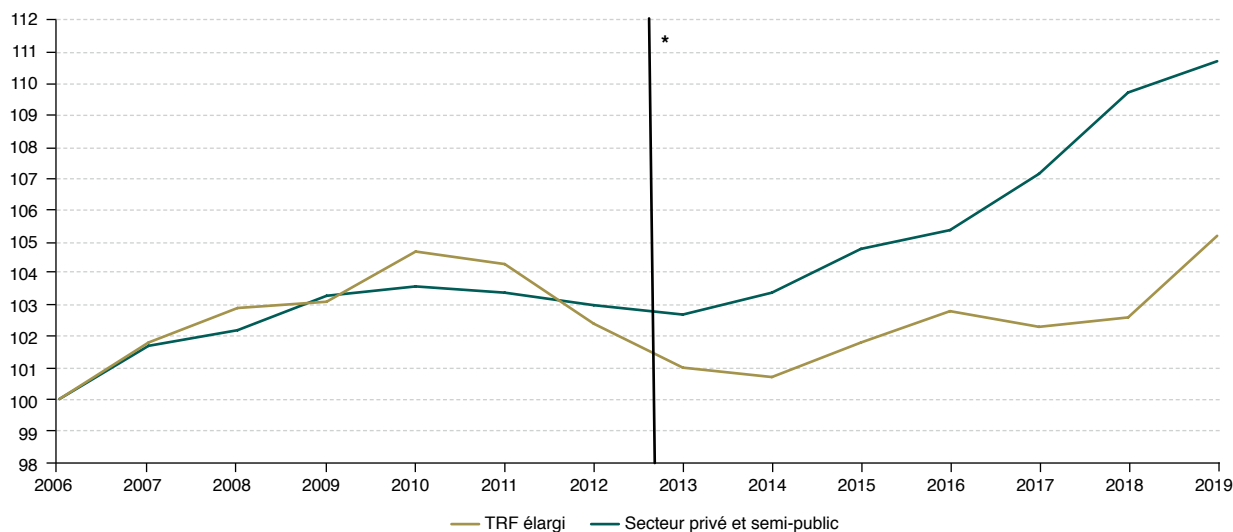
Source : Insee, base Tous salariés 2019

L'augmentation du salaire net moyen en EQTP dans le TRF élargi en 2019 est la plus importante observée depuis 2013 (*figure 3.2.2*). Deux mesures ont contribué à cette hausse : la suppression des cotisations salariales sur les

heures supplémentaires dans la limite de 5 000 euros nets annuels ainsi que le versement au 1<sup>er</sup> trimestre 2019 de la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (Pepa) dans la limite de 1 000 euros par salarié.

**Figure 3.2.2 : évolution du salaire net réel moyen en équivalent temps plein**

Salaires en euros constants, indice base 100 en 2006



\* Rupture de série : en raison de l'intégration des cotisations patronales des complémentaires de santé obligatoires (CPCSO) dans la mesure du salaire net, ce dernier n'est pas directement comparable avant 2012.

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, base Tous salariés 2019

### EN 2019, LE SALAIRE NET MOYEN DES FEMMES DÉPASSE DE 70 EUROS CELUI DES HOMMES DANS LE TRF ÉLARGI

En 2019, le salaire net moyen des salariées du transport routier de fret élargi – celles-ci occupent 11,7 % des emplois salariés (voir 1.2) – est de 2 020 euros mensuels, supérieur de 70 euros à celui des salariés (1 950 euros mensuels). Cette situation s'explique essentiellement par un effet de structure : les femmes sont davantage représentées parmi les cadres, et très peu nombreuses parmi les ouvriers, conducteurs ou manoeuvres, aux salaires plus bas.

### LA MESSAGERIE ET LE FRET EXPRESS OFFRENT LES SALAIRES LES PLUS ÉLEVÉS EN 2019

En 2019, la messagerie et le fret express offrent le salaire net moyen le plus élevé du transport routier de fret élargi (figure 3.2.3). Ceci s'explique par une plus grande proportion

de cadres que dans les autres secteurs, du fait de l'importance des activités d'organisation logistique dans ce secteur. Le salaire le plus bas s'observe dans le transport de proximité, qui emploie relativement peu de conducteurs hautement qualifiés. Les salaires nets des ouvriers qualifiés sont les plus élevés dans le transport routier interurbain (1 890 euros mensuels) qui emploie de nombreux conducteurs grands routiers, les plus bas dans le transport de proximité (1 770 euros).

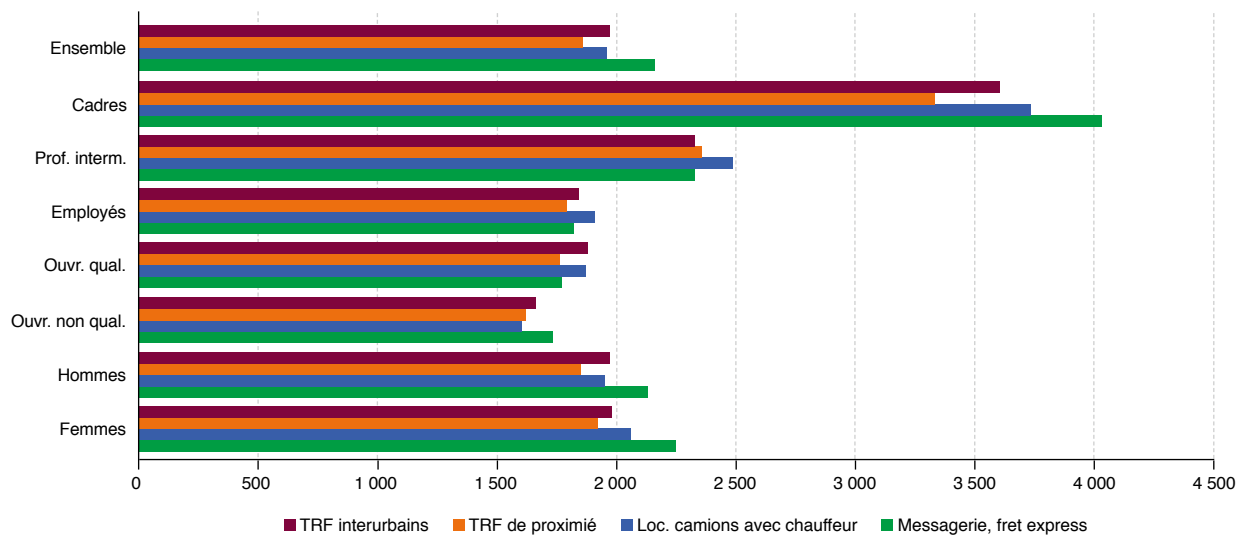
L'augmentation du salaire net réel en 2019 est un peu plus forte dans la location de camions (+ 4,2 %) que dans les autres secteurs d'activité : de 3,1 % dans le transport routier de fret interurbain, de 2,2 % dans le transport routier de proximité et de 3,2 % dans la messagerie et le fret express (voir séries longues associées à la publication).



## partie 3 : les salaires

**Figure 3.2.3 : salaires mensuels nets moyens en équivalent temps plein selon le secteur en 2019**

En euros



Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les chefs d'entreprise salariés, les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.  
Source : Insee, base Tous salariés 2019

### LE SALAIRE MÉDIAN DANS LE TRF ÉLARGI EST 5 % PLUS FAIBLE QUE DANS L'ENSEMBLE DES SECTEURS

En 2019, le salaire net médian en EQTP, qui partage les salariés en deux groupes d'effectifs égaux, est de 1 840 euros par mois dans le transport routier de fret élargi, soit 5 % de moins que dans l'ensemble des secteurs privé et semi-public (figure 3.2.4). 10 % des salariés (1<sup>er</sup> décile) gagnent moins de 1 330 euros

nets mensuels par EQTP tandis que les 10 % les mieux rémunérés (9<sup>e</sup> décile) perçoivent plus de 2 560 euros. Ces derniers gagnent ainsi 1,9 fois plus que les 10 % des salariés les moins bien payés. L'échelle des salaires est plus resserrée pour les ouvriers non qualifiés : 10 % d'entre eux (en équivalent temps plein) gagnent moins de 1 270 euros par mois, alors qu'à l'autre bout de l'échelle des salaires 10 % gagnent plus de 2 130 euros mensuels, soit un rapport de 1,7.

**Figure 3.2.4 : distribution des salaires mensuels nets en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle en 2019**

En euros

	Transport routier de fret élargi						Tous secteurs
	Cadres	Prof. interm.	Employés	Ouvr. qualif.	Ouvr. non qualif.	Ensemble	
1 <sup>er</sup> décile (D1)	1 820	1 700	1 260	1 320	1 270	1 330	1 320
1 <sup>er</sup> quartile	2 480	1 960	1 470	1 510	1 420	1 530	1 540
<b>Médiane</b>	<b>3 170</b>	<b>2 260</b>	<b>1 750</b>	<b>1 800</b>	<b>1 620</b>	<b>1 840</b>	<b>1 940</b>
3 <sup>e</sup> quartile	4 210	2 630	2 090	2 090	1 860	2 160	2 670
9 <sup>e</sup> décile (D9)	5 710	3 060	2 490	2 360	2 130	2 560	3 850
D9/D1	3,1	1,8	2,0	1,8	1,7	1,9	2,9
<b>Moyenne</b>	<b>3 620</b>	<b>2 350</b>	<b>1 830</b>	<b>1 830</b>	<b>1 670</b>	<b>1 950</b>	<b>2 420</b>

Lecture : en 2019, 10 % des salariés du TRF élargi perçoivent un salaire mensuel net par EQTP inférieur à 1 330 euros (1<sup>er</sup> décile ou D1), 25 % perçoivent moins de 1 530 euros (1<sup>er</sup> quartile ou D1) et 50 % perçoivent moins de 1 840 euros (médiane ou 2<sup>e</sup> quartile).

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les chefs d'entreprise salariés, les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, base Tous salariés 2019

## partie 3 : les salaires

### UN FAIBLE ÉCART DE RÉMUNÉRATION HORAIRE DES OUVRIERS À TEMPS PARTIEL ET À TEMPS PLEIN DANS LE TRF ÉLARGI

Dans le TRF élargi, le salaire horaire net des salariés à temps partiel s'établit à 11,8 euros de l'heure, contre 11,9 euros de

l'heure à temps complet (figure 3.2.5). Cette faible différence, qu'on ne retrouve pas dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, est en partie due à un effet de structure : les salariés à temps partiel sont plus souvent cadres que ceux à temps complet.

**Figure 3.2.5 : salaires horaires\* nets selon la catégorie socioprofessionnelle en 2019**

En euros

Catégories socioprofessionnelles	Temps complet		Temps partiel	
	TRF élargi	Transports et entreposage	TRF élargi	Transports et entreposage
Cadres**	29,9	26,7	18,4	24,1
Professions intermédiaires	14,9	16,2	14,7	15,5
Employés	11,7	13,0	11,3	13,6
Ouvriers qualifiés	11,1	12,2	10,1	11,2
Ouvriers non qualifiés	10,7	10,9	10,6	11,4
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>11,9</b>	<b>14,7</b>	<b>11,8</b>	<b>13,9</b>

\* Calculés comme le rapport du salaire au nombre d'heures rémunérées.

\*\* Hors chefs d'entreprise salariés.

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les chefs d'entreprise salariés, les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, base Tous salariés 2019

### Avertissement

Depuis 2013, les cotisations patronales des complémentaires de santé obligatoires (CPCSO) rentrent dans la mesure du salaire net au titre d'un avantage en nature. Les salaires nets en 2012 ont été recalculés après imputation de ces cotisations afin de fournir une mesure comparable à celle de 2013, permettant un calcul des évolutions entre 2012 et 2013.

Depuis 2016, les déclarations annuelles de données sociales (DADS) que les entreprises adressent aux administrations ont été progressivement remplacées par les déclarations sociales nominatives (DSN). En 2016, nombre d'entreprises ont remis des DSN, en plus de leur DADS, soit sur la base du volontariat, soit dans le cadre d'obligations, prévues par la loi du 23 mars 2012 et définies par le décret 2016-611 du 18 mai 2016. De plus, les entreprises préparant l'arrivée de la DSN ont pu revoir leur système d'information et donc modifier leur comportement déclaratif sur plusieurs variables qui n'ont pas d'incidence financière directe (comme sur les professions et catégories socioprofessionnelles). Dans ce contexte de changement progressif des sources d'informations, l'Insee a engagé une refonte des traitements statistiques réalisés. Ainsi, en 2016, bien que la source utilisée soit toujours les seules DADS, les résultats en niveau ne sont pas complètement comparables à ceux des millésimes antérieurs. Les données du millésime 2015 ont été recalculées afin de présenter des évolutions annuelles cohérentes 2016/2015. Les séries de salaires nets par catégorie socioprofessionnelle et celles à temps complet ou partiel connaissent donc une rupture en 2015.

partie 4

# La durée du travail

— En 2020, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 26 minutes, pour les semaines de cinq jours travaillés et plus. Il diminue de 25 minutes en un an, sous l'effet d'un recul marqué du temps consacré aux autres travaux que la conduite. La conduite représente 74 % de la durée de service pour les conducteurs « grands routiers » et 61 % pour les conducteurs sur « courte distance ». 28,5 % des salariés du transport routier de fret élargi travaillent de nuit (entre minuit et cinq heures), contre 7,4 % dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique.



# 4.1 Le temps de service hebdomadaire des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, la durée hebdomadaire moyenne de service des conducteurs de poids lourds salariés des secteurs du transport routier de fret (TRF) élargi est de 45 heures et 26 minutes, en baisse de 25 minutes par rapport à 2019. Le temps de conduite est quasi stable (- 3 minutes hebdomadaires) ainsi que le temps d'attente (+ 3 minutes hebdomadaires) tandis que le temps consacré aux autres travaux que la conduite recule nettement (- 26 minutes hebdomadaires). Quatre conducteurs sur dix effectuent un service hebdomadaire de 48 heures et plus.

## LE TEMPS DE SERVICE HEBDOMADAIRE DES CONDUCTEURS ROUTIERS DIMINUE DE 25 MINUTES EN 2020

En 2020, la durée hebdomadaire moyenne de service des conducteurs de poids lourds salariés exerçant dans le transport routier de fret (TRF) élargi s'établit à 45 heures et 26 minutes sur une semaine complète (figure 4.1.1), soit 25 minutes de moins qu'en 2019. Cette baisse du temps de service est plus marquée pour les conducteurs sur courte distance (- 34 minutes par rapport à 2019, soit 43 h 35 min par semaine) que pour les conducteurs grands routiers (- 9 minutes, soit 48 h 07 min par semaine).

La principale cause de la diminution du temps de service est le recul du temps consacré aux travaux autres que la conduite. Du fait de la baisse d'activité durant la crise sanitaire (voir article *Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2020*), les poids lourds ont roulé moins souvent en pleine charge et les chauffeurs ont effectué moins d'opérations de chargement et de déchargement qu'en 2019. Ce phénomène est nettement plus prononcé pour les conducteurs sur courte distance (- 34 minutes) que pour les grands routiers (- 12 minutes).

**Figure 4.1.1 : décomposition du temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds du TRF élargi**

Semaines de 5 jours travaillés et plus  
Niveau en heures : minutes, évolutions en minutes, arrondis à la minute

		Niveau		Évolution 2020-2019
		2020	2019	
Ensemble	<b>Temps de service</b>	<b>45:26</b>	<b>45:51</b>	<b>- 25</b>
	Temps de conduite	30:08	30:11	- 3
	Autres travaux*	14:48	15:14	- 26
	Temps d'attente**	0:30	0:27	+ 3
Courte distance	<b>Temps de service</b>	<b>43:35</b>	<b>44:09</b>	<b>- 34</b>
	Temps de conduite	26:26	26:27	- 1
	Autres travaux*	16:40	17:15	- 34
	Temps d'attente**	0:29	0:27	+ 2
Grands routiers	<b>Temps de service</b>	<b>48:07</b>	<b>48:16</b>	<b>- 9</b>
	Temps de conduite	35:24	35:27	- 3
	Autres travaux*	12:11	12:23	- 12
	Temps d'attente**	0:32	0:27	+ 5

\* Entretien, chargement, déchargement, opérations administratives...

\*\* Temps d'attente avant d'accéder au quai de chargement ou déchargement (voir définitions).

Lecture : en 2020, le temps de service des conducteurs de poids lourds grands routiers s'établit à 48 h 07 min par semaine complète, dont 35 h 24 min consacrées à la conduite.

Note : calculs effectués sur les semaines de 5 jours et plus, dites « semaines complètes ». En raison des arrondis, le temps de service n'est pas toujours égal à la somme de ses composantes.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi, France hors Mayotte.

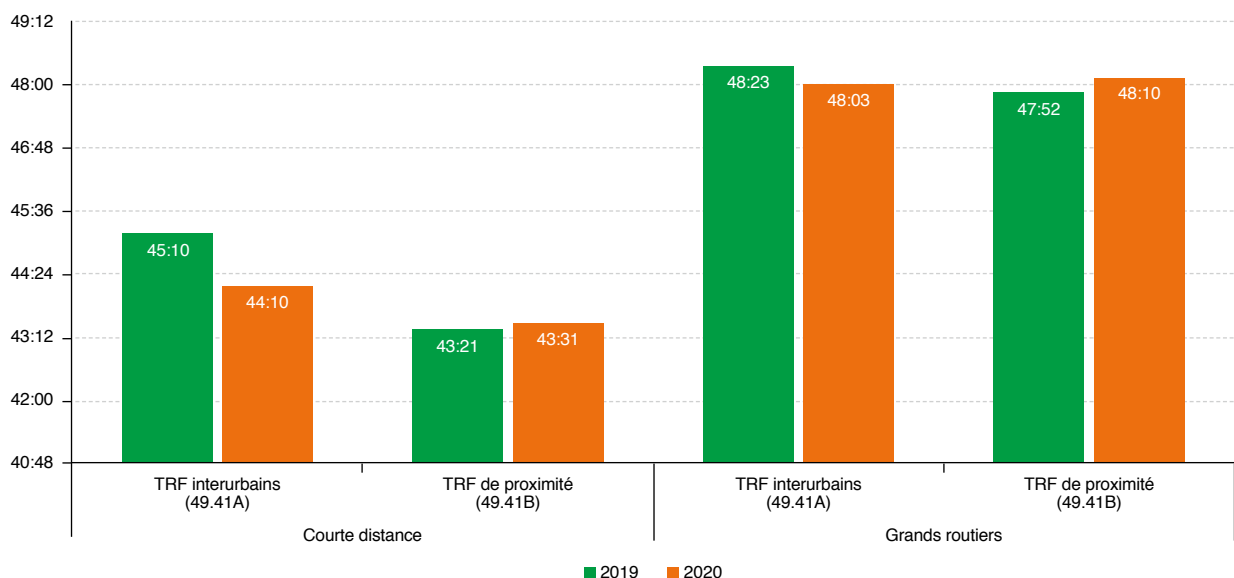
Source : SDES, enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de chronotachygraphes

## partie 4 : la durée du travail

C'est dans l'activité de transport de fret interurbain que l'on observe un recul du temps de service hebdomadaire en 2020 : - 60 minutes pour les conducteurs sur courte distance et - 20 minutes pour les grands routiers (figure 4.1.2).

À l'inverse, le temps de service hebdomadaire augmente pour les conducteurs opérant dans le transport de fret de proximité, activité en regain durant les confinements de l'année 2020.

**Figure 4.1.2 : évolution du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi selon le secteur d'activité**  
Semaines de 5 jours travaillés et plus  
En heures : minutes



Note : la taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie (52.29A) ou de la location avec chauffeur (49.41C) qui regroupent 10 % des conducteurs ne permet pas de les isoler dans les statistiques, mais explique que les moyennes « TRF élargi des conducteurs courte distance » (figure 4.1.1) sont parfois inférieures à celles du TRF interurbain, mais aussi du TRF de proximité.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF interurbain (4941A) et du TRF de proximité (4941B) effectuant une semaine de 5 jours et plus, France hors Mayotte.

Source : SDES, enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de chronotachygraphes

### QUATRE CONDUCTEURS SUR DIX EFFECTUENT AU MOINS 48 HEURES HEBDOMADAIRES DE SERVICE

La durée de service des conducteurs routiers de poids lourds du TRF est marquée par une très grande hétérogénéité. En 2020, 40,0 % d'entre eux effectuent un temps de service hebdomadaire d'une durée supérieure ou égale à 48 heures, soit 2,5 points de moins en un an. La part des conducteurs

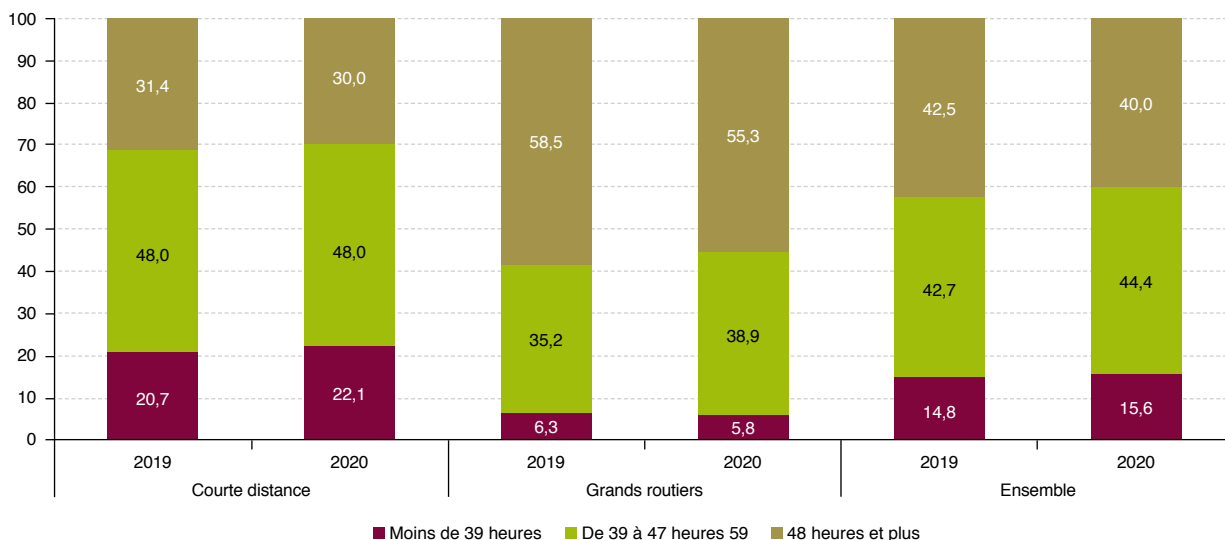
effectuant moins de 39 heures progresse de 0,8 point, à 15,6 %, et celle des conducteurs effectuant entre 39 heures et moins de 48 heures augmente de 1,7 point, à 44,4 % (figure 4.1.3).

55,3 % des conducteurs grands routiers effectuent au moins 48 heures hebdomadaires (- 3,2 points en un an) pour 30 % des conducteurs sur courte distance.

**Figure 4.1.3 : répartition des conducteurs routiers poids lourds du TRF élargi selon leur temps de service hebdomadaire**

Semaines de 5 jours travaillés et plus

En %



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi effectuant une semaine de 5 jours et plus, France hors Mayotte.

Source : SDES, enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de chronotachygraphes

**LE TEMPS DE SERVICE AUGMENTE AVEC LA TAILLE DE L'ÉTABLISSEMENT**

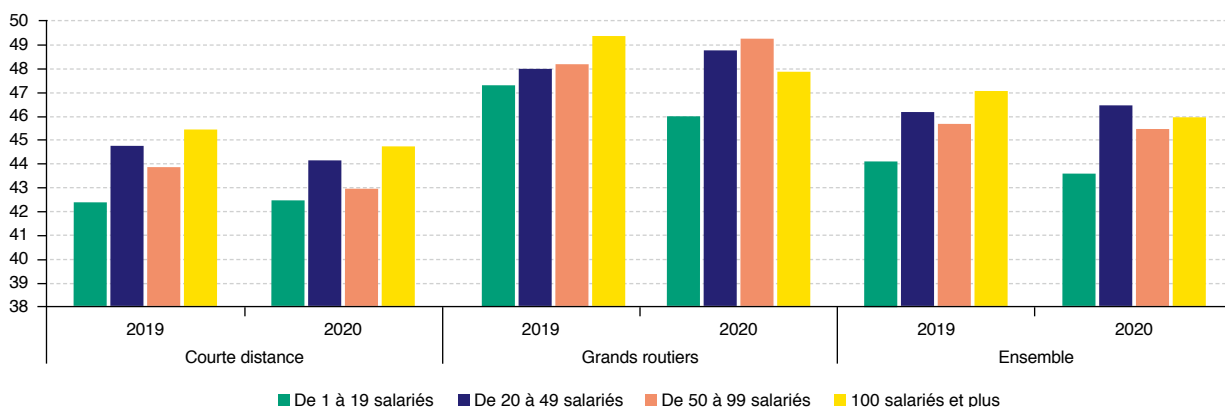
Le temps de service est généralement supérieur quand la taille des établissements augmente. Ainsi, en 2020, il s'établit à 43 heures et 33 minutes dans les établissements de moins

de 20 salariés et à 45 heures et 57 minutes dans ceux employant 100 salariés et plus (figure 4.1.4). En 2020, la diminution du temps de service s'observe dans les établissements de toutes tailles, excepté pour les grands routiers employés dans les établissements de 20 à 99 salariés, où le temps de service moyen a augmenté par rapport à 2019.

**Figure 4.1.4 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi par taille d'établissement**

Semaines de 5 jours travaillés et plus

En heures



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi effectuant une semaine de 5 jours et plus, France hors Mayotte.

Source : SDES, enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de chronotachygraphes

## partie 4 : la durée du travail

### LA CONDUITE REPRÉSENTE 74 % DU TEMPS DE SERVICE POUR LES GRANDS ROUTIERS ET 61 % POUR LES CONDUCTEURS SUR COURTE DISTANCE

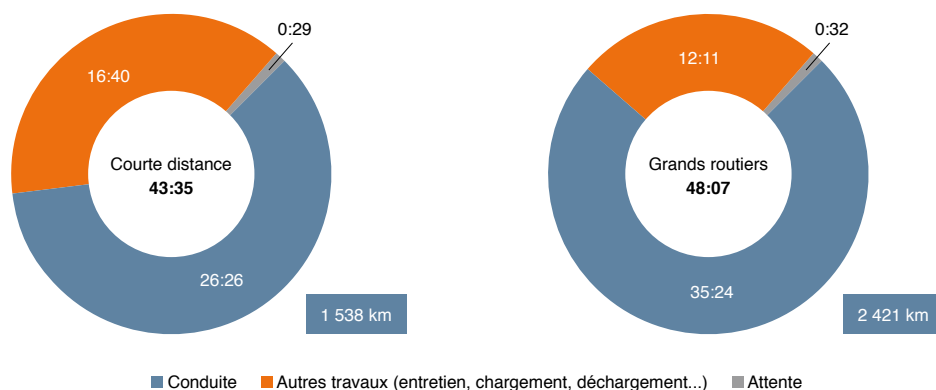
En 2020, le temps de conduite hebdomadaire est quasi stable par rapport à 2019 pour les conducteurs sur courte distance (- 1 minute, à 26 h 26 min) et pour les conducteurs grands routiers (- 3 minutes, à 35 h 24 min) - (figures 4.1.1 et 4.1.5). La part du temps de service hebdomadaire consacré à la

conduite est de 61 % pour les conducteurs sur courte distance et de 74 % pour les grands routiers. Le temps d'attente moyen entre deux opérations de chargement/déchargement augmente légèrement en 2020, mais sa part reste minime dans le temps de service hebdomadaire.

En 2020, les conducteurs sur courte distance parcourent en moyenne 1 538 kilomètres par semaine (+ 26 km en un an), les conducteurs grands routiers 2 421 kilomètres (+ 46 km en un an).

**Figure 4.1.5 : part du temps de conduite et distance hebdomadaire parcourue**

Semaines de 5 jours travaillés et plus  
En heures : minutes



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi effectuant une semaine de 5 jours et plus, France hors Mayotte.  
Source : SDES, enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de chronotachygraphes

### Avertissement

Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se limitant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus, dites « semaines complètes ».

En revanche, les statistiques journalières de la partie suivante (voir 4.2) sont calculées sur l'ensemble des jours travaillés, donc y compris sur les « semaines partielles ».

## 4.2 Le temps de service journalier des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, le nombre moyen de jours travaillés par mois des conducteurs de poids lourds du transport routier de fret (TRF) élargi recule. Le temps de service journalier, calculé sur l'ensemble des jours travaillés, diminue en moyenne de 5 minutes par rapport à 2019. La durée quotidienne de conduite est quasi stable (- 1 minute) mais le temps consacré aux travaux autres que la conduite baisse nettement (- 6 minutes). Les conducteurs de poids lourds parcourent en moyenne 6 120 kilomètres chaque mois, soit 190 kilomètres de moins qu'en 2019.

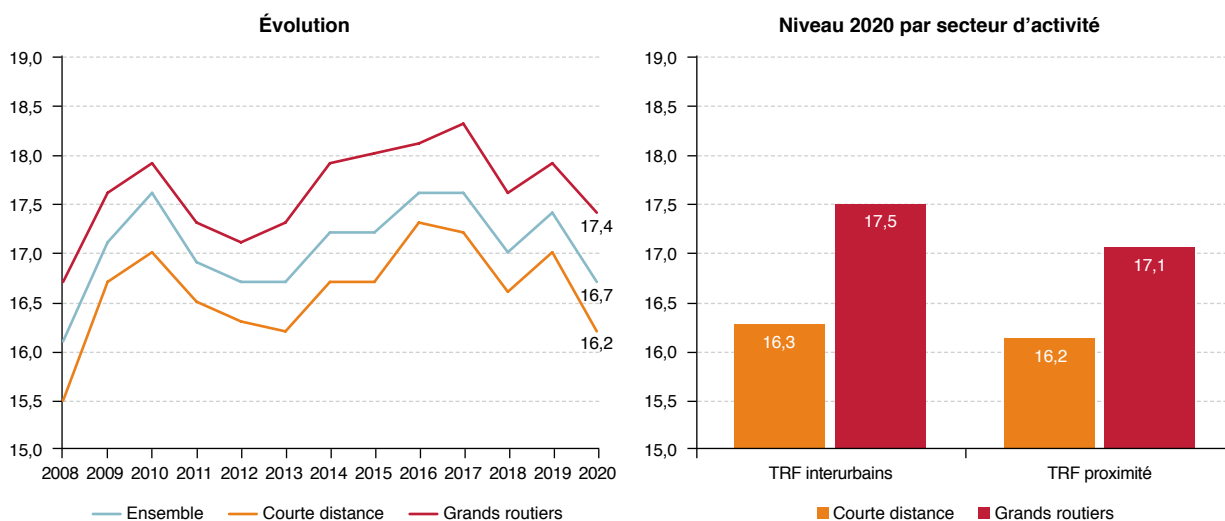
### LE NOMBRE DE JOURS TRAVAILLÉS PAR MOIS RECOULE EN 2020

En 2020, les conducteurs routiers de poids lourds (à temps complet ou partiel) employés par des entreprises du transport routier de fret (TRF) élargi effectuent en moyenne 16,7 jours de travail par mois (*figure 4.2.1 – Évolution*). Après une augmentation quasi continue de 2012 à 2017, la crise sanitaire de 2020 a accentué la tendance baissière du nombre de jours

travaillés. Le recul du nombre de jours travaillés concerne à la fois les conducteurs sur courte distance (- 0,8 jour par rapport à 2019, soit 16,2 jours par mois) et les grands routiers (- 0,5 jour, soit 17,4 jours par mois).

Par secteur d'activité, le nombre de jours de travail dans le transport interurbain reste supérieur à celui observé dans le transport de proximité, quel que soit le rythme de travail du conducteur (*figure 4.2.1 – Niveau 2020*).

Figure 4.2.1 : nombre moyen de jours travaillés par mois  
En jours



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi sur un mois. Le nombre de jours travaillés présenté dans ce tableau ne comprend pas les congés, les jours d'arrêt maladie, les jours de formation extérieure, les repos compensateurs.  
Source : SDES, enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de chronotachygraphes



## partie 4 : la durée du travail

### LE TEMPS DE SERVICE JOURNALIER BAISSE DE CINQ MINUTES EN 2020

En 2020, le temps de service des conducteurs routiers du TRF est en moyenne de 8 heures et 51 minutes par jour de travail (*figure 4.2.2*), en baisse de 5 minutes par rapport à 2019. Cette baisse s'explique par le recul du temps consacré

aux autres travaux que la conduite (- 6 minutes par jour) alors que le temps de conduite ne diminue que faiblement (- 1 minute par jour).

La baisse du temps de service est davantage marquée pour les conducteurs sur courte distance (- 6 minutes, à 8 h 32 min) que pour les conducteurs grands routiers (- 1 minute, à 9 h 19 min).

**Figure 4.2.2 : décomposition du temps de service journalier des conducteurs de poids lourds du TRF élargi**

Ensemble des jours travaillés  
Niveau en heures : minutes, évolutions en minutes, arrondis à la minute

		Niveau		Évolution 2020-2019
		2020	2019	
Ensemble	<b>Temps de service</b>	<b>8:51</b>	<b>8:56</b>	<b>- 5</b>
	Temps de conduite	5:51	5:52	- 1
	Autres travaux*	2:53	2:59	- 6
	Temps d'attente**	0:06	0:06	0
Courte distance	<b>Temps de service</b>	<b>8:32</b>	<b>8:38</b>	<b>- 6</b>
	Temps de conduite	5:11	5:10	+ 1
	Autres travaux*	3:16	3:24	- 8
	Temps d'attente**	0:06	0:05	+ 1
Grands routiers	<b>Temps de service</b>	<b>9:19</b>	<b>9:20</b>	<b>- 1</b>
	Temps de conduite	6:50	6:51	- 1
	Autres travaux*	2:21	2:23	- 2
	Temps d'attente**	0:07	0:07	0

\* Entretien, chargement, déchargement, opérations administratives...

\*\* Temps d'attente avant d'accéder au quai de chargement ou déchargement (voir définitions).

Lecture : en 2020, le temps de conduite journalier des conducteurs sur courte distance est de 8 heures et 32 minutes, en baisse de 6 minutes par rapport à 2019.

Note : calculs effectués sur l'ensemble des jours travaillés. En raison des arrondis, le temps de service n'est pas toujours égal à la somme de ses composantes.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi, France hors Mayotte.

Source : SDES, enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de chronotachygraphes

### LE TEMPS DE CONDUITE QUOTIDIEN EST QUASI STABLE

En 2020, les grands routiers conduisent en moyenne 6 heures et 50 minutes par jour, soit 1 minute de moins qu'en 2019. Le temps de conduite quotidien des conducteurs sur courte distance augmente d'une minute et s'établit à 5 heures et 11 minutes.

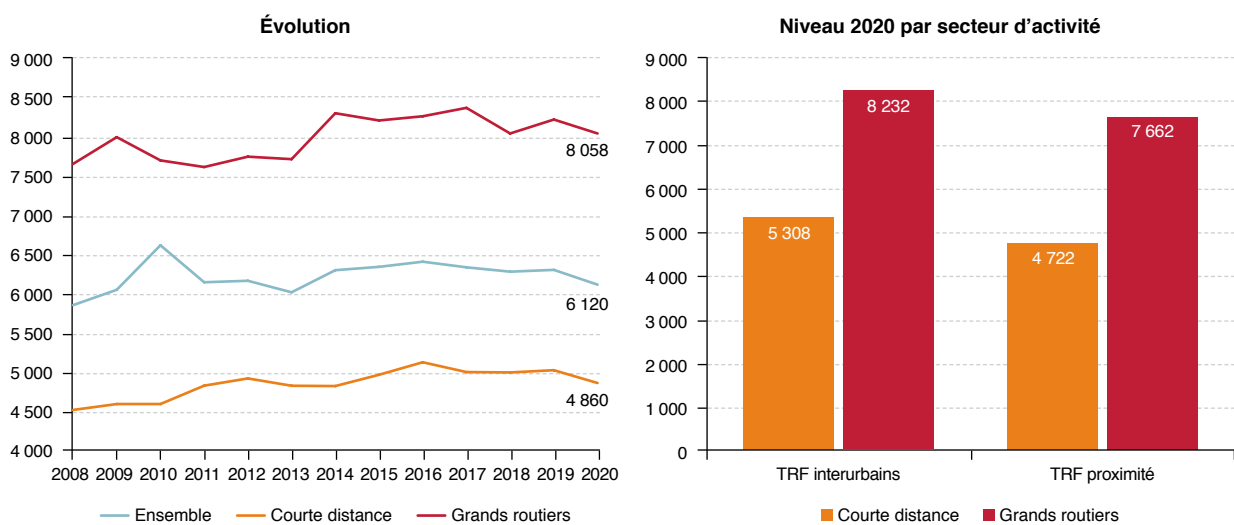
Les conducteurs grands routiers parcourent en moyenne 464 kilomètres par jour, tandis que les conducteurs sur courte distance parcourent 300 kilomètres. Ces distances quotidiennes sont quasiment inchangées depuis 2012.

### LA DISTANCE PARCOURUE MENSUELLEMENT DIMINUE

En 2020, les conducteurs de poids lourds parcourent en moyenne 6 120 kilomètres chaque mois, soit 190 kilomètres de moins qu'en 2019 (*figure 4.2.3 – Évolution*). Cette diminution est la conséquence de la baisse du nombre de jours travaillés par mois. Les grands routiers effectuent 8 058 kilomètres mensuellement, distance largement supérieure à celle parcourue par les conducteurs sur courte distance (4 860 kilomètres).

Par secteur d'activité, les conducteurs employés dans les entreprises de transport interurbain roulent davantage que ceux employés dans le transport de proximité, quel que soit leur rythme de travail (*figure 4.2.3 – Niveau 2020*).

**Figure 4.2.3 : distance mensuelle moyenne parcourue**  
En kilomètres



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi sur l'ensemble des jours travaillés, France hors Mayotte.  
Source : SDES, enquête sur la durée de travail des conducteurs routiers par lecture de chronotachygraphes

## 4.3 Les horaires de travail

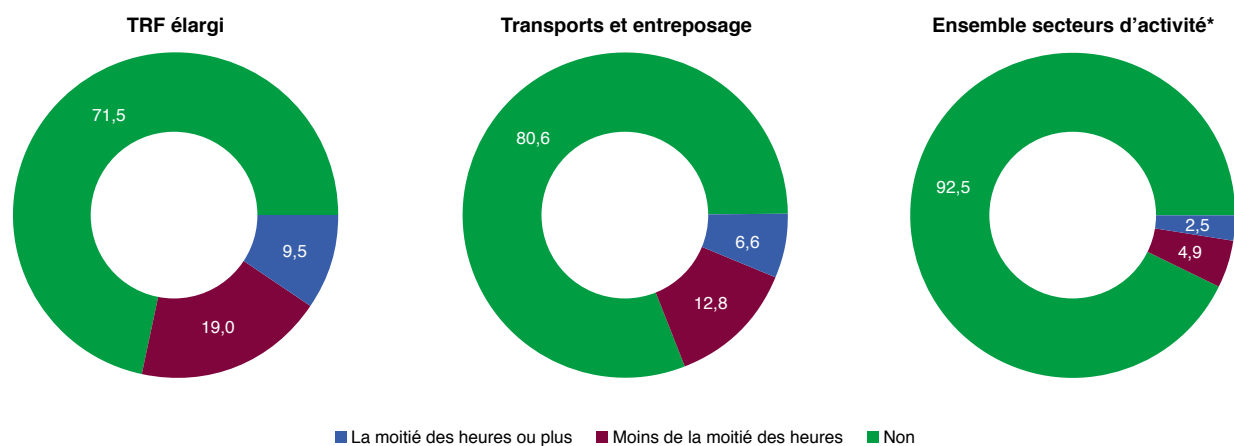
Les salariés du transport routier de fret (TRF) élargi ont fréquemment des horaires de travail « atypiques ». En 2020, 28,5 % d'entre eux travaillent entre minuit et 5 heures du matin (travail de nuit) et 9,5 % effectuent la moitié de leurs heures ou plus dans cette plage horaire. La part des salariés travaillant sur la plage horaire allant de 20 heures à minuit (travail en soirée) est de 24,5 % dans le TRF, proche de celle de l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage. Le travail en fin de semaine (samedi, dimanche) est peu répandu dans le TRF, en raison notamment des contraintes réglementaires.

### 28,5 % DES SALARIÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI TRAVAILLENT LA NUIT

Le travail entre minuit et 5 heures du matin est très répandu dans le transport routier de fret (TRF) élargi. En 2020, 28,5 % des salariés du secteur travaillent pendant cette plage horaire durant le mois précédant l'enquête emploi (*voir encadré*), et

9,5 % ont effectué au moins la moitié de leurs heures de travail la nuit (*figure 4.3.1*). Cette proportion est stable par rapport aux années précédentes. Le travail entre minuit et 5 heures est plus fréquent dans le TRF que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (19,4 %) et que dans l'ensemble des secteurs d'activité (hors fonction publique), où seuls 7,4 % des salariés travaillent de nuit.

Figure 4.3.1 : le travail entre minuit et 5 heures en 2020  
En %



\* Hors fonction publique.

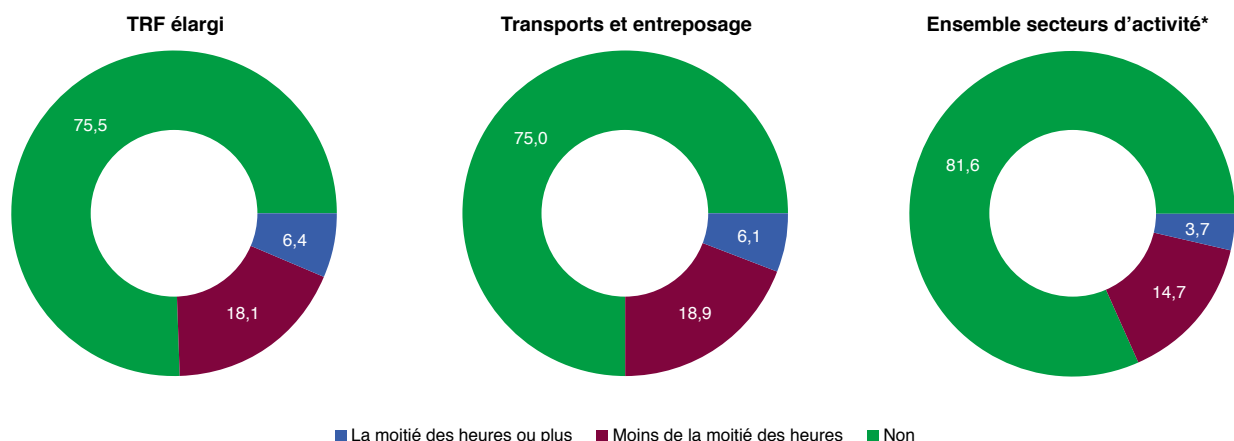
Lecture : 9,5 % des salariés du transport routier de fret élargi effectuent au moins la moitié de leurs heures de travail entre minuit et 5 heures du matin.

Source : Insee, enquête emploi

Les salariés du TRF sont également amenés à travailler en soirée. En 2020, 24,5 % d'entre eux travaillent entre 20 heures et minuit, soit un niveau proche de celui du travail de nuit (*figure 4.3.2*). Cela représente plus de la moitié de leurs heures de travail pour 6,4 % des salariés. La part des salariés travaillant en soirée est du même ordre dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (25 %), en

raison des autres activités, hormis le TRF, fréquentes dans cette tranche horaire : transport de voyageurs, activités des entrepôts logistiques, livraisons par coursiers. Dans l'ensemble des secteurs, hors fonction publique, 18,4 % des salariés exercent leur activité professionnelle entre 20 heures et minuit.

**Figure 4.3.2 : le travail entre 20 heures et minuit en 2020**  
En %



\* Hors fonction publique.  
Lecture : 6,4 % des salariés du transport routier de fret élargi effectuent au moins la moitié de leurs heures de travail entre 20 heures et minuit.  
Source : Insee, enquête emploi

**LE TRAVAIL DU SAMEDI ET DU DIMANCHE EST PEU RÉPANDU DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI**

En 2020, selon l'enquête emploi, 29 % des salariés du TRF ont travaillé au moins un samedi dans le mois précédant l'enquête : 10 % un seul samedi et 19 % au moins deux samedis (figure 4.3.3), soit des parts proches de celles observées tous secteurs d'activité confondus (hors fonction publique). En revanche, le travail le samedi est plus fréquent dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage, où 39 % des salariés ont travaillé au moins un samedi au cours du mois précédent. Les salariés du transport les plus concernés par le travail du samedi sont ceux du transport de voyageurs (transport urbain, ferroviaire, aérien, taxis).

Le travail dominical est rare pour les salariés du TRF : 5 % d'entre eux ont travaillé au moins une fois le

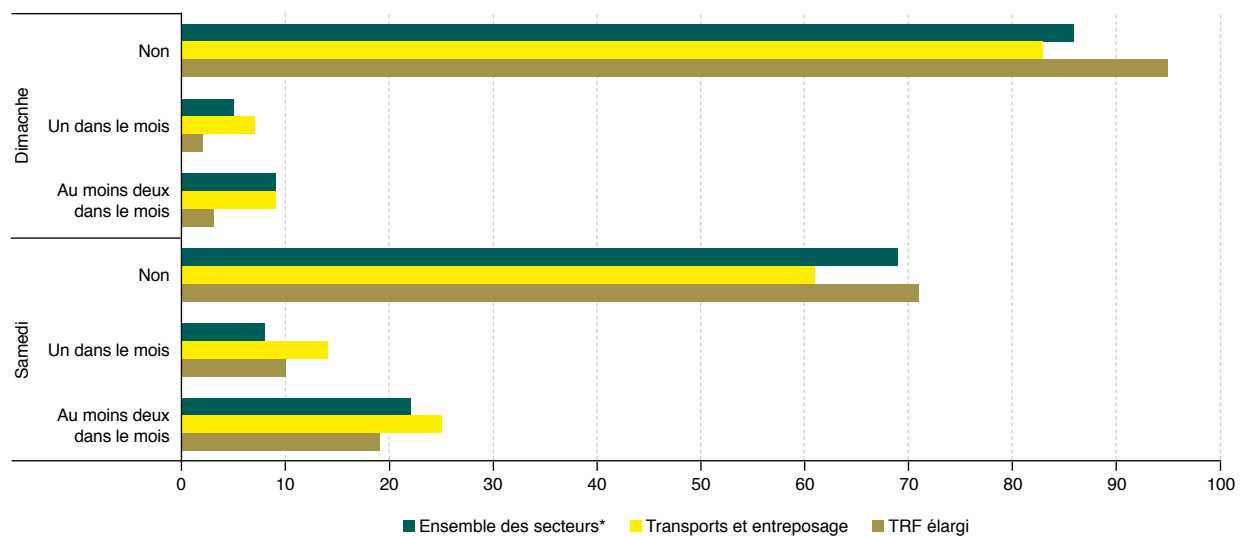
dimanche dans le mois précédant l'enquête emploi. Le travail du dimanche relève en effet d'une mesure dérogatoire au Code du travail, liée aux contraintes de production ou aux besoins du public. Par ailleurs, dans le cas du transport routier de marchandises, la législation interdit aux poids lourds de circuler le dimanche, sauf exceptions (transport de denrées périssables...).

À l'inverse, dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, le travail du dimanche est davantage répandu : 16 % des salariés ont travaillé au moins un dimanche durant le mois précédant l'enquête emploi. Comme pour le travail le samedi, cette proportion est la plus élevée dans les transports de voyageurs (aérien, ferroviaire...) ainsi que dans la gestion des infrastructures (aéroports, etc.). Dans l'ensemble des secteurs (hors fonction publique), 14 % des salariés ont travaillé au moins un dimanche dans le mois précédant l'enquête emploi.

## partie 4 : la durée du travail

Figure 4.3.3 : le travail en fin de semaine en 2020

En %



\* Hors fonction publique.  
Source : Insee, enquête emploi

### Les horaires « atypiques »

La notion d'horaires « atypiques » recouvre les aménagements du temps de travail déviant de la semaine considérée comme « standard », soit 5 jours par semaine du lundi au vendredi entre 7 heures et 20 heures, sans travail les jours fériés, et ce de façon régulière. Notamment, rentrent dans la catégorie « atypique » le travail de nuit (entre 21 heures et 6 heures selon le Code du travail), le travail de fin de semaine (samedi, dimanche) et le travail posté (travail en équipes - 2 fois 8 ou 3 fois 8).

Le travail de nuit des personnels roulants du transport routier de marchandises est régi par des dispositions particulières du Code du travail, du Code des transports et par l'accord du 14 novembre 2001. Pour les salariés roulants, tout travail effectué entre 22 heures et 5 heures du matin (art. L1321-7 du Code des transports) est considéré comme travail de nuit.

L'enquête emploi de l'Insee permet de mesurer la part de l'emploi travaillant en soirée (entre 20 heures et minuit) ou de nuit (entre minuit et 5 heures). Parmi ceux ayant travaillé le soir ou de nuit, on distingue ceux pour qui cela représente plus de la moitié de leurs horaires de travail.



partie 5

# La formation

— En 2019, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers poids lourds augmente de 6,4 % par rapport à l'année précédente. À l'inverse, le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées recule de 3,1 %. La part des formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de fret continue de diminuer. 42 000 permis poids lourds ont été délivrés, soit une hausse de 9,6 % en un an. Le nombre de conducteurs en contrats de professionnalisation augmente de 8 %.

43 % des salariés du transport routier de fret élargi sont titulaires d'un CAP ou d'un BEP (données 2020), niveau de diplôme le plus fréquent du secteur.



## 5.1 Les diplômes et qualifications dans le transport routier de fret élargi

Le niveau de formation initiale générale des salariés des entreprises du transport routier de fret élargi, sédentaires ou roulants, est moins élevé que pour l'ensemble des salariés, du fait de la prédominance de l'emploi ouvrier. Le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et le brevet d'études professionnelles (BEP) demeurent les diplômes les mieux représentés en 2020 parmi les salariés du transport routier de fret, hormis pour les conducteurs de moins de 30 ans dont près de la moitié détiennent le baccalauréat ou plus. Le recours au contrat de professionnalisation se développe dans la branche pour répondre aux besoins de nouveaux conducteurs. La formation initiale est complétée par des formations spécifiques obligatoires « transport », dont la moitié concerne la conduite.

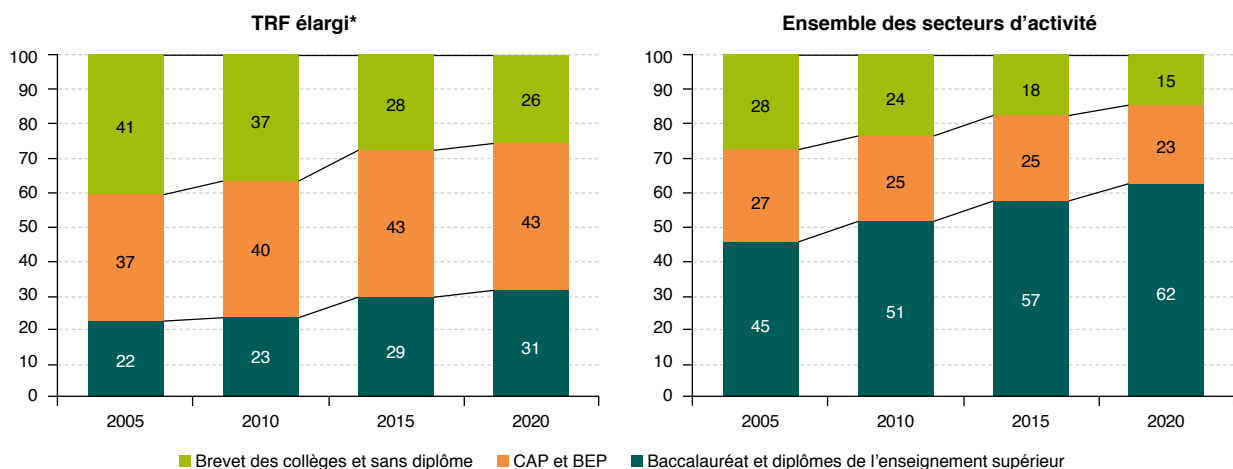
### 43 % DES SALARIÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET SONT TITULAIRES D'UN DIPLÔME DE NIVEAU CAP OU BEP EN 2020

Le secteur du transport routier de fret élargi emploie très largement des actifs ayant un niveau de qualification peu élevé (figure 5.1.1). En 2020, 26 % des salariés de ce secteur n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges, soit 11 points de plus que dans l'ensemble des secteurs d'activité (hors fonction publique). De même, 43 % des salariés détiennent une qualification de type CAP ou BEP, alors que cette part est de 23 % dans l'ensemble des secteurs d'activité (hors fonction publique).

Toutefois, dans le transport routier de fret élargi comme dans l'ensemble des secteurs, le niveau moyen de qualification s'élève progressivement, sous l'effet de l'arrivée à l'âge de la retraite de salariés entrés dans la vie active dans les années 60-70 et remplacés par des classes d'âge ayant effectué leur scolarité au moment où les politiques publiques visent à faire accéder davantage de jeunes à des études longues.

La part des non-diplômés ou titulaires du brevet des collèges (BEPC avant 1986) dans le transport routier de fret élargi recule ainsi de 15 points entre 2005 et 2020, au profit des titulaires d'un CAP ou d'un BEP (+ 6 points) et des diplômés du bac et de l'enseignement supérieur (+ 9 points).

Figure 5.1.1 : répartition des salariés selon le diplôme le plus élevé obtenu  
En %



\* Regroupe les codes NAF Rév.2 : 49.41A, 49.41B, 49.41C et 52.29A.  
Champ : salariés hors fonction publique, France hors Mayotte.  
Source : Insee, enquête emploi



## partie 5 : la formation

### PRÈS DE LA MOITIÉ DES CONDUCTEURS DE MOINS DE 30 ANS DÉTIENNENT UN BACCALAURÉAT OU PLUS EN 2020

En 2020, dans le transport routier de fret élargi, 48 % des conducteurs de poids lourds âgés de moins de 30 ans sont titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme du supérieur. Cette part tombe à 6 % pour ceux âgés de 50 ans et plus (figure 5.1.2). L'augmentation de la part des titulaires du

bac et plus s'explique par l'élévation générale du niveau d'études impulsé notamment par le développement des filières professionnelles de niveau bac, créées en 1985 et en croissance continue depuis. Le baccalauréat professionnel de conducteur de transport routier de marchandises, créé en 2010, contribue à renforcer cette hausse des qualifications.

Les CAP et BEP restent néanmoins les diplômes les plus fréquents parmi les conducteurs âgés de plus de 30 ans.

**Figure 5.1.2 : diplôme le plus élevé des conducteurs routiers en 2020**

En %

	Moins de 30 ans	De 30 à 49 ans	50 ans et plus	Ensemble
Aucun/brevet des collèges	26	26	41	31
CAP ou BEP	26	51	53	48
Bac ou plus	48	23	6	21

Lecture : 48 % des conducteurs routiers âgés de moins de 30 ans ont un niveau Bac ou plus, contre 6 % des conducteurs de 50 ans et plus.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés du TRF élargi, France hors Mayotte.

Source : Insee, enquête emploi

### LE NOMBRE DE CONDUCTEURS EN CONTRATS DE PROFESSIONNALISATION AUGMENTE DE 8 % EN 2019

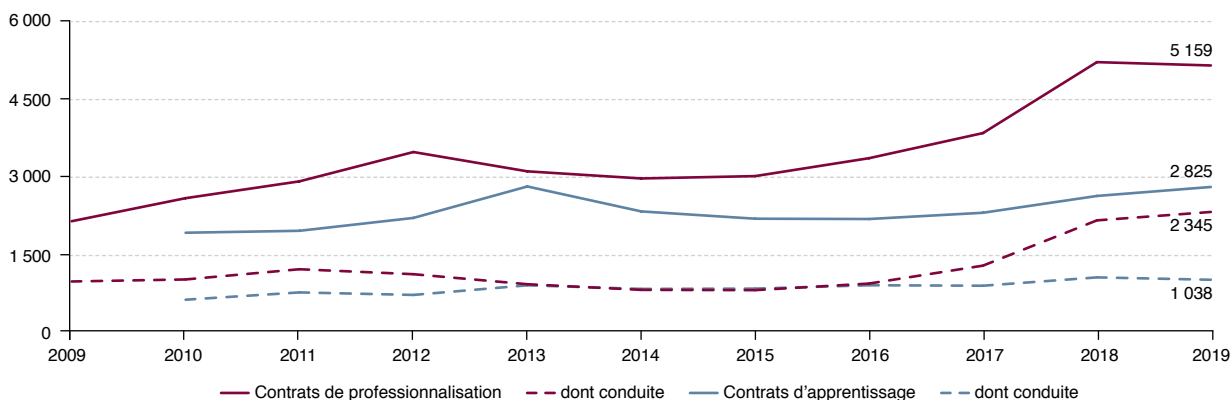
Le contrat de professionnalisation constitue, avec l'apprentissage, l'un des deux canaux de la formation en alternance. En 2019, l'organisme paritaire collecteur agréé (Opco Mobilités) pour le secteur des transports a financé 5 159 contrats de professionnalisation « marchandises » pour la filière transports routiers de marchandises et activités auxiliaires, soit un nombre quasi stable par rapport à 2018. Parmi ceux-ci, 2 345 contrats concernent le métier de

conducteur routier, soit une augmentation de 8 % en 2019 (figure 5.1.3).

Avec 2 825 contrats signés en 2019, le nombre de contrats d'apprentissage financés par les organismes de la branche augmente de 6,8 % par rapport à 2018. La conduite représente 37 % des contrats d'apprentissage du domaine effectués dans les écoles ou centres de formation des apprentis (CFA) des organismes de formation de la branche et les établissements de l'Éducation nationale ou de l'enseignement supérieur soutenus par l'Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport (AFT).

**Figure 5.1.3 : contrats d'apprentissage et de professionnalisation suivis par la branche**

Niveau en nombre de participants



Champ : transport routier de marchandises (compte d'autrui + compte propre).

Sources : AFT ; Aftral ; Promotrans ; Opco Mobilités ; OPTL

## 5.2 Les formations obligatoires des conducteurs

**Le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers, créé et développé depuis 1995, a contribué à accroître le nombre de détenteurs de diplômes et titres professionnels du transport. Il repose sur une obligation de qualification initiale pour l'exercice de la conduite professionnelle.**

### LA HAUSSE DU NOMBRE DE FORMATIONS INITIALES SUIVIES SE POURSUIT EN 2019

En 2019, 39 487 personnes ont suivi une formation initiale leur donnant accès à la profession de conducteur de poids lourds de transport de marchandises, soit une hausse de 6,4 % par rapport à 2018 (*figure 5.2.1*). Les formations initiales minimum obligatoires (Fimo), formations courtes, représentent 40 % de l'ensemble des formations initiales obligatoires (15 985 personnes en 2019). Cette part tend à diminuer depuis 2016 au profit des formations longues qui représentent désormais 60 % des personnes formées, soit 23 502 personnes en 2019.

L'augmentation du nombre de formations longues est portée par la forte progression du nombre de titres professionnels délivrés par le ministère en charge de l'emploi

et de la formation professionnelle depuis 2016. En 2019, 19 292 titres professionnels permettant l'accès à la profession de chauffeur routier ont été délivrés. Cette voie s'est beaucoup développée depuis 2016 en raison de la mise en place du plan gouvernemental « 500 000 formations supplémentaires », qui a permis de financer davantage de formations, puis, depuis 2018, du plan d'investissement dans les compétences (PIC).

Le nombre de qualifications initiales délivrées au titre d'une formation de l'Éducation nationale (CAP, BEP, Bac pro) permettant d'obtenir la Fimo par équivalence progresse de 5,4 % en 2019. Les diplômés d'un CAP ou d'un BEP de conducteur routier (3 055 personnes) restent près de trois fois plus nombreux que les nouveaux titulaires du bac professionnel « conducteur du transport routier de marchandises » (1 155 personnes).

**Figure 5.2.1 : formations obligatoires initiales et continues suivies par les conducteurs dans le transport routier de fret**  
En nombre de personnes, évolutions en %

	Niveau					Évolution 2019-2018
	2015	2016	2017	2018	2019	
<b>Formation initiale minimum obligatoire (Fimo)</b>	15 680	16 682	15 398	14 283	15 985	11,9
<b>Formation initiale longue</b>	13 249	16 493	18 828	22 833	23 502	2,9
Acquise au titre d'un CAP, d'un BEP ou d'un bac professionnel	3 921	4 113	3 934	3 996	4 210	5,4
<i>dont CAP/BEP</i>	2 788	2 951	2 762	2 851	3 055	7,2
<i>dont bac pro*</i>	1 133	1 162	1 172	1 145	1 155	0,9
Acquise au titre d'un titre professionnel	9 328	12 380	14 894	18 837	19 292	2,4
<b>Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)</b>	<b>28 929</b>	<b>33 175</b>	<b>34 226</b>	<b>37 116</b>	<b>39 487</b>	<b>6,4</b>
Passerelles	1 121	1 409	1 192	1 013	1 153	13,8
Formation continue FCOS/FCO	98 911	98 981	101 389	93 501	90 593	- 3,1

\* Le baccalauréat professionnel « conducteur transport routier marchandises » a été créé par arrêté du 3 juin 2010. La première promotion a été diplômée en 2013. Certains diplômés de ce baccalauréat peuvent déjà avoir acquis la Fimo en ayant suivi un CAP du même domaine, d'où de possibles doubles comptes.

Note : les conducteurs effectuant de la conduite pour compte propre sont inclus depuis 2008 dans les effectifs en formation Fimo et FCO.

Champ : transport routier de marchandises (compte d'autrui + compte propre).

Sources : DGITM, DST ; DEPP, ministère de l'Éducation nationale ; DGEFP, ministère du Travail

partie 5 : la formation

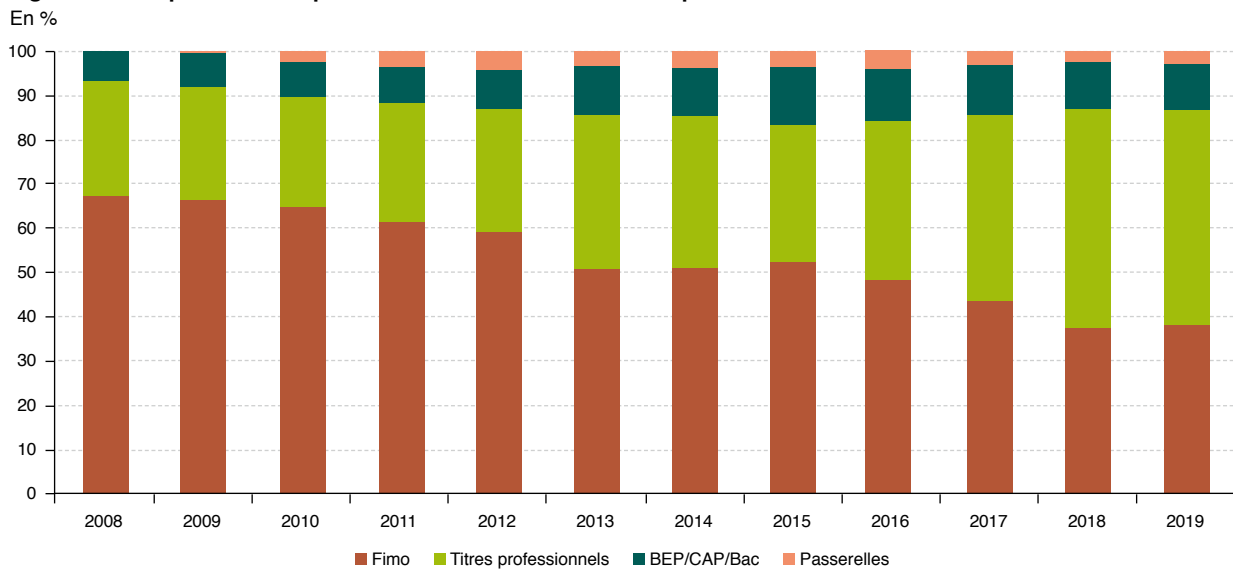
LE TITRE PROFESSIONNEL EST LA PREMIÈRE VOIE D'ACCÈS AU MÉTIER DE CONDUCTEUR ROUTIER EN 2019

Le titre professionnel est devenu la principale voie d'accès au métier de conducteur routier de marchandises poids lourds (figure 5.2.2). En 2019, les titres professionnels représentent 49 % des sortants de formations initiales donnant accès à la

profession de conducteur de poids lourds de transport de marchandises, contre 35 % cinq ans plus tôt.

Cette voie d'accès au métier, qui permet d'obtenir un permis poids lourds, est appréciée des entreprises du secteur car elle donne une formation plus complète à des jeunes entrant sur le marché du travail que la formation initiale minimum obligatoire (Fimo - formation courte), davantage destinée à des actifs en reconversion.

Figure 5.2.2 : répartition des qualifications initiales et formations passerelles obtenues



Sources : DGITM, DST ; DEPP, ministère de l'Éducation nationale ; DGEFP, ministère du Travail

LA PART DE FORMATIONS PASSERELLES EST STABLE EN 2019

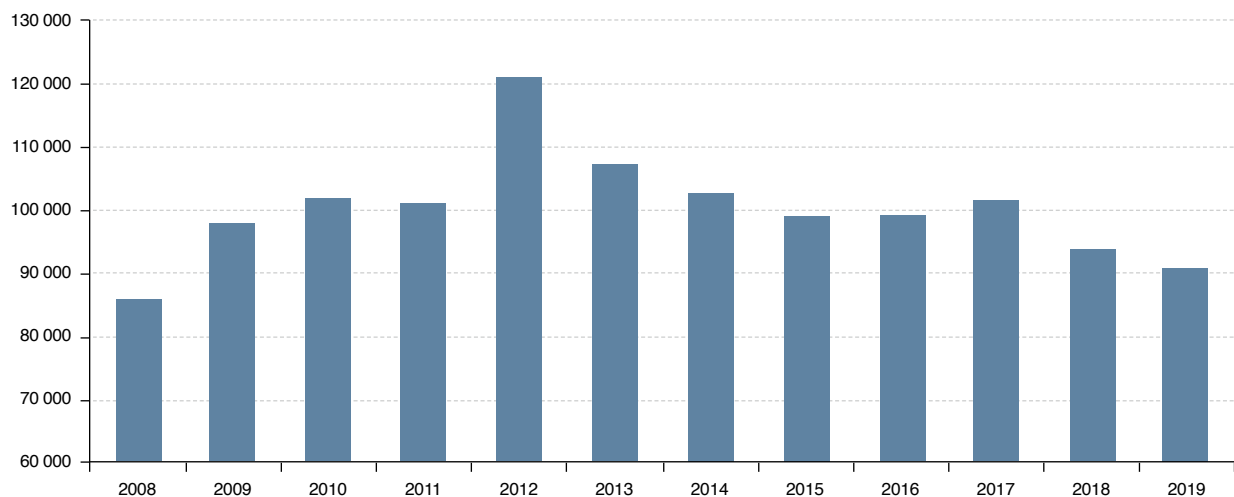
1 153 formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de marchandises ont été suivies en 2019. Ce dispositif de formation, mis en place depuis 2009, permet la mobilité des conducteurs entre les secteurs du transport de marchandises et de voyageurs. Il a connu une forte croissance jusqu'en 2012. Après une relative stagnation jusqu'en 2016, il représente en 2019 moins de 3 % des formations donnant accès au métier de conducteur routier (figure 5.2.2).

Réciproquement, 1 507 conducteurs de transport routier de marchandises ont bénéficié en 2019 de la formation passerelle vers la conduite de véhicule de transport en commun de voyageurs.

LA BAISSSE DU NOMBRE DE FORMATIONS CONTINUES OBLIGATOIRES SE POURSUIT EN 2019

En 2019, 90 593 formations continues obligatoires (FCO, voir encadré) ont été suivies, soit une baisse de 3,1 % par rapport à l'année précédente, après un recul de 7,8 % en 2018 (figure 5.2.3). Depuis 2013, le nombre de FCO stagne ou recule, excepté en 2017. Ce rebond en 2017 est la conséquence de la forte hausse du nombre de FCO suivies cinq ans plus tôt. Cette hausse était due à l'obligation faite aux conducteurs ayant bénéficié d'une dispense de formation initiale au titre des droits acquis, prévue par le nouveau dispositif de formation mis en place en 2007, de suivre une FCO avant le 10 septembre 2012. La FCO devant être suivie tous les cinq ans, la nette augmentation observée en 2012 se retrouve cinq années plus tard, mais est moins accentuée.

Figure 5.2.3 : nombre de formations continues obligatoires suivies



Source : DGITM, DST

Pour pouvoir conduire, dans un cadre professionnel (pour compte d'autrui ou pour compte propre), un véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge, les conducteurs doivent être titulaires d'une qualification initiale (des exceptions sont toutefois prévues). Celle-ci peut être obtenue soit par une formation courte (la formation initiale minimale obligatoire dite « Fimo »), soit par une formation longue (titre professionnel délivré par le ministère de l'Emploi ou diplôme professionnel délivré par le ministère de l'Éducation nationale). Par la suite, les conducteurs doivent suivre, tous les cinq ans, une formation continue obligatoire (FCO).

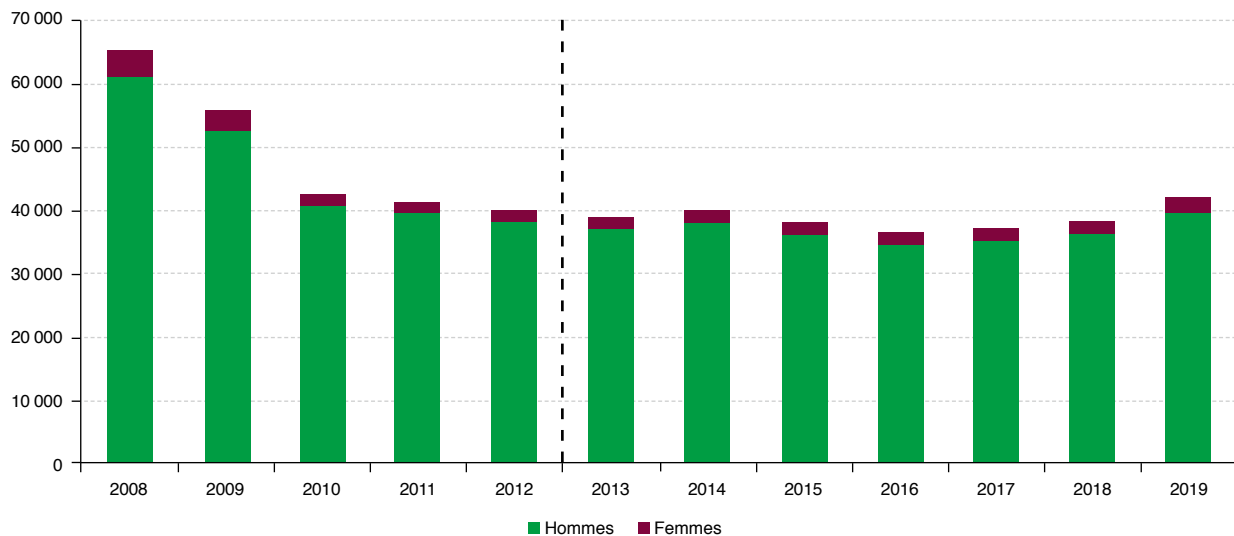
#### LE NOMBRE DE PERMIS POIDS LOURDS DÉLIVRÉS AUGMENTE DE NOUVEAU EN 2019

En 2019, 41 835 permis de conduire de poids lourds de transport de marchandises ont été délivrés (permis des catégories C, C1, CE et C1E) par les centres d'examens en France métropolitaine et dans les départements et régions d'outre-mer (figure 5.2.4). Ce nombre augmente de 9,6 % par rapport à 2018, après + 3,3 % et + 1,7 % les deux années précédentes. Ces trois années consécutives

de hausse permettent d'effacer les replis observés en 2015 et en 2016.

2 481 femmes ont obtenu le permis poids lourds en 2019, en nette augmentation par rapport à 2018 (+ 12,0 %). Leur part dans les nouveaux titulaires de ce permis progresse et s'établit à 6,3 % en 2019. Elle reste toutefois en deçà de son maximum observé en 2008 en France métropolitaine : 6,8 % des permis avaient alors été délivrés à des femmes.

Figure 5.2.4 : nombre de permis poids lourds\* délivrés selon le sexe



\* Permis poids lourds : permis C et EC jusqu'en 2015 ; C, C1, CE et C1E depuis 2016.  
 Champ : France métropolitaine jusqu'en 2012 ; France métropolitaine et DROM à partir de 2013.  
 Source : DSCR

## La directive « formation des conducteurs routiers » et les textes législatifs et réglementaires de transposition

La France a créé et développé dès 1995 un dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers qui reposait sur une formation initiale minimale obligatoire (Fimo), préalable à l'embauche, et une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) renouvelable tous les cinq ans. Il avait pour objectifs essentiels de contribuer à la politique d'amélioration de la sécurité routière et à la sécurité des conducteurs à leur poste de travail, de développer la qualification des conducteurs professionnels et de favoriser l'emploi et la mobilité professionnelle.

Cette expérience française a inspiré le législateur européen qui a institué, par la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003, une qualification initiale et une formation continue des conducteurs routiers.

Le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007, pris en transposition de la directive, désormais codifié aux articles R. 3314-1 et suivants du Code des transports, a repris l'ancien dispositif en l'adaptant aux exigences de la directive. Il prévoit notamment :

- une qualification initiale longue de 280 heures au moins qui correspond au titre professionnel de conducteur routier délivré par le ministre chargé de l'emploi et aux diplômes tels que le CAP ou le BEP « conduite et services dans le transport routier » ;
- une qualification initiale accélérée de 140 heures au moins, dénommée Fimo (formation initiale minimale obligatoire) ;
- une formation continue de 35 heures sur cinq jours, la FCO (formation continue obligatoire) renouvelée tous les cinq ans ;
- une formation spécifique dite « passerelle » d'une durée de 35 heures pour permettre la mobilité sectorielle des conducteurs.

Le dispositif actuel de formation des conducteurs est en vigueur depuis le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs et depuis le 10 septembre 2009 pour le transport de marchandises.



partie 6

# Les accidents du travail

— En 2019, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, la fréquence des accidents du travail avec arrêt diminue nettement (- 7,0 %) par rapport à 2018. Le risque d'accident entraînant une incapacité permanente baisse pour la cinquième année consécutive. 74 décès de salariés dans leur travail ont été constatés, soit un taux de 1,7 décès pour 10 000 salariés, stable par rapport aux cinq dernières années. Les jeunes salariés ont davantage d'accidents du travail que leurs aînés, mais d'une moindre gravité.



## partie 6 : les accidents du travail

### LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL DIMINUE FORTEMENT DANS LE TRF ÉLARGI

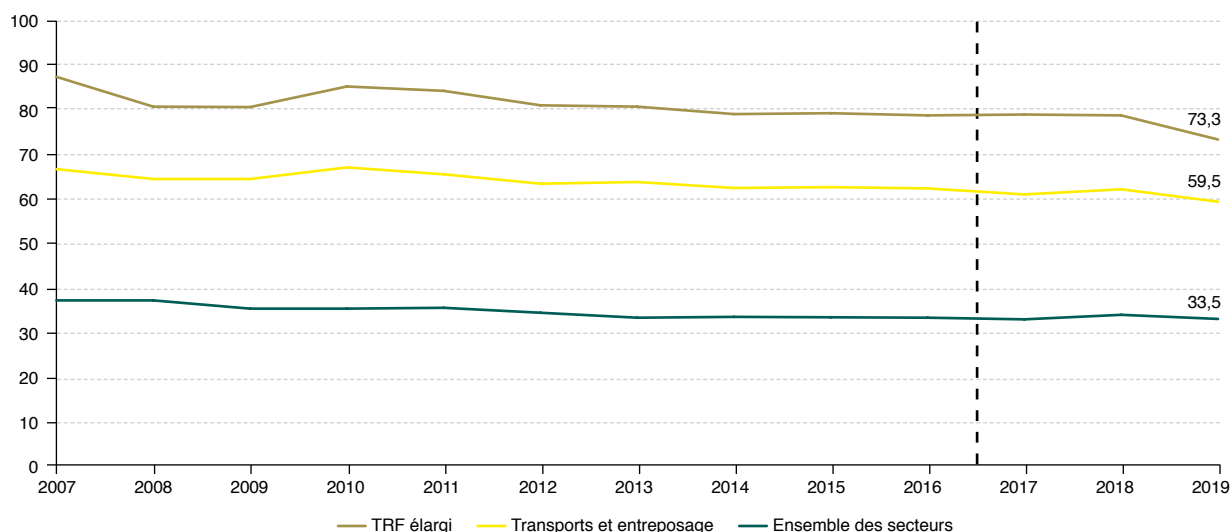
En 2019, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a reconnu 73,3 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés dans le transport routier de fret élargi, après 78,8 l'année précédente (*figure 6.1.1*). La fréquence des accidents du travail atteint

son minimum depuis quinze ans dans les transports et l'entreposage avec 59,5 accidents déclarés pour 1 000 salariés (- 2,9 accidents par rapport à 2018). Elle est de 33,5 accidents dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique (- 1,0 accident par rapport à 2018).

La fréquence des accidents du travail reste plus élevée dans le TRF élargi que dans l'ensemble des transports. Cet écart est stable au cours des dernières années.

**Figure 6.1.1 : évolution de l'indice de fréquence des accidents du travail selon le secteur**

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



Note : depuis 2017, les effectifs et les heures travaillées sont décomptés à l'aide des déclarations sociales nominatives (DSN) transmises mensuellement par les entreprises à hauteur des temps contractuels, rendant mieux compte de l'emploi contractuel court, mais induisant une rupture de série.

Champ : régime général, France hors Mayotte.

Source : CNAMTS

En 2019, le nombre de nouvelles incapacités permanentes (IP, voir encadré), souvent en décalage avec la sinistralité immédiate de l'année puisqu'elles sont surtout la conséquence de sinistres antérieurs, s'élève à 1 909. Néanmoins, l'effectif salarié ayant fortement augmenté, le taux de risque d'accidents

du travail avec IP diminue de nouveau de 0,2 point en 2019 et s'établit à 4,4 pour 1 000 salariés (*figure 6.1.2*). Le taux de décès à la suite d'un accident du travail reste stable, à 1,7 pour 10 000 salariés, 74 décès dans le cadre de l'activité professionnelle ayant été enregistrés en 2019.



## partie 6 : les accidents du travail

**Figure 6.1.2 : indice de fréquence des accidents, taux de risque et taux de décès dans le TRF élargi**

Indice de fréquence et taux de risque pour 1 000 salariés, taux de décès pour 10 000 salariés, effectifs en unités

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Indice de fréquence des accidents du travail</b>	<b>79,3</b>	<b>78,8</b>	<b>79,0</b>	<b>78,8</b>	<b>73,3</b>
Taux de risque d'accidents avec IP*	5,5	5,3	4,8	4,6	4,4
Taux de décès	1,6	1,7	1,6	1,7	1,7
<b>Effectifs salariés</b>	<b>358 954</b>	<b>365 362</b>	<b>383 831</b>	<b>398 546</b>	<b>433 513</b>
Nombre d'accidents avec arrêt	28 476	28 790	30 313	31 408	31 772
Nombre de nouvelles IP*	1 970	1 939	1 845	1 837	1 909
Nombre de décès	58	63	60	68	74

\* Nouvelles IP : incapacités permanentes déclarées au cours de l'année. En décalage avec la sinistralité immédiate de l'année car elles sont principalement la conséquence de sinistres antérieurs.

Note : depuis 2017, les effectifs et les heures travaillées sont décomptés à l'aide des déclarations sociales nominatives (DSN) transmises mensuellement par les entreprises à hauteur des temps contractuels, rendant mieux compte de l'emploi contractuel court, mais induisant une rupture de série.

Champ : régime général, France hors Mayotte.

Source : CNAMTS

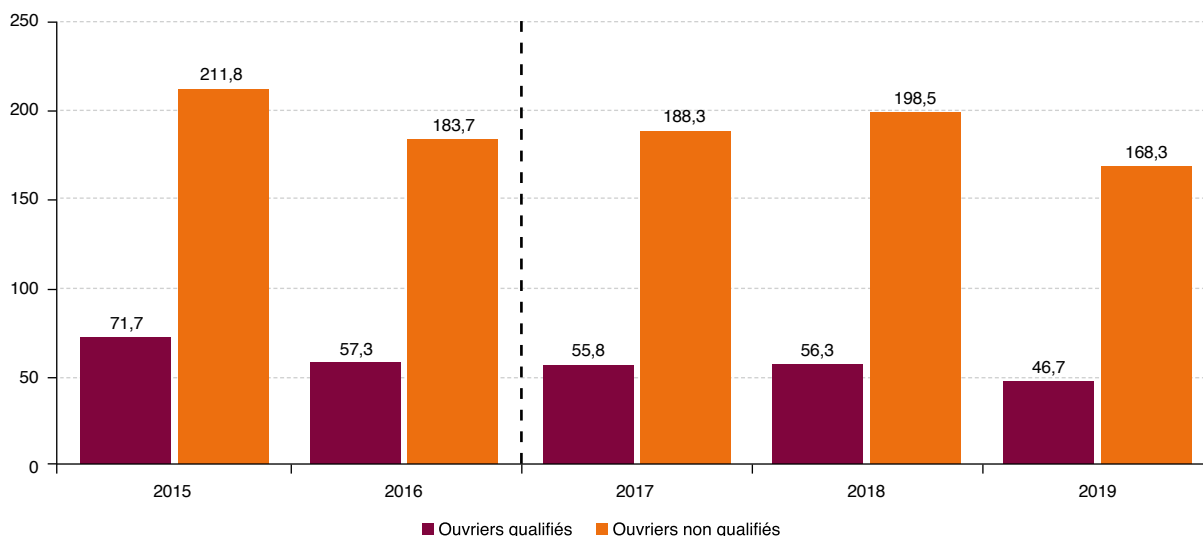
### LE RISQUE D'ACCIDENT DU TRAVAIL DES OUVRIERS DIMINUE

Le risque élevé d'accident du travail dans le transport routier de fret élargi est notamment dû à la forte proportion d'ouvriers dans ce secteur, ceux-ci étant nettement plus exposés au risque d'accident du travail que les autres catégories socioprofessionnelles. Il est le plus élevé pour les ouvriers non qualifiés (dont les manutentionnaires). En 2019, on

compte 168,3 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 ouvriers non qualifiés, contre 46,7 accidents du travail pour 1 000 ouvriers qualifiés (figure 6.1.3). Excepté en 2018, ce risque diminue depuis 2010 pour les ouvriers qualifiés (- 38,6 accidents entre 2010 et 2019) parmi lesquels on compte les chauffeurs de véhicules poids lourds. Pour les ouvriers non qualifiés, l'indice de fréquence des accidents a fortement diminué en 2019 (- 30,2 accidents) après avoir augmenté de 10,3 accidents en 2018.

**Figure 6.1.3 : indice de fréquence des accidents du travail pour les ouvriers dans le TRF élargi selon la qualification**

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



Note : depuis 2017, les effectifs et les heures travaillées sont décomptés à l'aide des déclarations sociales nominatives (DSN) transmises mensuellement par les entreprises à hauteur des temps contractuels, rendant mieux compte de l'emploi contractuel court, mais induisant une rupture de série.

Champ : régime général, France hors Mayotte.

Sources : CNAMTS ; Insee, base Tous salariés

## partie 6 : les accidents du travail

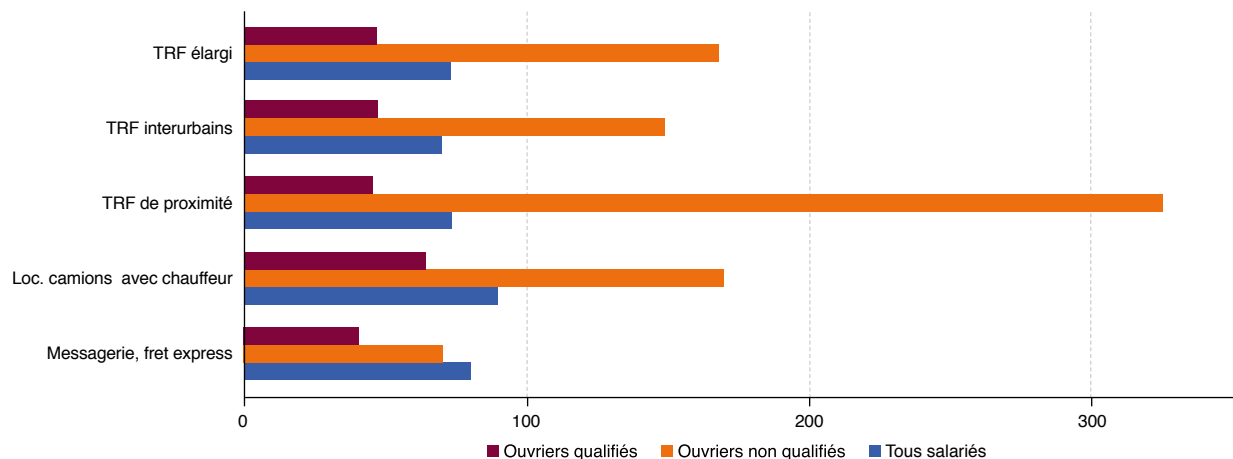
### LES RISQUES D'ACCIDENTS DU TRAVAIL SONT LES PLUS ÉLEVÉS DANS LA LOCATION DE CAMIONS AVEC CHAUFFEUR

Avec 89,7 accidents pour 1 000 salariés en 2019, la fréquence des accidents est la plus élevée dans les établissements de location de camions avec chauffeur. Elle est nettement plus basse dans les autres secteurs du TRF élargi : messagerie

et fret express (80,5 accidents), transport routier de proximité (73,6 accidents), transport routier de fret interurbain (70,0 accidents) - (figure 6.1.4). L'accidentalité diminue en un an dans tous les secteurs. La fréquence des accidents est nettement plus élevée parmi les ouvriers non qualifiés du transport routier de proximité que dans les autres secteurs d'activité (325,7 accidents).

Figure 6.1.4 : indice de fréquence des accidents du travail dans le TRF élargi selon l'activité et la qualification en 2019

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee, base Tous salariés 2019

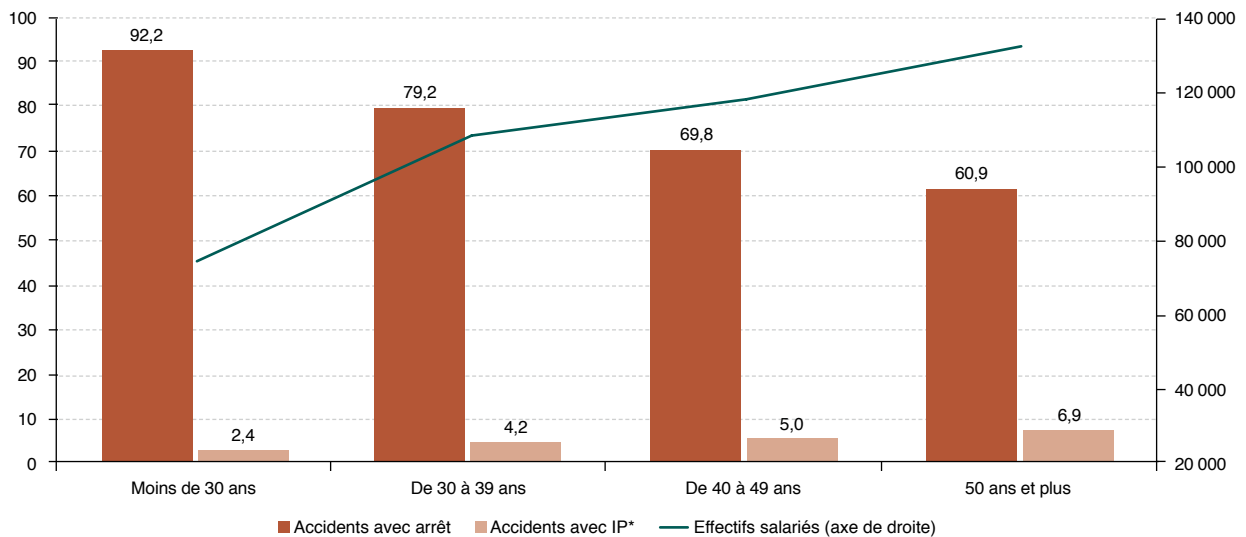
### DAVANTAGE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL CHEZ LES JEUNES, MAIS DES ACCIDENTS PLUS GRAVES POUR LEURS AÎNÉS

Les jeunes salariés ont davantage de risque de subir un accident du travail dans les activités du TRF élargi que les plus âgés (figure 6.1.5). On compte ainsi 92,2 accidents pour

1 000 salariés âgés de moins de 30 ans en 2019, contre 60,9 pour 1 000 salariés âgés de 50 ans et plus. En revanche, ces accidents entraînent moins souvent une incapacité permanente pour les plus jeunes : pour 1 000 salariés de moins de 30 ans, 2,4 accidents ont entraîné une incapacité permanente en 2019, contre 6,9 accidents pour 1 000 salariés de 50 ans et plus.

**partie 6 : les accidents de travail**

**Figure 6.1.5 : indice de fréquence des accidents et répartition des effectifs dans le TRF élargi selon l'âge en 2019**  
 Nombre d'accidents pour 1 000 salariés et nombre de salariés

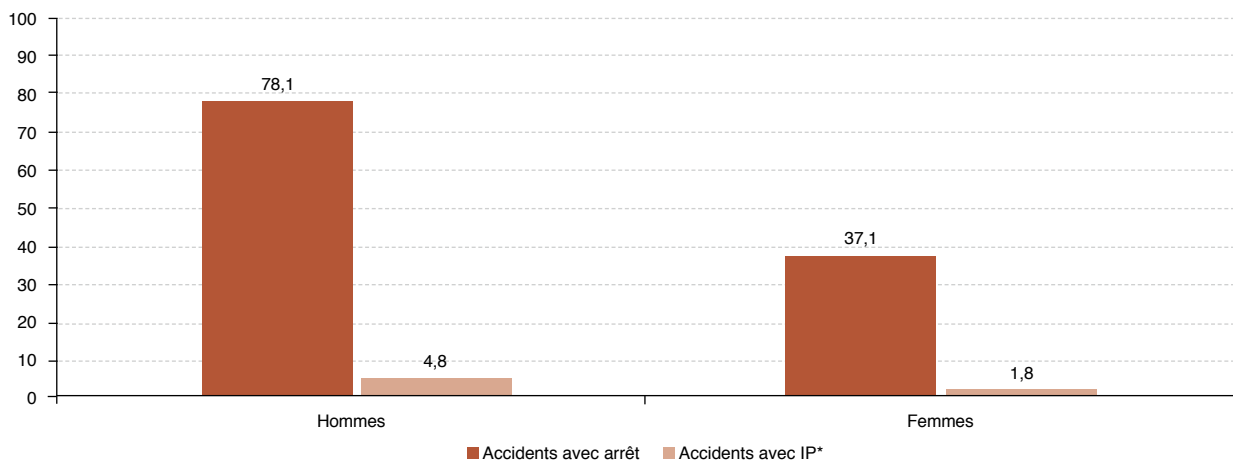


\* IP : incapacité permanente.  
 Champ : régime général, France métropolitaine.  
 Sources : CNAMTS ; Insee, base Tous salariés 2019

En raison de la nature des postes occupés, le risque d'accident est plus élevé pour les hommes que pour les femmes dans le transport routier de fret élargi. En 2019, on compte ainsi 78,1 accidents du travail avec arrêt pour 1 000 hommes salariés, contre 37,1 pour les femmes. Les

accidents sont également plus graves pour les hommes : en 2019, pour 1 000 hommes salariés, 4,8 accidents ont entraîné une incapacité permanente alors que cette proportion est de 1,8 accident pour 1 000 femmes salariées.

**Figure 6.1.6 : indice de fréquence des accidents selon le genre dans le TRF élargi en 2019**  
 Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



\* IP : incapacité permanente.  
 Champ : régime général, France métropolitaine.  
 Sources : CNAMTS ; Insee, base Tous salariés 2019

## Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

Les statistiques de la CNAMTS constituent la principale source d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés (hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP). Ces statistiques ne comprennent pas les travailleurs indépendants. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence des accidents du travail et, d'autre part, la répartition des accidents suivant différents critères tels que l'âge du salarié, sa qualification professionnelle. Les accidents du travail retenus ici sont les accidents ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins 24 heures (accidents avec arrêt), les accidents ayant entraîné une incapacité permanente (IP) et ceux ayant entraîné un décès.

Ces statistiques annuelles comptabilisent des accidents du travail survenus et déclarés ayant entraîné l'imputation au compte employeur d'un premier règlement pour une indemnité journalière ou en capital. Elles sont basées sur les **codes d'activité économiques** des établissements.

**Indice de fréquence** : nombre d'accidents avec arrêt ou accidents en premier règlement rapporté à 1 000 salariés. Pour calculer l'indice de fréquence des ouvriers qualifiés et non qualifiés du TRF élargi, le service des données et études statistiques estime le nombre de salariés par catégorie sociale en appliquant aux effectifs des affiliés du régime général une clé de répartition issue des données DADS.

**Taux de risque d'accidents avec incapacité permanente (IP)** : nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente rapporté à 1 000 salariés.

**Nouvelle incapacité permanente (IP)** : incapacité permanente déclarée au cours de la dernière année. Elle est souvent en décalage avec la sinistralité immédiate de l'année puisqu'elle est principalement la conséquence de sinistres antérieurs.

# Annexes

- Liste des séries longues annexées aux données sociales
- Annexes
- Définitions
- Sites internet utiles
- Sigles et abréviations



# Liste des séries longues annexées aux données sociales

Les séries longues annexées aux données sociales TRM sont disponibles sur le site internet du service des données et études statistiques (SDES), dans la rubrique Transport routier de marchandises (TRM social) :

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transport-routier-de-marchandises-trm-social?rubrique=337](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transport-routier-de-marchandises-trm-social?rubrique=337)

## ANNEXE 1 - L'EMPLOI

- Annexe 1.1** Effectif salarié au 31 décembre
- Annexe 1.2** Effectif salarié en moyenne annuelle
- Annexe 1.3a** Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise (de 2000 à 2010)
- Annexe 1.3b** Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise (de 2012 à 2015)
- Annexe 1.4** Effectifs salariés et non salariés au 31 décembre dans le transport routier de fret élargi
- Annexe 1.5** Part des non-salariés dans l'emploi au 31 décembre
- Annexe 1.6** Structure de l'emploi non salarié au 31 décembre
- Annexe 1.7** Part des femmes dans la population salariée au 31 décembre
- Annexe 1.8** Part des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre
- Annexe 1.9** Structure par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre
- Annexe 1.10** Âges moyen et médian de la population salariée au 31 décembre
- Annexe 1.11** Répartition des salariés par sexe et âge au 31 décembre
- Annexe 1.12** Part des salariés à temps partiel au 31 décembre
- Annexe 1.13** Volume de travail temporaire en équivalent emplois temps plein sur l'année
- Annexe 1.14** Taux de recours moyen au travail intérimaire

## ANNEXE 2 - LE MARCHÉ DU TRAVAIL

- Annexe 2.1** Offres d'emploi collectées par Pôle emploi selon le secteur émetteur
- Annexe 2.2** Offres d'emploi collectées par Pôle emploi selon le contrat de travail proposé
- Annexe 2.3** Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers « transport et logistique » par catégorie
- Annexe 2.4** Répartition des demandeurs d'emploi au 31 décembre par tranche d'âge
- Annexe 2.5** Répartition par sexe des demandeurs d'emploi au 31 décembre
- Annexe 2.6** Demandes d'emploi enregistrées (flux)
- Annexe 2.7** Indicateur de tension annuel (flux offres de l'année/flux nouvelles demandes de l'année)

### ANNEXE 3 – LES SALAIRES ET LES REVENUS DES NON-SALARIÉS

- Annexe 3.1** Salaire horaire de base ouvrier (SHBO), Smic brut horaire
- Annexe 3.2** Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels
- Annexe 3.3** Évolution du salaire brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat
- Annexe 3.4** Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic
- Annexe 3.5** Salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle
- Annexe 3.6** Évolution des salaires mensuels réels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle
- Annexe 3.7** Salaires horaires nets moyens
- Annexe 3.8** Revenus mensuels nets moyens des non-salariés

### ANNEXE 4 – LA DURÉE DU TRAVAIL

- Annexe 4.1** Temps de service hebdomadaires des conducteurs routiers du TRF élargi
- Annexe 4.2** Répartition du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi
- Annexe 4.3** Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers sur courte distance du TRF élargi
- Annexe 4.4** Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers grands routiers du TRF élargi
- Annexe 4.5** Temps de service quotidien des conducteurs routiers du TRF élargi
- Annexe 4.6** Nombre moyen de jours travaillés dans le mois
- Annexe 4.7** Distance moyenne parcourue par les conducteurs pendant un mois
- Annexe 4.8** Distance moyenne parcourue par les conducteurs pendant un jour
- Annexe 4.9** Travail de nuit et en soirée
- Annexe 4.10** Travail le samedi et le dimanche

### ANNEXE 5 – LA FORMATION

- Annexe 5.1** Répartition des actifs selon le diplôme
- Annexe 5.2** Contrats de professionnalisation et d'apprentissage dans les entreprises de la branche
- Annexe 5.3** Permis de conduire « poids lourds » et « transports en commun » délivrés
- Annexe 5.4a** Attestations Fimo, FCOS et FCO dans le transport routier de marchandises et de voyageurs (2004-2008)
- Annexe 5.4b** Attestations Fimo, formations passerelles, FCOS et FCO dans le transport routier de marchandises et de voyageurs depuis 2008 service quotidien des conducteurs routiers du TRF élargi
- Annexe 5.5a** Formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires de 1992 à 2007
- Annexe 5.5b** Diplômes professionnels délivrés par l'Éducation nationale dans le transport routier de marchandises et activités auxiliaires depuis 2008
- Annexe 5.6** Titres professionnels délivrés par le ministère en charge de l'emploi



## annexes

---

### ANNEXE 6 – LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

- Annexe 6.1** Accidents du travail en France métropolitaine
- Annexe 6.2** Accidents du travail dans le TRF élargi par secteur détaillé
- Annexe 6.3** Accidents du travail des ouvriers dans le TRF élargi par secteur détaillé
- Annexe 6.4** Accidents du travail dans le TRF élargi selon l'âge des victimes
- Annexe 6.5** Accidents du travail dans le TRF élargi selon le sexe des victimes



# Annexe A : les secteurs et le champ couverts

Les données présentées dans cette publication sont principalement relatives à quatre secteurs d'activité, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, que l'on désigne par « TRF élargi » et à des métiers du transport et de la logistique (*voir tableau*). L'approche sectorielle respecte la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2)

et non les conventions collectives. Cette publication repose sur l'exploitation d'enquêtes statistiques et de fichiers administratifs utilisant le code d'activité principale exercée (APE) de l'entreprise ou de l'établissement attribué par l'Insee à des fins statistiques et, parfois, la nomenclature des métiers utilisée par Pôle emploi (le Rome).

## Les secteurs d'activité du transport routier de marchandises (TRM) ou « transport routier de fret élargi » (TRF) et les métiers du domaine du transport et de la logistique.

Secteurs d'activité des établissements						
	Industrie	Construction	Tertiaire			
Métiers Transport et logistique (T&L)	dont - conducteurs routiers - magasiniers - manutentionnaires - autres métiers du transport et de la logistique	dont - conducteurs routiers - magasiniers - manutentionnaires - autres métiers du transport et de la logistique	<b>dont Transports et entreposage (HZ)</b>			
			Transports terrestres et transport par conduite (49)			
			Transports par eau (50)			
			Transports aériens (51)			
			Entreposage et services auxiliaires de transport (52)			
			Activités de poste et de courrier (53)			
			<b>dont Transports routier de fret (TRF ou TRM) élargi</b>			
			TRF élargi	TRF	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
					Transports routiers de fret de proximité	49.41B
					Location de camions avec chauffeur	49.41C
Messagerie, fret express	52.29A					
			dont - conducteurs routiers - magasiniers - manutentionnaires - autres métiers du transport et de la logistique			

## Annexe B : les enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

Le service des données et études statistiques (SDES) réalise une enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers par lecture des chronotachygraphes (dite enquête « chronotachygraphes ») pour traiter des conditions de travail des conducteurs routiers du TRM :

### L'ENQUÊTE « CHRONOTACHYGRAPHES » (DEPUIS 2001)

L'enquête « chronotachygraphes » repose sur :

- un volet annuel ;
- un volet trimestriel où sont demandés les relevés de chronotachygraphes.

Elle a pour objectifs :

- d'établir la structure de la population des conducteurs au sein du TRM élargi, en fonction du type de véhicule conduit (poids lourd ou non) et du rythme de travail ;
- de mesurer précisément le temps de travail des conducteurs routiers chaque trimestre.

Dans le volet annuel, sont interrogés 2 700 établissements du TRM. Afin de limiter la charge des établissements enquêtés, ces derniers sont interrogés sur une liste de conducteurs dont le nombre est limité à 30 pour les établissements de 250 salariés et plus, et à 20 sous ce seuil de salariés.

Les résultats de ce volet, enrichis par des informations issues des déclarations annuelles de données sociales (DADS), permettent d'établir la structure de la population des conducteurs du TRM, selon qu'ils conduisent ou non un véhicule de plus de 3,5 tonnes, et, parmi ces derniers, de repérer les grands routiers.

Dans le volet trimestriel, il est demandé aux établissements interrogés de fournir, pour une liste prédéterminée de conducteurs salariés de poids lourds (plus de 3,5 tonnes) :

- le rythme de travail (grand routier ou non) ;
- les enregistrements numériques des chronotachygraphes

électroniques et/ou les disques de chronotachygraphes, sur un trimestre de référence (un mois avant 2017).

La lecture des enregistrements permet de constituer chaque trimestre une base de données comportant, pour chaque conducteur, la durée journalière de travail décomposée en temps de conduite, temps de travail à l'arrêt (chargement, déchargement, etc.), temps d'attente et temps de repos. La conduite est enregistrée automatiquement dès lors que le véhicule roule.

Enfin, les bases de données trimestrielles sont exploitées et redressées de manière à tenir compte de la structure de la population des conducteurs routiers.

Les informations des DADS d'une année N donnée étant disponibles tardivement, en général en octobre N + 2, le SDES est amené à réviser ses estimations de la structure de la population des conducteurs routiers et, par là même, ses coefficients de redressement pour les calculs de durée du travail de cette même population.

### L'ENQUÊTE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (EACT 2006, 2007, 2008)

Cette enquête a été effectuée en 2006, 2007 et 2008 auprès de 2 000 conducteurs salariés d'établissements effectuant du transport de marchandises pour compte d'autrui. Ces conducteurs ont été interrogés pour partie par entretien direct à leur domicile en face à face, pour partie par téléphone. Le questionnaire de l'enquête portait d'une part sur la perception par le conducteur de la durée du travail et de son évolution, d'autre part sur d'autres aspects des conditions de travail (rémunération et autres éléments accessoires, formation, déroulement de carrière, accidents du travail, travail de nuit). Cette enquête n'a pas été rééditée depuis.

## Annexe C : le marché du travail, champ « transport et logistique » et concepts

Le marché du travail « transport et logistique » est défini par des métiers, indépendamment du secteur d'activité de l'établissement où celui-ci est exercé. L'analyse du marché du travail « transport et logistique » est donc une approche métiers. Cette approche est préférée à l'approche sectorielle qui se focalise sur les offres (besoins en personnel) émises par les seuls établissements dont l'activité principale relève des transports. Ces derniers n'émettent en effet que 25 % des offres des métiers « transport et logistique » en 2020.

Les métiers sont classés dans un répertoire opérationnel des métiers et des emplois (Rome). Cette classification est utilisée par Pôle emploi pour coder les emplois recherchés par les demandeurs ainsi que les offres déposées par les entreprises, dans une logique opérationnelle de placement.

Le champ « transport et logistique » défini par le SDES correspond à 29 métiers dans la version 2 du Rome, et en

regroupe 39 dans la version 3. La nouvelle codification des métiers, entrée en vigueur le 15 décembre 2009, perturbe la continuité des séries statistiques suivantes : « Magasinage et préparation de commandes », « Conduite d'engins de déplacement de charges », « Manutention manuelle de charges » et « Autres métiers Transport et logistique ». Par conséquent, une analyse en évolution entre une année située avant et une année située après l'année 2010 n'est pas valable sur ces champs.

Le descriptif de chacun des métiers du Rome est disponible sur le site de Pôle emploi [www.pole-emploi.fr](http://www.pole-emploi.fr).

Le répertoire Rome-V3 est composé de 531 fiches emploi/métier (E/M) et chaque E/M est codé sur 5 caractères. Ces E/M sont regroupés en 110 domaines codés sur 3 caractères qui se retrouvent dans 14 grands domaines codés sur 1 caractère.

### Exemple du contenu de la fiche métier « Conduite de transport de marchandises sur longue distance »

#### Définition

Conduit un véhicule routier lourd (poids total autorisé en charge – PTAC – supérieur à 3,5 tonnes) afin de transporter des marchandises (produits, véhicules...), en moyenne ou longue distance selon la réglementation du travail et du transport routier et les impératifs de satisfaction de la clientèle (délais, conformité...).

Réalise des opérations liées au transport (arrimage des charges, émargement de documents, contrôle des marchandises...).

Peut effectuer des opérations de chargement/déchargement et l'entretien de suivi du véhicule.

#### Accès à l'emploi/métier

Cet emploi/métier est accessible sans diplôme ni expérience professionnelle. Un CAP/BEP en conduite routière, service transport routier peut en faciliter l'accès.

Le permis poids lourds C, C1, CE et C1E complété par la formation initiale minimale obligatoire (Fimo) est exigé. Un renouvellement périodique de la Fimo par la formation continue obligatoire - FCO - (précédemment FCOS) est exigé.

Une carte de conducteur personnelle (délivrée par le préfet) est obligatoire.

Des habilitations spécifiques (certificats de formation ADR) peuvent être requises selon la nature des produits ou des marchandises transportées (matières dangereuses, produits pétroliers, citerne gaz...).





Une bonne condition physique (acuité visuelle, auditive, réflexes...) est requise.

Un ou plusieurs certificat(s) d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces) conditionné(s) par une aptitude médicale à renouveler périodiquement peu(ven)t être requis.

La pratique d'une langue étrangère peut être demandée pour le transport à l'international.

**Conditions d'exercice de l'activité**

L'activité de cet emploi/métier s'exerce à bord de véhicules de plus de 3,5 tonnes pour le compte d'entreprises de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales, d'entreprises de location de véhicules lourds avec conducteur, de l'armée, en contact avec le personnel d'exploitation, les clients, les services de douane...

Elle varie selon le type de véhicule (citerne, bétailière, porte-voitures...), la nature du fret (produits dangereux, produits en vrac, animaux...) et la zone de trafic (régionale, nationale, internationale).

L'activité peut s'exercer les fins de semaine, jours fériés, de nuit et impliquer un éloignement du domicile de plusieurs jours.

Le port d'équipements de protection (gants, chaussures de sécurité, gilet fluorescent...) peut être requis.

**Environnements de travail**

Structures :

- boutique, commerce de détail ;
- collectivité territoriale ;
- entreprise artisanale ;
- entreprise de forage/extraction ;
- entreprise de location de véhicules ;
- entreprise de transport ;
- entreprise industrielle ;
- entreprise publique/établissement public ;
- industrie manufacturière.

Conditions : travail en indépendant.

## Annexe D : les entreprises et établissements rattachés à la convention collective « transports routiers et activités auxiliaires du transport »

Les entreprises et établissements du transport routier de fret sont principalement rattachés à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport, repérée par un code identifiant de la convention collective (IDCC). Les définitions présentées ci-dessous sont issues de la publication de la Dares *Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2019*.

### CONVENTION COLLECTIVE

Le Code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions et accords, qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales, tandis que l'accord se limite à un ou plusieurs objets de négociation.

La référence de la convention collective est une mention obligatoire du bulletin de paie.

### CONVENTION COLLECTIVE DE BRANCHE

Le champ d'application des conventions et accords peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou accord dit « de branche ». Une convention collective de branche couvre l'ensemble des relations de travail dans un champ professionnel donné, c'est-à-dire pour un ensemble de métiers présentant une proximité en termes d'activités et de compétences mises en oeuvre. Les conventions ou accords collectifs de travail sont conclus entre :

- d'une part, une ou plusieurs organisations syndicales de salariés reconnues représentatives dans le champ d'application de la convention ou de l'accord ;

- d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales d'employeurs, ou toute autre association d'employeurs, ou un ou plusieurs employeurs pris individuellement.

La loi n° 2008-789 du 20/8/2008 a modifié les conditions de représentativité des organisations syndicales. Un arrêté du 23/7/2013 a fixé la liste des organisations syndicales reconnues représentatives dans la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

### CONVENTIONS COLLECTIVES ET NOMBRE D'ENTREPRISES

En principe, la convention collective applicable est déterminée en fonction de l'activité principale de l'entreprise. À titre dérogatoire, certains secteurs ont développé des conventions catégorielles, ce qui conduit à une coexistence de plusieurs conventions collectives dans la même entreprise. Ce cas est notamment très fréquent dans la métallurgie ou le bâtiment, où la très grande majorité des salariés sont couverts par une convention collective catégorielle (métallurgie cadres, bâtiment Etam, etc.).

Dans ce cas, chaque salarié est affecté à la convention collective qui le couvre, et, dans une même entreprise, deux salariés peuvent donc être affectés à des conventions collectives différentes.

Dénombrer le nombre d'entreprises rattachées à telle ou telle convention collective n'est donc pas immédiat. Deux indicateurs complémentaires existent : le nombre d'entreprises pour lesquelles au moins un salarié est couvert par une convention donnée et le nombre d'entreprises pour lesquelles ladite convention s'applique à la majorité des salariés (comptés au 31 décembre 2016) de l'unité. Le deuxième indicateur conduit à attribuer une (et une seule) convention collective « principale » par entreprise. Les mêmes indicateurs sont également déclinés au niveau établissement.

**PRINCIPALES DONNÉES STATISTIQUES SUR LA CONVENTION COLLECTIVE DU TRANSPORT ROUTIER**

En 2019, selon les données publiées par la Dares, 42 540 entreprises employant 790 500 salariés en fin d'année avaient pour convention collective principale celle du transport routier (*IDCC 16 - tableau 1*). Ces salariés sont répartis entre 38 activités économiques au sens de la NAF. Parmi les dix principaux codes NAF (mesurés en termes d'emploi salarié) soumis à la convention collective « transports

routiers » (*tableau 2*), les salariés du transport routier de fret interurbain sont les plus nombreux (25,4 % des effectifs soumis à cette convention), suivis par les salariés des transports routiers de fret de proximité (18,6 %). Le choix de la convention collective de rattachement et l'activité principale exercée ne sont pas systématiquement liés : si 98,5 % des salariés du TRF interurbain (4941A) sont couverts par la convention collective « transports routiers », ce n'est le cas que de 93,1 % des salariés du TRF de proximité (4941B) - (*tableau 3*).

**Tableau 1 : entreprises et établissements rattachés à la convention collective du transport routier (IDCC 0016)**

Effectif 2019	Ayant cet IDCC comme convention collective principale
Nombre d'entreprises (IDCC principal)	42 540
Nombre de salariés au 31/12/2019	790 500
Nombre de salariés en équivalent temps plein (ETP) en 2019	725 900

Champ : France entière.  
Sources : Insee, DADS 2019 ; calculs Dares

**Tableau 2 : répartition par code NAF des salariés rattachés à la convention collective du transport routier**

10 principaux codes NAF présents dans cet IDCC (en % des salariés présents au 31/12/2019)		Répartition des salariés de cet IDCC
4941A	Transports routiers de fret interurbains	25,4
4941B	Transports routiers de fret de proximité	18,6
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	9,6
5229B	Affrètement et organisation des transports	8,1
8690A	Ambulances	7,8
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	5,6
5229A	Messagerie, fret express	5,4
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	3,3
4941C	Location de camions avec chauffeur	2,9
4935Z	Transports de voyageurs par taxis	2,3
<b>Total cumulé des 10 principaux codes NAF</b>		<b>89,1</b>

Lecture : 25,4 % des salariés couverts par la convention collective « transports routiers » sont employés dans des entreprises ayant pour activité principale le transport routier de fret interurbain (4941A).  
Champ : France entière.  
Sources : Insee, DADS 2019 ; calculs Dares

## annexes

**Tableau 3 : part des salariés couverts par la convention collective du transport routier dans les activités**

10 principaux codes NAF où cet IDCC est le plus présent (en % des salariés présents au 31/12/2019)		Répartition des salariés de cet IDCC
4941A	Transports routiers de fret interurbains	98,5
8690A	Ambulances	98,4
4942Z	Services de déménagement	98,3
4941C	Location de camions avec chauffeur	97,8
5229A	Messagerie, fret express	97,3
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	96,9
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	95,9
4941B	Transports routiers de fret de proximité	93,7
5229B	Affrètement et organisation des transports	90,1
5224B	Manutention non portuaire	79,8

Lecture : 97,3 % des salariés employés dans les entreprises de la messagerie et du fret express sont couverts par la convention collective « transports routiers ».  
 Champ : France entière.

Sources : Insee, DADS 2019 ; calculs Dares

**Tableau 4 : répartition des salariés par activité regroupée**

Croisement entre l'IDCC et le regroupement NAF 17 de la nomenclature d'activités (en % des salariés présents au 31/12/2019)		Répartition des salariés de cet IDCC	Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
<b>AGRICULTURE</b>		<b>0,1</b>	<b>0,2</b>
<b>INDUSTRIE</b>		<b>0,3</b>	<b>0,1</b>
<b>CONSTRUCTION</b>		<b>0,3</b>	<b>0,1</b>
<b>SERVICES</b>		<b>99,3</b>	<b>3,8</b>
GZ	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	0,7	0,2
HZ	Transports et entreposage	86,0	48,1
IZ	Hébergement et restauration	0,0	0,0
JZ	Information et communication	0,0	0,0
KZ	Activités financières et d'assurance	0,5	0,4
LZ	Activités immobilières	0,1	0,2
MN	Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	4,1	0,9
OQ	Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	7,8	0,7
RU	Autres activités de services	0,1	0,1
<b>Total</b>		<b>100,0</b>	<b>4,5</b>

Lecture : parmi les salariés couverts par la convention collective « transports routiers », 86,0 % travaillent dans le secteur des transports et de l'entreposage. Parmi les salariés des transports et de l'entreposage, 48,1 % sont couverts par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Sources : Insee, DADS 2019 ; calculs Dares

# Annexe E : le personnel roulant « marchandises » de la convention collective « transports routiers et activités auxiliaires du transport »

La convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport définit, en particulier, le contenu et les conditions d'exercice des emplois de personnel roulant « marchandises ». À chacun des six groupes définis correspond un numéro de groupe et un coefficient.

## 1 – LIVREURS : GROUPE 3 (COEFFICIENT 115M)

### Livreur

Ouvrier qui accompagne le conducteur à bord d'un véhicule ; reconnaît les colis ou les marchandises transportés, en effectue le classement et les livre à domicile ; participe au chargement et au déchargement, aide le conducteur à l'arrimage des marchandises.

### Livreur sur triporteur à moteur

Ouvrier conduisant un triporteur à moteur, titulaire du permis de conduire nécessaire ; effectue des enlèvements et livraisons de petits colis.

## 2 - CONDUCTEUR DE VÉHICULE JUSQU'À 3,5 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE INCLUS : GROUPE 3 BIS (COEFFICIENT 118M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule jusqu'à 3,5 tonnes de poids total en charge inclus ; charge sa voiture ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès et de sa cargaison ; décharge la marchandise à la porte du destinataire.

Si l'employeur prescrit la livraison en resserre, en dépôt ou aux étages, le conducteur devra prendre pour la durée de son absence toutes les dispositions possibles en vue de la garde et de la préservation du véhicule, de ses agrès et de sa cargaison ; il sera notamment responsable de la

fermeture à clé des serrures, cadenas et autres dispositifs prévus à cet effet.

Doit être capable d'assurer lui-même le dépannage courant de son véhicule (carburateur, bougies, changement de roue, etc.) ; il est responsable de son outillage lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé.

Doit être capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte chaque soir ou à chaque voyage des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule. L'employeur devra fournir au conducteur les imprimés et questionnaires adéquats, comportant notamment un croquis sommaire type des lieux et des véhicules, sur lequel l'intéressé n'aura plus qu'à supprimer les tracés inutiles.

Dans le cas de service comportant des heures creuses pendant la durée normale de travail, le conducteur peut être employé pendant ces heures creuses à des travaux de petit entretien, de lavage et de graissage des véhicules ; le matériel approprié et des brosses pour le lavage sont alors fournis par l'employeur ; des vêtements de protection seront mis à la disposition des intéressés.

## 3 - CONDUCTEUR DE VÉHICULE POIDS LOURD DE PLUS DE 3,5 TONNES ET JUSQU'À 11 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE INCLUS : GROUPE 4 (COEFFICIENT 120M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 11 tonnes de poids total en charge inclus, et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs de messagerie. La possession du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) ou d'un diplôme de formation professionnelle pour adulte peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.



#### **4 - CONDUCTEUR DE VÉHICULE POIDS LOURD DE PLUS DE 11 TONNES ET JUSQU'À 19 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE INCLUS : GROUPE 5 (COEFFICIENT 128M)**

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total en charge inclus et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs « service de presse accélérée » ou « convoyeurs de voitures postales ». La possession du CAP ou d'un diplôme de formation professionnelle pour adulte peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

#### **5 - CONDUCTEUR DE VÉHICULE POIDS LOURD DE PLUS DE 19 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE : GROUPE 6 (COEFFICIENT 138M)**

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de poids total en charge et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

La possession du CAP ou d'un diplôme de formation professionnelle pour adulte peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

#### **6 - CONDUCTEUR HAUTEMENT QUALIFIÉ DE VÉHICULE POIDS LOURD : GROUPE 7 (COEFFICIENT 150M)**

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule automobile, porteur ou tracteur, et ayant la qualification professionnelle nécessaire à l'exécution correcte (c'est-à-dire avec le triple souci de la sécurité des personnes et des biens, de l'efficacité des gestes ou des méthodes et de la satisfaction de la clientèle) de l'ensemble des tâches qui lui incombent normalement (c'est-à-dire conformément à l'usage et dans le cadre des réglementations existantes) dans l'exécution

des diverses phases d'un quelconque transport de marchandises.

En particulier : utilise rationnellement (c'est-à-dire conformément aux exigences techniques du matériel et de la sécurité) et conserve en toutes circonstances la maîtrise de son véhicule ; en assure le maintien en ordre de marche ; a les connaissances mécaniques suffisantes pour lui permettre soit de dépanner son véhicule, s'il en a les moyens, soit en cas de rupture de pièces ou d'organes de signaler à l'entreprise la cause de la panne ; peut prendre des initiatives notamment s'il est en contact avec le client ; est capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès, de sa cargaison et, lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé, de son outillage ; peut être amené en cas de nécessité à charger ou à décharger son véhicule.

Doit en outre justifier habituellement d'un nombre de points égal au moins à 55 en application du barème ci-après :

- conduite d'un véhicule de plus de 19 tonnes de poids total en charge : 30 points ;
- services d'au moins 250 kilomètres dans un sens : 20 points ;
- repos quotidien hors du domicile (au moins trente fois par période de douze semaines consécutives) : 15 points ;
- services internationaux à l'exclusion des services frontaliers (c'est-à-dire ceux effectués dans une zone s'étendant jusqu'à 50 kilomètres à vol d'oiseau des frontières du pays d'immatriculation du véhicule) : 15 points ;
- conduite d'un ensemble articulé ou d'un train routier : 10 points ;
- possession du CAP ou d'un diplôme de formation professionnelle pour adulte de conducteur routier : 10 points.

L'attribution de points pour la conduite de véhicule assurant des transports spéciaux sera de droit pour les titulaires de tout titre de qualification professionnelle reconnu par les parties signataires.

## Annexe F : la durée du travail - réglementation communautaire et nationale

Le cadre juridique de la durée du travail des personnels roulants salariés des entreprises de transport routier de marchandises comprend des dispositions communautaires (règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite, de pause et de repos dans le domaine des transports par route, et la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier) et des dispositions législatives et réglementaires nationales. Des dispositions spécifiques au transport routier sont prévues par plusieurs articles de la partie législative du Code des transports qui assurent notamment la transposition de la directive 2002/15 précitée et par le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises. Le Code du travail s'applique dès lors qu'il n'existe pas de mesures particulières pour les transports. S'appliquent en outre les dispositions de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

### LE TEMPS DE SERVICE

L'article 5-3 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, modifié, fixe la durée du temps de service, temps passé au service de l'employeur des personnels roulants des entreprises de transport de marchandises, à :

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » ;
- 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels roulants ;
- 35 heures par semaine ou 455 heures par trimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds.

Ce temps de service constitue le temps de travail équivalent à la durée légale du travail fixée à 35 heures par semaine au sens de l'article L. 3121-9 du Code du travail. Les heures supplémentaires sont celles réalisées au-delà de la durée équivalente à la durée légale du travail et ne peuvent être accomplies que dans la limite des durées maximales de temps de service.

### LES DURÉES MAXIMALES DE TEMPS DE SERVICE

- 56 heures sur une semaine isolée, 53 heures hebdomadaires en moyenne ou 689 heures par trimestre ou 918 heures par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures hebdomadaires en moyenne ou 650 heures par trimestre ou 866 heures par quadrimestre pour les autres personnels roulants ;
- 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures hebdomadaires en moyenne ou 572 heures par trimestre ou 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (article 5-6 du décret).

En toute hypothèse, les limites maximales de 48 heures/semaine ou de 624 heures/trimestre ou de 830 heures/quadrimestre de temps de travail au sens de la définition du temps de travail de l'article 3a) de la directive 2002/15 ne peuvent être dépassées.

La durée quotidienne du temps de service ne peut être supérieure à 12 heures. Elle peut être, à titre temporaire, prolongée pour l'accomplissement de travaux urgents dans les conditions fixées à l'article 9 du décret n° 83-40 modifié.

### LA PAUSE

Le règlement (CE) n° 561/2006 prévoit un temps de pause de 45 minutes après un temps de conduite de 4 heures 30. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes réparties au cours de la période.

Par ailleurs, en application de l'article L. 3312-2 du Code des transports, une pause d'au moins 30 minutes doit être prise avant que le temps total du travail quotidien ne soit supérieur à 6 heures. Lorsque le temps total de travail quotidien est supérieur à 9 heures, la pause est d'au moins 45 minutes. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins 15 minutes chacune. L'application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite évoquées au paragraphe précédent.

### LE TRAVAIL DE NUIT

Aux termes de l'article L. 1321-7 du Code des transports, tout travail entre 22 h et 5 h est considéré comme travail de nuit. Cette période peut être substituée par une autre période de sept heures consécutives, comprise entre 21 h et 7 h comprenant en tout état de cause l'intervalle entre 24 heures et 5 heures, par convention ou accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. L'accord du 14 novembre 2001, étendu par l'arrêté du 2 juillet 2002, fixe la période de nuit dans le transport routier de marchandises à la période comprise entre 21 heures et 6 heures.

Aux termes de l'article L 3312-1 du Code des transports, la durée quotidienne du travail d'un travailleur de nuit ou d'un salarié qui accomplit sur une période de 24 heures une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures ne peut excéder 10 heures.

### LE REPOS QUOTIDIEN

Aux termes de l'article 8 du décret n° 83-40, les repos quotidiens doivent respecter les minima suivants :

- Personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006 :

**Temps de repos normal** : période d'au moins 11 heures avec possibilité de fractionnement en une première tranche de 3 heures et deuxième tranche de 9 heures ;

**Temps de repos réduit** : période d'une durée d'au moins 9 heures et de moins de 11 heures - possible trois fois maximum entre deux temps de repos hebdomadaires.

- Personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006 : 10 heures consécutives pendant les 24 heures précédant tout moment où ils exécutent un travail effectif ou sont à disposition.

### LE REPOS HEBDOMADAIRE

Pour les personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006, le repos hebdomadaire normal est de 45 heures avec possibilité d'un repos réduit de 24 heures sur deux semaines consécutives avec obligation de compenser par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine.

Pour les personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006, le repos hebdomadaire est fixé conventionnellement à 48 heures sous forme de repos successifs de durée égale ou inégale sans que cette durée puisse être inférieure à 35 heures.

# Annexe G : les accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises

## L'ACCORD CONCLU LE 23 AVRIL 2002

Cet accord, étendu par arrêté du 21 octobre 2002 (Journal officiel du 14 novembre 2002), fixe les règles de rémunération des heures de temps de service, notamment des personnels roulants, grands routiers ou courte distance.

Pour ces personnels, les heures de temps de service effectuées à compter de la 36<sup>e</sup> heure et jusqu'à la 43<sup>e</sup> heure incluse hebdomadaire (ou 153<sup>e</sup> heure jusqu'à la 186<sup>e</sup> heure mensuelle) sont majorées de 25 %. Les heures effectuées à compter de la 44<sup>e</sup> heure hebdomadaire (ou 187<sup>e</sup> heure mensuelle) sont majorées de 50 %.

## L'ACCORD CONCLU LE 14 DÉCEMBRE 2009

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 14 décembre 2009 par l'Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF) et cinq organisations syndicales.

Cet accord, étendu le 12 février 2010, revalorise, à compter du 20 février 2010, l'ensemble des grilles applicables depuis le 1<sup>er</sup> mai 2008.

Il a été signé dans le cadre des dispositions du protocole d'accord pour une modernisation sociale du transport routier de marchandises du 11 décembre 2009.

## L'ACCORD CONCLU LE 23 MARS 2011

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 23 mars 2011 par l'UFT (Union fédérale des transports), TLF, l'Unostra (Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles), l'Otre (Organisation des transporteurs routiers européens) et quatre organisations syndicales.

Cet accord, étendu le 27 juin 2011, revalorise à hauteur de 1,6 % l'ensemble des grilles applicables depuis le 20 février 2010.

## L'ACCORD CONCLU LE 19 DÉCEMBRE 2012

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 19 décembre 2012 par l'UFT, TLF, l'Unostra, l'Otre et une organisation syndicale, la FGT-CFTC.

Il revalorise de 2,2 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 2 juillet 2013.

## L'ACCORD CONCLU LE 3 NOVEMBRE 2015

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 3 novembre 2015 par l'UFT, TLF, l'Unostra, l'Otre, la FNTR et quatre organisations syndicales.

Il revalorise de 2,1 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 4 avril 2016.

## L'ACCORD CONCLU LE 7 AVRIL 2017

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 7 avril 2017 par l'UFT, TLF, l'Unostra, l'Otre, la FNTR (Fédération nationale des transports routiers) et deux organisations syndicales.

**Il revalorise de 0,93 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 19 décembre 2017.**

## annexes

### L'ACCORD CONCLU LE 6 MARS 2018

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 6 mars 2018 par l'Otre, TLF, la FNTR et la CNM (Confédération nationale de la mobilité) et deux organisations syndicales.

**Il revalorise de 1,53 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 19 avril 2019.**

### L'ACCORD CONCLU LE 23 OCTOBRE 2020

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 23 octobre 2020 par l'Otre, TLF, la FNTR et la CNM d'une part, et par la FGTE-CFDT, la CFTC et la CFE-CGC d'autre part.

**Il revalorise de 2,8 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 8 février 2021.**

### Minima horaires garantis des personnels roulants du transport routier de marchandises

En euros

		Grands routiers, 200 heures			Courte distance, 169 heures					
		128M	138M	150M	115M	118M	120M	128M	138M	150M
1997	Novembre	6,17	6,19	6,38	6,07	6,07	6,07	6,09	6,12	6,52
1998	Octobre	6,45	6,47	6,68	6,07	6,07	6,07	6,09	6,12	6,52
1999	Octobre	6,74	6,76	6,97	6,49	6,49	6,49	6,50	6,54	6,97
2000	Juillet	7,09	7,11	7,34	6,83	6,83	6,83	6,85	6,88	7,34
2001	Janvier	7,09	7,11	7,34	6,83	6,83	6,83	6,85	6,88	7,34
	Novembre	7,16	7,18	7,41	6,90	6,90	6,90	6,92	6,95	7,41
2002	Janvier	7,28	7,30	7,54	7,01	7,01	7,02	7,03	7,07	7,54
	Juillet	7,28	7,30	7,54	7,01	7,01	7,02	7,03	7,07	7,54
2003	Juillet	7,55	7,57	7,82	7,27	7,27	7,28	7,29	7,33	7,82
2004	Juillet	7,82	7,85	8,10	7,56	7,56	7,56	7,56	7,60	8,10
2005	Juillet	8,11	8,13	8,51	7,95	7,95	7,95	8,11	8,13	8,51
2007	Mars	8,49	8,51	8,80	8,37	8,37	8,37	8,49	8,51	8,80
2008	Février	8,70	8,72	9,02	8,58	8,58	8,58	8,70	8,72	9,02
	Mai	8,83	8,85	9,16	8,71	8,71	8,70	8,83	8,85	9,16
2010	Février	9,16	9,17	9,43	9,06	9,06	9,06	9,16	9,17	9,43
2011	Juin	9,31	9,32	9,58	9,20	9,20	9,20	9,31	9,32	9,58
2013	Janvier	9,51	9,53	9,79	9,43	9,43	9,43	9,51	9,53	9,79
2016	Avril	9,71	9,73	10,00	9,68	9,68	9,68	9,71	9,73	10,00
2017	Décembre	9,80	9,82	10,06	9,77	9,77	9,77	9,80	9,82	10,06
2019	Avril	9,95	9,97	10,21	9,92	9,92	9,92	9,95	9,97	10,21
2021	Février	10,23	10,25	10,49	10,20	10,20	10,20	10,23	10,25	10,49

Indemnités pour dimanches et jours fériés travaillés :  
 Durée du travail inférieure à 3 heures : 10,50 euros  
 Durée du travail égale ou supérieure à 3 heures : 24,43 euros

Note : les dates mentionnées sont celles de l'entrée en vigueur de l'arrêté d'extension.

Source : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, JORF 20 mars 2021

## Définitions

**Le transport routier de marchandises (ou de fret)** est l'activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

### L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SDES qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee à partir de l'année 2007, et de Pôle emploi pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares.

Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France (hors Mayotte).

**L'emploi salarié en moyenne annuelle** est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite ci-dessus.

**L'emploi non salarié** se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre. Sont concernés, d'une part, les **micro-entrepreneurs** (ME) et, d'autre part, les non-salariés ou « **classiques** » (*i. e.* hors ME). Ces derniers sont pour l'essentiel des **entrepreneurs individuels** ou des **gérants** majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

**L'emploi intérimaire en équivalent emplois à temps plein (ETP)** sur l'année est le rapport du nombre total de semaines de travail réalisées par les intérimaires au nombre total de semaines ouvrées d'une année. Par convention, ce nombre est fixé à 52 semaines. Cette convention de calcul conduit à sous-estimer légèrement l'ETP, dans la mesure où une partie des missions ne comptabilise pas les périodes de congés. On pourra parler de « **volume de travail temporaire** » pour désigner l'ETP.

**Le taux de recours trimestriel à l'intérim** est le rapport des intérimaires à l'emploi salarié, y compris intérim, en fin de trimestre.

**Le taux de recours annuel** à l'intérim est une moyenne des taux de recours trimestriels à l'intérim.

**Le taux de recours annuel moyen** est le rapport du nombre d'intérimaires (en équivalent emplois temps plein sur l'année) à l'emploi salarié annuel moyen, y compris intérim.

**Mouvements de main-d'œuvre** : le taux d'entrée (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif moyen de l'année. Le taux de rotation de la main-d'œuvre est la moyenne du taux d'entrée et du taux de sortie :  $(\text{taux d'entrée} + \text{taux de sortie})/2$ .

**Les demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont le « stock » constitué des personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré. Ils sont présentés pour la France métropolitaine.

**Les demandeurs d'emploi en catégorie A** correspondent aux demandeurs n'ayant eu aucune activité (même 1 heure) au cours du mois précédent, et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

**Les demandeurs d'emploi en catégories A, B et C** correspondent aux demandeurs ayant eu ou non une activité réduite au cours du mois précédent, et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

**Les demandes d'emploi enregistrées (DEE)** sont, quant à elles, un indicateur de flux. Ce sont les inscriptions à Pôle emploi au cours d'une période (trimestre, année...).

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du **Bureau international du travail (BIT)** : on peut être inscrit à Pôle emploi tout en exerçant une activité (réduite ou non). Certains demandeurs ne sont donc pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT peuvent rechercher un emploi sans être inscrits à Pôle emploi, par exemple lorsqu'ils n'ont pas cotisé assez longtemps pour avoir droit à une indemnisation.

**Les offres d'emploi collectées (OEC)** sont le flux des offres collectées par Pôle emploi au cours d'une période.

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégories A, B et C sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

### Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E) - (voir note du tableau).

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (i.e. de 78 heures ou moins au cours du mois)	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (i.e. de plus de 78 heures au cours du mois)	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés)	Catégorie 5
Catégories A, B, C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

Note : jusqu'au mois de février 2009, toutes les publications statistiques relatives aux demandeurs d'emploi étaient fondées sur des catégories administratives (c'est-à-dire celles utilisées dans les fichiers administratifs de Pôle emploi). Ces catégories administratives sont au nombre de huit (catégories 1 à 8) et regroupent les demandeurs d'emploi en fonction du type d'emploi recherché. Ces catégories (définies par arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995) sont les suivantes :

- La catégorie 1 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps plein, ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 2 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps partiel, ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 3 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi à durée limitée (CDD, mission d'intérim, vacation), ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 4 enregistre les personnes sans emploi et à la recherche d'un emploi mais non immédiatement disponibles (en formation, en arrêt maladie, en congé de maternité).
- La catégorie 5 enregistre les personnes pourvues d'un emploi mais à la recherche d'un autre emploi, donc non immédiatement disponibles.
- La catégorie 6 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps plein, ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.
- La catégorie 7 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps partiel, ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.
- La catégorie 8 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi à durée limitée (CDD, mission d'intérim, vacation), ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.

### LA DURÉE DU TRAVAIL

La durée du travail effectif des personnels roulants « marchandises » est le temps pendant lequel le conducteur est à disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. La durée du travail des salariés des entreprises de transport routier de marchandises est réglementée par l'ex décret n° 83-40 du 26/01/1983 codifié aux articles R 3312-34 à R 3312-64 du Code des transports qui s'applique aux salariés des entreprises de transport. Elle dépend de la catégorie du conducteur.

Légalement, trois catégories de conducteurs sont distinguées : les grands routiers, les conducteurs de messagerie et les conducteurs sur courte distance. La catégorie du conducteur n'est déterminée ni par le tonnage du véhicule conduit, ni par le coefficient conventionnel du salarié.

Un conducteur est dit « grand routier » (ou « longue distance ») s'il est affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors du domicile ; on parle aussi de « découchés ».

Les conducteurs de messagerie sont les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison.

Les conducteurs « **courte distance** » (ou « autres conducteurs ») sont les personnels roulants dans les transports routiers de marchandises qui ne sont pas des grands routiers ou des conducteurs.

Selon les réponses de l'établissement interrogé à l'enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers de poids lourds (dite enquête « chronotachygraphes »), les conducteurs de poids lourds « grands routiers » (ou « longue distance ») sont identifiés. Les autres sont classés comme conducteurs « courte distance ».

Un **poids lourd** est un véhicule de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge ou poids total roulant autorisé (PTAC/PTRA).

Les **chronotachygraphes**, dispositif technique, numérique ou analogique (disque papier), enregistrent les horaires et le type de travail.

**La durée du travail des conducteurs routiers de poids lourds est appelée « temps de service ».**

Le **temps de service** est mesuré à partir de la lecture des chronotachygraphes, il se décompose en **temps de conduite, autres temps de travail et temps d'attente**.

**Les autres temps de travail** comprennent des travaux tels que l'entretien, le chargement, le déchargement du camion ou les opérations administratives.

Le **temps d'attente**, considéré comme du temps de travail, est le temps pendant lequel le conducteur n'a pas de tâche particulière à accomplir, mais ne peut librement disposer de son temps et doit rester à proximité de son véhicule (attente d'un chargement effectué par d'autres salariés, par exemple). En « double équipage », le temps passé en tant que passager rentre dans le cadre du temps d'attente.

Le **temps (ou durée) de service hebdomadaire** moyen annuel est calculé sur la base de semaines de 5 jours ou plus, dites « semaines complètes », comme la moyenne des temps de service hebdomadaire trimestriel.

Le **temps de service journalier moyen annuel** est calculé sur l'ensemble des jours travaillés, comme la moyenne des temps de service journalier trimestriel.

La **distance parcourue**, exprimée en kilomètres, est relevée par les chronotachygraphes numériques en même temps que le temps de service, soit environ 97 % des relevés en 2017.

### LES REVENUS SALARIAUX

Le **salair net**, calculé à partir du salaire net fiscal de la déclaration annuelle de données sociales (DADS), est net de toutes cotisations sociales, y compris contribution sociale généralisée (CSG) et contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS). Il n'exclut que les primes non imposables (participation, repas...) et contient l'intéressement et les frais de route.

Le **salair en équivalent temps plein (EQTP)** prend en compte tous les postes de travail y compris à temps partiel au prorata de leur volume de travail rapporté à celui d'un poste à temps complet. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste 6 mois à 80 % et ayant perçu 10 000 € compte pour 0,4 EQTP (= 0,5 x 0,8) rémunéré 25 000 € par an (= 10 000/0,4 - salair annualisé). Les apprentis et les stagiaires sont exclus du calcul. Les résultats sont issus du fichier exhaustif de diffusion DADS, produit par l'Insee.

Le **salair horaire** est le rapport du salair au nombre d'heures rémunérées.

Le **salair horaire de base ouvrier (SHBO)** est issu de l'enquête Acemo de la Dares. Cette enquête mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole. Le SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salair brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

Dans l'enquête Acemo conjoncturelle, il est obtenu en divisant le salair mensuel brut (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours de RTT, la durée de travail hebdomadaire en moyenne sur l'année est de 35 heures et l'horaire mensuel de base est de 152 heures).



Le **salair e moyen par tête (SMPT)** est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle.

Le **pouvoir d'achat** désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Dans cette publication, le pouvoir d'achat est abordé par le biais de trois mesures du salaire : le SMPT, le SHBO et le salaire net en équivalent temps plein.

## LA FORMATION

La **formation initiale minimum obligatoire (Fimo)** est une formation professionnelle accélérée permettant aux titulaires du permis poids lourds d'exercer le métier de conducteur de marchandises poids lourds.

La **formation continue obligatoire (FCO)** est un dispositif de formation continue visant à actualiser les connaissances des conducteurs et parfaire leur pratique en matière de sécurité et de réglementation professionnelle. Cette formation doit être renouvelée tous les cinq ans.

La formation passerelle est destinée à faciliter la mobilité des conducteurs entre le transport routier de marchandises et le transport routier de voyageurs. Cette formation courte permet aux titulaires de la qualification de conducteur routier « marchandises » (respectivement « voyageurs ») d'obtenir la qualification de conducteur routier « voyageurs » (respectivement « marchandises »).

Un **titre professionnel** est une certification professionnelle délivrée, au nom de l'État, par le ministère du Travail, de l'emploi et de l'insertion. Il atteste que son titulaire maîtrise les compétences, aptitudes et connaissances permettant l'exercice d'un métier. Les titres professionnels sont enregistrés dans le répertoire national des certifications professionnelles (RNCP) géré par la Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP).

## LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Un accident survenu au salarié par le fait ou à l'occasion de son travail, quelle qu'en soit la cause, est considéré comme un **accident du travail**. Celui-ci peut être **sans arrêt**, lorsque la victime ne s'est vu prescrire aucun arrêt de travail et n'a subi aucune séquelle physique permanente. Il est dit avec arrêt quand l'accident a engendré au moins un jour d'arrêt de travail, voire des séquelles physiques permanentes, voire un décès. Les statistiques présentées dans cette publication portent sur les accidents avec arrêt.

L'**indice de fréquence** est le nombre d'accidents avec arrêt survenus et déclarés ayant entraîné l'imputation au compte employeur d'un premier règlement pour une indemnité journalière ou en capital, rapporté à 1 000 salariés.

Le **taux de risque avec incapacité permanente (IP)** est le nombre d'accidents avec arrêt ayant entraîné une incapacité permanente, rapporté à 1 000 salariés.

À l'issue d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, le salarié peut conserver des séquelles et souffrir d'une diminution durable de ses capacités physiques ou mentales, ce qui entraîne une **incapacité permanente**.

Le **taux de décès** est le nombre de décès pour 10 000 salariés.

## Sites internet utiles

- Ministère de la Transition écologique,  
rubrique « Transport routier »  
[www.ecologie.gouv.fr/politiques/transport-routier](http://www.ecologie.gouv.fr/politiques/transport-routier)
- Service des données et études statistiques (SDES)  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)  
Rubrique « Transport routier de marchandises (TRM social) »  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transport-routier-de-marchandises-trm-social?rubrique=337](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transport-routier-de-marchandises-trm-social?rubrique=337)
- Comité national routier (CNR)  
[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)
- Ministère du Travail  
[dares.travail-emploi.gouv.fr/](http://dares.travail-emploi.gouv.fr/)  
Rubrique « Cadre national de la certification professionnelle »  
[travail-emploi.gouv.fr/formation-professionnelle/certification-competences-pro/article/cadre-national-des-certifications-professionnelles](http://travail-emploi.gouv.fr/formation-professionnelle/certification-competences-pro/article/cadre-national-des-certifications-professionnelles)
- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)  
[www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- Pôle emploi  
[www.pole-emploi.org/statistiques-analyses/](http://www.pole-emploi.org/statistiques-analyses/)
- Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Céreq)  
[www.cereq.fr](http://www.cereq.fr)
- Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)  
[www.risquesprofessionnels.ameli.fr](http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr)
- Délégation à la sécurité routière (DSR)  
[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)
- Urssaf Caisse nationale  
[www.urssaf.org/home.html](http://www.urssaf.org/home.html)  
Rubrique « Acooss Stat »  
[www.urssaf.org/home/observatoire-economique/publications/acoss-stat.html](http://www.urssaf.org/home/observatoire-economique/publications/acoss-stat.html)
- CPFormation  
Rubrique « Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) »  
[cpformation.com/fpspp/](http://cpformation.com/fpspp/)
- Légifrance  
Rubrique « Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport »  
[www.legifrance.gouv.fr/conv\\_coll/id/KALICONT000005635624](http://www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALICONT000005635624)

## Sigles et abréviations

<b>Acemo</b>	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)
<b>Acoss</b>	Agence centrale des organismes de Sécurité sociale
<b>Afpa</b>	Association nationale pour la formation professionnelle des adultes
<b>AFT</b>	Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
<b>Aftral</b>	« Apprendre et se former en transport et logistique », activités de formation de l'AFT
<b>APE</b>	activité principale exercée (codes attribués par l'Insee aux établissements, APET, et entreprises, APEN)
<b>AT</b>	accidents du travail
<b>Baac</b>	Bulletin d'analyse d'accidents corporels
<b>Bac</b>	baccalauréat
<b>BEP</b>	brevet d'études professionnelles
<b>BEPC</b>	brevet d'études du premier cycle
<b>BIT</b>	Bureau international du travail
<b>Bodacc</b>	Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
<b>BTS</b>	brevet de technicien supérieur
<b>CA</b>	chiffre d'affaires
<b>Caces</b>	certificat d'aptitude à la conduite en sécurité
<b>CAP</b>	certificat d'aptitude professionnelle
<b>CCMSA</b>	Caisse centrale de la mutualité sociale agricole
<b>CCNTR</b>	convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
<b>CDD</b>	contrat à durée déterminée
<b>CDI</b>	contrat à durée indéterminée
<b>CE</b>	comité d'entreprise
<b>Céreq</b>	Centre d'études et de recherche sur les qualifications
<b>CFA</b>	congé de fin d'activité
<b>CFA</b>	Centre de formation des apprentis
<b>CFP</b>	certificat de formation professionnelle
<b>CGDD</b>	Commissariat général au développement durable
<b>CNAMTS</b>	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
<b>CNCP</b>	Commission nationale de la certification professionnelle
<b>Cnis</b>	Conseil national de l'information statistique
<b>CNM</b>	Confédération nationale de la mobilité
<b>CNR</b>	Comité national routier
<b>Commission AT/MP</b>	Commission des accidents du travail/maladies professionnelles
<b>CPF</b>	compte personnel de formation
<b>CPNE</b>	Commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle dans la branche des transports
<b>CPSCO</b>	cotisations patronales des complémentaires de santé obligatoires
<b>CRDS</b>	contribution au remboursement de la dette sociale
<b>CS</b>	catégorie sociale
<b>CSG</b>	contribution sociale généralisée
<b>CSP</b>	catégorie socioprofessionnelle

---

## annexes

---

<b>DADS</b>	déclarations annuelles de données sociales
<b>Dares</b>	Direction de l'animation, de la recherche des études et des statistiques
<b>DEE</b>	demandes d'emploi enregistrées
<b>DEFM</b>	demandeurs d'emploi en fin de mois
<b>DEPP</b>	Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance
<b>DGEFP</b>	Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle
<b>DGITM</b>	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
<b>DIF</b>	droit individuel à la formation
<b>DMMO</b>	déclarations de mouvements de main-d'œuvre
<b>DP</b>	délégués du personnel
<b>DSN</b>	déclarations sociales nominatives
<b>DSR</b>	Délégation à la sécurité routière (anciennement DSCR)
<b>DST</b>	Direction des services de transport
<b>DUT</b>	diplôme universitaire de technologie
<b>EACT</b>	enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers
<b>EAE</b>	enquête annuelle d'entreprise
<b>EQTP</b>	équivalent temps plein (utilisé pour l'emploi intérimaire)
<b>ESA</b>	enquête sectorielle annuelle
<b>Ésane</b>	Élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
<b>FAP</b>	familles professionnelles
<b>FCO</b>	formation continue obligatoire
<b>FCOS</b>	formation continue obligatoire de sécurité
<b>Fimo</b>	formation initiale minimale obligatoire
<b>FNTR</b>	Fédération nationale des transports routiers
<b>Fongecfa</b>	Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques
<b>IP</b>	incapacité permanente
<b>IPC</b>	indice des prix à la consommation
<b>IPTRM</b>	indice des prix du transport routier de marchandises
<b>JORF</b>	Journal officiel de la République française
<b>MP</b>	maladies professionnelles
<b>MSA</b>	Mutualité sociale agricole
<b>MTE</b>	Ministère de la Transition écologique
<b>MTMD</b>	Mission transport de matières dangereuses du MTE
<b>NAF</b>	nomenclature d'activités française
<b>nc</b>	non compris
<b>nd</b>	non disponible
<b>ns</b>	non significatif

## annexes

---

<b>OEC</b>	offres d'emploi collectées
<b>ONISR</b>	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
<b>ONQ</b>	ouvriers non qualifiés
<b>OPCA</b>	organisme paritaire collecteur agréé
<b>Opco Mobilités</b>	Opérateur de compétences transports et services de l'automobile
<b>OPTL</b>	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
<b>OQ</b>	ouvriers qualifiés
<b>ORT</b>	Observatoire régional des transports
<b>Otre</b>	Organisation des transporteurs routiers européens
<b>PCS</b>	professions et catégories socioprofessionnelles
<b>Pepa</b>	prime exceptionnelle de pouvoir d'achat
<b>PIB</b>	produit intérieur brut
<b>PIC</b>	Plan d'investissement dans les compétences
<b>PL</b>	poids lourds
<b>PME</b>	petites et moyennes entreprises
<b>Promotrans</b>	Association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires
<b>PTAC</b>	poids total autorisé en charge
<b>PTRA</b>	poids total roulant autorisé
<b>RNCP</b>	Répertoire national des certifications professionnelles
<b>Rome</b>	Répertoire opérationnel des métiers et des emplois
<b>RSVERO</b>	Répertoire statistique des véhicules routiers
<b>SARL</b>	société à responsabilité limitée
<b>SDES</b>	Service des données et études statistiques
<b>SHBO</b>	salaire horaire de base des ouvriers
<b>SHCG</b>	salaire horaire conventionnel garanti
<b>Smic</b>	salaire minimum interprofessionnel de croissance
<b>SMPT</b>	salaire moyen par tête
<b>TCAM</b>	taux de croissance annuel moyen
<b>TICPE</b>	taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
<b>t-km</b>	tonnes-kilomètres
<b>T&amp;L</b>	transport et logistique
<b>TRF</b>	transport routier de fret
<b>TRM</b>	transport routier de marchandises
<b>TRV</b>	transport routier de voyageurs
<b>UFT</b>	Union fédérale des transports
<b>Unédic</b>	Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
<b>Unostra</b>	Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles
<b>Urssaf</b>	Union de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales
<b>VTC</b>	voiture de tourisme avec chauffeur
<b>VUL</b>	véhicule utilitaire léger



### Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille - 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1<sup>er</sup> juillet 1992 - art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

**Dépôt légal** : mai 2022

**ISSN** : 2557-8138 (en ligne)  
2555-7580 (imprimé)

**Impression** : imprimerie intégrée du MTE, imprimé sur du papier certifié ecolabel européen – [www.ecolabel.com](http://www.ecolabel.com)

**Directrice de publication** : Béatrice Sédillot  
**Coordination éditoriale** : Amélie Glorieux-Freminet  
**Maquettage et réalisation** : Agence Efil, Tours  
**Infographie** : Bertrand Gaillet



Entre fin 2019 et fin 2020, malgré le difficile contexte de la crise sanitaire, l'effectif salarié (hors intérim) du transport routier de fret élargi augmente de 2,9 % (soit + 12 300 emplois). Parallèlement, dans un marché du travail très perturbé, le nombre de demandeurs d'emploi de conducteur routier connaît une hausse inédite de 11,9 %. Toutefois, les difficultés de recrutement de conducteurs routiers réapparaissent au quatrième trimestre 2020. L'indemnisation du chômage partiel pendant la crise sanitaire compense en partie le recul du salaire moyen par tête en 2020 (- 4,4 %).

En 2020, la durée de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret élargi s'établit à 45 h 26, en baisse de 25 minutes en un an. 28,5 % des salariés du secteur travaillent de nuit, entre minuit et 5 heures.

En 2019, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers poids lourds progresse de 6,4 % par rapport à 2018. Le titre professionnel délivré par le ministère en charge de l'emploi et de la formation professionnelle est la principale voie d'accès au métier. 42 000 personnes ont été reçues au permis poids lourds.

En 2019, l'indice de fréquence des accidents du travail diminue de 7,0 % dans le transport routier de fret élargi.

Les *Données sociales du transport routier de marchandises* offrent un panorama complet sur l'évolution des emplois, du marché du travail, des revenus, de la formation des salariés et des accidents du travail.

**Données sociales  
du transport  
routier de  
marchandises**  
Édition 2022

**Service des données et études statistiques**

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : [diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)