

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

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	dont Transports et entreposage (HZ)			
			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)			
			dont Transports routier de fret (TRF ou TRM) élargi			
			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.

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
Total cumulé des 10 principaux codes NAF		89,1

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
AGRICULTURE		0,1	0,2
INDUSTRIE		0,3	0,1
CONSTRUCTION		0,3	0,1
SERVICES		99,3	3,8
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
Total		100,0	4,5

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^e heure et jusqu'à la 43^e heure incluse hebdomadaire (ou 153^e heure jusqu'à la 186^e heure mensuelle) sont majorées de 25 %. Les heures effectuées à compter de la 44^e heure hebdomadaire (ou 187^e 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^{er} 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'Unotra (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'Unotra, 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'Unotra, 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'Unotra, 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.

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 enregistrait 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 enregistrait 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
- Service des données et études statistiques (SDES)
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
- Comité national routier (CNR)
www.cnr.fr
- Ministère du Travail
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
- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee)
www.insee.fr
- Pôle emploi
www.pole-emploi.org/statistiques-analyses/
- Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Céreq)
www.cereq.fr
- Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)
www.risquesprofessionnels.ameli.fr
- Délégation à la sécurité routière (DSR)
www.securite-routiere.gouv.fr
- Urssaf Caisse nationale
www.urssaf.org/home.html
Rubrique « Acooss Stat »
www.urssaf.org/home/observatoire-economique/publications/acoss-stat.html
- CPFormation
Rubrique « Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) »
cpformation.com/fpspp/
- Légifrance
Rubrique « Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport »
www.legifrance.gouv.fr/conv_coll/id/KALICONT000005635624

Sigles et abréviations

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



annexes

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

annexes

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

