

1.2 Les caractéristiques des emplois

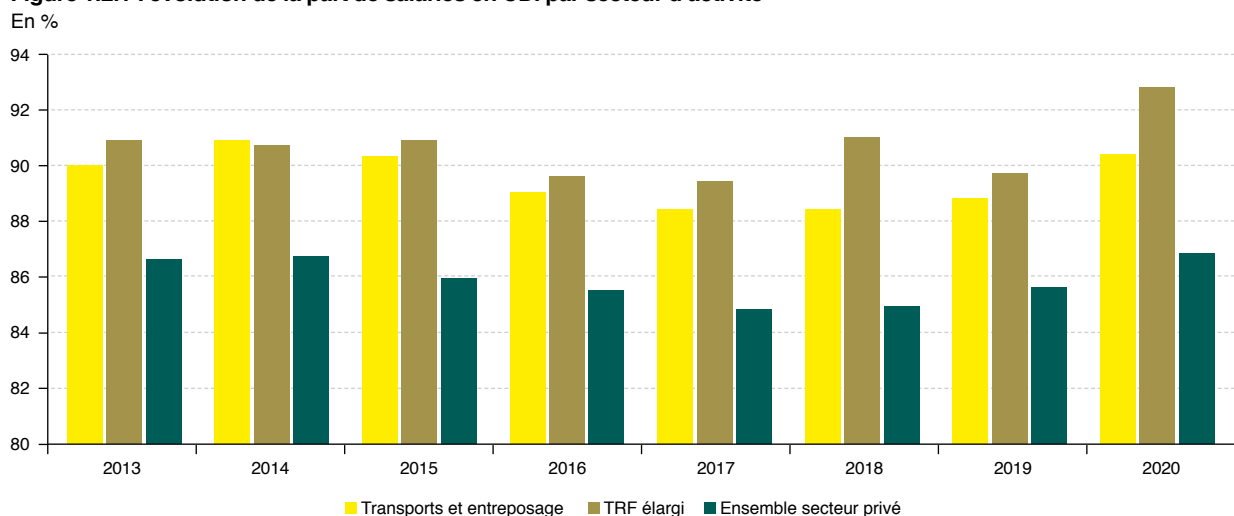
En 2020, la part de contrats à durée indéterminée (CDI) dans le transport routier de fret (TRF) élargi augmente et demeure à un niveau élevé (92,8 %) par rapport aux autres secteurs d'activité. Le nombre de conducteurs routiers bénéficiaires du dispositif de congé de fin d'activité (CFA) est stable. 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

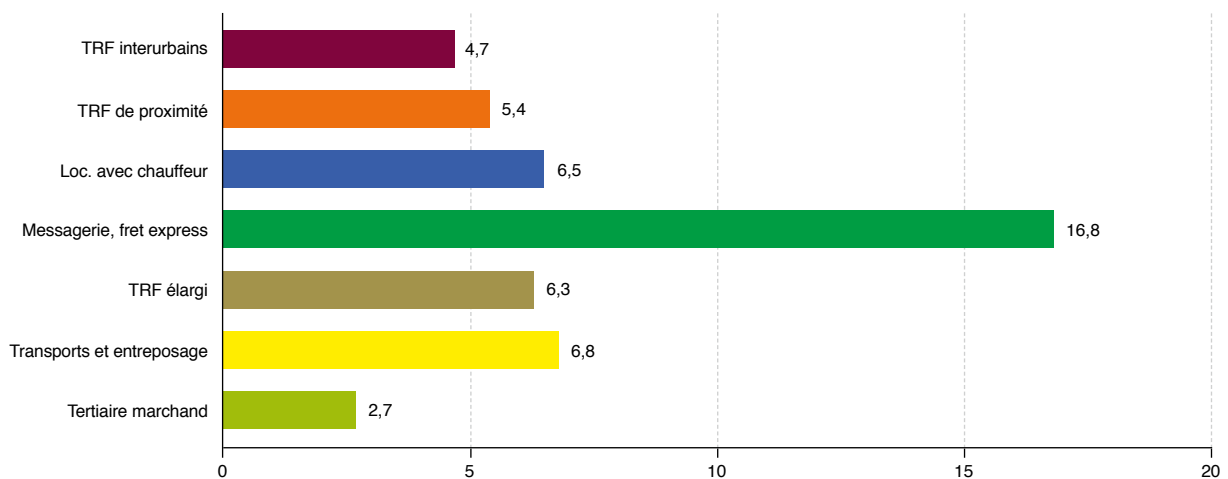
De façon générale, le secteur des transports et de l'entreposage recourt davantage à l'emploi intérimaire que les autres secteurs d'activité du tertiaire marchand. Le contrat d'intérim est utilisé par le secteur des transports et de l'entreposage pour faire face aux variations de la demande, alors que 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
Ensemble	4,8	7,1	3,0	4,2	5,6	4,4	14,2	11,7	21,6

* 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

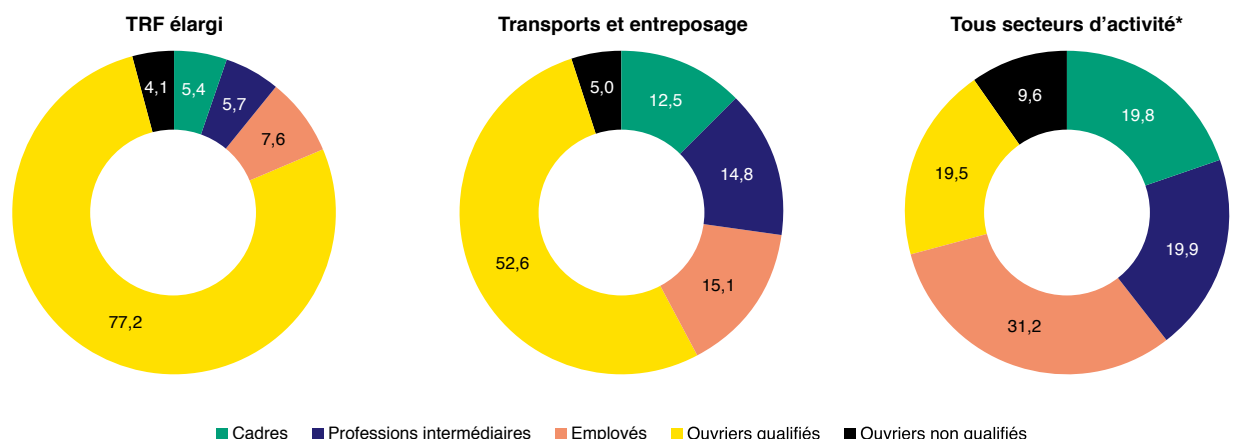
La population salariée du TRF élargi est structurellement ouvrière. Au 31 décembre 2019, 81,3 % des salariés du secteur sont des ouvriers, essentiellement qualifiés (figure 1.2.4). Le taux d'encadrement du secteur est faible : on compte seulement 5,4 % de postes de cadres, et 5,7 % de professions intermédiaires.

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
Transport routier de fret élargi	71,6	3,3
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
Transports et entreposage (HZ)	39,3	13,2

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

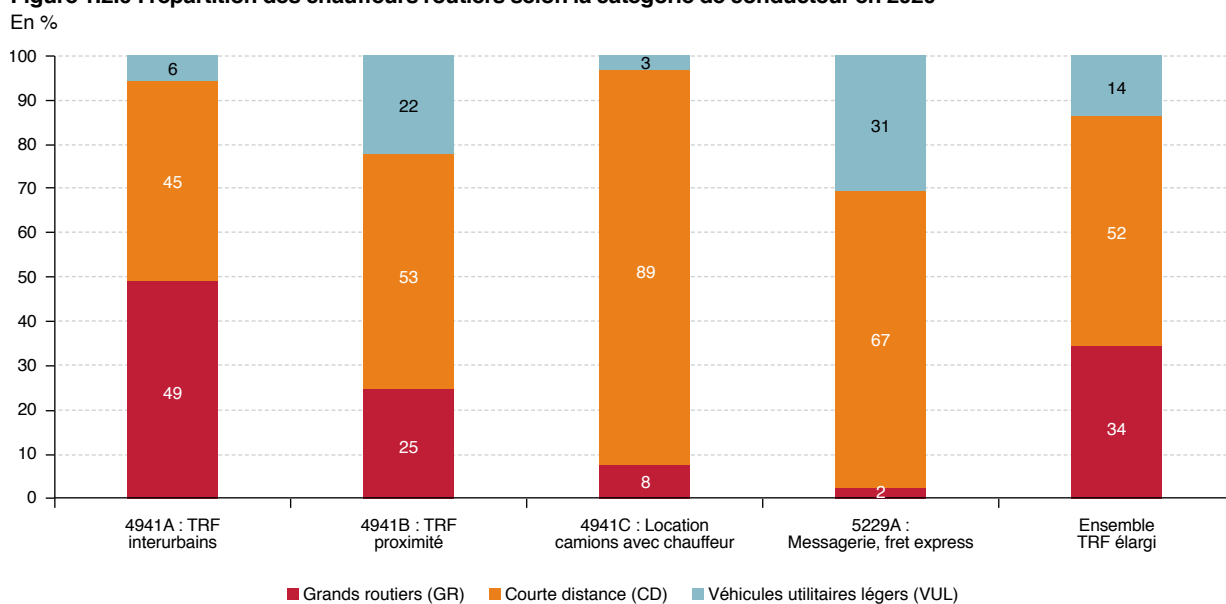
PLUS DE LA MOITIÉ DES CONDUCTEURS OPÈRENT SUR COURTE DISTANCE

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

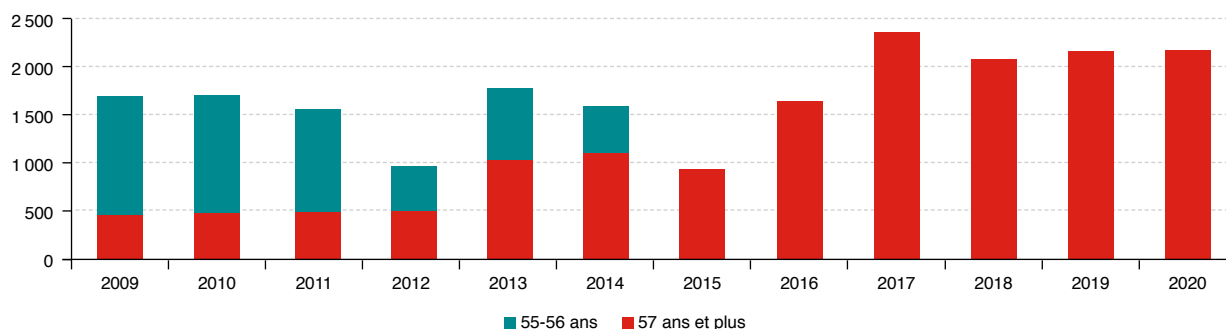
Après un recul de 41 % en 2015, en raison des aménagements induits par le nouvel accord du 11 mars 2014 (voir encadré), le nombre de conducteurs routiers cessant leur activité en recourant au congé de fin d'activité (CFA) dépasse les 2 000 nouveaux bénéficiaires chaque année depuis 2017. Il

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^{er} 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 ».