

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^{er} janvier 2020.

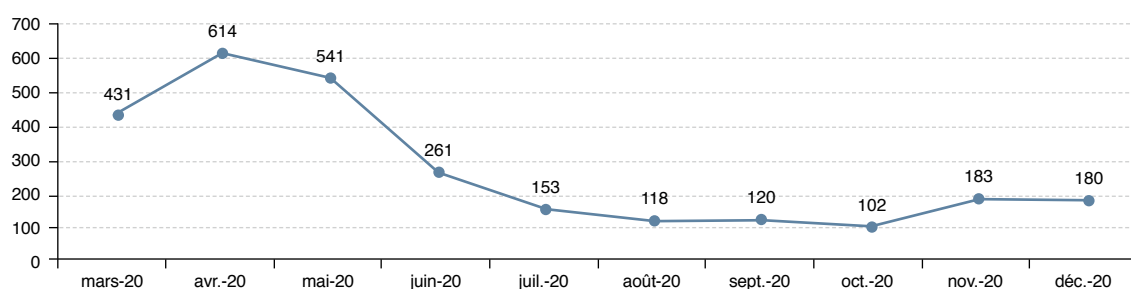
Le salaire moyen par tête (SMPT), qui rapporte la masse salariale aux effectifs salariés, est un indicateur des salaires versés par les entreprises. Il inclut les primes et les indemnités, hors prime exceptionnelle de pouvoir d'achat et indemnités de chômage partiel. Le SMPT ne reflète ni le niveau ni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

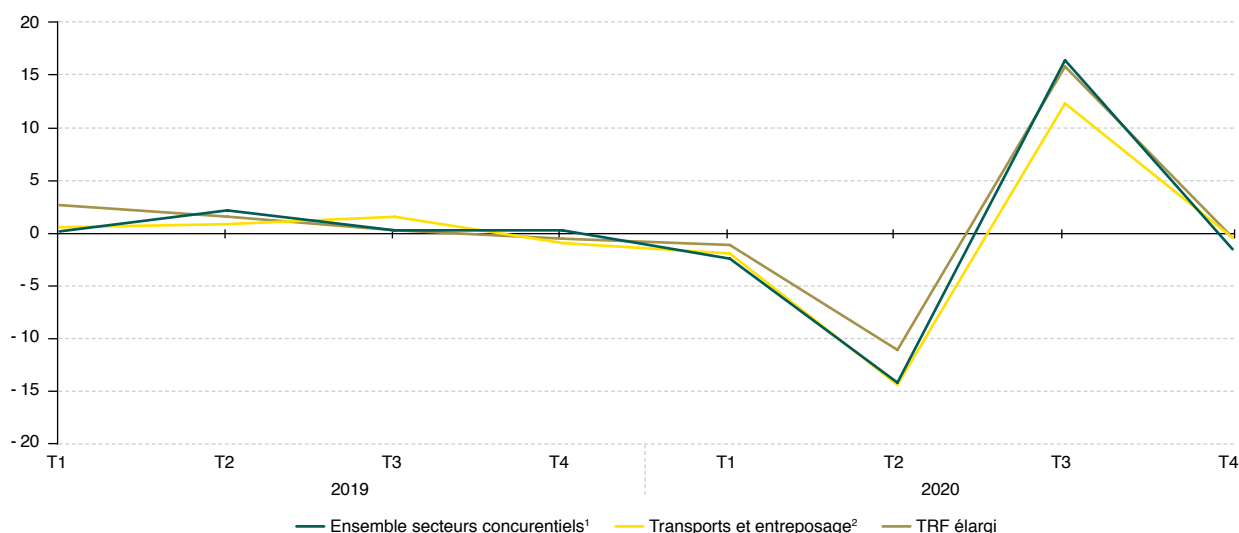
Sources : Dares, demandes d'indemnisations SI APART, enquête Acemo Covid

L'INDEMNISATION DU CHÔMAGE PARTIEL PENDANT LA CRISE SANITAIRE COMPENSE EN PARTIE LE REcul 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



¹ Secteurs concurrentiels : établissements cotisant à l'Urssaf.

² Hors activités de poste et de courrier (NAF 53).

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

Champ : France hors Mayotte.

Source : AcoSS

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
Ensemble des secteurs concurrentiels¹					
Masse salariale	472	3,6	3,2	- 5,4	1,3
SMPT	2 710	2,1	1,5	- 5,0	0,5
Transports et entreposage²					
Masse salariale	42	3,2	2,5	- 7,0	0,3
SMPT	2 470	1,6	1,0	- 7,2	- 0,2
TRF élargi					
Masse salariale	12	5,6	4,6	- 2,4	3,1
SMPT	2 190	1,5	1,2	- 4,4	0,1

¹ Secteurs concurrentiels : établissements cotisant à l'Urssaf.

² 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
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)				
Transports et entreposage	1,5	1,7	1,6	1,4
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
Ensemble des secteurs non agricoles	1,5	1,7	1,8	1,5
Prix à la consommation	1,8	1,1	0,5	0,9
Pouvoir d'achat du SHBO				
Transports et entreposage	- 0,3	0,6	1,1	0,5
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
Ensemble des secteurs non agricoles	- 0,3	0,6	1,3	0,6

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^{ER} NOVEMBRE 2020

Le Smic brut a été revalorisé à 10,15 euros de l’heure au 1^{er} janvier 2020. 11 % des salariés roulants dépendant 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 ^{er} janvier 2017	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019	1 ^{er} 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 ¹	nd	12,0	13,0	11,0
Smic	9,76	9,88	10,03	10,15

¹ 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^{er} novembre 2020.

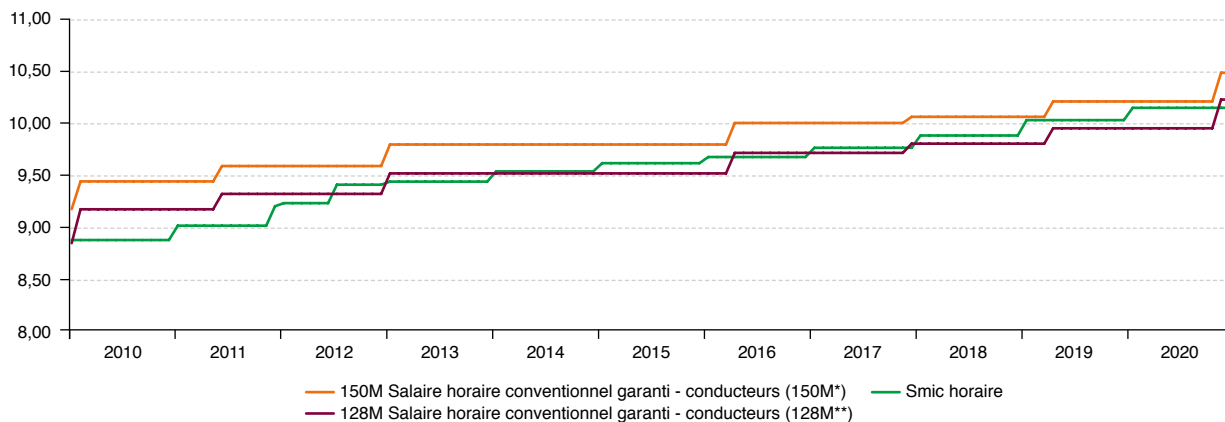
À cette date, le taux horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu’à 19 tonnes (128M) de poids total autorisé en charge (PTAC) s’établit à 10,23 euros de l’heure (+ 28 centimes) et repasse au-dessus

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^{er} 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’arrêté 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^{er} juillet de chaque année jusqu'en 2009 puis au 1^{er} 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.