

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.

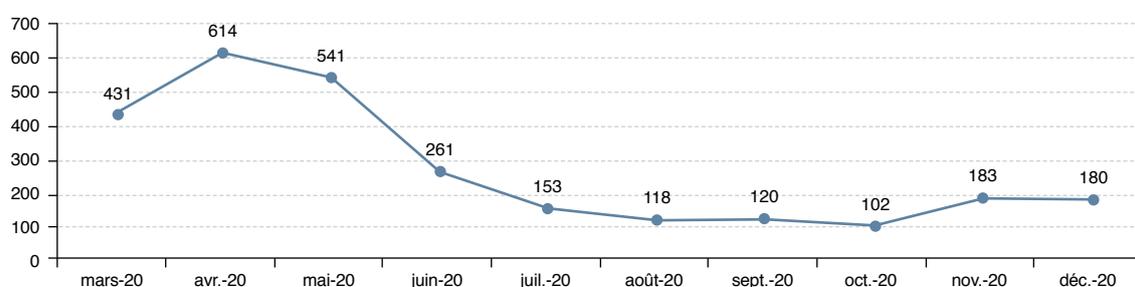
**Le salaire moyen par tête (SMPT), qui rapporte la masse salariale aux effectifs salariés, est un indicateur des salaires versés par les entreprises. Il inclut les primes et les indemnités, hors prime exceptionnelle de pouvoir d'achat et indemnités de chômage partiel. Le SMPT ne reflète ni le niveau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

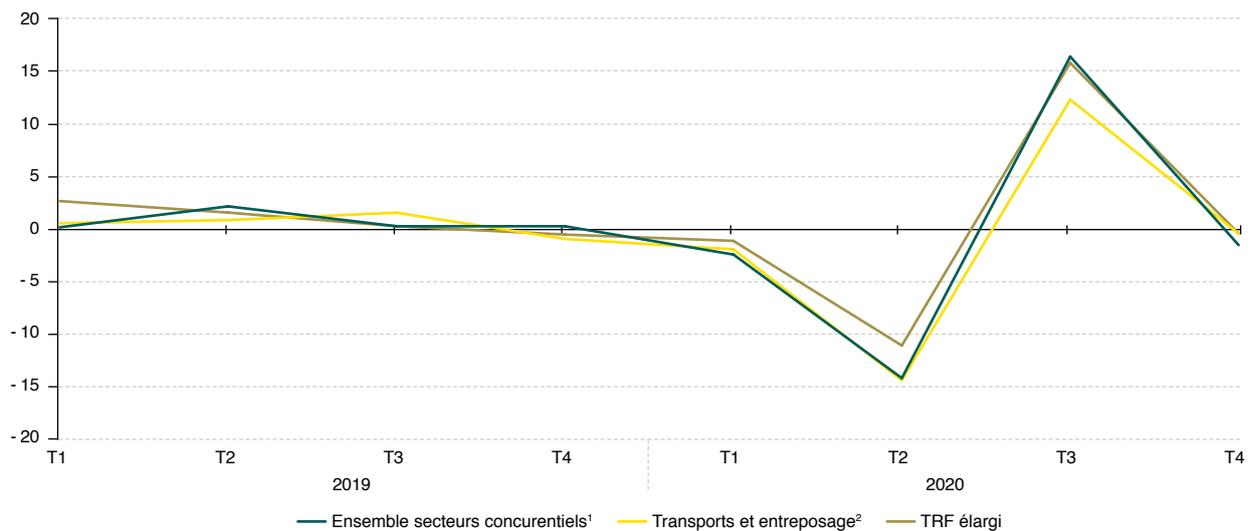
## partie 3 : les salaires

### L'INDEMNISATION DU CHÔMAGE PARTIEL PENDANT LA CRISE SANITAIRE COMPENSE EN PARTIE LE RECUIL 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.

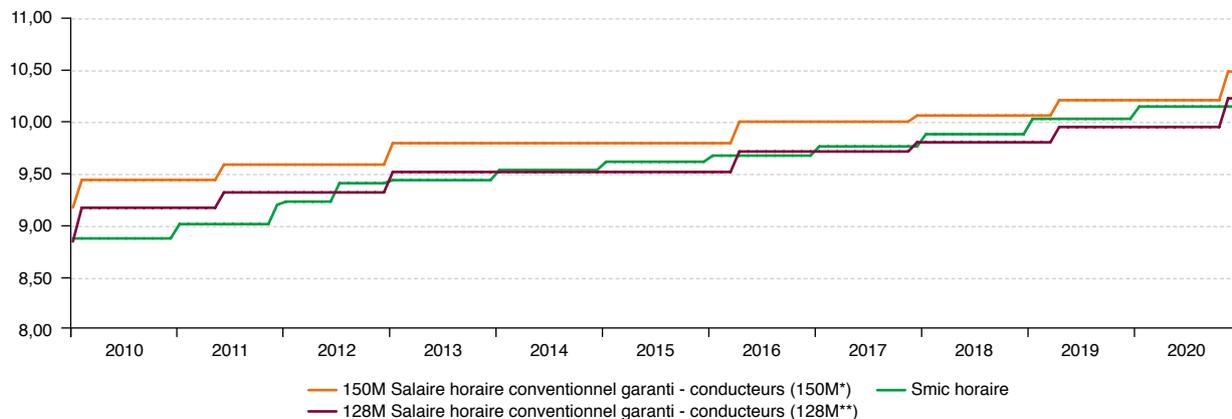
À cette date, le taux horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes (128M) de poids total autorisé en charge (PTAC) s'établit à 10,23 euros de l'heure (+ 28 centimes) et repasse au-dessus

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.

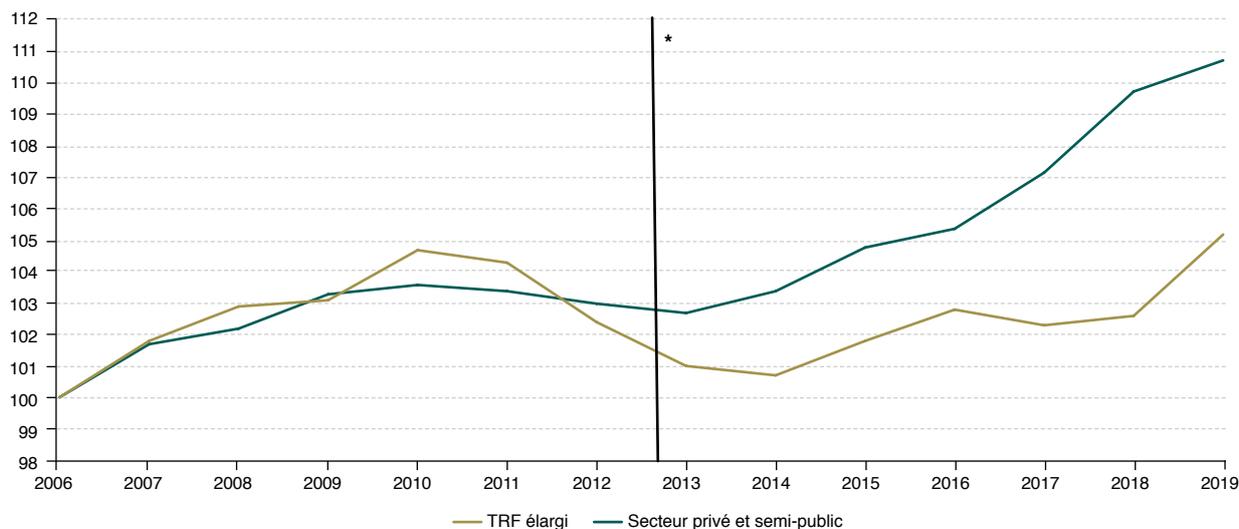
Source : Insee, base Tous salariés 2019

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

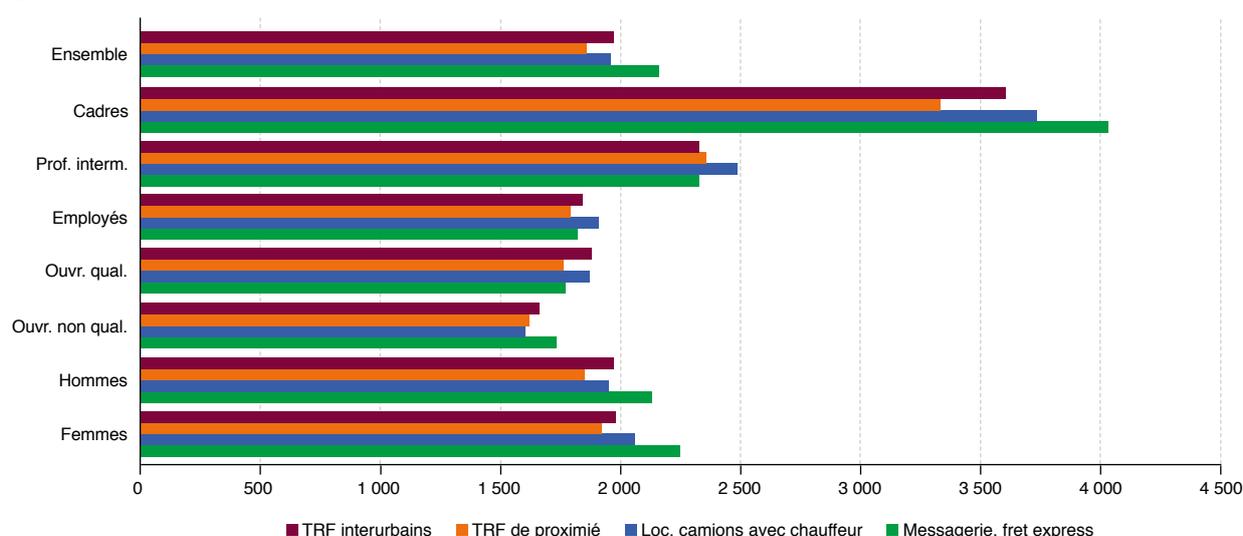
de cadres que dans les autres secteurs, du fait de l'importance des activités d'organisation logistique dans ce secteur. Le salaire le plus bas s'observe dans le transport de proximité, qui emploie relativement peu de conducteurs hautement qualifiés. Les salaires nets des ouvriers qualifiés sont les 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.