



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Données sociales du transport routier de voyageurs

## Édition 2023

MAI 2023

STATISTIQUE  
PUBLIQUE

sommaire

# Données sociales du transport routier de voyageurs

Édition 2023

- 5 - Données clés
- 9 - Contexte économique
- 17 - L'emploi
- 35 - Le marché du travail
- 43 - Les salaires
- 53 - Formation
- 59 - Les accidents du travail
- 65 - Annexes

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

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



## contributeurs

SD

Sébastien  
**Defrance**

sebastien.defrance@  
developpement-durable.gouv.fr

SL

Serge **Lambrey**

serge.lambrey@  
developpement-durable.gouv.fr

## avant-propos



Le transport routier de voyageurs recouvre plusieurs types d'activités, régulières ou occasionnelles : le transport interurbain régulier par autocar, le transport routier scolaire, les navettes d'aéroport, l'organisation d'excursions ou de circuits urbains touristiques par autocar,

le transport de personnes à mobilité réduite...

Cette publication présente les principales données sociales du transport routier de voyageurs : emploi, marché du travail, rémunérations, formation, accidents du travail.

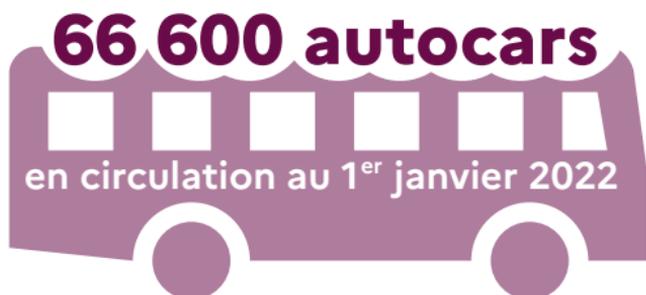
Produites à partir de différentes sources et actualisées jusqu'en 2021, ces données permettent notamment d'éclairer les impacts conjoncturels de la crise sanitaire sur ce secteur.

— Béatrice Sédillot

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDÉS)

# Données clés







**85 %** sont des **conducteurs**



**40,5 %** des **conducteurs** travaillent à **temps partiel**



Cette part atteint **43,9 %** dans le **transport de voyageurs occasionnel**.



**+ 64 %** de **contrats d'apprentissage** en 2021



Grâce aux **primes à l'embauche** du plan « **1 jeune, 1 solution** » repris dans le dispositif « **France Relance** ».



**1 930 €** **salaires mensuel net moyen** (en équivalent temps plein) en 2020



Le **salaires** net moyen perçu par les **femmes** est **inférieur** de **3,1 %** à celui des **hommes**.



partie 1

# Contexte économique

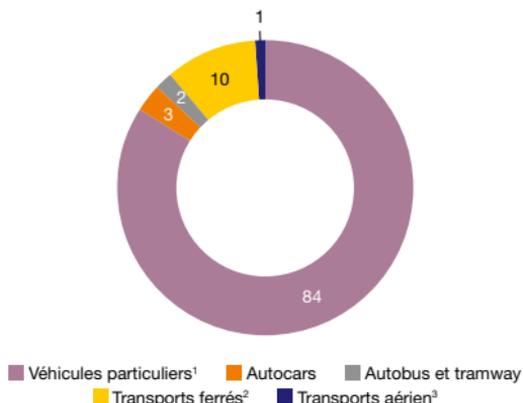
— En 2021, le transport par autocars représente 3 % du transport intérieur de voyageurs (en voyageurs-kilomètres), le transport en véhicule personnel restant largement dominant (84 %). Le parc en circulation compte 66 596 autocars, dont 4 901 véhicules neufs immatriculés en 2021. En 2021, la fréquentation des services de transport interurbain librement organisé par autocars (SLO) repart à la hausse par rapport à 2020, année de la crise sanitaire, mais reste plus de moitié inférieure à son niveau de 2019.



# Transports de voyageurs par mode

## PARTS MODALES DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS EN 2021

En %



<sup>1</sup> Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

<sup>2</sup> Trains, métros, RER.

<sup>3</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, Bilan annuel des transports

En 2021, le transport par autocars représente 3 % de l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs, le transport en véhicule personnel étant largement dominant (84 %). La part modale du transport par autocars, stable à 4,5 % entre 2008 et 2019, diminue depuis la crise sanitaire de 2020.

# Transport interurbain librement organisé en autocar

## ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES SERVICES RÉGULIERS INTERURBAINS LIBREMENT ORGANISÉS PAR AUTOCARS (SLO)

En millions de passagers



*Note de lecture : en 2021, le nombre de passagers transportés est estimé entre 4 et 4,8 millions. En 2019 cette fourchette se situait entre 10,3 et 11,3 millions de passagers.*

*Champ : services réguliers interurbains et non conventionnés par autocar, France métropolitaine.*

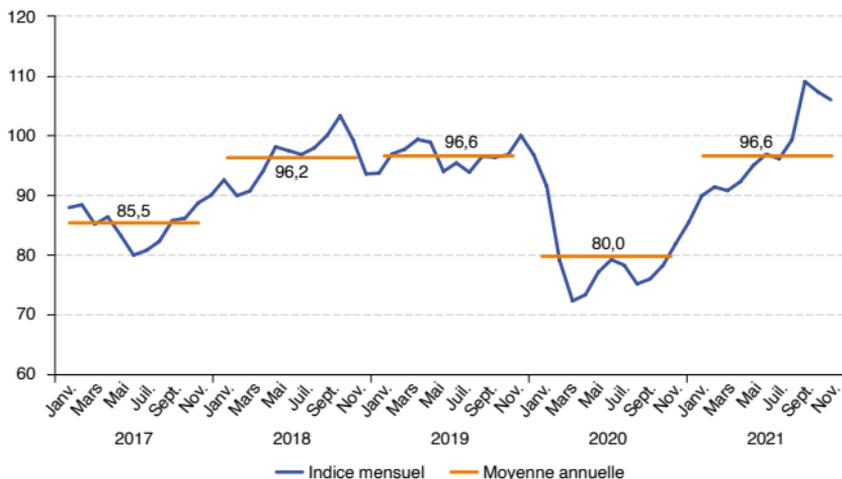
**Source :** ART

En 2021, entre 4,0 et 4,8 millions de passagers ont emprunté les services réguliers interurbains et non conventionnés par autocars. Cette fréquentation est un peu plus élevée qu'en 2020, où elle avait fortement chuté avec la crise sanitaire, mais reste inférieure de plus de moitié au niveau observé avant la crise, entre 10,3 et 11,3 millions de passagers en 2019. La distance moyenne parcourue par passager est de 299 km en 2021, en hausse de 7 % par rapport à 2019.

# Prix du carburant

## INDICE CNR\* DES PRIX DU GAZOLE PROFESSIONNEL TRV

Indice base 100 en décembre 2019



\* CNR : Comité national routier

Note : l'indice CNR gazole professionnel TRV suit l'évolution mensuelle du coût du gazole utilisé comme carburant par les véhicules affectés au transport public routier en commun de voyageurs, hors TVA, tenant compte des différents modes d'approvisionnement (pompe et cuve) et du remboursement partiel de la TICPE valable pour la période considérée.

Champ : France métropolitaine.

Source : CNR

En 2021, la reprise économique tire les cours du pétrole vers le haut. En conséquence, les prix du gazole professionnel à la pompe et à la cuve subissent de fortes hausses. En moyenne annuelle, l'indice de prix du gazole professionnel, calculé par le CNR (Comité national routier), s'établit à 96,6 et retrouve son niveau de 2019.

# Entreprises du transport routier de voyageurs

## DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Nombre d'unités légales au 31 décembre, évolution en %

	Niveau		Évolution
	2019	2020	2020 / 2019
<b>Transports routiers de voyageurs</b>	<b>7 287</b>	<b>7 198</b>	<b>- 1,2</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs (4939A)	2 527	2 350	- 7,0
Autres transports routiers de voyageurs (4939B)	4 760	4 848	1,8

Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B ; France.

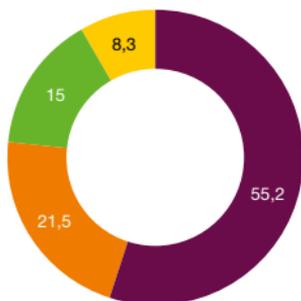
Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (REE)

Au 31 décembre 2020, 7 198 entreprises (unités légales) exercent leur activité dans le transport routier de voyageurs, soit une baisse de 1,2 % par rapport à 2019. Le nombre d'entreprises diminue de 7,0 % dans le transport routier régulier de voyageurs (transport interurbain par autocar, transport routier scolaire, navettes d'aéroport) tandis qu'il augmente de 1,8 % dans les autres transports routiers de voyageurs (organisation d'excursions ou de circuits urbains touristiques par autocar, transport de personnes à mobilité réduite...).

En 2020, année marquée par la pandémie de Covid-19, les entreprises du transport routier de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 11,3 milliards d'euros, en baisse de 12,1 % par rapport à 2019, sous l'effet des mesures de restrictions des déplacements.

## RÉPARTITION DES ENTREPRISES SELON LEUR TAILLE AU 31 DÉCEMBRE 2020

En %



■ 0 salarié ■ 1 à 9 salariés ■ 10 à 49 salariés ■ 50 salariés et plus

*Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B ; France.*

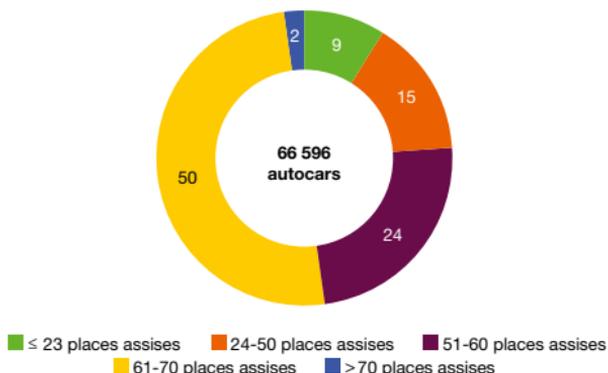
*Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (REE)*

Fin 2020, plus de la moitié des entreprises du transport routier de voyageurs n'emploient aucun salarié et seulement 8,3 % emploient 50 salariés et plus.

# Parc des autocars

## PARC D'AUTOCARS AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2022 SELON LE NOMBRE DE PLACES ASSISES

En %



*Note : le parc des véhicules comptabilise au 1<sup>er</sup> janvier de l'année le stock des véhicules immatriculés en France entière. Ce chiffre correspond au nombre de véhicules en circulation estimé à partir du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO).*

*Champ : autocars immatriculés en France, ensemble des secteurs d'activité.*

**Source :** SDES, RSVERO

Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, le parc d'autocars s'élève à 66 596 véhicules en France, dont les deux-tiers sont exploités par des entreprises du secteur du transport routier de voyageurs. Un tiers des autocars est exploité par des administrations publiques ou des entreprises dont l'activité principale ne relève pas du secteur des transports et de l'entreposage.

Le nombre d'autocars est stable par rapport au 1<sup>er</sup> janvier 2021 et en baisse de 1 % par rapport au 1<sup>er</sup> janvier 2020. 52 % des autocars comportent plus de 60 places assises et 9 % moins de 24 places assises.

## MOTORISATION DES IMMATICULATIONS NEUVES D'AUTOCARS

Nombre de véhicules

	2017	2018	2019	2020	2021
Électricité	22	25	17	5	8
Gaz naturel	31	44	122	354	658
Gazole	4 814	4 668	4 946	4 094	4 232
Autres énergies	3	1	17	4	3
<b>Total</b>	<b>4 870</b>	<b>4 738</b>	<b>5 102</b>	<b>4 457</b>	<b>4 901</b>

Champ : France.

Source : SDES, RSVERO

En 2021, 4 901 autocars neufs ont été immatriculés en France, soit un rebond de 10 % par rapport à 2020. Les immatriculations restent cependant en deçà de leur niveau de 2019 (5 102 immatriculations). Entre 2017 et 2021, la part des autocars neufs roulant au gazole a reculé, passant de 98,9 % à 86,4 % au profit des motorisations au gaz naturel (de 0,6 % en 2017 à 13,4 % en 2021).

partie 2

# L'emploi

— Fin 2021, 99 900 salariés (hors intérimaires) travaillent dans le secteur du transport routier de voyageurs (TRV). Plus de 70 % d'entre eux sont employés dans les transports routiers réguliers. Au 31 décembre 2020, 88 % des salariés du TRV sont des ouvriers qualifiés, essentiellement des conducteurs. Plus d'un quart des salariés sont des femmes ; 52 % d'entre elles exercent à temps partiel (41 % pour les hommes). La population des salariés continue de vieillir, près de 40 % des conducteurs a plus de 55 ans. La part des non-salariés dans l'emploi total du TRV est structurellement faible (1,9 % en 2019).



# L'emploi salarié

## EFFECTIFS SALARIÉS AU 31 DÉCEMBRE, HORS INTÉRIM

Niveaux en milliers, évolutions en %, données CVS arrêtées au 5 octobre 2022

	Niveau		Évolution	
	2016	2021	2021 / 2020	Moyenne 2021/2016
<b>Transports et entreposage</b>	<b>1 357,2</b>	<b>1 420,7</b>	<b>1,5</b>	<b>0,9</b>
<i>dont transports routiers de voyageurs</i>	<i>100,1</i>	<i>99,9</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Transports routiers réguliers de voyageurs	66,2	71,1	0,2	1,4
Autres transports routiers de voyageurs	33,9	28,8	- 0,3	- 3,2
<b>Ensemble du secteur privé</b>	<b>18 407</b>	<b>19 705</b>	<b>3,8</b>	<b>1,4</b>

Champ : France hors Mayotte, ensemble du secteur privé hors intérim.

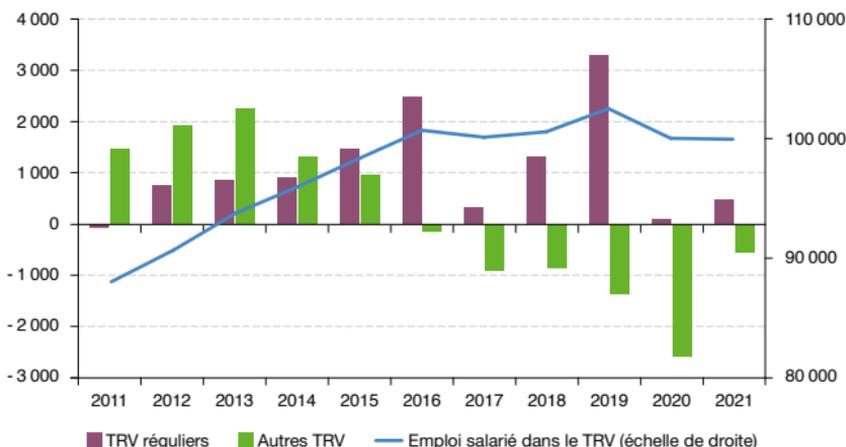
Sources : SDES à partir des estimations trimestrielles Acoess-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

Au 31 décembre 2021, plus de 70 % des 99 900 salariés du transport routier de voyageurs (TRV) sont employés dans les transports routiers réguliers par autocars ou navettes. Les autres salariés opèrent dans les services occasionnels de transport routier de voyageurs à la demande (excursions, transport de personnes à mobilité réduite).

L'effectif salarié du TRV est stable en 2021, après avoir diminué au premier semestre 2020, durant le premier confinement (- 1,8 % au premier semestre 2020, puis + 0,7 % au second semestre 2020). Sur cinq ans, le taux de croissance annuel moyen de l'effectif salarié du TRV est nul, alors qu'il est de 1,4 % pour l'ensemble du secteur privé.

## ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF SALARIÉ EN MOYENNE ANNUELLE

En nombre de salariés



*Note de lecture : en 2021, 99 900 salariés travaillent dans le TRV. Par rapport à l'année précédente, le TRV régulier a créé 460 postes alors que les autres TRV ont perdu 540 postes.*

*Champ : France hors Mayotte, ensemble du secteur privé hors intérim.*

*Sources : SDES à partir des estimations trimestrielles Acooss-Urssaf ; Dares ; Insee*

En moyenne annuelle, les effectifs salariés du TRV stagnent depuis 2016 autour de 100 000 emplois. De 2016 à 2021, l'effectif salarié augmente en moyenne de 1,4 % par an dans le TRV régulier, alors qu'il diminue de 3,2 % par an pour les autres TRV.

## RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR TAILLE D'ÉTABLISSEMENT EN 2020

En %, au 31 décembre 2020

	1 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 à 149 salariés	150 salariés et plus	Ensemble
Transports routiers de voyageurs	6,5	29,0	36,1	28,4	100
Transports routiers réguliers de voyageurs	3,8	25,8	35,2	35,2	100
Autres transports routiers de voyageurs	12,5	36,3	38,2	13,0	100

*Note de lecture : 29,0 % des salariés du TRV travaillent dans des établissements employant de 10 à 49 salariés.*

*Champ : France hors Mayotte, établissements du transport routier de voyageurs.*

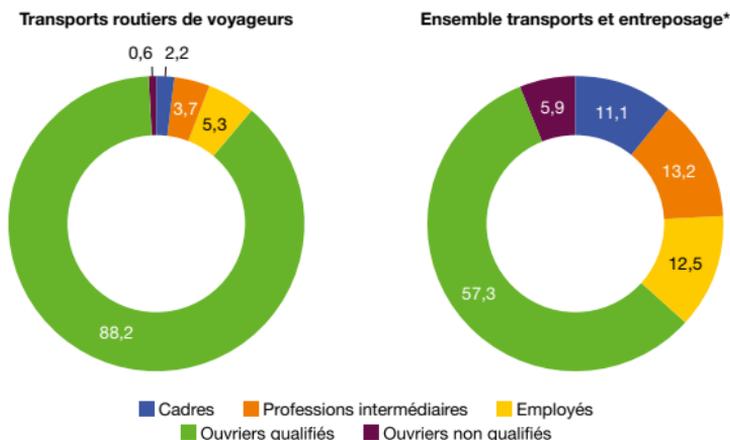
**Source :** Insee, base Tous salariés 2020

Le tissu économique du TRV repose principalement sur des établissements de moins de 150 salariés qui regroupent 71,6 % des effectifs. Au sein du transport routier régulier de voyageurs, 35,2 % des salariés travaillent dans des établissements de plus de 150 salariés. Cette part est plus faible dans les « autres transports routiers de voyageurs » (13,0 %).

## Caractéristiques des emplois

### STRUCTURE PAR CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES DES SALARIÉS EN 2020

En %, au 31 décembre 2020



\* Hors activités de poste et de courrier.

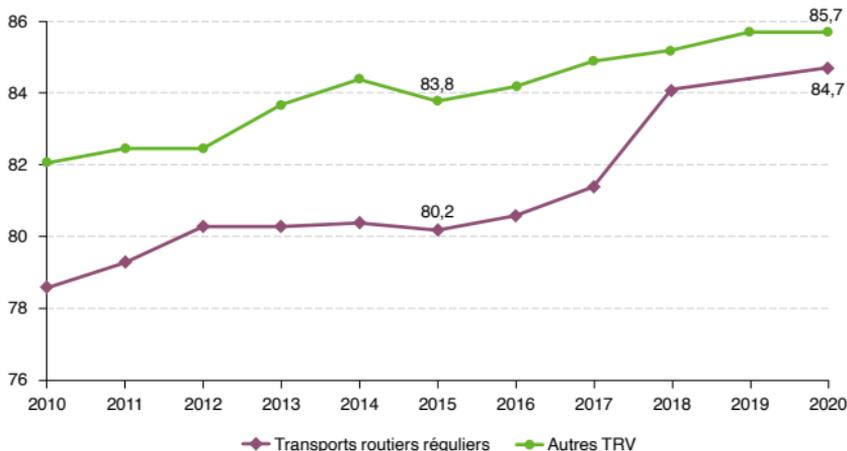
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

Au 31 décembre 2020, 88,2 % des salariés du secteur du transport routier de voyageurs sont des ouvriers qualifiés. Le taux d'encadrement du secteur est faible : on compte seulement 2,2 % de postes de cadres, et 3,7 % de professions intermédiaires. Le TRV comporte structurellement une proportion beaucoup plus importante d'ouvriers qualifiés que l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (57,3 %).

## ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS\* PARMIS LES SALARIÉS

En %, au 31 décembre



\* Les conducteurs sont repérés par le code « 641B » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « conducteurs de véhicule routier de transport en commun (salariés) ».

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

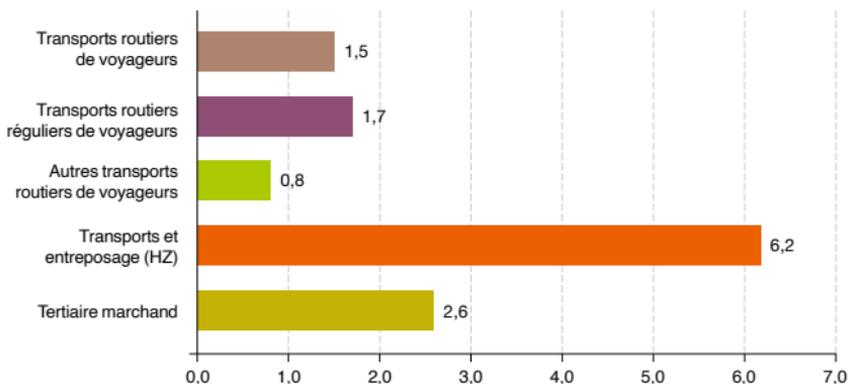
Source : Insee, base Tous salariés

Les salariés du TRV sont très majoritairement des conducteurs : en 2020, ceux-ci représentent 85,0 % des effectifs du secteur. Les autres emplois du TRV se répartissent entre techniciens et agents de maîtrise (3,7 %), employés administratifs et commerciaux (5,3 %), ouvriers qualifiés autres que conducteurs (3,2 %), cadres (2,2 %) et ouvriers non qualifiés (0,6 %).

Depuis l'instauration des services librement organisés (SLO) en 2015, la part de conducteurs a augmenté de 4,5 points dans les TRV réguliers tandis que la part des cadres et des employés diminuait.

## TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM EN 2020

En %



*Note de lecture : en 2020, dans le TRV, le rapport du volume de travail temporaire à l'emploi salarié total (y compris intérim) est de 1,5 %.*

*Champ : France hors Mayotte.*

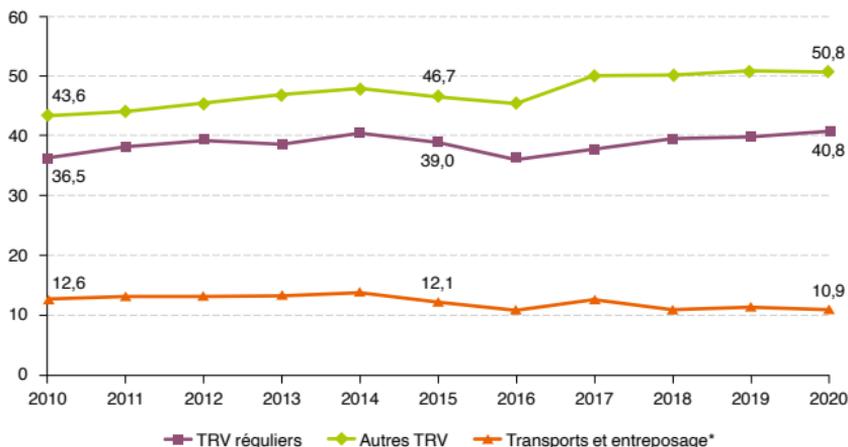
**Source :** Dares, calculs SDES

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 en effet utilisé par ce secteur 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.

Le TRV constitue toutefois une exception. En 2020, le taux de recours à l'intérim – part de l'emploi intérimaire dans l'emploi salarié total – n'est que de 1,5 % dans le TRV. Ce taux est faible par rapport à celui de l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (6,2 %) ainsi que par rapport à l'ensemble du tertiaire marchand (2,6 %).

## ÉVOLUTION DE LA PART D'EFFECTIFS À TEMPS PARTIEL

En %, au 31 décembre



\* Hors activités de poste et de courrier.

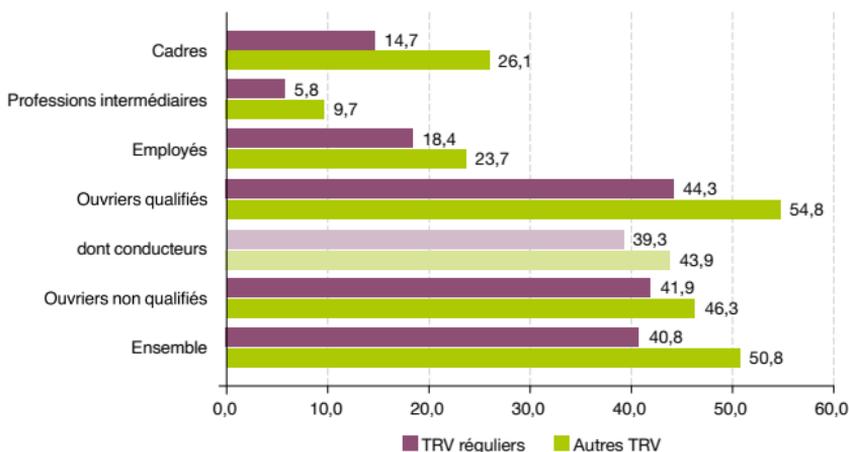
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés

Le temps partiel est très répandu dans le transport routier de voyageurs. Fin 2020, 40,8 % des salariés du TRV régulier et 50,8 % des salariés du TRV occasionnel exercent leur activité à temps partiel, contre 10,9 % pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage hors activités postales. Après s'être repliée légèrement entre 2014 et 2016, la part de temps partiel continue d'augmenter dans le TRV.

## PART D'EFFECTIFS À TEMPS PARTIEL PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE EN 2020

En %, au 31 décembre



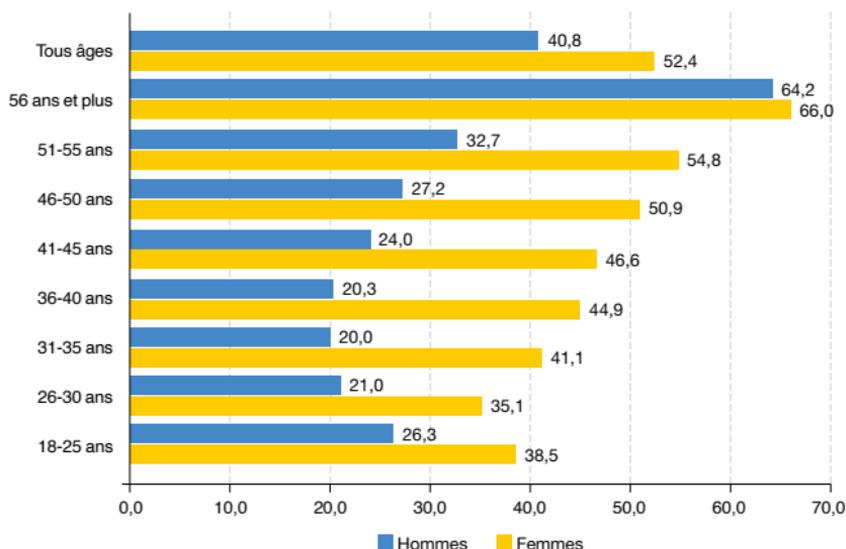
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

Le travail à temps partiel est plus fréquent parmi les ouvriers que dans les autres catégories socioprofessionnelles. Les conducteurs, qui représentent 85 % des salariés du TRV, exercent à temps partiel dans 40,5 % des cas (39,3 % dans le TRV régulier et 43,9 % dans le TRV occasionnel).

## PART D'EFFECTIFS DU TRV À TEMPS PARTIEL PAR CLASSE D'ÂGE ET SEXE EN 2020

En %, au 31 décembre



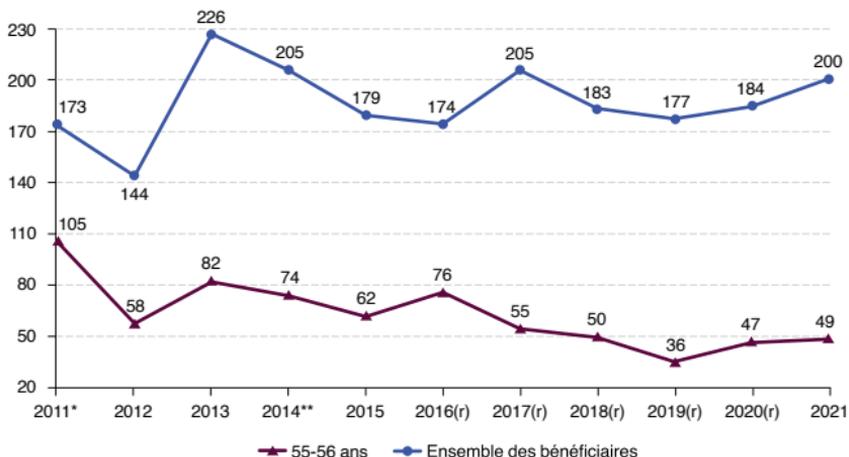
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base tous salariés 2020

Fin 2020, parmi les salariés du TRV, plus d'une femme sur deux travaille à temps partiel (52,4 %), contre deux hommes sur cinq (40,8 %). Cet écart s'amenuise au-delà de 55 ans où plus de six salariés sur dix exercent à temps partiel, quel que soit le sexe.

## NOMBRE DE CONDUCTEURS ROUTIERS DU TRV ENTRÉS DANS LE DISPOSITIF DE CONGÉ DE FIN D'ACTIVITÉ (CFA)

Nombre d'individus



r : Données révisées.

\* L'accord du 30 mai 2011 signé par les partenaires sociaux et l'État modifie les conditions d'ouverture des régimes du CFA. En particulier, l'âge à partir duquel il est possible de bénéficier du congé de fin d'activité a été reporté de 55 à 57 ans.

\*\* L'accord du 11 mars 2014 porte 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 suspend la dérogation concernant les conducteurs bénéficiaires du régime « carrière longue ».

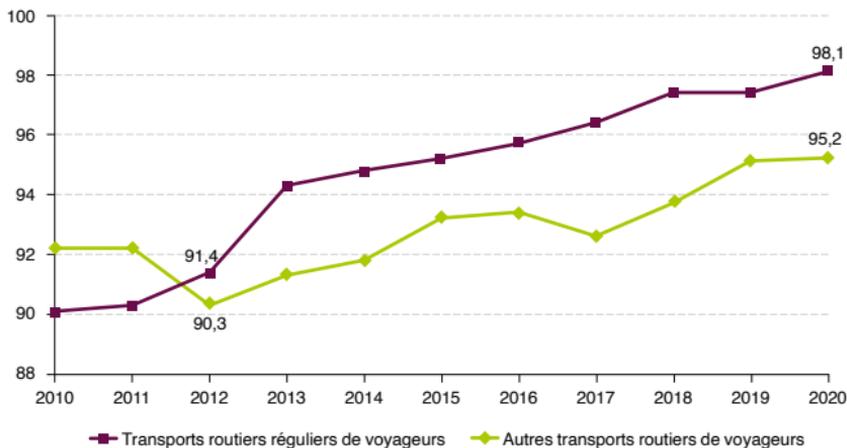
Champ : France hors Mayotte.

Sources : DGITM ; FONGECFA

Le nombre d'entrées de conducteurs routiers du TRV dans le dispositif de congé de fin d'activité augmente depuis 2019 après deux ans de baisse. Le nombre de départs anticipés pour carrière longue (avant 57 ans) augmente entre 2019 et 2020 et se stabilise en 2021.

## PART DE SALARIÉS COUVERTS PAR LA CONVENTION COLLECTIVE DES TRANSPORTS ROUTIERS

En %, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés

Fin 2020, 98,1 % des salariés des établissements ayant pour activité principale le transport routier régulier de voyageurs (au sens de la nomenclature d'activité économique française NAF) dépendent de la convention collective des transports routiers (code 00016 de la nomenclature des conventions collectives). Dans les autres transports routiers de voyageurs, ils sont 95,2 % à être couverts par cette convention collective.

# Caractéristiques des salariés

## ÂGES MOYEN ET MÉDIAN DES SALARIÉS EN 2020

Âge en années, évolution (vieillesse) en mois

	Âge moyen		Âge médian		Évolution de l'âge moyen depuis 2015	
	Ensemble des salariés	dont conducteurs*	Ensemble des salariés	dont conducteurs*	Ensemble des salariés	dont conducteurs*
Transports routiers de voyageurs	49,6	50,7	51	52	+ 25	+ 25
Transports routiers réguliers de voyageurs	49,3	50,3	51	52	+ 25	+ 23
Autres transports routiers de voyageurs	50,4	51,5	52	53	+ 29	+ 29
Transports et entreposage (HZ)**	43,0	44,0	43	45	+ 4	+ 1

\* Les conducteurs sont repérés par le code « 641B » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « conducteurs de véhicule routier de transport en commun (salariés) chauffeurs ».

\*\* Hors activités de poste et de courrier.

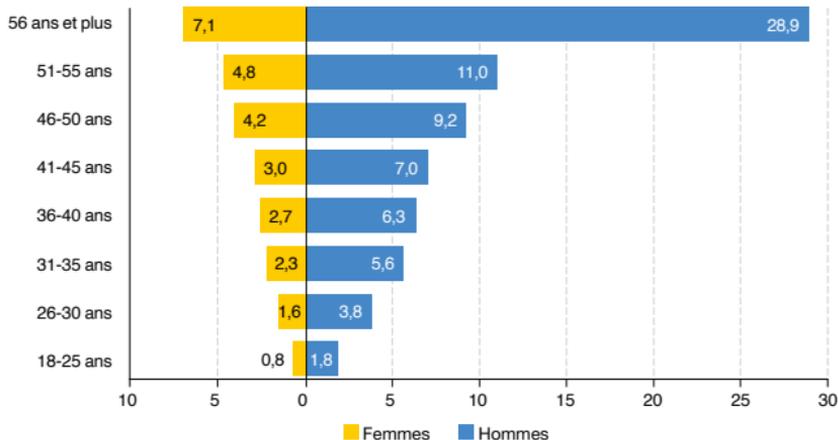
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

Fin 2020, la moyenne d'âge des salariés du transport routier de voyageurs est de 49,6 ans, contre 43,0 ans dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les conducteurs du TRV ont en moyenne un an et un mois de plus que l'ensemble des salariés de ce secteur. Depuis 2015, l'âge moyen des conducteurs du TRV a augmenté de 25 mois, à un rythme beaucoup plus élevé que pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (+ 1 mois).

## PYRAMIDE DES ÂGES DANS LE TRV EN 2020

En %, au 31 décembre



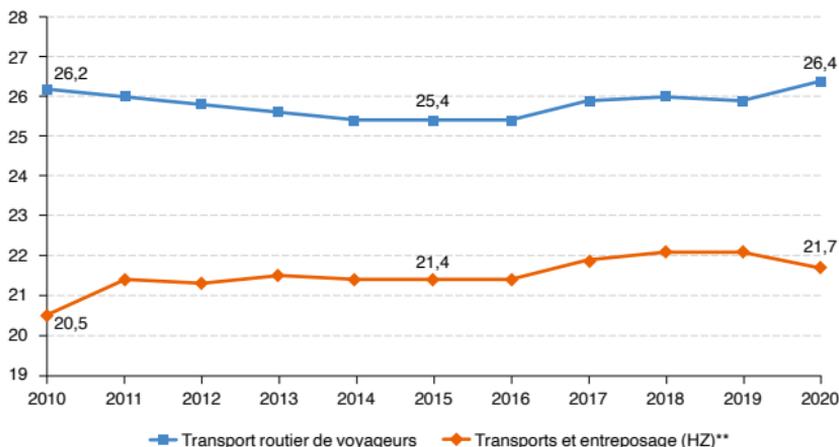
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

Fin 2020, plus de la moitié des salariés du TRV (51,8 %) sont âgés de 50 ans et plus. En particulier, les salariés âgés de 56 ans et plus représentent 36,0 % des effectifs, soit une part beaucoup plus élevée que dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (16,8 %) et dans l'ensemble du secteur privé (14,0 %). Au-delà de 55 ans, la part des femmes salariées du TRV diminue nettement : il y a quatre fois plus d'hommes en emploi.

## ÉVOLUTION DE LA PART DES FEMMES DANS L'EFFECTIF SALARIÉ

En %, au 31 décembre



\*\* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France hors Mayotte, hors intèrim.

Source : Insee, base Tous salariés

Fin 2020, plus d'un emploi du TRV sur quatre est occupé par une femme, contre plus d'un sur cinq dans les transports et l'entreposage (hors activités postales). La part du personnel féminin a peu varié au cours des dix dernières années.

## PART DES FEMMES PARMIS LES CONDUCTEURS\*

En %, au 31 décembre

	2010	2015	2020
<b>Transports routiers de voyageurs</b>	<b>22,0</b>	<b>20,4</b>	<b>21,5</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	22,3	21,0	21,8
Autres transports routiers de voyageurs	21,4	19,1	20,8
<b>Transports et entreposage (HZ)**</b>	<b>8,0</b>	<b>8,4</b>	<b>9,3</b>

\* Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « chauffeurs ».

\*\* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, base Tous salariés

En 2020, la part de femmes parmi les conducteurs de véhicules de transport routier de voyageurs est de 21,5 %, chiffre en augmentation régulière depuis 2015 (20,4 %). La proportion de conductrices est deux fois plus élevée dans le TRV que dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (hors activités postales).

# L'emploi non salarié

## ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF NON SALARIÉ (Y COMPRIS MICRO-ENTREPRENEUR)

Niveaux en milliers, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2015	2020	2020/2019	Moyenne 2020/2015
<b>Transports et entreposage</b>	<b>68,0</b>	<b>142,2</b>	<b>21,9</b>	<b>15,9</b>
<i>dont transports routiers de voyageurs</i>	3,4	2,0	- 8,2	- 10,0
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,0	0,6	- 10,3	- 10,3
Autres transports routiers de voyageurs	2,4	1,4	- 7,3	- 10,0
<b>Ensemble des non-salariés, hors agriculture</b>	<b>2 735,6</b>	<b>3 193,4</b>	<b>4,0</b>	<b>3,1</b>

Champ : France hors Mayotte, hors secteur agricole.

Source : Insee, base non-salariés

La part de travailleurs non-salariés est structurellement faible dans le TRV (1,9 % de l'emploi total en 2020). Fin 2020, 70,0 % des 2 000 indépendants du secteur exercent leur activité dans les autres transports routiers de voyageurs. Le nombre d'indépendants dans le TRV diminue de 8,2 % entre 2019 et 2020, dans un contexte de fortes baisses des déplacements avec la crise sanitaire. A contrario, dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage, le nombre d'indépendants s'accroît nettement en 2020 (+ 21,9 %) du fait de la hausse des activités de livraison à domicile pendant les confinements.

### Les non-salariés

Les non-salariés se distinguent des salariés par l'absence de contrat de travail et par le fait qu'ils ne dépendent de personne (pas de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre). Le suivi statistique des non-salariés s'appuie sur la base « Non-salariés » de l'Insee, constituée à partir de sources administratives gérées par la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) pour le secteur de l'agriculture, et par l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss), Caisse nationale des Urssaf, pour les autres secteurs d'activité.

La dernière base disponible se rapporte à l'année 2020.

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

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



partie 3

# Le marché du travail

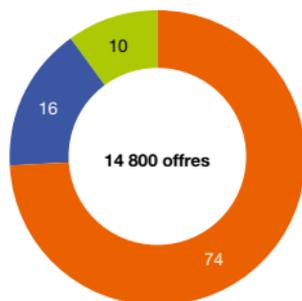
— Les offres d'emploi de conducteurs de véhicules de transport en commun sur route (conducteurs TRV) augmentent de 24,3 % en 2021, après une chute de 34,1 % en 2020. Le nombre de demandeurs d'emploi du TRV diminue de 6,0 % en 2021, après une hausse de 5,4 % en 2020. Les tensions de recrutement de conducteurs TRV n'ont cessé d'augmenter depuis 2016, à l'exception de 2020 marquée par la crise sanitaire.



## Les offres d'emploi

### OFFRES D'EMPLOI DE CONDUCTEUR TRV COLLECTÉES EN 2021 PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ DEMANDEUR

En %



■ Transports et entreposage ■ Intérim ■ Autres secteurs

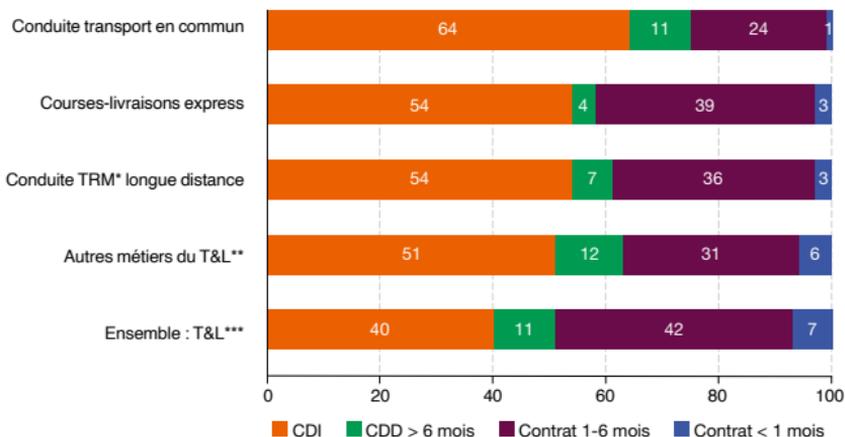
*Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », offres collectées par Pôle emploi.  
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail*

Au cours de l'année 2021, Pôle emploi a collecté 313 400 offres d'emploi pour les métiers du transport et de la logistique (T&L), dont 14 800 pour le métier de conducteur de véhicule de transport en commun sur route. Les offres d'emploi pour le métier de conducteur de véhicule de transport en commun sur route sont émises à 74 % par des entreprises du secteur des transports et de l'entreposage, à 16 % par des entreprises de travail temporaire et à 10 % par d'autres secteurs d'activité.

Le marché du travail « Transport et logistique » est défini à partir de la nomenclature des métiers gérée par Pôle emploi.  
Les métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Ainsi, la conduite de transport en commun sur route peut être exercée dans l'hébergement médico-social, notamment par les ambulanciers.

## RÉPARTITION DES OFFRES D'EMPLOI EN 2021 POUR LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE SELON LE CONTRAT DE TRAVAIL PROPOSÉ

En %, au 31 décembre



\* Transport routier de marchandises.

\*\* Y compris magasinage et maintenance.

\*\*\* Transport et logistique.

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », offres collectées par Pôle emploi.

Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

En 2021, 64 % des offres d'emploi de conducteur de véhicule de transport en commun sur route confiées à Pôle emploi sont des contrats à durée indéterminée, contre 40 % pour l'ensemble des offres pour les métiers du transport et de la logistique (T&L).

En y ajoutant les offres en CDD de plus de six mois, les trois-quarts des offres d'emploi de conducteur de véhicule de transport en commun sur route sont des contrats durables. Bien que cette part soit la plus élevée parmi les métiers du T&L, les difficultés de recrutement sont importantes.

# Les demandeurs d'emploi

## DEMANDEURS D'EMPLOI EN FIN D'ANNÉE SELON LE MÉTIER RECHERCHÉ

Niveaux en milliers au 31 décembre, évolutions en % (données brutes)

	Niveau		Évolution	
	2016	2021	2021/2020	Moyenne 2021/2016
<b>Ensemble des métiers du transport et de la logistique</b>				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	541,7	572,8	- 2,2	1,1
Sans emploi : catégorie A	352,5	340,2	- 9,3	- 0,7
En activité réduite : catégories B et C	189,1	232,7	10,2	4,2
<b>Conduite de transport en commun sur route</b>				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	22,5	22,3	- 6,0	- 0,1
Sans emploi : catégorie A	13,5	11,0	- 16,5	- 4,0
En activité réduite : catégories B et C	8,9	11,3	7,3	4,7
<b>Conduite de TRM* longue distance</b>				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	70,4	65,1	- 6,1	- 1,5
Sans emploi : catégorie A	42,0	35,0	- 13,7	- 3,6
En activité réduite : catégories B et C	28,4	30,2	4,6	1,3
<b>Ensemble des demandeurs d'emploi</b>				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	5 547,8	5 432,7	- 0,3	- 6,0

\* Transport routier de marchandises.

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique ».

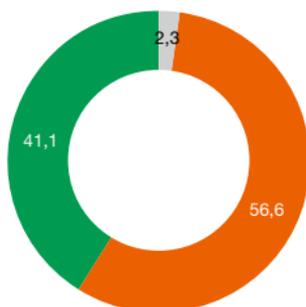
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Au 31 décembre 2021, Pôle emploi comptabilise 22 300 demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de conducteur de véhicule de transport en commun sur route. Ce nombre diminue de 6,0 % en 2021 par rapport à 2020, mais est quasi stable en moyenne sur les cinq dernières années alors qu'il a globalement diminué sur la même période pour l'ensemble des secteurs d'activité (- 6,0 %).

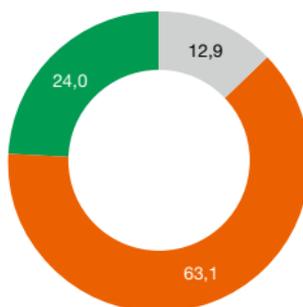
## DEMANDEURS D'EMPLOI FIN 2021 SELON LA TRANCHE D'ÂGE

En %, au 31 décembre

Conduite de transport en commun sur route



Ensemble Transport et logistique (T&L)



■ Moins de 25 ans ■ Entre 25 ans et 49 ans ■ 50 ans et plus

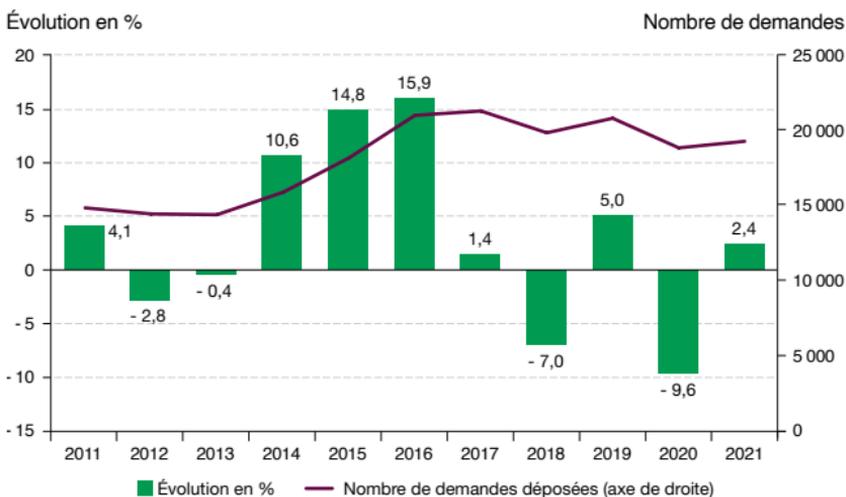
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de catégories A, B et C.

Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

La faible part des moins de 25 ans à la recherche d'un poste de conducteur de véhicule de transport en commun sur route (2,3 %, contre 12,9 % pour l'ensemble des métiers du T&L) s'explique en partie par l'âge minimal de 24 ans requis pour passer le permis D. Toutefois, le décret n° 2021-542 du 30 avril 2021 abaisse l'âge minimal de conduite à 20 ans pour les personnes ayant bénéficié d'une formation spécifique en centre de formation d'apprentis (CFA). Les candidats souhaitant devenir conducteur de bus et car devraient ainsi être plus nombreux à l'avenir dans cette tranche d'âge.

En 2021, 41,1 % des demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de conducteur TRV sont âgés de 50 ans ou plus. Cette part était de 26,0 % en 2010 et augmente régulièrement depuis.

## ÉVOLUTION DU FLUX DES NOUVELLES DEMANDES D'EMPLOI ENREGISTRÉES POUR LE MÉTIER DE CONDUCTEUR DE TRANSPORT EN COMMUN SUR ROUTE



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de catégories A, B et C.

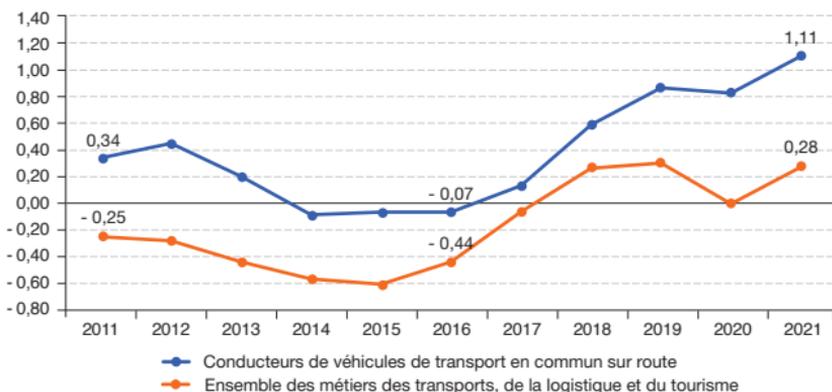
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Au cours de l'année 2021, Pôle emploi a enregistré 19 400 nouvelles demandes d'emploi de conducteur de véhicule de transport en commun sur route. Après avoir chuté de 9,6 % en 2020, le nombre de nouveaux inscrits a augmenté de 2,4 % en 2021.

# Les tensions de recrutement

## ÉVOLUTION DES TENSIONS DE RECRUTEMENT DE CONDUCTEURS DE VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN SUR ROUTE

Indicateur synthétique de tension



*Note de lecture : entre 2016 et 2021, le niveau de l'indicateur synthétique de tension pour le métier de conducteur de véhicules de transport en commun sur route est passé de - 0,07 à + 1,11.*

*Champ : conducteurs de véhicules de transport en commun sur route en France (hors Mayotte), 2011-2020.*

**Source :** Pôle emploi – Dares, métiers en tension

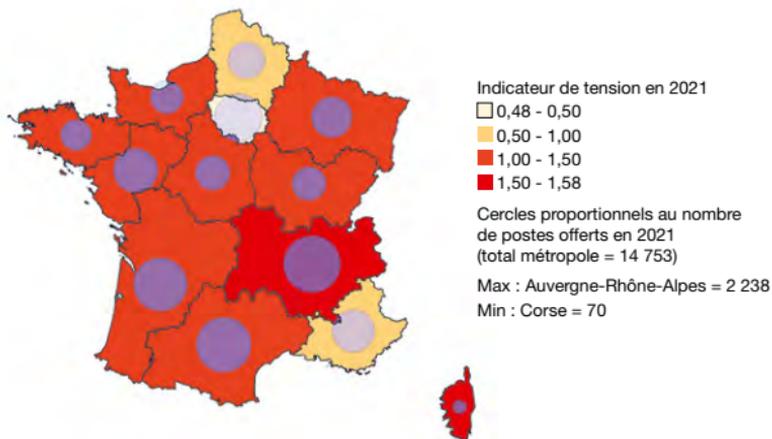
Depuis 2016, les tensions sur le marché du travail des conducteurs de véhicules de transport en commun sur route (conducteurs TRV) n'ont cessé d'augmenter, avec toutefois une pause en 2020 durant la crise sanitaire.

En 2021, l'indicateur de tension du métier de conducteur TRV s'accroît vivement et atteint son plus haut niveau (1,11 contre 0,28 pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique).

L'indicateur de tension calculé par la Dares est un indicateur synthétique prenant en compte trois dimensions : les difficultés de recrutement anticipées par les employeurs ; le nombre d'offres d'emploi rapportées au nombre de demandeurs d'emploi ; la facilité des demandeurs d'emploi à retrouver un emploi et ainsi à sortir des listes de Pôle emploi.

## TENSIONS DE RECRUTEMENT PAR RÉGION EN 2021

Indicateur de tension et nombre de postes de conducteurs offerts



Champ : France métropolitaine, indicateur de tension « conducteurs de véhicules de transport en commun sur route », offres collectées par Pôle emploi.

Source : Pôle emploi – Dares, métiers en tension

Pour les conducteurs de véhicules de transport en commun sur route, métier globalement en tension depuis 2016, les difficultés de recrutement sont les plus élevées en Corse et dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, bien qu'il s'agisse, pour cette dernière, de la région offrant le plus grand nombre de postes en 2021 (2 238 postes). Ces tensions sont principalement dues à la conjonction de deux facteurs : le manque de main d'œuvre disponible et l'inadéquation géographique entre la résidence du demandeur et le lieu de travail.

partie 4

## Les salaires

— Le salaire moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de voyageurs (TRV), hors indemnités de chômage partiel et la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat, rebondit de 9,6 % en 2021, après avoir chuté de 13,7 % en 2020 pendant la crise sanitaire.

En 2020 (données disponibles les plus récentes), le salaire mensuel net moyen des salariés du TRV est stable en équivalent temps plein, mais le revenu salarial moyen (montant réellement perçu par le salarié, hors indemnités de chômage partiel) recule de 9,5 % par rapport à 2019. Durant la crise sanitaire, le recours massif à l'activité partielle a donné lieu au versement d'indemnités en complément du salaire qui ont compensé en partie cette perte de salaire.



# Masse salariale, SMPT et salaire conventionnel

## ÉVOLUTION DU SALAIRE MENSUEL MOYEN PAR TÊTE (SMPT)

Masse salariale en milliards d'euros, SMPT en euros, évolution en %

	Niveau 2021	Évolution			
		2019	2020	2021	2022
<b>Ensemble des secteurs concurrentiels<sup>1</sup></b>					
Masse salariale	612	3,2	- 6,3	8,9	2,8
SMPT	2 680	1,5	- 5,0	6,8	1,5
<b>Transports et entreposage<sup>2</sup></b>					
Masse salariale	39	2,8	- 7,5	7,3	- 1,6
SMPT	2 620	0,8	- 7,2	5,2	- 1,5
<b>Transports routiers de voyageurs</b>					
Masse salariale	2	2,8	- 16,1	9,2	- 8,4
SMPT	1 770	0,9	- 13,7	9,6	- 5,4

<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 : Urssaf ; Insee

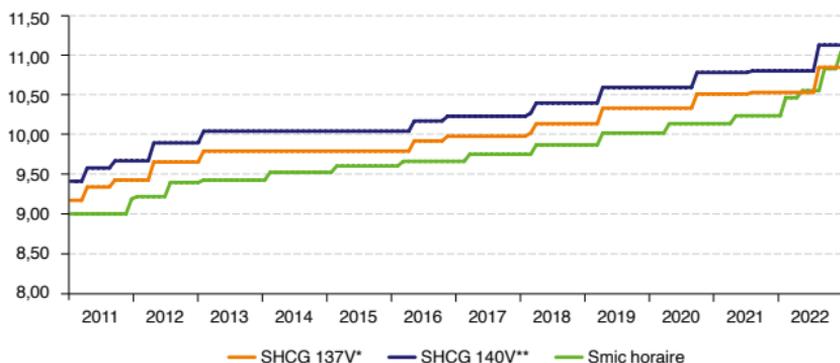
En 2021, la masse salariale du TRV est de 2 milliards d'euros, en hausse de 9,2 % par rapport à 2020, après avoir chuté de 16,1 % l'année précédente. Par conséquent, le salaire moyen par tête (SMPT), qui inclut les primes et les indemnités (hors prime exceptionnelle de pouvoir d'achat et indemnités de chômage partiel) rebondit de 9,6 % dans le TRV (après - 13,7 % en 2020) et s'établit à 1 770 euros mensuels, en deçà de son niveau 2019 d'avant-crise.

**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 le rapport de la masse salariale à l'effectif salarié moyen déclarés aux Urssaf.

## ÉVOLUTION DES SALAIRES CONVENTIONNELS ET DU SMIC

En euros



SHCG = salaire horaire conventionnel garanti

\* Le coefficient 137V s'applique au conducteur en période scolaire.

\*\* Le coefficient 140V s'applique au conducteur-receveur de car.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee ; Légifrance

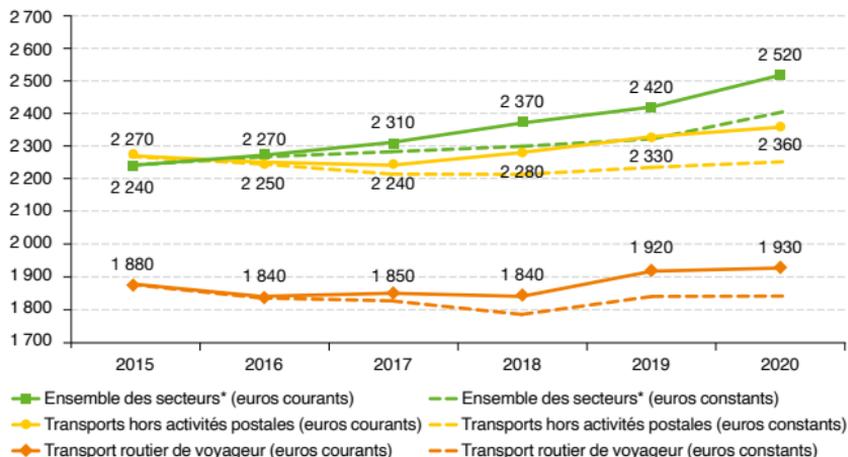
Suite aux négociations annuelles de branche, les rémunérations conventionnelles des conducteurs d'autocar ont été revalorisées le 1<sup>er</sup> avril 2022. Le Smic a été revalorisé en mai 2022, puis une deuxième fois en août 2022.

En août 2022, le salaire horaire brut conventionnel des conducteurs en période scolaire (137V\*) s'établit à 10,87 euros, soit 20 centimes au-dessous du Smic (11,07 euros/heure), celui des conducteurs-receveurs (140V\*\*) est de 11,15 euros.

# Les salaires nets

## ÉVOLUTION DU SALAIRE MENSUEL NET MOYEN EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN

En euros courants et en euros constants (hors inflation)



\* Tous secteurs d'activité hors fonction publique.

Note : les évolutions en euros constants sont calculées en référence aux évolutions de l'indice des prix à la consommation (y compris tabac) de l'ensemble des ménages.

Champ : France hors Mayotte, salariés du privé et des entreprises publiques, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis, stagiaires, salariés agricoles et salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

En 2020, le salaire mensuel net moyen (en équivalent temps plein) des salariés du transport routier de voyageurs s'établit à 1 930 euros mensuels. Par rapport à 2019, il est stable en euros constants (compte tenu de l'inflation), alors qu'il progresse de 3,6 % dans l'ensemble des secteurs d'activités (hors Fonction publique) et de 0,8 % pour l'ensemble des transports et de l'entreposage (hors activités de courrier).

## SALAIRES MENSUELS NETS MOYENS EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

Salaires en euros courants, évolution en % d'euros constants (hors inflation)

	2020			Transports et entreposage*	Évolution 2020/2019	
	Transport routier de voyageurs				Transport routier de voyageurs	Transports et entreposage*
	Hommes	Femmes	Ensemble			
Cadres**	3 690	3 430	3 610	4 040	1,8	- 0,5
Professions intermédiaires	2 640	2 370	2 540	2 490	1,1	- 0,5
Employés	2 030	1 890	1 940	2 020	2,7	0,0
Ouvriers qualifiés	1 860	1 730	1 830	1 940	- 1,0	- 0,5
Ouvriers non qualifiés	1 750	1 590	1 710	1 750	1,3	3,1
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1 940</b>	<b>1 880</b>	<b>1 930</b>	<b>2 320</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>

\* Hors activités postales.

\*\* Cadres hors chefs d'entreprises salariés.

Note : les évolutions en euros constants sont calculées en référence aux évolutions de l'indice des prix à la consommation (y compris tabac) de l'ensemble des ménages.

Champ : France hors Mayotte, salariés du privé et des entreprises publiques, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis, stagiaires, salariés agricoles et salariés des particuliers employeurs.

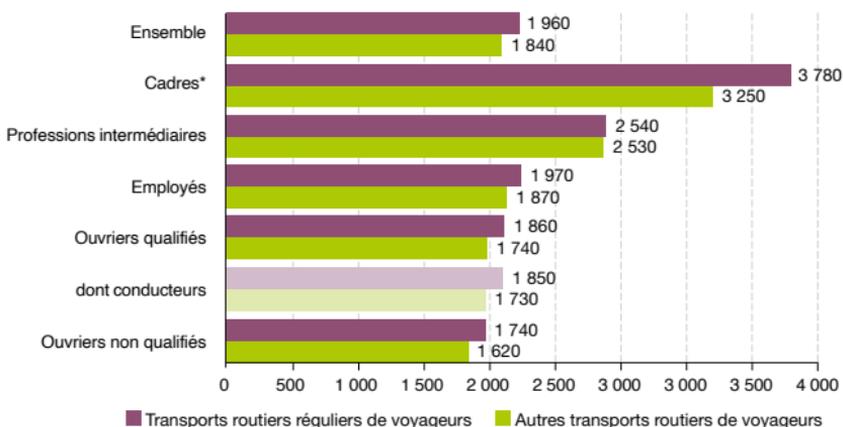
Source : Insee, base Tous salariés 2020

En 2020, le salaire net des ouvriers qualifiés du TRV, qui représentent 88 % des salariés du secteur, recule de 1,0 % en euros constants et s'établit à 1 830 euros mensuels.

Dans le TRV, toutes catégories socioprofessionnelles confondues, le salaire net moyen perçu par les femmes est inférieur de 3,1 % à celui des hommes. C'est pour les professions intermédiaires que l'écart de salaire en défaveur des femmes est le plus important (- 10,2 %).

## SALAIRES MENSUELS NETS MOYENS EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2020

En euros



\* Cadres hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France hors Mayotte, salariés du privé et des entreprises publiques, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis, stagiaires, salariés agricoles et salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

Les salaires mensuels nets moyens (en équivalent temps plein) sont plus élevés dans le transport routier régulier que dans le transport routier occasionnel de voyageurs pour toutes les catégories socioprofessionnelles. Si l'écart de salaire est quasi nul pour les professions intermédiaires, il s'élève à 6,9 % pour les conducteurs et à 16,3 % pour les cadres.

## DISTRIBUTION DES SALAIRES MENSUELS NETS EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN 2020

En euros

	D1	Q1	Q2 (médiane)	Q3	D9	D9/D1	D9/D1 2016
Cadres*	1 870	2 640	3 290	4 060	5 580	3,0	3,6
Professions intermédiaires	1 810	2 120	2 440	2 850	3 330	1,8	2,0
Employés	1 330	1 560	1 850	2 200	2 620	2,0	2,0
Ouvriers qualifiés	1 340	1 540	1 760	2 050	2 380	1,8	1,7
Ouvriers non qualifiés	1 220	1 380	1 620	1 920	2 350	1,9	1,9
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1 350</b>	<b>1 560</b>	<b>1 800</b>	<b>2 140</b>	<b>2 580</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>

\* Cadres hors chefs d'entreprises salariés.

Note de lecture : en 2020, 10 % des salariés du TRV perçoivent un salaire mensuel net en EQTP inférieur à 1 350 euros (1<sup>er</sup> décile ou D1), 25 % perçoivent moins de 1 560 euros (1<sup>er</sup> quartile ou Q1) et 50 % perçoivent moins de 1 800 euros (médiane ou 2<sup>e</sup> quartile).

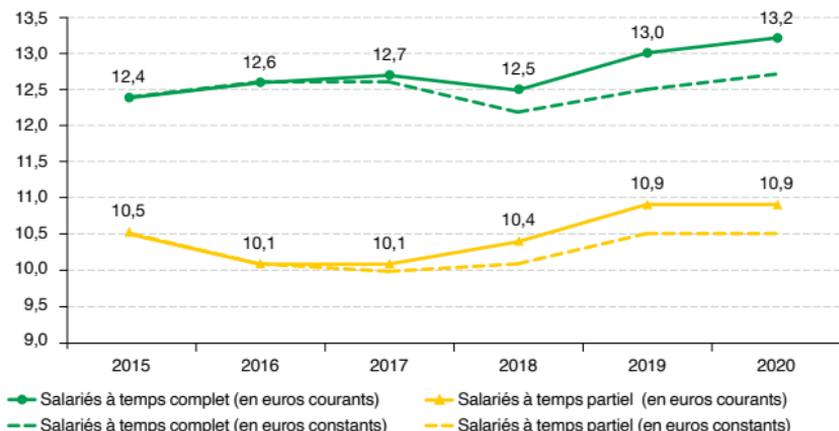
Champ : France hors Mayotte, salariés du privé et des entreprises publiques, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis, stagiaires, salariés agricoles et salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

En équivalent temps plein, 50 % des salaires nets sont inférieurs à 1 800 euros mensuels dans le transport routier de voyageurs en 2020. Les écarts de rémunérations sont relativement faibles dans le secteur et ont peu évolué depuis 2016. Ils sont les plus importants parmi les cadres, mais s'atténuent entre 2016 (D9/D1 = 3,6) et 2020 (D9/D1 = 3,0).

## ÉVOLUTION ANNUELLE DU SALAIRE HORAIRE NET MOYEN DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En euros courants et en euros constants (hors inflation)



*Note* : les évolutions en euros constants sont calculées en référence aux évolutions de l'indice des prix à la consommation (y compris tabac) de l'ensemble des ménages.

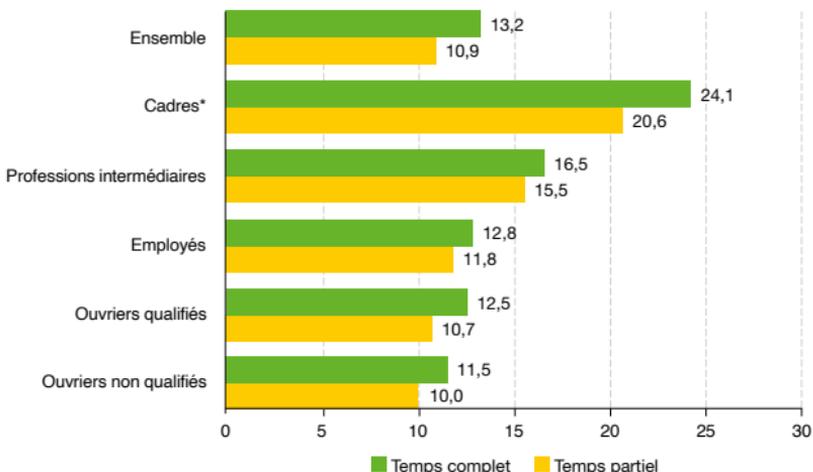
*Champ* : France hors Mayotte, salariés du privé et des entreprises publiques, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis, stagiaires, salariés agricoles et salariés des particuliers employeurs.

**Source** : Insee, base Tous salariés 2020

En 2020, le salaire horaire net moyen des salariés à temps partiel s'établit à 10,9 euros de l'heure en 2020, quasi stable par rapport à 2019, en euros constants, après deux années de progression. Le salaire horaire des salariés à temps complet augmente entre 2019 et 2020 (+ 1,7 % en euros constants) et est sensiblement plus élevé, à 13,2 euros de l'heure en 2020.

## SALAIRES HORAIRES NETS MOYENS SELON LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN 2020

En euros



\* Cadres hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France hors Mayotte, salariés du privé et des entreprises publiques, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis, stagiaires, salariés agricoles et salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, base Tous salariés 2020

En 2020, le salaire horaire net des salariés à temps partiel est en moyenne inférieur de 21 % à celui des salariés à temps complet. Cet écart est en partie dû à une surreprésentation des bas niveaux de qualification parmi les salariés à temps partiel. Le salaire horaire des ouvriers qualifiés (parmi lesquels les conducteurs) à temps partiel est inférieur de 17 % à celui des ouvriers qualifiés à temps complet.

## REVENU SALARIAL BRUT ET MONTANT BRUT DES INDEMNITÉS DE CHÔMAGE PARTIEL

En euros courants

	Transport routier de voyageurs			Transport routier de voyageurs
	Hommes	Femmes	Ensemble	
Revenu salarial annuel brut 2019	16 230	14 040	15 660	24 300
Revenu salarial annuel brut 2020	14 680	12 730	14 170	23 840
Montant annuel brut des indemnités de chômage partiel 2020	1 530	1 430	1 510	1 080

*Note de lecture : le revenu salarial annuel inclut la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (PEPA).*

*Les indemnités versées par les employeurs à leurs salariés en chômage partiel étant un revenu de remplacement et non un revenu d'activité, leurs montants ne sont pas inclus dans les salaires.*

*Champ : France hors Mayotte, salariés du privé et des entreprises publiques, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors apprentis, stagiaires, salariés agricoles et salariés des particuliers employeurs.*

**Source :** Insee, bases Tous salariés 2019 et 2020

En 2020, le revenu salarial annuel des salariés du TRV est en moyenne de 14 170 euros bruts, soit une baisse de 9,5 % par rapport à 2019.

Durant la crise sanitaire, le recours massif à l'activité partielle a donné lieu au versement d'indemnités en complément du salaire. Ces indemnités s'élèvent en moyenne à 1 510 euros bruts pour les salariés du TRV en 2020. Cette indemnité permet aux salariés de se rapprocher de leur revenu salarial annuel de 2019 (15 660 euros).

partie 5

# Formation

— En 2021, 8 246 personnes ont suivi les formations initiales minimales obligatoires (Fimo) de conducteur routier de véhicules de transport en commun, soit une diminution de 4,4 % par rapport à 2020. 20 844 conducteurs en poste ont suivi une formation continue (FCO), soit 5,8 % de moins qu'en 2020. En revanche, 5 102 diplômes ou titres ont été obtenus par la voie de l'apprentissage, soit 64 % de plus qu'en 2020.

3 983 permis de conduire de véhicules de transport en commun (permis D) ont été délivrés en 2021, dont 15 % pour des femmes.

Le niveau de diplôme des salariés du transport routier de voyageurs continue d'augmenter. En 2021, la part de non-diplômés ou de diplômés du brevet des collèges n'est plus que de 25 % des effectifs.



# Formations obligatoires des conducteurs

## ATTESTATIONS FIMO\* ET FCO\*\* DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Nombre d'attestations délivrées, évolution en %

	Niveau			Évolution 2021-2020
	2019	2020	2021	
Formation initiale minimum obligatoire (Fimo)	3 155	2 586	2 627	1,6
Formation initiale longue	6 837	6 037	5 619	- 6,9
<i>acquise au titre d'un CAP d'un BEP ou d'un bac professionnel</i>	<i>58</i>	<i>33</i>	<i>47</i>	<i>42,4</i>
<i>acquise dans le cadre d'un titre professionnel</i>	<i>6 779</i>	<i>6 004</i>	<i>5 572</i>	<i>- 7,2</i>
<b>Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)</b>	<b>9 992</b>	<b>8 623</b>	<b>8 246</b>	<b>- 4,4</b>
Passerelles de marchandises à voyageurs	1 507	1 272	1 360	6,9
Formation continue FCOS / FCO	21 168	22 125	20 844	- 5,8

\* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

\*\* FCO : formation continue obligatoire.

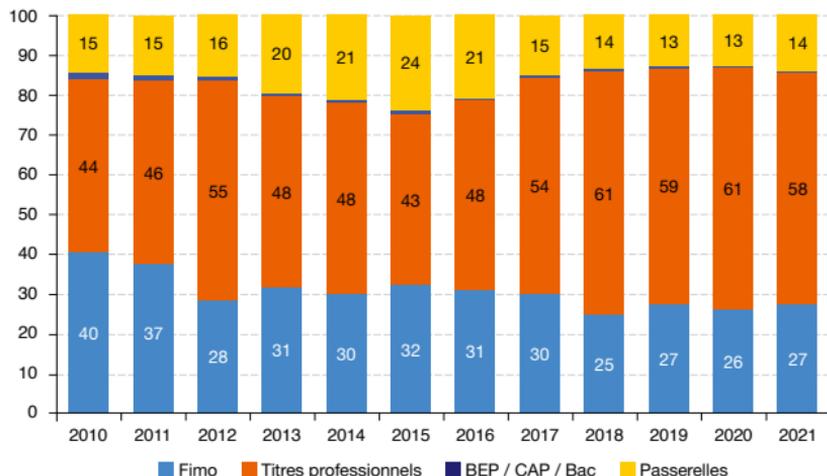
Champ : France hors Mayotte.

Source : OPTL

En 2021, 8 246 personnes ont suivi une formation initiale à la profession de conducteur routier de transport de voyageurs, soit une diminution de 4,4 % par rapport à 2020 (après - 13,7 % l'année précédente). Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) des conducteurs déjà en poste (20 844 personnes) recule également de 5,8 %. Cette baisse est le contrecoup de la hausse observée en 2020 (+ 4,5 %), année durant laquelle les conducteurs avaient suivi davantage de FCO en raison du temps libéré par les périodes d'activité partielle durant la crise sanitaire.

## ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES FORMATIONS INITIALES OBLIGATOIRES

En %



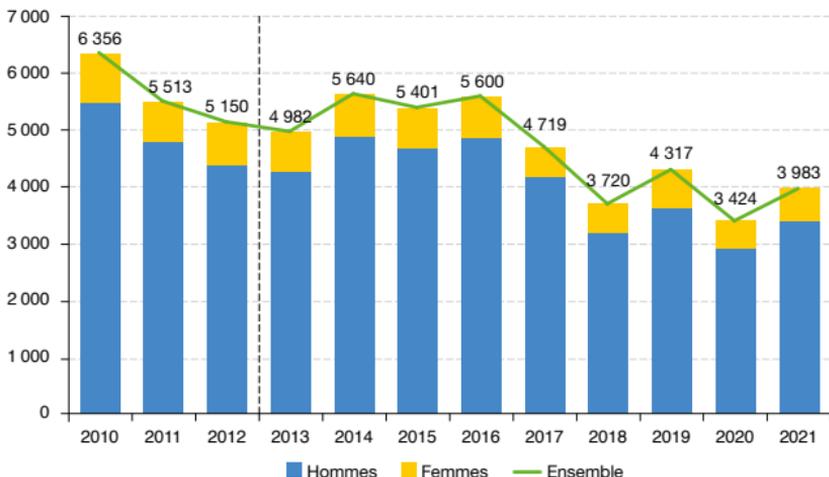
Champ : France hors Mayotte.

Source : OPTL

Depuis 2018, la répartition des formations initiales obligatoires à la profession de conducteur routier de transport de voyageurs se stabilise. En 2021, les formations initiales minimum obligatoires (Fimo), formations courtes, représentent 27 % de l'ensemble des formations initiales obligatoires. Les titres professionnels demeurent la principale voie d'accès à la profession (58 %). La part des formations passerelles pour les conducteurs de transport de marchandises souhaitant se reconverter dans le transport de voyageurs est de 14 % tandis que la part des CAP d'agent d'accueil et de conduite routière reste minime.

## PERMIS DE CONDUIRE DE VÉHICULES ROUTIERS DE TRANSPORT EN COMMUN DÉLIVRÉS

Nombre de permis D délivrés



\* Depuis 2013, y-compris Mayotte. Depuis 2014, y-compris Saint-Pierre et Miquelon.

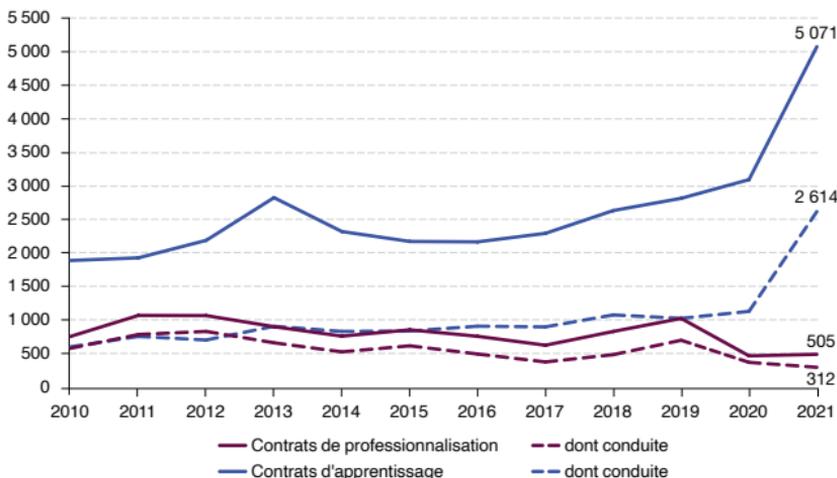
Champ : France hors Mayotte.

Source : DSCR

En 2021, 3 983 permis de conduire de véhicules routiers de transport en commun (permis D) ont été délivrés par les centres d'examen en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer. Ce nombre avait atteint son plus bas niveau en 2020 du fait de l'annulation de tous les examens entre le 16 mars et le 8 juin 2020. La part des femmes ayant obtenu le permis D s'établit à 15 % en 2021.

## Formations en alternance

### CONTRATS DE PROFESSIONNALISATION ET D'APPRENTISSAGE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS



Champ : France hors Mayotte.

Sources : AFT ; AFTRAL ; Promotrans

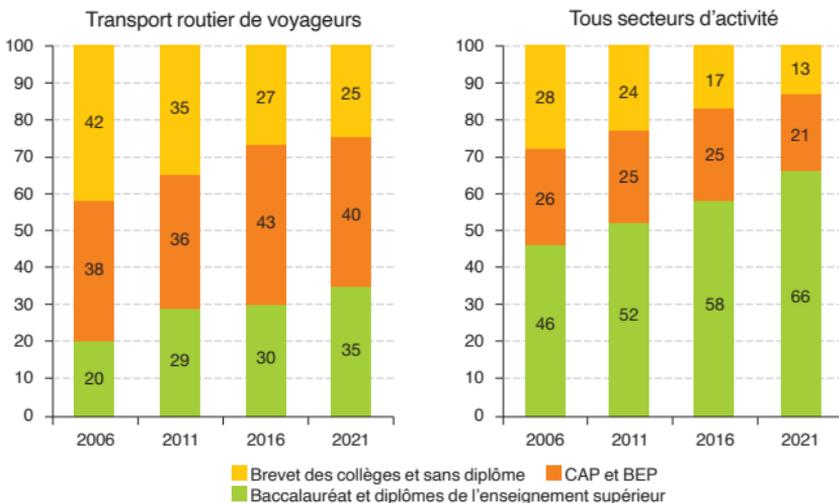
En 2021, le nombre de diplômes ou titres délivrés par la voie de l'apprentissage s'accroît fortement : 5 071 contrats d'apprentissage, contre 3 102 en 2020, soit + 64 %. En particulier, pour les métiers de la conduite de véhicule de transport en commun sur route, le nombre de contrats d'apprentissage fait plus que doubler (2 614, contre 1 141 en 2020). Cette forte progression est la conséquence de la prolongation jusqu'au 31 décembre 2022 des primes à l'embauche (5 000 euros pour l'embauche d'un apprenti mineur, 8 000 euros pour l'embauche d'un apprenti majeur) dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution » repris dans le dispositif « France Relance ».

Le nombre de contrats de professionnalisation visant à former des professionnels du transport routier de voyageurs dans les entreprises de la branche conventionnelle stagne en 2021, après avoir diminué de moitié en 2020.

# Niveau de diplôme

## RÉPARTITION DES ACTIFS SELON LE DIPLÔME LE PLUS ÉLEVÉ OBTENU

En %



Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, enquête emploi en continu

En 2021, les salariés du transport routier de voyageurs sont le plus souvent titulaires d'un diplôme de type CAP/BEP (40 %). Dans l'ensemble des secteurs d'activité, les diplômés du Bac et de l'enseignement supérieur sont majoritaires (66 %).

Le niveau de qualification des salariés du transport routier de voyageurs augmente régulièrement. En 15 ans, la part de non-diplômés ou de diplômés du brevet des collèges a reculé de 17 points (de 42 % en 2006 à 25 % en 2021), tandis que la part de diplômés du Bac ou de l'enseignement supérieur gagnait 15 points (de 20 % en 2006 à 35 % en 2021).

partie 6

# Les accidents du travail

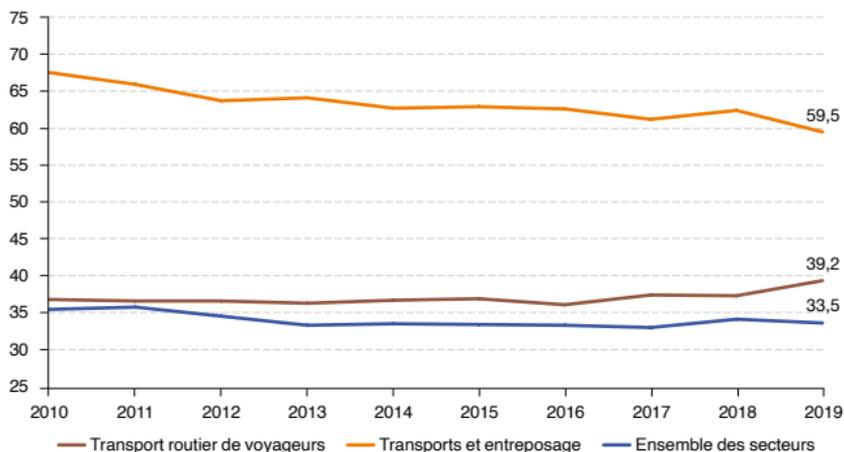
— En 2020, 2 486 accidents avec arrêt ont été reconnus dans le transport routier de voyageurs, après 3 367 l'année précédente, soit une diminution de 26,2 %. Cette forte baisse est principalement liée à la diminution de l'activité du secteur durant les confinements de 2020. Sept décès de salariés du transport routier de voyageur dans leur travail ont été constatés en 2020, soit un nombre proche de la moyenne des cinq dernières années.

**Avertissement :** *durant la crise sanitaire, le recours massif à l'activité partielle a rendu impossible pour la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) la distinction avec la précision voulue entre les salariés en activité et ceux en chômage partiel, ne permettant pas de calculer des indicateurs reflétant les expositions réelles. Par conséquent, la fréquence des accidents de travail ne peut être calculée pour l'année 2020 et seuls leurs niveaux sont diffusés dans cette partie.*



## ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL SELON LE SECTEUR

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



Champ : régime général, France hors Mayotte.

Source : CNAMTS

En 2019, 39,2 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés ont été reconnus dans le transport routier de voyageurs, après 37,2 l'année précédente, soit une augmentation de 5,4 %. En 2019, la fréquence des accidents du travail dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage est de 59,5 accidents déclarés pour 1 000 salariés (- 4,6 % par rapport à 2018).

## INDICE DE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS, TAUX DE RISQUE ET TAUX DE DÉCÈS DANS LE TRV

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

	2016	2017	2018	2019	2020
Indice de fréquence des accidents du travail	36,0	37,3	37,2	39,2	n.d.
Taux de risque d'accidents avec IP*	3,1	2,8	3,1	3,0	n.d.
Taux de décès	0,6	0,7	1,0	0,6	n.d.
Effectifs salariés	86 647	83 798	82 612	85 789	n.d.
Nombre d'accidents avec arrêt	3 115	3 129	3 075	3 367	2 486
Nombre de nouvelles IP*	269	233	253	261	215
Nombre de décès	5	6	8	5	7

n.d. : non disponible

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

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

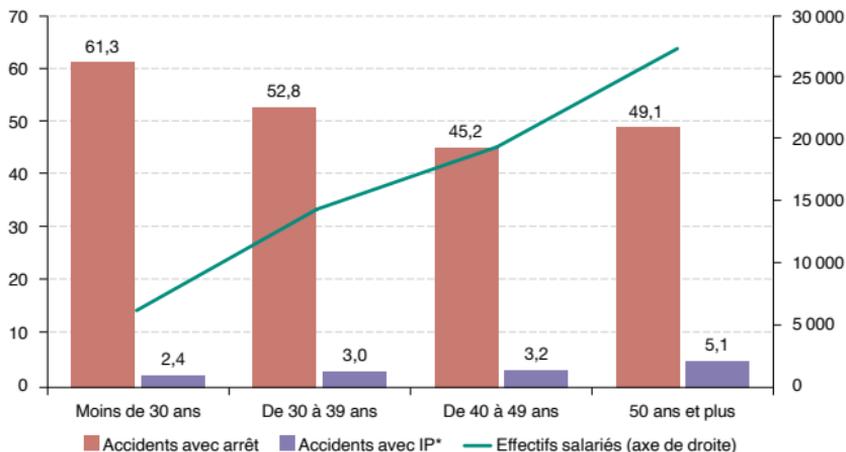
Champ : régime général, France hors Mayotte.

Source : CNAMTS

En 2020, 2 486 accidents avec arrêt ont été reconnus dans le transport routier de voyageurs, après 3 367 l'année précédente, soit une diminution de 26,2 %. Le nombre de nouvelles incapacités permanentes (IP) — (encadré p. 64) s'élève à 215. Sept décès dans le cadre de l'activité professionnelle ont été enregistrés en 2020.

## INDICE DE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS ET RÉPARTITION DES EFFECTIFS DANS LE TRV SELON L'ÂGE EN 2019

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés et nombre de salariés



\* IP : incapacité permanente.

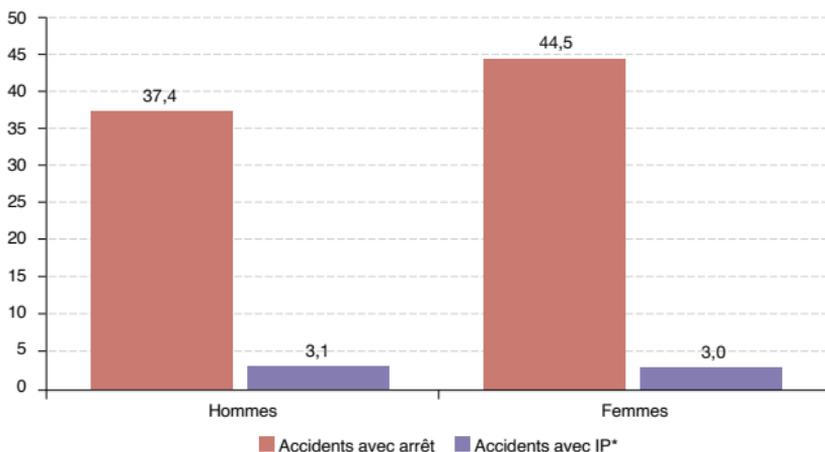
Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee, base Tous salariés 2019

Les jeunes salariés ont davantage de risque de subir un accident du travail dans les activités du transport routier de voyageurs que les plus âgés. On compte ainsi 61,3 accidents pour 1 000 salariés âgés de moins de 30 ans en 2019, contre 49,1 pour 1 000 salariés âgés de 50 ans et plus. En revanche, le taux de risque d'accidents entraînant une incapacité permanente augmente avec l'âge. Il est de 2,4 accidents pour 1 000 salariés âgés de moins de 30 ans, contre 5,1 pour 1 000 salariés âgés de 50 ans et plus.

## INDICE DE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS SELON LE GENRE DANS LE TRV EN 2019

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



\* IP : incapacité permanente.

Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee, base Tous salariés 2019

Le risque d'accident est plus élevé pour les femmes que pour les hommes dans le transport routier de voyageurs. En 2019, on compte ainsi 44,5 accidents du travail avec arrêt pour 1 000 femmes salariées, contre 37,4 pour les hommes. En revanche, le taux de risque d'accidents entraînant une incapacité permanente est quasiment le même entre les hommes et les femmes. En 2019, pour 1 000 hommes salariés, 3,1 accidents ont entraîné une incapacité permanente alors que cette proportion est de 3,0 accidents pour 1 000 femmes salariées.

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

Les statistiques de la CNAMTS constituent la principale source d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés (hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP).

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

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

**Indice de fréquence** : nombre d'accidents avec arrêt ou accidents en premier règlement rapporté à 1 000 salariés.

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

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

# Annexes

- Définitions
- Sigles et abréviations
- Sites internet utiles



# Définitions

## SECTEURS, CHAMP COUVERT

Les données de cette publication se rapportent, le plus souvent, à deux secteurs d'activité : les transports routiers réguliers de voyageurs (49.39A) et les autres transports routiers de voyageurs (49.39B), parfois appelés « transports occasionnels de voyageurs ». Ces secteurs utilisent essentiellement l'autocar.

Sont exclus du champ de cette publication les transports urbains et suburbains de voyageurs (49.31Z), les transports de voyageurs par taxis (49.32Z) et les téléphériques et remontées mécaniques (49.39C), qui complètent l'ensemble des « autres transports terrestres de voyageurs » de la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2).

Lorsque les données statistiques ne sont pas disponibles pour les deux secteurs étudiés, il a été choisi de présenter des données sur le champ le plus proche possible :

- En ce qui concerne le marché du travail, la nomenclature des métiers de Pôle emploi permet de distinguer le métier de conducteur de transport en commun sur route (autobus ou autocar). Ces offres d'emploi sont cependant parfois déposées par des entreprises exerçant une activité principale autre que le transport, dont les entreprises de travail temporaire (16 % des offres en 2021).
- Les données statistiques de salaire par branche conventionnelle se rapportent à la convention collective des transports routiers (IDCC 00016), qui englobe également tout le transport routier de marchandises.

## LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS (TRV) PARMIS LES SECTEURS D'ACTIVITÉ DU TRANSPORT ET DE L'ENTREPOSAGE DE LA NOMENCLATURE D'ACTIVITÉ FRANÇAISE (NAF RÉV.2)

<b>H Transports et entreposage</b>		
49 Transports terrestres et transport par conduites		
49.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs		
49.2 Transports ferroviaires de fret		
49.3 Autres transports terrestres de voyageurs	4931Z Transports urbains et suburbains de voyageurs	
	4932Z Transports de voyageurs par taxis	
	<b>4939A Transports routiers réguliers de voyageurs</b>	<b>TRV</b>
	<b>4939B Autres transports routiers de voyageurs</b>	
4939C Téléphériques et remontées mécaniques		
49.4 Transports routiers de fret et services de déménagement		
49.5 Transports par conduite		
<b>50 Transports par eau</b>		
<b>51 Transports aériens</b>		
<b>52 Entreposage et services auxiliaires des transports</b>		
<b>53 Activités de poste et de courrier</b>		

### SITUATION ÉCONOMIQUE

Secteurs d'activité :

#### **49.39A** Transports routiers réguliers de voyageurs :

- exploitation de lignes régulières d'autocars sur de longues distances, selon des horaires déterminés, même à caractère saisonnier ;
- exploitation d'autobus scolaires et de bus de transport de personnel ;
- navettes d'aéroports régulières ;
- autres transports routiers réguliers de passagers non classés ailleurs.

#### **49.39B** Autres transports routiers de voyageurs, appelé parfois transport occasionnel de voyageurs :

- organisation d'excursions en autocars ;
- location d'autocars avec conducteur à la demande ;
- circuits touristiques urbains par car ;
- autres services occasionnels de transport routier à la demande.

**Le transport intérieur** est la partie réalisée sur le territoire français du transport.

**Le voyageur-kilomètre** est l'unité retenue pour mesurer le transport de voyageurs, correspondant au déplacement d'une personne sur un kilomètre. Ainsi, dix personnes transportées sur 10 km comptent autant qu'une personne transportée sur 100 km (100 voy-kilomètres).

**Autobus et autocars** : les autobus et autocars sont différenciés selon le type de carrosserie. Le terme autobus fait référence à un usage urbain ou périurbain dans lequel la vitesse des véhicules est relativement faible et les arrêts fréquents. Pour les liaisons interurbaines, des autocars sont utilisés, dans lesquels les voyageurs sont obligatoirement assis. Les autobus sont surtout conçus pour effectuer des trajets moins longs que les autocars.

#### EMPLOI

**L'emploi salarié au 31 décembre** est une estimation du SDES qui repose sur le niveau des estimations d'emploi salarié du secteur des transports et de l'entreposage (HZ) publié par l'Insee. Le SDES ventile ce chiffre par sous-secteur en utilisant les évolutions d'emploi salarié issues de l'Union de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales (Urssaf). Les estimations d'emploi comptabilisent le nombre de personnes en emploi au sens du Bureau international du travail (BIT). Ces estimations couvrent la France métropolitaine et les départements d'outre-mer (Dom) 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 annuel à l'intérim** est le rapport du nombre d'intérimaires (en équivalent-emplois temps plein sur l'année) à l'emploi salarié annuel moyen, y compris intérim.

## MARCHÉ DU TRAVAIL

**Les demandeurs d'emploi en fin d'année (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois de décembre de l'année considérée.

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

**Les catégories de demandeurs d'emploi** : les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en cinq catégories statistiques en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E).

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

**Les demandes d'emploi enregistrées (DEE)** sont le flux des inscriptions à Pôle emploi de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre, l'année).

**Les offres d'emploi collectées (OEC)** sont le flux des offres collectées par Pôle emploi sur une période donnée (le mois, le trimestre, l'année).

## SALAIRES

Le salaire est abordé ici selon plusieurs concepts :

- **Le salaire moyen par tête (SMPT)** est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Urssaf.
- **Le salaire horaire conventionnel garanti** est le salaire minimum garanti dans les conventions collectives de la branche. Deux coefficients ont été retenus dans ce document :
  - 137V : conducteurs en période scolaire ;
  - 140V : conducteurs-receveurs de car.

**Les conducteurs en période scolaire (CPS)** sont les conducteurs embauchés pour travailler les jours d'ouverture des établissements scolaires. Ils bénéficient d'un contrat de travail intermittent afin de tenir compte de l'alternance des périodes travaillées et des périodes non travaillées.

**Les conducteurs-receveurs** de cars sont les conducteurs chargés de la conduite d'un car et de la perception des recettes voyageurs.
- **Le salaire net** (de prélèvements sociaux) est le salaire que perçoit effectivement le salarié avant prélèvement de l'impôt sur le revenu. Il s'obtient en retranchant du salaire brut les cotisations sociales salariales, la contribution sociale généralisée (CSG) et la contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS). Calculé à partir du salaire net fiscal (qui sert d'assiette à l'impôt sur le revenu), il ne comprend pas la participation et l'intéressement placés sur un plan d'épargne entreprise, car ceux-ci ne sont principalement pas imposables, mais comprend les cotisations patronales pour complémentaires santé obligatoires. Le **salaire horaire** est le rapport du salaire au nombre d'heures rémunérées.

- **Le salaire en équivalent temps plein (EQTP)** est un salaire converti à un temps plein pendant toute l'année, quel que soit le volume de travail effectivement rémunéré. Par exemple, pour un agent ayant occupé un poste de travail pendant six mois à 80 % et ayant perçu un total de 10 000 euros, le salaire en EQTP est de  $10\,000 / (0,5 \times 0,8) = 25\,000$  euros par an. Pour calculer le salaire moyen en EQTP ou sa distribution, tous les postes y compris les postes à temps partiel sont pris en compte au prorata de leur volume de travail effectivement rémunéré (soit  $0,5 \times 0,8 = 0,4$  EQTP dans l'exemple précédent). Les périodes de chômage partiel ne sont pas comptabilisées dans le volume de travail rémunéré et les indemnités de chômage partiel ne sont pas considérées comme du salaire.
- **Le revenu salarial annuel brut** correspond à l'intégralité des sommes perçues par le salarié au titre de son contrat de travail, avant toute déduction de cotisations et contributions salariales obligatoires. Il intègre les sommes versées dans le cadre de l'épargne salariale (participation et intéressement) et la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat (PEPA).
- **Le chômage partiel (ou activité partielle)** est un dispositif permettant à une entreprise qui réduit son activité au-dessous de l'horaire légal ou arrête momentanément tout ou partie de son activité de ne pas rompre les contrats de travail qui la lient à ses salariés. Le système d'indemnisation du chômage partiel procure un revenu de remplacement aux salariés soumis à ce dispositif dont le salaire a été de ce fait diminué.

## FORMATION

**OPCO Mobilités** : constitué au 01/04/2019, c'est l'opérateur de compétences des métiers de la mobilité, mandaté par les partenaires sociaux de 18 branches et la RATP pour mettre en œuvre et décliner leurs politiques de formation. L'OPCO Mobilités est chargé de collecter auprès des employeurs les fonds de la formation professionnelle continue et la taxe d'apprentissage. L'OPCO Mobilités finance la formation des salariés de la branche et vérifie la qualité des formations dispensées.

**Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL)** : les représentations régionales de l'OPTL sont composées des organisations professionnelles patronales et syndicales représentatives sur le champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. L'OPTL prépare et présente un bilan annuel national de l'évolution qualitative et quantitative des emplois et des qualifications.

#### ACCIDENTALITÉ DU TRAVAIL

**L'indice de fréquence** est le nombre d'accidents avec arrêt ou accidents du travail 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.

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

## Sigles et abréviations

Ce document a été réalisé par le SDES, en particulier avec l'aide ou les données des organismes suivants :

<b>Acemo</b>	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)
<b>Aco</b>	Agence centrale des organismes de sécurité sociale
<b>AE</b>	auto-entrepreneurs (aussi appelés micro-entrepreneurs)
<b>AFT</b>	Association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique
<b>AIFC</b>	Association interprofessionnelle pour la formation continue
<b>APE</b>	activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)
<b>ART</b>	Autorité de régulation des transports
<b>AT</b>	accidents du travail
<b>BEP</b>	brevet d'études professionnelles
<b>BIT</b>	Bureau international du travail
<b>Bodacc</b>	bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
<b>CA</b>	chiffre d'affaires
<b>CAP</b>	certificat d'aptitude professionnelle
<b>Caces</b>	certificat d'aptitude à la conduite en sécurité
<b>CDD</b>	contrat à durée déterminée
<b>CDI</b>	contrat à durée indéterminée
<b>Cereq</b>	Centre d'études et de recherche sur les qualifications
<b>CFA</b>	congé de fin d'activité
<b>CNAMTS</b>	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

<b>CNR</b>	Comité national routier
<b>CPDP</b>	Comité professionnel du pétrole
<b>CPCSO</b>	cotisations patronales aux complémentaires santé obligatoires
<b>CRDS</b>	contribution au remboursement de la dette sociale
<b>CSG</b>	contribution sociale généralisée
<b>CVS</b>	corrigé des variations saisonnières
<b>DADS</b>	déclarations annuelles de données sociales
<b>Dares</b>	Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
<b>DEE</b>	demandes d'emplois enregistrées
<b>DEFM</b>	demandes d'emploi en fin de mois
<b>DGITM</b>	Direction générale des infrastructures des transports et de la mer
<b>DMMO</b>	déclarations de mouvements de main-d'œuvre
<b>DSR</b>	Délégation à la sécurité routière
<b>Ec Moss</b>	enquête sur le coût de la main-d'œuvre et la structure des salaires
<b>Esane</b>	élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
<b>Emmo</b>	enquête mouvements de main-d'œuvre
<b>ETP</b>	équivalent temps plein
<b>FCO</b>	formation continue obligatoire
<b>Fcos</b>	formation continue obligatoire de sécurité
<b>Fimo</b>	formation initiale minimale obligatoire
<b>Fongecfa</b>	Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

<b>FNTV</b>	Fédération nationale des transports de voyageurs
<b>GMR</b>	garanties mensuelles de rémunération
<b>G voy-km</b>	giga voyageurs-kilomètres
<b>IDCC</b>	identifiant de convention collective
<b>IP</b>	incapacité permanente
<b>NAF</b>	nomenclature d'activités française
<b>OEC</b>	offres d'emploi collectées
<b>ONISR</b>	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
<b>OPCA</b>	organisme paritaire collecteur agréé
<b>OPTL</b>	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
<b>PCS-ESE</b>	professions et catégories socioprofessionnelles des emplois salariés d'entreprise
<b>Promotrans</b>	Association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires
<b>RSVeRo</b>	répertoire statistique des véhicules routiers
<b>SHBO</b>	salaire horaire brut de base ouvrier
<b>Sirene</b>	système informatisé du répertoire national des entreprises et de leurs établissements
<b>Smic</b>	salaire minimum interprofessionnel de croissance
<b>SHCG</b>	salaire horaire conventionnel garanti
<b>SMPT</b>	salaire moyen par tête par mois
<b>T&amp;L</b>	transport et logistique
<b>TRM</b>	transport routier de marchandises
<b>TRV</b>	transport routier de voyageurs
<b>Urssaf</b>	Unions de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales

## Sites utiles

<b>CNAMTS</b>	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés <a href="http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr">www.risquesprofessionnels.ameli.fr</a> rubrique : statistiques et analyse
<b>Cereq</b>	Centre d'études et de recherche sur les qualifications <a href="http://www.cereq.fr">www.cereq.fr</a>
<b>CNR</b>	Comité national routier <a href="http://www.cnr.fr">www.cnr.fr</a>
<b>CNCP</b>	Commission nationale de la certification professionnelle <a href="http://www.cncp.gouv.fr">www.cncp.gouv.fr</a>
<b>DSCR</b>	Direction de la sécurité et de la circulation routières <a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr">www.securite-routiere.gouv.fr</a>
<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques <a href="http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/transport-routier">www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/transport-routier</a>
<b>SDES</b>	Service des données et études statistiques rubrique : Transports <a href="http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports">www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports</a>
<b>Ministère en charge du travail</b>	<a href="http://travail-emploi.gouv.fr/">travail-emploi.gouv.fr/</a> rubrique : Dares – études et statistiques
<b>ONISR</b>	<a href="http://www.securite-routiere.gouv.fr">www.securite-routiere.gouv.fr</a> rubrique « PRO » <a href="http://www.risque-routier-professionnel.fr/">www.risque-routier-professionnel.fr/</a>
<b>OPTL</b>	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique <a href="http://www.optl.fr">www.optl.fr</a>
<b>Urssaf</b>	études et statistiques <a href="http://www.urssaf.org/accueil/statistiques/">www.urssaf.org/accueil/statistiques/</a>



### Conditions générales d'utilisation

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

**Dépôt légal** : mai 2023

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

**Directrice de publication** : Béatrice Sédillot  
**Coordination éditoriale** : Claude Baudu-Baret  
**Infographie** : Bertrand Gaillet  
**Maquettage et réalisation** : Agence Efil, Tours



Cette publication présente les principales données sociales du transport routier de voyageurs (TRV) : emploi, marché du travail, rémunérations, formation, accidents du travail.

Cette édition, qui comprend des données actualisées jusqu'en 2021, fournit notamment un éclairage sur les impacts conjoncturels de la crise sanitaire sur le secteur. Ainsi, la fréquentation des services de transport interurbain réguliers par autocar repart à la hausse par rapport à 2020, mais reste plus de moitié inférieure à son niveau de 2019. Le salaire moyen par tête des salariés du TRV, primes et compléments compris, rebondit de 9,6 % en 2021, après avoir chuté de 13,7 % en 2020. Parmi les autres informations, plus structurelles, on retiendra notamment le vieillissement des salariés (fin 2020, 36 % des salariés sont âgés de plus de 55 ans) et l'augmentation des tensions de recrutement de conducteurs malgré l'essor des contrats d'apprentissage (+ 64 % en 2021).



**Données  
sociales du  
transport routier  
de voyageurs**  
Édition 2023



**Service des données et études statistiques**

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

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