COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

RéférenceS

Décembre 2015

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Observatoire social des transports

Service de l'observation et des statistiques / www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Direction des services de transport / www.developpement-durable.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Ce document est le vingtième *Bilan social annuel du transport routier de marchandises* (TRM).

L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2014.

Secteurs, champ couvert
Les données présentées dans ce bilan sont principalement relatives à **quatre secteurs d'activité**, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, que l'on désigne par « **TRF élargi** » et à des métiers du **transport et de la logistique** (*cf. tableau*). L'approche sectorielle respecte la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2) et non les conventions collectives. Ce bilan repose sur l'exploitation d'enquêtes statistiques et de fichiers administratifs utilisant le code d'activité principale exercée (APE) de l'entreprise ou de l'établissement attribué par l'Insee à des fins statistiques et, parfois, la nomenclature des métiers utilisée par Pôle emploi (le répertoire opérationnel des métiers et des emplois - Rome).

Les secteurs d'activité du transport routier de marchandises (TRM) ou « transport routier de fret élargi » (TRF) et les métiers du domaine du transport et de la logistique

<table>
<tr><td rowspan="14"></td><td colspan="6">Secteurs d'activité des établissements</td></tr>
<tr><td>Industrie</td><td>Construction</td><td colspan="4">Tertiaire</td></tr>
<tr><td rowspan="13"></td><td rowspan="13"></td><td colspan="4">dont Transports et entreposage (HZ)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Transports terrestres et transport par conduites (49)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Transports par eau (50)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Transports aériens (51)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Entreposage et services auxiliaires des transports (52)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Activités de poste et de courrier (53)</td></tr>
<tr><td colspan="4">dont Transport routier de fret (TRF ou TRM) élargi</td></tr>
<tr><td rowspan="4">TRF élargi</td><td rowspan="3">TRF</td><td>Transports routiers de fret interurbains</td><td>49.41A</td></tr>
<tr><td>Transports routiers de fret de proximité</td><td>49.41B</td></tr>
<tr><td>Location de camions avec chauffeur</td><td>49.41C</td></tr>
<tr><td></td><td>Messagerie, fret express</td><td>52.29A</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Métiers
Transport et logistique (T&L)</td><td>dont
- conducteurs routiers
- magasiniers
- manutentionnaires
- autres métiers du transport et de la logistique</td><td>dont
- conducteurs routiers
- magasiniers
- manutentionnaires
- autres métiers du transport et de la logistique</td><td colspan="4">dont
- conducteurs routiers
- magasiniers
- manutentionnaires
- autres métiers du transport et de la logistique</td></tr>
</table>

Équipe

La rédaction du bilan a été assurée par François Rageau, du bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports, avec Alexandra Albenque, Carlo Colussi, Véronique Paquel, Sébastien Picard, du service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Medde), avec également la participation d'Annie Badouard, Christian Prat et Marianne Vebr de la direction des services de transports, de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du Medde.
Ce travail a bénéficié de la collaboration de nombreux partenaires, directions de ministères et organismes producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (DGITM, CNT, ONISR, Setra, CNR, Insee, Dares, Carcept, CNAMTS, Pôle emploi, Acoss, OPTL et Cereq).

Directrice de la publication *:* Laurence Monnoyer-Smith

Rédactrice en chef *:* Anne Bottin

Coordination éditoriale *:* Patricia Repérant

Crédit photo *:* Arnaud BOUISSOU/MEDDE-MLETR - croisement de voies autoroutières (A6) et ferrées (RER B) à Gentilly

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Publication réalisée par le SOeS

Observatoire social des transports

Décembre 2015

Avant-propos

Créé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le *Bilan social annuel du transport routier de marchandises* est devenu un ouvrage de référence fournissant des données et des informations en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs, de revenus des salariés, de formation et d'accidentologie. Il vise à établir un diagnostic objectif nécessitant exhaustivité des approches et mobilisation du plus grand nombre de sources d'information. Il constitue un instrument de connaissance des conditions sociales de l'activité du transport routier de marchandises. Il a été enrichi cette année d'une fiche de contexte économique sur le transport routier de marchandises européen.

Ce *Bilan,* qui porte sur l'année 2014, fait apparaître, dans un environnement macroéconomique peu porteur, une nouvelle baisse des volumes transportés par les entreprises françaises de transport de fret. Malgré ce contexte défavorable, l'emploi salarié s'est maintenu dans les entreprises du transport routier de fret élargi grâce au dynamisme du transport routier de proximité et le recours à l'intérim a encore progressé. Le temps de service des conducteurs de poids lourds grands routiers diminue alors que celui des conducteurs sur courte distance est stable. Le pouvoir d'achat des salariés du transport de marchandises progresse légèrement, la faiblesse de l'inflation compensant le net ralentissement de la hausse du salaire moyen par tête. Le nombre d'accidents de la route impliquant un poids lourd a de nouveau diminué en 2014, mais le nombre de tués dans ces accidents a augmenté.

Établi par le Service de l'observation et des statistiques en collaboration avec la Direction des services de transport, cette 20e édition du *Bilan social annuel* a pour ambition d'être utile à l'ensemble des parties prenantes du secteur et en particulier aux partenaires sociaux du transport routier de marchandises, en fournissant les informations contextuelles utilisées dans le dialogue social.

Le chef du Service de l'observation et des statistiques

Sylvain Moreau

Le directeur des services de transport

Thierry Guimbaud

Table des matières

I – Synthèse de l'année 2014 7

II - Tendances au premier semestre 2015 11

III – Fiches 15

1 – La situation économique 17
1A – Les transports routiers de marchandises par les entreprises françaises du transport routier de fret 18
1B – Les entreprises du transport routier de fret élargi 20
1C – Le transport routier de marchandises en Europe 22
2 – L'emploi et le marché du travail 25
2A – L'emploi salarié 26
2B – Les caractéristiques des salariés 28
2C – Les caractéristiques des emplois 30
2D – Les non-salariés 32
2E – Le marché du travail « Transport & Logistique » : les offres d'emploi 34
2F – Le marché du travail « Transport & Logistique » : les demandeurs d'emploi 36
3 – La durée du travail 39
3A - La durée de service hebdomadaire des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes 40
3B - Le temps de service journalier des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes 42
3C – Les horaires de travail 44
4 – Les revenus salariaux 47
4A – Le pouvoir d'achat du salaire horaire et les taux horaires conventionnels des ouvriers 48
4B – Les salaires nets en 2013 50
5 – La formation 53
5A – Les diplômes et qualifications dans le transport routier de fret élargi 54
5B – La contribution des entreprises à la formation continue en 2012 56
5C – Les formations obligatoires des conducteurs 58
6 – L'accidentalité 61
6A – Les accidents du travail 62
6B – L'accidentalité routière impliquant des poids-lourds 64

IV - Annexes 67
Annexe A : les deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du transport routier de fret 70
Annexe B : le marché du travail, champ « Transport & Logistique » 71
Annexe C : les entreprises et établissements rattachés à la convention collective « transports routiers et activités auxiliaires du transport » 74
Annexe D : le personnel roulant « marchandises » de la convention collective 77
Annexe E : l'accidentologie - la NAF et les codes risques 79
Annexe F : La durée du travail - réglementation communautaire et nationale 80
Annexe G : les accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises 82
Définitions 83
Bibliographie 89
Sigles et abrévations 92

I - Synthèse de l'année 2014

Synthèse de l'année 2014

L'activité recule en 2014

En 2014, les quantités transportées sous pavillon français pour compte d'autrui, exprimées en tonnes-kilomètres totales, diminuent nettement (- 5,0 % pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes), atteignant leur niveau le plus bas de la décennie. L'activité nationale des entreprises de transport routier de fret (TRF) recule de 4,2 %, leur activité internationale de 11,5 %. Cette diminution s'observe quelle que soit la distance parcourue, mais elle est moins accentuée sur le transport de proximité (moins de 150 km). Dans le même temps, le transport en France effectué par des transporteurs étrangers augmente de 1,9 %. 37 % des quantités transportées par la route en France le sont désormais par des transporteurs étrangers.

Le chiffre d'affaires des entreprises de TRF élargi se replie de nouveau (- 1,9 % après - 0,6 % en 2013). Malgré la chute du prix du carburant qui a allégé les coûts de transports, la valeur ajoutée brute dégagée par les entreprises du secteur diminue aussi (- 2,0 %).

Les créations d'entreprises dans le TRF élargi se maintiennent à un bon niveau en 2014 alors que les défaillances sont un peu moins nombreuses. Le nombre d'entreprises du secteur progresse légèrement et dépasse 40 000 pour la première fois depuis 2004. Le TRF de proximité est le moteur de la création d'entreprises du secteur : cette activité représente 80 % des créations d'entreprises en 2014.

L'emploi salarié augmente de 0,4 % en 2014

Malgré un contexte peu favorable, les effectifs salariés du TRF élargi augmentent entre fin 2013 et fin 2014 (+ 0,4 %), après deux années de recul. La hausse est plus sensible que dans le transport et entreposage hors activités postales, où les effectifs s'accroissent de 0,2 %. Le secteur se distingue de l'ensemble des secteurs marchands, où l'emploi continue de baisser (- 0,4 % en 2014). L'augmentation des effectifs salariés est concentrée dans le TRF de proximité (+1 500 emplois) et dans la messagerie et fret express (+ 1 200). En revanche, l'emploi salarié poursuit son recul dans le transport routier interurbain (- 1 000) et la location de camions avec chauffeur (- 400).

En 2014, 18 700 emplois intérimaires en équivalent temps plein sont utilisés par les entreprises du TRF élargi, en hausse de 8,8 % en un an. Le recours à l'intérim atteint son niveau le plus élevé depuis 2007 dans le TRF élargi et, en moyenne annuelle, les intérimaires représentent 4,8 % des effectifs salariés.

Le TRF élargi représente 36 % des salariés du transport et entreposage hors activités postales fin 2014. La part du transport de proximité dans le TRF élargi ne cesse de s'accroître pour atteindre 35,5 % en 2014, soit une augmentation de 4,5 points depuis 2008. Cette progression se fait notamment au détriment du TRF interurbain mais ce dernier, avec 44,5 % des effectifs du secteur en 2014. reste le premier employeur du TRF élargi.

Les effectifs salariés du TRF élargi restent peu féminisés. Seuls 11,2 % des postes sont occupés par des femmes fin 2013 et cette part diminue depuis 2007.

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs diminue

En 2014, le temps de service des conducteurs de poids lourds salariés du TRF élargi diminue de 10 minutes, s'établissant à 45 heures et 20 minutes hebdomadaires. Le temps de service des grands routiers recule de 30 minutes, alors que celui des conducteurs courte distance est stable. La part des salariés effectuant plus de 48 heures hebdomadaires diminue, à la fois en courte distance et en grands routiers. Pour ces derniers, elle passe en dessous de 50 % des conducteurs pour la première fois depuis 2009.

Le temps consacré à la conduite par les grands routiers augmente en 2014 et atteint 76 % de leur temps de service. En revanche, il diminue en courte distance et s'établit à 61 % du temps de service.

La hausse du pouvoir d'achat des salariés du TRF élargi est quasi nulle en 2014.

En 2014, le salaire brut moyen par tête distribué par les entreprises du TRF élargi progresse de 0,6 % en valeur, contre + 1,4 % l'année précédente. Le ralentissement de la hausse des prix (+ 0,5 % après + 0,9 % en 2013) permet toutefois au pouvoir d'achat du salaire brut moyen par tête de progresser très légèrement (+ 0,1 %). Le salaire net moyen de l'ensemble des salariés du TRF élargi, incluant primes et compléments, avait diminué en 2013 (-1,4 %) en euros constants (i.e. inflation déduite). Il s'agit du troisième recul consécutif, après 2012 (- 1,8 %) et 2011 (- 0,4 %). Pour les seuls conducteurs routiers du TRF élargi, le salaire net a davantage baissé (- 1,8 % en euros constants en 2014).

Le nombre d'offres d'emploi collectées pour des postes de conducteurs routiers de poids lourds se redresse

Avec 37 300 offres pour des postes de conduite de transport routier de marchandises (TRM) sur longue distance confiées à Pôle emploi en 2014, le nombre d'emplois de conducteur de poids lourds proposés augmente de 5,9 % par rapport à 2013. Les offres faites par l'intermédiaire des entreprises de travail temporaire progressent de 10,8 %, celles en provenance des entreprises des transports et de l'entreposage de 6,4 %. Ces dernières déposent 41 % de ces offres, les entreprises d'intérim 40 %. Un peu plus de 30 % des offres d'emploi sont à durée indéterminée. 64 % sont pour des contrats de moins de six mois.

Le nombre de demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste dans les métiers du transport et de la logistique immédiatement disponibles (catégories A, B et C de Pôle emploi) augmente encore en 2014 (+ 6,8 %), soit une huitième année consécutive de hausse. Le nombre d'inscrits à la recherche d'un poste de conducteur de TRM longue distance est en hausse de 5,6 % en un an. Fin décembre 2014, 71 600 demandeurs d'emploi sont à la recherche d'un poste de conducteur de poids lourds du TRM, 519 200 pour l'ensemble du domaine métier.

La hausse du nombre d'offres déposées est plus élevée que celle des nouvelles inscriptions sur le métier de conducteurs de poids lourds. Cela entraîne une légère progression des tensions sur le marché du travail, pour la première fois depuis 2011. Le niveau de tension reste néanmoins très en dessous de sa moyenne observée sur le long terme.

Le nombre de formations initiales augmente

En 2014, Le flux de nouvelles formations initiales minimales obligatoires (Fimo) augmente (+ 4,9 %) et retrouve son niveau de 2012. Dans le même temps, le nombre de formations longues valant équivalence de Fimo délivrées par l'Éducation nationale ou par le ministère du Travail fléchit très légèrement (- 0,7 %), après plusieurs années de croissance. Au total, 30 200 diplômes donnant accès à la profession de conducteur routier poids lourd ont été délivrés en 2014. Les formations passerelles ont permis en 2014 à 1 340 conducteurs en provenance du transport routier de voyageurs (TRV) d'accéder à la profession de conducteur de TRM poids lourd. Cette même année, le nombre de permis poids lourd délivrés augmente de 3,0 %, après cinq années de baisse.

Parallèlement à la formation initiale, 102 600 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies en 2014, soit un recul de 4,2 %.

En 2012, d'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, l'engagement financier en faveur de la formation continue des entreprises du TRF élargi s'était maintenu au même niveau qu'en 2011. Avec 1,86 % de leur masse salariale en 2012, il est toutefois toujours inférieur à celui observé dans l'ensemble du transport terrestre (4,0 %). La proportion de salariés du TRF élargi ayant suivi une formation continue dans l'année a cependant progressé : elle s'établit à 29,3 %, soit + 1,3 point en un an.

Le nombre d'accidents baisse

29 000 accidents du travail avec arrêt du travail ont été déclarés en 2013 dans le TRF élargi, soit une baisse de 2,0 % par rapport à 2012. Dans le même temps, le nombre de salariés du TRF élargi affiliés au régime général diminue de 1,7 %. Le nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés s'établit donc à 80,8, contre 81,1 en 2012. C'est le niveau le plus bas depuis 2010. La fréquence des accidents du travail reste toutefois nettement supérieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs (33,8 accidents pour 1 000 salariés).

En 2014, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd poursuit son recul (- 1,0 %). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux. En revanche, on compte davantage de personnes tuées dans ces accidents : 480, soit 15 de plus que l'année précédente.

Premier semestre 2015 : l'activité de transport recule nettement mais les effectifs salariés progressent un peu

Au deuxième trimestre 2015, l'activité économique française stagne (0,0 %), après avoir enregistré une forte progression au premier trimestre (+0,7 %). L'acquis de croissance du produit intérieur brut (PIB) pour l'année 2015 s'établit à + 0,9 %. Dans ce contexte, le volume de la production marchande du transport de marchandises, tous modes confondus, diminue au premier semestre 2015 par rapport au deuxième semestre 2014 (- 5,7 %). La production réalisée par le transport routier de marchandises recule davantage (- 9,8 %) et revient à son niveau de 1996. Le transport intérieur poids lourd, mesuré en tonnes-kilomètres, réalisé par le pavillon français baisse nettement au premier semestre 2015 par rapport au second semestre 2014 (- 7,1 %).

Malgré ce contexte difficile, l'emploi salarié progresse dans le transport routier de fret élargi au premier semestre 2015, (+ 0,8 %), plus fortement que dans l'ensemble des secteurs principalement marchands. Parallèlement, selon les données de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss), la masse salariale augmente (+ 0,9 %) et le salaire moyen par tête s'accroît de 0,4 % au premier semestre 2015, par rapport au deuxième semestre 2014.

Le nombre d'offres d'emplois de conducteur de transport de marchandises poids lourd déposées à Pôle emploi se redresse au premier semestre 2015 (+ 17,5 % par rapport au deuxième semestre 2014), plus rapidement que le nombre de nouveaux inscrits à Pôle emploi sur ce métier. Il en résulte une légère progression du taux de tension. Celui-ci reste toutefois très en dessous de sa moyenne de long terme.

II – Tendances au premier semestre 2015

Tendances au premier semestre 2015

Au deuxième trimestre 2015, l'activité économique française stagne, en raison notamment du recul de la production de biens manufacturés (- 0,5 %), alors que le produit intérieur brut (PIB) en volume avait augmenté de 0,7 % au trimestre précédent. L'acquis de croissance pour l'année 2015 s'établit à + 0,9 %. Dans ce contexte économique d'ensemble, le volume de la production marchande du transport de marchandises du premier semestre 2015 est en retrait par rapport à celui du second semestre 2014 (- 5,7 %). Sur cette même période, les tonnes-kilomètres réalisées par les poids lourds immatriculés en France baissent nettement (- 7,1 %). Les coûts et prix des prestations pour la longue distance augmentent légèrement au deuxième trimestre. L'emploi salarié du transport routier de fret (TRF) élargi augmente légèrement sur le premier semestre (+ 0,8 %) mais moins que la masse salariale (+ 1,3 %). Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) pour le métier de conducteur de transport routier de marchandises (TRM) augmente légèrement, alors que les entreprises déposent plus d'offres pour ce métier.

La production marchande du transport routier de marchandises continue de reculer

Le volume de production marchande de services de transport de marchandises, tous modes confondus, est en retrait de 5,7 % au premier semestre 2015 par rapport au second semestre 2014 d'après l'indice de production des services de transport (IPST). Sur le premier semestre de 2015, il se situe ainsi en dessous de sa moyenne de 2014 (- 4,9 %) - *(figure 1)*. Le recul est plus important pour le mode routier dont la production marchande se situe, sur le premier semestre 2015, 9,4 % en dessous de son niveau moyen de 2014.

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées tend à diminuer, malgré une reprise au deuxième trimestre

De même, l'activité de TRM du pavillon français, mesurée en tonnes-kilomètres, baisse de 7,1 % au premier semestre 2015 par rapport au second semestre de 2014 (en données corrigées des variations saisonnières). Après une baisse en fin d'année 2014 (- 2,8 %), l'activité a diminué de 7,8 % au premier trimestre 2015, puis augmenté de 4,3 % au deuxième trimestre 2015 (*figure 2*).

Les prix et coûts sur la longue distance remontent au deuxième trimestre

Le prix du gazole professionnel a baissé au cours du second semestre 2014, puis augmenté jusqu'en mai 2015. De ce fait, après avoir baissé pendant un an, l'indice des prix du transport routier de fret (TRF) longue distance augmente au deuxième trimestre 2015 (+ 0,2 %). De même, après une baisse d'un an et demi, les coûts sont en légère hausse (+ 0,1 % au deuxième trimestre 2015).

L'emploi salarié et la masse salariale s'accroissent

Alors qu'il baissait depuis fin 2012, l'emploi salarié du TRF élargi recommence à augmenter depuis la mi-2014. Il s'accroît de 0,4 % sur chacun des deux premiers trimestres de 2015, soit 2 930 emplois créés. 63 % d'entre eux proviennent du TRF de proximité. Seul le sous-secteur de la location de camions avec chauffeur perd des emplois, et ce depuis plus d'un an.

La masse salariale versée par les entreprises du secteur augmente de 0,6 % au premier trimestre et de 0,7 % au second (*figure 3*). Au total, à la fin du premier semestre, l'effectif salarié (y compris intérim) de l'ensemble du transport et de l'entreposage progresse par rapport à fin 2014 (+ 0,4 % - *figure 4*), soit une poussée plus forte que pour l'ensemble de l'économie (+ 0,1 %). Dans le même temps, hors intérim, la masse salariale augmente de 1,3 %.

Les offres et les demandes d'emploi pour la conduite de TRM sont en hausse

Depuis le deuxième trimestre 2014, l'augmentation du nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de conducteur de transport de marchandises sur longue distance inscrits à Pôle emploi et sans emploi (DEFM de catégorie A) s'amenuise. De ce fait, il progresse de 0,7 % au premier trimestre 2015 et de 0,3 % au deuxième (*figure 5*), soit 400 demandeurs d'emploi supplémentaires. Au deuxième trimestre, le nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de conducteur TRM dépasse de 2,6 % le niveau moyen enregistré en 2014, soit une hausse plus faible que pour l'ensemble des métiers *Transport et logistique* (+ 3,7 %) et l'ensemble de l'économie (+ 3,9 %).

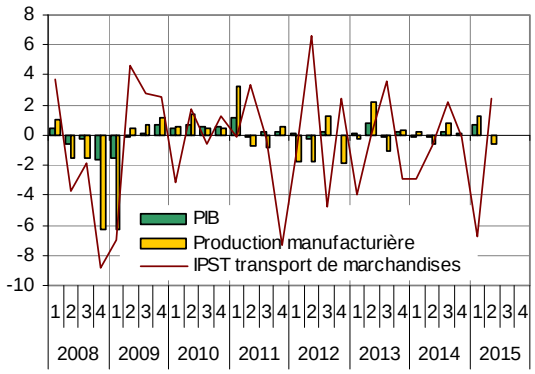
Après avoir baissé de 6,0 % au second semestre 2014, le nombre d'offres d'emploi pour la conduite de TRM augmente de 17,5 % au premier semestre 2015 (+ 1 500 offres). Il passe ainsi la barre des 10 000 et retrouve son niveau de la mi-2012. Parallèlement, les inscriptions à Pôle emploi augmentent de 0,3 %. De ce fait, ce sont en moyenne 57 nouvelles offres d'emploi qui sont collectées pour 100 nouvelles demandes. Ce ratio, appelé indicateur de tension (*cf. définitions*), augmente de 7 points au cours du premier semestre 2015, chiffre le plus élevé atteint en près de trois ans. Il est cependant éloigné de sa moyenne de long terme (85 nouvelles offres pour 100 nouvelles demandes).

La présente fiche a été réalisée sur la base des résultats disponibles au 1er décembre 2015.

À compter de juin 2015, Pôle emploi accède à des données administratives plus complètes lui permettant de mieux classer les demandeurs d'emploi en formation, en service civique ou en contrat aidé dans l'insertion par l'activité économique dans la catégorie correspondant à leur situation. Ces opérations ont un impact à la baisse sur les évolutions mensuelles et annuelles du nombre de demandeurs d'emploi en catégories A, B et C (*figure 5*).

Figure 1 : **PIB, production manufacturière, et production marchande du transport de marchandises**

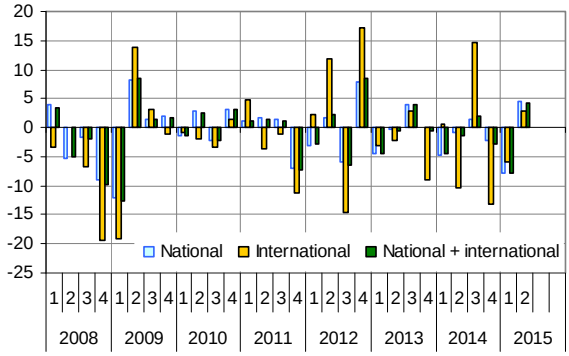
Évolutions trimestrielles en %, CVS-CJO



Sources : Insee, comptes nationaux ; SOeS

Figure 2 : **activité de transport routier de marchandises (pavillon français)**

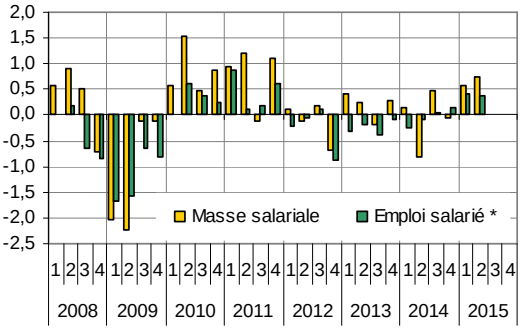
Évolutions trimestrielles des t-km en %, CVS-CJO



Champ : compte propre et compte d'autrui, transport intérieur
Sources : SOeS, enquête TRM

Figure 3 : **masse salariale et effectif salarié du TRF élargi**

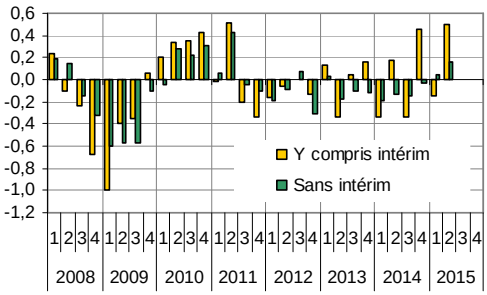
Évolutions trimestrielles en %, CVS



* *Hors emplois intérimaires.*
Sources : SOeS à partir de Acoss

Figure 4 : **effectifs salariés des transports et de l'entreposage**

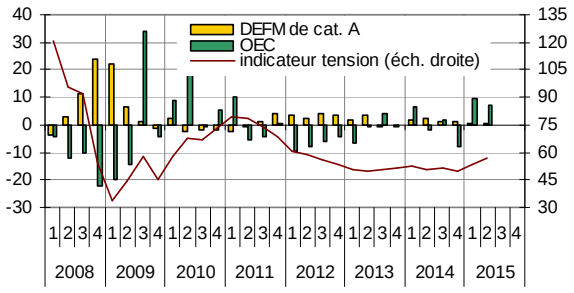
Évolutions trimestrielles en %, CVS



Sources : Insee, estimations d'emploi

Figure 5 : **offres (flux) et demandes (stock) d'emploi – métier : conduite de transport de marchandises sur longue distance**

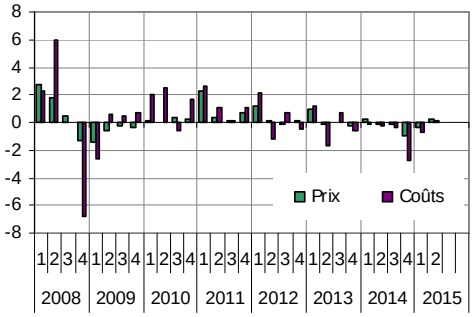
Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



Champ : demandes d'emploi en fin de trimestre (DEFM) en catégorie A, offres d'emploi collectées (OEC) par Pôle emploi.
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail ; calculs CVS-CJO par le SOeS

Figure 6 : **prix et coûts du TRF longue distance**

Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



Sources : Insee ; SOeS ; CNR

III - Fiches

1 | La situation économique

En 2014

En 2014, le transport routier de marchandises réalisé par les entreprises françaises du transport routier de fret (compte d'autrui) recule de 5,0 % en un an, après - 2,2 % en 2013. Cette baisse affecte le transport national et l'international, mais est plus accentuée sur ce dernier marché.
Le chiffre d'affaires des entreprises du transport routier de fret élargi baisserait de nouveau. Malgré la forte baisse du coût des carburants qui allège le poids des consommations intermédiaires, la valeur ajoutée se contracterait également. La masse salariale serait stable et l'excédent brut d'exploitation se dégraderait nettement.

Spécificités structurelles

85 % des tonnes-kilomètres (t-km) du transport terrestre intérieur de marchandises sont réalisées sur la route en 2014, le reste l'étant par voie fluviale ou ferrée, ou par oléoduc. Environ 73 % des tonnes-km réalisées sur la route par les entreprises françaises le sont par des entreprises du transport routier de fret (compte d'autrui).
Les produits manufacturés et les produits agroalimentaires sont les principaux produits transportés par les entreprises du transport routier de fret (mesurés en t-km). Dans 43 % des cas, le transport routier s'effectue sur des distances comprises entre 150 et 500 kilomètres. Le secteur du transport routier de fret élargi compte environ 40 000 entreprises, dont près de 26 000 dans le transport de proximité.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit l'activité des entreprises françaises du transport routier de marchandises : le contexte de la demande qui leur est adressée en quantité (t-km) et l'offre qu'elles produisent. La demande de transport concerne toutes les marchandises, l'ensemble des modes et les pavillons français ou étrangers. L'offre se focalise sur l'activité des entreprises françaises et leur situation financière, qui conditionne notamment l'emploi et les dépenses salariales.

1A Les transports routiers de marchandises par les entreprises françaises du transport routier de fret

En 2014, les entreprises du transport routier de marchandises (TRM) avec 126,9 milliards de tonnes kilomètres (t-km) réalisent 37,4 % du transport intérieur terrestre de marchandises en France ; leur activité sur le territoire français est en baisse de 4,6 %, alors qu'au total, le transport intérieur terrestre de marchandises ne baisse que de 1,1 %. Le transport routier en compte propre et transport réalisé par des véhicules utilitaires légers (VUL) progressent de 1,2 et 1,3 %, le transport en France par les transporteurs routiers étrangers augmente de 1,9 %. Le transport réalisé à l'étranger par les entreprises françaises de TRM diminue bien davantage et ne représente plus que 4,0 % de leur activité.
La baisse de l'activité des entreprises de TRM concerne surtout les longues distances. Les volumes transportés diminuent tandis que les distances parcourues restent stables.

Le transport intérieur terrestre de marchandises baisse en 2014

Le transport intérieur terrestre de marchandises poursuit son mouvement à la baisse commencé en 2008 : (-1,1 % en 2014, - 2,5 % en moyenne annuelle depuis 2008). Le recul de 2014 concerne tous les modes : transport routier (- 1,2 %), transport fluvial (- 2,0 %) et transport par oléoduc (- 3,5 %) sauf le transport ferroviaire (+ 0,6 %, *figure 1.A1*).
Le recul global du transport intérieur routier résulte d'une diminution du pavillon français, compte d'autrui et compte propre (- 2,9 %), qui n'est pas totalement compensée par l'augmentation du pavillon étranger (+ 1,9 %). Depuis 2008, le transport intérieur routier recule de 2,1 % en moyenne annuelle, le pavillon français reculant davantage (- 2,9 %) que le pavillon étranger (- 0,6 %) qui représente 36,7 % du transport routier (19,3 % en 1990, 26,6 % en 2000).
Le transport ferroviaire connaît un léger frémissement en 2014 (+ 0,6 %), mais est en baisse depuis 2008 (- 3,7 % en moyenne annuelle). Le transport fluvial diminue de 2,0 % en 2014, mais croît sur la période 2008-2014 (+ 0,5 % en moyenne annuelle). La baisse du transport par oléoducs, après les délocalisations des raffineries vers les pays producteurs de pétrole, est presque terminée : il ne diminue que de 3,5 % (- 10,0 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La baisse d'activité sous pavillon français affecte principalement les entreprises de TRM

Le transport routier total sous pavillon français est effectué par les entreprises du TRM (compte d'autrui, 132,2 Md t-km), les autres entreprises (compte propre, 33 Md t-km) et le transport par véhicules utilitaires légers (VUL, 23 Md t-km). Avec 188,2 Md t-km (182,6 Md t-km en France et 5,6 Md t-km à l'étranger), il recule de 3,2 % en 2014, comme en moyenne annuelle depuis 2008 et malgré une quasi-stabilisation en 2013 (- 0,2 %). L'effondrement de 14,0 % entre 2008 et 2009 a été suivi d'une légère reprise en 2010 et 2011 qui n'a pas perduré.
Avec 132,2 Md de t-km, le transport pour compte d'autrui (effectué par les entreprises de TRM, transport intérieur et transport à l'étranger), continue de baisser (- 5,0 %) plus fortement qu'en 2013 (- 2,2 %). Le transport national recule de 4,2 %. Le transport international, notamment la partie à l'étranger, se dégrade fortement (- 12,4 % en 2014 et - 10,5 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; le transport international ne représente plus que 9,9 % de l'activité des entreprises de TRM (22,8 % en 2000), la partie à l'étranger 4,0 % (10,9 % en 2000).
Le transport pour compte propre progresse de 1,2 % en 2014 (+ 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2008). Sa part dans le transport total du pavillon français (17,5 %) progresse largement (13,3 % en 2008 comme en 2000).
Le transport par VUL augmente de 1,3 % en 2014 et de 0,7 % en moyenne annuelle depuis 2008. Il représente 12,2 % du transport total sous pavillon français.

L'activité française des entreprises de TRM (compte d'autrui) se dégrade davantage sur les distances supérieures à 150 km

Dans les entreprises de TRM (compte d'autrui, *tableau 1A.3*), la baisse de l'activité est marquée sur les longues distances : sur les distances supérieures à 500 km, le transport diminue de 5,4 % en 2014 (- 6,9 % en moyenne depuis 2008), sur moyenne distance, il diminue de 5,6 % (- 3,9 % depuis 2008) et sur courte distance (moins de 150 km), il diminue de 3,2 % en 2014 (- 2,9 % en moyenne annuelle depuis 2008).
La diminution de l'activité est due à la baisse des quantités transportées : si les distances parcourues sont quasi stables (+ 1,4 % en 2014, - 0,3 % en moyenne annuelle depuis 2008), les quantités transportées (en tonnes) baissent (- 6,0 %) en 2014 plus rapidement que depuis 2008 (- 4,1 % en moyenne annuelle).

La baisse d'activité des entreprises de TRM concerne tous les conditionnements

Dans les entreprises de TRM (transport pour compte d'autrui), le transport par conteneurs, qui ne représente que 3,4 % du transport routier de marchandises, recule de 8,8 % (*figure 1A.6*). Le transport par palettes (41,9 % du transport de marchandises) baisse de 5,9 %, tandis que le transport de vracs solides (30,3 % du transport de marchandises) recule de 1,5 %.
Le repli de l'activité du transport intérieur sous pavillon français par les véhicules d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes concerne presque tous les types de marchandises. En 2014, seul le transport de produits agricoles et agroalimentaires (48,5 milliards de t-km, soit 30,4 % des produits transportés en compte d'autrui et en compte propre) progresse (+ 0,5 %). Depuis 2008, le transport de ces produits s'est replié de 2,2 % en moyenne annuelle.
Le transport de produits manufacturés, machines et matériels de transport (49,7 milliards de t-km, soit 31,2 % des produits transportés) diminue en 2014 de 4,1 %. Le recul annuel moyen est de 4,1 % depuis 2008. Le transport de matériaux de construction recule de 3,9 % en 2014 (33,2 milliards de t-km, soit 20,8 % des produits transportés). Depuis 2008, la diminution annuelle moyenne est de 1,7 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 1A.1 : transport intérieur terrestre de marchandises

En milliards de t-km et %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/ 2008
Transport intérieur terrestre total yc oléoducs	**339,6**	**-4,8**	**-0,1**	**-1,1**	**-2,5**
Transport ferroviaire	32,2	-4,9	-1,6	0,6	-3,7
Transport total	7,8	-0,4	1,0	-2,0	0,5
Oléoducs	11,1	-11,9	-24,0	-3,5	-10,0
Transport routier	288,5	-4,5	1,3	-1,2	-2,1
Pavillon français	182,6	-6,1	-0,1	-2,9	-2,9
Entreprises de TRF	*126,9*	*-6,4*	*-2,1*	*-4,6*	*-4,3*
Pavillon étranger	105,9	-1,5	3,9	1,9	-0,6

Champ : transport intérieur terrestre tous modes y compris oléoducs.
Source : SOeS, Rapport CCTN 2014

Figure 1A.2 : transport routier (y compris à l'étranger) de marchandises sous pavillon français

En milliards de t-km et %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/ 2008
Compte d'autrui	**132,2**	**-6,7**	**-2,2**	**-5,0**	**-4,6**
Transport national	119,1	-6,7	-2,1	-4,2	-4,1
Transport international	13,1	-6,6	-3,3	-11,5	-9,1
en France	7,8	-2,7	-2,0	-10,8	-8,0
à l'étranger	5,3	-11,6	-5,1	-12,4	-10,5
Compte propre	**33,0**	**-9,3**	**8,1**	**1,2**	**1,3**
Transport national	32,0	-8,6	7,3	1,3	1,5
Transport international	1,0	-33,4	44,6	-1,9	-2,5
en France	0,6	-19,8	47,8	-2,1	-2,0
à l'étranger	0,4	-47,2	39,7	-1,7	-3,4
Véhicules utilitaires légers	23,0	0,0	1,0	1,3	0,7
Transport routier sous pavillon français	**188,2**	**-6,4**	**-0,2**	**-3,2**	**-3,2**
Transport national (yc VUL)	174,1	-6,2	-0,2	-2,5	-2,6
Transport international	14,1	-8,2	-1,2	-10,9	-8,7
en France	8,4	-3,6	0,2	-10,2	-7,6
à l'étranger	5,6	-14,0	-3,2	-11,7	-10,2

Note : on ne sait pas éclater le transport par VUL entre compte propre et compte d'autrui.
Champ : transport total pavillon français.
Sources : SOeS, enquêtes TRM, Rapport CCTN juillet 2014

Figure 1A.3 : transport routier de marchandises en poids lourds (hors VUL) selon la classe de distance (y compris à l'étranger)

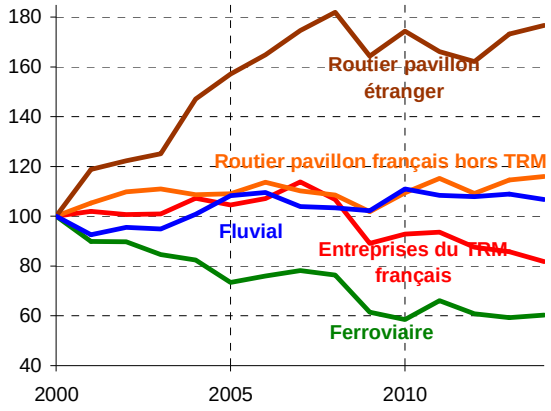
En milliards de t-km et %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2014	2012	2013	2014	2014/ 2008
Compte d'autrui	**132,2**	**-6,7**	**-2,2**	**-5,0**	**-4,6**
Moins de 150 km	31,6	-5,4	-3,2	-3,2	-2,9
De 150 km à moins de 500 km	61,7	-7,6	0,0	-5,6	-3,9
À 500 km et plus	38,9	-6,3	-4,8	-5,4	-6,9
Compte propre	**33,0**	**-9,3**	**8,1**	**1,2**	**1,3**
Moins de 150 km	20,6	-2,2	6,7	0,4	1,9
De 150 km à moins de 500 km	9,8	-14,6	7,7	-0,1	1,3
À 500 km et plus	2,6	-37,7	24,9	14,4	-2,0
Ensemble	**165,2**	**-7,1**	**-0,4**	**-3,8**	**-3,6**
Moins de 150 km	52,2	-4,3	0,4	-1,8	-1,2
De 150 km à moins de 500 km	71,4	-8,5	0,9	-4,9	-3,3
À 500 km et plus	41,5	-8,2	-3,6	-4,4	-6,7

Champ : transport total, pavillon français poids lourds (PTAC > 3,5 t).
Source : SOeS, enquête TRM

Figure 1A.4 : évolution des transports intérieurs de marchandises hors oléoduc et transit

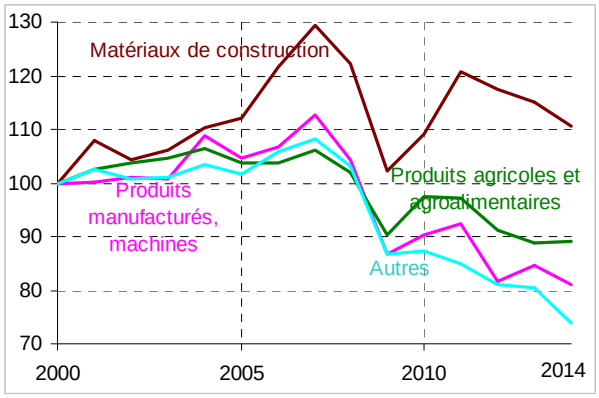
En t-km, base 100 en 2000



Champ : transport intérieur terrestre tous modes hors transit et hors oléoducs.
Source : SOeS, Rapport CCTN 2014

Figure 1A.5 : évolution des transports intérieurs routiers en poids lourds, sous pavillon français, par type de marchandises

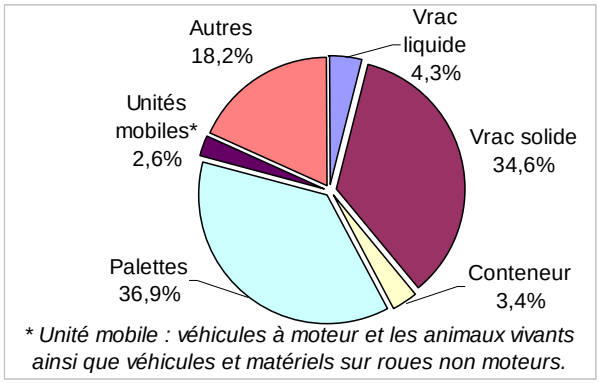
En t-km, base 100 en 2000



Champ : transport intérieur, pavillons français poids lourds (PTAC > 3,5 t), hors transit.
Source : SOeS, enquête TRM

Figure 1A.6 : transport par les entreprises du TRM (y compris à l'étranger) sous pavillon français selon le conditionnement en 2014

Parts de t-km



** Unité mobile : véhicules à moteur et les animaux vivants ainsi que véhicules et matériels sur roues non moteurs.*

Source : SOeS, enquête TRM

1B Les entreprises du transport routier de fret élargi

En 2014, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret (TRF) élargi pourrait diminuer (- 1,9 %) et atteindre 50,3 milliards d'euros (Md€). Malgré une baisse des consommations intermédiaires, la valeur ajoutée brute reculerait de 2,0 %. Avec un excédent brut d'exploitation (EBE) en net recul (- 15,8 %), le taux de marge baisserait de plus d'un point par rapport à 2013 pour atteindre 6,5 points.

Le TRF élargi compte à nouveau plus de 40 000 entreprises

Au 1er janvier 2014, le secteur du TRF élargi repasse au-dessus de la barre des 40 000 entreprises pour la première fois depuis 2004. Cette progression, + 1,3 % *(donnée provisoire)* depuis début 2013 (*figure 1B.1*), est la plus forte depuis 2008. Sur les 500 entreprises de plus dans le TRF élargi, 396 exercent une activité de TRF de proximité. En 2014, le taux de création d'entreprises, à savoir le rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises au début d'année, atteint 8,1 % soit 0,8 point de plus que l'année précédente du fait de la forte progression 2014 des créations en particulier de celles des micro-entreprises. Le taux de défaillance en 2014 est de 3,3 % en recul annuel de 0,4 point, suite à la diminution des défaillances.

Le chiffre d'affaires recule pour la troisième année consécutive

En 2014, le chiffre d'affaires des entreprises du TRF élargi serait de l'ordre de 50,3 Md€, en baisse pour la troisième année de rang, - 1,9 % *(figure 1B2 et encadré)*.

Les consommations intermédiaires (CI) reculeraient également (- 1,8 %), comme en 2013, suite principalement à la forte diminution des dépenses en carburants qui devraient décroître, pour la deuxième année consécutive, de 10,8 %. Plusieurs facteurs contribueraient à cette diminution : d'une part la réduction de la consommation totale de carburants des poids lourds français (- 5,0 %) due à la baisse des véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui et à la diminution des consommations unitaires des poids lourds, et d'autre part la chute du prix du gazole professionnel (- 6,1 %) - (*figure 1B.3*). En revanche la sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à d'autres entreprises, qui représente un tiers des CI, devrait peu diminuer alors que les autres CI augmenteraient de 3,4 %.

En prenant le chiffre d'affaires (CA) comme indicateur de production, compte tenu de l'évolution des CI, la valeur ajoutée brute (VAB) fléchirait nettement (- 2,0 %) alors que sur la période 2009-2014 elle a légèrement progressé (+ 0,3 % en moyenne annuelle). Le taux de valeur ajoutée (VAB / CA) reste stable (33 %).

Les charges de personnel hors intérim restent stables en 2014 : la hausse du salaire par tête est quasiment compensée par le recul de l'emploi salarié (- 0,6 %). Ainsi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) devrait fortement décroître en passant de 1,3 Md€ en 2013 à 1,1 Md€ en 2014 ce qui impacterait nettement le taux de marge (EBE / VAB), qui perdrait 1,1 point par rapport à l'année précédente pour atteindre 6,5 % en 2014.

Sur la longue distance, les prix des prestations diminuent et les coûts baissent faiblement

En moyenne annuelle, les prix des prestations diminuent un peu sur la longue distance : - 0,4 % pour le national et - 0,8 % pour l'international (*figures 1B.4 et 1B.5*). Les coûts sur la longue distance baissent plus fortement (- 1,7 %) avec la forte chute de prix du gazole professionnel (- 6,1 %) et celle de la maintenance (- 0,3 %), et malgré les hausses comprises entre 0,0 % et 1,9 % dans tous les autres postes. Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts est plus ample car les prix des prestations croissent (+ 0,8 %) alors que les coûts diminuent (- 1,7 % pour les ensembles articulés 40 tonnes et - 1,0 % pour les véhicules porteurs).

L'investissement en poids lourds continuerait de diminuer

Les entreprises de TRF élargi investiraient moins en 2014. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds recule, plus que les deux années précédentes (- 7,7 % en 2012, - 1,3 % en 2013 et - 13,6 % en 2014) pour atteindre 38 900 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés), soit un niveau à peine supérieur à ceux de 2009 et 2010 (36 000), et très en dessous de la moyenne des dix dernières années (47 000).

Voir définitions en annexe de démographie d'entreprises (notamment les « micro-entreprises », terme qui remplace désormais « auto-entreprises »).

Une estimation délicate du chiffre d'affaires pour 2014

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises du TRM élargi repose sur un compromis entre des indicateurs qui divergent pour l'année 2014 :

- en combinant l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui, par le pavillon français du TRM (- 5,0 %) avec l'indice des prix des prestations (+ 0,2 %), l'évolution de l'activité en valeur est de - 4,8 % ;

- l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, en revanche progresse de 1,1 %. Il s'avère souvent optimiste, en particulier en période de crise, car les disparitions d'entreprises sont difficilement prises en compte.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 1B.1 : **indicateurs de démographie d'entreprises du TRM élargi**

En nombre d'entreprises, évolutions et taux en %

	2014	2012	2013	2014	14/08
	Niveau	évolution annuelle			
Nombre d'entreprises au 1er janvier	**40 137**	**0,6**	**0,3**	**1,3**	**0,5**
Transports routiers de fret interurbains	12 546	-0,9	-0,6	0,9	-0,6
Transports routiers de fret de proximité	25 559	1,5	0,9	1,6	1,3
Location de camions avec chauffeur	1 078	-3,4	-2,0	-2,5	-2,9
Messagerie, fret express	954	0,4	-0,5	2,6	0,2
	Niveau	taux de défaillance			
Défaillances	**1 306**	**3,8**	**3,7**	**3,3**	**3,6**
Transports routiers de fret interurbains	378	3,5	3,5	3,0	3,4
Transports routiers de fret de proximité	883	3,9	3,8	3,5	3,7
Location de camions avec chauffeur	16	2,2	2,5	1,5	2,1
Messagerie, fret express	29	5,1	5,7	3,0	4,2
	Niveau	taux de création			
Créations (totales)	**3 263**	**8,6**	**7,3**	**8,1**	**9,0**
Transports routiers de fret interurbains	1 117	6,4	6,4	8,9	7,2
Transports routiers de fret de proximité	2 002	9,7	7,8	7,8	10,2
Location de camions avec chauffeur	19	4,4	5,8	1,8	3,0
Messagerie, fret express	125	11,2	9,4	13,1	11,1
dont Créations hors micro-entreprises	***2 540***	***7,5***	***6,1***	***6,3***	***7,7***
Transports routiers de fret interurbains	*823*	*5,6*	*5,3*	*6,6*	*5,9*
Transports routiers de fret de proximité	*1 667*	*8,8*	*6,7*	*6,5*	*9,0*
Location de camions avec chauffeur	*13*	*2,6*	*1,5*	*1,2*	*1,7*
Messagerie, fret express	*37*	*6,5*	*4,6*	*3,9*	*5,7*

Note : les défaillances ne sont pas de cessations.

Champ : transport routier de fret élargi = NAF 49.41A - 49.41B - 49.41C - 52.29A.

Sources : Insee ; Sirene ; Bodacc ; calculs Banque de France

Figure 1B.2 : **comptes des entreprises du TRF élargi**

Niveau en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

	2014 (e)	2012	2013 (p)	2014 (e)	2014(e) /2009
Chiffre d'affaires	50 260	-0,7	-0,6	-1,9	1,5
Production	49 460	1,1	-1,1	-1,9	1,5
Consommations intermédiaires	32 828	1,6	-1,9	-1,8	2,1
dt Achats de carburant	*7 079*	*5,4*	*-4,0*	*-10,8*	-
dt Sous-traitance incorporée	*11 371*	*4,4*	*-1,8*	*-1,8*	-
dt Autres CI	*14 377*	*-2,7*	*-0,7*	*3,4*	-
Valeur ajoutée brute	16 632	0,1	0,6	-2,0	0,3
Impôts, taxes - Subv. d'expl.	689	2,4	-4,3	-16,7	-7,9
Charges de personnel	14 867	1,6	-1,3	0,0	0,9
Excédent brut d'exploitation	1 077	-20,2	34,9	-15,8	-1,3

Notes : (p) provisoire ; (e) estimé ; CI : Consommations intermédiaires.

Champ : transport routier de fret élargi

Sources : de 2009 à 2013, Insee, Esane ; en 2014, estimations SOeS d'après notamment Acoss ; CNR

Figure 1B.3 : **indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance**

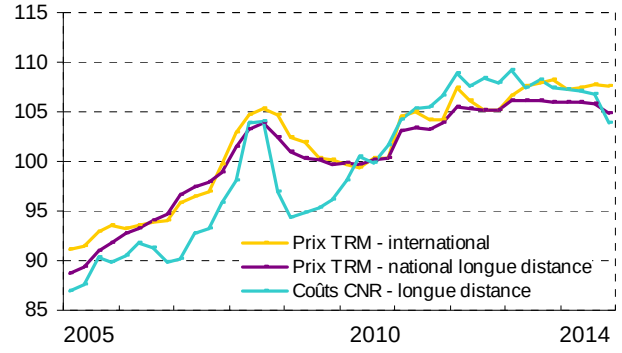
En %

Évolution de l'indice (%)	2012	2013	2014	Moyenne 2008 - 2014
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	5,7	-4,1	-6,1	0,1
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	3,2	1,3	-0,3	2,8
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,6	2,0	1,1	3,1
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,9	0,4	1,9	1,4
Personnel de conduite (salaires et charges)	-0,3	3,2	0,1	1,3
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,0	2,0	0,0	1,3
Charges de structure (personnel administratif)	0,9	1,2	0,3	0,8
Indice synthétique hors gazole	**1,2**	**2,0**	**0,4**	**1,6**
Indice synthétique	**2,7**	**-0,1**	**-1,7**	**0,9**

Sources : SOeS ; CNR

Figure 1B.4 : p**rix et coûts TRM longue distance**

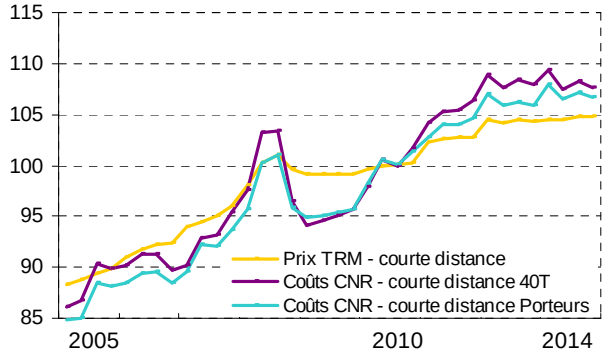
base 100 : moyenne annuelle de 2010



Source : CNR

Figure 1B.5 : **prix et coûts TRM courte distance**

base 100 : moyenne annuelle de 2010



Source : CNR

1C Le transport routier de marchandises en Europe

Le mode routier occupe une place prépondérante dans le transport de fret en Europe puisqu'il représente plus des trois quarts du transport de marchandises (TRM) en 2013. L'activité de transport de l'ensemble des pavillons de l'Union européenne (UE) augmente de 1,6 % en 2013. Le transport assuré par les pavillons des nouveaux États membres progresse alors que celui effectué par les anciens États membres recule.

Le pavillon routier français, avec 172 milliards de tonnes kilomètres (Md t-km), réalise 9,8 % du transport routier européen (quatrième position de l'UE, et Suisse et Norvège).

En 2012, le transport routier de marchandises (TRM) européen regroupe 584 milliers d'entreprises et emploie plus de 3 millions de personnes. Les performances des entreprises de TRM varient fortement entre anciens et nouveaux états membres.

Le transport routier est prépondérant dans le transport terrestre.

En 2013, la route représente 75,5 % des transports terrestres de l'UE en t-km, le fer 17,8 % et le fluvial 6,8 %. La part du transport routier a crû jusqu'en 2009, depuis elle tend à baisser chez les anciens membres (AEM) de l'Union européenne (AEM ou UE à 15) - (79,3 % en 2008, 75,6 % en 2013) et à croître chez les nouveaux membres (NEM) - (71,3 % en 2008, 75,4 % en 2013). Quatre pays réalisent ensemble plus de 53 % du transport routier européen : Allemagne (17,8 %), Pologne (14,4 %), Espagne (11,2 %) et France (10,0 %).

L'activité de transport routier de l'ensemble des pavillons augmente de 1,6 % en 2013 (*figure 1C.1*) ; elle avait perdu plus de 10 points en 2008 et depuis reste à un niveau oscillant autour de 1 750 Md t-km. En 2013, les NEM assurent plus de 29,1 % du TRM européen (22,3 % en 2008). Le transport sous pavillon polonais a progressé en moyenne de 8,5 % par an depuis 2008, tandis que le pavillon allemand diminuait de 2,2 % par an, le pavillon espagnol de 4,5 % et le pavillon français de 3,6 %.

L'activité internationale progresse globalement plus vite que l'activité nationale

L'activité internationale des pavillons (614 Md t-km) est tirée par celle des NEM (croissance de 2,3 % pour les AEM, 9,7 % pour les NEM en 2013). Les NEM assurent 67,5 % de leur activité à l'international (21,9 % pour les AEM). Les sorties de chacun des territoires européens sont assurées à 41,5 % par les pavillons nationaux, les entrées à 34,4 % ; en Pologne ces chiffres sont respectivement de 92,8 % et 92,0 %, en France de seulement 13,4 % et 10,6 %.

Le pavillon français perd des parts de marché dans le TRM européen

En 2013, le pavillon français représente 9,8 % du TRM européen, contre 10,7 % en 2008. Le TRM français recule surtout sur le transport international : pour les échanges entre la France et l'Europe, le poids du TRM français dans le total est passé de 23,9 % en 2004 à 15,8 % en 2008 et 11,9 % en 2013.

Les profils d'entreprises sont très contrastés entre anciens et nouveaux membres

584 000 entreprises assurent le TRM européen (*figure 1C.4*) ; les deux tiers sont situées dans les anciens états membres. Le nombre d'entreprises de TRM s'est accru de 2,5 % en moyenne annuelle entre 2009 et 2012 chez les NEM et a baissé de 3,0 % chez les AEM (-1,3 % en France).

La part des salariés dans les effectifs occupés (i.e. salariés et non salariés) est variable selon les pays : très forte en France (98 %), au Royaume Uni (96 %) ou en Roumanie (96 %), plus faible en Pologne (69 %), en Italie (72 %) ou en Espagne (66 %). Le nombre de salariés augmente entre 2009 et 2012 en Europe (+ 0,4 %) alors que le total des personnes occupées baisse de 0,3 % (*figure 1C.5*). L'augmentation est particulièrement importante en Pologne (+ 5,1 % en moyenne annuelle entre 2009 et 2012) et en Allemagne (+ 3,9 %) tandis que la baisse est très forte en Espagne (- 5,6 % - *figure 1C.4*).

Les entreprises de TRM des NEM sont généralement de petite taille (3,3 salariés par entreprise contre 4,3 pour l'ensemble de l'UE) ; c'est aussi le cas en Espagne et en Italie. En Allemagne, Suisse, Pays-Bas et France, le nombre moyen de salariés par entreprise dépasse 9,5.

À 324 Md€, le chiffre d'affaires (CA) des entreprises de TRM européen augmente sensiblement entre 2009 et 2012 (+ 5,0 % en moyenne annuelle - *figure 1C.5*). Cette progression est portée par les treize nouveaux états membres (+ 12,9 %) qui réalisent en 2012 16,5 % du CA de l'UE. Le CA des pays de l'ancienne UE-15 progresse moins rapidement (+3,5 %). L'Italie et la France restent les États membres qui réalisent les CA les plus élevés de l'UE avec respectivement 44,3 Md€ et 43,0 Md€.

En 2012, les entreprises de TRM européen dégagent une valeur ajoutée (VA) de 104,6 Md€ : 85 % de cette VA est réalisée dans les anciens états membres. Les dépenses de personnel s'élèvent à 69 Md€ (88 % dans les anciens états membres). Rapportées au nombre de salariés, les dépenses de personnel sont très variables : 33 K€ en moyenne dans les anciens états membres, avec 26 K€ en Allemagne et 39 K€ en France, elles ne sont en moyenne que de 8 K€ dans les nouveaux états membres. Ceci se traduit dans les écarts de rentabilité (VA / CA) entre anciens et nouveaux membres de l'UE qui restent importants. Les nouveaux États membres tirent la moyenne de l'UE vers le bas (21,7 % contre 34,0 %).

Les entreprises des nouveaux entrants emploient 26,4 % des effectifs et réalisent 15,9 % du CA et 10,7 % de la VA, en 2012.

Les quantités (en t-km) transportées par les personnes travaillant dans le TRM varient selon les états : moins de 500 pour la France et l'Italie, plus de 700 pour l'Allemagne ou la Pologne, le chiffre d'affaires généré par chaque tonne-km transportée, qui correspond au prix pour l'utilisateur de TRM est presque deux fois plus fort en France qu'en Allemagne et chez les nouveaux états membres (*Figure1C.6*).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 1C.1 : évolution du transport routier de marchandises dans l'Union européenne

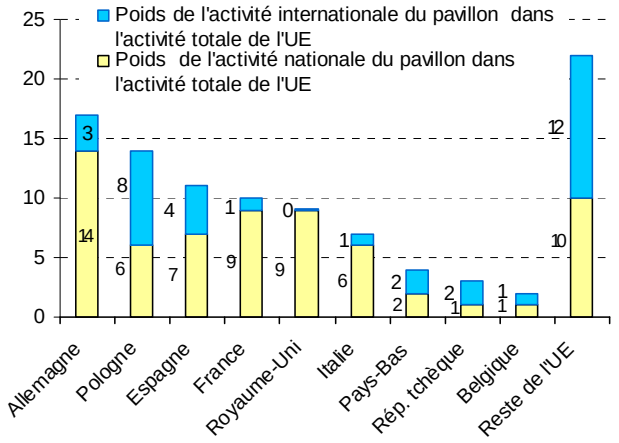
En milliards de t-km et évolutions en %

Pavillon	Niveau 2013	Évolutions annuelles 2011	2012	2013	2013/ 2008
Anciens états membres	**1 219**	**-2,2**	**-5,3**	**-1,3**	**-3,7**
dont : Allemagne	306	3,4	-5,2	-0,4	-2,2
Espagne	193	-1,5	-3,7	-3,3	-4,5
France	**172**	**1,9**	**-7,1**	**-0,4**	**-3,6**
Italie	127	-18,7	-13,2	2,6	-6,8
Pays-Bas	70	-2,7	-8,0	3,5	-2,1
Royaume-Uni	147	4,7	3,2	-7,1	-1,7
Suède	34	1,8	-9,3	0,1	-4,6
Nouveaux états membres	**500**	**4,1**	**4,2**	**9,3**	**3,5**
dont : Pologne	248	2,6	7,1	11,4	8,5
République tchèque	55	5,8	-6,6	7,2	1,5
Roumanie	34	1,8	12,6	14,7	-9,6
Pays hors UE	34	-0,7	1,1	3,1	-0,2
Europe élargie	**1 754**	**-0,7**	**-2,9**	**1,6**	**-1,9**

Source : Eurostat

Figure 1C.2 : poids des pavillons dans l'activité de l'UE en 2013

En %



Note : l'activité nationale du pavillon allemand représente 14 % de l'activité totale des pavillons européens tous périmètres confondus en 2013. Son activité à l'international a une part cinq fois plus faible.
Source : Eurostat

Figure 1C.3 : place du TRM français dans le TRM européen

En milliards de t-km et %	Niveau 2013	Évolutions annuelles 2011	2012	2013	2013/ 2008
TRM total tous pavillons [1]	**1 754**	**-0,7**	**-2,9**	**1,6**	**-1,9**
TRM en France (chargement et déchargement en France)	**163**	**2,1**	**-6,6**	**0,1**	**-2,7**
pavillon français	*156*	**2,4**	**-7,0**	**-0,3**	*-3,0*
TRM international entre la France et l'Europe [2] (chargement ou déchargement en France)	**126**	**-3,8**	**-4,0**	**5,3**	***-3,1***
pavillon français	*15*	**-2,1**	**-8,3**	**-1,2**	*-8,3*
TRM Europe [2] **hors de France** (chargement et déchargement en Europe et hors de France)	**1 433**	**-0,8**	**-2,6**	**1,4**	*-1,7*
pavillon français	*1*				
TRM hors Europe [3]	**31**	**3,8**	**10,4**	**4,3**	**3,3**
pavillon français	*0*				
TRM total du pavillon français	**172**	**1,9**	**-7,1**	**-0,4**	**-3,6**

1 Pavillons de l'UE-28, de la Norvège, de la Suisse et du Liechtenstein (non compris le pavillon de Malte) ;
2 La zone Europe est définie comme l'espace économique européen augmenté de la Suisse et non compris l'Islande ;
3 Transport impliquant un pays de chargement ou déchargement autre que ceux de la zone Europe.
Source : Eurostat

Figure 1C.4 : entreprises européennes de TRM (nombre et emplois)

Nombres en milliers, évolutions en moyenne annuelle, en %

	Situation en 2012			Évolution 2009-2012	
	Entre-prises	Salariés	Pers. occupées	Entre-prises	Salariés
Anciens états membres	**381,1**	**1 824,4**	**2 153,7**	***-3,0***	***-1,0***
dont : Allemagne	35,7	358,5	396,4	*0,8*	*3,9*
Espagne	113,9	213,0	321,2	*-5,5*	*-5,6*
France	**36,1**	**342,7**	**351,5**	***-1,3***	***0,3***
Italie	75,6	228,4	316,2	*-3,3*	*0,5*
Pays-Bas	10,1	107,9	117,0	*4,1*	*-1,0*
Royaume-Uni	30,9	242,3	253,4	*-0,8*	*-6,6*
Nouveaux états membres	**191,4**	**639,8**	**796,4**	***2,5***	***4,5***
dont : Pologne	81,5	200,1	290,0	*2,9*	*5,1*
République tchèque	31,3	87,4	116,4	*3,4*	*1,8*
Roumanie	21,5	101,4	105,5	*-1,6*	*4,8*
Union européenne	**572,5**	**2 464,1**	**2 950,1**	**-1,3**	**0,4**
Europe élargie	**583,9**	**2 517,3**	**3 011,5**	**-1,3**	**0,4**

Source : Eurostat

Figure 1C.5 : entreprises européennes de TRM (CA, VA dépense de personnel)

	Situation en 2012				Évolution 2009-2012
	Chiffre d'affaires (Mds €)	Valeur ajoutée (Mds €)	VA / CA (%)	Dépense de personnel / salarié (K€)	Chiffre d'affaires (%)
Anciens états membres	**260,8**	**88,7**	**34,0**	**33,3**	**3,5**
dont : Allemagne	37,9	16,2	42,6	25,9	5,9
Espagne	31,7	10,6	33,3	28,8	-1,4
France	**43,0**	**14,4**	**33,4**	**38,5**	**3,0**
Italie	44,3	10,7	24,2	34,4	5,8
Pays-Bas	19,7	7,0	35,8	47,0	3,9
Royaume-Uni	29,0	12,1	41,6	28,2	1,8
Nouveaux états membres	**51,6**	**11,2**	**21,7**	**7,7**	**12,9**
dont : Pologne	19,9	4,1	20,5	7,7	15,6
République tchèque	7,8	1,7	21,9	10,9	6,5
Roumanie	5,5	1,0	17,5	3,1	13,9
Union européenne	**312,4**	**99,9**	**32,0**	**26,6**	**4,9**

Source : Eurostat

Figure 1C.6 : performances du TRM européen

Situation en 2012	Transport par personne occupée (milliers de t-km)	Chiffre d'affaire par t-km réalisé (centime €)
Anciens états membres	**573**	**211**
dont : Allemagne	774	123
Espagne	620	159
France	**491**	**249**
Italie	392	357
Pays-Bas	580	290
Royaume-Uni	625	183
Nouveaux états membres	**575**	**113**
dont : Pologne	767	89
République tchèque	440	152
Roumanie	281	184
Union européenne	**574**	**185**

Nouveaux états membres (en 2004, 2007 et 2013), Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.
Source : Eurostat

2 | L'emploi et le marché du travail

En 2014

Fin 2014, 394 200 salariés sont employés dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi, soit une hausse de 0,4 %. Il s'agit de la première augmentation depuis 2011. Dans le même temps, le recours à l'emploi intérimaire augmente également et la mobilité de la main-d'œuvre poursuit sa progression.

37 300 offres d'emploi de conducteurs de transport de marchandises longue distance ont été déposées à Pôle emploi en 2014, soit une hausse de 5,9 % en un an. Ce niveau est toutefois inférieur de moitié au maximum atteint en 2007.

Le TRF de proximité est le seul sous-secteur en croissance continue depuis 2005, tandis que le TRF interurbain voit ses effectifs salariés décroître.

20 600 non salariés exercent une activité dans le TRF élargi en 2012, soit 5,2 % des emplois. Ils sont majoritairement gérants de société, les entrepreneurs individuels représentant 42,4 % des non salariés.

Spécificités structurelles

Les salariés du TRF élargi constituent le tiers des salariés des transports et de l'entreposage. Ce sont principalement des ouvriers de sexe masculin qui travaillent rarement à temps partiel. Les conducteurs sont considérés comme ouvriers qualifiés lorsqu'ils conduisent des poids lourds. Les plus jeunes travaillent dans le TRF de proximité.

39 % des offres d'emploi du transport et de la logistique sont proposées par des entreprises de travail temporaire, et 12 % par le commerce. La conduite de transport routier de marchandises sur longue distance représente 18 % des offres d'emploi du transport et de la logistique ; parmi elles, 42 % proviennent d'entreprises de transport et entreposage, 40 % de l'intérim.

Organisation du chapitre

Ce chapitre fournit une description des effectifs salariés et intérimaires employés dans les établissements du transport routier de fret élargi, leurs caractéristiques et celles des postes occupés. Le marché du travail est détaillé par métier du transport et de la logistique (conducteur, manutentionnaire...) quel que soit le secteur d'activité employeur, tant du point de vue de l'offre que de la demande d'emploi. Les établissements offreurs, les contrats proposés et les types de demandeurs d'emploi sont également décrits.

2A L'emploi salarié

En 2014, l'emploi salarié augmente dans le transport routier de fret (TRF) élargi, après deux années de baisse. Les gains d'emploi ne compensent cependant qu'à moitié les pertes de 2012 et 2013. Le volume d'emploi intérimaire sollicité par le TRF élargi est en hausse, compensant les pertes de 2012. L'emploi salarié progresse plus dans le TRF élargi que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage hors activités postales. Dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles, l'emploi baisse de nouveau.

L'emploi salarié augmente en fin d'année dans le TRF élargi

Au 31 décembre 2014, le TRF élargi emploie 394 200 salariés, soit un peu plus du tiers de l'emploi total des transports et de l'entreposage hors activités postales. Sur un an, le secteur progresse de 0,4 % (+ 1 400 salariés), contre seulement 0,2 % dans l'ensemble du transport et de l'entreposage hors activités postales, et parallèlement à une baisse de 0,4 % dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (*figure 2A.1*). Ces mouvements s'opèrent dans un contexte de repli de l'activité du TRF élargi mesurée en véhicules-kilomètres (*figure 2A.3*).

En moyenne annuelle sur 2008-2014, l'emploi dans le TRF élargi recule quasiment autant que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (- 0,3 %, contre – 0,4 %), alors qu'il stagne dans l'ensemble du transport et de l'entreposage hors activités postales.

Les baisses dans le TRF interurbain sont de plus en plus faibles

Le TRF de proximité est le seul secteur en croissance continue depuis 2005. Le secteur de la messagerie et du fret express a amenuisé ses pertes de 2009 à 2012, puis amplifié sa progression en 2014 (+ 2,1 %, après + 1,6 % en 2013). Dans la location de camions avec chauffeur et le TRF interurbain, les baisses se poursuivent. La part du TRF interurbain dans le TRF élargi baisse continûment depuis 2003 (- 7,7 points en douze ans). Mais, avec 175 400 emplois, il reste le sous-secteur le plus important en termes d'effectifs, et depuis 2012, les pertes d'emploi diminuent.

L'emploi intérimaire augmente notablement

Avec 18 700 emplois en équivalent temps plein en 2014, l'emploi intérimaire mobilisé par le TRF élargi augmente de 8,8 % par rapport à 2013 (*figure 2A.3*). Cette croissance est semblable à celle de l'ensemble du transport et de l'entreposage (+ 8,6 %), l'ensemble des secteurs marchands non agricoles ne gagnant que 1,8 % d'emplois.

Le TRM de proximité et la messagerie retrouvent leur niveau d'intérimaires de 2011. Seul l'emploi intérimaire dans la location de camions avec chauffeur baisse.

La part de l'intérim dans l'emploi salarié total (y compris l'intérim) s'accroît de 0,4 point pour atteindre 4,8 %, soit le niveau le plus haut atteint depuis 2008 (*voir la fiche 2C*).

Plus de la moitié des employés travaillent dans une entreprise de 50 salariés et plus

En 2013, les entreprises de 10 à 49 salariés regroupent environ le tiers des employés du TRF élargi, sauf pour « Messagerie, fret express » (11,1 %). En effet, ce secteur est le plus concentré : 86 % de ses salariés travaillent dans des entreprises de plus de 50 salariés. À l'inverse, dans le TRF de proximité, moins de 40 % des salariés travaillent dans des entreprises de plus de 50 salariés et 20 % dans des entreprises de moins de 10 salariés.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées

Estimation de l'emploi salarié en 2014

À l'exception des données SNCF, RATP et d'intérim, les statistiques présentées classent les salariés selon l'activité principale de leur établissement (Apet) et non celle de leur entreprise (Apen).

L'emploi intérimaire utilisé par les transports et l'entreposage est une estimation Dares-Insee-Pôle emploi.

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SOeS qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 à 2012, et de Pôle emploi pour les années antérieures ;

- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss – septembre 2015) ;

- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de septembre 2015.

Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France métropolitaine.

Le champ du secteur des transports et de l'entreposage décrit dans ce rapport diffère de celui présenté par l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) pour la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE). En effet, la CNPE couvre le champ conventionnel de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports.

Figure 2A.1 : **effectif salarié au 31 décembre**

Niveaux en milliers, structure et évolutions en %

Secteur d'activité	2010	2011	2012	2013	2014	en % Struct. 2014	Évolutions annuelles 2012	2013	2014	2014/ 2008
Transports et entreposage * dont	**1 079,7**	**1 088,9**	**1 085,3**	**1 084,9**	**1 087,1**	**100**	**-0,3**	**0,0**	**0,2**	**0,0**
Transport routier de fret élargi	**392,4**	**396,1**	**393,4**	**392,8**	**394,2**	**36**	**-0,7**	**-0,1**	**0,4**	**-0,3**
Transports routiers de fret interurbains	181,6	182,3	177,9	176,4	175,4	16	-2,4	-0,9	-0,6	-1,2
Transports routiers de fret de proximité	132,0	136,3	138,2	138,5	140,0	13	1,4	0,3	1,1	2,0
Location de camions avec chauffeur	18,4	18,1	18,5	18,2	17,9	2	2,2	-1,4	-2,0	-2,4
Messagerie, fret express	60,4	59,5	58,7	59,7	60,9	6	-1,2	1,6	2,1	-1,5
Transport routier de voyageurs	**87,1**	**88,6**	**91,7**	**94,6**	**96,8**	**9**	**3,5**	**3,1**	**2,3**	**3,1**
Transport routier régulier de voyageurs	59,0	59,4	60,0	61,2	62,0	6	1,0	2,0	1,2	1,3
Autres transports routiers de voyageurs	28,1	29,2	31,7	33,3	34,8	3	8,7	5,1	4,3	7,0
Ensemble des secteurs marchands **	**16 003**	**16 061**	**15 954**	**15 888**	**15 824**	**-**	**-0,7**	**-0,4**	**-0,4**	**-0,4**

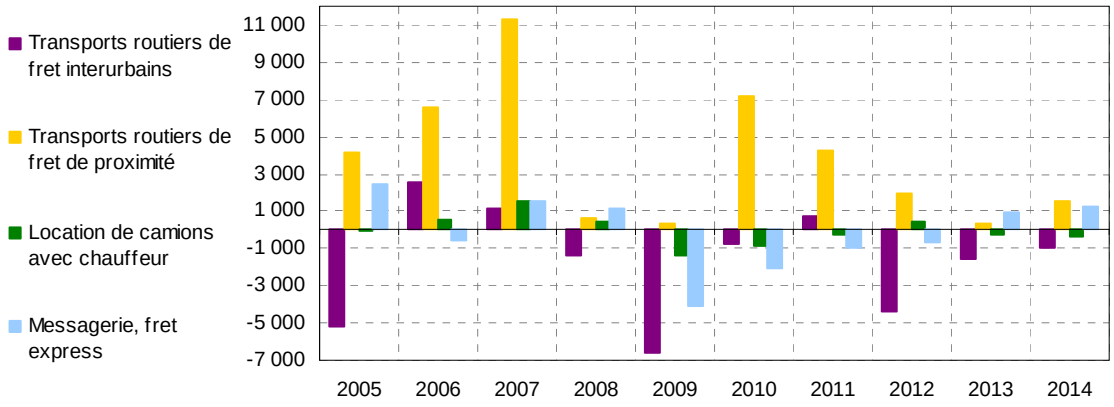
** Hors "Activités de poste et de courrier".*

*** Hors agriculture.*

Données arrêtées au 30 septembre 2015.

Sources : SOeS à partir de Insee, estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoss ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

Figure 2A.2 : **Évolution de l'effectif salarié au 31 décembre dans le TRF élargi**

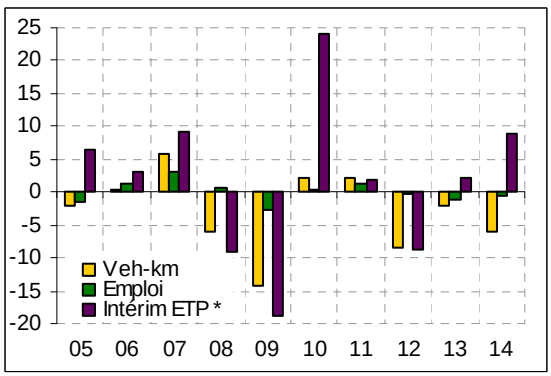


Données arrêtées au 30 septembre 2015.

Sources : SOeS à partir de Insee, estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoss ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

Figure 2A.3 : **effectif salarié annuel moyen et intérimaire dans le TRF élargi et véhicules-km réalisés pour le compte d'autrui**

Évolutions en %



**ETP : emplois équivalents temps plein.*

Sources : SOeS à partir de Insee, estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoss ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France et SOeS, enquête TRM

Figure 2A.4 : **répartition des salariés par taille d'entreprise au 31 décembre 2013**

En %

Activité	Taille 0 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Transports routiers de fret interurbains	8,9	32,9	58,2	100
Transports routiers de fret de proximité	20,4	40,4	39,2	100
Location de camions avec chauffeur	5,5	37,8	56,7	100
Messagerie, fret express	2,5	11,1	86,4	100
Ensemble	**12,4**	**33,8**	**53,8**	**100**

Champ : postes salariés.

Sources : Insee ; DADS (postes)

2B Les caractéristiques des salariés

La hausse de l'âge moyen des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi se prolonge en 2013, comme dans l'ensemble des secteurs. Les salariés âgés de plus de 45 ans représentent cette année 23,3 % des effectifs, ceux âgés de 30 ans et moins 17,9 %. Le secteur reste très masculin, du fait de la prédominance des postes ouvriers dans l'emploi. La part des hommes dans les effectifs salariés s'accentue depuis 2007. En 2013 comme les années précédentes, les conducteurs représentent plus de sept postes salariés sur dix.

L'âge moyen des salariés du secteur continue à augmenter

En 2013, les salariés du TRF élargi sont âgés en moyenne d'un peu moins de 42 ans, soit un an de moins que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les salariés les plus âgés travaillent dans le secteur de la location de camion avec chauffeur (42,7 ans en moyenne) et du transport routier de fret interurbain (42,6 ans). Les salariés du transport de fret de proximité et de la messagerie sont plus jeunes (respectivement 40,7 ans et 41,4 ans). Les conducteurs sont plus âgés que l'ensemble des salariés : 42,2 ans en 2012 dans le TRF élargi. L'âge moyen des salariés du TRF élargi est en hausse de 0,4 an par rapport à 2012, celui des conducteurs salariés de 0,3 an. L'augmentation de l'âge moyen se retrouve également dans l'ensemble du transport et de l'entreposage.

Depuis 2008, l'âge moyen des salariés a augmenté de 1,5 an dans le transport routier de fret élargi et dans le transport et entreposage. La hausse la plus importante est observée dans la messagerie et fret express (+1,9 an). L'effectif salarié de ce secteur, qui était en 2008 le plus jeune du TRF élargi, est maintenant nettement plus âgé que l'effectif salarié du transport routier de proximité (41,4 ans contre 40,7 ans).

La part des salariés âgés de 30 ans et moins dans l'ensemble se réduit, passant de 19,8 % en 2008 à 17,9 % en 2013 (*figure 2B.1*). À l'inverse, la part des salariés âgés de plus de 50 ans progresse fortement : + 5,3 points. Fin 2013, 23,3 % des postes du TRF élargi sont ainsi occupés par des salariés seniors (plus de 50 ans).

Par secteur détaillé, 21,5 % des salariés du transport routier de proximité ont 30 ans ou moins. Dans les autres composantes du transport routier de fret élargi, cette part est inférieure à 18 % (14,5 % dans la location de camions avec conducteurs).

La part des femmes diminue, le temps partiel reste rare

Le secteur du TRF est structurellement peu féminisé : en 2013, les femmes occupent 11,2 % des postes du secteur, alors qu'elles sont 26,8 % dans l'ensemble du transport et entreposage. Cette part recule, avec - 0,6 point par rapport à 2008 (- 0,1 point par rapport à 2012). Dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, la part des femmes baisse aussi : - 0,7 point depuis 2008.

Par secteur détaillé, les femmes occupent 22,0 % des postes dans la messagerie, où les activités administratives sont plus développées, et seulement 6,2 % des postes dans la location de camions avec chauffeur (*figure 2B.4*).

Le temps partiel progresse légèrement : 7,7 % des postes du TRF élargi sont à temps partiel, soit une hausse de 0,1 point par rapport à 2012. Cette part augmente depuis 2008, mais reste très en dessous de celle observée dans l'ensemble du transport et entreposage (13,7 %).

Le secteur demeure très ouvrier

Au 31 décembre 2013, 82,5 % des salariés des établissements du TRF élargi sont des ouvriers, essentiellement qualifiés (*figures 2B.2 et 2B.3),* soit la même part qu'en 2012. Ces ouvriers sont très majoritairement des conducteurs de camions (poids lourds et véhicules légers) : ceux-ci représentent 71,3 % des effectifs du secteur, soit environ 261 000 postes. 82,2 % des salariés de la location de camions avec chauffeur sont des conducteurs, 35,3 % dans la messagerie. La place prépondérante des conducteurs dans les effectifs se renforce dans le TRF élargi entre 2008 et 2013 : elle augmente de 1,7 point.

A contrario, le taux d'encadrement est faible : on compte 3,7 % de postes de cadres, et 5,7 % de professions intermédiaires. La part des cadres est relativement stable alors que celle des professions intermédiaires décroît. La messagerie et fret express se distingue des autres par sa structure socioprofessionnelle : ce secteur compte en effet davantage de professions intermédiaires que les autres composantes du TRF élargi.

Depuis 2008, la part des ouvriers qualifiés dans l'ensemble des postes salariés a un peu augmenté (+ 1 point) alors que celle des professions intermédiaires a diminué (- 1,1 point). La proportion des autres catégories socioprofessionnelles a moins varié.

Champ

Cette fiche trace le portrait des salariés d'établissements dont l'activité principale appartient au secteur du transport routier de fret « élargi » (« 4941A », « 4941B », « 4941C », « 5229A »), qui emploie de nombreux conducteurs de véhicules poids lourds de transport de marchandises. Les caractéristiques des salariés des « transports et entreposage » et de l'ensemble des secteurs privés et semi-public sont rappelées afin de situer le secteur dans l'ensemble des activités.

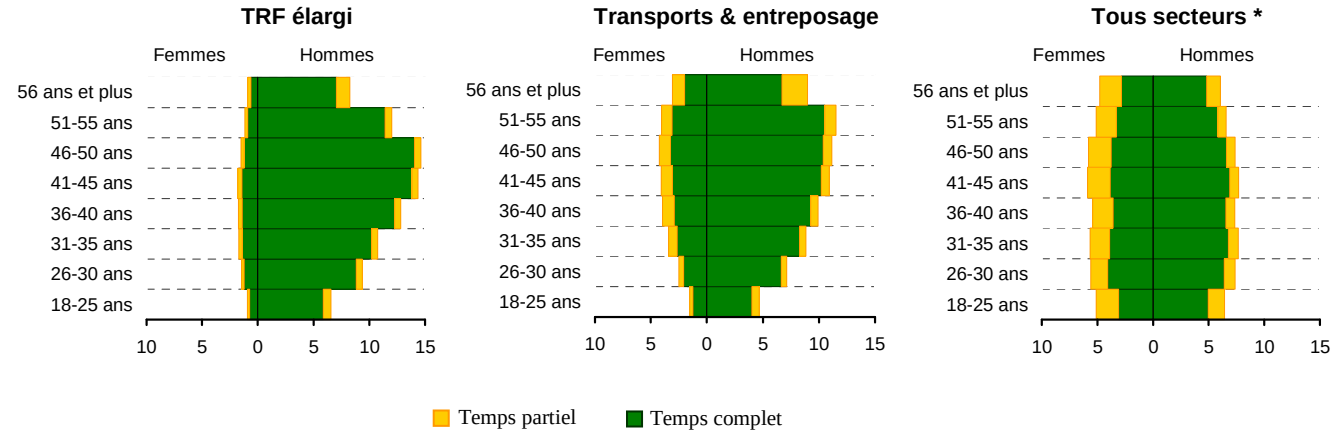
Les intérimaires (*fiche 2C*) ne sont pas comptabilisés dans ces effectifs car, dans les déclarations annuelles des données sociales (DADS), ils sont rattachés à une entreprise d'intérim sans précision de l'établissement où leur mission s'effectue.

La nomenclature des professions et catégories sociales (PCS-ESE) utilisée dans les DADS permet également d'identifier les conducteurs de véhicules routiers (les « chauffeurs »).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 2B.1 : pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2013

En %

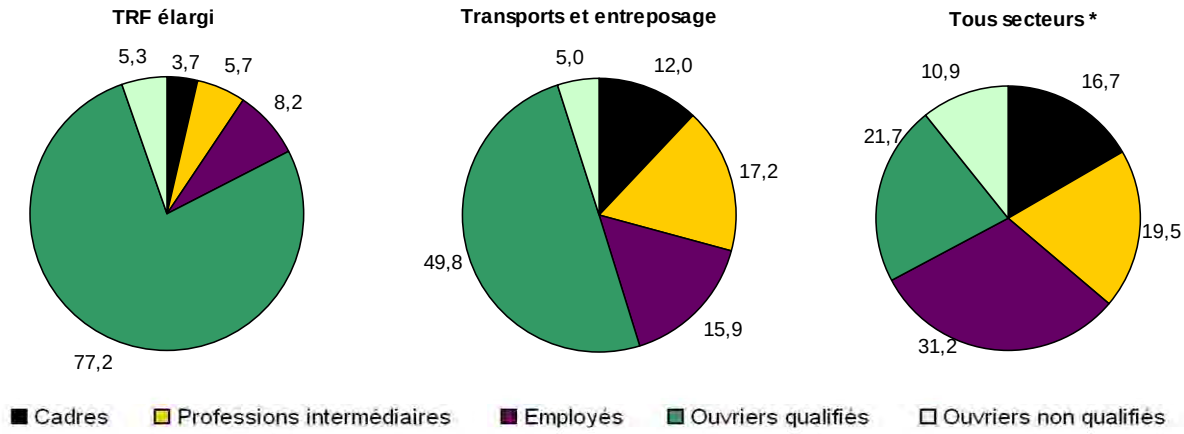


* *Hors fonction publique et particuliers employeurs.*

Sources : Insee ; DADS semi-définitif ; calculs SOeS

Figure 2B.2 : structure par catégorie socioprofessionnelle des salariés au 31 décembre 2013

En %



* *Hors fonction publique et particuliers employeurs.*

Sources : Insee ; DADS semi-définitif ; calculs SOeS

Figure 2B.3 : proportion de conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2013

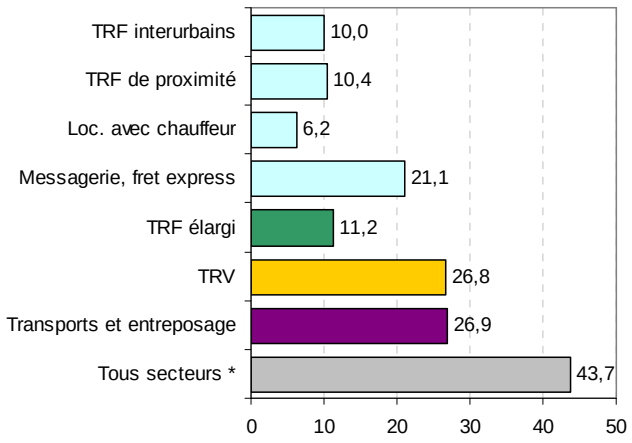
En %

Secteur d'activité	Part des conducteurs parmi les salariés	Part des femmes parmi les conducteurs
Transport routier de fret élargi	**71,3**	**2,5**
TRF interurbains	74,1	2,1
TRF de proximité	75,8	3,1
Location de camions avec chauffeur	82,2	1,9
Messagerie, fret express	35,3	3,4
Transport routier de voyageurs	**81,6**	**22,4**
Transport urbain de voyageurs et taxis	**55,6**	**16,1**
Transports et entreposage (HZ)	**36,6**	**13,4**

Sources : Insee ; DADS semi-définitif ; calculs SOeS

Figure 2B.4 : part des postes salariés occupés par des femmes au 31 décembre 2013

En %



* *hors fonction publique et particuliers employeurs*

Sources : Insee ; DADS semi-définitif ; calculs SOeS

2C Les caractéristiques des emplois

En 2014, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, la mobilité de la main-d'œuvre comme le recours à l'emploi intérimaire continuent à augmenter. La part des salariés à temps partiel y est faible. Le nombre d'entrées dans le dispositif de congé de fin d'activité (CFA) baisse de 10 %.

La rotation de la main-d'œuvre est en hausse

En 2014, dans le TRF élargi, le taux de rotation du personnel salarié s'établit à 29,9 %. Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (16,9 %) et la construction (19,3 %). C'est un taux néanmoins bien inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (62,7 %) et en particulier de l'ensemble du tertiaire (79,9 % - *figure 2C.1*). Il progresse de 2,6 points par rapport à 2013, alors qu'il augmente seulement de 1,8 point dans l'ensemble des transports et entreposage, 0,1 point dans l'industrie, et qu'il baisse de 2,1 points dans la construction. Par ailleurs, la part des contrats à durée déterminée (CDD) dans les embauches réalisées par le TRF élargi recule de 2 points pour s'établir à 61 %.

L'emploi intérimaire augmente

Le volume de travail temporaire utilisé en 2014 par le TRF élargi augmente (+ 8,8 %, soit + 1 500 postes, *fiche 2A, figure 2A.3*). Il s'établit à 18 700 emplois équivalents temps plein sur l'année.
La part des emplois intérimaires au sein de l'emploi salarié, appelée taux de recours à l'intérim, augmente de 0,4 point dans le TRF élargi pour atteindre 4,8 % en 2014. Cette augmentation est supérieure à celle de l'ensemble des transports et entreposage (+ 0,3 point) et de l'ensemble de l'économie (+ 0,1 point).
Le recours à l'emploi intérimaire est relativement fréquent dans le transport et entreposage. Avec 4,2 %, ce taux est le plus élevé au sein des grands secteurs du tertiaire : le contrat d'intérim est utilisé par le secteur du transport et entreposage pour faire face aux variations de la demande, alors que cette fonction est plus souvent remplie par les contrats à durée déterminée dans les autres secteurs du tertiaire. Ce taux de recours dans le transport et entreposage est toutefois inférieur à celui observé dans la construction et l'industrie, qui font essentiellement appel à l'intérim pour satisfaire leurs besoins ponctuels de main-d'œuvre (*figure 2C.2*).

Les emplois à temps partiel sont peu nombreux

Dans chacun des sous-secteurs du TRF élargi, les salariés travaillent moins souvent à temps partiel que dans l'ensemble des transports et entreposage (*figure 2C.3*). Au total, la proportion de temps partiel est presque deux fois moindre dans le TRF élargi que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Fin 2013 (dernière année disponible), 7,7 % des salariés du TRF élargi et 13,7 % des salariés du secteur transports et entreposage sont à temps partiel. En particulier, les ouvriers qualifiés, majoritairement constitués de conducteurs dans le transport routier, sont rarement à temps partiel dans le TRF élargi (5,7 % en 2013). Les employés et les ouvriers non qualifiés du TRF élargi sont les catégories socioprofessionnelles les plus concernées par le travail à temps partiel. 13,9 % des cadres du TRF élargi travaillent à temps partiel, soit un peu plus que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (11,4 %).

Les femmes sont plus souvent à temps partiel (20,7 %) que les hommes (6,0 %), soit un écart de 14,7 points. Mais la qualification influe sur l'écart entre le taux de temps partiel masculin et féminin. En effet, celui-ci est de 20,2 points chez les ouvriers non qualifiés et de 7,8 points chez les cadres. De plus, pour les hommes, le recours au temps partiel est 1,2 fois plus élevé chez les ouvriers non qualifiés que chez les cadres ; alors que ce facteur multiplicatif atteint 1,8 chez les femmes.

Le nombre d'entrées en CFA des conducteurs routiers de marchandises baisse

L'accord du 30 mai 2011 signé par les partenaires sociaux et l'État a modifié les conditions d'ouverture des régimes du congé de fin d'activité (CFA), en reportant de 55 à 57 ans l'âge d'entrée dans ce dispositif, sauf dans certains cas (*encadré*). Ce report de l'âge d'accès au CFA entraîne, en 2012, une baisse du nombre d'entrants due à la baisse de plus de moitié de la fraction des 55-56 ans. Puis, en 2013, le nombre d'entrants augmente très fortement (+ 83 %), suite à l'arrivée décalée de deux années des conducteurs routiers de marchandises qui étaient âgés de 55 ou 56 ans à la mi-2011. L'accord du 11 mars 2014 durcit les conditions requises pour être éligible au CFA « Marchandises » (*encadré*). Ainsi, en 2014, 1 611 conducteurs routiers de marchandises ont intégré ce dispositif, soit un repli de 10 % par rapport à l'année passée.

Au final, le nombre total de conducteurs entrés dans le dispositif du CFA s'accroît de 5,9 % en 2014. La part des 57 ans et plus était à son minimum (22 %) en 2008. Depuis lors, elle n'a pas cessé d'augmenter, pour passer de 32 % en 2011 à 52 % en 2012 et atteindre 70 % en 2014.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Définitions

Le taux d'entrée (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif salarié moyen de l'année. Les transferts de personnel entre établissements d'une même entreprise n'y sont pas comptabilisés.
Taux de rotation = (taux d'entrée + taux de sortie) / 2.
Le taux de recours moyen à l'intérim est le rapport du nombre des intérimaires (en équivalents-emplois temps plein sur l'année), à l'effectif salarié annuel moyen intérim compris.

Figure 2C.1 : taux de rotation par secteur d'activité

En %

Activité	Taux de rotation			
	2012	2013	2014	Moyenne 2009-2014
Industrie	17,7	16,8	16,9	17,3
Construction	21,3	21,4	19,3	22,2
Tertiaire	65,4	73,9	79,9	66,3
Transports et entreposage	25,7	25,2	27,0	26,1
TRF élargi	**25,9**	**27,3**	**29,9**	**27,6**
Ensemble	**51,9**	**58,5**	**62,7**	**52,7**

Les chiffres de 2012 et 2013 ont été révisés.
Champ : France métropolitaine, établissements d'au moins 1 salarié du secteur concurrentiel hors agriculture.
Sources : DMMO . statistique publique ; Dares, enquêtes DMMO-Emmo

Figure 2C.2 : recours au travail temporaire par secteur d'activité

Taux de recours en % d'ETP et nombre d'intérimaires en milliers

Activité	Nombre d'intérimaires 2014*	Taux de recours moyen			
		2012	2013	2014	Moyenne 2009-2014
Agriculture	2,8	1,2	1,2	1,3	1,2
Industrie	226,8	6,8	6,5	6,9	6,7
Construction	100,3	7,6	7,6	7,2	7,5
Tertiaire	189,1	1,4	1,4	1,5	1,4
Transports et entrep.	59,2	3,7	3,9	4,2	4,0
TRF élargi	**18,7**	**4,3**	**4,4**	**4,8**	**4,5**
Ensemble	**519,0**	**3,0**	**2,9**	**3,0**	**2,9**

**En emplois équivalents temps plein sur l'année.*
Champ : France métropolitaine.
Sources : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim ; calculs SOeS

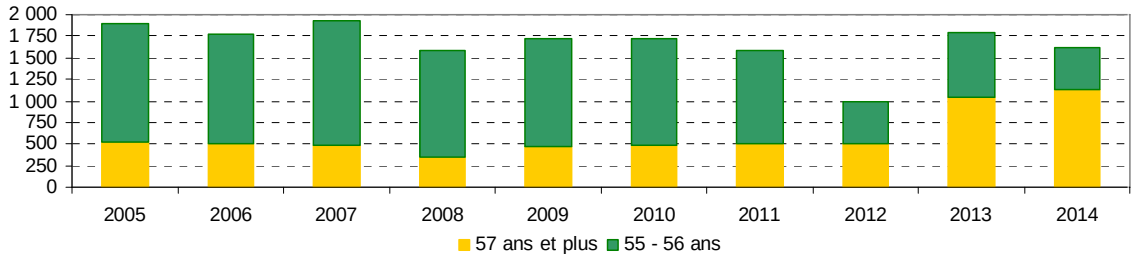
Figure 2C.3 : proportion de salariés à temps partiel au 31 décembre 2013

En %

Catégorie socioprofessionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie, fret express	TRF élargi			Transports et entreposage
					Ensemble	*Hommes*	*Femmes*	
Cadres	13,8	17,2	10,3	9,6	**13,9**	*11,7*	*19,5*	11,4
Professions intermédiaires	7,5	7,5	7,7	6,0	**7,1**	*4,0*	*13,2*	13,3
Employés	18,3	23,2	21,5	11,4	**18,6**	*8,6*	*23,6*	19,1
Ouvriers qualifiés	4,1	7,9	3,7	5,9	**5,7**	*5,3*	*16,9*	12,6
Ouvriers non qualifiés	12,2	14,3	19,8	23,9	**16,4**	*14,2*	*34,4*	15,0
Ensemble	**6,1**	**9,5**	**5,0**	**9,8**	**7,7**	***6,0***	***20,7***	13,7

Champ : France métropolitaine.
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Figure 2C.4 : nombre de conducteurs routiers entrés dans le dispositif de congé de fin d'activité



Champ : France entière.
Source : DGITM

Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'État ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité (CFA) pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le CFA prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2014, 28 752 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif depuis sa création ; 63,5 % des bénéficiaires avaient 55 ou 56 ans lors de leur entrée en CFA.

L'accord du **30 mai 2011** portant adaptation des dispositions relatives aux CFA, signé par les partenaires sociaux et l'État, a modifié les conditions d'ouverture des régimes du CFA marchandises géré par le FONGECFA-Transport et du CFA voyageurs géré par l'AGECFA-Voyageurs à compter du 1er juillet 2011 :

- report de 55 à 57 ans de l'âge d'entrée dans les régimes de CFA, sauf pour les conducteurs âgés de 55 à 57 ans au 30 juin 2011 qui remplissaient déjà les conditions d'ancienneté de conduite à cette date, ainsi que les bénéficiaires des dispositions « carrières longues » ou de l'accord dérogatoire du 30 juin 2009 sur les salariés licenciés ;
- maintien des bénéficiaires dans le régime jusqu'à ce qu'ils puissent atteindre l'âge légal de départ à la retraite.

Les partenaires sociaux ont signé un nouvel accord, le **11 mars 2014**, portant sur divers aménagements du dispositif du CFA « Marchandises ». Cet accord a pour principaux effets de porter progressivement le nombre d'années d'ancienneté de conduite exigé de 25 à 26 (selon un calendrier s'étalant d'avril 2014 à avril 2015) et de suspendre la dérogation concernant les conducteurs bénéficiaires du régime « carrière longue ».

2D Les non-salariés

Au 31 décembre 2012, 20 600 personnes au total exercent une activité non salariée dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi. Parmi elles, 13 600 travaillent dans le transport routier de fret de proximité (en baisse de 0,7 % sur un an) et 6 100 dans le transport routier de fret interurbain (en baisse : - 2,6 %) - (figure 2D.1). Ces « indépendants » représentent 5,2 % des personnes en emploi dans l'ensemble du secteur (figure 2D.3), soit une part un peu plus importante que dans l'ensemble des transports (4,2 % de non-salariés) mais nettement inférieure à celle de l'ensemble des secteurs non agricoles (9,7 %). Les activités de messagerie et fret express ainsi que la location de camions avec chauffeur ne comptent que très peu de non-salariés, que ce soit en proportion ou en valeur absolue.

Les gérants de société sont plus nombreux que les entrepreneurs individuels

La population des non-salariés est constituée des entrepreneurs individuels (dont les auto-entrepreneurs, *cf. paragraphe suivant*) et des gérants de société. La part des gérants se renforce, passant à 57,6 % (+ 2 points). C'est dans le TRF interurbain que les gérants sont les plus représentés (65,2 %, + 1,1 point en 2012).

Peu d'auto-entrepreneurs sont installés dans le secteur

L'auto-entrepreneuriat est peu développé dans le secteur. Le choix de ce régime concerne seulement 2,8 % des non-salariés, contre 23,1 % dans l'ensemble des secteurs non agricoles. Ce faible attrait s'explique par l'importance des charges liées à de telles activités, difficilement compatible avec le plafonnement du chiffre d'affaires que ce régime impose. Par ailleurs, l'inscription au registre du commerce et des sociétés (RCS) reste obligatoire pour les transporteurs routiers de fret auto-entrepreneurs, contribuant également à en limiter son intérêt.

Une activité qui s'exerce parfois en parallèle d'un emploi salarié

L'activité non salariée peut s'exercer en complément d'un emploi salarié. Dans le TRF élargi, la pluriactivité concerne 9,7 % des non-salariés (hors auto-entrepreneurs), un peu moins que dans l'ensemble des secteurs non agricoles (9,9 %). Chez les auto-entrepreneurs, cette situation est bien plus fréquente puisqu'elle concerne 27,6 % des non-salariés.

Le revenu moyen est de 2 170 euros

En 2012, le revenu moyen des indépendants « classiques » (c'est-à-dire hors auto-entrepreneurs) du TRF élargi s'élève à 2 170 euros nets mensuels (*figure 2D.2*). C'est plus que celui des non-salariés de l'ensemble des transports (1 770 euros) du fait des faibles revenus des exploitants de taxis qui représentent plus de la moitié des effectifs non salariés du transport et entreposage. En euros constants, c'est-à-dire en tenant compte de la hausse des prix à la consommation, ce revenu moyen est en baisse de 2,6 % (contre - 1,7 % pour l'ensemble des non-salariés hors agriculture). Cette baisse est en revanche moins importante que dans l'ensemble des transports (- 3,1 %).

Il existe de fortes disparités individuelles

Une grande variété de situations individuelles se cache derrière ce montant moyen. En particulier, certains indépendants n'ont tiré aucune rémunération de leur activité non salariée en 2012, soit qu'ils n'aient dégagé aucun bénéfice, soit qu'ils se rémunèrent sous forme de dividendes. Leur part est de 10,9 % dans le TRF élargi, soit 3,6 points de plus que dans l'ensemble des transports et 1,3 point de plus que dans l'ensemble des secteurs non agricoles. Par ailleurs, parmi ceux qui ont dégagé un revenu positif, la moitié gagne moins de 1 960 euros et 10 % moins de 600 euros, tandis que les 10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 4 550 euros (*figure 2D.2*).

Peu de femmes, et leur rémunération est nettement inférieure à celle des hommes

Dans le TRF élargi, les femmes sont un peu plus représentées (13 %) parmi les non-salariés que parmi le personnel salarié (11 %) - (*figure 2D.1*). Celles-ci dégagent un revenu de 41 % inférieur à celui des hommes (*figure 2D.4*). Cet écart important peut s'expliquer par plusieurs facteurs jouant de façon concomitante (gérant ou entrepreneur individuel, temps de travail, ancienneté, lieu d'exercice...).

Le revenu est supérieur à celui des salariés

Avec un revenu d'activité mensuel net de 2 170 euros, les non-salariés du TRF élargi (hors auto-entrepreneurs) dégagent de leur activité non salariée une rémunération mensuelle supérieure de 23 % à celle des salariés du secteur (restreint à la France métropolitaine). En effet, les gérants de sociétés sont assez nombreux parmi les non-salariés. Ils exercent une fonction de cadre, mieux rémunérée.

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). Ce sont ces critères qui sont adoptés par les organismes sociaux pour distinguer le non-salarié du salarié. La base « Non-salariés » de l'Insee est issue 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 2012.

Figure 2D.1 : **Structure de l'emploi non salarié au 31 décembre 2012**

Effectif en milliers, évolutions et parts en %

Secteur d'activité	Effectif total au 31/12			Part des gérants	Part des AE*	Part des pluriactifs		Part des femmes	Structure par âge	
	Niveau 2012	2011/ 2010**	2012/ 2011			Hors AE	AE		Moins de 30 ans	60 ans et plus
TRF élargi	**20,6**	**-1,4**	**-1,4**	**57,6**	**2,8**	**9,7**	**27,6**	**13,0**	**6,8**	**9,1**
4941A TRF interurbains	6,1	-1,3	-2,6	65,2	2,6	10,6	26,6	14,3	6,1	10,2
4941B TRF de proximité	13,6	-1,2	-0,7	54,8	2,6	9,5	27,4	12,4	7,3	8,5
4941C Location de camions avec chauffeur	0,5	-6,4	-4,3	46,2	3,1	5,5	46,7	10,6	2,4	13,8
5229A Messagerie, fret express	0,4	-3,3	-1,8	54,5	11,4	7,6	26,5	15,9	7,5	10,0
Ensemble des transports	59,4	0,9	2,3	29,8	5,3	6,6	29,1	11,6	6,1	11,4
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	**2 539,8**	**4,9**	**5,4**	**28,9**	**23,1**	**9,9**	**32,2**	**34,0**	**9,3**	**11,9**

* *AE : auto-entrepreneurs.*
** *Évolutions légèrement différentes de celles publiées l'an dernier car les bases de données des années correspondantes ont été complétées.*
Champ : France entière, y compris auto-entrepreneurs.
Sources : Insee, base Non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.2 : **Revenus d'activité mensuels nets des non-salariés en 2012**

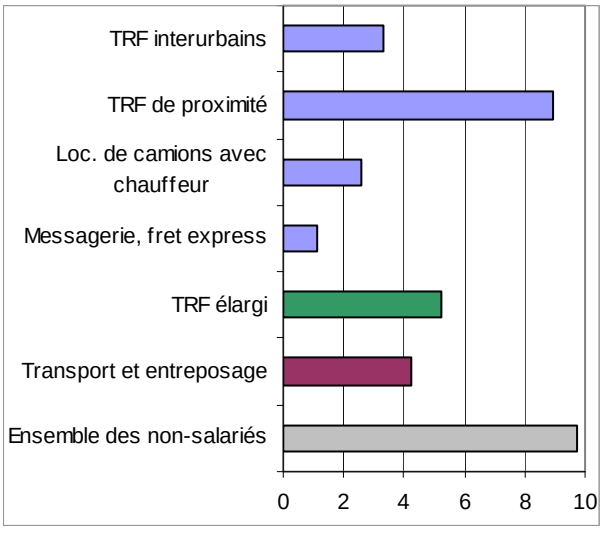
En euros, évolutions en % d'euros constants, parts en %

	Revenu mensuel moyen (en €)					Dispersion des revenus (hors auto-entrepreneurs)			
	Ensemble	Hors auto-entrepreneurs (AE)			AE	Part des revenus nuls (%)	Médiane*	D1*	D9*
		2012	2011/ 2010	2012/ 2011					
TRF élargi	**2 120**	**2 170**	**-1,0**	**-2,6**	**340**	**10,9**	**1 960**	**600**	**4 550**
4941A TRF interurbains	2 280	2 330	-1,7	-4,4	360	11,3	2 130	650	4 880
4941B TRF de proximité	2 030	2 070	-0,5	-1,7	340	10,9	1 880	570	4 360
4941C Location de camions avec chauffeur	2 620	2 680	-2,2	-2,7	240	8,2	2 330	700	5 670
5229A Messagerie, fret express	1 980	2 180	-3,0	0,5	340	8,4	1 990	700	4 650
Ensemble des transports	1 710	1 770	-1,3	-3,1	360	7,3	1 390	540	3 630
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	**2 520**	**3 110**	**1,6**	**-1,7**	**450**	**9,6**	**2 080**	**450**	**7 440**

* *Médiane et déciles calculés en excluant les revenus nuls.*
Note : si on ordonne les salariés selon leur salaire, les déciles les séparent en groupes d'effectifs égaux. Les 10 % de salariés aux revenus les plus faibles gagnent moins que le 1er décile de salaire, soit 600 euros par mois dans le TRF élargi. Les 10 % des salariés aux revenus les plus élevés gagnent plus de 4 550 euros par mois dans le TRF élargi.
Champ : France entière, hors taxés d'office, y compris auto-entrepreneurs.
Source : Insee, base Non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.3 : **Part des non-salariés dans l'emploi total en 2012**

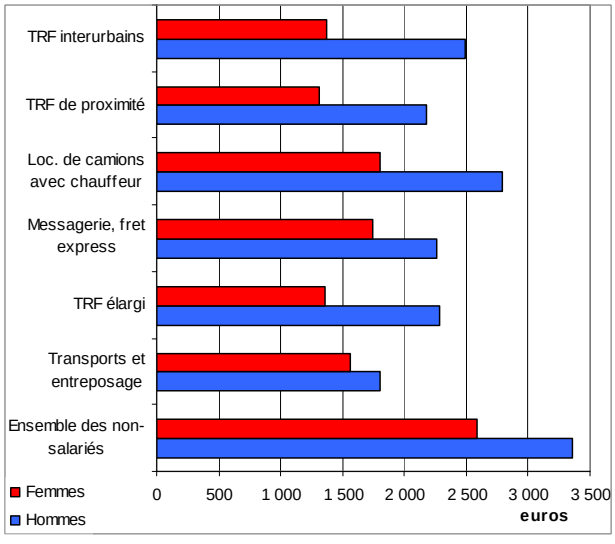
En %



Champ : France entière, hors agriculture, y compris auto-entrepreneurs.
Sources : Insee, base Non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.4 : **Revenu mensuel moyen des non-salariés par sexe en 2012**

En euros



Champ : France entière, hors agriculture, hors taxés d'office et hors auto-entrepreneurs.
Sources : Insee, base Non-salariés ; calculs SOeS

2E Le marché du travail « Transport et logistique » : les offres d'emploi

Le nombre d'offres d'emploi pour l'ensemble des métiers « Transport et logistique » (T & L) confiées par les entreprises à Pôle emploi est en recul en 2014 (- 4,4 %), mais nettement moins qu'en 2013 (- 19,2 %). Cependant, la baisse ne concerne pas tous les métiers. Le recul du nombre d'offres du T & L se conjugue avec une baisse plus faible des nouvelles demandes, entraînant ainsi une baisse des difficultés de recrutement. Comme en 2013, la part des contrats à durée indéterminée (CDI) progresse légèrement pour s'établir à 25,5 % (+ 0,8 point).

Le nombre d'offres d'emploi T & L recule faiblement en 2014

Pour l'ensemble des métiers T & L, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi au cours de 2014 s'élève à 202 200, en baisse de 4,4 % par rapport à 2013 (- 9 300 offres), après avoir reculé de 19,2 % l'année précédente. Les offres pour la « conduite de TRM sur longue distance », les « courses-livraison express ou par tournée » et la « conduite d'engins de déplacement de charges » sont à la hausse ; pour tous les autres métiers, la baisse des offres s'atténue sauf dans la conduite de transport en commun sur route (- 8,5 %, après + 0,3 %) - (*annexe 2.12*). L'Île-de-France perd le plus d'offres de magasinage-préparation de commandes (- 3 070, après 2 870 en 2013). Rhône-Alpes reste la région qui propose le plus d'offres de conduite de TRM longue distance (5 000 postes) – (*figure 2E.3*).

Le métier de « magasinage-préparation de commandes » représente 28 % (57 100 postes) des offres d'emploi T & L collectées par Pôle emploi en 2014. La « conduite de véhicules de TRM sur longue distance » en représente 18 % (37 300 offres), les autres métiers de la conduite 23 %. 9 % concernent des offres de postes de manutentionnaires. Enfin, 21 % des offres s'adressent aux techniciens ou cadres du transport routier et aux métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime ou le ferroviaire (*figure 2E.1*).

Moins d'un quart des offres d'emploi T & L sont déposées par les entreprises de transport et entreposage

Les établissements du secteur « transports et entreposage » (HZ) ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du travail T & L et les fonctions de transport et de logistique sont souvent assurées directement par des entreprises d'autres secteurs que ceux du transport. En 2014, 23 % des offres T & L sont émises par des établissements ayant pour activité principale le transport, part en hausse depuis trois ans (+ 1,5 point en 2014). Les agences d'intérim occupent une place grandissante : moins de 20 % dans les offres T & L enregistrées à Pôle emploi avant 1998, plus de 30 % dès 2004 et près de 40 % depuis 2010. Les entreprises du commerce déposent 12 % des offres T & L. En revanche, s'agissant du seul métier de conducteur de poids lourds de transport routier de marchandises (TRM) sur longue distance, les entreprises du transport et de l'entreposage sont les principaux pourvoyeurs des offres, puisqu'elles en déposent 42 % (*figure 2E.1*) De surcroît, parmi tous les métiers T & L, il s'agit du métier le plus souvent demandé par les entreprises de ce secteur (33 % de leurs offres le ciblent).

Les CDI sont un peu plus nombreux parmi les contrats proposés

Parmi l'ensemble des offres T & L proposées par Pôle emploi, 51 600 offres correspondent à des contrats à durée indéterminée (CDI) - (*figure 2E.2 et annexe 2.13*). Leur part dans les offres remonte légèrement, passant à 25,5 % (+ 0,8 point). Les contrats « courts » (un à six mois) restent les plus nombreux, avec 49,1 % des contrats proposés (- 0,3 point). La part des contrats « très courts » (moins d'un mois) diminue depuis 2010, passant à 16,2 % en 2014. Pour le métier de magasinage-préparation de commandes, les offres pour ce type de contrat ne cessent de diminuer depuis 2010 (- 4,6 pts en 2014) et les évolutions ont été, à chaque fois, plus marquées que pour l'ensemble du T & L.

Les offres baissent plus que les demandes

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail T & L (offres d'emploi rapportées aux demandes, *voir définitions en annexe*) diminue de 3 points, passant de 40 % à 37 % (*figure 2E.4*). En effet, le nombre d'offres collectées baisse plus que le nombre de nouvelles inscriptions (- 3,6 %) ce qui correspond à une diminution des difficultés de recrutement par les entreprises.

Cette baisse globale de l'indicateur de tension s'observe pour de nombreux métiers du transport et de la logistique (magasinage et préparation de commandes, manutention manuelle de charges, conduite de transport en commun sur route...). Toutefois, avec 50 offres pour 100 demandes en 2014, celui de la conduite de TRM longue distance progresse légèrement. Il se maintient néanmoins bien en deçà de sa moyenne de longue période (82 offres pour 100 demandes).

Les métiers « transport et logistique » (T & L)

Le **marché du travail** « transport et logistique » est défini à partir des **métiers** concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi, 39 métiers ayant été retenus par le service de l'observation et des statistiques (SOeS), agrégés en sept groupes de métiers. Dans la rédaction de cette fiche, la notion de métier correspond à celle de groupe de métiers.

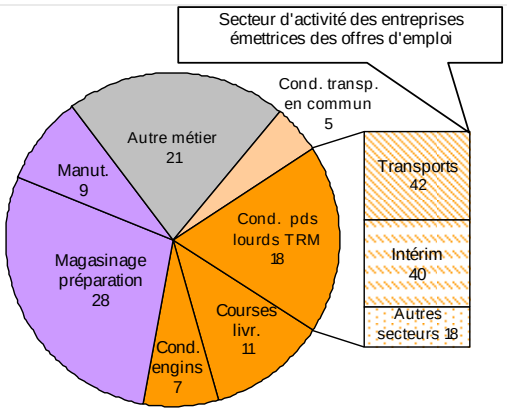
Les **métiers** sont transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, la conduite d'engin et déplacement de charges peut être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Le **changement de la nomenclature** des métiers de Pôle emploi fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T & L ».

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées

Figure 2E.1 : répartition des offres d'emploi selon le métier proposé

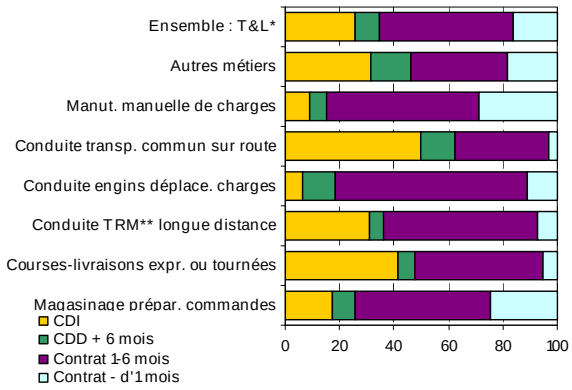
En %, données brutes



Sources et champ : cf. figure 2E.4

Figure 2E.2 : répartition des offres d'emploi selon le contrat de travail proposé

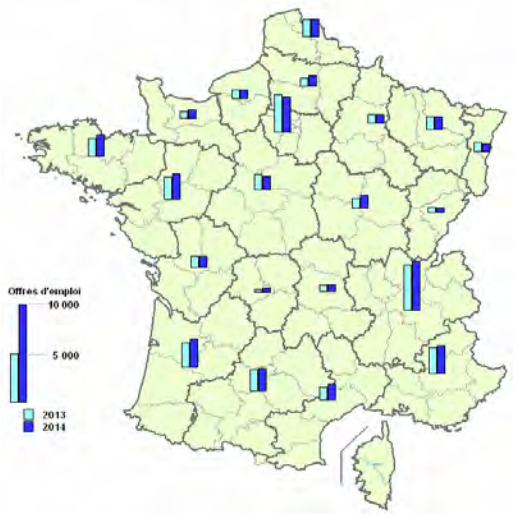
En %, données brutes



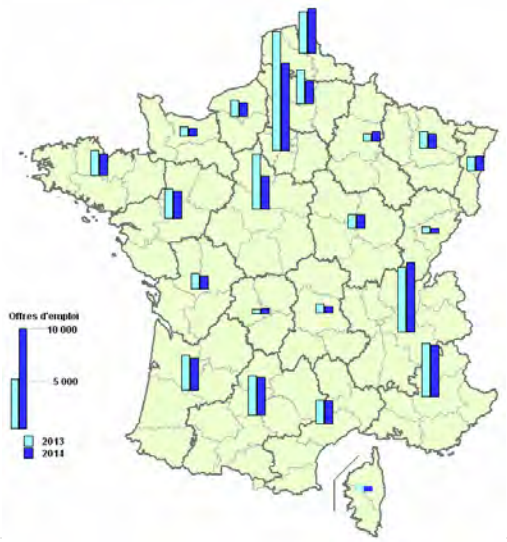
Sources et champ : cf. figure 2E.4

Figure 2E.3 : offres d'emploi collectées en 2013 et 2014

Conduite TRM longue distance



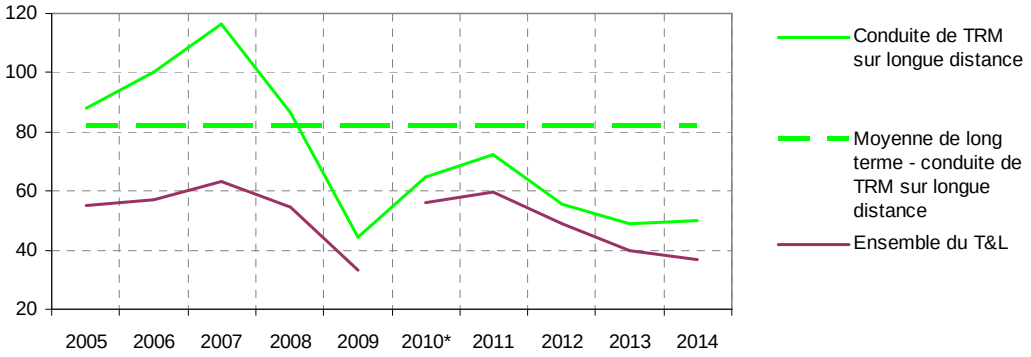
Magasinage et préparation de commandes



Sources et champ : cf. figure 2E.4

Figure 2E.4 : indicateur de tension (offres collectées sur demandes)

En %, données



L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) au nombre de demandes d'emploi enregistrées (DEE) en catégories A, B et C sur une même période. La comparaison du niveau de ce ratio entre métiers n'est pas aisée car les modes de recrutement et le recours à des offres d'emploi déposées à Pôle emploi diffèrent.

Champ : France métropolitaine. Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

2F Le marché du travail « Transport et logistique » : les demandeurs d'emploi

Fin 2014, Pôle emploi recense 519 200 demandeurs d'emploi tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) dans les métiers « Transport et logistique » (T & L). Cet effectif correspond à un surcroît de 33 010 demandeurs par rapport à fin 2013, soit une progression de 6,8 %. La hausse se retrouve dans tous les métiers du T & L. Elle est plus forte que celle observée pour l'ensemble de l'économie (+ 6,4 %). Le nombre de demandeurs a été alimenté par un flux annuel de nouvelles inscriptions en hausse par rapport à 2013, et, dans le même temps, le nombre d'offres confiées à Pôle emploi par les entreprises pour tous ces métiers a diminué (fiche 2E).

519 200 personnes recherchent activement un emploi T & L à fin 2014

Fin décembre 2014, 562 800 personnes recherchant un emploi dans un des métiers T & L sont inscrites à Pôle emploi, toutes catégories confondues. Les demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) représentent 92 % de cette population, soit 519 200 personnes (*figure 2F.1*). Parmi elles, 356 600 (69 %) n'ont exercé aucune activité en décembre (catégorie A), 10 % ont exercé une activité réduite « courte », c'est-à-dire de moins de 78 heures (catégorie B) et 21 % ont exercé une activité réduite « longue », de plus de 78 heures (catégorie C).

Entre fin 2013 et fin 2014, le nombre de demandeurs d'emploi T & L tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) augmente de 6,8 % (+ 33 010), après + 6,2 % en 2013. La hausse s'accélère pour les demandeurs sans aucune activité (+ 5,9 %, soit près de 20 000 demandeurs en plus, après + 4,9 % en 2013).

Tous les métiers sont concernés

Le nombre de demandeurs en catégorie A, B ou C progresse quel que soit le métier du T & L recherché. Pour le métier « courses-livraisons express ou par tournée », l'année 2014 constitue la septième année consécutive de hausse (+ 5,6 % soit + 4 400, après + 5,8 % en 2013). Il en va de même pour le métier « conduite de TRM longue distance » (+ 5,6 %, soit + 3 800, après + 6,7 % en 2013).

L'évolution de la demande d'emploi des coursiers et des conducteurs de transport routier de marchandises (TRM) longue distance a été relativement proche de celle du secteur T&L et de l'ensemble de la demande d'emploi (DEFM) jusqu'en 2007. Mais depuis lors, la hausse de la demande d'emploi des conducteurs de TRM longue distance dépasse celle du secteur T & L, avec une accélération en 2009.

L'âge des demandeurs d'emploi continue à augmenter

En 2014, le nombre de demandeurs T & L en catégories A, B et C augmente dans toutes les tranches d'âge. Depuis six ans, il croît plus vite que l'ensemble pour les 50 ans ou plus. Ainsi, la part de ces derniers augmente de 0,9 point alors qu'elle diminue de 0,6 point pour les moins de 25 ans et 0,4 point pour les 25 à 49 ans. Ce vieillissement des demandeurs d'emploi s'observe pour chacun des métiers. En 18 ans, pour les conducteurs de transport en commun sur route, la part des demandeurs ayant 50 ans ou plus a augmenté de 19 points, de 15 points pour les conducteurs de TRM longue distance et de 14 points pour les conducteurs d'engins de déplacement de charges.

Les métiers « transport et logistique » (T&L)

Se référer à la fiche 2E.

Les femmes représentent à peine 13 % des demandeurs d'emploi

La demande d'emploi pour les métiers du T & L est très masculine, avec seulement 13 % de femmes (soit 66 300 inscrites) parmi les demandeurs des catégories A, B et C ; cette faible présence de femmes se retrouve dans l'emploi salarié (26,9 %). Celles-ci ne se positionnent pas sur les mêmes métiers que les hommes. Ainsi, 3,3 % seulement des femmes à la recherche d'un emploi T & L sont inscrites sur un métier de « conduite de TRM longue distance » et 6,6 % dans les « courses-livraisons », contre respectivement 15,3 % et 17,2 % pour les hommes (*figure 2F.4*). À l'inverse, elles sont proportionnellement plus nombreuses à rechercher un emploi dans le « magasinage-préparation de commandes » (40,4 % contre 24,9 % pour les hommes). Un tiers recherche dans les autres métiers du T & L (contre 13,5 % pour les hommes), essentiellement sur des emplois de technicien logistique, ambulancier ou agent de distribution.

Les demandeurs d'emploi recherchent majoritairement un emploi durable

Dans le T & L, en 2014, 94,4 % des demandeurs d'emploi T & L (catégories A, B et C) sont à la recherche d'un emploi durable (contrats de plus de six mois). Mais le nombre de demandeurs recherchant un contrat temporaire a augmenté de 53 % en quatre ans, contre une hausse de 31 % pour l'emploi durable. Cette hausse fait écho au recours accru aux « formes particulières d'emploi » par les entreprises. En effet, celles-ci déposent de plus en plus d'offres pour des contrats de courte durée auprès de Pôle emploi, et font appel à l'emploi intérimaire qui leur assure une souplesse d'adaptation à l'évolution de la demande (*voir fiches 2A et 2E*).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 2F.1 : **demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers T & L par catégorie et par sexe**

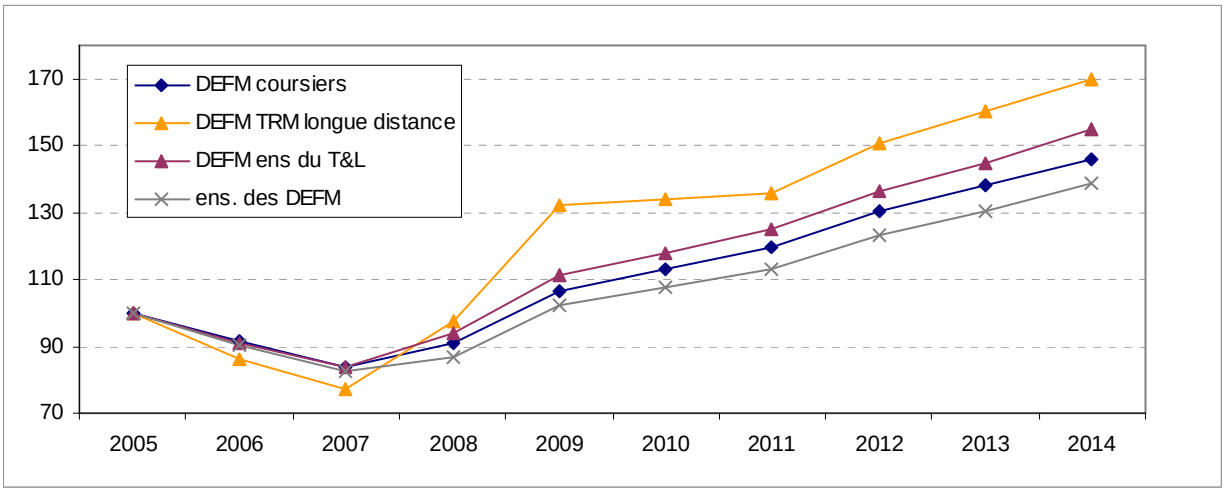
Évolutions en % ; niveau en milliers, données brutes

	Ensemble					*Dont femmes*			
	Niveau 2014	Évolutions annuelles 2012	2013	2014	2014 / 2008	Niveau 2014	*Évolutions annuelles 2012*	*2013*	*2014*
Ensemble des métiers du T&L									
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**519,2**	**9,3**	**6,2**	**6,8**	**8,7**	***66,3***	***7,2***	***5,7***	***6,8***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	356,6	11,7	4,9	5,9	7,9	*40,6*	*9,3*	*5,5*	*5,3*
dont conduite de TRM longue distance									
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**71,6**	**10,7**	**6,7**	**5,6**	**9,7**	***2,2***	***2,0***	***7,0***	***8,0***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	46,6	13,4	3,1	5,8	7,8	*1,4*	*4,5*	*1,9*	*7,6*
Ensemble des demandeurs d'emploi									
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	**5 291,8**	**8,6**	**6,1**	**6,4**	**8,2**	***2 629,2***	***7,7***	***5,1***	***5,8***
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	3 552,9	10,2	5,6	5,4	7,8	*1 651,6*	*8,3*	*5,0*	*4,5*

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique ».
Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure 2F.2 : **demandeurs d'emploi en fin d'année par métier**

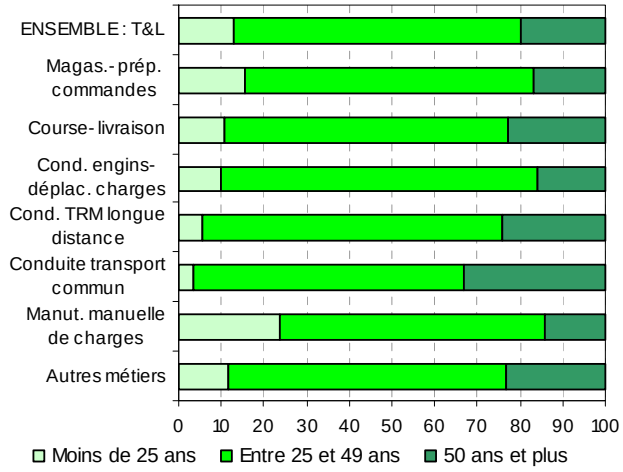
Base 100 en 2005, données brutes



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de fin d'année de catégories A, B et C.
Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure 2F.3 : **répartition des demandeurs d'emploi T & L par métier recherché selon leur classe d'âge**

En %, données brutes

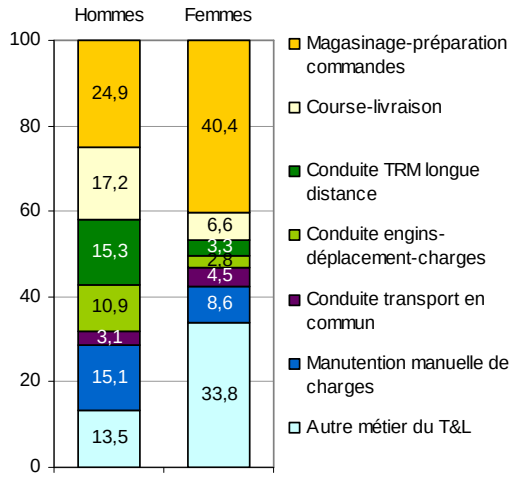


Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de fin d'année de catégories A, B et C.

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure 2F.4 : **répartition des demandeurs d'emploi T & L par métier recherché selon le sexe**

En %, données brutes



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

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

3 | La durée du travail

En 2014

En 2014, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 20 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il diminue de 10 minutes en un an, sous l'effet d'un recul de 30 minutes pour les conducteurs grands routiers conjugué à une stabilité pour les conducteurs sur courte distance. Le temps de conduite des grands routiers augmente tandis que celui des routiers *courte distance* se réduit.

Spécificités structurelles

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs *courte distance* est inférieur à celui des grands routiers d'environ 4 heures. De même, le nombre moyen de jours travaillés sur un mois des conducteurs *courte distance* est inférieur d'une journée à celui des grands routiers.
La part de ce temps consacrée à la conduite est de moins de 65 % pour les conducteurs *courte distance* et d'environ 75 % pour les grands routiers. Les conducteurs *courte distance* parcourent moins de kilomètres par mois et passent plus de temps en chargement et déchargement, entretien ou opérations administratives que les grands routiers.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit le temps de service des conducteurs routiers de poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret élargi. Il porte sur les semaines de cinq jours et plus dites « complètes » et sur le temps de travail journalier des deux catégories de conducteurs : les grands routiers se distinguent des routiers *courte distance* par le nombre de découchés mensuels (*définitions*). Le travail de nuit et de fin de semaine est également présenté.

3A La durée de service hebdomadaire des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2014, le temps de service hebdomadaire des salariés conducteurs de poids lourds du transport routier de fret élargi diminue un peu, après avoir progressé en 2013. La baisse est concentrée sur les conducteurs grands routiers, puisque celui des conducteurs sur courte distance ne varie pas. Le temps de service est un peu plus faible dans les petits établissements que dans les grands. Le temps de conduite global est stable sous l'effet d'une hausse pour les grands routiers et d'une baisse pour les conducteurs courte distance.

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs grands routiers recule de 30 minutes

En 2014, la durée hebdomadaire moyenne de service des conducteurs de poids lourds salariés exerçant dans le transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 20 minutes sur une semaine complète (*figure 3A.1*). Elle diminue de 10 minutes par rapport à 2013. Le temps de service des conducteurs sur courte distance est stable, à 43 heures 25 minutes, alors que celui des grands routiers se replie sensiblement (- 30 min, à 47 h 45 min). Le temps de service des conducteurs grands routiers est proche de 48 heures hebdomadaires depuis 2010, alors qu'il était inférieur à 47 heures en 2008 et 2009, lorsque le transport de marchandises s'était nettement réduit sous l'effet de la crise. Le temps de service des conducteurs sur courte distance a progressé en moyenne de 11 minutes chaque année, sur les cinq dernières années.

La baisse du temps de service est un peu plus forte dans le transport de proximité que dans l'interurbain

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers salariés est de 46 heures et 20 minutes en 2014 dans le transport interurbain, premier secteur employeur de conducteurs de poids lourds, et de 44 heures et 15 minutes dans le transport de proximité (*figure 3A.2*). Par rapport à 2013, il diminue de 20 minutes dans le premier secteur et de 30 minutes dans le second. Toutes les catégories de conducteurs sont concernées. La plus forte baisse s'observe pour les conducteurs grands routiers du transport routier interurbain (- 40 min). Le temps de service des conducteurs sur courte distance recule de 10 minutes dans le transport interurbain et de 15 minutes dans le transport de proximité.

La part des conducteurs effectuant au moins 48 heures hebdomadaires de service diminue

Cette baisse du temps de service sur les semaines complètes se traduit par une moindre part des conducteurs effectuant plus de 48 heures hebdomadaires. 38 % des conducteurs de poids lourds effectuent un temps de service d'une durée hebdomadaire supérieure ou égale à 48 heures, soit 4 points de moins en un an. Depuis 2010, cette part avait toujours dépassé 40 %. Cette évolution concerne les grands routiers comme les conducteurs sur courte distance. 50 % des semaines effectuées par les premiers avaient une durée supérieure à 48 heures, contre 29 % pour les deuxièmes.

Le temps de service diminue dans les petits établissements et dans les plus grands

La stabilité globale du temps de service des conducteurs sur *courte distance* est le résultat d'une diminution dans les grands et les petits établissements compensée par une hausse dans les établissements de taille intermédiaire (*figure 3A.3*). Le temps de service des grands routiers diminue dans toutes les catégories d'établissements, sauf ceux employant de 20 à 49 salariés. Globalement, le temps de service est un peu moins élevé dans les établissements de moins de 20 salariés, un peu plus dans les établissements de plus grande taille.

Le temps de conduite global évolue peu

En 2014, les conducteurs de poids lourds conduisent en moyenne 30 heures et 45 minutes par semaine, soit 5 minutes de moins qu'en 2013. Cette moyenne reflète des disparités sensibles. Les conducteurs grands routiers conduisent en moyenne 36 heures 10 minutes par semaine, soit 76 % de leur temps de service (*figure 3A.1*). Les conducteurs sur courte distance conduisent 26 heures et 35 minutes en moyenne hebdomadaire, soit 61 % de leur temps de service. Le temps consacré par les grands routiers à la conduite augmente de 25 minutes en 2014 et atteint son maximum observé sur dix ans. Il diminue pour les conducteurs *courte distance* (- 35 min) et passe en dessous de sa moyenne des cinq dernières années.

La distance parcourue par les conducteurs grands routiers augmente de 104 kilomètres par semaine

Le nombre de kilomètres parcourus chaque semaine par les salariés pour les grands routiers suit l'évolution du temps de conduite et s'accroît nettement (+ 104 km hebdomadaires, *figure 3A.4*). Il atteint son niveau le plus élevé des cinq dernières années. En revanche, il se replie pour les conducteurs sur courte distance (- 44 km) ; ces derniers parcourent environ 950 kilomètres de moins que les conducteurs grands routiers.

Avertissement
Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se limitant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus, dites « semaines complètes ». En 2014 en moyenne, la part des semaines complètes est de 58 % pour les conducteurs *courte distance* et de 67 % pour les grands routiers.

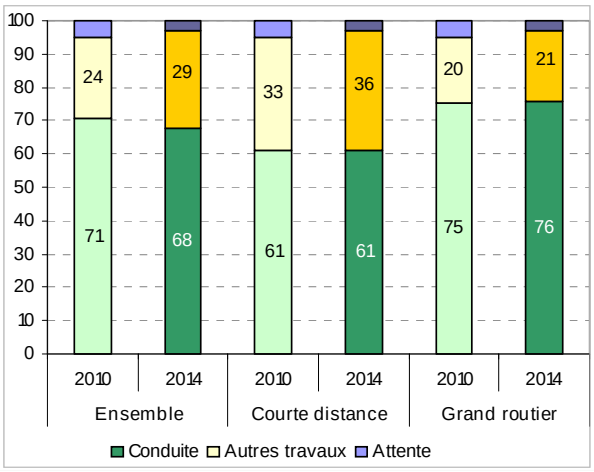
Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 3A.1 : **composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi**

Niveaux en heures : minutes, évolutions en minutes

	2014	Évolution annuelle			
		2012 *	2013 *	2014	Moyenne 5 ans
Temps de service	**45:20**	**-30**	**20**	**-10**	**15**
Courte distance	43:25	-10	15	0	20
Grand routier	47:45	-35	40	-30	11
Temps de conduite	**30:45**	**-20**	**-10**	**-5**	**8**
Courte distance	26:35	-5	0	-35	13
Grand routier	36:10	0	5	25	8
Autres travaux	**13:10**	**15**	**25**	**5**	**19**
Courte distance	15:30	25	10	45	21
Grand routier	10:10	-15	45	-50	15
Temps d'attente	**1:20**	**-25**	**0**	**-10**	**-13**
Courte distance	1:20	-30	10	-15	-13
Grand routier	1:20	-20	-10	-10	-13

En %



* *Données révisées.*
Note : en 2014, le temps de service des conducteurs de poids lourds sur courte distance s'établit à 43 h 25 par semaine complète.
Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3A.2 : **temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi selon le secteur d'activité**

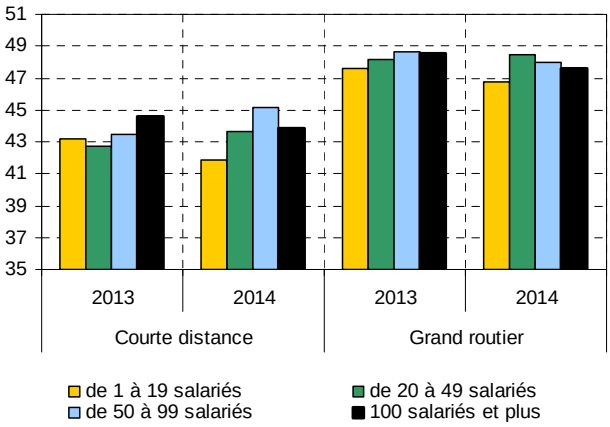
Niveaux en heures : minutes, évolutions en minutes

	2014	Évolution annuelle			
		2012 *	2013 *	2014	Moyenne 5 ans
Interurbains (49.41A)	46:20	-30	25	-20	12
Courte distance	44:35	-40	70	-10	20
Grand routier	47:40	-15	15	-40	10
Proximité (49.41B)	44:15	-35	40	-30	16
Courte distance	42:50	30	-20	-15	13
Grand routier	47:50	-125	145	-25	12

* *Données révisées.*
Note : la taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie (52.29A) ou de la location avec chauffeur (49.41C) qui regroupent 10 % des conducteurs, ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRF élargi des conducteurs courte distance » (figure 3A.1) sont parfois inférieures à celles du TRF interurbain, mais aussi du TRF de proximité.
Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3A.3 : **temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi par taille d'établissements**

En heures : minutes



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3A.4 : **distance parcourue hebdomadaire et vitesse moyenne apparente**

Distance en kilomètres ; vitesse en kilomètres / heure ; évolutions en km et en km / heure

	Niveau 2014		Évolution annuelle							
			Distance				Vitesse			
	Distance	Vitesse	2012 *	2013 *	2014	Moyenne 5 ans	2012 *	2013 *	2014	Moyenne 5 ans
Ensemble des conducteurs poids lourds	**1 898**	**62**	**9**	**-10**	**29**	**13**	**1,0**	**0,0**	**1,1**	**0,2**
Courte distance	1 487	56	33	11	-44	17	1,4	0,5	-0,3	0,2
Grand routier	2 421	67	44	1	104	16	1,2	-0,2	2,2	0,2
dont TRF de proximité										
Courte distance	1 622	58	-19	21	-29	15	1,3	0,3	-0,7	0,1
Grand routier	2 463	67	10	4	89	23	0,6	0,1	1,9	0,3
dont TRF interurbains										
Courte distance	1 442	55	111	-20	-90	4	2,4	0,2	-0,6	-0,1
Grand routier	2 287	65	98	-11	116	-8	3,1	-0,9	2,3	-0,4

* *Données révisées.*
Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

3B Le temps de service journalier des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2014, le nombre mensuel moyen de jours travaillés par les conducteurs de poids lourd du transport routier de fret élargi augmente, pour la deuxième année consécutive. La distance parcourue quotidiennement par les grands routiers s'accroît alors que celle effectuée par les conducteurs sur courte distance est quasiment stable. Le temps de service journalier diminue de deux minutes sous l'effet d'une baisse de sept minutes pour les grands routiers conjuguée à une stabilité pour les conducteurs courte distance. Le temps de conduite des grands routiers augmente, celui consacré aux autres travaux baisse. À l'inverse, le temps de conduite des conducteurs courte distance diminue, compensé par une hausse du temps passé aux autres travaux.

Le nombre de jours travaillés par mois augmente

En 2014, les conducteurs routiers de poids lourd (à temps complet ou partiel) employés par des entreprises du transport de fret élargi travaillent en moyenne 17,1 jours par mois (*figure 3B.1*), soit 205 jours par an. Ce nombre augmente pour la deuxième année consécutive mais reste toutefois nettement inférieur à son maximum observé en 2010 (17,6 j). Le nombre de jours travaillés par les conducteurs grands routiers comme par les conducteurs sur courte distance augmente de 0,4 jour en 2014. Les premiers travaillent en moyenne 17,7 jours par mois en 2014, les seconds 16,6 jours.

Par secteur d'activité, le nombre de jours effectivement travaillés augmente de 0,4 jour dans le transport interurbain et de 0,3 jour dans le transport de proximité. Il est sensiblement plus élevé dans le transport interurbain (17,6 j) que dans le transport de proximité (16,4 j), quel que soit le type de conducteur. Un conducteur sur courte distance travaille 17,0 jours dans le transport interurbain, 16,3 jours dans le transport de proximité.

La durée quotidienne de conduite est stable

En 2014, le temps de service des conducteurs routiers du transport de fret élargi est en moyenne de 8 heures 50 minutes par jour (*figure 3B.2*). Les conducteurs grands routiers effectuent 9 heures 13 minutes de service par jour, les conducteurs de courte distance 8 heures 31 minutes.

Le temps de service recule légèrement, de deux minutes par rapport à 2013. Le temps de service des grands routiers est en recul plus prononcé (- 7 min) alors que celui des conducteurs sur courte distance est stabilisé.

Le temps de conduite des conducteurs grands routiers est en hausse de 6 minutes, alors que le temps consacré aux autres travaux (chargement, déchargement...) recule de 11 minutes en un an. À l'inverse, le temps de conduite des conducteurs sur courte distance se réduit (- 7 min), compensé par une hausse du temps passé aux autres travaux. Globalement, le temps de conduite des conducteurs routiers de poids lourds est stable en 2014.

Chaque jour, un conducteur de poids lourd parcourt en moyenne 370 kilomètres, soit 8 kilomètres de plus que l'année précédente. Cette distance est de 470 kilomètres pour un grand routier (+ 23 km), de 291 kilomètres pour un conducteur courte distance (- 6 km).

La distance parcourue mensuellement s'accroît

Les conducteurs de poids lourd parcourent en moyenne 6 305 kilomètres chaque mois en 2014, soit 283 kilomètres de plus qu'en 2013 (*figure 3B.3*). Cette hausse est due à une forte progression de la distance parcourue par les conducteurs grands routiers (+ 587 km) alors que celle parcourue par les conducteurs sur courte distance est quasi stable (- 2 km).

Les conducteurs grands routiers parcourent en moyenne 8 315 kilomètres chaque mois en 2014, nettement plus que les conducteurs *courte distance* (4 823 km). Cela s'explique par une baisse conjointe du nombre mensuel moyen de jours travaillés, du temps de conduite journalier et de la vitesse moyenne.

Sur longue période, la distance parcourue par les grands routiers est nettement supérieure à la moyenne des cinq dernières années, alors qu'elle en est proche en courte distance.

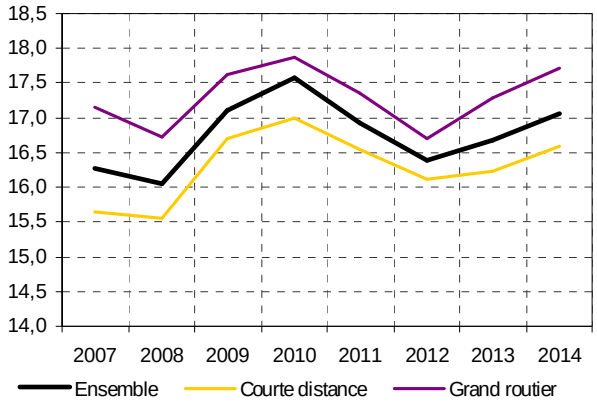
Par secteur d'activité, les conducteurs employés dans les entreprises de transport interurbain effectuent davantage de kilomètres que les salariés du transport de proximité (7 184 km contre 5 368 km). Cette tendance à parcourir une distance plus grande dans le premier secteur s'observe chez les grands routiers et les conducteurs sur courte distance.

En 2014, la distance parcourue mensuellement augmente dans le transport routier de fret interurbain (+ 394 km), qui emploie davantage de conducteurs grands routiers, alors qu'elle diminue de nouveau dans le transport de proximité (- 44 km), où les conducteurs sur courte distance sont majoritaires.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 3B.1 : **nombre moyen de journées travaillées par mois**

En jours



En jours

	Niveau 2014	Niveau moyen 5 ans	Évolution 2012 *	Évolution 2013 *	Évolution 2014
Ensemble	**17,1**	**16,9**	**-0,5**	**0,3**	**0,4**
Courte distance	16,6	16,5	-0,4	0,1	0,4
Grand routier	17,7	17,4	-0,7	0,6	0,4
dont TRF interurbains	**17,6**	**17,2**	**-0,5**	**0,6**	**0,4**
Courte distance	17,0	16,6	-0,4	0,7	0,3
Grand routier	18,0	17,6	-0,6	0,7	0,4
dont TRF de proximité	**16,4**	**16,6**	**-0,4**	**-0,3**	**0,3**
Courte distance	16,3	16,4	-0,1	-0,4	0,3
Grand routier	16,7	16,8	-1,0	0,1	0,3

* *Données révisées.*
Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » sur l'ensemble des jours travaillés.
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.2 : **temps de service journalier et ses composantes, distance journalière**

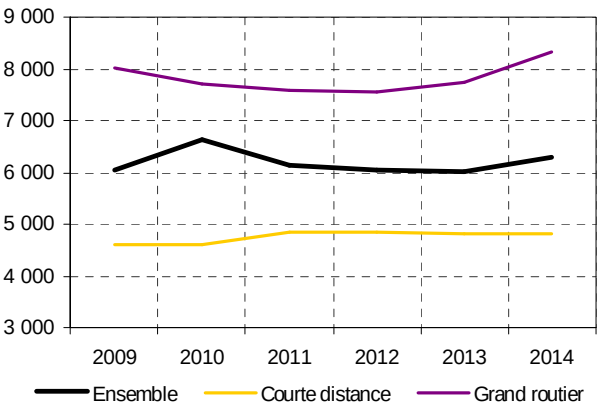
Temps en heures : minutes ; distance en kilomètres ; évolution en minutes et kilomètres

	2014					Évolution 2013* - 2014				
	Service	Conduite	Autres travaux	Attente	Distance	Service	Conduite	Autres travaux	Attente	Distance
Ensemble	**8:50**	**5:59**	**2:34**	**0:16**	**370**	**-2**	**0**	**-1**	**-2**	**8**
Courte distance	8:31	5:11	3:04	0:16	291	0	-7	8	-2	-6
Grand routier	9:13	7:00	1:57	0:16	470	-7	6	-11	-2	23
dont TRF interurbains	**8:59**	**6:23**	**2:19**	**0:17**	**409**	**-6**	**4**	**-7**	**-3**	**13**
Courte distance	8:43	5:27	2:58	0:18	317	-3	-3	4	-4	-5
Grand routier	9:11	7:04	1:51	0:16	476	-10	3	-11	-2	17
dont TRF de proximité	**8:39**	**5:35**	**2:48**	**0:15**	**327**	**-5**	**-11**	**5**	**1**	**-8**
Courte distance	8:24	5:07	3:02	0:16	281	-4	-16	10	2	-16
Grand routier	9:17	6:50	2:13	0:15	448	-1	12	-12	-2	32

* *Données révisées.*
Note : en raison des arrondis, le temps de service peut ne pas être strictement égal à la somme de ses composantes.
Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » sur l'ensemble des jours travaillés.
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.3 : **distance mensuelle moyenne parcourue**

En kilomètres



En kilomètres

	Niveau 2014	Niveau moyen 5 ans	Évolution 2012 *	Évolution 2013 *	Évolution 2014
Ensemble	**6 305**	**6 218**	**-119**	**-12**	**283**
Courte distance	4 823	4 790	-14	-17	-2
Grand routier	8 315	7 783	-50	180	587
dont TRF interurbains	**7 184**	**6 976**	**-117**	**74**	**394**
Courte distance	5 366	5 197	-113	180	9
Grand routier	8 578	8 067	-124	278	519
dont TRF de proximité	**5 368**	**5 527**	**75**	**-183**	**-44**
Courte distance	4 580	4 743	278	-261	-190
Grand routier	7 494	7 096	4	-155	669

* *Données révisées.*
Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » sur l'ensemble des jours travaillés.
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

3C Les horaires de travail

Les actifs employés dans le transport routier de fret élargi ont couramment des horaires de travail « atypiques ». Près d'un tiers d'entre eux ont travaillé entre minuit et 5 heures du matin durant le mois précédant l'enquête et 12 % ont effectué au moins la moitié de leurs heures dans cette plage horaire. Les proportions sont similaires sur la plage allant de 20 heures à minuit. Le travail de nuit est beaucoup plus fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique où moins de 10 % des actifs sont concernés. En revanche, l'écart est moins important pour le travail du soir. Travailler le samedi est un peu moins fréquent que dans l'ensemble des secteurs et le travail du dimanche est peu répandu, en raison notamment des contraintes réglementaires.*

Un actif sur trois du transport routier de fret élargi travaille la nuit

Le travail entre minuit et 5 heures est très répandu dans le transport routier de fret élargi : en 2013, 31 % des salariés ou indépendants du secteur travaillent pendant cette plage horaire durant le mois précédant l'enquête, et 12 % ont effectué au moins la moitié de leurs heures de travail la nuit *(figure 3C.1)*. Le travail entre minuit et 5 heures est plus fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble du transport et entreposage hors activités postales (25 %). Dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique, seuls 8 % des actifs travaillent de nuit.

Les actifs du transport routier de fret élargi sont également amenés à travailler en soirée *(figure 3C.2)*. En 2013, 32 % d'entre eux travaillent entre 20 heures et minuit. Cela représente plus de la moitié de leurs heures de travail pour 10 % des actifs, moins de la moitié pour 22 % d'entre eux. Le travail en soirée est répandu dans l'ensemble du transport et entreposage (hors activités postales) : 36 % des actifs travaillant dans ce secteur sont concernés (11 % pour plus de la moitié de leurs heures, 25 % pour moins de la moitié). En revanche, dans l'ensemble des secteurs d'activité, hors fonction publique, le travail le soir est moins fréquent. Travailler entre 20 heures et minuit ne concerne que 24 % des actifs de ces secteurs.

Le travail du samedi et du dimanche est moins fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble du transport et entreposage

En 2013, 30 % des actifs employés dans le transport routier de fret élargi ont travaillé au moins un samedi dans le mois précédant l'enquête, dont 21 % au moins deux. Le travail le samedi est moins fréquent que dans les autres secteurs : dans l'ensemble du transport et entreposage 38 % des actifs ont travaillé au moins un samedi au cours du mois précédent, soit une proportion sensiblement identique à celle observée dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique (39 %). Les salariés du transport les plus concernés par le travail du samedi sont ceux du transport de voyageurs (transport urbain, ferroviaire, taxis).

En revanche, les actifs du transport routier de fret élargi sont peu nombreux à exercer leur activité professionnelle le dimanche : 5 % des actifs ont travaillé au moins une fois le dimanche dans le mois précédent. Cela est notamment dû à la législation sur le transport routier, qui interdit aux poids lourds de circuler le dimanche sauf exceptions (transport de denrées périssables…).

À l'inverse, dans l'ensemble du transport et entreposage, le travail du dimanche est plus répandu : un actif sur cinq a travaillé au moins un dimanche durant le mois précédent. C'est un peu plus que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique. En 2013, 18 % des actifs ont travaillé au moins un dimanche dans le mois.

Les horaires atypiques

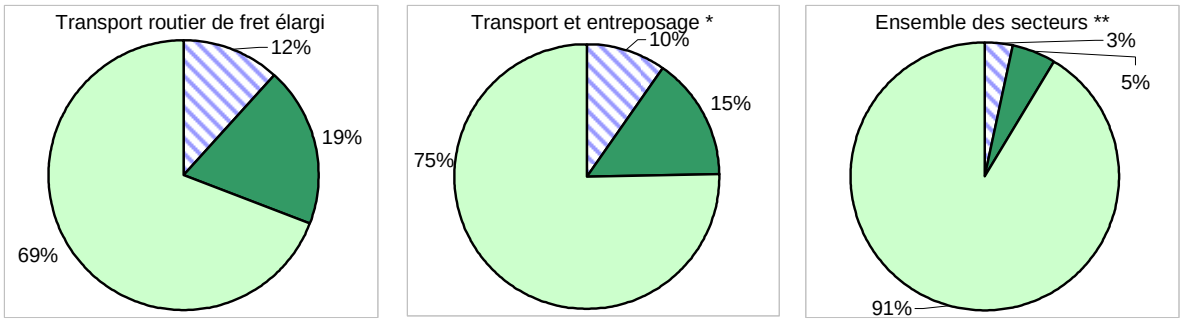
La notion d'« **horaires atypiques** » recouvre les aménagements du temps de travail déviant de la semaine considérée comme « standard », soit 5 jours par semaine du lundi au vendredi entre 7 heures et 20 heures, sans travail les jours fériés, et ce de façon régulière. Notamment, rentrent dans la catégorie « atypique » le travail de nuit (entre 21 heures et 6 heures selon le Code du travail), le travail de fin de semaine (samedi, dimanche) et le travail posté (travail en équipes – 2 fois 8 ou 3 fois 8).

Le travail de nuit des personnels roulants du transport routier de marchandises est régi par des dispositions particulières du Code du travail, du Code des transports et par l'accord du 14 novembre 2001. Pour les salariés roulants, tout travail effectué entre 22 heures et 5 heures du matin (art. L1321-7 du Code des transports) est considéré comme travail de nuit.

L'enquête emploi de l'Insee permet de mesurer la part de l'emploi travaillant en soirée (entre 20 heures et minuit) ou de nuit (entre minuit et 5 heures). Parmi les salariés et indépendants ayant travaillé le soir ou de nuit, on distingue ceux pour qui cela représente plus de la moitié de leurs horaires de travail.

* Actifs employés : salariés et non salariés.

Figure 3C.1 : le travail entre minuit et 5 heures en 2013

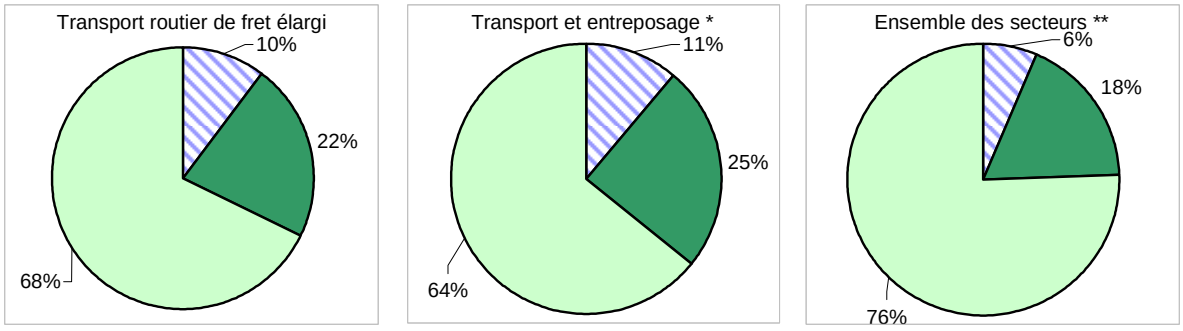


* *Hors activités de poste et de courrier.*

** *Hors fonction publique.*

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SOeS

Figure 3C.2 : le travail entre 20 heures et minuit en 2013



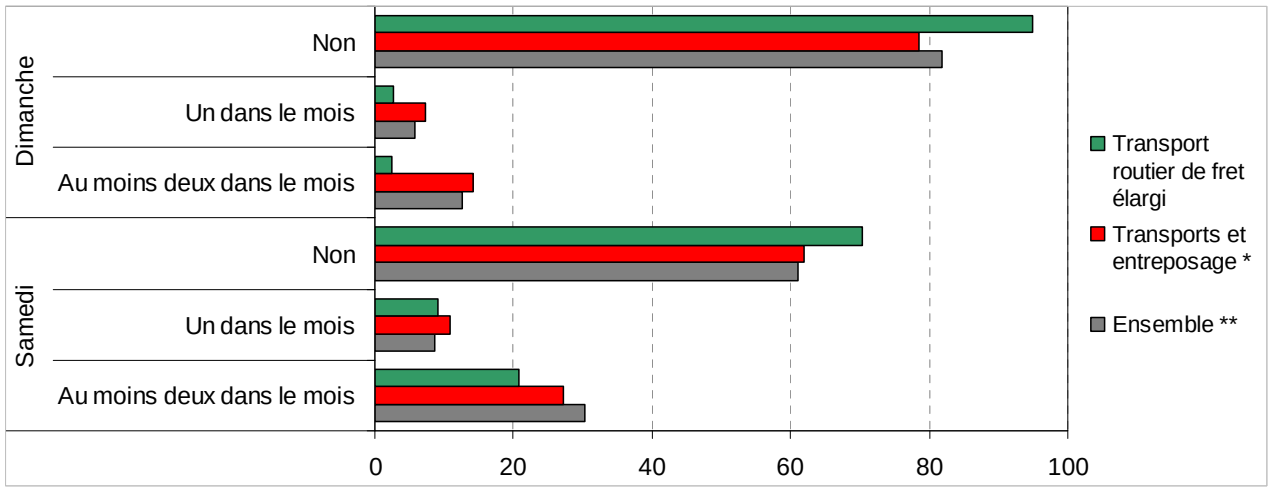
* *Hors activités de poste et de courrier.*

** *Hors fonction publique.*

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SOeS

Figure 3C.3 : le travail en fin de semaine en 2013

En %



* *Hors activités de poste et de courrier.*

** *Hors fonction publique.*

Sources : Insee, enquête emploi calculs SOeS

Note : dans un souci d'harmonisation avec les concepts européens, les questions sur les horaires de travail posées dans l'enquête emploi ont été revues dans un sens plus restrictif en 2013 puisqu'elles portent sur la période de quatre semaines s'achevant par la semaine de référence, alors qu'elles étaient posées en toute généralité jusqu'en 2012. Cela se traduit par une baisse globale du nombre de personnes travaillant en horaires atypiques. Les données présentées dans cette fiche ne sont donc pas comparables avec celles figurant dans l'édition précédente.

4 | Les revenus salariaux

En 2014

Le salaire moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi, primes et compléments compris, augmente de 0,6 % en 2014, après + 1,4 % en 2013. La faible hausse des prix à la consommation (+ 0,5 %) conduit à une quasi-stabilité du pouvoir d'achat moyen des salariés du TRF élargi, toutes catégories confondues (+ 0,1 %). Cette évolution ne permet pas d'effacer le recul du pouvoir d'achat du salaire moyen par tête observé notamment en 2011 et 2012. Le pouvoir d'achat se situe ainsi au même niveau qu'en 2008. En raison de l'absence de revalorisation des salaires conventionnels depuis le 1er janvier 2013, 15,0 % des « salariés roulants marchandises » sont rémunérés au Smic au 1er janvier 2015, soit 3 points de plus qu'au 1er janvier 2013.

Spécificités structurelles

Le salaire net moyen dans le TRF élargi est plus faible que celui de l'ensemble des salariés « transports et entreposage ». Cette situation s'explique en partie par une proportion moins élevée de cadres, de professions intermédiaires, mais aussi d'employés alors que celle des ouvriers qualifiés, essentiellement des conducteurs, y est plus importante. La proportion de salariés rémunérés au Smic y est plus forte. Enfin, le salaire net mensuel moyen des femmes est proche de celui des hommes.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit les revenus salariaux du TRF élargi sous deux angles :

- l'évolution des différents indicateurs de salaire, selon une approche « coût horaire du travail » et en termes de pouvoir d'achat des salariés ;
- le détail des salaires nets par catégorie socioprofessionnelle et sous-secteur, distinguant les emplois à temps partiel, à partir des données annuelles de déclaration sociale, disponibles avec un an de décalage.

4A Le pouvoir d'achat du salaire horaire et les taux horaires conventionnels des ouvriers

En 2014, le pouvoir d'achat de l'ensemble des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi (salaires, primes et compléments) est quasi stable, après une progression en 2013. Le salaire mensuel par tête progresse moins qu'en 2013, mais le faible niveau de l'inflation permet au pouvoir d'achat de se maintenir. Les négociations collectives de branche sur les salaires n'ont pas abouti à un accord en 2014 et le salaire horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds au coefficient 128M (voir définitions annexe D) est repassé en dessous du niveau du Smic.

Le pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête est quasi stable en 2014

En 2014, le salaire moyen par tête (SMPT), qui inclut les primes, les indemnités et des effets de structure (ancienneté et qualification notamment), augmente de 0,6 % par rapport à 2013 dans le TRF élargi, contre + 1,4 % l'année précédente (*figure 4A.1*). C'est moins que dans le transport et entreposage hors activités de poste et de courrier, (+ 0,9 %) et que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels de l'économie française (+ 1,5 %). Cette augmentation moins forte du SMPT dans le TRF que dans l'ensemble des autres secteurs s'observe depuis plusieurs années déjà : de 2008 à 2014, le SMPT progresse en moyenne de 1,2 % par an dans le TRF élargi, soit 0,3 point de moins que dans le transport et entreposage (hors activités postales).

La hausse des prix ralentit de nouveau en 2014 (+ 0,5 % après + 0,9 %) et permet ainsi au pouvoir d'achat du SMPT dans le TRF élargi de se maintenir (+ 0,1 % - *figure 4A.1*). De 2008 à 2014, le pouvoir d'achat du SMPT est stable dans ce secteur (0,0 %), alors qu'il augmente en moyenne de 0,3 % par an dans l'ensemble des transports et entreposage (hors activités postales) et de 0,7 % dans l'ensemble des secteurs concurrentiels.

Le pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers augmente légèrement

Sur un champ un peu différent (les ouvriers du transport terrestre et par conduite), le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base (SHBO) progresse légèrement en 2014 (+ 0,5 %), soit la progression moyenne observée entre 2008 et 2014 (*figure 4A.3*). L'évolution du salaire horaire brut des ouvriers du transport terrestre est proche de celle de l'ensemble du transport et entreposage (+ 0,6 %) en 2014 mais est inférieure à celle de l'ensemble des secteurs non agricoles (+ 1,0 %).

Le salaire horaire conventionnel des conducteurs au coefficient 128M passe en dessous du niveau du Smic en 2014

Le Smic brut a été revalorisé à 9,53 euros de l'heure au 1er janvier 2014, puis à 9,61 euros au 1er janvier 2015 soit une augmentation de 18 centimes en deux ans (*figure 4A.5*). À cette date, il dépasse de 10 centimes le taux horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) - (coefficient 128M) négocié dans les accords collectifs de la branche et entré en application en janvier 2013. Les négociations de branche n'ont pas abouti à un accord de revalorisation des rémunérations conventionnelles en 2014.

Le salaire horaire des conducteurs hautement qualifiés (coefficient 150M) fixé par les accords de branche est resté à 9,79 euros de l'heure depuis janvier 2013, soit un niveau supérieur de 18 centimes à celui du coefficient 128M.

15 % des salariés roulants dépendant de la convention collective du transport routier de marchandises et activités auxiliaires de transports ont bénéficié de la revalorisation du Smic au 1er janvier 2015 (*figure 4A.4*). C'est le niveau le plus élevé observé depuis le début de la crise.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

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'œuvre (Acemo) de la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (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 1er juillet de chaque année jusqu'en 2009 puis au 1er 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.

L'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss)

L'assiette déplafonnée désigne l'ensemble des rémunérations sur lesquelles repose le calcul des cotisations des assurances sociales, des accidents du travail et des allocations familiales ; sont inclus les compléments légaux, conventionnels ou attribués sur l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires, de gratifications et d'avantages en nature ; elle 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 rémunéré en moyenne annuelle déclarée 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.

Figure 4A.1 : évolution du salaire mensuel brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat

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

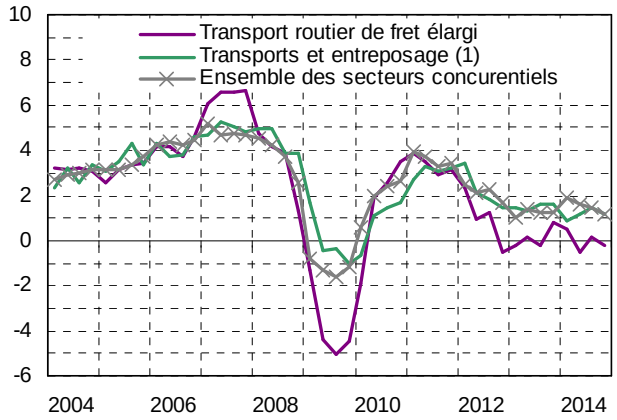
	Niveau 2014	Évolution annuelle 2012	2013	2014	Moyenne 2014 / 2008
Ensemble des secteurs concurrentiels (1)					
Masse salariale	527,6	2,1	1,2	1,5	1,5
SMPT	2 474	2,2	1,8	1,5	1,9
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,2	0,9	1,0	0,7
Transports et entreposage (2)					
Masse salariale	34,7	2,2	1,5	1,2	1,4
SMPT	2 575	2,0	1,5	0,9	1,5
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,0	0,6	0,4	0,3
dont TRF élargi					
Masse salariale	9,8	1,0	0,1	0,0	0,3
SMPT	2 167	0,5	1,4	0,6	1,2
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-1,5	0,5	0,1	0,0

(1) Secteurs concurrentiels : établissements cotisant à l'Urssaf.
(2) Hors activités de poste et de courrier (NAF "53").

Sources : Acoss, calculs SOeS

Figure 4A.2 : évolution de la masse salariale

Glissement annuel en %



(1) Hors activités de poste et de courrier (NAF "53").

Sources : Acoss, calculs SOeS

Figure 4A.3 : évolution du salaire horaire brut de base ouvrier (moyenne annuelle)

En %

	2012	2013	2014	Moyenne 2014 / 2008
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	2,2	1,8	1,5	2,1
Transports et entreposage dont	**1,7**	**1,8**	**1,1**	**1,9**
Transports terrestres et par cond.	1,7	1,7	1,0	1,9
Transports aériens	1,7	1,9	0,2	1,7
Entrepos. et serv. auxil. transp.	0,8	1,9	1,5	1,9
Prix à la consommation	2,0	0,9	0,5	1,5
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	0,2	0,9	1,0	0,7
Transports et entreposage dont	**-0,3**	**0,8**	**0,6**	**0,8**
Transports terrestres et par cond.	-0,3	0,8	0,5	0,5
Transports aériens	-0,3	1,0	-0,3	0,1
Entrepos. et serv. auxil. transport.	-1,1	1,0	1,0	0,8

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; calculs SOeS ;- (*encadré ci-contre*).

Figure 4A.4 : proportion de salariés au Smic

En %, Smic en euros

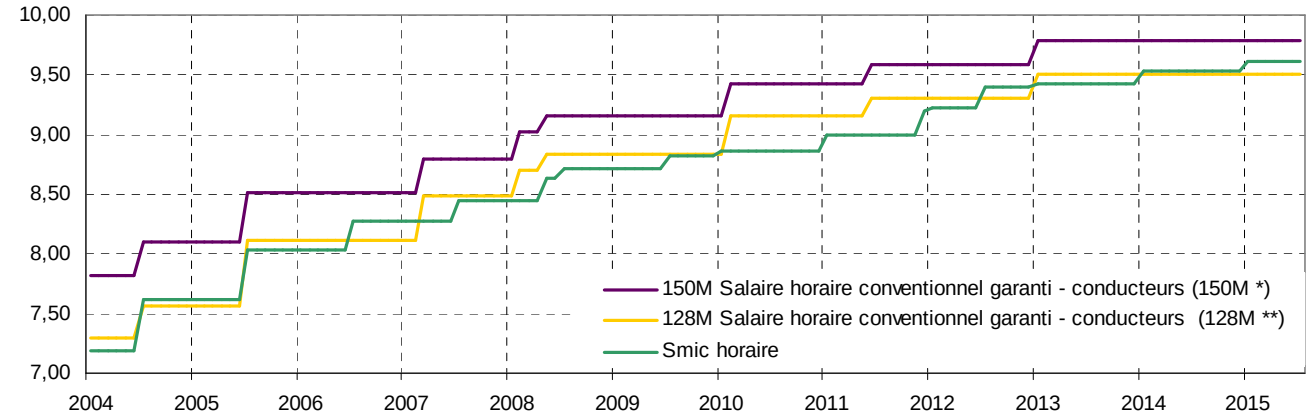
Secteur d'activité	1er janvier 2011	1er janvier 2013	1er janvier 2014	1er janvier 2015
Ensemble des secteurs	**10,6**	**12,3**	**10,8**	**11,1**
Transports et entreposage	2,3	5,6	4,1	7,0
Transports routiers (1)	6,0	12,0	11,0	15,0
Smic	*9,00*	*9,43*	*9,53*	*9,61*

(1) Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (Annexe D - « Personnel roulant marchandises » de la convention collective).
Champ : ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales. France métropolitaine.

Source : Dares, enquête Acemo

Figure 4A.5 : évolutions des salaires conventionnels et du Smic

En euros



** Le coefficient 150M s'applique aux conducteurs hautement qualifiés de poids lourds.*
*** Le coefficient 128M s'applique aux conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC.*

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; DGITM / DST ; calculs SOeS

4B Les salaires nets en 2013

En 2013, le salaire mensuel en équivalent temps plein des ouvriers qualifiés du transport routier de fret (TRF) élargi, qui représentent un peu plus des trois quarts des effectifs du secteur (fiche 2B), est en moyenne de 1 710 euros nets. Il diminue de 1,7 % en euros constants (i.e. compte tenu de l'inflation), soit une troisième année consécutive de recul. Cette diminution est de 1,4 % toutes catégories socioprofessionnelles confondues. Le salaire net se replie dans toutes les composantes du TRF élargi. La baisse atteint 1,9 % dans le transport routier interurbain. La messagerie et fret express offre le salaire net moyen le plus élevé parmi les secteurs constituant le TRF élargi.

Le salaire net réel moyen recule en 2013 dans le transport routier de fret élargi

En 2013, les salariés du TRF élargi perçoivent un salaire moyen par équivalent temps plein (EQTP) de 1 790 € nets mensuels (*figure 4B.1*). Compte tenu de l'évolution de l'indice des prix à la consommation (+ 0,9 %), leur salaire net diminue de 1,4 % en euros constants sur un an, soit une troisième année consécutive de recul. Le salaire net des salariés de l'ensemble des secteurs privé et semi-public baisse également en euros constants (- 0,3 %). En revanche, dans l'ensemble du transport et entreposage, il est stable en 2013.

Le salaire net des ouvriers qualifiés du transport routier, majoritairement des conducteurs routiers, diminue un peu plus en euros constants (- 1,7 %). La plus faible baisse est observée pour les professions intermédiaires (- 0,2 %).

En 2013, le salaire net des femmes est au même niveau que celui des hommes

Dans le TRF élargi, l'écart salarial entre les hommes et les femmes est peu marqué. En 2013, le salaire net moyen des salariées du secteur – celles-ci occupent 11,2 % des emplois (*fiche 2B*) – est identique à celui des salariés (1 790 € mensuels). Cette situation est en grande partie due à un effet de structure : les femmes sont très peu nombreuses parmi les ouvriers, conducteurs ou manœuvres, catégorie socioprofessionnelle où le salaire est le plus bas. En distinguant par catégorie socioprofessionnelle, on observe un écart salarial : celui-ci va de 9 % pour les ouvriers non qualifiés à 16 % pour les cadres. Toutefois, cet écart reste moins accentué que pour l'ensemble des secteurs hors fonction publique.

Par secteur d'activité détaillé, le salaire mensuel net moyen des femmes, comme celui des hommes, est le plus bas dans le TRF de proximité, le plus élevé dans la messagerie et fret express (*figure 4B.4*).

Le salaire net en euros constants diminue davantage dans le transport de proximité, moins dans la messagerie fret express

En 2013, la messagerie et fret express offre le salaire net moyen le plus élevé du transport routier de fret élargi (*figure 4B.4*). 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.

Compte tenu de l'inflation, le salaire net diminue en euros constants dans tous les secteurs d'activité composant le TRF élargi (*cf. annexe dématérialisée 4.6*). Ce recul atteint 1,9 % dans le transport interurbain, 1,6 % dans la location de camion avec conducteur, 1,5 % dans le transport de proximité et 1,2 % dans la messagerie et fret express. Dans l'ensemble du TRF élargi, le salaire net des conducteurs se replie de 1,8 % en euros constants.

Le salaire net moyen des conducteurs routiers est le plus élevé dans le transport interurbain (1 770 euros mensuels par équivalent temps plein). Il est inférieur à 1 700 euros nets par mois dans les autres composantes du TRF élargi. Au total, il s'établit à 1 710 euros mensuels dans le TRF élargi.

Le salaire médian est le même dans le transport routier de fret élargi et dans l'ensemble des secteurs privés et semi-publics

En 2013, le salaire net médian en EQTP, qui partage les salariés en deux groupes d'effectifs égaux, est de 1 680 euros par mois dans le transport routier de fret élargi, soit le même montant que dans l'ensemble des secteurs privé et semi-public (*figure 4B.3*). 10 % des salariés gagnent moins de 1 240 € nets mensuels par EQTP tandis que les 10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 2 290 €. Les 10 % des salariés les mieux payés gagnent ainsi 1,9 fois plus que les 10 % des salariés les moins bien payés (*rapport interdécile D9 / D1, voir figure 4B.3*). L'échelle des salaires est plus resserrée dans le TRF élargi que dans l'ensemble des secteurs d'activité, où 10 % des salariés en équivalent temps plein gagnent moins de 1 180 euros mensuels tandis qu'à l'autre bout de l'échelle des salaires, 10 % gagnent plus de 3 320 euros par mois, soit un rapport interdécile de 2,8.

À qualification équivalente, la rémunération horaire est moindre pour les salariés à temps partiel

À qualification équivalente, le salaire horaire net des postes à temps partiel du TRF élargi (7,7 % des postes) est généralement inférieur à celui des temps complets (*figure 4B.5*). L'écart est de 7,4 % pour les employés, 3,7 % pour les cadres. Il est très faible pour les ouvriers (0,3 %). Néanmoins, les salariés à temps partiel apparaissent globalement mieux rémunérés car, dans le TRF élargi, ils sont plus souvent cadres que les salariés à temps complet. Le salaire mensuel net des salariés à temps complet du TRF élargi s'établit ainsi à 10,30 euros contre 10,80 euros pour les salariés à temps partiel.

Avertissement : depuis 2013, les cotisations patronales des complémentaires de santé obligatoires 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.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 4B.1 : salaires mensuels nets moyens en équivalent temps plein (EQTP)

Salaires en euros courants par équivalent temps plein, évolutions en % d'euros constants

Catégories socioprofessionnelles	2013 **					Évolution en euros constant 2013 / 2012 **		
	TRF élargi			Transports et entreposage	Tous secteurs	TRF élargi	Transports et entreposage	Tous secteurs
	Hommes	*Femmes*	Ensemble					
Ensemble des salariés	***1 790***	***1 790***	**1 790**	**2 180**	**2 180**	**-1,4**	**0,0**	**-0,3**
Cadres*	*3 600*	*3 040*	3 450	3 860	3 930	-0,7	-0,4	-1,1
Professions intermédiaires	*2 250*	*2 030*	2 180	2 330	2 250	-0,2	0,3	-0,3
Employés	*1 890*	*1 600*	1 700	1 930	1 620	-0,4	1,3	0,2
Ouvriers qualifiés	*1 720*	*1 520*	1 710	1 830	1 500	-1,7	-0,5	-0,7
Ouvriers non qualifiés	*1 540*	*1 400*	1 520	1 580	1 790	-1,2	-1,3	-0,9

* *Hors chefs d'entreprises salariés.*

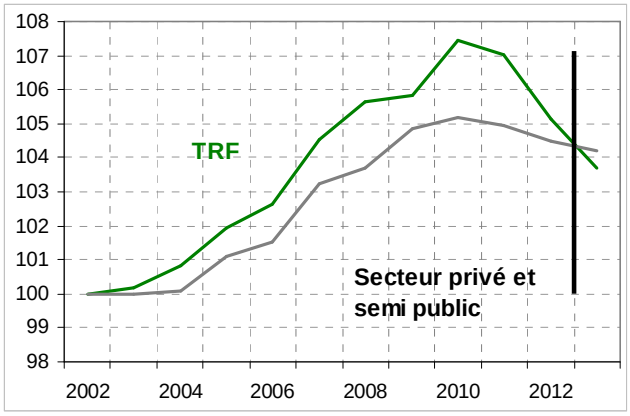
** *Note : depuis 2013, les cotisations patronales des complémentaires de santé obligatoires rentrent dans la mesure du salaire net au titre d'un avantage en nature. Les salaires nets en 2012 ont été recalculés après imputation de ces cotisations afin de fournir une mesure comparable à celle de 2013, permettant un calcul des évolutions entre 2012 et 2013.*

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, DADS 2013 semi-définitif ; calculs SOeS

Figure 4B.2 : évolution du salaire mensuel net moyen en euros constants moyen par EQTP

Salaires en euros constants, base 100 en 2002



Source et champ : cf. figure 4B.1

Figure 4B.3 : distribution des salaires mensuels nets par EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle en 2013

En euros courants

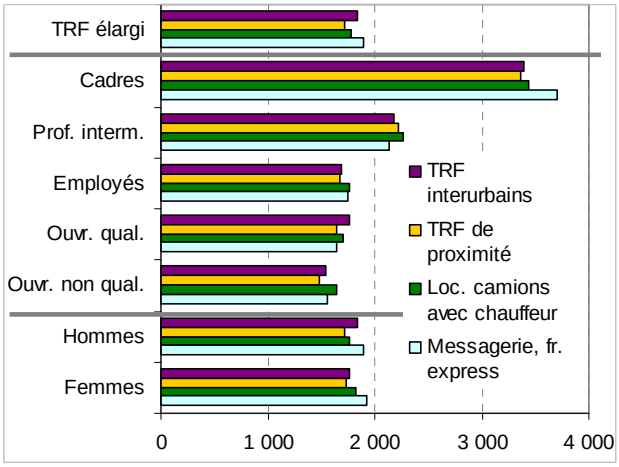
	TRF élargi	Cadres	Prof. Interm.	Em-ployés	Ouvr. qualif.	Ouvr. non qualif.	**Tous secteurs**
1er décile (D1)	1 240	2 000	1 550	1 180	1 240	1 150	1 180
1er quartile	1 440	2 460	1 790	1 360	1 440	1 300	1 360
Médiane	**1 680**	**3 100**	**2 080**	**1 590**	**1 670**	**1 470**	**1 680**
3e quartile	1 940	3 900	2 440	1 880	1 900	1 670	2 280
9e décile (D9)	2 290	5 270	2 900	2 260	2 140	1 910	3 320
D9/D1	**1,9**	**2,6**	**1,9**	**1,9**	**1,7**	**1,7**	**2,8**
Moyenne	**1 790**	**3 450**	**2 180**	**1 700**	**1 710**	**1 520**	**2 180**

Note : en 2013, 10 % des salariés du TRF élargi perçoivent un salaire mensuel net par EQTP inférieur à 1 240 € (1er décile ou D1), 25 % perçoivent moins de 1 440 € (1er quartile ou Q1), 50 % perçoivent moins de 1 680 € (médiane ou 2e quartile).

Source et champ : cf. figure 4B.1

Figure 4B.4 : salaires mensuels nets moyens par EQTP selon le secteur en 2013

En euros courants



Source et champ : cf. figure 4B.1

Figure 4B.5 : salaires horaires* nets selon la catégorie socioprofessionnelle en 2013

En euros courants

	Temps complet		Temps partiel	
	TRF élargi	Transport et entrepo-sage	TRF élargi	Transport et entrepo-sage
Ensemble des salariés	**10,3**	**13,6**	**10,8**	**13,8**
Cadres**	21,8	24,7	21,0	25,4
Professions intermédiaires	13,9	15,2	13,5	15,0
Employés	11,0	12,5	10,3	13,4
Ouvriers qualifiés	9,6	11,1	9,6	10,8
Ouvriers non qualifiés	9,9	10,3	9,7	9,9

* *Calculé comme le rapport du salaire au nombre d'heures rémunérées.*

** *Hors chefs d'entreprises salariés.*

Source et champ : cf. figure 4B.1

Le salaire net, calculé à partir du salaire net fiscal de la DADS, est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG et CRDS. Il n'exclut que les primes non imposables (participation, repas…) et contient l'intéressement et les frais de route. Le salaire en équivalent temps plein (EQTP) prend en compte tous les postes de travail y compris à temps partiel en les corrigeant de leur quotité horaire : un salarié ayant occupé un poste donné à 80 % pendant 6 mois, ayant perçu 10 000 €, compte pour 0,4 EQTP (= 0,5 x 0,8) rémunéré 25 000 € par an (= 10 000 / 0,4 - salaire annualisé). Cela correspond à une notion de coût salarial pour l'établissement, hors cotisations sociales.

5 | La formation

En 2014

En 2014, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers augmente de 2,5 % par rapport à 2013. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées baisse pour la deuxième année consécutive. Le nombre de formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de fret revient à son niveau de 2012, après un recul en 2013. Le nombre de permis poids lourds marchandises (C plus CE) délivrés s'élève à 39 857. C'est la première hausse depuis 2008. D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, disponibles pour 2012, les entreprises du transport routier de fret (TRF) élargi ont maintenu leur engagement financier en matière de formation continue.

Spécificités structurelles

Les salariés du TRF élargi ont un niveau de formation initiale qui reste faible malgré une hausse régulière comme dans l'ensemble de l'économie. Toutefois, les jeunes conducteurs routiers de poids lourds sont plus diplômés que leurs aînés. Dans le transport terrestre (tous modes confondus), près d'un salarié sur deux suit une formation chaque année, les stages durent en moyenne 43,6 heures. Dans le TRF élargi, 29,3 % des salariés suivent une formation dans l'année, pour des stages de 25,0 heures en moyenne. Rapporté à l'ensemble des salariés, l'effort de formation est donc de 20,5 heures par salarié dans le transport terrestre et de 7,3 heures par salarié dans le TRF élargi. L'effort d'engagement financier dans la formation continue des établissements du TRF élargi est deux fois plus bas que celui de l'ensemble du transport terrestre.

Présentation du chapitre

Ce chapitre analyse :

- les diplômes et les qualifications dans le TRF ;
- la contribution des entreprises à la formation continue ;
- les formations obligatoires des conducteurs.

5A Les diplômes et qualifications dans le transport routier de fret élargi

Le niveau de formation initiale générale des actifs des entreprises du transport routier de fret élargi, sédentaires ou roulants, salariés ou non, est peu élevé, du fait de la prédominance de l'emploi ouvrier. Ce niveau est toutefois en hausse régulière, comme pour l'ensemble des actifs ; le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et le brevet d'études professionnelles (BEP) sont en 2013 les diplômes les mieux représentés parmi les actifs du transport routier de fret. Cinq ans plus tôt, les sans diplôme ou titulaires d'un brevet des collèges étaient les plus nombreux.

La formation générale initiale est complétée par des formations spécifiques obligatoires « transport », dont la moitié concerne la conduite.

43 % des actifs du transport routier de fret sont titulaires d'un diplôme de niveau CAP ou BEP en 2013

Le secteur du transport routier de fret élargi emploie très largement des actifs ayant un niveau de qualification peu élevé : ainsi, en 2013, la qualification de type CAP ou BEP y est la plus courante (43 % des actifs), suivie par le niveau de diplôme inférieur ou égal au brevet des collèges (30 %). Les actifs ayant le baccalauréat ou plus ne représentent que 27 % des actifs occupés du secteur, soit deux fois moins que dans l'ensemble de l'économie (*figure 5A.1*).

Le niveau de qualification s'élève progressivement

Le niveau moyen de qualification s'élève toutefois progressivement : la part des non diplômés ou titulaires du brevet des collèges (BEPC avant 1986) recule de 8 points entre 2008 et 2013, au profit des titulaires d'un CAP ou d'un BEP (+ 8 points). La proportion des actifs du transport routier de fret élargi diplômés du bac et plus est stable depuis 2008.

Cette hausse du niveau s'observe sur longue période. La part de diplômés de niveau bac ou plus passe de 12 % en 1998 à 27 % en 2013 ; la part de diplômés du brevet de collèges ou non diplômés passant dans le même temps de 46 % à 30 %.

Un tiers des jeunes conducteurs routiers sont diplômés d'un baccalauréat

Ces tendances se retrouvent dans les tranches d'âge des conducteurs routiers, sur la période 2010-2013. En effet, si 56 % des conducteurs âgés d'au moins 50 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges, ce n'est le cas que de 27 % des conducteurs salariés de moins de 30 ans (*figure 5A.2*). Les CAP et BEP restent les diplômes les plus fréquents parmi les jeunes conducteurs, mais la proportion de bacheliers augmente fortement : 34 % d'entre eux ont le baccalauréat ou plus, contre 13 % dans la classe d'âge 30–49 ans. Cette hausse de la part des titulaires du bac et plus s'explique par le développement des filières professionnelles de niveau bac, créées en 1985 et en développement continu depuis.

Les conducteurs de moins de 30 ans sont plus souvent diplômés de la filière transport que leurs aînés, selon les résultats de l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT) réalisée en 2008 (*figure 5A.3*).

Outre les évolutions de la formation initiale, le dispositif de formation professionnelle obligatoire, créé et développé depuis 1995, a contribué à accroître le nombre de détenteurs de diplômes et titres professionnels du transport. Il repose sur une obligation de qualification initiale pour l'exercice de la conduite professionnelle (*cf. fiche 5C*).

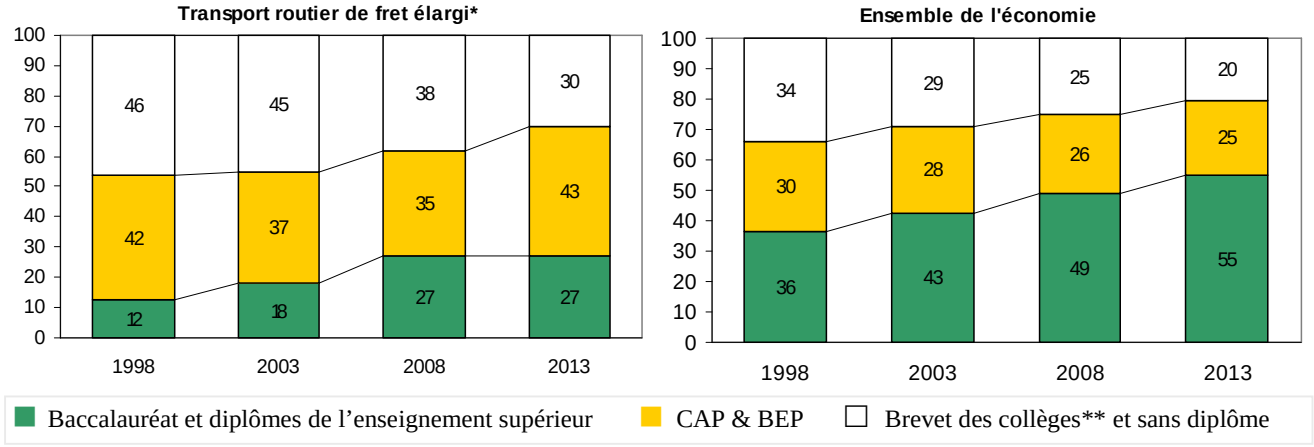
Le nombre de contrats de professionnalisation diminue en 2013

Le contrat de professionnalisation constitue, avec l'apprentissage, l'un des deux canaux de la formation en alternance. Ce contrat a été créé en 2004. En 2013, l'organisme paritaire collecteur agréé (OPCA) pour le secteur des transports a financé 3 097 contrats de professionnalisation pour la filière transports routiers de marchandises et activités auxiliaires, dont 918 pour la conduite. C'est près de 400 de moins qu'en 2012.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 5A.1 : répartition des actifs selon le diplôme le plus élevé obtenu

En %



** Regroupe les codes NAF Rév.2 : 49.41A, 49.41B, 49.41C et 52.29A ; ** BEPC avant 1986.*

Source : Insee, enquête emploi (en 1998 enquête annuelle ; à partir de 2002, enquête emploi en continu)

Figure 5A.2 : diplôme le plus élevé des conducteurs routiers en 2013

En %

Diplôme obtenu	Moins de 30 ans	De 30 à 49 ans	50 ans et plus	Ensemble
Aucun / Brevet des collèges *	27	38	56	40
CAP ou BEP	39	49	40	45
Bac ou plus	34	13	5	14

Note : 27 % des conducteurs routiers âgés de moins de 30 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges (BEPC avant 1986).*

Champ : les conducteurs de poids lourds salariés du TRF élargi.

Source : enquête emploi cumul 2010–2013, calculs SOeS

Figure 5A.3 : formation initiale des conducteurs routiers en 2008

En %

Diplôme obtenu	Moins de 30 ans	Ensemble
Aucun ou brevet des collèges*	6	27
Spécifique filière transport	44	18
Non spécifique transport	50	55

Note : 6 % des conducteurs de poids lourds âgés de moins de 30 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges.

Champ : conducteurs de poids lourds du TRF élargi.

Source : SOeS, enquête annuelle sur les conditions de travail (EACT) des conducteurs routiers

L'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL)

L'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), mis en place sous l'égide de la commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle dans la branche des Transports (CPNE), établit ses estimations en matière d'emploi et de formation à partir d'une enquête menée directement auprès des entreprises et d'établissements entrant dans le champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports. Depuis 2008 (édition de mars 2009), le champ des statistiques sur la formation est le suivant :

- le rapport présente l'exhaustivité des effectifs en formation continue hors formation obligatoire au sein des centres de formation de l'AFT-IFTIM et Promotrans ;
- les conducteurs effectuant de la conduite pour compte propre sont inclus depuis 2008 dans les effectifs en formation Fimo et Fcos ; à partir de 2009 sont inclus les stagiaires formés par les moniteurs d'entreprises au titre de la délégation de compétence ;
- les effectifs sur les titres professionnels en conduite routière, Fimo et FCO des centres AFT-IFTIM et Promotrans sont élargis à ceux des organismes soutenus par la profession via la ressource affectée (la profession est en effet assujettie à une taxe fiscale votée chaque année, destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers) ;
- les effectifs en formation diplômante incluent désormais ceux de l'ensemble des établissements soutenus, en particulier par la taxe d'apprentissage, par l'AFPA, l'AFT-IFTIM et Promotrans (ce qui explique notamment que l'on ait davantage d'effectifs affichés en master).

5B La contribution des entreprises à la formation continue, en 2012

En 2012, les entreprises du transport routier de fret (TRF) élargi ont maintenu leur effort de financement de la formation continue de leurs employés au même niveau que l'année précédente. Cet effort demeure plus faible que dans les entreprises de l'ensemble du transport terrestre. La part des salariés du secteur ayant bénéficié d'une formation a toutefois augmenté par rapport à l'année passée.

Le taux de participation financière à l'effort de formation continue est stable en 2012

En 2012, les entreprises de 10 salariés et plus du transport routier de fret élargi ont consacré l'équivalent de 1,86 % de leur masse salariale, soit autant que l'année précédente, à la formation continue de leur personnel, qu'il soit sédentaire ou roulant, salarié ou non. Ces sommes sont constituées des dépenses « directes » de formation par les entreprises, et des cotisations obligatoires contribuant au financement des dépenses mutualisées de formation, par l'intermédiaire, notamment, du fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP).

L'effort de financement des entreprises du TRF élargi est moins élevé que celui constaté pour l'ensemble de l'économie (2,72 % en 2012, *figure 5B.1*). Il est nettement plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (4,21 % en 2012), qui comprennent notamment le transport ferroviaire et le transport urbain, où le taux de participation financière est important.

Le taux de participation financière à la formation des salariés s'accroît globalement avec la taille de l'entreprise : il est de 1,16 % dans les entreprises employant de 10 à 19 salariés, de 2,28 % dans celles de 2 000 salariés et plus. Il est assez nettement supérieur à l'obligation légale (*voir encadré*).

Davantage de salariés ont été formés en 2012

Si le taux de participation financière reste stable en 2012, la proportion de salariés du secteur ayant eu accès à une ou plusieurs formations progresse, s'établissant à 29,3 % des salariés, soit 1,3 point de plus que l'année précédente *(figures 5B.2)*. Elle rejoint ainsi la moyenne observée entre 2005 et 2012. La part des salariés formés en 2012 dans le TRF élargi est plus basse que dans l'ensemble des secteurs, de près de 14 points, mais elle a augmenté un peu plus vite (*figures 5B.4*). Cela s'explique en partie par des effets de structure : la part des salariés formés est structurellement plus faible dans les petites entreprises, nombreuses dans le TRF élargi et la formation bénéficie plus souvent aux cadres et professions intermédiaires qu'aux ouvriers, très majoritaires dans les effectifs du transport routier de fret. La part des salariés formés est ainsi quasi identique dans le TRF élargi et dans l'ensemble des secteurs privés et semi-publics (respectivement 16,0 % et 16,1 %). En revanche, à taille égale, la part des salariés formés dans les entreprises de 20 salariés et plus est plus faible dans le TRF élargi que dans l'ensemble des secteurs.

La durée moyenne des formations est de 25 heures en 2012, contre 24,4 heures l'année précédente. C'est moins que dans l'ensemble des secteurs (28,7 heures), mais cet écart s'est réduit au cours des huit dernières années. Le nombre d'heures de formation s'établit à 7,3 heures par salarié en 2012 *(figure 5B.3)*, après 6,9 heures l'année précédente. C'est le plus haut niveau sur la période 2005–2012. Ce nombre d'heures est plus important dans les établissements de 50 salariés et plus que dans les établissements de moins de 50 salariés. En revanche, la durée moyenne des formations est plus longue dans ces derniers.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

La formation continue et la déclaration 24-83 :

Chaque employeur est tenu de participer au financement de la formation professionnelle continue des salariés ou des demandeurs d'emploi. Cette obligation de participer s'applique aux entreprises privées ainsi qu'aux sociétés nationales, aux établissements publics à caractère industriel ou commercial, aux établissements à caractère administratif ne relevant pas d'une collectivité publique. Sont dispensés de l'obligation de participer au financement de la formation professionnelle l'État, les collectivités territoriales, le secteur public hospitalier, les établissements publics à caractère administratif relevant d'une collectivité publique. La participation est assise sur la masse salariale et le taux de participation légale varie suivant la taille de l'établissement (moins de 10 salariés : 0,55 % de la masse salariale ; de 10 à 19 salariés : 1,05 % de la masse salariale ; 20 salariés et plus : 1,6 %). Pour permettre le contrôle du versement de la participation, les employeurs d'au moins dix salariés doivent remplir une **déclaration annuelle (dite 24-83)** et la transmettre au Service des impôts. Le Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Cereq) exploite ces déclarations fiscales annuelles 24-83 de toutes les entreprises et associations de 10 salariés et plus.

Définitions

Effort physique de formation continue = nombre d'heures de stage / nombre total de salariés de l'entreprise.

Durée moyenne des stages = nombre d'heures de stage / nombre de stagiaires (non compris les formations en alternance).

Taux d'accès à la formation continue : nombre de salariés ayant eu accès à une ou plusieurs formations dans l'année / effectifs totaux.

Taux de participation financière : dépenses de formation professionnelle / masse salariale.

Figure 5B.1 : formation continue dans les entreprises en 2012

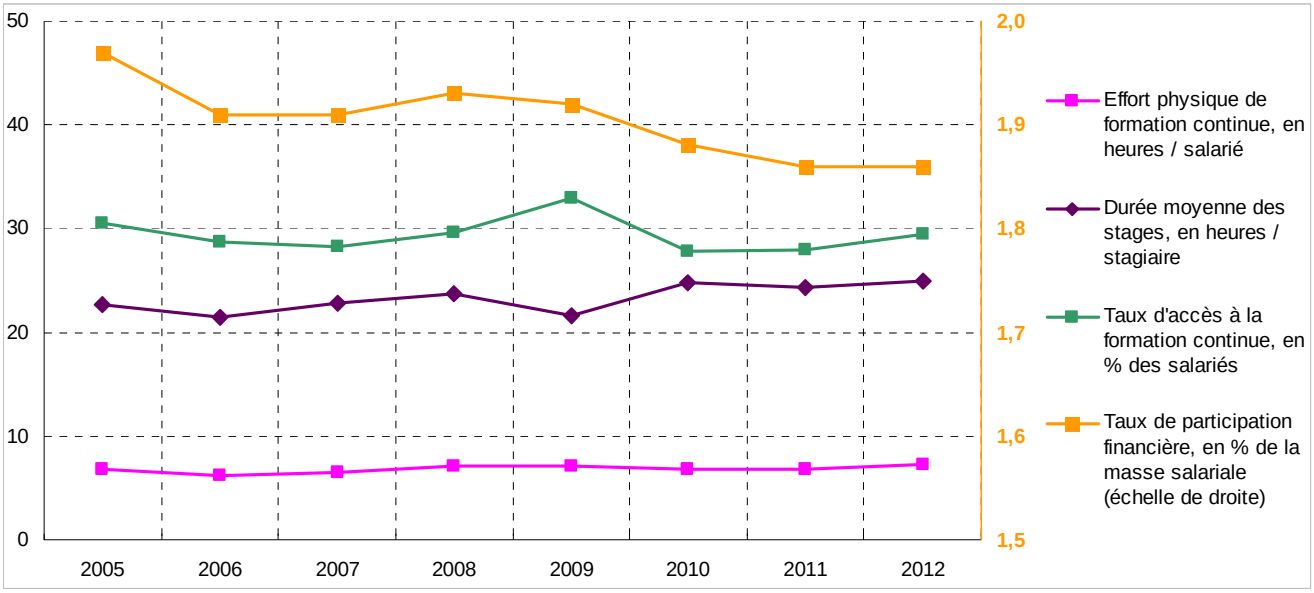
Taille des entreprises (nombre de salariés)	De 10 à 19	De 20 à 49	De 50 à 249	De 250 à 499	De 500 à 1 999	2 000 et plus	TRF élargi	*Transports terrestres et par conduites**	Ensemble de l'économie
Effort physique de formation continue, en heures / salarié de l'entreprise	4,5	5,7	8,1	9,1	7,8	8,8	**7,3**	***20,5***	**12,0**
Durée moyenne des stages, en heures / stagiaire	28,0	30,8	25,0	25,0	17,5	21,9	**25,0**	***43,6***	**28,7**
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	16,0	18,6	35,5	37,4	43,7	40,2	**29,3**	***47,1***	**43,2**
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	1,16	1,70	2,01	2,09	1,91	2,28	**1,86**	***4,21***	**2,72**

* *Code 49 de la NAF Rév.2.*

Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Figure 5B.2 : évolution de la formation continue dans les entreprises du TRF élargi de 2005 à 2012

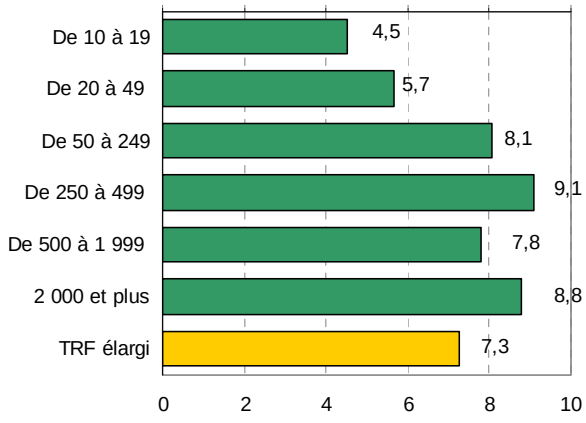


Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Figure 5B.3 : effort physique de formation continue dans le TRF élargi en 2012, selon la taille de l'entreprise

En heures / salarié

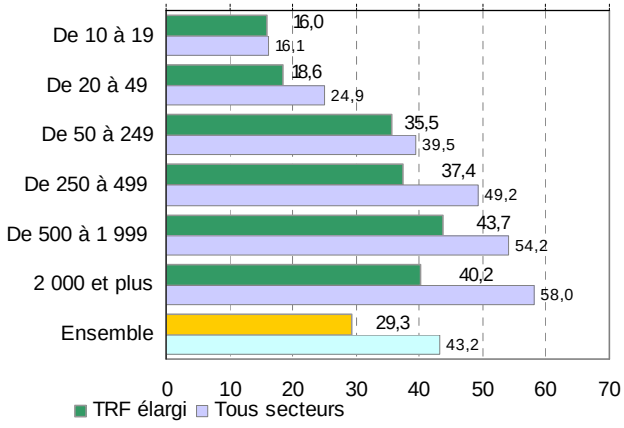


Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Figure 5B.4 : taux d'accès à la formation continue dans le TRF élargi en 2012, selon la taille de l'entreprise

En % de stagiaires



Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

5C Les formations obligatoires des conducteurs

Le nombre de conducteurs ayant obtenu en 2014 la qualification initiale de conducteur poids lourds augmente, après un léger recul en 2013. Le nombre de formations initiales minimales obligatoires (Fimo) courtes délivrées s'accroît alors que la formation initiale longue se replie légèrement, sous l'effet d'un recul du nombre de titres professionnels délivrés par le ministère de l'Emploi et bien que le développement des filières professionnelles de l'Éducation nationale se poursuive. Le nombre de conducteurs ayant obtenu cette qualification grâce aux formations passerelles progresse sensiblement. En revanche, le nombre de formations continues obligatoires poursuit son repli en 2014, après un sommet atteint en 2012, date d'entrée en vigueur de l'obligation de formation continue pour tous les conducteurs en activité.

Le nombre de formations initiales suivies repart en hausse

En 2014, 30 329 personnes ont suivi une formation initiale courte ou longue leur donnant accès à la profession de conducteur de poids lourds de transport de marchandises, soit une hausse de 2,5 % par rapport à 2013 (*figure 5C-1*).

Cette hausse est le résultat d'une nette progression du nombre de personnes ayant suivi une formation courte. Le nombre de Fimo, premier mode d'accès à ces métiers atteint 17 961 attestations délivrées en 2014, en augmentation de 4,9 % par rapport à 2013. La Fimo représente 59 % des sortants de formation initiale, une part en recul régulier depuis plusieurs années (*figure 5C-2*).

Les formations initiales longues de l'Éducation nationale (CAP, BEP, Bac professionnel), qui permettent d'obtenir la Fimo par équivalence, poursuivent leur développement. Le nombre de Fimo délivrées au titre d'une formation scolaire (CAP, Bac professionnel) progresse de 3,8 % en un an, avec 3 866 diplômés. Un quart des diplômés de ces filières sont titulaires du Bac professionnel « conducteur du transport routier de marchandises », les trois quarts restants sont issus des filières de niveau CAP.

En revanche, le nombre de titres professionnels délivrés par le ministère de l'emploi se replie de nouveau (- 2,6 %). 8 502 personnes ont été diplômées en 2014 dans cette voie, pourtant appréciée des entreprises du secteur.

Au total, avec 12 368 diplômes délivrés, le nombre de sortants de formations initiales longues diminue légèrement de 0,7 % en 2014.

Le nombre de formations passerelles reprend sa progression

Après une diminution en 2013, Les formations passerelles, mises en place depuis 2009 et qui permettent la mobilité des conducteurs entre les secteurs du transport de marchandises et de voyageurs, augmentent et dépassent le niveau atteint en 2012. 1 340 conducteurs de voyageurs ont suivi en 2014 une formation permettant de passer du transport routier de voyageurs vers le transport routier de marchandises, (+18,2 % en un an).

Le nombre de conducteurs ayant suivi une formation « passerelle » permettant de passer du transport routier de marchandises vers le transport routier de voyageurs poursuit son expansion, avec 3 249 conducteurs bénéficiaires en 2014 (+ 16,9 % - *annexe 5.4b dématérialisée*).

Le nombre de formations continues obligatoires diminue en 2014

En 2014, 102 644 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies, soit une baisse de 4,2 % en un an.

Le nombre de FCO avait atteint son maximum en 2012. Les conducteurs ayant bénéficié d'une dispense de formation initiale au titre des droits acquis, prévue par le nouveau dispositif de formation mis en place en 2007, avaient en effet l'obligation de suivre une FCO avant le 10 septembre 2012. Le nombre de FCO qui avait déjà sensiblement diminué en 2013 revient donc en 2014 à un niveau proche de sa moyenne observée depuis 2008. Le nombre de FCO suivies reste contraint par l'obligation réglementaire de renouvellement tous les cinq ans.

Le nombre de permis poids lourd délivrés augmente pour la première fois depuis cinq ans

En 2014, 39 857 permis de conduire de *poids lourds marchandises* ont été délivrés en 2014 (permis des catégories C et EC) par les centres d'examens (*figure 5C-3*), dont 2 048 à des femmes. Ce nombre augmente (+ 3,0 %), pour la première fois depuis cinq ans et revient à son niveau de 2012. La part des permis délivrés à des femmes est de 5,1 %, en augmentation depuis 2010, mais elle reste encore loin de son maximum observé en 2008 (6,8 % des permis avaient alors été délivrés à des femmes).

Pour pouvoir conduire, dans un cadre professionnel (i.e. pour compte d'autrui ou pour compte propre), un véhicule poids lourds de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge, les conducteurs doivent être titulaires d'une qualification initiale. Celle-ci peut être obtenue soit par une formation courte (la formation initiale minimale obligatoire dite « Fimo »), soit par une formation longue (titre professionnel délivré par le ministère de l'emploi ou diplôme professionnel délivré par le ministère de l'éducation nationale).

Par la suite, les conducteurs doivent suivre, tous les cinq ans, une formation continue obligatoire (FCO).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Figure 5C.1 : formations initiales et continues suivies par les conducteurs dans le transport routier de fret

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Formation d'accès à la profession de conducteur								
Formation initiale minimale obligatoire (Fimo)	26 722	21 640	19 142	18 541	17 526	17 913	17 128	17 961
Formation initiale longue	7 056	10 516	9 526	9 337	9 933	11 638	12 450	12 368
acquise au titre d'un CAP d'un BEP ou d'un bac professionnel *	2 045	2 168	2 168	2 225	2 322	2 671	3 724	3 866
dont CAP / BEP	*2 045*	*2 168*	*2 168*	*2 225*	*2 322*	*2 671*	*2 805*	*2 838*
*dont Baccalauréat professionnel ** *	-	-	-	-	-	-	*919*	*1 028*
acquise au titre d'un titre professionnel	5 011	8 348	7 358	7 112	7 611	8 967	8 726	8 502
Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)	**33 778**	**32 156**	**28 668**	**27 878**	**27 459**	**29 551**	**29 578**	**30 329**
Passerelles (Voyageurs → Marchandises)	-	-	**161**	**747**	**1 085**	**1 320**	**1 134**	**1 340**
Formation continue								
FCOS / FCO	**67 837**	**85 521**	**97 688**	**101 686**	**100 941**	**121 153**	**107 199**	**102 644**

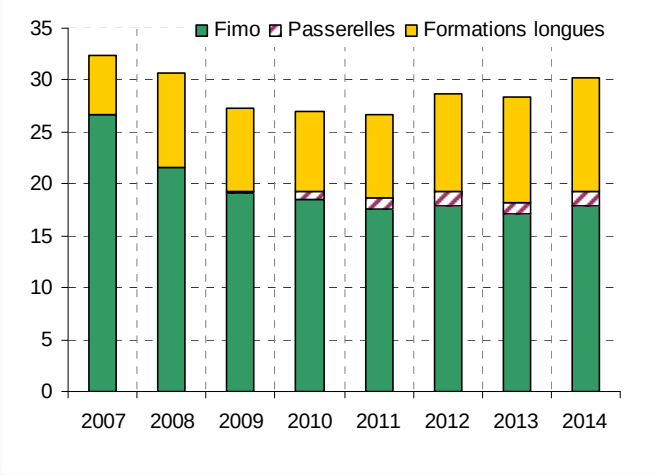
* *En raison d'améliorations apportées au suivi des diplômés de formations initiales longues, le nombre de diplômés du CAP, du BEP et du Bac professionnel a été revu.*

** *Le baccalauréat professionnel « Conducteur transport routier marchandises » a été créé par arrêté du 3 juin 2010. La première promotion a été diplômée en 2013.*

Source : DGITM / DST ; Depp / ministère de l'Éducation nationale

Figure 5C.2 : répartition des qualifications initiales et formations passerelles obtenues

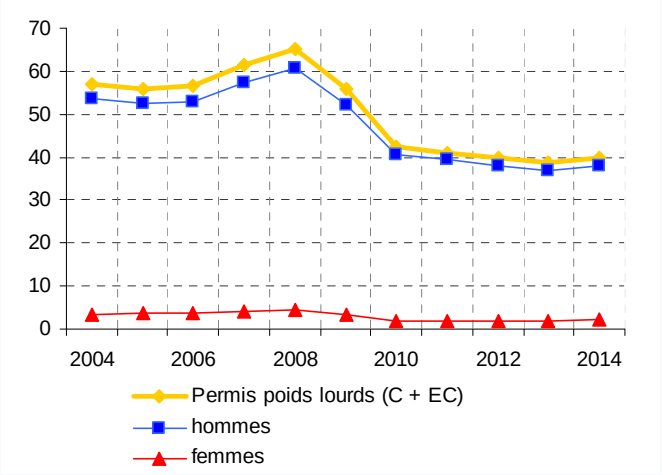
En milliers



Source : DGITM / DST ; Depp / ministère de l'Éducation nationale

Figure 5C.3 : nombre de permis poids lourds délivrés, selon le sexe

En milliers



Source : DSCR

La directive « formation des conducteurs routiers » et les textes législatifs et réglementaires de transposition

La France a créé et développé dès 1995 un dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers qui reposait sur une formation initiale minimale obligatoire (Fimo) préalable à l'embauche et une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) renouvelable tous les cinq ans. Il avait pour objectif essentiel de contribuer à la politique d'amélioration de la sécurité routière et à la sécurité des conducteurs à leur poste de travail, de développer la qualification des conducteurs professionnels et de favoriser l'emploi et la mobilité professionnelle.

Cette expérience française a inspiré le législateur européen qui a institué, par la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003, une qualification initiale et une formation continue des conducteurs routiers.

Le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007, pris en transposition de la directive, reprend l'ancien dispositif en l'adaptant aux exigences de la directive. Il prévoit notamment :

- une qualification initiale longue de 280 heures au moins qui correspond au titre professionnel de conducteur routier délivré par le ministre chargé de l'emploi et au CAP ou Bac professionnel de conducteur de transport routier de marchandises ;
- une qualification initiale accélérée de 140 heures au moins, dénommée Fimo (formation initiale minimale obligatoire) ;
- une formation continue de 35 heures sur cinq jours, la FCO (formation continue obligatoire) renouvelée tous les cinq ans ;
- une formation spécifique dite « passerelle » d'une durée de 35 heures pour permettre la mobilité sectorielle des conducteurs. Le dispositif actuel est en vigueur depuis le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs et depuis le 10 septembre 2009 pour le transport de marchandises.

6 | L'accidentalité

En 2014

En 2014, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de 1,0 %. Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux. Toutefois, 480 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 15 de plus que l'année précédente.

Le nombre d'accidents du travail avec arrêt temporaire du travail ainsi que le nombre d'affiliés au régime général avaient tous les deux reculé de 2 % en 2013 dans le transport routier de fret (TRF) élargi : l'indice de fréquence des accidents se stabilise cette année. En revanche, le risque d'accident ayant entraîné une incapacité permanente diminue et retrouve son niveau de 2010.

Spécificités structurelles

Le nombre d'accidents avec arrêt de travail par salarié du TRF élargi est plus de deux fois plus élevé que celui de l'ensemble des secteurs suivis par le régime général. Les ouvriers non qualifiés, en particulier les manutentionnaires, sont les plus exposés.

Les accidents de la route impliquant un poids lourd sont souvent plus graves que les accidents impliquant tous types de véhicules. Le nombre de tués par accident corporel est trois fois plus élevé quand un poids lourd est impliqué que pour l'ensemble des accidents routiers.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit

- les accidents du travail, avec arrêt de travail, dénombrés par le régime général de la sécurité sociale dans le secteur d'activité du TRF élargi ;
- les accidents de la route impliquant un poids lourd.

6A Les accidents du travail

En 2013, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, 80,8 accidents avec arrêt du travail pour 1 000 salariés ont été reconnus par la Caisse nationale d'assurance-maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), soit quasiment le même taux qu'en 2012 (81,1). Le nombre d'accidents diminue, à un rythme similaire à celui des affiliés de ces secteurs. Le risque d'accident du travail reste important pour les ouvriers, surtout non qualifiés. Il recule toutefois nettement au cours des dernières années.

Le risque d'accident baisse très légèrement dans le TRF élargi

En 2013, la CNAMTS a reconnu 80,8 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés dans le transport routier de fret élargi, soit un nombre quasiment identique à l'année précédente (*figure 6A.1*). Le nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente, pour 1 000 salariés, diminue, à 5,8 (*figure 6A.2*). 65 décès dans le cadre de l'activité professionnelle ont été enregistrés en 2013, soit un taux de 1,8 pour 10 000, en légère augmentation (+ 0,1 point).

La fréquence des accidents du travail est toujours très supérieure dans le transport routier de fret à celle observée pour l'ensemble des secteurs d'activité (hors fonction publique) où 34 accidents du travail pour 1 000 salariés sont enregistrés en 2013. C'est 2,4 fois moins que dans le transport routier de fret élargi.

Le risque de survenue d'un accident du travail se réduit pour les ouvriers qualifiés

Le risque d'accident est particulièrement élevé pour les ouvriers non qualifiés (dont les manutentionnaires). En 2013, 200 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 ouvriers non qualifiés contre 74 accidents avec arrêt pour 1 000 ouvriers qualifiés (*figure 6A.3*) sont recensés. Ce risque diminue depuis 2010 pour les ouvriers qualifiés (- 12 points). L'indice de fréquence des accidents des ouvriers non qualifiés recule également nettement de 2010 à 2012 (- 36 points). En 2013, il est quasiment stable (+ 1 point).

Les risques d'accidents du travail sont les plus élevés dans la location de camions avec conducteurs

La fréquence des accidents est plus élevée dans les établissements de location de camion avec conducteur, avec 93 accidents pour 1 000 salariés en 2013, suivi par la messagerie fret express (89 accidents pour 1 000 salariés). Elle est plus basse dans le transport routier de fret interurbain (78 accidents pour 1 000 salariés) et le transport routier de proximité (81 accidents pour 1 000 salariés). Parmi les ouvriers, la fréquence des accidents du travail est particulièrement importante pour les ouvriers non qualifiés du transport de fret de proximité en 2013 (*figure 6A.4*). Pour les ouvriers qualifiés, une fréquence d'accidents du travail la plus élevée parmi les salariés de la messagerie et fret express est observée (102 ‰).

La gravité des accidents augmente avec l'âge

Le risque de subir un accident du travail dans les activités du TRF élargi est plus élevé pour les jeunes salariés que pour les plus âgés (*figure 6A.5*), avec 99,8 accidents pour 1 000 salariés âgés de moins de 30 ans en 2013, contre 66,6 pour 1 000 salariés âgés de 50 ans et plus. En revanche, la gravité des accidents est plus grande quand le salarié est âgé. Ainsi, pour 1 000 salariés de moins de 30 ans 3,5 accidents ont entraîné une incapacité permanente, contre 7,9 accidents pour 1 000 salariés de 50 ans et plus.

En raison de la nature des postes occupés, le risque d'accident est plus élevé pour les hommes que pour les femmes dans le transport routier de fret élargi. Ainsi, 86,8 accidents du travail avec arrêt pour 1 000 hommes salariés sont comptés en 2013, contre 32,9 pour 1 000 femmes salariés. Les accidents sont également plus graves : en 2013, pour 1 000 hommes salariés, 6,2 accidents ont entraîné une incapacité permanente. Pour 1 000 femmes salariées, 2,6 accidents du travail avec arrêt ont entraîné une incapacité permanente.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées

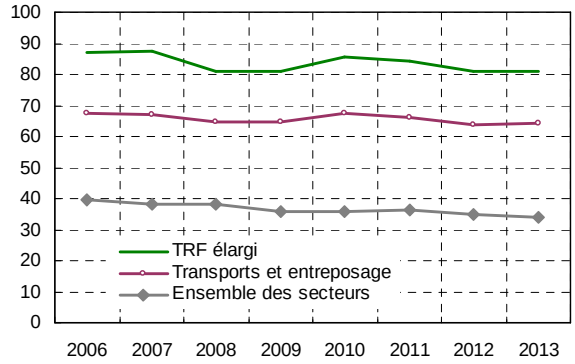
Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

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 vingt-quatre 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. Les résultats des sièges sociaux et bureaux ne sont pas donnés avec les activités dont relèvent les entreprises. Elles sont basées sur les codes d'activité économiques des établissements et non plus sur les codes risques, calculés par la CNAMTS.

Indice de fréquence : nombre d'accidents avec arrêt ou accidents en premier règlement rapporté à 1 000 salariés. Pour calculer l'indice de fréquence des ouvriers qualifiés et non qualifiés du TRF élargi, le service de l'observation et des statistiques estime le nombre de salariés par catégorie sociale en appliquant aux effectifs des affiliés du régime général une clé de répartition issue des données DADS.

Figure 6A.1 : évolution de l'indice de fréquence des accidents du travail selon le secteur



Pour 1 000 salariés

Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; calculs SOeS

Figure 6A.2 : indice de fréquence des accidents, taux de risque et taux de décès dans le TRF élargi

Indice de fréquence et taux de risque pour 1 000,
Taux de décès pour 10 000,
Salariés et accidents en milliers, nouvelles IP* et décès en unités

	2011	2012	2013	Moyenne 2013 / 2009
Indice de fréquence	**84,4**	**81,1**	**80,8**	82,5
Taux de risque d'accidents avec IP*	6,0	6,0	5,8	5,9
Taux de décès	1,8	1,7	1,8	1,7
Nombre				
Salariés	365,5	364,4	358,4	361,7
Accidents avec arrêt	30,9	29,6	29,0	29,9
Nouvelles IP*	2 175	2 189	2 090	2 128
Décès	66	62	65	61

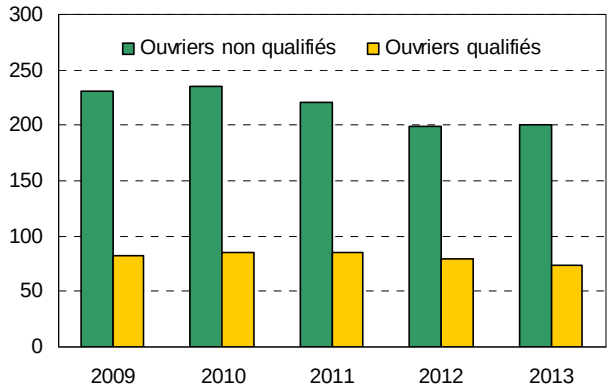
**IP : incapacité permanente.*

Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; calculs SOeS

Figure 6A.3 : indice de fréquence des accidents pour les ouvriers dans le TRF élargi, selon la qualification

Pour 1 000 salariés

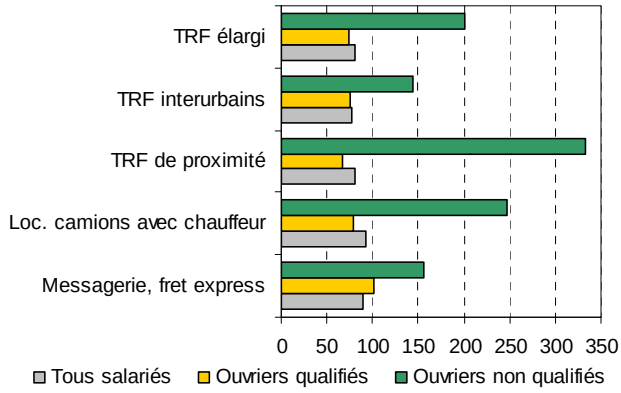


Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee ; DADS ; calculs SOeS

Figure 6A.4 : indice de fréquence des accidents dans le TRF élargi selon l'activité et la qualification, en 2013

Pour 1 000 salariés

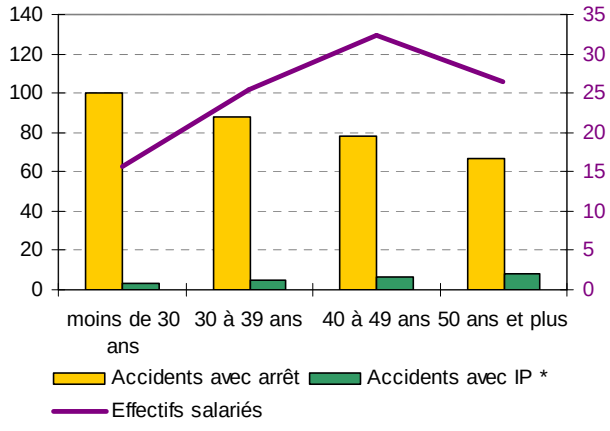


Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee ; DADS ; calculs SOeS

Figure 6A.5 : indice de fréquence des accidents et répartition des effectifs selon l'âge, en 2013

Taux pour 1 000 salariés et répartition en %



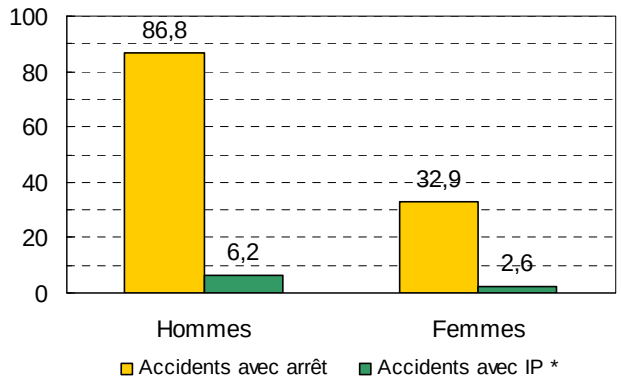
**IP : incapacité permanente.*

Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee ; DADS ; calculs SOeS

Figure 6A.6 : indice de fréquence des accidents selon le genre dans le TRF élargi, en 2013

Taux pour 1 000 salariés



**IP : incapacité permanente.*

Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee ; DADS ; calculs SOeS

6B L'accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2014, on dénombre 2 762 accidents impliquant au moins un poids lourd. Ils représentent 4,7 % des accidents corporels de la route. Le nombre de tués* dans ces accidents impliquant un poids lourd repart à la hausse (+ 3,2 %) ainsi que le nombre de blessés* (+ 2,7 %).*

Le nombre de tués et de blessés repart à la hausse

Avec 480 décès, le nombre de tués dans un accident impliquant un poids lourd augmente de 3,2 %, après une baisse de 4,3 % en 2013 et surtout de 15,9 % en 2012. Entre 2000 et 2014, le nombre de tués dans ces accidents a été divisé par plus de deux comme pour l'ensemble des accidents *(figure 6B-1*).

Si les accidents impliquant un poids lourd ne représentent que 4,7 % de l'ensemble des accidents, ils représentent 14,2 % des personnes tuées. On compte ainsi 17,4 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit trois fois plus que pour l'ensemble des accidents (5,8 tués pour 100 accidents) - *(figure 6B-2*). Depuis 2000, le nombre de tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd est quasi stable alors que le nombre de tués pour 100 accidents - tous véhicules confondus - tend à baisser.

Avec 3 377 blessés en 2014 *(cf. annexes dématérialisées 6.5)*, le nombre de blessés dans ces accidents augmente de 2,7 %, après une forte baisse de 10,3 % en 2013. Depuis 2000, ce nombre a également été divisé par plus de deux.

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd poursuit sa baisse

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd diminue en 2014 pour la quatrième année consécutive : - 1,0 % (- 16,0 % depuis 2010). Il diminue un peu plus vite que l'ensemble des accidents (- 13,5 % depuis 2010).

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus fréquents sur autoroute

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (27 %) que l'ensemble des accidents (8 %). Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd sont plus nombreux hors agglomération qu'en agglomération* (respectivement 39 % et 34 %) contrairement aux accidents corporels concernant l'ensemble des véhicules qui ont très majoritairement lieu en agglomération (69 %) - (*figures 6B-3 et 6B-4*). Cela s'explique par la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules, les poids lourds effectuant une plus grande part de leur parcours sur autoroute que les autres véhicules.

Les accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves hors agglomération

Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomération (hors autoroutes) qu'en milieu urbain. En effet, on dénombre pour 100 accidents impliquant un poids lourd, 28,9 personnes tuées hors agglomération contre 10,3 en milieu urbain et 9,8 sur autoroutes. Concernant l'ensemble des véhicules, le nombre de tués pour 100 accidents est bien inférieur, quelle que soit la localisation : 16,3 hors agglomération, 2,5 en milieu urbain et 5,0 sur autoroutes.

Les dépassements de vitesse sont plus ou moins nombreux selon le type de voie

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route : quel que soit le type de voie (à l'exception de la circulation en agglomération), les vitesses maximales autorisées (VMA) sont inférieures pour les poids lourds. Si les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées* des poids lourds et des véhicules légers sont proches sur les autoroutes de liaison en 2014 (21 % et 20 %), ils sont bien plus élevés pour les poids lourds sur les routes à deux ou trois voies hors agglomération (42 % contre 19 %, mesurés à partir d'un échantillon de points de mesure). Quant aux taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km / h par les poids lourds, ils restent inférieurs à 4 %, quel que soit le type de voie (*figure 6B-5*).

Les accidents dans le transport routier de matières dangereuses sont rares

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement entre 2008 et 2014 sur le réseau public. Après une hausse exceptionnelle en 2013, il diminue en 2014 où l'on dénombre 31 accidents corporels, soit 7 de moins qu'en 2013 (*figure 6B-6*). Si entre 2008 et 2014, le nombre de tués dans ces accidents oscille entre 9 et 17 personnes par an, aucun décès n'est en lien avec les marchandises transportées.

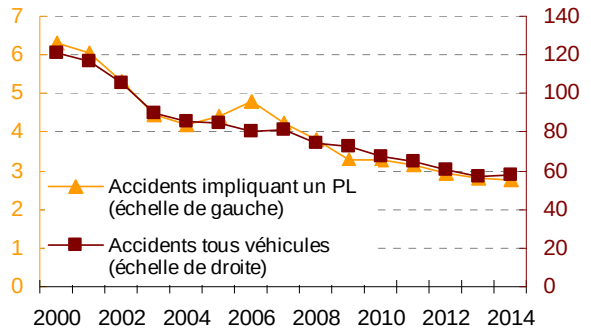
Remarque : cette fiche porte sur l'accidentalité de l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris et non sur les seuls poids lourds français appartenant à des entreprises du transport routier de marchandises.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

* Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*) sont consultables en annexe du présent rapport.

Figure 6B.1 : évolution du nombre d'accidents corporels de la route

Nombre d'accidents en milliers (double échelle)



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure 6B.2 : nombre de tués selon la catégorie de véhicule impliquée dans un accident corporel

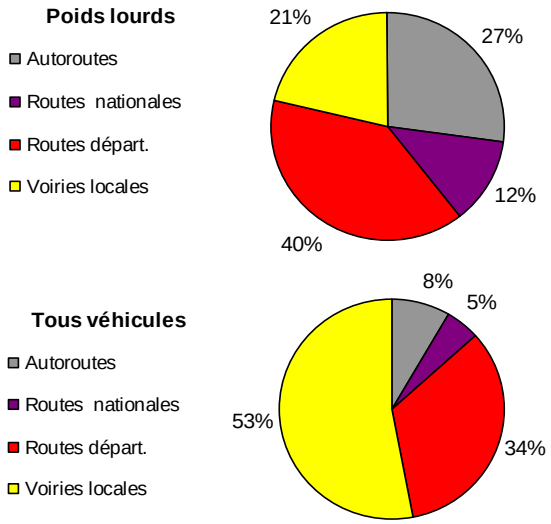
Nombre d'accidents corporels, de tués et nombre de tués pour 100 accidents corporels ; évolutions en % et en points

	2014	2014 / 2013	2014 / 2010	2014 / 2000
Nombre d'accidents :		évolution en %		
impliquant un poids lourd	2 762	-1,0	-16,0	-56,1
tous véhicules	58 191	2,4	-13,5	-52,0
Nombre de tués dans les accidents :		évolution en %		
impliquant un poids lourd	480	3,2	-13,8	-54,5
tous véhicules	3 384	3,5	-15,2	-58,1
Nombre de tués pour 100 accidents :		évolution en points		
impliquant un poids lourd (1)	17,4	0,7	0,4	0,6
tous véhicules (2)	5,8	0,1	-0,1	-0,8
Risque relatif (1)/(2)	3,0	0,1	0,1	0,5

Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure 6B.3 : répartition des accidents corporels selon le type de réseau en 2014

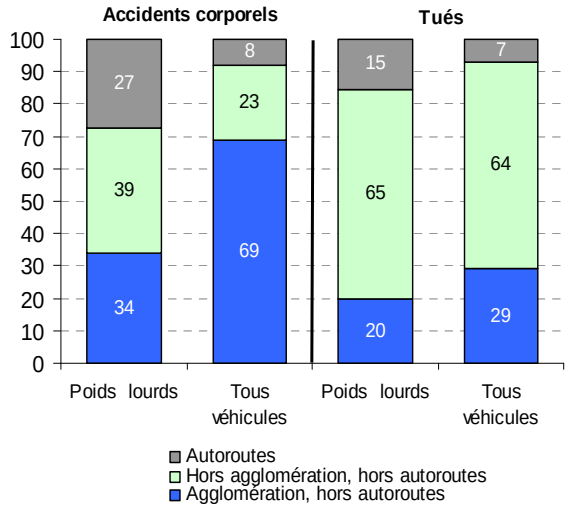
En %



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure 6B.4 : accidents corporels et tués selon la localisation en 2014

En %



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure 6B.5 : taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2014

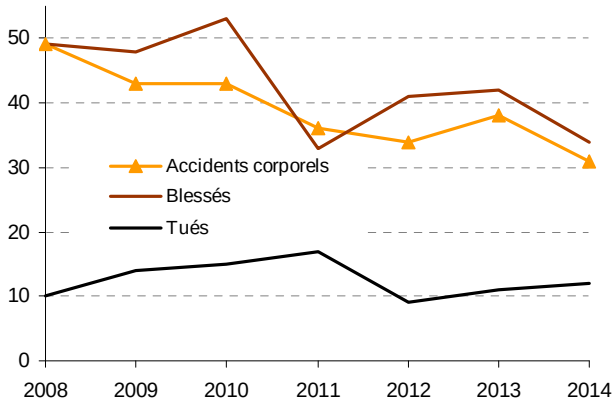
En km/h pour les vitesses maximales autorisées ; taux en %

	Vitesse maximale autorisée (VMA) en km/h (1)		Taux de dépassement de la VMA		Taux de dépassement de la VMA + 10 km/h	
	PL	VL	PL	VL	PL	VL
Autoroutes de liaison	90	130	21	20	0	3
Autoroutes de dégagement et routes à 2x2 voies	90	110	10	17	3	2
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	80	90	42	19	4	4
Agglomérations	50	50	16	29	1	6

PL : poids lourd ; VL : véhicule léger.
(1) Ces VMA sont celles à respecter quand il n'y a pas d'intempéries et à partir desquelles les taux de dépassement ont été calculés. En pratique, la VMA peut sur certains types d'axes être différente pour certains types de poids lourds.
Champ : échantillon de 58 points de mesure, France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure 6B.6 : nombre d'accidents et de victimes dans le transport de matières dangereuses

En unités



Champ : France métropolitaine.
Source : Medde / DGPR / Mission transport de matières dangereuses

III – Annexes

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du service de l'observation et des statistiques du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie :
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique Transport / entreprises et emploi / Emploi – social /

Annexe 1 : la situation économique

Annexe 1A.1	Transport intérieur terrestre de marchandises
Annexe 1A.2	Transport routier de marchandises sous pavillon français
Annexe 1A.3	Transports routiers de marchandises en poids lourds selon la classe de distance
Annexe 1A.4a	Transports intérieurs terrestres par mode
Annexe 1A.4b	Parts modales des transports intérieurs terrestres
Annexe 1A.5	Transport intérieur routier en poids lourds, par type de marchandises
Annexe 1B.1	Indicateurs de démographie d'entreprises
Annexe 1B.1b	Nombre d'entreprises selon la taille d'effectif salarié
Annexe 1B.2	Comptes des entreprises des transports routiers de fret élargi
Annexe 1B.3	Évolution des prix du transport routier de fret
Annexe 1B.4	Évolution des coûts du TRM
Annexe 1B.5	Immatriculations de véhicules de transport de marchandises poids lourds neufs

Annexe 2 - L'emploi et le marché du travail

Annexe 2.1	Effectif salarié au 31 décembre
Annexe 2.2	Effectif salarié en moyenne annuelle
Annexe 2.3	Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre
Annexe 2.5	Répartition des effectifs salariés et non salariés au 31 décembre dans le transport routier de fret élargi
Annexe 2.6	Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise
Annexe 2.7	Structure par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre
Annexe 2.8	Âges moyen et médian de la population salariée au 31 décembre
Annexe 2.9	Nombre d'intérimaires en équivalents-emplois temps plein sur l'année
Annexe 2.10	Taux de recours moyen au travail intérimaire
Annexe 2.11	Taux de rotation de la main-d'œuvre
Annexe 2.12	Offres d'emploi collectées par secteur émetteur
Annexe 2.13	Offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé
Annexe 2.14	Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers " Transport et logistique " par catégorie
Annexe 2.15	Répartition par tranche d'âge des demandeurs d'emploi en fin d'année
Annexe 2.16	Répartition par sexe des demandeurs d'emploi en fin d'année
Annexe 2.17	Demandes d'emploi enregistrées (flux)
Annexe 2.18	Indicateur de tension annuel (flux offres de l'année / flux nouvelles demandes de l'année)

Annexe 3 – La durée du travail

Annexe 3.1	Répartition des temps de service hebdomadaires des conducteurs routiers du TRF élargi (annuel)
Annexe 3.2a	Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi (annuel)

Annexe 3.2b Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi (trimestriel)
Annexe 3.3a Distance moyenne parcourue par les conducteurs pendant un jour (annuel)
Annexe 3.3b Distance moyenne parcourue par les conducteurs pendant un jour (trimestriel)

Annexe 4 - Les revenus salariaux

Annexe 4.1 Salaire horaire de base ouvrier (SHBO), Smic brut horaire
Annexe 4.2 Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels
Annexe 4.3 Évolution du salaire brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat
Annexe 4.4 Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic
Annexe 4.5 Salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle
Annexe 4.6 Évolution des salaires mensuels réels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle
Annexe 4.7 Salaires horaires nets moyens

Annexe 5 - La formation

Annexe 5.1 Répartition des actifs selon le diplôme
Annexe 5.2 Structure par âge de la formation initiale des conducteurs routiers du TRF élargi
Annexe 5.3 Permis de conduire « poids lourd » et « transports en commun » délivrés
Annexe 5.4a Attestions Fimo, Fcos et Fco dans le transport routier de marchandises et de voyageurs (2004 – 2008)
Annexe 5.4b Attestations Fimo, formations passerelles, Fcos et Fco dans le transport routier de marchandises et de voyageurs, depuis 2008
Annexe 5.5 Formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires de 1992 à 2007
Annexe 5.6 Formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires depuis 2008
Annexe 5.7 Formation continue financée par les entreprises
Annexe 5.8 Taux d'accès à la formation continue
Annexe 5.9 Formation continue selon la taille des entreprises

Annexe 6 - L'accidentalité

Annexe 6.1 Accidents du travail
Annexe 6.2 Accidents du travail dans le TRF élargi, par secteur détaillé
Annexe 6.3a Accident du travail dans le TRF élargi selon l'âge des victimes
Annexe 6.3b Accident du travail dans le TRF élargi selon le sexe des victimes
Annexe 6.4 Accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'élément en cause
Annexe 6.5 Accidentalité routière à 30 jours
Annexe 6.6 Accidents corporels sur le réseau national et les autoroutes
Annexe 6.7 Accidents corporels sur les réseaux départemental et local

Annexe A : les deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

Le Bilan social annuel du transport routier de marchandises (TRM) exploite deux enquêtes pour traiter les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM :

- l'enquête « chronotachygraphes » ;
- l'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM (EACT).

L'enquête « chronotachygraphes » (depuis 2001)

L'enquête « chronotachygraphes » repose sur :

- un volet annuel ;
- un volet trimestriel où sont demandés les relevés de chronotachygraphes.

Elle a pour objectifs :

- d'établir la structure de la population des conducteurs au sein du TRM élargi, en fonction du type de véhicule conduit (poids lourd ou non) et du rythme de travail ;
- de mesurer précisément le temps de travail des conducteurs routiers chaque trimestre.

Dans le volet annuel, sont interrogés 2 000 établissements du TRM. Afin de limiter la charge des établissements enquêtés, ces derniers sont interrogés sur une liste de conducteurs dont le nombre est limité à 30 pour les établissements de 250 salariés et plus, et à 20 sous ce seuil de salariés.

Les résultats de ce volet, enrichis par des informations issues des déclarations annuelles de données sociales (DADS), permettent d'établir la structure de la population des conducteurs du TRM, selon qu'ils conduisent ou non un véhicule de plus de 3,5 tonnes, et parmi ces derniers, de repérer les grands routiers.

Dans le volet trimestriel, il est demandé aux établissements interrogés de fournir, pour une liste prédéterminée de conducteurs salariés de poids lourds (plus de 3,5 tonnes) :

- le rythme de travail (grands routiers ou non) ;
- les disques de chronotachygraphes, et / ou les enregistrements numériques des chronotachygraphes électroniques, sur un mois de référence.

La lecture des enregistrements permet de constituer chaque trimestre une base de données comportant, pour chaque conducteur, la durée journalière de travail décomposée en temps de conduite, temps de travail à l'arrêt (chargement, déchargement, etc.), temps d'attente et temps de repos. La conduite est enregistrée automatiquement dès lors que le véhicule roule.

Enfin, les bases de données trimestrielles sont exploitées et redressées de manière à tenir compte de la structure de la population des conducteurs routiers.

Les informations des DADS d'une année N donnée étant disponibles tardivement, en général en octobre N + 2, le SOeS est amené à réviser ses estimations de la structure de la population des conducteurs routiers, et par là même, ses coefficients de redressement pour les calculs de durée du travail de cette même population.

L'enquête sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises (EACT 2006, 2007, 2008)

Cette enquête a été effectuée en 2006, 2007 et 2008 auprès de 2 000 conducteurs salariés d'établissements effectuant du transport de marchandises pour compte d'autrui. Ces conducteurs ont été interrogés pour partie par entretien direct à leur domicile en face à face, pour partie par téléphone. Le questionnaire de l'enquête portait d'une part sur la perception par le conducteur de la durée du travail et de son évolution, d'autre part sur d'autres aspects des conditions de travail (rémunération et autres éléments accessoires, formation, déroulement de carrière, accidents du travail, travail de nuit).

Annexe B : le marché du travail, champ « Transport et logistique » et concepts

Le marché du travail « Transport et logistique » est défini par des métiers, indépendamment du secteur d'activité de l'établissement où celui-ci est exercé. L'analyse du marché du travail « Transport et logistique » est donc une approche métiers. Cette approche est préférée à l'approche sectorielle qui se focalise sur les offres (besoins en personnel) émises par les seuls établissements dont l'activité principale relève des transports. Ces derniers n'émettent que 22 % des offres des métiers « Transport et logistique » (cf. Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail).

Les métiers sont classés dans un *répertoire opérationnel des métiers et des emplois* (Rome). Cette classification est utilisée par Pôle emploi pour coder les emplois recherchés par les demandeurs ainsi que les offres déposées par les entreprises, dans une logique opérationnelle de placement.

Le champ « Transport et logistique » défini par le SOeS correspond à 29 métiers dans la version 2 du Rome, et en regroupe 39 dans la version 3. La nouvelle codification des métiers, entrée en vigueur le 15 décembre 2009, perturbe la continuité des séries statistiques concernant le total des métiers "Transport et logistique", et en particulier les "Autres métiers Transport et logistique" et le "Magasinage et préparation de commandes". En conséquence, une analyse en évolution entre une année située avant et une année située après l'année 2010 n'est pas valable sur ces trois champs.

Le descriptif de chacun des métiers du Rome est disponible sur le site de Pôle emploi www.pole-emploi.fr.

Le répertoire Rome-V3 est composé de 531 fiches emploi / métier (E / M) et chaque E / M est codé sur 5 caractères. Ces E / M sont regroupés en 110 domaines codés sur 3 caractères qui se retrouvent dans 14 grands domaines codés sur 1 caractère.

Exemple du contenu de la fiche métier « Conduite de transport de marchandises sur longue distance » codé N4101

Définition

Conduit un véhicule routier lourd (poids total autorisé en charge – PTAC – supérieur à 3,5 tonnes) afin de transporter des marchandises (produits, véhicules...), en moyenne ou longue distance selon la réglementation du travail et du transport routier et les impératifs de satisfaction de la clientèle (délais, conformité...).
Réalise des opérations liées au transport (arrimage des charges, émargement de documents, contrôle des marchandises...).
Peut effectuer des opérations de chargement / déchargement et l'entretien de suivi du véhicule.

Accès à l'emploi métier

Cet emploi / métier est accessible sans diplôme ni expérience professionnelle. Un CAP / BEP en conduite routière, service transport routier peut en faciliter l'accès.
Le permis poids lourds C ou E(C) complété par la formation initiale minimale obligatoire (Fimo) est exigé. Un renouvellement périodique de la Fimo par la formation Continue Obligatoire - FCO - (précédemment FCOS) est exigé.
Une carte de conducteur personnelle (délivrée par le préfet) est obligatoire.
Des habilitations spécifiques (certificats de formation ADR) peuvent être requises selon la nature des produits ou des marchandises transportées (matières dangereuses, produits pétroliers, citerne gaz...).
Une bonne condition physique (acuité visuelle, auditive, réflexes...) est requise.
Un ou plusieurs certificat(s) d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces)- conditionné(s) par une aptitude médicale à renouveler périodiquement peu(ven)t être requis.
La pratique d'une langue étrangère peut être demandée pour le transport à l'international.

Conditions d'exercice de l'activité

L'activité de cet emploi / métier s'exerce à bord de véhicules de plus de 3,5 tonnes pour le compte d'entreprises de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales, d'entreprises de location de véhicules lourds avec conducteur, de l'armée, en contact avec le personnel d'exploitation, les clients, les services de douane...
Elle varie selon le type de véhicule (citerne, bétaillère, porte-voitures...), la nature du fret (produits dangereux, produits en vrac, animaux...) et la zone de trafic (régionale, nationale, internationale).
L'activité peut s'exercer les fins de semaine, jours fériés, de nuit et impliquer un éloignement du domicile de plusieurs jours.
Le port d'équipements de protection (gants, chaussures de sécurité, gilet fluorescent...) peut être requis.

Environnements de travail

Structures :

- boutique, commerce de détail ;
- collectivité territoriale ;
- entreprise artisanale ;
- entreprise de forage / extraction ;
- entreprise de location de véhicules ;
- entreprise de transport ;
- entreprise industrielle ;
- entreprise publique / établissement public ;
- industrie manufacturière.

Conditions : travail en indépendant.

Métiers « Transport et logistique » - correspondance entre les codes Rome V2 et V3

Libellés adoptés par le SOeS	Correspondance Rome V2 et Rome V3			
	Code V3		Code V2	
Conduite d'engins de déplacement des charges	N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	43312	Agent de manipulation et de déplacement des charges
Magasinage et préparation de commandes	N1103	Magasinage et préparation de commandes	43311	Agent du stockage et de la répartition de marchandises
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	43114	Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)
Conduite de transport en commun sur route	N4103	Conduite de transport en commun sur route	43112	Conducteur de transport en commun (réseau routier)
Courses-livraisons express ou par tournée	N4104	Courses et livraisons express	43113	Conducteur-livreur
	N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance		
Manutention	N1105	Manutention manuelle de charges		
Autres métiers "Transport et logistique"	N1102	Déménagement	43313	Déménageur
	N1104	Manœuvre et conduite d'engins lourds de manutention		
	N1201	Affrètement transport	43332	Affréteur
	N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	43331	Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises
	N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	61311	Responsable logistique
	N1302	Direction de site logistique		
	N1303	Intervention technique d'exploitation logistique		
	N2101	Navigation commerciale aérienne	43413	Personnel navigant commercial de l'aviation civile
	N2102	Pilotage et navigation technique aérienne	61321	Personnel navigant technique de l'aviation
	N2201	Personnel d'escale aéroportuaire	43314	Agent de routage
	N2202	Contrôle de la navigation aérienne	61332	Contrôleur de la navigation aérienne
	N2203	Exploitation des pistes aéroportuaires	43213	Conducteur d'engins de traction
	N2204	Préparation des vols	61331	Technicien de préparation des vols
	N2205	Direction d'escale et exploitation aéroportuaire	43414	Agent d'escale
	N3101	Encadrement de la navigation maritime	61322	Personnel d'encadrement de la marine
	N3102	Équipage de la navigation maritime	41221	Marin de la navigation maritime
	N3103	Navigation fluviale	41222	Marin de la navigation fluviale
	N3201	Exploitation des opérations portuaires et du transport maritime		
	N3202	Exploitation du transport fluvial		
	N3203	Manutention portuaire	43412	Agent de contrôle des transports en commun
	N4102	Conduite de transport de particuliers	43111	Conducteur de transport de particuliers
	J1305	Conduite de véhicules sanitaires		
	N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	61312	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises
	N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	61313	Responsable d'exploitation des transports routiers de voyageurs
	N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises	43333	Litigeur transport
			43332	Affréteur
	N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes		
	N4301	Conduite sur rails	43121	Conducteur sur réseau guidé
	N4302	Contrôle des transports en commun		
	N4401	Circulation du réseau ferré	43322	Personnel du mouvement (transport ferroviaire)
	N4402	Exploitation et manœuvre des remontées mécaniques	43323	Agent de remontée filo-guidée
	N4403	Manœuvre du réseau ferré	43321	Agent de manœuvre du réseau ferré
	M1603	Distribution de documents		pas de correspondance uniforme en V2

Annexe C : les entreprises et établissements rattachés à la convention collective « transports routiers et activités auxiliaires du transport »

Les entreprises et établissements du transport routier de fret sont principalement rattachés à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport, repéré par un code identifiant de la convention collective (IDCC). Les définitions présentées ci-dessous sont issues de la publication de la Dares « Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2012 ».

Convention collective

Le Code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions et accords, qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail ainsi que les garanties sociales, tandis que l'accord se limite à un ou plusieurs objets de négociation.

La référence de la convention collective est une mention obligatoire du bulletin de paie.

Convention collective de branche

Le champ d'application des conventions et accords peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou accord dit de branche. Une convention collective de branche couvre l'ensemble des relations de travail dans un champ professionnel donné, c'est-à-dire pour un ensemble de métiers présentant une proximité en termes d'activités et de compétences mises en œuvre. Les conventions ou accords collectifs de travail sont conclus entre :

- d'une part, une ou plusieurs organisations syndicales de salariés reconnues représentatives dans le champ d'application de la convention ou de l'accord ;

- d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales d'employeurs ou tout autre associations d'employeurs, ou un ou plusieurs employeurs pris individuellement.

La loi n° 2008-789 du 20/8/2008 a modifié les conditions de représentativité des organisations syndicales. Un arrêté du 23/7/2013 a fixé la liste des organisations syndicales reconnues représentatives dans la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

Conventions collectives et nombre d'entreprises

En principe, la convention collective applicable est déterminée en fonction de l'activité principale de l'entreprise. À titre dérogatoire, certains secteurs ont développé des conventions catégorielles, ce qui conduit à une coexistence de plusieurs conventions collectives dans la même entreprise. Ce cas est notamment très fréquent dans la métallurgie ou le bâtiment, où la très grande majorité des salariés est couverte par une convention collective catégorielle (métallurgie cadres, bâtiment Etam, etc.).

Dans ce cas, chaque salarié est affecté à la convention collective qui le couvre, et, dans une même entreprise, deux salariés peuvent donc être affectés à des conventions collectives différentes.

Dénombrer le nombre d'entreprises rattachées à telle ou telle convention collective n'est donc pas immédiat. Deux indicateurs complémentaires existent : le nombre d'entreprises pour lesquelles au moins un salarié est couvert par une convention donnée et le nombre d'entreprises pour lesquelles la dite convention s'applique à la majorité des salariés (comptés au 31 décembre 2012) de l'unité. Le deuxième indicateur conduit à attribuer une (et une seule) convention collective « principale » par entreprise. Les mêmes indicateurs sont également déclinés au niveau établissement.

Principales données statistiques sur la convention collective du transport routier

En 2012, selon les données publiées par la Dares, 36 740 entreprises employant 658 100 salariés en fin d'année avaient pour convention collective principale celle du transport routier (IDCC 16 - *tableau 1*). Ces salariés sont répartis entre 36 activités économiques au sens de la NAF. Parmi les dix principaux codes NAF (mesurés en termes d'emploi salarié) soumis à la convention

collective « transports routiers » (*tableau 2*), les salariés du transport routier de fret interurbains sont les plus nombreux (27,3 % des effectifs soumis à cette convention), suivis par les salariés des transports routiers de fret de proximité (17,8 %).

Le choix de la convention collective de rattachement et l'activité principale exercée ne sont pas systématiquement liés : si 99,6 % des salariés de la messagerie et fret express (5229A) sont couverts par la convention collective « transports routiers », ce n'est le cas que de 89,7 % des salariés des transports routiers de fret de proximité (4941B) (tableau 3).

Tableau 1 : entreprises et établissements rattachés à la convention collective du transport routier (IDCC 0016)

Effectifs 2012	Ayant cet IDCC comme convention collective principale
Nombre d'entreprises (IDCC principal)	36 740
Nombre de salariés au 31/12/2012	658 100
Nombre de salariés en équivalent-temps plein (ETP) en 2012	610 400
Nombre d'établissements (IDCC principal)	43 090

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2012, calculs Dares

Tableau 2 : répartition par code NAF des salariés rattachés à la convention collective du transport routier

10 principaux codes NAF présents dans l'IDCC 00016 (en % des salariés présents au 31/12/2012)		Répartition des salariés de cet IDCC
4941A	Transports routiers de fret interurbains	27,3
4941B	Transports routiers de fret de proximité	17,8
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	9,1
5229B	Affrètement et organisation des transports	8,7
8690A	Ambulances	7,8
5229A	Messagerie, fret express	6,7
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	4,9
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	3,4
4941C	Location de camions avec chauffeur	2,7
4942Z	Services de déménagement	1,8
Total cumulé des 10 principaux codes NAF		**90,2**
Autres codes NAF		9,8

Lecture : 27,3 % des salariés couverts par la convention collective « transports routiers » sont employés dans des entreprises ayant pour activité principale le transport routier de fret interurbain (4941A).

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2012, calculs Dares

Tableau 3 : part des salariés couverts par la convention collective du transport routier dans les activités

Dix principaux codes NAF où l'IDCC est le plus présent (en % des salariés présents au 31/12/2012)		Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
5229A	Messagerie, fret express	99,6
4941A	Transports routiers de fret interurbains	97,7
4942Z	Services de déménagement	97,1
8690A	Ambulances	95,6
4941C	Location de camions avec chauffeur	95,5
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	91,4
5229B	Affrètement et organisation des transports	91,3
7712Z	Location et location-bail de camions	90,7
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	90,3
4941B	Transports routiers de fret de proximité	89,7

Lecture : 99,6 % des salariés des entreprises employés dans les entreprises de la messagerie et du fret express sont couvert par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2012, calculs Dares

Tableau 4 : répartition des salariés par activité regroupée

	Croisement entre l'IDCC et le regroupement NAF 17 de la nomenclature d'activités (en % des salariés présents au 31/12/2012)	Répartition des salariés de cet IDCC	Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
	AGRICULTURE	**0,1**	**0,2**
	INDUSTRIE	**0,5**	**0,1**
	CONSTRUCTION	**0,3**	**0,1**
FZ	Construction	0,3	0,1
	SERVICES	**99,2**	**3,4**
GZ	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	0,4	0,1
HZ	**Transports et entreposage**	**85,7**	**42,9**
IZ	Hébergement et restauration	0,0	0,0
JZ	Information et communication	0,0	0,0
KZ	Activités financières et d'assurance	0,5	0,4
LZ	Activités immobilières	0,1	0,1
MN	Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	4,6	1,0
OQ	Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	0,0	0,0
RU	Autres activités de services	7,8	0,7
	Total	**100,0**	**4,3**

Lecture : parmi les salariés couverts par la convention collective « transports routiers », 85,7 % travaillent dans le secteur du transport et de l'entreposage. Parmi les salariés du transport et de l'entreposage, 42,9 % sont couverts par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2012, calculs Dares

Annexe D : le personnel roulant « marchandises » de la convention collective « transports routiers et activités auxiliaires du transport »

La convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport définit, en particulier, le contenu et les conditions d'exercice des emplois de personnel roulant « marchandises ». À chacun des six groupes définis correspond un numéro de groupe et un coefficient. Elle fait actuellement encore référence à l'ancienne nomenclature française d'activités économiques, la NAF Rév.1 et à ses codes, et non pas à l'actuelle (NAF Rév.2), dont les codes sont ceux utilisés dans le *Bilan social.*

1 – Livreurs : groupe 3 (coefficient 115M)

Livreur

Ouvrier qui accompagne le conducteur à bord d'un véhicule ; reconnaît les colis ou les marchandises transportés, en effectue le classement et les livre à domicile ; participe au chargement et au déchargement, aide le conducteur à l'arrimage des marchandises.

Livreur sur triporteur à moteur

Ouvrier conduisant un triporteur à moteur, titulaire du permis de conduire nécessaire ; effectue des enlèvements et livraisons de petits colis.

2 - Conducteur de véhicule jusqu'à 3,5 tonnes de poids total en charge inclus : groupe 3 bis (coefficient 118M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule jusqu'à 3,5 tonnes de poids total en charge inclus ; charge sa voiture ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès et de sa cargaison ; décharge la marchandise à la porte du destinataire.

Si l'employeur prescrit la livraison en resserre, en dépôt ou aux étages, le conducteur devra prendre pour la durée de son absence toutes les dispositions possibles en vue de la garde et de la préservation du véhicule, de ses agrès et de sa cargaison ; il sera notamment responsable de la fermeture à clé des serrures, cadenas et autres dispositifs prévus à cet effet.

Doit être capable d'assurer lui-même le dépannage courant de son véhicule (carburateur, bougies, changement de roue, etc.) ; il est responsable de son outillage lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé.

Doit être capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte chaque soir ou à chaque voyage des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule. L'employeur devra fournir au conducteur les imprimés et questionnaires adéquats, comportant notamment un croquis sommaire type des lieux et des véhicules, sur lequel l'intéressé n'aura plus qu'à supprimer les tracés inutiles.

Dans le cas de service comportant des heures creuses pendant la durée normale de travail, le conducteur peut être employé pendant ces heures creuses à des travaux de petit entretien, de lavage et de graissage des véhicules ; le matériel approprié et des bottes pour le lavage sont alors fournis par l'employeur ; des vêtements de protection seront mis à la disposition des intéressés.

3 - Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 11 tonnes de poids total en charge inclus : groupe 4 (coefficient 120M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 11 tonnes de poids total en charge inclus, et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs de messageries. La possession du certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme de formation professionnelle pour adulte (F.P.A.) peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

4 - Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total en charge inclus : groupe 5 (coefficient 128M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total en charge inclus et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs « service de presse accélérée » ou « convoyeurs de voitures postales ». La possession du certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme F.P.A. peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

5 - Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de poids total en charge : groupe 6 (coefficient 138M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de poids total en charge et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

La possession du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) ou d'un diplôme F.P.A. peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

6 - Conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd : groupe 7 (coefficient 150M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule automobile, porteur ou tracteur, et ayant la qualification professionnelle nécessaire à l'exécution correcte (c'est-à-dire avec le triple souci de la sécurité des personnes et des biens, de l'efficacité des gestes ou des méthodes et de la satisfaction de la clientèle) de l'ensemble des tâches qui lui incombent normalement (c'est-à-dire conformément à l'usage et dans le cadre des réglementations existantes) dans l'exécution des diverses phases d'un quelconque transport de marchandises.

En particulier : utilise rationnellement (c'est-à-dire conformément aux exigences techniques du matériel et de la sécurité) et conserve en toutes circonstances la maîtrise de son véhicule ; en assure le maintien en ordre de marche ; a les connaissances mécaniques suffisantes pour lui permettre soit de dépanner son véhicule, s'il en a les moyens, soit en cas de rupture de pièces ou d'organes de signaler à l'entreprise la cause de la panne ; peut prendre des initiatives notamment s'il est en contact avec le client ; est capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès, de sa cargaison et, lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé, de son outillage ; peut être amené en cas de nécessité à charger ou à décharger son véhicule.

Doit en outre justifier habituellement d'un nombre de points égal au moins à 55 en application du barème ci-après :

- conduite d'un véhicule de plus de 19 tonnes de poids total en charge : 30 points ;
- services d'au moins 250 kilomètres dans un sens : 20 points ;
- repos quotidien hors du domicile (au moins trente fois par période de douze semaines consécutives) : 15 points ;
- services internationaux à l'exclusion des services frontaliers (c'est-à-dire ceux effectués dans une zone s'étendant jusqu'à 50 kilomètres à vol d'oiseau des frontières du pays d'immatriculation du véhicule) : 15 points ;
- conduite d'un ensemble articulé ou d'un train routier : 10 points ;
- possession du CAP ou d'un diplôme de FPA de conducteur routier : 10 points.

L'attribution de points pour la conduite de véhicule assurant des transports spéciaux sera de droit pour les titulaires de tout titre de qualification professionnelle reconnu par les parties signataires.

Annexe E : l'accidentalité - la NAF et les codes risques

Les statistiques d'accidents du travail de la CNAMTS se présentent selon le code APE ou par numéro de risques du Comité technique national (CTN).

Le code APE (activité principale exercée), ou code NAF, est attribué par l'Insee à chaque établissement en fonction de son activité économique. Il caractérise son activité principale par référence à la nomenclature d'activités française (NAF).

Le numéro de risque est attribué par l'Assurance-maladie – risques Professionnels à chaque établissement en fonction de l'activité exercée par la majorité de ses salariés, à des fins de tarification et de prévention. L'ensemble de ces numéros constitue une nomenclature des risques professionnels, propre à l'Assurance-maladie - risques professionnels définie par l'arrêté du 17 octobre 1995. Compte tenu de ses objectifs, il diffère du code APE (ou code NAF) attribué par l'Insee.

Les statistiques sont dorénavant présentées selon l'activité principale des entreprises, afin d'assurer une meilleure cohérence avec les autres chapitres du *bilan social*.

Le SOeS avait retenu cinq codes de risques pour couvrir les secteurs du transport routier de fret élargi (TRF élargi).

Les codes risques du Comité technique national retenus pour le TRF élargi

Codes risques CTN	Nombre d'affiliés au régime général en 2011
602MD Transports routiers de marchandises	233 533
602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants	29 736
602MF Transports routiers associés (marchandises ou voyageurs)	3 281
602PC Location de véhicules utilitaires et industriels	28 588
634AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement / livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express	67 639

Annexe F : la durée du travail - réglementation communautaire et nationale

Le cadre juridique de la durée du travail des personnels roulants salariés des entreprises de transport routier de marchandises comprend des dispositions communautaires (règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite, de pause et de repos dans le domaine des transports par route, et la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier) et des dispositions législatives et réglementaires nationales. Des dispositions spécifiques au transport routier sont prévues par plusieurs articles de la partie législative du Code des transports qui assurent notamment la transposition de la directive 2002/15 précitée et par le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises. Le Code du travail s'applique dès lors qu'il n'existe pas de mesures particulières pour les transports. S'appliquent en outre les dispositions de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Le temps de service

L'article 5-3 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, modifié, fixe la durée du temps de service, temps passé au service de l'employeur, des personnels roulants des entreprises de transport de marchandises, à :

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » ;

- 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels roulants[1] ;

- 35 heures par semaine ou 455 heures par trimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds.

Ce temps de service constitue le temps de travail équivalent à la durée légale du travail fixée à 35 heures par semaine au sens de l'article L. 3121-9 du Code du travail. Les heures supplémentaires sont celles réalisées au-delà de la durée équivalente à la durée légale du travail et ne peuvent être accomplies que dans la limite des durées maximales de temps de service.

Les durées maximales de temps de service

- 56 heures sur une semaine isolée, 53 heures hebdomadaires en moyenne ou 689 heures par trimestre[2] ou 918 heures[2] par quadrimestre pour les « grands routiers » ;

- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures hebdomadaires en moyenne ou 650 heures par trimestre[2] ou 866 heures[2] par quadrimestre pour les autres personnels roulants[1];

- 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures hebdomadaires en moyenne ou 572 heures par trimestre ou 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (article 5-6 du décret).

En toute hypothèse, les limites maximales de 48 heures / semaine ou de 624 heures / trimestre ou de 830 heures / quadrimestre de temps de travail au sens de la définition du temps de travail de l'article 3a) de la directive 2002/15 ne peuvent être dépassées.

La durée quotidienne du temps de service ne peut être supérieure à 12 heures. Elle peut être, à titre temporaire, prolongée pour l'accomplissement de travaux urgents dans les conditions fixées à l'article 9 du décret n° 83-40 modifié.

La pause

Le règlement (CE) n° 561/2006 prévoit un temps de pause de 45 minutes après un temps de conduite de 4 heures 30. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes réparties au cours de la période.

Par ailleurs, en application de l'article L. 3312-2 du code des transports, une pause d'au moins 30 minutes doit être prise avant que le temps total du travail quotidien ne soit supérieur à 6 heures. Lorsque le temps total de travail quotidien est supérieur à 9 heures, la pause est d'au moins 45 minutes. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins 15 minutes chacune. L'application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite évoquées au paragraphe précédent.

Le travail de nuit

Aux termes de l'article L. 1321-7 du code des transports, tout travail entre 22 h et 5 h est considéré comme travail de nuit. Cette période peut être substituée par une autre période de sept heures consécutives, comprise entre 21 h et 7 h comprenant en tout état de cause l'intervalle entre 24 h et 5 h, par convention ou accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. L'accord du 14 novembre 2001, étendu par l'arrêté du 2 juillet 2002, fixe la période de nuit dans le transport routier de marchandises à la période comprise entre 21 h et 6 h.

[1] Hors conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.

[2] Transports effectués exclusivement avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes durant la période considérée.

Aux termes de l'article L 3312-1 du code des transports, la durée quotidienne du travail d'un travailleur de nuit ou d'un salarié qui accomplit sur une période de 24 heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 h et 5 h ne peut excéder 10 heures.

Le repos quotidien

Aux termes de l'article 8 du décret n° 83-40, les repos quotidiens doivent respecter les minima suivants :

- Personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006 :

Temps de repos normal : période d'au moins 11 heures avec possibilité de fractionnement en une première tranche de 3 heures et deuxième tranche de 9 heures ;

Temps de repos réduit : période d'une durée d'au moins 9 heures et de moins de 11 heures - possible trois fois maximum entre deux temps de repos hebdomadaires.

- Personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006 : 10 heures consécutives pendant les 24 heures précédant tout moment où ils exécutent un travail effectif ou sont à disposition.

Le repos hebdomadaire

Pour les personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006, le repos hebdomadaire normal est de 45 heures avec possibilité d'un repos réduit de 24 heures sur deux semaines consécutives avec obligation de compenser par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine.

Pour les personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006, le repos hebdomadaire est fixé conventionnellement à 48 heures sous forme de repos successifs de durée égale ou inégale sans que cette durée puisse être inférieure à 35 heures.

Annexe G : les accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises

L'accord conclu le 23 avril 2002

Cet accord, étendu par arrêté du 21 octobre 2002 (Journal Officiel du 14 novembre 2002), fixe les règles de rémunération des heures de temps de service, notamment des personnels roulants, grands routiers ou *courte distance*.

Pour ces personnels, les heures de temps de service effectuées à compter de la 36e heure et jusqu'à la 43e heure incluse hebdomadaire (ou 153e heure jusqu'à la 186e heure mensuelle) sont majorées de 25 %. Les heures effectuées à compter de la 44e heure hebdomadaire (ou 187e heure mensuelle) sont majorées de 50 %.

L'accord conclu le 14 décembre 2009

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 14 décembre 2009 par l'Union entreprises de transport et de logistique de France (TLF) et cinq organisations syndicales.

Cet accord, étendu le 12 février 2010, revalorise, à compter du 20 février 2010, l'ensemble des grilles applicables depuis le 1er mai 2008.

Il a été signé dans le cadre des dispositions du protocole d'accord pour une modernisation sociale du transport routier de marchandises du 11 décembre 2009.

L'accord conclu le 23 mars 2011

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 23 mars 2011 par l'Union fédérale des transports (UFT), TLF, l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (Unostra), l'Organisation des transporteurs routiers européens (Otre) et quatre organisations syndicales.

Cet accord, étendu le 27 juin 2011, revalorise à hauteur de 1,6 % l'ensemble des grilles applicables depuis le 20 février 2010.

L'accord conclu le 19 décembre 2012

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 19 décembre 2012 par l'UFT, TLF, l'Unostra, l'Otre et une organisation syndicale, la FGT-CFTC.

Il revalorise de 2,2 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 2 juillet 2013.

Minima horaires garantis des personnels roulants du transport routier de marchandises

En euros

	Grands routiers, 200 heures			Courte distance, 169 heures					
	128M	138M	150M	115M	118M	120M	128M	138M	150M
1997 novembre	6,17	6,19	6,38	6,07	6,07	6,07	6,09	6,12	6,52
1998 octobre	6,45	6,47	6,68	6,07	6,07	6,07	6,09	6,12	6,52
1999 octobre	6,74	6,76	6,97	6,49	6,49	6,49	6,50	6,54	6,97
2000 juillet	7,09	7,11	7,34	6,83	6,83	6,83	6,85	6,88	7,34
2001 janvier	7,09	7,11	7,34	6,83	6,83	6,83	6,85	6,88	7,34
novembre	7,16	7,18	7,41	6,90	6,90	6,90	6,92	6,95	7,41
2002 janvier	7,28	7,30	7,54	7,01	7,01	7,02	7,03	7,07	7,54
juillet	7,28	7,30	7,54	7,01	7,01	7,02	7,03	7,07	7,54
2003 juillet	7,55	7,57	7,82	7,27	7,27	7,28	7,29	7,33	7,82
2004 juillet	7,82	7,85	8,10	7,56	7,56	7,56	7,56	7,60	8,10
2005 juillet	8,11	8,13	8,51	7,95	7,95	7,95	8,11	8,13	8,51
2007 mars	8,49	8,51	8,80	8,37	8,37	8,37	8,49	8,51	8,80
2008 février	8,70	8,72	9,02	8,58	8,58	8,58	8,70	8,72	9,02
Mai	8,83	8,85	9,16	8,71	8,71	8,71	8,83	8,85	9,16
2010 février	9,16	9,17	9,43	9,06	9,06	9,06	9,16	9,17	9,43
2011 Juin	9,31	9,32	9,58	9,20	9,20	9,20	9,31	9,32	9,58
2013 janvier	9,43	9,53	9,79	9,43	9,43	9,43	9,51	9,53	9,79

Note : les dates mentionnées sont celles de l'entrée en vigueur de l'arrêté d'extension.

Source : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

Définitions

Situation économique et tendances récentes

Le transport routier de marchandises (ou de fret) est l'activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Le transport intérieur de marchandises est le transport ou la portion du transport réalisé sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule).

Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français (Paris-Strasbourg pour un transport d'échange Paris-Munich, Vintimille-Le Perthus pour un transport de transit Turin-Barcelone).

Le transport national correspond à un chargement et un déchargement dans un même pays, ici la France, quel que soit le pavillon du véhicule.

Le transport international correspond à un chargement et un déchargement dans deux pays différents.

Le cabotage est une opération de transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

Les établissements du transport pour **compte d'autrui** se caractérisent par un code d'activité principale exercée (APE) « Transport ». *A contrario*, les établissements effectuant du transport pour **compte propre** n'ont pas le transport pour activité principale. Ils effectuent du transport pour leur propre compte dans le cadre de leur activité principale.

Le pavillon français correspond aux véhicules immatriculés en France.

La tonne-kilomètre est l'unité retenue pour mesurer le transport de marchandises correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Elle est additive, ainsi, 10 tonnes de marchandises transportées sur 10 km puis sur 50 km comptent pour 600 tonnes kilomètres.

Le produit intérieur brut (PIB)

Le PIB représente la valeur de tous les biens et services produits en France diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Le PIB peut être mesuré en volume aux prix de l'année précédente chaînés, ou à « prix constants ». Le premier mode rend mieux compte des évolutions en volume des agrégats que celui à « prix constants », car le poids de chaque composante élémentaire du PIB ou de la production manufacturière est estimé chaque année. Avec la méthode à « prix constants », la pondération est celle de l'année de base.

La production se définit comme l'activité exercée sous le contrôle et la responsabilité d'une unité institutionnelle qui combine des ressources en main-d'œuvre, capital et biens et services pour fabriquer des biens ou fournir des services, et résultat de cette activité.
En comptabilité nationale, elle peut être mesurée (entre autres) de la façon suivante :

production = [ventes de marchandises + production vendue de biens + production vendue de services]
+ [production stockée + production immobilisée - achats de marchandises - variation de stocks de marchandises]

La production se différencie légèrement du chiffre d'affaires (CA) :

production = **CA** + [production stockée + production immobilisée] - [achats de marchandises + variation de stocks de marchandises]

L'indice de production de services de transports (IPST) est un outil synthétique de l'analyse conjoncturelle des transports qui permet la mesure en volume de l'évolution trimestrielle de l'ensemble de la production marchande de services de transports. Son principe de construction repose sur :

- (i) des valeurs monétaires déflatées, par les prix de l'année de base (2000) ou

- (ii) des quantités physiques produites et vendues,

(i) et (ii) étant pondérées par les poids monétaires de leurs sous branches du chiffre d'affaires dans l'ensemble des transports l'année de base (2000). L'indice et calculé sur la base 2000 des comptes nationaux.

L'indice des prix du TRF est constitué de prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le transport routier de fret (code 49.41 en NAF Rév.2).

L'acquis de croissance d'une variable pour une année N correspond au taux de croissance de la variable entre l'année N-1 et l'année N que l'on obtiendrait si la variable demeurait jusqu'à la fin de l'année N au niveau du dernier trimestre connu.

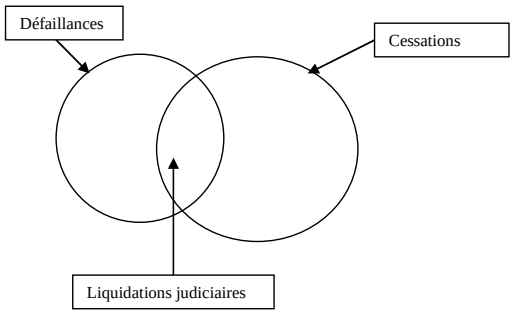
Le **stock d'entreprises** au 1er janvier correspond au nombre d'entreprises en activité à cette date.

Une **création d'entreprise** correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Il n'y a création d'une entreprise que si elle s'accompagne de la mise en œuvre de nouveaux moyens de production.

Le régime de l'« **auto-entrepreneur** » (renommé **micro-entrepreneur**, à compter du 19 décembre 2014), s'applique depuis le 1er janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la micro-entreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA. Il offre des formalités de création d'entreprises allégées ainsi qu'un mode de calcul et de paiement simplifié des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu. Depuis les données relatives à janvier 2009, les statistiques de créations d'entreprises incluent les demandes de créations enregistrées dans le répertoire Sirene au titre de ce régime.

Les **défaillances d'entreprises** couvrent l'ensemble des jugements prononçant soit l'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire soit la liquidation judiciaire (procédures collectives). Elles ne doivent pas être confondues avec les **cessations d'entreprises.** Une défaillance d'entreprise ne débouche pas forcément sur une cessation de l'entreprise. À l'inverse, de nombreuses cessations d'entreprises ne font pas l'objet d'une ouverture de procédure collective (*cf. schéma*).

Une **cessation d'entreprise** correspond à l'arrêt total de l'activité économique de l'entreprise. Cet arrêt peut être dû à des causes diverses : liquidation judiciaire, arrêt d'activité pour cause de retraite, restructurations suite à fusion ou absorption, etc.



L'emploi et le marché du travail

L'**emploi salarié au 31 décembre** est une estimation du SOeS qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee à partir de l'année 2007, et de Pôle emploi pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares.

Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France métropolitaine.

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.

L'**emploi intérimaire en équivalent-emploi à temps plein** (ETP) sur l'année est le rapport du nombre total de semaines de travail réalisées par les intérimaires au nombre total de semaines ouvrées d'une année. Par convention, ce nombre est fixé à 52 semaines. Cette convention de calcul conduit à sous-estimer légèrement l'ETP, dans la mesure où une partie des missions ne comptabilise pas les périodes de congés. On pourra parler de « volume de travail temporaire » pour désigner l'ETP.

Le **taux de recours trimestriel à l'intérim** est le rapport des intérimaires à l'emploi salarié, y compris intérim, en fin de trimestre.

Le **taux de recours annuel à l'intérim** est une moyenne des taux de recours trimestriels à l'intérim.

Le taux de recours annuel **moyen** est le rapport du nombre d'intérimaires (en équivalent-emplois temps plein sur l'année) à l'emploi salarié annuel moyen, y compris intérim.

Le **taux d'entrée trimestriel** (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées du trimestre (respectivement des sorties) à l'effectif moyen du trimestre. Jusqu'en 2008, ce taux d'entrée (respectivement de sortie) était défini comme le rapport du nombre total des entrées du trimestre (respectivement des sorties) à l'effectif du début de trimestre.

Le **taux d'entrée annuel** (respectivement de sortie) est la moyenne annuelle des taux trimestriels.

Le **taux de rotation** est la moyenne du taux d'entrée et du taux de sortie : (taux d'entrée + taux de sortie) / 2.

Les **demandeurs d'emploi en fin de mois** (DEFM) sont le « stock » constitué des personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

Les **demandeurs d'emploi en catégorie A** correspondent aux demandeurs n'ayant eu aucune activité (même 1 heure) au cours du mois précédent, et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

Les **demandeurs d'emploi en catégorie A, B et C** correspondent aux demandeurs ayant eu ou non une activité réduite au cours du mois précédent, et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

Les **demandes d'emploi enregistrées** (DEE) sont quant à elles un indicateur de flux. Ce sont les inscriptions à Pôle emploi au cours d'une période (trimestre, année...).

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau international du travail (BIT) : on peut être inscrit à Pôle emploi tout en exerçant une activité (réduite ou non). Certains demandeurs ne sont donc pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT peuvent rechercher un emploi sans être inscrits à Pôle emploi, par exemple lorsqu'ils n'ont pas cotisé assez longtemps pour avoir droit à une indemnisation.

Les **offres d'emploi collectées** (OEC) sont le flux des offres collectées par Pôle emploi au cours d'une période.

L'**indicateur de tension** est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC / DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

Les **catégories de demandeurs d'emploi**

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E) [1]

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 et 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

[1] Jusqu'au mois de février 2009, toutes les publications statistiques relatives aux demandeurs d'emploi étaient fondées sur des catégories administratives (c'est-à-dire celles utilisées dans les fichiers administratifs de Pôle emploi). Ces catégories administratives, sont au nombre de huit (catégories 1 à 8) et regroupent les demandeurs d'emploi en fonction du type d'emploi recherché. Ces catégories (définies par arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995) sont les suivantes :

- La catégorie 1 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps plein, ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 2 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps partiel, ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 3 enregistrait les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi à durée limitée (CDD, mission d'intérim, vacation), ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 4 enregistre les personnes sans emploi et à la recherche d'un emploi mais non immédiatement disponibles (en formation, en arrêt maladie, en congé de maternité).

- La catégorie 5 enregistre les personnes pourvues d'un emploi mais à la recherche d'un autre emploi, donc non immédiatement disponibles.
- La catégorie 6 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps plein, ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.
- La catégorie 7 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps partiel, ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.
- La catégorie 8 enregistrait les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi à durée limitée (CDD, mission d'intérim, vacation), ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.

La durée du travail

La **durée du travail** effectif des personnels roulants marchandises est le temps pendant lequel le conducteur est à disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. La durée du travail des salariés des entreprises de transport routier de marchandises est réglementée par le décret n°83-40 du 26/01/1983 qui s'applique aux salariés des entreprises de transport. Elle dépend de la catégorie du conducteur.

Légalement, trois catégories de conducteurs sont distinguées : les grands routiers, les conducteurs de messagerie, et les conducteurs *courte distance*. La catégorie du conducteur n'est déterminée ni par le tonnage du véhicule conduit, ni par le coefficient conventionnel du salarié.

Un conducteur est dit « **grand routier** » » (ou « longue distance ») s'il est affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors du domicile (décret 2000-69 du JO 27 janvier 2000) ; on parle aussi de « découchés ».

Les conducteurs de messagerie sont les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison.

Les conducteurs « ***courte distance »*** (ou « autres conducteurs ») sont les personnels roulants dans les transports routiers de marchandises qui ne sont pas des grands routiers ou des conducteurs

Selon les réponses de l'établissement interrogé à l'enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers de poids lourds (dite enquête « chronotachygraphes »), les conducteurs de poids lourds « grand routier » (ou « longue distance ») sont identifiés. Les autres sont classés comme conducteurs « *courte distance »*.

Un **poids lourd** est un véhicule de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge ou poids total roulant autorisé (PTAC / PTRA).

Les **« chronotachygraphes »**, dispositif technique, analogique (disque papier) ou numérique, enregistrent les horaires et le type de travail.

La durée du travail des conducteurs routiers de poids lourd est appelée « temps de service ». Le **temps de service** est mesuré à partir de la lecture des « chronotachygraphes », il se décompose en **temps de conduite**, **autres temps de travail** et **temps d'attente**.

Les **autres temps de travail** comprennent des travaux tels que l'entretien, le chargement, le déchargement du camion ou les opérations administratives.

Le **temps d'attente,** considéré comme du temps de travail, est le temps pendant lequel le conducteur n'a pas de tâche particulière à accomplir, mais ne peut librement disposer de son temps et doit rester à proximité de son véhicule (attente d'un chargement effectué par d'autres salariés, par exemple). En « double équipage », le temps passé en tant que passager rentre dans le cadre du temps d'attente.

Le **temps (ou durée) de service hebdomadaire** moyen annuel est calculé sur la base de semaines de 5 jours ou plus, dites « semaines complètes », comme la moyenne des temps de service hebdomadaire trimestriel.

Le **temps de service journalier moyen annuel** est calculé sur l'ensemble des jours travaillés, comme la moyenne des temps de service journalier trimestriel.

La **distance parcourue**, exprimée en kilomètres, est relevée par les chronotachygraphes en même temps que le temps de service, soit environ 80 % des relevés en 2013.

Les revenus salariaux

Le **salaire net**, calculé à partir du salaire net fiscal de la Déclaration Annuelle de Données Sociales (DADS), est net de toutes cotisations sociales, y compris contribution sociale généralisée (CSG) et contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS). Il n'exclut que les primes non imposables (participation, repas...) et contient l'intéressement et les frais de route.

Le **salaire en équivalent temps plein** (EQTP) prend en compte tous les postes de travail y compris à temps partiel au prorata de leur volume de travail rapporté à celui d'un poste à temps complet. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste 6 mois à 80 % et ayant perçu 10 000 € compte pour 0,4 EQTP (= 0,5 x 0,8) rémunéré 25 000 € par an (= 10 000/0,4 - salaire annualisé). Les apprentis et les stagiaires sont exclus du calcul. Les résultats sont issus du fichier exhaustif de diffusion DADS, produit par l'Insee.

Le **salaire horaire** est le rapport du salaire au nombre d'heures rémunérées.

Le **salaire horaire de base ouvrier** (SHBO) est issu de l'enquête Acemo de la Dares. Cette enquête mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole. Le SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

Dans l'enquête Acemo conjoncturelle, il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours de RTT, la durée de travail hebdomadaire en moyenne sur l'année est de 35 heures et l'horaire mensuel de base est de 152 heures).

Le **salaire moyen par tête** (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle.

Le **pouvoir d'achat** désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Dans le *Bilan social du transport routier de marchandises,* le pouvoir d'achat est abordé par le biais de trois mesures du salaire : le SMPT, le SHBO et le salaire en équivalent temps plein.

La formation

La **formation initiale minimum obligatoire** (Fimo) est une formation professionnelle accélérée permettant aux titulaires du permis poids lourds d'exercer le métier de conducteur de marchandises poids lourd.

La **formation continue obligatoire** (FCO) est un dispositif de formation continue visant à actualiser les connaissances des conducteurs et parfaire leur pratique en matière de sécurité et de réglementation professionnelle. Cette formation doit être renouvelée tous les cinq ans.

La **formation passerelle** est destinée à faciliter la mobilité des conducteurs entre le transport routier de marchandises et le transport routier de voyageurs. Cette formation courte permet aux titulaires de la qualification de conducteur routier marchandises (respectivement voyageurs) d'obtenir la qualification de conducteur routier voyageurs (respectivement marchandises).

L'**effort physique de formation continue** est le rapport entre le nombre d'heures de stage et le nombre de salariés.

La **durée moyenne des stages** est le nombre d'heures de stage par rapport au nombre de stagiaires (non compris les formations en alternance).

Le **taux d'accès à la formation** est le nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés (non compris les formations en alternance).

Le **taux de participation financière** est la part des dépenses de formation dans la masse salariale totale.

Les accidents 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.

À l'issue d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, le salarié peut conserver des séquelles et souffrir d'une diminution durable de ses capacités physiques ou mentales, ce qui entraîne une **incapacité permanente**.

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

L'accidentalité routière

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :
- provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Pour chaque accident corporel deux types d'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes** (*cf. tableau*).

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	**Victimes**		
	Blessés		Tués
	Blessés légers	*Blessés hospitalisés*	

Les **indemnes** sont les usagers impliqués, non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;

Les **victimes** sont les usagers impliqués non **indemnes**. Parmi les victimes, on distingue :
- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (la France a adopté cette définition depuis le 1er janvier 2005 permettant ainsi la comparabilité avec les autres pays européens) ;
- les **blessés** : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

Les **blessés hospitalisés** sont des blessés admis comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

Les **blessés légers** sont des blessés ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Le **taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA)** est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée. Celle-ci diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Dans ce bilan, on entend par **agglomération** l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du Code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) qu'elle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Bibliographie

Tendances récentes de 2015

Publications chaque trimestre

- « Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage », CGDD, SOeS, Chiffres & statistiques
- « La conjoncture des transports », CGDD, SOeS, Chiffres & statistiques
- « Transports routiers de marchandises », CGDD, SOeS, Chiffres & statistiques
- « Principaux indicateurs », Insee, Informations rapides, Insee conjoncture
- « La masse salariale et l'emploi du secteur privé », Insee, Acoss Stat conjoncture
- « L'emploi salarié et le marché du travail dans les transports », CGDD, SOeS, Chiffres & statistiques

La situation économique

- « Les comptes des transports en 2014 », 52e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, CGDD, SOeS, RéférenceS, juillet 2015

Les données économiques et sociales sur les transports

- « Mémento de statistiques des transports », CGDD, SOeS

  disponible sur le site internet du SOeS (rubrique : Transports / Données d'ensemble)

- « Bulletin mensuel statistique des transports du SOeS », CGDD, SOeS

  disponible sur le site internet du SOeS (rubrique : Transports / Données d'ensemble / Indicateurs transport)

- Les données structurelles détaillées sur les entreprises de transport en 2013, issues de l'enquête sectorielle annuelle (Ésane), sont disponibles sur le site de l'Insee : http://www.insee.fr, rubrique Bases de données/Statistiques structurelles d'entreprises / Présentation des résultats des statistiques d'entreprises (Ésane)

L'emploi et le marché du travail

- « Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi en 2014. L'activité réduite progresse encore », Dares, Dares Analyses n° 075, octobre 2015
- « Emploi, chômage, population active : bilan de l'année 2014 », Dares, Dares Analyses n° 050, juillet 2015
- « Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2012 », Dares, Dares Analyses n° 097, décembre 2014
- « L'emploi intérimaire en hausse au 4e trimestre 2014», Dares, Dares Analyses – n° 024, mars 2015
- « Des entrées et des sorties de main-d'œuvre plus fréquentes au 4e trimestre 2014», Dares, Dares Indicateurs – n° 038, mai 2015
- « Les dispositifs de cessation anticipée d'activité en 2013. La progression des retraites anticipées pour carrière longue se poursuit», Dares, Dares analyses – n° 042, juin 2015
- L'emploi dans le secteur privé est globalement stable en 2014», Acoss, Acoss Stat n° 215, juillet 2015
- « Les métiers en 2022 - Résultats et enseignement », France stratégie / Dares, Rapport du groupe Prospective des métiers et qualifications, juillet 2014
- « Les portraits statistiques des métiers 1982-2011 » Dares, Synthèse stat' n° 2, décembre 2012

- « Transport et logistique : un marché du travail au-delà de la sphère du transport », CGDD, SOeS, Document de travail « Le travail et l'emploi dans le transport de marchandises », décembre 2009
- « Conditions de travail et précarité dans l'emploi », Dares, Premières synthèses, premières informations n° 28.2, juillet 2009

La durée du travail

- « La durée du travail des salariés à temps complet », Dares, Dares analyses n° 47, juillet 2013
- « Le travail de nuit en 2012 », Dares, Dares analyses n° 62, août 2014
- « le travail du dimanche en 2014 », Dares, Dares analyses n°78, octobre 2015
- « Le travail en horaires atypiques en Île-de-France », Directe Île-de-France, Bref thématique n° 43, février 2014

Les revenus

- « France, portrait social », Insee, Insee Références - Édition 2015, novembre 2015
- « Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1er janvier 2015. 1,7 million de salariés concernés dans les entreprises du secteur privé », Dares, Dares Analyses n° 77, octobre 2015
- « Participation, intéressement et épargne salariale en 2013. Un salarié sur cinq a désormais accès à un Perco », Dares, Dares Analyses n° 055, juillet 2015
- « Évolution des salaires de base par branche professionnelle en 2014. L'absence d'inflation accentue les gains de pouvoir d'achat », Dares, Dares Analyses n° 66, août 2014
- « Salaires conventionnels et salaires effectifs : une corrélation variable selon la catégorie socioprofessionnelle et la taille de l'entreprise », Dares, Dares Analyses N° 093, décembre 2012
- « La structure des rémunérations en 2010 : les primes représentent en moyenne 12,9 % de la rémunération dans les entreprises de 10 salariés ou plus du secteur privé », Dares, Dares Analyses N° 063, septembre 2012
- « Les allégements de cotisations sociales patronales sur les bas salaires en France de 1993 à 2009 », Dares, Dares document d'études N° 169, février 2012

La formation

- « La dépense nationale pour la formation professionnelle continue et l'apprentissage en 2012 », Dares, Dares Analyses n° 014, février 2015
- « Les prestataires de formation continue en 2011 », Dares, Dares Analyses n° 062, octobre 2013
- Formation professionnelle, annexe au projet de loi de finances pour 2015 www.performance-publique.budget.gouv.fr Accueil / Documents budgétaires / Lois, projets de lois et documents annexés par année / Exercice 2015 / PLF 2015 - Jaunes budgétaires
- « Rapport 2014 de l'OPTL », OPTL, janvier 2015

L'accidentologie

- « Faits marquants et chiffres clés 2011 », CNAMTS
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2014, ONISR
- « Les accidents du travail entre 2005 et 2010 : une fréquence en baisse », Dares, Dares Analyses n° 010, février 2014

Sites internet à consulter

- Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Écologie (Medde) :
  www.developpement-durable.gouv.fr
  - Site « Transports » du Medde :
    www.transports.developpement-durable.gouv.fr
  - Service de l'observation et des statistiques (SOeS) :
    www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
- Comité national routier (CNR) :
  www.cnr.fr
- Ministère du Travail, de l'Emploi de la Formation professionnelle et du Dialogue social :
  http://travail-emploi.gouv.fr/
  rubrique : études, recherche, statistiques de la Dares
- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
  www.insee.fr
- Pôle emploi :
  http://www.pole-emploi.org
- Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :
  www.cereq.fr
- Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :
  www.risquesprofessionnels.ameli.fr
- Comité pour la prévention du risque routier professionnel
  http://www.risque-routier-professionnel.fr/
- Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) :
  www.securite-routiere.gouv.fr
- L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss) :
  http://www.acoss.fr/
  rubrique : Publications / Acoss Stat
- Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :
  www.cncp.gouv.fr
- Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) :
  http://www.fpspp.org
- Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport :
  http://www.legifrance.gouv.fr/affichIDCC.do?idConvention=KALICONT000005635624

Sigles et abréviations

Acemo : enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)

Acoss : agence centrale des organismes de sécurité sociale

Afpa : association nationale pour la formation professionnelle des adultes

AFT : association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique

Aftral : « Apprendre et se former en transport et logistique », activités de formation de l'AFT.

Apalt : association pour la promotion de l'apprentissage de la logistique et du transport

APE : activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)

AT : accidents du travail

Baac : bulletin d'analyse d'accidents corporels

Bac : baccalauréat

BEP : brevet d'études professionnelles

BEPC : brevet d'études du premier cycle

BIT : bureau international du travail

Bodacc : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

BTS : brevet de technicien supérieur

CA : chiffre d'affaires

CAP : certificat d'aptitude professionnelle

CAT / MP : commission des accidents du travail / maladies professionnelles

CCNTR : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

CCTN : commission des comptes des transports de la nation

CDD : contrat à durée déterminée

CDI : contrat à durée indéterminée

CE : comité d'entreprise

Cereq : centre d'études et de recherche sur les qualifications

CFA : congé de fin d'activité

CFP : certificat de formation professionnelle

CGDD : commissariat général au développement durable

CI : consommations intermédiaires

CIF : congé individuel de formation

CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

Cnir : centre national d'information routière

Cnis : conseil national de l'information statistique

CNPE : commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités des auxiliaires du transport

CNR : comité national routier

CRDS : contribution au remboursement de la dette sociale

CS : catégorie sociale

CSG : contribution sociale généralisée

CTN : comités techniques nationaux

CVS : corrigé des variations saisonnières

DADS : déclarations annuelles de données sociales

Dares : Direction de l'animation, de la recherche des études et des statistiques

DEE : demandes d'emplois enregistrées

DEFM : demandes d'emploi en fin de mois

DGITM : Direction générale des infrastructures des transports et de la mer

DGPR : Direction Générale de la Prévention des Risques

DIF : droit individuel à la formation

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

DP : délégués du personnel

DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières

DUT : diplôme universitaire de technologie

EAE : enquête annuelle d'entreprise

EACT : enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers

ESA : enquête sectorielle annuelle

EBE : excédent brut d'exploitation

Emmo : enquête mouvements de main-d'œuvre

ETP : équivalent temps plein

EQTP : équivalent emploi à temps plein (utilisé pour l'emploi intérimaire)

FBCF : formation brute de capital fixe

FCO : formation continue obligatoire

Fcos : formation continue obligatoire de sécurité

Fimo : formation initiale minimale obligatoire

FNTR : Fédération Nationale des Transports Routiers

Fongecfa : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

GMR : garanties mensuelles de rémunération

Inrets : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

Insee : Institut national de la statistique et des études économiques

IP : incapacité permanente

IPC : indice des prix à la consommation

IPST : indice des prix des services de transports

IPTRM : indice des prix du transport routier de marchandises

JO : journal officiel

Medde : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'Énergie

MTMD : Mission transport de matières dangereuses du Medde

MP : maladies professionnelles

MSA : mutualité sociale agricole

NAF : nomenclature d'activités française

nc : non compris

OEC : offres d'emploi collectées

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONQ : ouvriers non qualifiés

OPCA : organisme paritaire collecteur agréé

OQ : ouvriers qualifiés

ORT : Observatoire régional des transports

Otre : Organisation des transporteurs routiers européens

PCS : professions et catégories sociales

PIB : produit intérieur brut

PL : poids lourds

Promotrans : association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires

PTAC : poids total autorisé en charge

Smic : salaire minimum de croissance

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

SHBO : salaire horaire de base des ouvriers

t-km : tonnes-kilomètres

TAM : techniciens et agents de maîtrise

TICPE : Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (anciennement TIPP)

TIPP : taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers

TRF : transport routier de fret

TRM : transport routier de marchandises

TRV : transport routier de voyageurs

TVA : taxe sur la valeur ajoutée

Unostra : Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles

VA : valeur ajoutée

VUL : véhicule utilitaire léger

DIrection générale des infrastructures, des transports et de la mer
Direction des services de transport
Sous-direction du travail et des affaires sociales
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
www.developpement-durable.gouv.fr

Commissariat général au développement durable
Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mél : Division-Sociale.Cgdd@
developpement-durable.gouv.fr
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Bureau de la diffusion
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mél diffusion.soes.cgdd@
developpement-durable.gouv.fr

Dépôt légal : décembre 2015
ISSN : 2102-474X
ISBN : 978-2-11-138813-0

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 1er juillet 1992 - art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425.

Impression : imprimerie intégrée du Medde. Imprimé sur du papier certifié écolabel européen www.ecolabel.eu

Bilan social annuel du transport routier de marchandises 2014

Le Bilan social annuel du TRM offre, pour le secteur des transports routiers de marchandises, un cadrage économique ainsi que des données et analyses sur l'évolution des emplois, du marché du travail, des revenus, de la formation des salariés et des accidents.

Le transport routier de marchandises (TRM) élargi (ou « Transport routier de fret élargi ») couvre les secteurs des « transports routiers de fret interurbains » (49.41A en NAF rév.2), des « transports routiers de fret de proximité » (49.41B en NAF rév.2), de la « location de camions avec chauffeur » (49.41C en NAF rév.2) et de la « messagerie, fret express » (52.29A en NAF rév.2).

Ce bilan est réalisé par le service de l'observation et des statistiques (SOeS) du commissariat général au développement durable avec le concours de la direction des services de transport (DST) de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

Par ailleurs, le SOeS publie un document de synthèse sur les informations sociales relatives au transport routier de voyageurs. Ces deux publications sont consultables à l'adresse suivante : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique Transports/Emploi - social.

CGDD
DGITM
Publication réalisée par le
Service de l'observation et des statistiques
Bureau des synthèses économiques
et sociales sur les transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
www.developpement-durable.gouv.fr