

Transport routier de marchandises

Reprise de l'emploi en 2006, temps de service toujours élevés, professionnalisation accrue

Karine Gormon (SESP)

Dans un contexte de nette reprise de l'activité du transport routier de marchandises en 2006, l'emploi salarié du secteur progresse, tandis que les mobilités et les tensions sur le marché du travail s'intensifient. Au 1^{er} juillet 2006, le salaire horaire conventionnel garanti des conducteurs courte distance est dépassé par le Smic. Le salaire moyen du TRM reste très inférieur à celui de l'ensemble des transports, à 18 474 € contre 22 168 € en 2005. La même année l'augmentation des salaires réels du TRM se poursuit (+ 1,3 %) et se généralise à l'ensemble des transports (+ 1,8 %).

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs est stable (44,6 heures en moyenne). Les formations spécifiques transport font de plus en plus partie du bagage initial des jeunes conducteurs. Depuis deux ans, l'accidentologie routière poids lourds est en hausse, mais la gravité des accidents diminue ainsi que les excès de vitesse. L'accidentologie du travail du TRM reste deux fois plus élevée que dans l'ensemble de l'économie.

La forte croissance de l'activité et les bons résultats des entreprises (encadré 1) favorisent l'emploi en 2006.

Augmentation des effectifs...

En rupture avec les années précédentes, l'effectif du TRM élargi (définitions) augmente de 1,9 % sur l'année pour atteindre 377 400 salariés. Il progresse encore plus fortement dans le TRM de proximité (+ 5,3 %) qui bénéficie d'une conjoncture particulièrement favorable.

2006 fait suite à quatre années de diminution continue de 0,8 % par an alors que sur la période 1997-2001, l'effectif augmentait de 5 % par an.

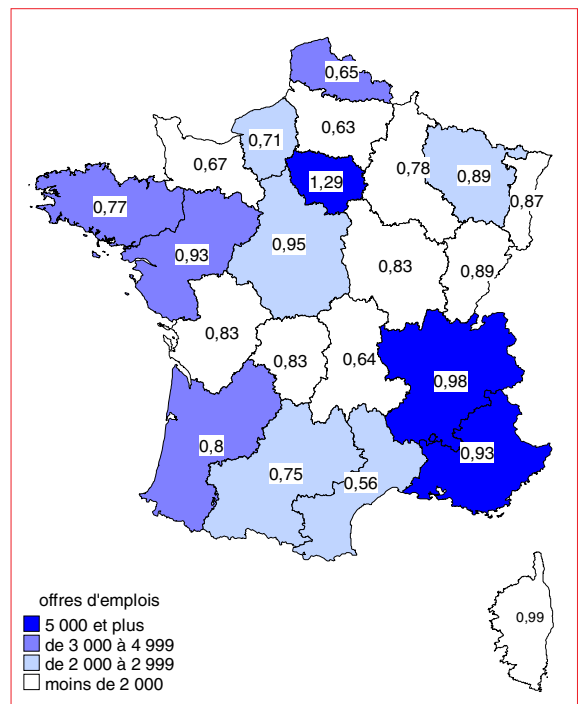
... accompagnée de tensions sur le marché du travail et d'une mobilité accrue

De 2005 à 2006, les tensions sur le marché du travail augmentent : l'indicateur de tension, rapport des offres aux demandes d'emploi enregistrées à l'ANPE, passe de 0,75 à 0,86. Sur ce marché très saisonnier, les tensions ont culminé au deuxième trimestre 2006, à 1,34 (1,79 en Île-de-France). Par ailleurs, les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs sur le marché des conducteurs du TRM (encadré 2) : une offre sur trois est émise par un établissement d'intérim.

Les régions Île-de-France, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur concentrent le tiers des offres d'emplois enregistrées de conducteurs TRM (figure 1).

Le taux de rotation (définition) dans les entreprises du TRM élargi augmente fortement, de 5,2 % par rapport à 2005, alors qu'il est constant pour l'ensemble des transports. Le recours à l'intérim se maintient à 4,8 %, et reste supérieur à celui de l'ensemble des transports (4,3 %), en dépit de la forte augmentation de ce dernier.

1 Offres d'emploi et indicateurs de tension du marché de l'emploi des conducteurs de TRM en 2006



Sources : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP
Note de lecture : En Île-de-France, plus de 5 000 offres d'emplois par les entreprises sont enregistrées à l'ANPE. Elles dépassent de 29 % le nombre de demandes des salariés.

Une population ouvrière et masculine

La population salariée du TRM reste essentiellement ouvrière (81 %) et masculine. Le taux d'encadrement est très faible : 3,8 % de cadres, et 6,9 % de professions intermédiaires. La messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de cadres.



Encadré 1

Croissance de l'activité et des résultats des entreprises de TRM

Le transport routier de marchandises connaît en 2006 la plus forte croissance (+ 4,5 %) des transports terrestres : il contribue à l'essentiel de la croissance de ces derniers qui sont en nette reprise après un recul en 2005.

Pour les transporteurs français, la reprise repose essentiellement sur le transport national (+ 5,5 %). Leur activité internationale, qui ne représente plus que 20 % des échanges extérieurs français en tonne.kilomètre (t.km), se stabilise après plusieurs années de perte de parts de marché. La forte croissance des transports internationaux réalisés sur le territoire français bénéficie aux pavillons étrangers.

Les entreprises du TRM ont connu, dans leur ensemble, un net redressement de leurs résultats en 2006. Outre la reprise de l'activité, elles ont bénéficié de la poursuite de la croissance des prix et de la désinflation énergétique de fin d'année. Par ailleurs, le remboursement de la « TVA péages » et la diminution des délais de paiement, ont amélioré sensiblement leur trésorerie.

Elles ont poursuivi leur effort d'investissement, avec 53 000 immatriculations de poids lourds neufs. Elles ont poursuivi leurs restructurations, les rachats d'entreprises continuant de rythmer la vie du secteur.

La dominante ouvrière conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession « conducteur » explique le faible taux de féminisation par rapport aux transports dans leur ensemble (hors grandes entreprises nationales) : 12,2 % contre 23,2 %.

Le taux de temps partiel est aussi plus faible que celui de l'ensemble des transports : 8,2 % contre 11,6 %.

La pyramide des âges est légèrement plus jeune que celle des transports. En 2005, l'âge moyen est de 38 ans et 10 mois contre 39 ans et 6 mois pour l'ensemble des transports.

Les grands routiers travaillent trois heures de plus que les conducteurs courte distance

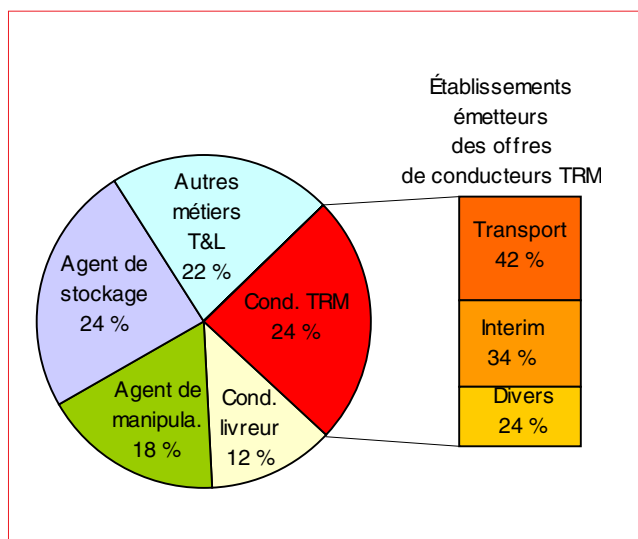
En 2006, le temps de service (*définitions*) des conducteurs routiers est de 44,6 heures, pour une semaine de cinq jours et plus (*figure 3*). Il est globalement stable par rapport à 2005. Cette stabilité recouvre des évolutions divergentes selon les rythmes de travail : une augmentation du temps des conducteurs courte distance, de l'ordre de 40 minutes, et une diminution d'une demie heure de celui des grands routiers. Ces derniers travaillent en moyenne 46,6 heures par semaine, contre 43,5 heures pour les conducteurs courte distance, soit 3,1 heures de plus.

Encadré 2

Conducteur TRM, un métier central dans le transport et la logistique

Le métier de conducteur en transport de marchandises est, avec celui d'agent de stockage, de conducteur livreur et d'agent de manipulation, un des quatre principaux métiers parmi les trente trois retenus pour délimiter le marché du travail « Transport et Logistique ». Ces quatre métiers concentrent 78 % des offres d'emploi enregistrées en 2006 (*figure 2*).

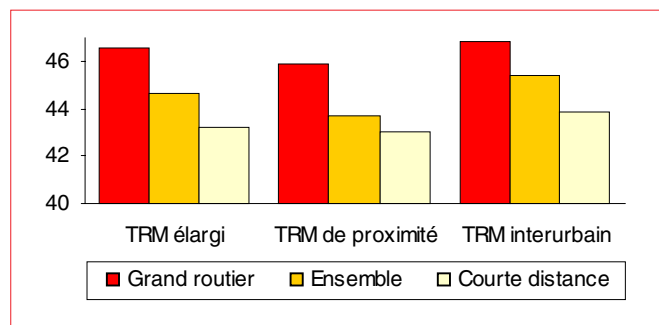
2 Offres d'emploi enregistrées « Transport & logistique » en 2006



Sources : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

3 Temps de service hebdomadaire moyen en 2006

en heures



Source : MEEDDAT/SESP, enquête « chronotachygraphes » (source)

La dispersion des temps de service hebdomadaire au sein de chacune de ces catégories est assez importante. 45 % des grands routiers travaillent entre 43 et 51 heures. Le taux de grands routiers travaillant 51 heures et plus perd 4 points par rapport à 2005. A l'opposé, le taux de conducteur courte distance travaillant entre 47 et 55 heures augmente de 4,1 points.

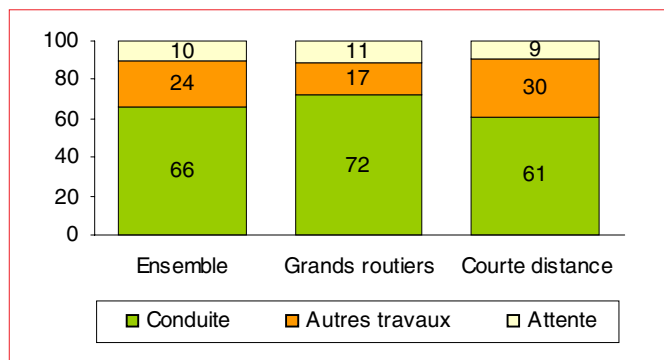
Deux tiers du temps de service consacrés à la conduite

Pour l'ensemble des conducteurs, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen (*figure 4*). Les grands routiers, mobilisés sur de plus longs trajets, y consacrent 72 % de leur temps de service, les autres travaux occupant 17 %. La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs courte distance et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite (*définitions*) de 61 %, et la part des autres tâches est deux fois plus élevée que celle des grands routiers.

Chez les grands routiers, le taux de conduite baisse de 1,4 point au profit des autres travaux. Chez les conducteurs courte distance, la situation est inverse : le taux de conduite progresse de 1,1 point. Quel que soit le rythme de travail, les taux d'attente restent identiques.

4 Composantes du temps de service hebdomadaire en 2006

en %



Source : MEEDDAT/SESP, enquête « chronotachygraphes » (source)

Un salaire minimum conventionnel inférieur au Smic dans la courte distance

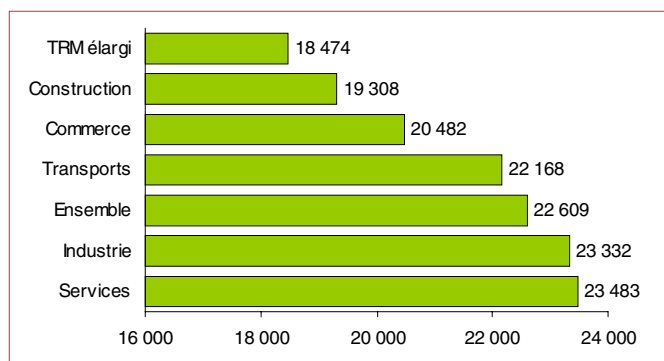
En 2006, le salaire horaire brut de base des ouvriers du TRM augmente de 3,2 % en moyenne annuelle. L'indice des prix à la consommation ayant augmenté de 1,7 %, leur salaire réel augmente de 1,5 %. Avec le relèvement du Smic horaire brut de 3 % (à 8,27 €) au 1^{er} juillet 2006, le salaire horaire conventionnel garanti des conducteurs courte distance passe sous la barre du Smic horaire brut.

Un salaire moyen très inférieur à celui de l'ensemble des transports

Le salaire annuel net moyen dans le TRM s'élève à 18 474 € en 2005. Il est inférieur de 17 % à celui de l'ensemble du secteur des transports en raison de sa population ouvrière plus importante (figure 5).

5 Salaires annuels nets moyens selon les secteurs d'activité en 2005

en euros



Sources : Insee – DADS 2005, calculs MEEDDAT/SESP
Champ : salariés à temps complet

En 2004, les salaires du TRM se démarquaient de ceux du transport : ils augmentaient de 0,6 % en moyenne, contrairement à ceux des transports qui diminuaient de 0,1 %. En 2005, l'augmentation se poursuit (+ 1,3 %) (figure 6) et se généralise à l'ensemble des transports (+ 1,8 %).

Entre 2003 et 2005, les salaires du TRM et de l'ensemble des transports ont augmenté respectivement de 1,8 % et 1,7 % avec des différences selon les catégories sociales : + 2,1 % et + 3,1 % pour les employés, + 2,3 % et + 1,2 % pour les ouvriers qualifiés.

Les conducteurs dont les salaires sont les plus élevés travaillent dans le TRM interurbain : 18 096 €, soit 2,8 % de plus que dans l'ensemble du TRM élargi.

6 Salaires annuels nets moyens du TRM élargi en 2005

salaires en euros courants ; évolutions en % et en euros constants

	Salaires	Évolution 2005/2004
Cadres	38 540	0,8
Professions Intermédiaires	22 643	1,4
Employés	16 438	1,2
Ouvriers	17 395	1,6
Ouvriers qualifiés	17 535	1,6
Conducteurs	17 600	1,5
Ouvriers non qualifiés	15 340	1,9
Ensemble	18 474	1,3

Sources : Insee – DADS 2005, calculs MEEDDAT/SESP
Champ : salariés à temps complet

Amélioration du niveau moyen de formation initiale des conducteurs

Le nombre de candidats ayant passé avec succès l'un des examens de l'enseignement professionnel du transport routier a triplé entre 1992 et 2005. En 2006, 182 000 personnes ont été formées dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport.

Les jeunes conducteurs sont plus diplômés que leurs aînés. En 2006, si 27 % des conducteurs n'ont aucun diplôme ou simplement le brevet, seulement 6 % des moins de 25 ans sont dans cette situation. Parallèlement, les formations spécifiques transport prennent une part grandissante chez les plus jeunes : 48 % des moins de 25 ans contre 17 % pour l'ensemble des conducteurs.

Développement des formations professionnelles obligatoires

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée depuis 1998, avec la généralisation des formations obligatoires, la formation initiale minimale obligatoire, FIMO, et la formation continue obligatoire de sécurité, FCOS.

Dans le transport pour compte d'autrui, le nombre d'attestations délivrées annuellement dans le cadre de la FIMO se maintient autour de 22 000 depuis 2002.

L'obligation de renouvellement de la FCOS tous les cinq ans et le pic d'attestations délivrées dans le transport en 2000 expliquent le nouveau pic observé en 2005 (77 860). En 2006, le nombre d'attestations délivrées est plus faible, mais reste élevé, à 53 880.

En 2006, 26 % des conducteurs ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois. Parmi eux, 73 % ont suivi une FCOS, ainsi qu'éventuellement une ou plusieurs autres formations, soit 19 % de l'ensemble des conducteurs. 63 % des stagiaires FCOS déclarent être satisfaits de leur formation.

Comme la formation initiale, la formation continue s'élargit au transport pour compte propre. Depuis 2003, le nombre d'attestations délivrées a doublé chaque année et atteint 37 300 en 2006.

L'effort de formation continue reste faible

En 2005, 1,95 % de la masse salariale du TRM est consacré à la formation continue, contre 2,84 % pour l'ensemble de l'économie. Ce taux est relativement stable, oscillant entre 1,88 et 2,11 depuis 1995.

Le taux d'accès à la formation continue (*définitions*) reste stable, à 31 %, et très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres (51 % et 40 % pour l'ensemble de l'économie).

L'effort physique de formation continue (*définitions*) est plus faible dans le TRM que dans l'ensemble des transports terrestres (7,9 heures par salarié contre 22,1 heures, et 12,0 heures pour l'ensemble de l'économie).

Une accidentologie routière poids lourds en hausse mais un taux de gravité en baisse

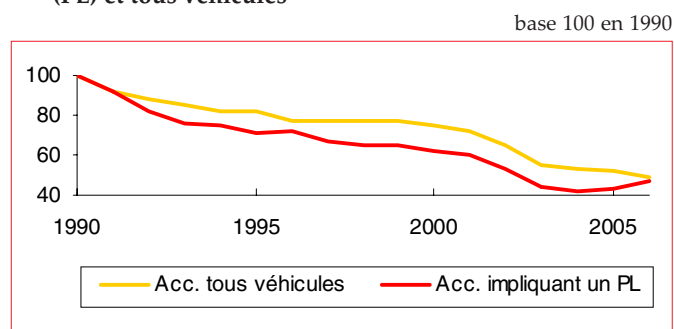
De 1990 à 2004, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué fortement et davantage que le nombre total d'accidents corporels : - 58 % dans le premier cas et - 47 % dans le second.

Cependant, depuis deux ans, l'accidentologie poids lourds se distingue de l'accidentologie routière dans son ensemble avec une augmentation de 14 % (*figure 7*). En 2006, 4 813 accidents impliquent au moins un poids lourd.

Pourtant, le taux de dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse limite, hors autoroutes, est en très forte baisse pour les poids lourds : 13,9 % en 2006 contre 18,7 % en 2005. Ce taux s'élève à 15,5 % pour les véhicules légers et 33,5 % pour les motos.

Le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, tout en se maintenant à un niveau élevé, baisse de 2,2 points et atteint 14,2 %. Il reste 2,4 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents, un ratio quasiment stable depuis quinze ans.

7 Accidents de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules



Source : ONISR

Une accidentologie du travail toujours élevée

Les conducteurs sont moins touchés par les accidents du travail que les ouvriers non qualifiés du secteur. Le taux de risque (*définitions*) des ouvriers qualifiés dont ils font partie est de 8,6 % alors qu'il s'élève à 24,3 % pour les ouvriers non qualifiés.

Leur taux de risque est proche du taux global du TRM qui se maintient en 2006 à 8,5 % (Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés, CNAMTS). Ce secteur est parmi les plus accidentogènes avec celui de la construction (8,5 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,9 %.

Sources

Les résultats présentés ici sont issus du **Bilan social annuel du transport routier de marchandises**. Le dernier a été publié en décembre 2007. Il est établi chaque année par le SESP avec le concours de la direction des Transports maritimes routiers et fluviaux (DTMRF), dans le cadre de l'Observatoire social des Transports.

La mesure du temps de travail repose sur l'enquête « **chronotachygraphes** » qui interroge un échantillon d'établissements sur ses conducteurs et recueille leurs disques chronotachygraphes.

Définitions

Le « **TRM élargi** » comprend : le TRM de proximité, le TRM interurbain, la location avec conducteur, la messagerie et le fret express.

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

La loi distingue **trois catégories de conducteurs** :

- les « **grands routiers** » ou conducteurs « **longue distance** » sont affectés, dans les transports routiers de marchandises, à des services leur faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors du domicile.
- les conducteurs de messagerie
- les conducteurs « **courte distance** » sont les personnels roulants dans les transports routiers de marchandises qui ne sont pas des grands routiers ou des conducteurs de messagerie.

Taux de rotation = (taux d'entrée + taux de sortie)/2.

Le temps de service est l'ensemble du temps durant lequel le conducteur est à la disposition de l'entreprise. Il comprend donc : les temps de conduite, les temps de travaux autres que de conduite (ex : chargement, déchargement, opérations administratives) et les temps d'attente.

Le taux de conduite correspond au temps de conduite rapporté au temps de service.

Le salaire annuel net moyen mesure le salaire net moyen par année travail, calculé sur le champ des salariés à temps complet. L'année travail est un *prorata* de la durée de présence au cours de l'année civile.

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

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

Le taux de risque est le nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

Pour en savoir plus

Les transports en 2006. 44^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, juin 2007. Disponible sur www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Transport/Données d'ensemble/Compte des transports/Les comptes en 2006 ».

Bilan social annuel du transport routier de marchandises, disponible sur www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Transport/Emploi/Bilan social sur le transport routier de marchandises ».

Secrétariat général
Direction des affaires économiques et internationales
Service économie, statistiques et prospective
Tour Pascal A 92055 La Défense cedex

Téléphone : (33/0) 1 40 81 13 15
Télécopie : (33/0) 1 40 81 13 30
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication : Françoise MAUREL
Rédacteur en chef : Laurence DEMEULENAERE
Conception maquette : Catherine GROSSET
ISSN : 1776-2626