

## *Bilan social du transport routier de voyageurs*

Mai  
2014



Service de l'observation et des statistiques

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

**En couverture**

© Bernard Suard/METL-MEDDE

# Sommaire

Avant-propos, secteurs, champ couvert .....	2
---	---

## *La situation économique*

Contexte économique et transport de voyageurs .....	5
Le transport de voyageurs par mode .....	6
Le prix du carburant .....	7
Les comptes des entreprises du transport routier de voyageurs.....	8
Les véhicules des entreprises du transport routier de voyageurs .....	9

## *L'emploi salarié*

Les effectifs salariés du transport routier de voyageurs .....	11
Les caractéristiques des salariés .....	13
Les catégories socioprofessionnelles des salariés du transport routier de voyageurs.....	15
Les femmes dans le transport routier de voyageurs.....	16
Caractéristiques des emplois .....	17

## *Le marché du travail des métiers du transport et de la logistique*

Les offres d'emploi .....	20
Les demandeurs d'emploi.....	22
L'indicateur de tension .....	24

## *Les revenus salariaux*

Salaires horaires bruts.....	25
Salaires mensuels bruts.....	27
Les salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2011 .....	28

## *La formation*

La formation dans le transport routier.....	31
Contribution des entreprises à la formation continue en 2011 .....	32
Formations obligatoires des conducteurs.....	34

## *L'accidentologie*

L'accidentologie du travail .....	35
L'accidentologie routière « transport en commun » .....	36

Définitions, sigles et abréviations, sites internet utiles.....	38
---	----

Le présent document rassemble, pour la première fois dans un format de poche, les chiffres clés du secteur du transport routier de voyageurs (TRV) dans le domaine social. Il aborde les thèmes de l'emploi, du marché du travail, des revenus et de la formation des salariés et de l'accidentologie.

Il a été réalisé à la demande des partenaires sociaux pour offrir un diagnostic factuel préalable à la négociation collective. La plupart des données présentées portent sur le socle du transport routier de voyageurs, régulier (49.39A) et occasionnel (49.39B). Le champ de ces statistiques n'est donc pas celui des principales conventions collectives dont dépendent les salariés de ces secteurs (00016 – transports routiers ou 01424 – transports publics urbains).

La plupart des statistiques présentées dans cette édition se rapportent à l'année 2012. Leur évolution annuelle moyenne sur les cinq dernières années est également présentée lorsque l'historique des données est disponible, permettant ainsi leur mise en perspective.

Ce bilan social a vocation à être mis à jour annuellement. Disponible sur internet, il sera à terme proposé sur mobile. Il donne lieu à la diffusion parallèle d'une synthèse et de séries téléchargeables en format Excel.

Contact : [division-sociale.bsest.sdst.soes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:division-sociale.bsest.sdst.soes@developpement-durable.gouv.fr)

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

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

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

- En ce qui concerne le marché du travail, la nomenclature de métiers de Pôle emploi permet de distinguer le métier de conducteur de transport en commun sur route (autobus ou autocar). Ces offres d'emploi sont parfois déposées par des entreprises exerçant une activité principale autre que le transport (15 % des offres en 2012).
- Les données statistiques de salaire par branche conventionnelle se rapportent à la convention collective des transports routiers (IDCC 16), qui englobe également tout le transport routier de marchandises.
- Les statistiques d'accidents du travail de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAMTS) sont basées sur les « codes risques ». 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. Compte tenu de ses objectifs, il diffère du code NAF attribué par l'Insee.
- Les statistiques d'accidents de la route se rapportent au véhicule, quelle que soit l'entreprise qui en est propriétaire. Un autocar n'appartient pas toujours à une entreprise de transport routier de voyageurs.

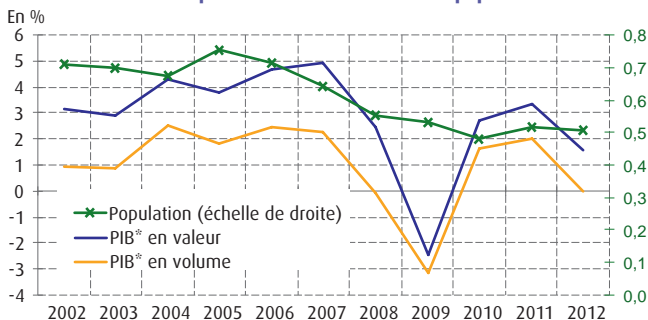
## Le transport routier de voyageurs (TRV) parmi les secteurs d'activité du transport et de l'entreposage

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

## Contexte économique et transport de voyageurs

En 2012, les ménages dépensent 5,5 milliards d'euros en services de transport routier de voyageurs (collectif ou par taxi), soit 84 euros annuels par habitant. Cela ne représente que 3,5 % de leurs dépenses totales de transport, la plus grande partie étant liée à la voiture particulière (84 %). Le reste est consacré aux autres services de transport collectif : ferroviaire, aérien, maritime ou fluvial.

### Évolution annuelle du produit intérieur brut et de la population



\* Produit intérieur brut.

Sources : Insee (voir p. 46), Comptes nationaux - Base 2005 et Insee, estimations de population

### Dépense de consommation des ménages en transport

Niveaux en milliards d'euros, prix base 100 en 2005	2007	2012	Évolutions (%)	
			2012/2011	Moyenne 2012/2007
<b>Valeur</b>				
Transport*	148,1	159,2	-0,7	1,2
dont services de transport**	21,8	26,0	3,8	3,0
dont transport routier de passagers	4,9	5,5	0,5	1,9
<b>Prix</b>				
Transport*	105,4	120,9	3,5	2,5
dont services de transport**	103,3	112,5	2,8	1,5
dont transport routier de passagers	98,9	96,1	0,9	-0,5
<b>Volume</b>				
Transport*	140,5	131,7	-3,6	-1,1
dont services de transport**	19,4	23,1	1,2	1,6
dont transport routier de passagers	4,9	5,7	-0,4	2,3

\* Comprend l'achat de véhicule, les dépenses d'utilisation et les services de transport.

\*\* Comprend le transport de passagers : maritime et fluvial, ferroviaire, aérien et routier.

Champ : ensemble des dépenses de consommation (y compris TVA) hors les prises en charge par les administrations publiques ou les institutions sans but lucratif

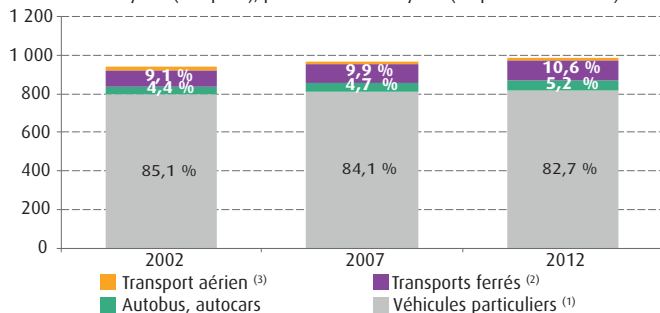
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2005, juin 2013

## Le transport de voyageurs par mode

Le transport par autobus et autocars représente environ 5 % de l'ensemble du transport intérieur de voyageurs. La part des transports collectifs s'accroît régulièrement depuis 2007, passant de 15,9 % à 17,3 % en 2012.

### Part modale des transports intérieurs de voyageurs

Niveaux en G voy-km (voir p. 46), parts en % de G voy-km (étiquettes intérieures)



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Trains, métros, RER.

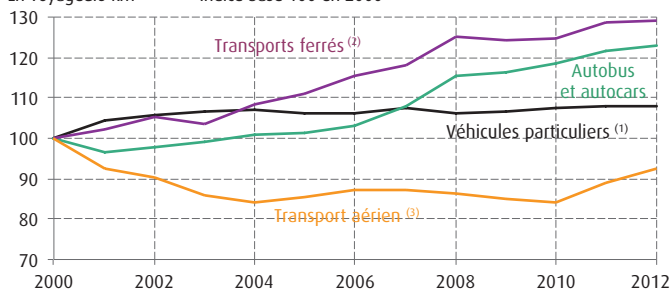
(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SOeS (voir p. 46), rapport CCTN (voir p. 45), juin 2013

### Évolution des transports intérieurs de voyageurs selon le mode

En voyageurs-km

Indice base 100 en 2000



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Trains, métros, RER.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SOeS, rapport CCTN, juin 2013

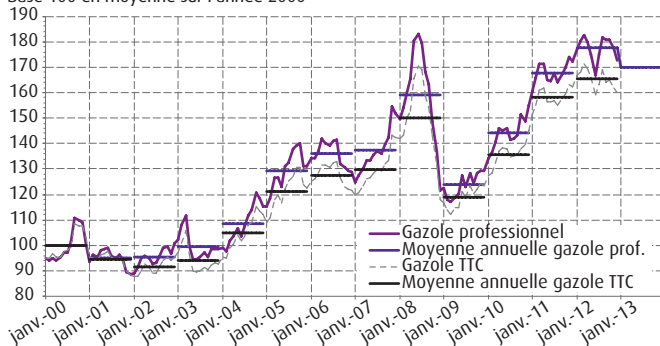


## Le prix du carburant

En moyenne annuelle, le prix du gazole à la pompe a atteint un maximum en 2012, en hausse de 5,7 % par rapport à 2011 et de 11,5 % par rapport au précédent record de juin 2008. Hormis au début de la crise, de juillet 2008 à mars 2009, le prix des carburants n'a cessé de s'accroître depuis 2002. Il baisserait en revanche en 2013.

### Indice de prix des carburants à la pompe

Base 100 en moyenne sur l'année 2000

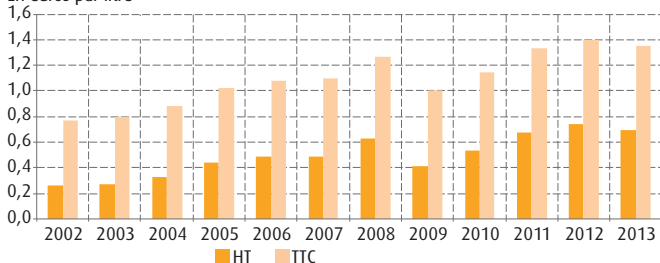


En trait horizontal, la moyenne annuelle des indices mensuels.

Source : SOEs d'après DGEC et CNR (voir p. 45)

### Prix du gazole à la pompe

En euros par litre



Lecture : en 2012, le gazole à la pompe toutes taxes comprises coûte en moyenne annuelle 1,396 € / litre.

Source : DGEC

## Les comptes des entreprises du transport routier de voyageurs

Les entreprises du secteur du transport routier régulier de voyageurs réalisent les trois quarts du chiffre d'affaires de l'ensemble du transport routier de voyageurs. Le taux de marge des entreprises s'est fortement dégradé entre 2009 et 2011.

### Compte des entreprises du transport routier de voyageurs

En millions d'euros courants

	2009	2011p	Évolutions (%)	
			2011p/ 2010	Moyenne 2011p/2009
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 993</b>	<b>6 120</b>	<b>-3,5</b>	<b>1,1</b>
Production	5 906	6 027	-3,0	1,0
Consommations intermédiaires	3 021	3 321	-0,8	4,8
dont achats de carburant	nd	675	11,7	nd
<b>Valeur ajoutée (VA)</b>	<b>2 885</b>	<b>2 706</b>	<b>-5,6</b>	<b>-3,1</b>
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	116	-32	-	-
Charges de personnel	2 529	2 662	3,0	2,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	239	76	-56,5	-43,7
<b>Taux de marge (EBE/VA) - en %</b>	<b>8,3</b>	<b>2,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

nd : non disponible.

- : non significatif.

p : données provisoires.

Champ : entreprises de transport routier de voyageurs, NAF rév. 2 : 49.39A, 49.39B

Source : Insee, Esane (voir p. 46)

### Compte des entreprises du transport routier régulier de voyageurs

En millions d'euros courants

	2009	2011p	Évolutions (%)	
			2011p/ 2010	Moyenne 2011p/2009
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 426</b>	<b>4 470</b>	<b>-6,5</b>	<b>0,5</b>
Production	4 393	4 381	-7,2	-0,1
Consommations Intermédiaires	2 200	2 414	-5,4	4,8
dont achats de carburant	nd	499	9,4	nd
<b>Valeur ajoutée (VA)</b>	<b>2 193</b>	<b>1 967</b>	<b>-9,4</b>	<b>-5,3</b>
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	82	-31	-	-
Charges de personnel	1 946	1 997	-1,3	1,3

nd : non disponible.

- : non significatif.

p : données provisoires.

Champ : entreprises de transports routiers réguliers de voyageurs, NAF rév. 2 : 49.39A

Source : Insee, Esane

## Les véhicules des entreprises du transport routier de voyageurs

45 % des 5 750 entreprises exerçant dans le secteur du transport routier de voyageurs réalisent du transport régulier comme activité principale. La part des autocars dans le parc de véhicules de transport en commun du secteur (91 %) est stable depuis 2008.

### Indicateurs de démographie des entreprises du transport routier de voyageurs

En nombre d'entreprises

	2008	2012*	Évolutions (%)	
			2012/ 2011	Moyenne 2012/2008
<b>Entreprises au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>4 760</b>	<b>5 747</b>	<b>4,9</b>	<b>3,8</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	2 864	2 586	-2,0	-2,0
Autres transports routiers de voyageurs	1 896	3 161	11,2	10,8
<b>Défaillances</b>	<b>58</b>	<b>102</b>	<b>20,0</b>	<b>12,0</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	21	31	47,6	8,1
Autres transports routiers de voyageurs	37	71	10,9	13,9
<b>Créations</b>	<b>425</b>	<b>1 190</b>	<b>18,1</b>	<b>22,9</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	55	187	14,0	27,7
Autres transports routiers de voyageurs	370	1 003	18,8	22,1

\* Données provisoires au 26 juin 2013.

Champ : entreprises de transport routier de voyageurs, NAF rév. 2 : 49.39A, 49.39B

Sources : Insee, Sirene (voir p. 46), Bodacc (voir p. 45)-calculs Banque de France

### Parc en service des entreprises de transport routier de voyageurs

En nombre de véhicules au 1<sup>er</sup> janvier N + 1

	2008	2012	Évolutions (%)	
			2012/ 2011	Moyenne 2012/2008
<b>Total</b>	<b>50 303</b>	<b>50 741</b>	<b>-1,9</b>	<b>0,2</b>
<b>Autobus</b>	<b>4 730</b>	<b>4 752</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>
île-de-France	2 360	2 376	-1,0	0,2
Province	2 370	2 376	1,8	0,1
<b>Autocars</b>	<b>45 573</b>	<b>45 987</b>	<b>-2,1</b>	<b>0,2</b>
île-de-France	4 272	4 273	-6,0	0,0
Province	41 301	41 714	-1,7	0,2

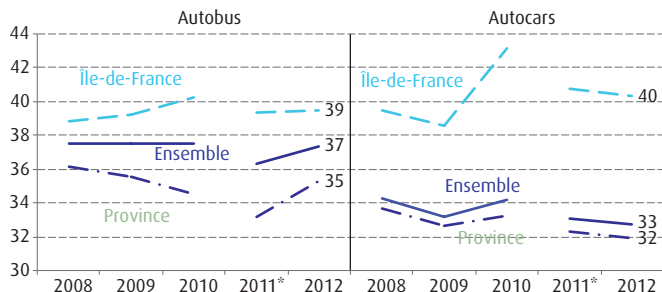
Source : SOeS, RSVeRo (voir p. 46)

## Les véhicules des entreprises du transport routier de voyageurs

Sur l'ensemble du territoire, le kilométrage annuel moyen par véhicule est plus élevé pour les autobus, dont l'usage est principalement urbain, que pour les autocars. Cela est surtout vrai en province. En Île-de-France, les autocars parcourent environ autant de kilomètres que les autobus.

### Kilométrage annuel moyen par véhicule de transport routier de voyageurs

En milliers de kilomètres



\* Chiffres à partir de 2011 non comparables aux chiffres des années antérieures.

Champ : autobus et autocars d'au moins 9 places assises passagers immatriculés en France métropolitaine

Source : SOeS, d'après RSVeRo et Utac (voir p. 47)

### Circulation des véhicules de transport routier de voyageurs

En millions de véhicules-kilomètres, évolution en %

	2011	2012	2012/2011
<b>Total</b>	<b>1 726</b>	<b>1 681</b>	<b>-2,6</b>
<b>Autobus</b>	<b>172</b>	<b>178</b>	<b>3,4</b>
Île-de-France	94	94	-0,6
Province	77	84	8,2
<b>Autocars</b>	<b>1 554</b>	<b>1 504</b>	<b>-3,3</b>
Île-de-France	185	172	-7,1
Province	1 369	1 331	-2,7

Champ : autobus et autocars d'au moins 9 places assises passagers immatriculés en France métropolitaine

Source : SOeS, d'après RSVeRo et Utac

## Les effectifs salariés du transport routier de voyageurs

Les deux tiers des effectifs salariés du transport routier de voyageurs (TRV) sont employés dans les transports routiers réguliers. La croissance de l'emploi est plus importante dans l'ensemble du TRV que dans le régulier.

### Effectif salarié au 31 décembre

En milliers

	2007	2012	Évolutions (%)	
			2012/ 2011	Moyenne 2012/2007
Transports et entreposage* dont	1 081,7	1 086,7	-0,3	0,1
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>76,2</b>	<b>92,0</b>	<b>3,2</b>	<b>3,9</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	55,1	60,8	2,2	2,0
Autres transports routiers de voyageurs	21,2	31,2	5,4	8,1
Ensemble de l'économie	16 397	15 961	-0,7	-0,5

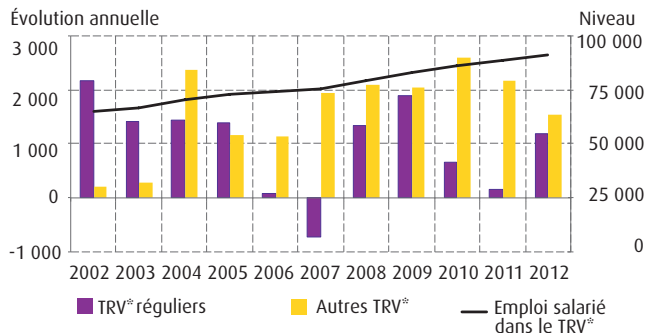
\* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture

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

### Effectif salarié en moyenne annuelle dans le transport routier de voyageurs

En nombre de salariés



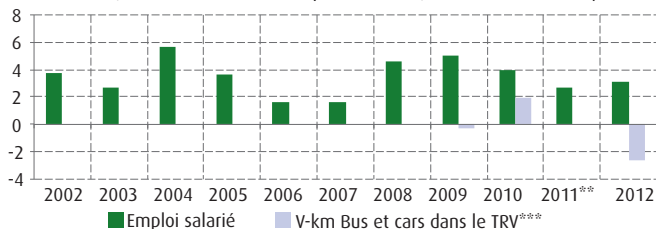
Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoff, SNCF, RATP, La Poste, Air France

## Les effectifs salariés du transport routier de voyageurs

Malgré la crise, les effectifs salariés progressent dans le transport routier de voyageurs.

### Évolution des effectifs salariés dans le transport routier de voyageurs et de la circulation des bus et cars

Évolution en % ; nombre de salariés en moyenne annuelle, nombre de kilomètres parcourus\*



\* Par les bus et cars hors véhicules étrangers.

\*\* Pour le nombre de km parcourus, les chiffres des années à partir de 2011 ne sont pas comparables aux chiffres des années antérieures.

\*\*\* Transport routier de voyageurs.

Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Accoss, SNCF, RATP, La Poste, Air France et Dares (voir p. 45) ; SOeS bilan de la circulation France métropolitaine

### Nombre d'entreprises du transport routier de voyageurs au 1<sup>er</sup> janvier selon leur taille

En milliers

	2008	2012	Évolutions (%)	
			2012/ 2011	Moyenne 2012/2008
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>4,7</b>	<b>5,7</b>	<b>4,7</b>	<b>6,8</b>
0 salarié	1,9	2,9	8,9	14,1
1 à 9 salariés	1,5	1,5	3,5	1,2
10 à 49 salariés	1,0	0,9	-3,1	-0,4
50 salariés et plus	0,4	0,4	0,3	3,8
<b>Transports routiers réguliers de voyageurs</b>	<b>2,9</b>	<b>2,6</b>	<b>-2,2</b>	<b>-3,4</b>
0 salarié	1,3	1,2	-3,0	-2,1
1 à 9 salariés	0,7	0,6	1,8	-7,3
10 à 49 salariés	0,6	0,5	-5,0	-3,8
50 salariés et plus	0,3	0,3	-1,0	0,9
<b>Autres transports routiers de voyageurs</b>	<b>1,9</b>	<b>3,2</b>	<b>11,0</b>	<b>19,4</b>
0 salarié	0,7	1,7	19,2	36,2
1 à 9 salariés	0,7	0,9	4,5	8,2
10 à 49 salariés	0,4	0,4	-0,7	4,4
50 salariés et plus	0,1	0,1	4,3	15,5

Source : Insee, Sirene

## Les caractéristiques des salariés

Les salariés du transport routier de voyageurs ont une moyenne d'âge de 46 ans et demi, contre un peu plus de 42 ans dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les conducteurs sont plus âgés que l'ensemble d'environ un an, écart qui s'est accru dans les dix dernières années.

### Âges moyen et médian des salariés au 31 décembre 2011

En %	Âge moyen		Âge médian		Évolution depuis 2002 (en mois)	
	Ensemble des salariés	Dont conducteurs*	Ensemble des salariés	Dont conducteurs*	Ensemble des salariés	Dont conducteurs*
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>46,5</b>	<b>47,6</b>	<b>48</b>	<b>49</b>	<b>37</b>	<b>40</b>
TRV** réguliers	46,4	47,5	47	49	37	40
Autres TRV	46,6	47,7	48	49	35	36
Transports et entreposage (HZ)	42,2	42,9	43	43	nd	nd

nd : non disponible.

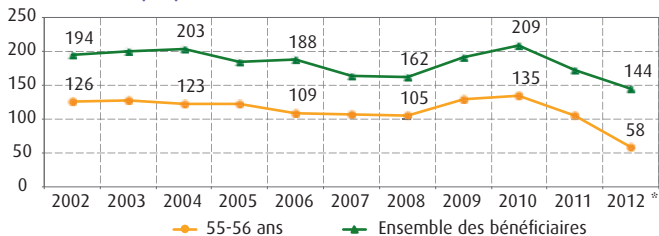
\* Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « chauffeurs ».

Lecture : en 2011, les salariés du transport routier de voyageurs sont âgés en moyenne de 46 ans et demi, soit trois ans et quatre mois de plus (40 mois) qu'en 2002. La moitié d'entre eux a plus de 48 ans (âge médian).

\*\* Transport routier de voyageurs.

Sources : Insee, DADS (voir p. 45) ; calculs SOes

### Nombre de conducteurs routiers de voyageurs entrés dans le dispositif de congé de fin d'activité (CFA)



\* L'accord du 30 mai 2011 signé par les partenaires sociaux et l'État modifie les conditions d'ouverture des régimes du CFA.

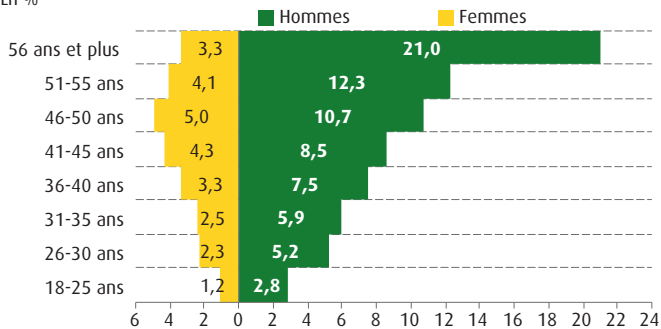
Source : DGITM / DST (voir p. 45)

## Les caractéristiques des salariés

La part des plus de 55 ans dans le transport routier de voyageurs est deux fois plus élevée que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (respectivement 24 % et 12 %), notamment au sein du personnel masculin. Chez les conducteurs, cette part atteint 27 %.

### Pyramide des âges dans le transport routier de voyageurs au 31 décembre 2011 - ensemble des salariés

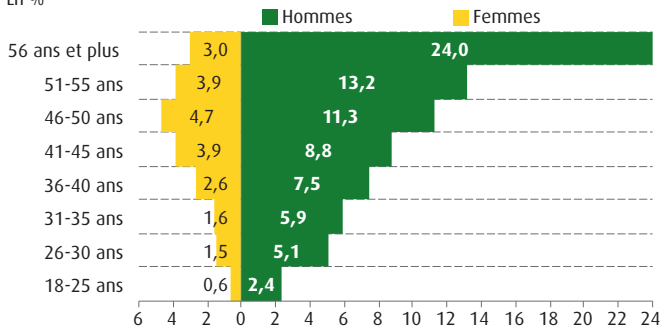
En %



Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS

### Pyramide des âges dans le transport routier de voyageurs au 31 décembre 2011 - conducteurs

En %



Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS

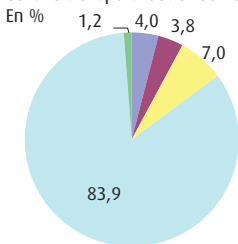


## Les catégories socioprofessionnelles des salariés du transport routier de voyageurs

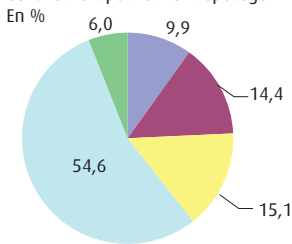
Le transport routier de voyageurs compte beaucoup plus d'ouvriers qualifiés, principalement des conducteurs, que le secteur du transport et de l'entreposage (hors activités de courrier). La part des conducteurs dans l'emploi s'est accrue en 2011.

### Structure par catégorie socioprofessionnelle des salariés au 31 décembre 2011

dans le transport routier de voyageurs



dans le transport et l'entreposage\*

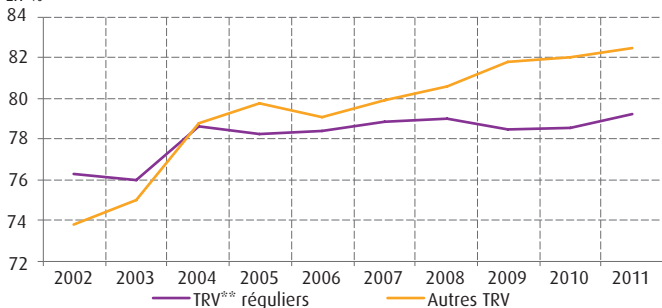


\* Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee, DADS ; calculs SOEs

### Proportion de conducteurs\* parmi les salariés

En %



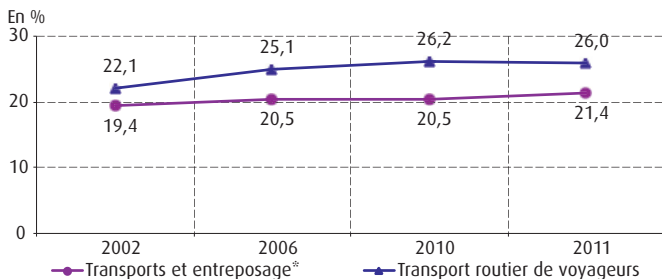
\* Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE (voir p. 46) dont l'intitulé est « chauffeurs ». \*\* Transport routier de voyageurs.

Sources : Insee, DADS ; calculs SOEs

## Les femmes dans le transport routier de voyageurs

Un emploi sur quatre du transport routier de voyageurs est occupé par une femme, contre un sur cinq dans les transports et l'entreposage (hors activités de courrier). La part du personnel féminin a légèrement reculé en 2011 après une longue période de progression.

### Taux de féminisation au 31 décembre



\* Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS

### Proportion de femmes parmi les conducteurs\* au 31 décembre

En %	2002	2006	2010	2011
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>16,7</b>	<b>20,1</b>	<b>22,0</b>	<b>21,9</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	17,4	20,9	22,3	22,0
Autres transports routiers de voyageurs	13,5	17,5	21,4	21,6
Transports et entreposage (HZ)**	5,3	6,6	8,0	7,8

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

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

Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS

## Caractéristiques des emplois

Les mouvements de main-d'œuvre des personnels salariés des transports routiers réguliers de voyageurs se sont rapprochés de ceux observés pour l'ensemble transports et entreposage. Comme pour l'ensemble, ils sont en très léger retrait en 2012. Le recours à l'intérim est stable de 2010 à 2012.

### Taux de rotation par secteur d'activité (moyenne des taux d'entrée et de sortie)

En %

	2009	2010	2011*	2012
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>29,9</b>	<b>30,4</b>	<b>32,6</b>	-
Transports routiers réguliers de voyageurs	20,7	23,4	25,9	25,8
Autres transports routiers de voyageurs	52,0	44,9	48,1	-
Transports et entreposage (HZ)	26,1	26,3	26,1	25,9
Ensemble des secteurs	45,6	47,8	50,2	51,9

\* Rupture de série suite à un nouveau mode de traitement des données.

- : non significatif.

Champ : établissements d'au moins 1 salarié

Sources : Dares, DMMO (voir p. 45) Emmo (voir p. 46); calculs SOeS

### Taux de recours au travail temporaire par secteur d'activité

En %

	2007	2010	2011	2012	Intérimaires* 2012 (milliers)
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,2	1,1	1,1	1,1	0,7
Autres transports routiers de voyageurs	0,8	0,8	0,6	0,6	0,2
Transports et entreposage (HZ)	4,0	3,8	4,0	3,7	51,6
Ensemble des secteurs	3,6	3,0	3,3	3,0	525,1

\* En équivalents emplois temps plein sur l'année.

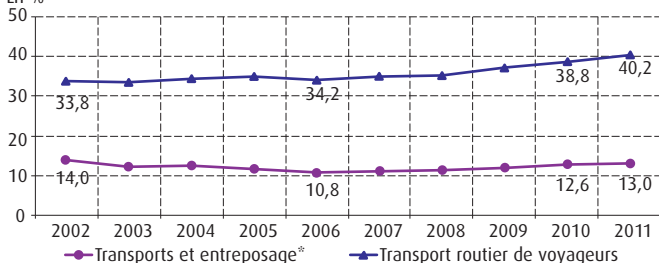
Sources : Dares, exploitation des fichiers  
Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim

## Caractéristiques des emplois

Les salariés du transport routier de voyageurs exercent trois fois plus souvent à temps partiel que ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage. La proportion des *temps partiel* s'accroît depuis 2006.

### Proportion d'effectifs à temps partiel au 31 décembre

En %

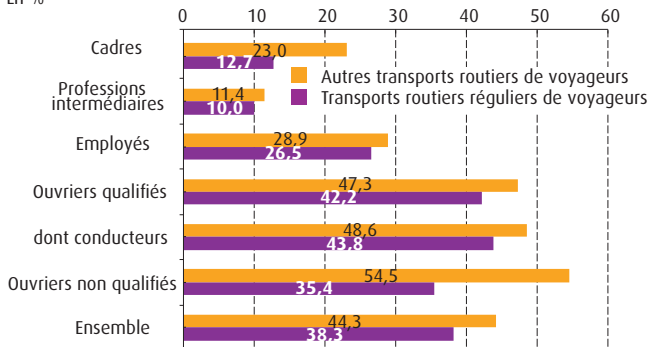


\* Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS

### Proportion d'effectifs à temps partiel dans les sous-secteurs du transport routier de voyageurs au 31 décembre 2011

En %



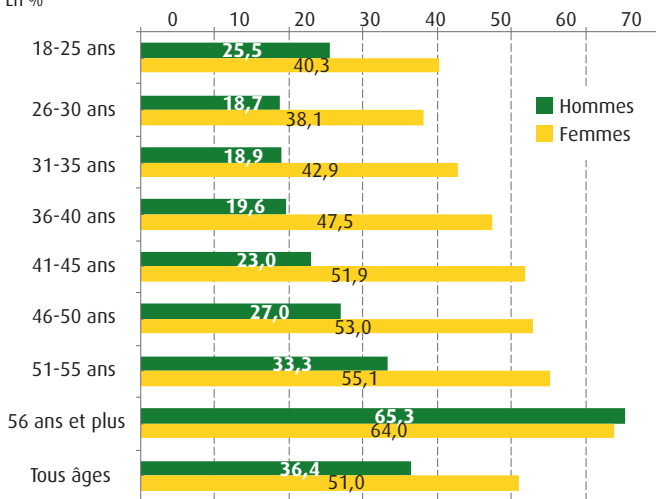
Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS

## Caractéristiques des emplois

Parmi les salariés du transport routier de voyageurs, la moitié des femmes sont à temps partiel contre un homme sur trois. Cet écart disparaît au-delà de 55 ans où près de deux salariés sur trois exercent à temps partiel.

### Proportion d'effectifs à temps partiel par classe d'âge et par sexe dans le transport routier de voyageurs au 31 décembre 2011

En %



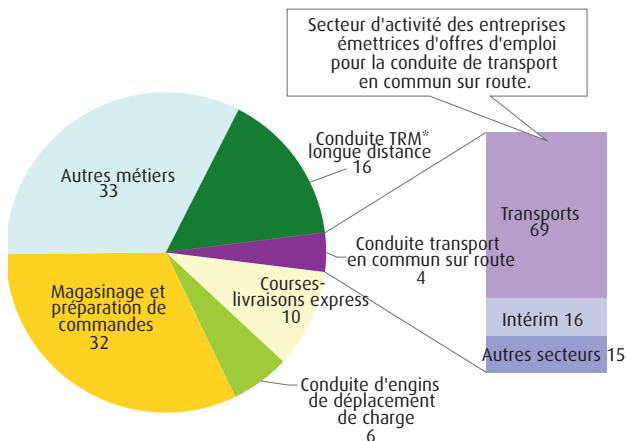
Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS

## Les offres d'emploi

69 % des offres d'emploi pour le métier de conduite de transport en commun sur route sont émises par des entreprises du transport.

### Répartition des offres d'emploi collectées en 2012 selon le métier, et selon le secteur d'activité des entreprises pour le métier de conduite de transport en commun sur route

En %



\* Transport routier de marchandises.

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

### Les métiers « Transport et logistique » (T&L)

Le **marché du travail** « Transport et logistique » est défini à partir des **métiers** sur lesquels portent les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi, 39 métiers ayant été retenus par le SOeS, agrégés en six métiers.

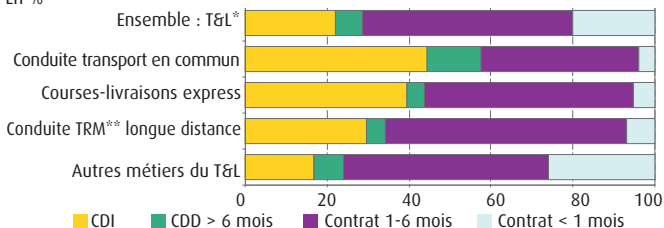
Les **métiers** sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, la conduite de transport en commun sur route peut être exercée dans l'hébergement médico-social. Un **changement de nomenclature** des métiers fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T&L ».

## Les offres d'emploi

44 % des offres d'emploi confiées à Pôle emploi pour le métier de conduite de transport en commun sur route sont des contrats à durée indéterminée, contre 22 % pour l'ensemble des offres du transport et de la logistique.

### Répartition des offres d'emploi collectées en 2012 selon le contrat de travail proposé

En %

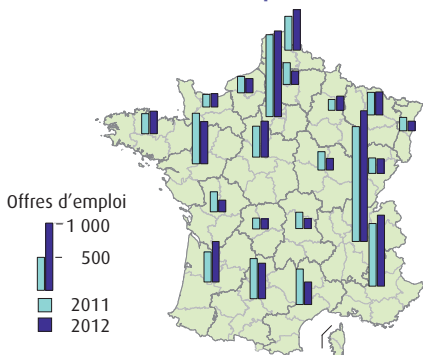


\* Transport et logistique.

\*\* Transport routier de marchandises.

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

### Offres d'emploi collectées en 2011 et 2012 - métier de la conduite de transport en commun sur route



Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail ; calculs SOeS, mai 2014 | Bilan social du transport routier de voyageurs

## Les demandeurs d'emploi

Entre 2007 et 2012, le nombre de demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de conduite de transport en commun sur route s'est accru autant que l'ensemble des demandeurs d'emploi, mais moins que pour les autres métiers du transport. Par ailleurs, 31 % d'entre eux ont 50 ans ou plus.

### Demandeurs d'emploi en fin d'année selon le métier recherché

Données brutes, en milliers

	2007	2012	Évolutions (%)	
			2012/ 2011	Moyenne 2012/2007
<b>Ensemble des métiers du T&amp;L*</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B, C</b>	<b>281,1</b>	<b>550,7</b>	<b>10,9</b>	<b>14,4</b>
sans emploi : catégorie A	188,7	389,9	13,1	15,6
en activité réduite : catégories B et C	92,4	160,8	14,3	13,1
<b>dont conduite de transport en commun sur route</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B, C</b>	<b>9,9</b>	<b>14,8</b>	<b>6,5</b>	<b>8,4</b>
sans emploi : catégorie A	6,0	9,5	8,0	9,5
en activité réduite : catégories B et C	3,9	5,3	4,0	6,5
<b>dont conduite de TRM** longue distance</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B, C</b>	<b>32,6</b>	<b>68,8</b>	<b>11,4</b>	<b>16,1</b>
sans emploi : catégorie A	21,8	47,0	14,1	16,6
en activité réduite : catégories B et C	10,8	21,8	5,8	15,0
<b>Ensemble des demandeurs d'emploi</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B, C</b>	<b>3 136,0</b>	<b>4 689,8</b>	<b>8,6</b>	<b>8,4</b>

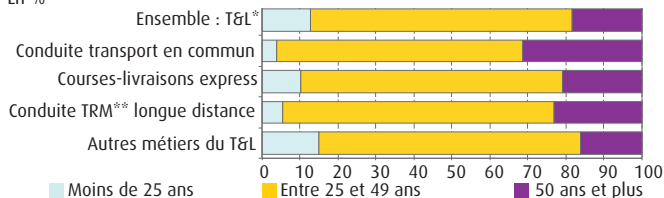
\* Transport et logistique. \*\* Transport routier de marchandises.

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

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

### Répartition des demandeurs d'emploi selon leur classe d'âge au 31 décembre 2012

En %



\* Transport et logistique. \*\* Transport routier de marchandises.

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

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

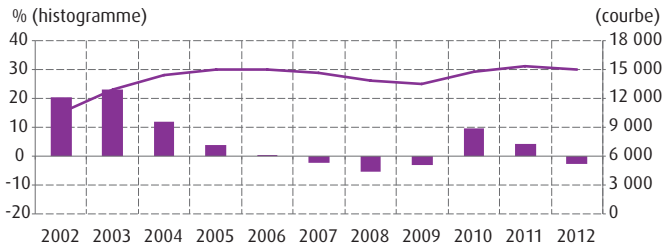


## Les demandeurs d'emploi

Depuis 2010, le métier de conduite de transport en commun sur route recueille environ 15 000 nouvelles demandes chaque année. En 2012, les nouvelles inscriptions à Pôle emploi pour ce métier ont reculé de 2,6 %.

### Demandes d'emploi enregistrées (flux)

Évolutions en % (axe de gauche et histogrammes),  
nombre de demandes (axe de droite et courbe)



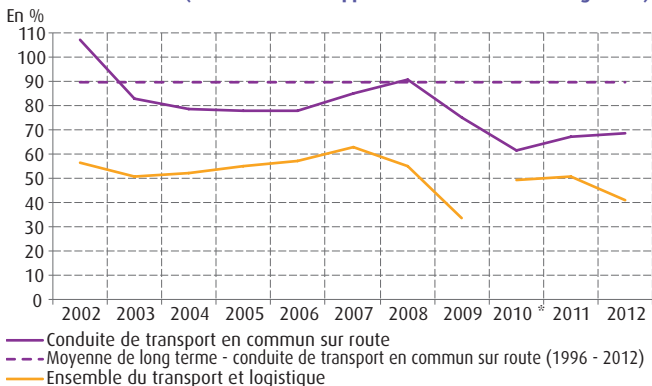
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »

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

## L'indicateur de tension

Pour le métier de conduite de transport en commun sur route, en moyenne entre 1996 et 2012, 90 offres d'emploi ont été collectées par Pôle emploi pour 100 nouvelles demandes. Entre 2011 et 2012, ce ratio est stable, proche de 70 %, tandis que globalement il recule pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique.

### Indicateur de tension (offres collectées rapportées aux demandes enregistrées)



\* Rupture de série pour l'indicateur de tension de l'ensemble du transport et logistique.

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

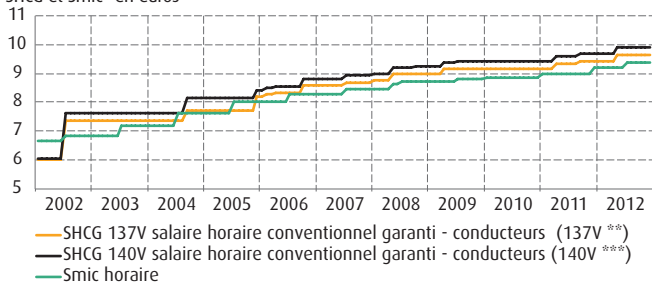
**L'indicateur de tension** est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) au nombre de demandes d'emploi enregistrées (DEE) sur une même période (OEC / DEE). Il s'analyse en évolution car les modes de recrutement et le degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi diffèrent selon les métiers.

## Salaires horaires bruts

Début 2013, 12 % des salariés de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport sont rémunérés au Smic, soit 5 points de plus qu'un an plus tôt et 2 points de plus que mi-2008.

### Salaires conventionnels et Smic

SHCG et Smic\* en euros



\* SHCG : salaire horaire conventionnel garanti et Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance.

\*\* Le coefficient 137V s'applique au conducteur en périodes scolaires.

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

Sources : DGITM / DST et Insee

### Proportion de salariés au Smic

En %*	1 <sup>er</sup> juillet 2008	1 <sup>er</sup> juillet 2009	1 <sup>er</sup> janvier 2010	1 <sup>er</sup> janvier 2011	1 <sup>er</sup> décembre 2011	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Convention collective						
Économie	13,9	10,6	9,8	10,6	11,1	12,3
Transports et entreposage	5,1	3,9	4,2	2,3	2,8	5,6
<b>Transports routiers **</b>	<b>10,0</b>	<b>8,0</b>	<b>9,0</b>	<b>6,0</b>	<b>7,0</b>	<b>12,0</b>

\* Pourcentage de salariés concernés par la revalorisation du Smic, calculés par la Dares au moment de ces relèvements.

\*\* Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport. La majorité des salariés du transport routier de voyageurs dépend de cette convention.

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

Sources : Dares, enquête Acemo

## Salaires horaires bruts

De 2007 à 2012, le pouvoir d'achat moyen du salaire horaire brut de base ouvrier dans les transports terrestres progresse moins vite que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage. Il perd 0,3 % de pouvoir d'achat en 2012 comme en 2011.

### Évolution du salaire horaire brut de base ouvrier et de son pouvoir d'achat

En %

	2010	2011	2012	Moyenne 2012/2007
<b>Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)</b>				
Ensemble des secteurs non agricoles dont	1,8	2,2	2,2	2,3
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>2,2</b>
Transports terrestres et par conduites (49)*	2,2	1,8	1,7	2,1
Transports aériens (51)	1,1	2,3	0,8	1,8
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	2,0	2,1	2,0	2,4
Pour mémoire : indice des prix (yc tabac)	1,5	2,1	2,0	1,7
<b>Pouvoir d'achat du SHBO</b>				
Ensemble des secteurs non agricoles dont	0,3	0,1	0,2	0,6
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,5</b>
Transports terrestres et transport par conduites (49)*	0,7	-0,3	-0,3	0,4
Transports aériens (51)	-0,4	0,2	-1,1	0,1
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	0,5	0,0	0,0	0,7

\* Secteur d'activité incluant le transport routier de voyageurs.

Sources : Dares, enquête Acemo (voir p. 45), Insee ; calculs SOeS

## Salaires mensuels bruts

Depuis 2007, le pouvoir d'achat moyen du salaire mensuel par tête des salariés du transport routier de voyageurs a progressé un peu plus rapidement que celui de l'ensemble des salariés des transports et de l'entreposage. Cela est dû à une forte hausse en 2008. Il baisse cependant chaque année depuis 2010.

### Évolution du salaire brut moyen par tête et de son pouvoir d'achat

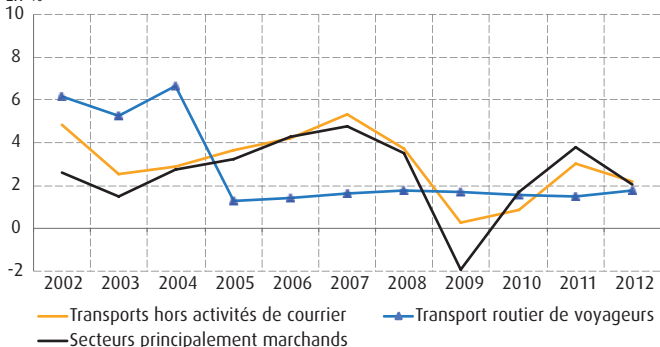
En %

	2010	2011	2012	Moyenne 2012/2007
<b>Salaire moyen par tête par mois (SMPT)</b>				
Ensemble des secteurs concurrentiels	2,4	2,6	2,2	2,3
dont transports et entreposage	1,2	2,3	2,0	1,8
<b>dont transport routier de voyageurs</b>	<b>0,3</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>2,0</b>
Pour mémoire : indice des prix (yc tabac)	1,5	2,1	2,0	1,7
<b>Pouvoir d'achat du SMPT</b>				
Ensemble des secteurs concurrentiels	0,9	0,5	0,2	0,6
dont transports et entreposage	-0,3	0,2	0,0	0,1
<b>dont transport routier de voyageurs</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,5</b>	<b>0,3</b>

Sources : Acoess (voir p. 45), Insee ; calculs SOeS

### Évolution de la masse salariale

En %



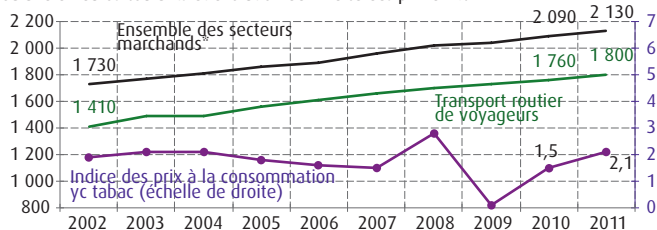
Sources : Acoess ; calculs SOeS

## Les salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2011

En 2011, dans le transport routier de voyageurs, le salaire mensuel net moyen (en équivalent temps plein) des ouvriers qualifiés est de 1 660 euros. Toutes catégories socioprofessionnelles confondues, il a augmenté sur un an de 1,9 %, soit -0,2 % en pouvoir d'achat. Les professions intermédiaires et cadres ont perdu du pouvoir d'achat.

### Évolution du salaire mensuel net moyen par équivalent temps plein

Salaire en euros courants et évolution de l'indice des prix en %



Sources : Insee, DADS ; calculs SOEs pour le TRV

### Salaires mensuels nets moyens par équivalent temps plein

Salaires en euros courants, évolution en % d'euros constants

	2011			Évolution 2011/2010		
	Transport routier de voyageurs			Transport et entre- posage	Transports routiers de voyageurs	Transport et entre- posage
	Hommes	Femmes	Ensemble			
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1 830</b>	<b>1 700</b>	<b>1 800</b>	<b>2 110</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,6</b>
Cadres**	4 280	3 420	4 020	3 770	-0,4	-1,9
Professions intermédiaires	2 340	2 040	2 220	2 260	-1,1	0,3
Employés	1 750	1 570	1 630	1 780	0,7	1,6
Ouvriers qualifiés	1 690	1 550	1 660	1 820	0,1	0,9
Ouvriers non qualifiés	1 520	1 390	1 490	1 550	2,1	0,6

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

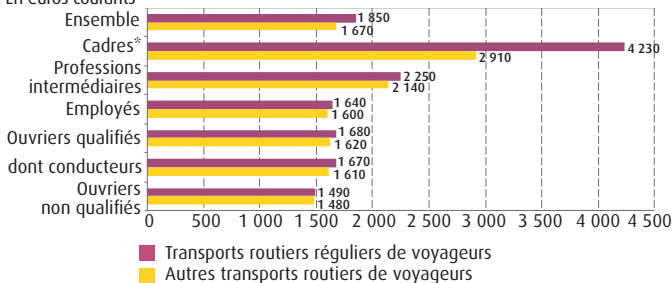
Sources : Insee, DADS ; calculs SOEs pour le TRV

## Les salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2011

Les salaires mensuels nets moyens sont très proches entre les transports routiers réguliers de voyageurs et le transport routier non régulier de voyageurs pour toutes les catégories socioprofessionnelles à l'exception des cadres, nettement mieux rémunérés dans le transport routier régulier de voyageurs.

### Salaires mensuels nets moyens par équivalent temps plein selon le secteur d'activité en 2011

En euros courants



\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS pour le transport routier de voyageurs

### Distribution des salaires mensuels nets par équivalent temps plein dans le transport routier de voyageurs en 2011

En euros courants

	D1	Q1	Q2 (médiane)	Q3	D9	D9/D1	D9/D1 2008
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1 250</b>	<b>1 400</b>	<b>1 590</b>	<b>1 860</b>	<b>2 250</b>	<b>1,81</b>	<b>1,82</b>
Cadres*	2 160	2 750	<b>3 430</b>	4 530	6 400	2,96	3,09
Professions intermédiaires	1 510	1 790	<b>2 110</b>	2 510	2 920	1,93	2,01
Employés	1 160	1 300	<b>1 500</b>	1 780	2 150	1,86	1,82
Ouvriers qualifiés	1 250	1 400	<b>1 570</b>	1 800	2 070	1,66	1,66
Ouvriers non qualifiés	1 140	1 250	<b>1 380</b>	1 590	1 850	1,62	1,75

\* Hors chefs d'entreprises salariés.

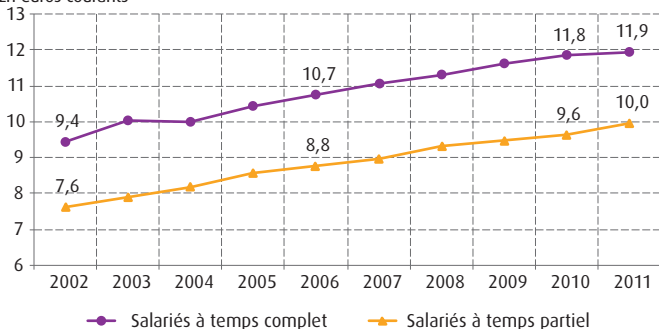
Lecture : en 2010, 10 % des salariés du transport routier de voyageurs perçoivent un salaire net par équivalent temps plein inférieur à 1 230 euros (1<sup>er</sup> décile, D1), 25 % moins de 1 370 euros (1<sup>er</sup> quartile, Q1), 50 % moins de 1 560 euros (médiane, 2<sup>e</sup> quartile, Q2).

## Les salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2011

Le salaire horaire net moyen des salariés à temps partiel demeure inférieur à celui des *temps complet* pour chacune des catégories socioprofessionnelles. Pour les ouvriers qualifiés, l'écart est de plus de 10 % en 2011 et s'est réduit de 5 points en 9 ans. Pour les cadres, l'écart est de 13 % et s'est au contraire creusé de 9 points sur la même période.

### Évolution du salaire horaire net moyen dans le transport routier de voyageurs

En euros courants



Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS pour le transport routier de voyageurs

### Salaires horaires nets moyens dans le transport routier de voyageurs

En euros courants

	Temps complet			Temps partiel		
	2002	2006	2011*	2002	2006	2011*
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>9,4</b>	<b>10,7</b>	<b>11,9</b>	<b>7,6</b>	<b>8,8</b>	<b>10,0</b>
Cadres**	21,3	23,5	26,4	20,3	20,9	22,9
Professions intermédiaires	11,7	13,1	14,7	11,2	11,9	13,9
Employés	8,2	9,4	10,9	7,5	8,7	10,2
Ouvriers qualifiés	8,7	9,9	10,8	7,4	8,5	9,7
Ouvriers non qualifiés	7,6	8,7	9,8	7,4	8,5	8,8

\* Rupture de série ; la nouvelle méthode de codification et le redressement opéré en 2009, sur les catégories sociales rendent délicate l'interprétation des évolutions des salaires.

\*\* Hors chefs d'entreprises salariés.

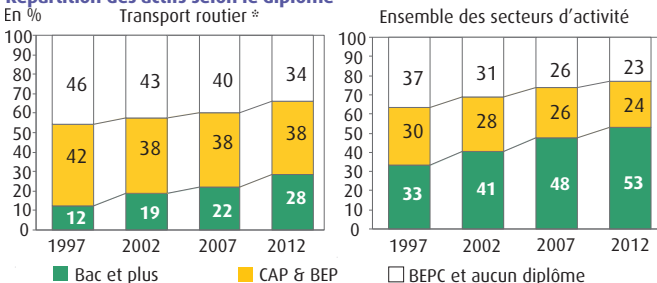
Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS pour le transport routier de voyageurs



## La formation dans le transport routier

Le niveau de formation initiale dans l'ensemble du transport routier est relativement faible mais s'améliore continuellement, comme dans l'ensemble de l'économie.

### Répartition des actifs selon le diplôme



\* Regroupe les codes NAF Rév. 2 : 493 et 494, soit les transports routiers de voyageurs et de marchandises regroupés.

Source : Insee, enquête emploi (en continu depuis 2002 et annuelle avant)

### Formation professionnelle obligatoire d'accès au métier dans les transports routiers et activités auxiliaires des transports

Nombre de participants et évolution en %

	Structure	Évolution			
	2012	2009	2010	2011	2012
<b>Direction - encadrement (attestations de capacité)</b>	<b>3,5</b>	<b>-17,5</b>	<b>6,3</b>	<b>4,1</b>	<b>-12,4</b>
<b>Conduite dont</b>	<b>40,7</b>	<b>-6,8</b>	<b>5,4</b>	<b>-9,5</b>	<b>-3,0</b>
Fimo* voyageurs et marchandises	18,9	-14,0	1,3	-13,8	-3,3
Passerelles vers voyageurs	2,0	-	0,0	-7,1	8,4
Passerelles vers marchandises	1,1	-	424,2	28,8	7,1
<b>Manutention - magasinage (Caces débutants)</b>	<b>35,5</b>	<b>nd</b>	<b>0,0</b>	<b>-7,1</b>	<b>8,4</b>
<b>Autres</b>	<b>0,7</b>	<b>-3,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>9,3</b>	<b>-2,6</b>
<b>Total</b>	<b>80,5</b>	<b>-13,9</b>	<b>-5,0</b>	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>

\* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

- : non significatif.

nd : non disponible.

Champ : participants à des formations obligatoires soutenues par la branche professionnelle hors formation d'accès au métier non obligatoire

Sources : AFT, AIFC (voir p. 45), Promotrans

## Contribution des entreprises à la formation continue en 2011

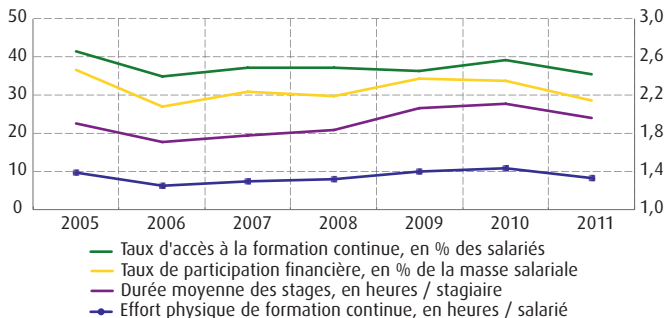
L'effort d'engagement financier des établissements du transport routier de voyageurs est plus faible que celui de l'ensemble du transport terrestre. Après avoir augmenté en 2010, la part des salariés formés dans l'année et la durée des stages refluent en 2011.

### Formation continue dans les entreprises en 2011

	Ensemble de l'économie	Transports terrestres et par conduites	Transport routier de voyageurs
Effort physique de formation continue, en heures / salarié de l'entreprise	12,2	19,6	8,4
Durée moyenne des stages, en heures / stagiaire	28,6	42,0	23,9
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	42,6	46,6	35,6
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	2,73	4,04	2,14

Source : SOeS à partir de Cereq (voir p. 45), exploitation des déclarations fiscales 24-83

### Formation continue dans les entreprises du transport routier de voyageurs



Lecture : effort physique, durée moyenne et taux d'accès sur l'échelle de gauche, taux de participation financière sur l'échelle de droite.

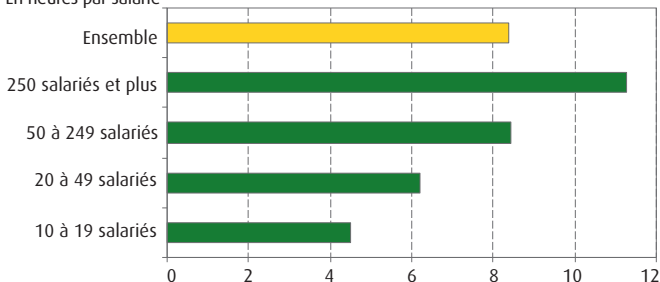
Source : SOeS à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

## Contribution des entreprises à la formation continue en 2011

Dans le transport routier de voyageurs, 35,6 % des salariés ont suivi une formation en 2011, soit 8,4 heures par salarié. L'accès à la formation s'accroît en même temps que la taille des entreprises.

### Effort physique de formation continue dans le transport routier de voyageurs en 2011

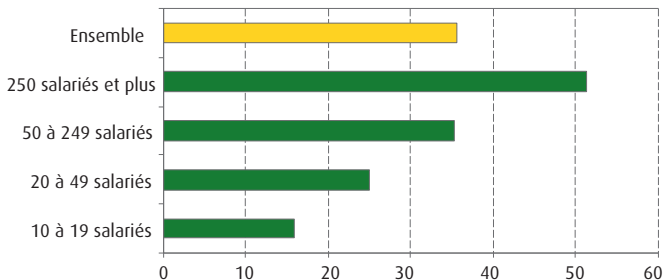
En heures par salarié



Source : SOeS à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

### Taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de voyageurs en 2011

En %



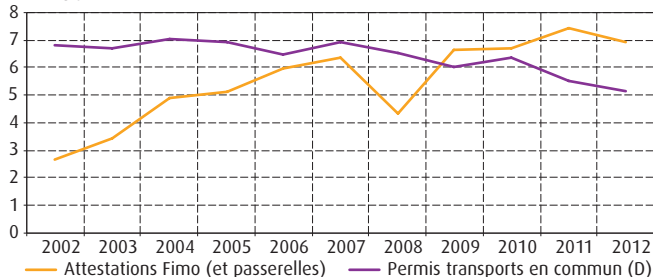
Source : SOeS à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

## Formations obligatoires des conducteurs

En 2012, 5 150 permis de conduire « transport en commun » (permis D) ont été délivrés (- 6,6 % en un an), poursuivant la tendance à la baisse. Par rapport à 2007, la baisse du nombre de formations initiales minimales obligatoires (Fimo) délivrées pour le transport routier de voyageurs est plus que compensée par les formations passerelles depuis le transport routier de marchandises.

### Attestations Fimo\* dans le transport routier de voyageurs et permis de transport en commun délivrés

En milliers



\* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

Sources : DGITM / DST et DSCR (voir p. 45)

### Attestations Fimo\*, FCOS\*\* et FCO\*\*\* dans le transport de voyageurs

En milliers

	2007	2012	Évolutions (%)	
			2012/ 2011	Moyenne 2012/2007
<b>Transport routier de voyageurs : TRV</b>				
Fimo	6 375	4 455	-14,2	-6,9
Passerelle	-	2 481	11,7	-
FCOS** / FCO***	7 077	20 136	-10,6	23,3

- : non significatif.

Le nombre de FCOS\*\* / FCO\*\*\* est très supérieur en 2012 au niveau observé en 2007 en raison de l'entrée en vigueur depuis le 10 septembre 2008 (pour le transport routier de voyageurs) du décret n° 2007-1340 renforçant la formation continue des conducteurs de véhicules de transport en commun.

\* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

\*\* FCOS : formation continue obligatoire de sécurité.

\*\*\* FCO : formation continue obligatoire.

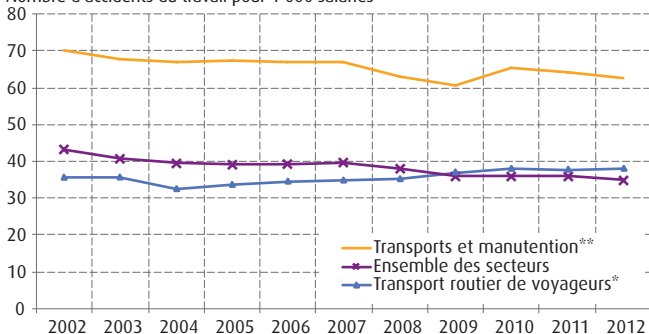
Source : DGITM / DST

## L'accidentologie du travail

La fréquence des accidents du travail est quasiment stable depuis 2010 dans le transport routier de voyageurs, après avoir augmenté régulièrement depuis 2004.

### Indice de fréquence dans le transport routier de voyageurs, le transport et l'ensemble de l'économie

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



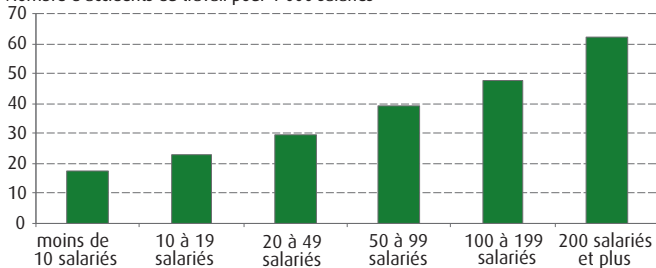
\* Transport routier de voyageurs : code risque 602BB CNAMTS (voir p. 45).

\*\* Transports et manutention : champ SOeS.

Sources : CNAMTS (voir p. 45), calculs SOeS

### Indice de fréquence dans le transport routier de voyageurs, selon la taille de l'établissement, en 2012

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



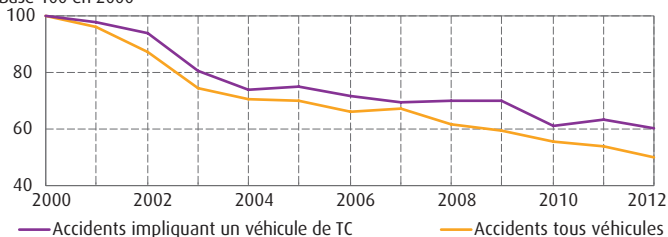
Sources : CNAMTS

## L'accidentologie routière « transport en commun »

Le nombre d'accidents de la route impliquant un véhicule de transport en commun a baissé de 40 % depuis 2000, un peu moins que le nombre d'accidents tous véhicules confondus (- 50 %). Ils sont de moins en moins souvent graves.

### Accidents de la route impliquant au moins un véhicule de transport en commun (TC) et tous véhicules

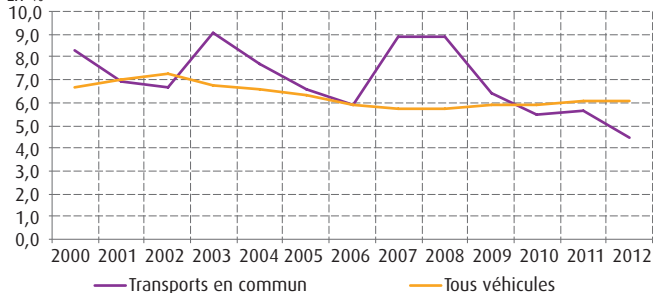
Base 100 en 2000



Source : ONISR (voir p. 46)

### Taux de gravité\* des accidents de la route impliquant au moins un transport en commun et tous véhicules

En %



\* Taux de gravité : rapport du nombre de tués au nombre d'accidents corporels.

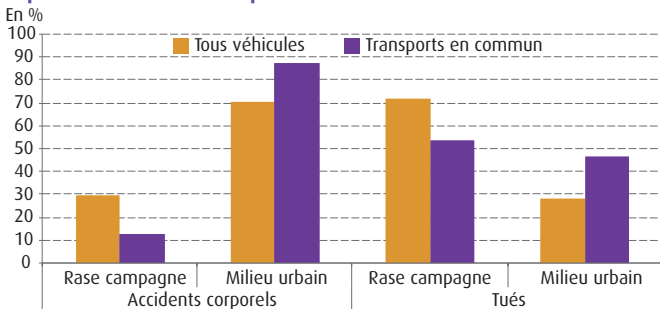
Source : ONISR

Les accidents ne distinguent pas les véhicules selon le secteur d'activité du propriétaire (transport routier de voyageurs, transport urbain...). Le champ n'est donc pas restreint au transport routier de voyageurs.

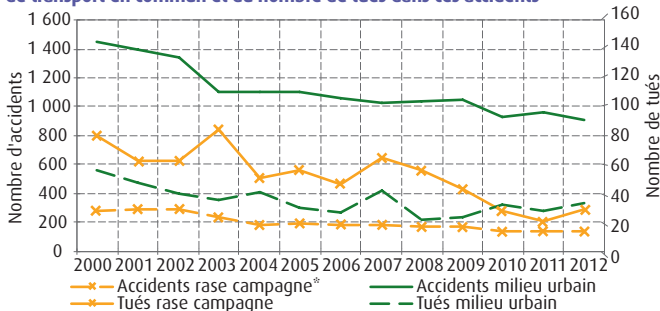
## L'accidentologie routière « transport en commun »

En 2012, 87 % des accidents impliquant un bus ou un car se déroulent en milieu urbain. Cette part a augmenté de 3 points par rapport à 2000 car le nombre d'accidents a davantage baissé en rase campagne qu'en milieu urbain. Les accidents de transport en commun restent toutefois cinq fois plus souvent mortels en rase campagne qu'en milieu urbain.

### Répartition des accidents corporels et tués selon la localisation en 2012



### Évolution du nombre d'accidents impliquant un véhicule de transport en commun et du nombre de tués dans ces accidents



\* Rase campagne : hors toute agglomération urbaine.

Source : ONISR

Les accidents ne distinguent pas les véhicules selon le secteur d'activité du propriétaire (transport routier de voyageurs, transport urbain...). Le champ n'est donc pas restreint au transport routier de voyageurs.

## La situation économique

**Le produit intérieur brut (PIB)** : le PIB est un indicateur économique de la richesse produite par année dans un pays donné. Il est égal à la somme des valeurs ajoutées brutes des branches d'activité économique sur le sol national (augmentée des impôts sur les produits, nets des subventions correspondantes).

**Évolution en volume, évolution en valeur** : l'évolution en valeur d'une grandeur donnée correspond à son évolution à prix courants, c'est-à-dire sans correction de l'effet de l'inflation. Son évolution en volume est obtenue en la corrigeant des effets de l'inflation.

### Secteurs d'activité :

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

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

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

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

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

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

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



**Les défaillances d'entreprises** correspondent aux mises en redressement judiciaire publiées au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc). Il ne s'agit pas de cessations.

## L'emploi

**L'emploi salarié au 31 décembre dans les sous-secteurs des transports et de l'entrepôt** est une estimation du SOeS qui repose sur :

- les estimations dites « définitives » de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 à 2010. Pour les années antérieures, il est procédé à une rétopolation de ces données au moyen de statistiques issues de Pôle emploi ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale, mais aussi de la SNCF, de la RATP, de La Poste et d'Air France. Celles-ci sont utilisées en tant qu'indicateurs d'évolution trimestrielle permettant en particulier de prolonger les estimations au-delà de 2010 ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares : il est procédé *in fine* à un calage de sorte que la somme des niveaux d'emploi des différents sous-secteurs coïncide avec le niveau global d'emploi des transports et de l'entrepôt diffusé par l'Insee ;

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

## Taux de recours à l'intérim

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 mobile d'ordre quatre 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.

**Mouvements de main-d'œuvre : le taux d'entrée (respectivement de sortie)** est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif moyen de l'année.

Le taux de rotation de la main-d'œuvre est la moyenne du taux d'entrée et du taux de sortie :  $(\text{taux d'entrée} + \text{taux de sortie}) / 2$ .

## Le marché du travail

**Les demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

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

## Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du 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). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi.	Catégories 1, 2, 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, 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, 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi.	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
Catégories A, B, C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7, 8

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

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

**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 revenus salariaux

Dans le *Bilan social du transport routier de voyageurs* le pouvoir d'achat est abordé par le biais de trois mesures du salaire : le salaire net en équivalent temps plein, le salaire horaire de base ouvrier et le salaire moyen par tête.

**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 CSG (contribution sociale généralisée) et CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale). Il n'exclut que les primes non imposables (participation, repas...) et contient l'intéressement et les frais de route.

**Le salaire net 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 6 mois à 80 % ayant perçu 10 000 € compte pour 0,4 (=  $0,5 \times 0,8$ ) en EQTP rémunéré 25 000 € par an (=  $10\,000/0,4$  - salaire annualisé).

Le SOeS le calcule par exploitation des fichiers DADS postes exhaustifs, et l'Insee avec les DADS postes au 1/12<sup>e</sup> pour les catégories socioprofessionnelles.

**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. Il est issu des données de l'Acoss.

**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.

**Le salaire horaire conventionnel garanti** est le salaire minimum garanti dans les conventions collectives de la branche. Deux coefficients ont été retenus dans ce document :

- 137V : conducteur en périodes scolaires ;
- 140V : conducteur-receveur de car.

## La formation

**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.

**OPCA** : organisme paritaire collecteur agréé. Les OPCA sont des organismes chargés de collecter les fonds de la formation professionnelle continue et de financer la formation des salariés. Avec la réforme, ils deviennent les collecteurs uniques des contributions des employeurs pour la formation professionnelle continue et de la taxe d'apprentissage, et vérifient la qualité des formations dispensées.

## L'accidentologie 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.

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

## L'accidentologie routière

Est défini comme **accident corporel de la circulation** tout accident impliquant au moins un véhicule routier en mouvement, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, et dans lequel au moins une personne est blessée ou tuée. Sont exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles. 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 hospitalisés	Tués
	Blessés légers	

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

Les **victimes** sont les non indemnes.

Les **blessés** sont les victimes d'accidents ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical.

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.

Les **tués** sont, parmi les victimes, les personnes qui décèdent sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident. Cette définition est retenue à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Le **milieu urbain** correspond à l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route ; c'est-à-dire des parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

# Sigles et abréviations

<b>Acemo</b> :	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)
<b>Acoss</b> :	Agence centrale des organismes de sécurité sociale
<b>AFT</b> :	Association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique
<b>AIFC</b> :	Association interprofessionnelle pour la formation continue
<b>APE</b> :	activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)
<b>AT</b> :	accidents du travail
<b>Bac</b> :	baccalauréat
<b>BEP</b> :	brevet d'études professionnelles
<b>BEPC</b> :	brevet d'études du premier cycle
<b>BIT</b> :	Bureau international du travail
<b>Bodacc</b> :	bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
<b>CA</b> :	chiffre d'affaires
<b>CAP</b> :	certificat d'aptitude professionnelle
<b>Caces</b> :	certificat d'aptitude à la conduite en sécurité
<b>CCTN</b> :	commission des comptes des transports de la nation
<b>CDD</b> :	contrat à durée déterminée
<b>CDI</b> :	contrat à durée indéterminée
<b>CE</b> :	comité d'entreprise
<b>Cereq</b> :	Centre d'études et de recherche sur les qualifications
<b>CFA</b> :	congé de fin d'activité
<b>CGDD</b> :	Commissariat général au développement durable
<b>CNAMTS</b> :	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
<b>Cnis</b> :	Conseil national de l'information statistique
<b>CNR</b> :	Comité national routier
<b>CRDS</b> :	contribution au remboursement de la dette sociale
<b>CSG</b> :	contribution sociale généralisée
<b>DADS</b> :	déclarations annuelles de données sociales
<b>Dares</b> :	Direction de l'animation, de la recherche des études et des statistiques
<b>DEE</b> :	demandes d'emplois enregistrées
<b>DEFM</b> :	demandes d'emploi en fin de mois
<b>DGEC</b> :	Direction générale de l'énergie et du climat
<b>DGITM</b> :	Direction générale des infrastructures des transports et de la mer
<b>DMMO</b> :	déclarations de mouvements de main-d'œuvre
<b>DSCR</b> :	Délégation à la sécurité et à la circulation routières
<b>DST</b> :	Direction des services de transport

- Esane** : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise  
**EBE** : excédent brut d'exploitation  
**Emmo** : enquête mouvements de main-d'œuvre  
**ETP** : équivalent temps plein
- FCO** : formation continue obligatoire  
**Fcos** : formation continue obligatoire de sécurité  
**Fimo** : formation initiale minimale obligatoire  
**Fongecfa** : fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
- GMR** : garanties mensuelles de rémunération  
**G voy-km** : giga voyageurs-kilomètres
- IDCC** : identifiant de convention collective  
**Insee** : Institut national de la statistique et des études économiques  
**IP** : incapacité permanente
- Medde** : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie  
**NAF** : nomenclature d'activités française
- OEC** : offres d'emploi collectées  
**ONISR** : Observatoire national interministériel de la sécurité routière  
**OPCA** : organisme paritaire collecteur agréé
- PCS-ESE** : professions et catégories socioprofessionnelles des emplois salariés d'entreprise  
**PIB** : produit intérieur brut  
**Promotrans** : Association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires
- RSVeRo** : répertoire statistique des véhicules routiers  
**RTT** : réduction du temps de travail  
**SHBO** : salaire horaire brut de base ouvrier  
**SHCG** : salaire horaire conventionnel garanti  
**Sirene** : système informatique pour le répertoire des entreprises et de leurs établissements
- Smic** : salaire minimum interprofessionnel de croissance  
**SMPT** : salaire moyen par tête par mois  
**SOes** : Service de l'observation et des statistiques



<b>TC :</b>	transport en commun
<b>T&amp;L :</b>	transport et logistique
<b>TRM :</b>	transport routier de marchandises
<b>TRV :</b>	transport routier de voyageurs
<b>Utac :</b>	Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle
<b>VA :</b>	valeur ajoutée

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (Medde) :  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Site « Transports » du Medde :  
[www.transports.developpement-durable.gouv.fr](http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr)

Service de l'observation et des statistiques (SOEs) :  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

Comité national routier (CNR) :  
[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :  
[www.insee.fr](http://www.insee.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

L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos) :  
<http://www.acoss.fr/>  
rubrique : Publications / Acoss Stat

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :  
[www.cereq.fr](http://www.cereq.fr)

Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL)  
<http://www.optl.fr/>

Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :  
[www.cncp.gouv.fr](http://www.cncp.gouv.fr)

Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) :  
<http://www.fpspp.org>

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :  
[www.risquesprofessionnels.ameli.fr](http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr)  
rubrique : statistiques et analyse

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](http://www.securite-routiere.gouv.fr)





Commissariat général  
au développement durable – SOES  
Sous-direction  
des statistiques des transports  
Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mél. : [diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)