

# Repères

## *Bilan social du transport routier de voyageurs*

juin  
2015



Service de l'observation et des statistiques

## **En couverture**

© Gérard Crossay/MEDDE-MLETR  
Circulation sur la RD 915, 07/09/2005

# Sommaire

Avant-propos .....	p 2
--------------------	-----

Secteurs, champ couvert .....	p 3
-------------------------------	-----

## Situation économique

Contexte économique et transport de voyageurs .....	p 5
-----------------------------------------------------	-----

Comptes des entreprises du transport routier de voyageurs .....	p 8
-----------------------------------------------------------------	-----

## Emploi salarié

Effectifs salariés du transport routier de voyageurs .....	p 11
------------------------------------------------------------	------

Caractéristiques des salariés .....	p 13
-------------------------------------	------

Caractéristiques des emplois .....	p 17
------------------------------------	------

## Marché du travail des métiers du transport et de la logistique

Offres d'emploi .....	p 20
-----------------------	------

Demandeurs d'emploi .....	p 22
---------------------------	------

Indicateur de tension .....	p 24
-----------------------------	------

## Revenus salariaux

Salaires horaires bruts .....	p 25
-------------------------------	------

Salaires mensuels bruts .....	p 27
-------------------------------	------

Salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2012 .....	p 28
----------------------------------------------------------------	------

## Formation

Formation dans le transport routier en 2012 .....	p 31
---------------------------------------------------	------

Contribution des entreprises à la formation continue en 2012 .....	p 32
--------------------------------------------------------------------	------

Formations obligatoires des conducteurs .....	p 34
-----------------------------------------------	------

## Accidentalité

Accidentalité du travail .....	p 35
--------------------------------	------

Accidentalité routière « transport en commun » .....	p 36
------------------------------------------------------	------

Définitions .....	p 38
-------------------	------

Sigles et liens utiles .....	p 46
------------------------------	------

Le présent document rassemble, 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 des salariés, de leur formation ainsi que de l'accidentalité impliquant des autocars.

Il est 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 rassemblées dans cette édition se rapportent à l'année 2013. 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. Toutes les définitions et sigles sont regroupés à la fin du document.

Ce bilan social mis à jour annuellement est également disponible sur [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/i/transports-voyageurs/rubrique](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/i/transports-voyageurs/rubrique) « En complément ». Il donne lieu à la diffusion parallèle 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 cependant 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 de la route se rapportent au véhicule, quelle que soit l'entreprise propriétaire du véhicule. 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 de la nomenclature d'activité française (NAF rév.2)

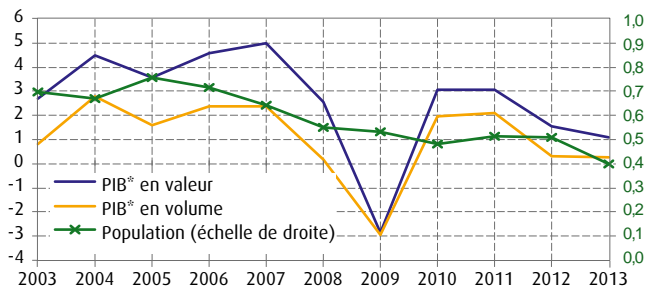
H Transport et entreposage		
49 Transports terrestres et transports par conduites		
49.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs		
49.2 Transports ferroviaires de fret		
49.3 Autres transports terrestres de voyageurs	4931Z Transports urbains et suburbains de voyageurs	
	4932Z Transports de voyageurs par taxis	
	<b>4939A Transports routiers réguliers de voyageurs</b>	<b>TRV</b>
	<b>4939B Autres transports routiers de voyageurs</b>	
	4939C Téléphériques et remontées mécaniques	
49.4 Transports routiers de fret et services de déménagement		
49.5 Transports par 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 2013, les ménages dépensent 5,2 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

En %



\* Produit intérieur brut.

Sources : Insee (voir p. 47), Comptes nationaux - Base 2010 et Insee, estimations de population

### Dépense de consommation des ménages en transport

Niveaux en milliards d'euros, prix base 100 en 2010	2008	2013	Évolutions (%)	
			2013/2012	Moyenne 2013/2008
<b>Valeur</b>				
Transport*	147,7	148,2	-2,1	0,1
dont services de transport**	23,4	26,0	1,2	2,2
dont transport routier de passagers	5,1	5,2	-2,2	0,4
<b>Prix</b>				
Transport*	99,7	108,6	0,4	1,8
dont services de transport**	98,1	104,6	0,8	1,3
dont transport routier de passagers	103,9	101,1	-0,1	-0,5
<b>Volume</b>				
Transport*	148,2	136,5	-2,6	-1,7
dont services de transport**	23,8	24,9	0,4	0,9
dont transport routier de passagers	4,9	5,1	-2,1	0,9

\* 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.

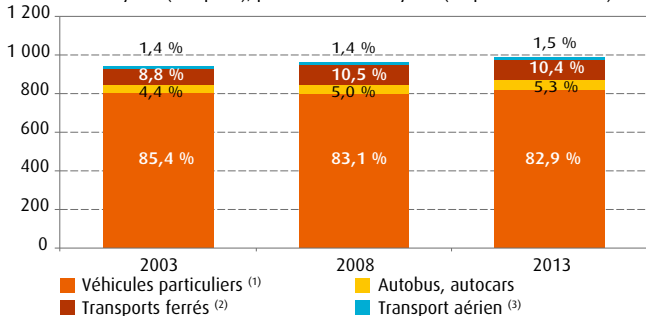
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, juin 2014

## Transport de voyageurs par mode

En 2013, le transport par autobus et autocars représente environ 5 % de l'ensemble du transport intérieur de voyageurs. Il progresse légèrement en dix ans, de près d'un point. La part des transports collectifs s'accroît faiblement, passant de 16,9 % en 2008 à 17,1 % en 2013.

### Part modale des transports intérieurs de voyageurs

Niveaux en G voy-km (voir p. 47), parts en % de G voy-km (étiquettes intérieures)



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

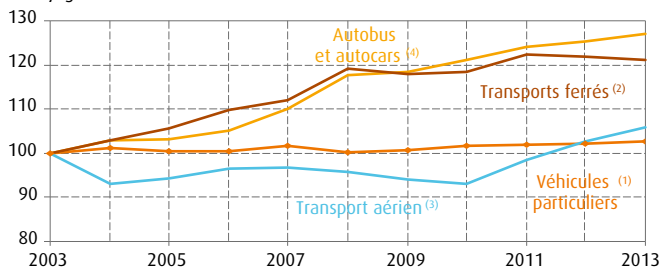
(2) Trains, métros, RER.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SOeS (voir p. 47), rapport CCTN (voir p. 46), juin 2014

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

En voyageurs-km      Indice base 100 en 2003



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

(2) Trains, métros, RER.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(4) Y compris tramways.

Source : SOeS, rapport CCTN, juin 2014

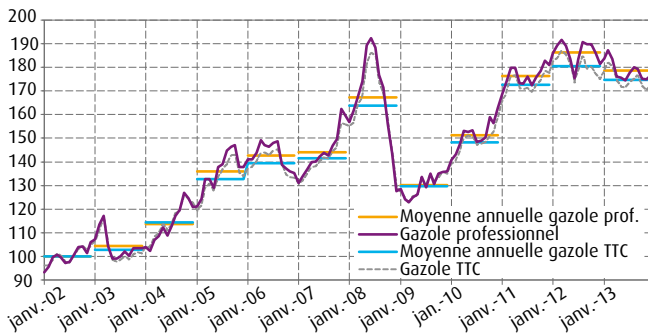


## Prix du carburant

En 2013, le prix du gazole à la pompe toutes taxes comprises s'établit à 1,35 euro par litre, en baisse de 3,3 % par rapport à 2012. Cette diminution interrompt ainsi la tendance à la hausse observée depuis 2010. Le prix du gazole reste toutefois supérieur de 16,6 % au niveau moyen des prix observés sur les dix dernières années.

### Indice de prix des carburants à la pompe

Base 100 en moyenne sur l'année 2002

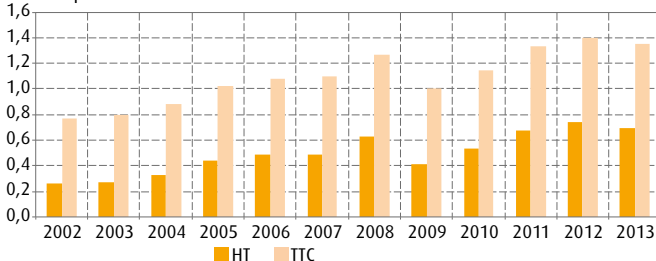


En trait horizontal, la moyenne annuelle des indices mensuels.

Sources : DGE (voir p. 47) ; CPDP (voir p. 46) ; calculs SOeS

### Prix du gazole à la pompe

En euros par litre



Note : en 2013, le gazole à la pompe toutes taxes comprises coûte en moyenne annuelle 1,350 €/litre.

Source : DGE

## Comptes des entreprises du transport routier de voyageurs

En 2012, 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. En 2012, le taux de marge des entreprises s'est rétabli, après s'être nettement dégradé en 2010 et 2011.

### Compte des entreprises du transport routier de voyageurs

En millions d'euros courants

	2009	2012p	Évolutions (%)	
			2012p/ 2011	Moyenne 2012p/2009
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 993</b>	<b>6 721</b>	<b>9,1</b>	<b>3,9</b>
Production	5 906	6 658	9,8	4,1
Consommations intermédiaires	3 021	3 768	12,7	7,6
<i>dont achats de carburant</i>	<i>n.d.</i>	<i>575</i>	<i>-12,9</i>	<i>n.d.</i>
<b>Valeur ajoutée (VA)</b>	<b>2 885</b>	<b>2 890</b>	<b>6,2</b>	<b>0,1</b>
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	116	-173	444,8	-214,0
Charges de personnel	2 529	2 780	4,3	3,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	239	283	228,2	5,7
<b>Taux de marge (EBE/VA) - en %</b>	<b>8,3</b>	<b>9,8</b>	-	-

*n.d.* : 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	2012p	Évolutions (%)	
			2012p/ 2011	Moyenne 2012p/2009
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 426</b>	<b>4 841</b>	<b>7,6</b>	<b>3,0</b>
Production	4 393	4 783	8,5	2,9
Consommations Intermédiaires	2 200	2 722	12,0	7,3
<i>dont achats de carburant</i>	<i>n.d.</i>	<i>451</i>	<i>-7,7</i>	<i>n.d.</i>
<b>Valeur ajoutée (VA)</b>	<b>2 193</b>	<b>2 062</b>	<b>4,2</b>	<b>-2,0</b>
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	82	-178	483,6	-229,7
Charges de personnel	1 946	2 043	2,1	1,7
Excédent brut d'exploitation (EBE)	166	196	2 625,0	5,8
<b>Taux de marge (EBE/VA) en %</b>	<b>7,6</b>	<b>9,5</b>	-	-

*nd* : non disponible.

- : non significatif.

*p* : données provisoires.

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

Source : Insee, Esane

Avertissement : Esane 2012 (publié le 14 octobre 2014) couvre un champ plus large que celui d'Esane 2011 (publié le 31 juillet 2013) ; il faut donc être vigilant dans l'utilisation de résultats en évolution.

## Entreprises du transport routier de voyageurs

La part des entreprises du secteur du transport routier régulier de voyageurs ne cesse de diminuer dans le secteur des transports routiers de voyageurs, passant de 60 % en 2008 à 42 % en 2013. Le nombre d'autocars a fortement augmenté en 2013, portant à 91 % la part des autocars dans les véhicules de transport en commun.

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

En nombre d'entreprises

	2008	2013	Évolutions (%)	
			2013/ 2012	Moyenne 2013/2008
<b>Entreprises au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>4 760</b>	<b>6 072</b>	<b>5,8</b>	<b>5,0</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	2 864	2 533	-1,9	-2,4
Autres transports routiers de voyageurs	1 896	3 539	12,1	13,3
<b>Défaillances</b>	<b>58</b>	<b>95</b>	<b>-6,9</b>	<b>10,4</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	21	35	12,9	10,8
Autres transports routiers de voyageurs	37	60	-15,5	10,2
<b>Créations</b>	<b>425</b>	<b>1 801</b>	<b>51,3</b>	<b>33,5</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	55	298	59,4	40,2
Autres transports routiers de voyageurs	370	1 503	49,9	32,4

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

Sources : Insee ; Sirene ; Bodacc (voir p. 46) ; calculs Banque de France

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

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

	2008	2013	Évolutions (%)	
			2013/ 2012	Moyenne 2013/2008
<b>Total</b>	<b>50 303</b>	<b>53 672</b>	<b>5,8</b>	<b>1,3</b>
Autobus	4 730	4 850	2,1	0,5
Autocars	45 573	48 820	6,2	1,4

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

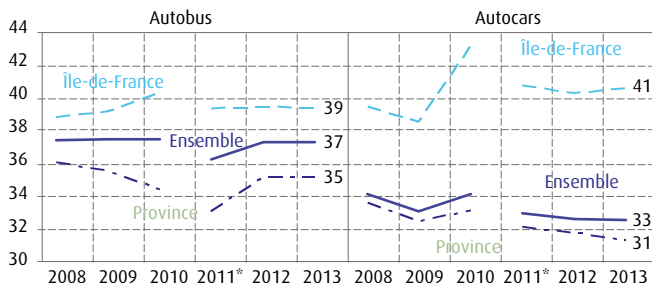
Sources : Insee ; Sirene ; Bodacc ; calculs Banque de France

## Véhicules des entreprises du transport routier de voyageurs

En 2013, 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, chaque autocar parcourt globalement 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. 48)

### Circulation des véhicules de transport routier de voyageurs

En millions de véhicules-kilomètres, évolution en %

	2013	2012/2011	2013/2012
<b>Total</b>	<b>1 775</b>	<b>-2,6</b>	<b>5,6</b>
Autobus	181	3,4	2,1
Autocars	1 594	-3,3	6,0

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

Source : SOeS, d'après RSVeRo et Utac

## Effectifs salariés du transport routier de voyageurs

En 2013, 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 nettement plus importante dans les « autres transports routiers de voyageurs » que dans le transport régulier.

### Effectif salarié au 31 décembre

En milliers, données CVS

	2008	2013	Évolutions (%)	
			2013/ 2012	Moyenne 2013/2008
Transports et entreposage* dont	1 088,2	1 085,4	-0,1	-0,1
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>80,4</b>	<b>94,3</b>	<b>3,0</b>	<b>3,2</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	57,3	61,8	1,9	1,5
Autres transports routiers de voyageurs	23,1	32,4	5,2	7,0
Ensemble des secteurs principalement marchands	16 208	15 888	-0,4	-0,4

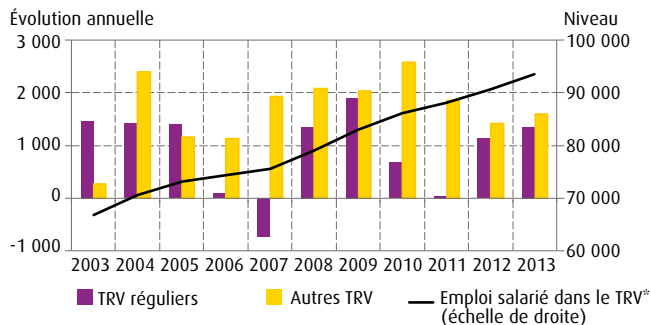
\* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture.

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

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

En nombre de salariés, données CVS



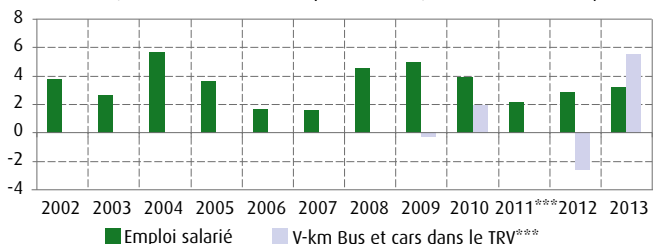
Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoiss ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

## Effectifs salariés du transport routier de voyageurs

En 2013, les effectifs salariés progressent dans le transport routier de voyageurs. Les établissements de 50 salariés et plus du transport routier régulier concentrent plus de postes salariés que ceux des autres transports routiers 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.

\*\* Transport routier de voyageurs.

\*\*\* Le nombre de km parcourus à partir de 2011 n'est pas comparable aux chiffres des années antérieures. Données non disponibles avant 2008, année de première exploitation du fichier des contrôles techniques.

Sources : SOeS ; RATP ; Utac et Insee ; Sirene France métropolitaine ;

SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste, Air France et Dares

### Nombre de postes salariés par taille d'établissement

En milliers

	2012	
	Niveau (en milliers)	Répartition (en %)
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>87,2</b>	<b>100,0</b>
1 à 9 salariés	4,5	5,2
10 à 49 salariés	21,3	24,4
50 salariés et plus	61,3	70,4
<b>Transports routiers réguliers de voyageurs</b>	<b>57,5</b>	<b>100,0</b>
1 à 9 salariés	1,7	2,9
10 à 49 salariés	11,4	19,9
50 salariés et plus	44,4	77,2
<b>Autres transports routiers de voyageurs</b>	<b>29,6</b>	<b>100,0</b>
1 à 9 salariés	2,9	9,7
10 à 49 salariés	9,9	33,2
50 salariés et plus	16,9	57,1

Sources : Insee ; DADS, calculs SOeS

## Caractéristiques des salariés

Fin 2012, les salariés du transport routier de voyageurs (TRV) ont une moyenne d'âge de 46,8 ans, contre 42,5 ans dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les conducteurs du TRV sont plus âgés d'environ un an que l'ensemble des salariés de ce secteur ; cet écart s'est accru au cours des dix dernières années.

### Âges moyen et médian des salariés au 31 décembre 2012

Âge en années, évolution (vieillesse) en mois

	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>46,8</b>	<b>47,9</b>	<b>48</b>	<b>49</b>	<b>41</b>	<b>45</b>
TRV** réguliers	46,7	47,8	48	49	40	44
Autres TRV**	47,1	48,2	48	50	40	42
Transports et entreposage (HZ)	42,5	42,6	43	43	n.d.	n.d.

n.d. : non disponible.

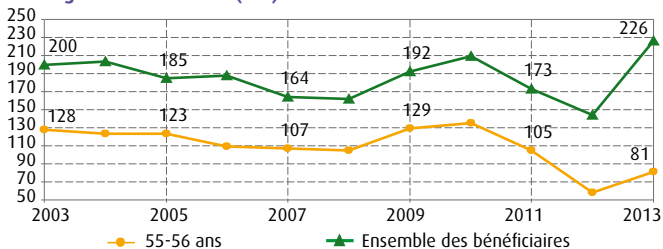
\* Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « chauffeurs ».

\*\* Transport routier de voyageurs.

Note : fin 2012, les salariés du transport routier de voyageurs sont âgés en moyenne de 46,8 ans, soit 3 ans et 5 mois de plus (41 mois) qu'en 2002. La moitié d'entre eux a plus de 48 ans (âge médian).

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOes

### Nombre de conducteurs routiers 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.

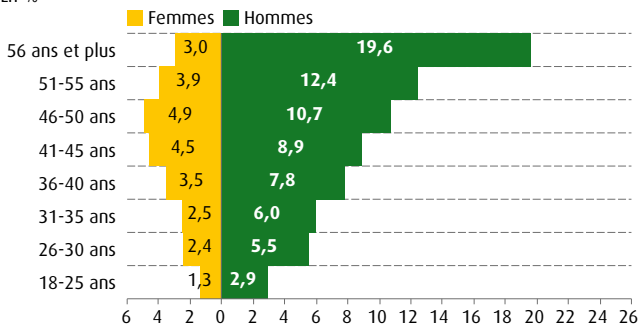
Source : DGITM/DST (voir p. 46)

## Caractéristiques des salariés

Fin 2012, la part des salariés âgés de 56 ans et plus dans le transport routier de voyageurs est deux fois plus élevée que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (respectivement 22,6 % et 11,1 %), notamment au sein du personnel masculin. Chez les conducteurs, cette part atteint 28,9 %.

### Pyramide des âges dans le transport routier de voyageurs au 31 décembre 2012 - ensemble des salariés

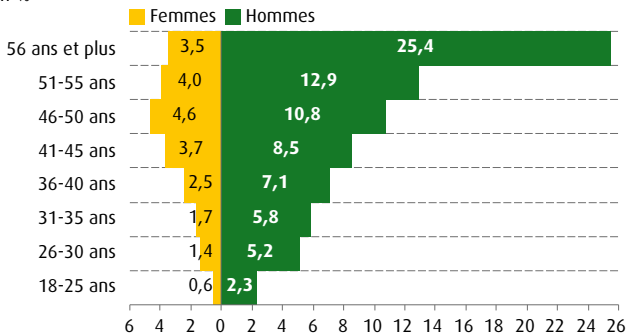
En %



Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

### Pyramide des âges dans le transport routier de voyageurs au 31 décembre 2012 - conducteurs

En %



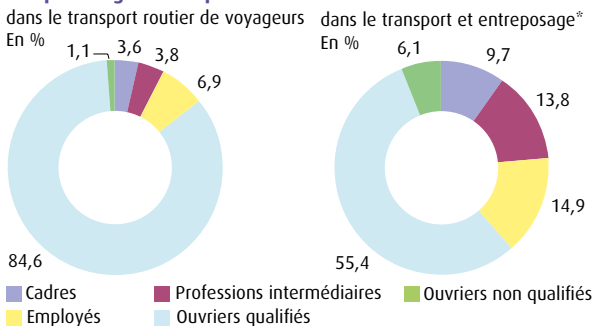
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS



## Catégories socioprofessionnelles des salariés du transport routier de voyageurs

Fin 2012, 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 2012, en particulier dans les transports réguliers.

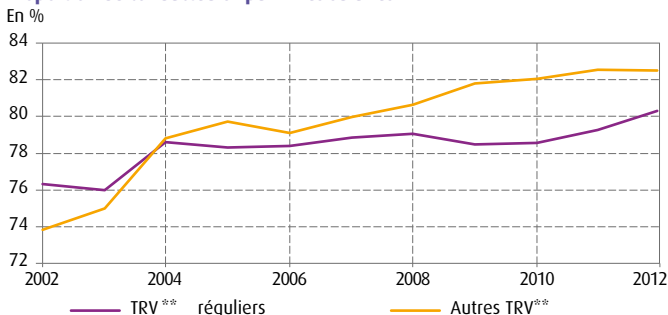
### Structure par catégorie socioprofessionnelle des salariés au 31 décembre 2012



\* Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOEs

### Proportion de conducteurs\* parmi les salariés



\* Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE (voir p. 47) dont l'intitulé est « chauffeurs ». \*\* Transport routier de voyageurs.

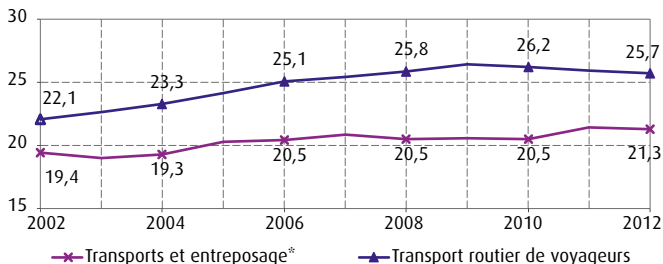
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOEs

## Femmes dans le transport routier de voyageurs

Fin 2012, un emploi sur quatre du transport routier de voyageurs (TRV) est occupé par une femme, contre un sur cinq dans les transports et l'entreposage (hors activités de courrier). La part du personnel féminin recule légèrement depuis 2010 dans le TRV.

### Taux de féminisation au 31 décembre 2012

En %



\* Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

### Proportion de femmes parmi les conducteurs\* au 31 décembre 2012

En %

	2002	2008	2011	2012
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>16,7</b>	<b>21,0</b>	<b>21,9</b>	<b>21,9</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	17,4	21,6	22,0	22,1
Autres transports routiers de voyageurs	13,5	19,4	21,6	21,5
Transports et entreposage (HZ)**	5,3	7,1	7,8	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

En 2013, les mouvements de main-d'œuvre des personnels salariés des transports routiers réguliers de voyageurs sont stables alors qu'ils baissent légèrement dans le transport et entreposage, et qu'ils augmentent fortement dans l'ensemble des secteurs. Le recours à l'intérim est faible dans le transport routier de voyageurs.

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

En %

	2009	2010	2011*	2012	2013
Transports routiers réguliers de voyageurs	20,7	23,4	25,9	25,8	25,8
Autres transports routiers de voyageurs	52,0	44,9	48,1	-	39,7
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>29,9</b>	<b>30,4</b>	<b>32,6</b>	-	<b>30,3</b>
Transports et entreposage (HZ)	26,1	26,3	26,1	25,9	25,4
Ensemble des secteurs	45,6	47,8	50,2	51,9	58,5

\* 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. 46) ; Emmo ; calculs SOeS

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

En %, intérimaires en milliers d'ETP

	2008	2011	2012	2013	Intérimaires 2013
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,2	1,1	1,1	1,2	0,8
Autres transports routiers de voyageurs	0,8	0,6	0,6	0,6	0,2
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
Transports et entreposage (HZ)	3,8	4,0	3,7	3,9	54,4
Ensemble des secteurs	3,4	3,3	3,0	2,9	509,3

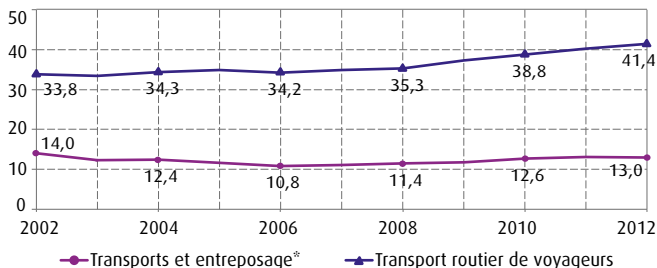
Sources : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim

## Caractéristiques des emplois

Fin 2012, les salariés du transport routier de voyageurs exercent trois fois plus souvent leur activité à temps partiel que ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les conducteurs sont plus souvent à temps partiel dans les « autres transports routiers de voyageurs » que dans les « transports routiers réguliers de voyageurs ». La proportion des salariés à temps partiel s'accroît depuis 2006.

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

En %

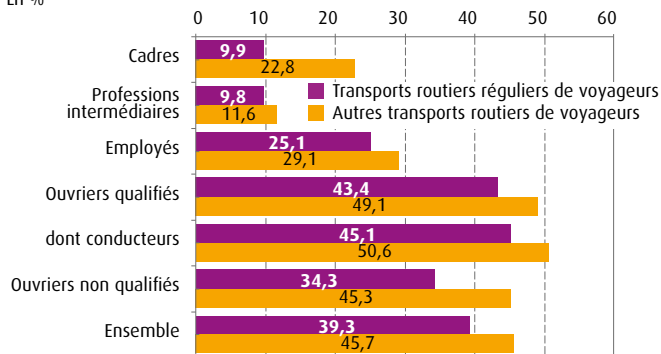


\* Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

### Proportion d'effectifs à temps partiel dans les sous-secteurs du transport routier de voyageurs au 31 décembre 2012

En %



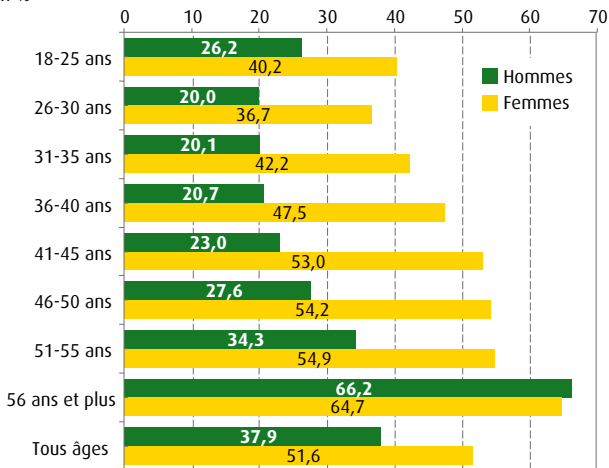
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

## Caractéristiques des emplois

Fin 2012, parmi les salariés du transport routier de voyageurs, la moitié des femmes sont à temps partiel contre plus d'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 2012

En %



Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

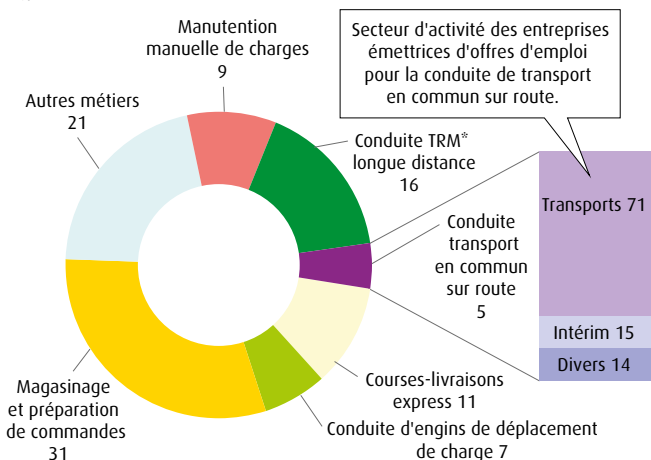


## Offres d'emploi

En 2013, 71 % des offres d'emploi pour le métier « conduite de transport en commun sur route » sont émises par des entreprises du transport.

### Répartition des offres d'emploi collectées en 2013 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 et agrégés en sept catégories.

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, notamment par les ambulanciers.

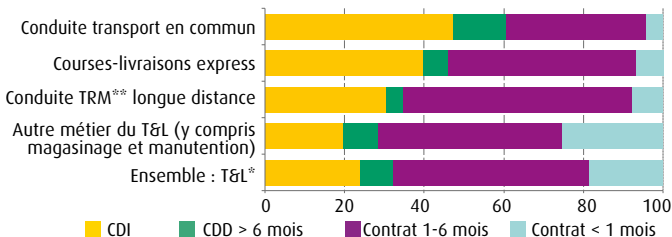
Un **changement de nomenclature** des métiers fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T&L ».

## Offres d'emploi

En 2013, 47 % des offres d'emploi confiées à Pôle emploi pour le métier « conduite de transport en commun sur route » sont des contrats à durée indéterminée, contre 24 % pour l'ensemble des offres transport et logistique.

### Répartition des offres d'emploi collectées en 2013 selon le contrat de travail proposé

En %

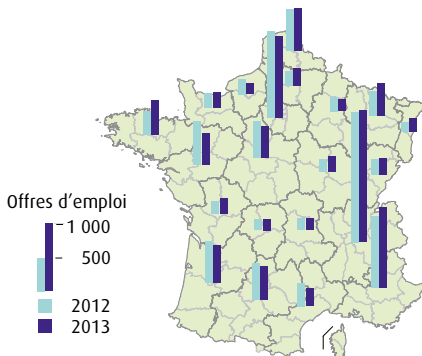


\* Transport et logistique.

\*\* Transport routier de marchandises.

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

### Offres d'emploi collectées en 2012 et 2013 - métier de la conduite de transport en commun sur route



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



## Demandeurs d'emploi

Entre 2008 et 2013, le nombre de demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de conduite de transport en commun sur route a augmenté plus vite que l'ensemble des demandeurs d'emploi. Il a cependant moins progressé que celui des conducteurs de transport routier de marchandises *longue distance*.

Par ailleurs, 33 % d'entre eux ont 50 ans ou plus.

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

Données brutes, en milliers

	2008	2013	Évolutions (%)	
			2013/ 2012	Moyenne 2013/2008
<b>Ensemble des métiers du T&amp;L*</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B, C</b>	<b>314,2</b>	<b>486,2</b>	<b>6,2</b>	<b>9,1</b>
sans emploi : catégorie A	225,8	336,7	4,9	8,3
en activité réduite : catégories B et C	88,5	149,5	9,1	11,1
<b>dont conduite de transport en commun sur route</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B, C</b>	<b>9,4</b>	<b>15,2</b>	<b>6,9</b>	<b>10,1</b>
sans emploi : catégorie A	6,0	9,7	9,5	10,2
en activité réduite : catégories B et C	3,5	5,6	2,7	10,0
<b>dont conduite de TRM** longue distance</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B, C</b>	<b>41,2</b>	<b>67,8</b>	<b>6,7</b>	<b>10,5</b>
sans emploi : catégorie A	29,7	44,0	3,1	8,2
en activité réduite : catégories B et C	11,5	23,8	14,0	15,7
<b>Ensemble des demandeurs d'emploi</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B, C</b>	<b>3 301,4</b>	<b>4 974,4</b>	<b>6,1</b>	<b>8,5</b>

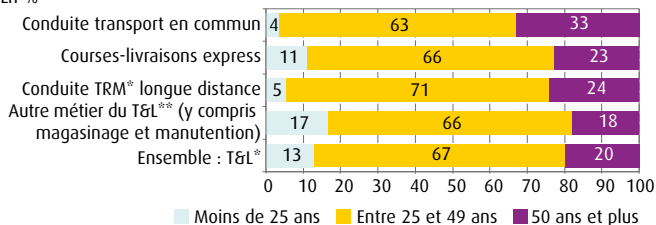
\* Transport et logistique. \*\* Transport routier de marchandises.

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 2013

En %



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

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

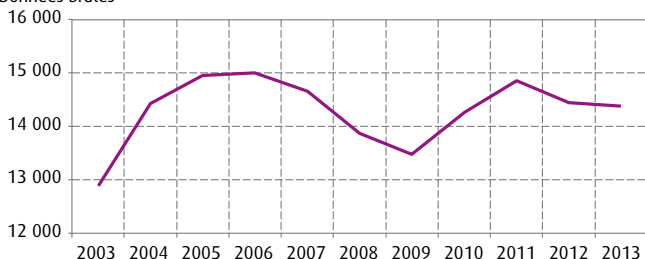
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail ; calculs SOeS

## Demandeurs d'emploi

Depuis 2010, le métier « conduite de transport en commun sur route » recueille environ 15 000 nouvelles demandes chaque année. En 2013, les nouvelles inscriptions à Pôle emploi pour ce métier ont reculé de 0,4 %.

### Conduite de transport en commun : demandes d'emploi enregistrées (flux)

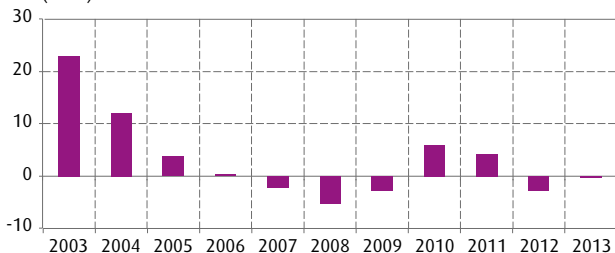
Données brutes



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

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

### Évolution (en %)



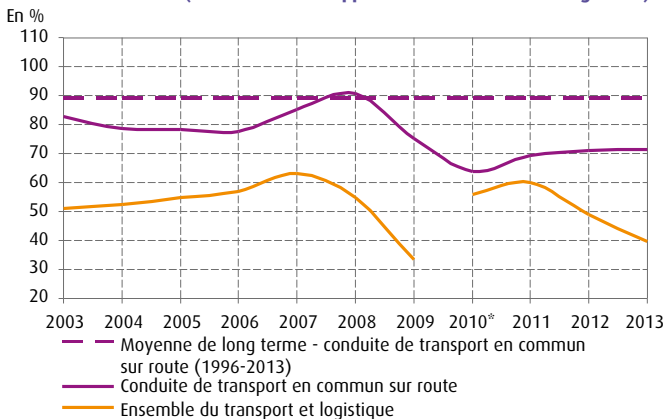
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandes d'emploi de catégories A, B et C.

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

## Indicateur de tension

Pour le métier « conduite de transport en commun sur route », en moyenne entre 1996 et 2013, 89 offres d'emploi ont été collectées par Pôle emploi pour 100 nouvelles demandes. Entre 2012 et 2013, ce ratio est stable, proche de 71 %, tandis que globalement il recule pour l'ensemble des métiers transport et 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. Cette rupture ne concerne pas le métier de conducteur de véhicules de transport en commun.

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) 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.

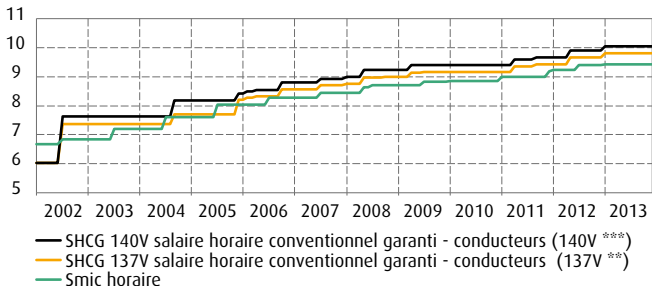


## Salaires horaires bruts

En 2013, le salaire horaire des conducteurs en période scolaire (137V) est supérieur au Smic de 37 centimes, soit + 3,8 %, celui des conducteurs receveurs (140V) de 62 centimes, soit + 6,6 %. Début 2014, 11 % des salariés de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport sont rémunérés au Smic, soit 1 point de moins qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2013.

### Salaires conventionnels et Smic

SHCG et Smic\* en euros



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

\*\* Le coefficient 137V s'applique au conducteur en période scolaire (voir p. 43).

\*\*\* Le coefficient 140V s'applique au conducteur-receveur de car (voir p. 43).

Sources : DGITM/DST ; Insee

### Proportion de salariés au Smic

En %	1 <sup>er</sup> juillet 2008	1 <sup>er</sup> janvier 2010	1 <sup>er</sup> janvier 2011	1 <sup>er</sup> décembre 2011	1 <sup>er</sup> janvier 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2014
Convention collective						
Économie	13,9	9,8	10,6	11,1	12,3	10,8
Transports et entreposage	5,1	4,2	2,3	2,8	5,6	4,1
<b>Transports routiers *</b>	<b>10,0</b>	<b>9,0</b>	<b>6,0</b>	<b>7,0</b>	<b>12,0</b>	<b>11,0</b>
Valeur du Smic horaire (en euros)	8,71	8,86	9,00	9,19	9,43	9,53

\* 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.

Source : Dares, enquête Acemo (voir p. 46)

## Salaires horaires bruts

En 2013, le pouvoir d'achat moyen du salaire horaire brut de base ouvrier a augmenté de 0,8 % par rapport à 2012 dans les transports terrestres, après deux années de recul. Il passe au-dessus de sa progression moyenne observée sur cinq ans.

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

En %

	2011	2012	2013	Moyenne 2013/2008
<b>Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)</b>				
Ensemble des secteurs non agricoles dont	2,2	2,2	1,8	2,1
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,9</b>
Transports terrestres et par conduites (49)*	1,8	1,7	1,7	1,9
Transports aériens (51)	2,3	0,8	1,9	1,6
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	2,1	2,0	1,9	2,1
<b>Pour mémoire : indice des prix (yc tabac)</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>
<b>Pouvoir d'achat du SHBO</b>				
Ensemble des secteurs non agricoles dont	0,1	0,2	0,9	0,7
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>
Transports terrestres et transport par conduites (49)*	-0,3	-0,3	0,8	0,5
Transports aériens (51)	0,2	-1,1	1,0	0,3
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	0,0	0,0	1,0	0,8

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

Sources : Dares, enquête Acemo (voir p. 46) ; Insee ; calculs SOeS

## Salaires mensuels bruts

En 2013, le pouvoir d'achat moyen du salaire mensuel par tête des salariés du transport routier de voyageurs est quasi stable, après avoir nettement reculé les trois années précédentes. Sur les cinq dernières années, il évolue moins favorablement que dans l'ensemble du transport et entreposage.

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

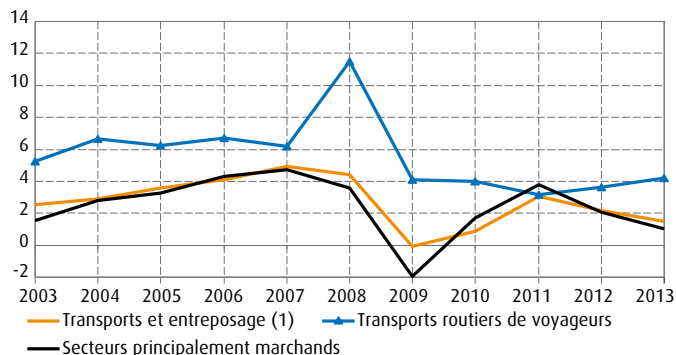
En %

	2011	2012	2013	Moyenne 2013/2008
<b>Salaire moyen par tête par mois (SMPT)</b>				
Ensemble des secteurs concurrentiels	2,6	2,2	1,9	2,1
dont transports et entreposage	2,3	2,0	1,5	1,6
<b>dont transport routier de voyageurs</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>1,3</b>
<b>Pour mémoire : indice des prix (yc tabac)</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>
<b>Pouvoir d'achat du SMPT</b>				
Ensemble des secteurs concurrentiels	0,5	0,2	1,0	0,7
dont transports et entreposage	0,2	0,0	0,6	0,3
<b>dont transport routier de voyageurs</b>	<b>-1,7</b>	<b>-1,5</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,1</b>

Sources : Acoiss ; Insee ; calculs SOes

### Évolution de la masse salariale

En %



(1) Hors « 53 : Activités de poste et de courrier ».

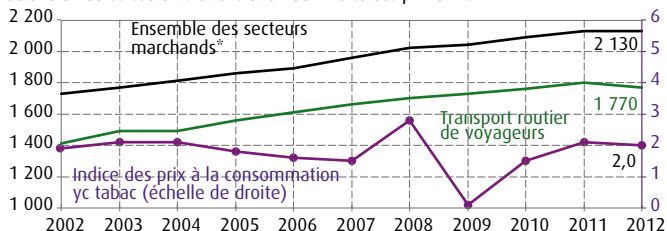
Sources : Acoiss ; calculs SOes

## Salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2012

En 2012, le salaire mensuel net moyen (en équivalent temps plein) des salariés du transport routier de voyageurs recule de 3,3 % en termes réels, baisse la plus forte enregistrée au cours des dix dernières années. Cette perte de pouvoir d'achat concerne pour la première fois toutes les catégories socioprofessionnelles.

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

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



\* Ensemble des secteurs hors fonction publique.

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

### Salaires mensuels nets moyens par équivalent temps plein

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

	2012			Évolution 2012/2011		
	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>1 800</b>	<b>1 670</b>	<b>1 770</b>	<b>2 130</b>	<b>-3,3</b>	<b>-1,4</b>
Cadres**	4 150	3 340	3 900	3 800	-4,8	-1,1
Professions intermédiaires	2 360	2 050	2 240	2 270	-1,0	-1,3
Employés	1 760	1 600	1 650	1 870	-0,5	2,7
Ouvriers qualifiés	1 680	1 520	1 650	1 800	-2,8	-3,2
Ouvriers non qualifiés	1 530	1 370	1 490	1 570	-1,5	-1,0

\* La recodification des facteurs de la Poste en ouvriers en 2012, alors qu'ils étaient auparavant employés, perturbe la série et rend l'interprétation de l'évolution des salaires nets de ces catégories délicate.

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

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

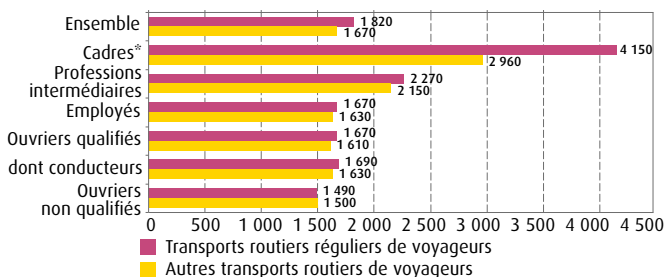


## Salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2012

En 2012, les salaires mensuels nets moyens sont très proches entre le transport routier régulier 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 2012

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 2012

En euros courants

	D1	Q1	Q2 (médiane)	Q3	D9	D9/D1	D9/D1 2008
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1 280</b>	<b>1 420</b>	<b>1 610</b>	<b>1 880</b>	<b>2 230</b>	<b>1,74</b>	<b>1,82</b>
Cadres*	2 130	2 680	<b>3 360</b>	4 420	6 180	2,90	3,09
Professions intermédiaires	1 530	1 810	<b>2 140</b>	2 510	2 960	1,93	2,01
Employés	1 190	1 330	<b>1 530</b>	1 810	2 150	1,81	1,82
Ouvriers qualifiés	1 150	1 270	<b>1 410</b>	1 600	1 840	1,60	1,66
Ouvriers non qualifiés	1 280	1 420	<b>1 590</b>	1 820	2 090	1,63	1,75

\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Note : en 2012, 10 % des salariés du transport routier de voyageurs perçoivent un salaire net par équivalent temps plein inférieur à 1 280 euros (1<sup>er</sup> décile, D1), 25 % moins de 1 420 euros (1<sup>er</sup> quartile, Q1), 50 % moins de 1 610 euros (médiane, 2<sup>e</sup> quartile, Q2).

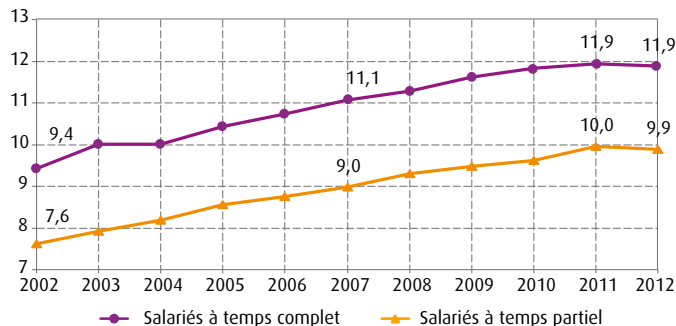
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS pour le TRV

## Salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2012

Le salaire horaire net moyen des salariés à temps partiel a diminué en 2012, s'établissant à 9,90 euros de l'heure. Le salaire horaire des salariés à temps partiel est inférieur en moyenne de 16,8 % à celui des salariés à temps complet, mais cet écart a tendance à se réduire légèrement par rapport à 2007.

### 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*	2007*	2012*	2002	2007	2012*
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>9,4</b>	<b>11,1</b>	<b>11,9</b>	<b>7,6</b>	<b>9,0</b>	<b>9,9</b>
Cadres**	21,3	24,8	25,3	20,3	22,5	22,0
Professions intermédiaires	11,7	13,4	14,6	11,2	12,7	13,8
Employés	8,2	9,8	11,0	7,5	9,0	10,2
Ouvriers qualifiés	8,7	10,1	10,9	7,4	8,7	9,7
Ouvriers non qualifiés	7,6	8,9	9,9	7,4	8,7	9,0

\* 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.

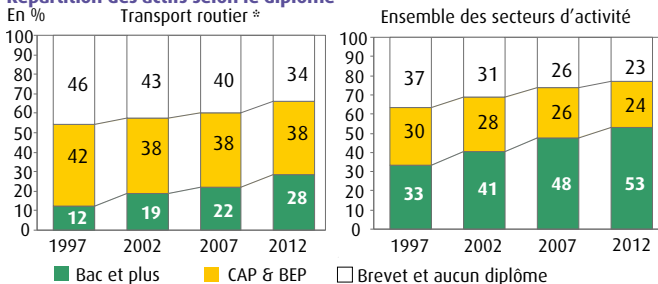
\*\* Hors chefs d'entreprises salariés.

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

## Formation dans le transport routier en 2012

En 2012, 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 en milliers  
et évolution en %

	Niveau	Évolution			
	2013	2010	2011	2012	2013
<b>Direction - encadrement (attestations de capacité)</b>	<b>2,9</b>	<b>6,3</b>	<b>4,1</b>	<b>-12,4</b>	<b>-15,8</b>
dont spécifique transport routier de voyageurs	<b>0,7</b>	-	-	-	-
<b>Conduite dont</b>	<b>39,8</b>	<b>5,4</b>	<b>-9,5</b>	<b>-3,0</b>	<b>-2,2</b>
Fimo* voyageurs et marchandises	16,8	1,3	-13,8	-3,3	-10,9
dont voyageurs	2,9	-	-	-	-
Passerelles vers voyageurs	1,3	0,0	-7,1	8,4	-36,1
Passerelles vers marchandises	0,5	424,2	28,8	7,1	-52,5
<b>Manutention - magasinage (Caces débutants)</b>	<b>20,8</b>	<b>-5,0</b>	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>	<b>-41,5</b>
<b>Autres</b>	<b>1,0</b>	<b>9,1</b>	<b>13,2</b>	<b>7,6</b>	<b>36,9</b>

\* Formation initiale minimale obligatoire.

- : non significatif.

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

Sources : AFT ; AIFC (voir p. 46) ; Promotrans

## Contribution des entreprises à la formation continue en 2012

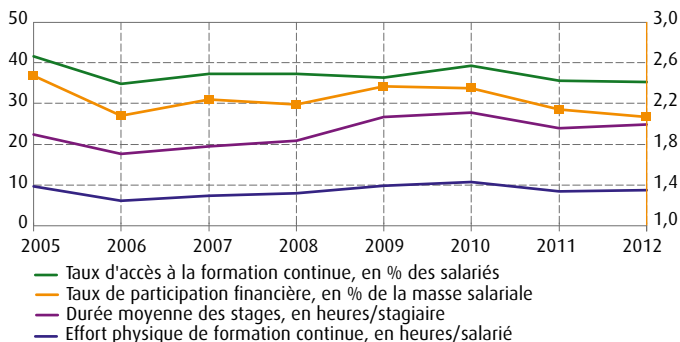
En 2012, les entreprises du transport routier de voyageurs ont versé 2,1 % de leur masse salariale au titre de la formation professionnelle, soit le plus faible taux depuis 2008. Ce taux est nettement plus bas que celui observé dans l'ensemble des secteurs.

### Formation continue dans les entreprises en 2012

	Transport routier de voyageurs	Transports terrestres et par conduites	Ensemble de l'économie
Effort physique de formation continue, en heures/salarié de l'entreprise	8,8	20,5	12,0
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire	24,8	43,6	28,7
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	35,2	47,1	43,2
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	2,07	4,21	2,72

Source : SOeS à partir de Cereq (voir p. 46), exploitation des déclarations fiscales 24-83

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



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

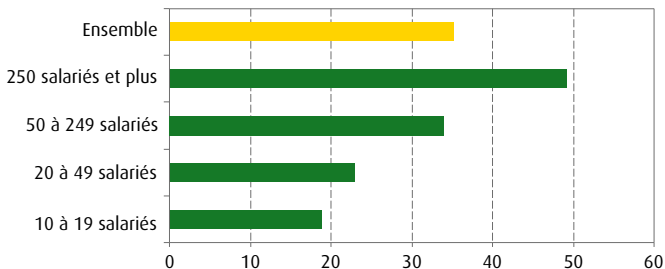
Source : SOeS à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

## Contribution des entreprises à la formation continue en 2012

En 2012, dans le transport routier de voyageurs, 35,2 % des salariés ont suivi une formation, soit 8,8 heures par salarié. L'accès à la formation s'accroît avec la taille des entreprises.

### Taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de voyageurs en 2012

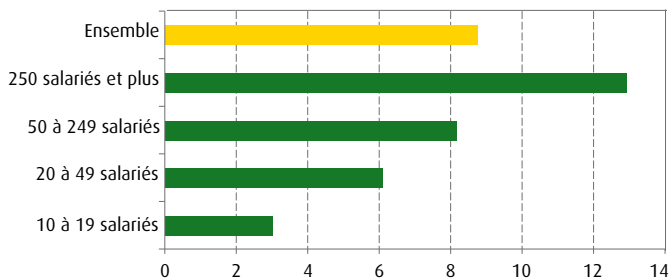
En % des salariés



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

### Effort physique de formation continue dans le transport routier de voyageurs en 2012

En %



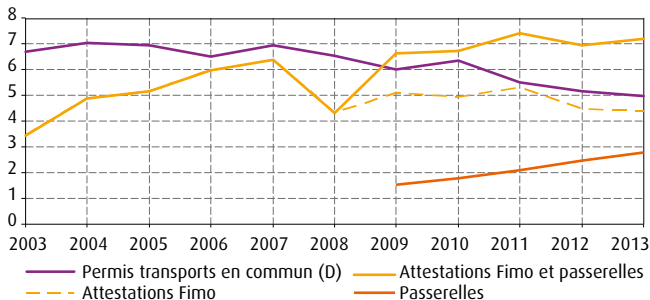
Source : SOeS à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

## Formations obligatoires des conducteurs

En 2013, le nombre de permis de conduire « transport en commun » (permis D) délivrés recule encore (- 3,3 % en un an), passant en dessous de 5 000. Le nombre de formations passerelles continue à augmenter fortement (+ 12,1 %) alors que le nombre de formations initiales minimum obligatoires baisse légèrement.

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

En milliers



\* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

Sources : DGITM/DST ; DSCR (voir p. 46)

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

Nombre, évolutions en %

	2008	2013	Évolutions (%)	
			2013/2012	Moyenne annuelle 2013/2008
<b>Transport routier de voyageurs</b>				
Fimo*	4 316	4 414	-0,9	0,5
Passerelle	-	2 780	12,1	-
FCOS**/FCO***	12 962	19 659	-2,4	8,7

- : non significatif.

\* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

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

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

Note : 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.

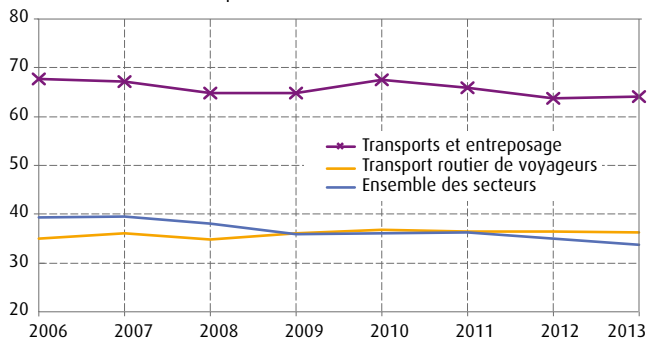
Source : DGITM/DST

## Accidentalité 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. Le nombre d'accidents du travail déclarés à la Caisse nationale d'assurance maladie est plus élevé dans les grands établissements que dans les petits.

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

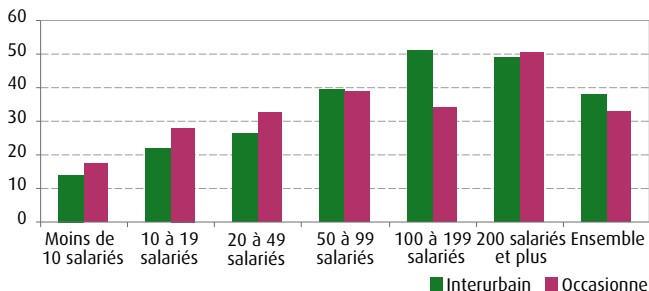
Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



Source : CNAMTS (voir p. 46)

### Indice de fréquence dans le transport routier de voyageurs, selon la taille de l'établissement, en 2013

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



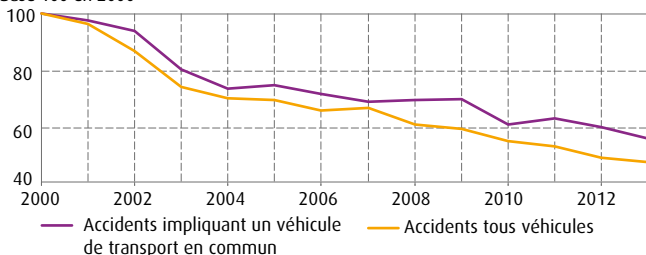
Source : CNAMTS

## Accidentalité routière « transport en commun »

Le nombre d'accidents de la route impliquant un véhicule de transport en commun a baissé de 30 % depuis 2003, un peu moins que le nombre d'accidents tous véhicules confondus (- 35 %). Le nombre de tués pour 100 accidents est légèrement plus faible lorsque des véhicules de transport en commun sont impliqués que pour l'ensemble des véhicules.

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

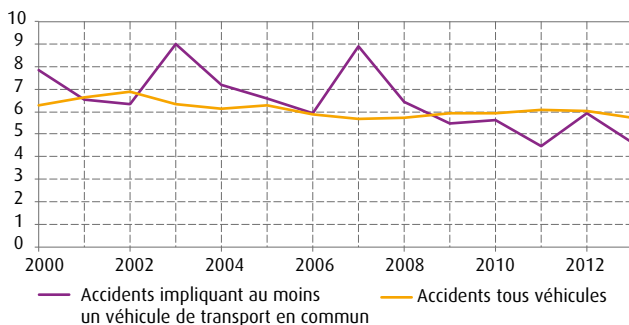
Base 100 en 2000



Source : ONISR (voir p. 47)

### Nombre de décès pour 100 accidents de la route

En %



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.

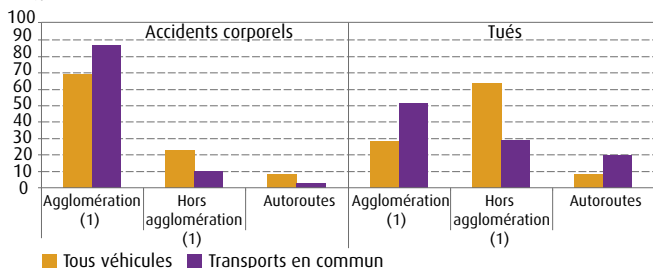


## Accidentalité routière « transport en commun »

En 2013, 87 % des accidents impliquant un bus ou un car se déroulent en agglomération. 20 % des décès dans des accidents impliquant cette catégorie de véhicules ont lieu sur autoroute.

### Accidents corporels et tués selon la localisation en 2013

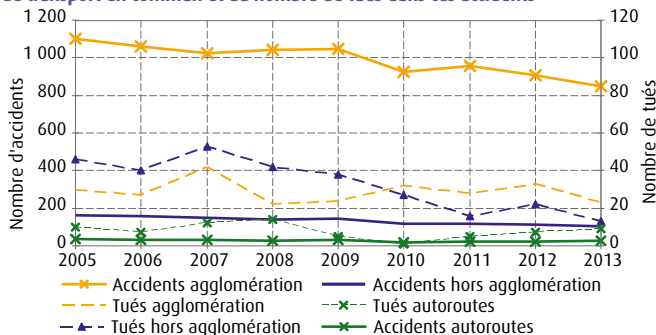
En %



(1) Hors autoroutes.

Source : ONISR

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



(1) Hors autoroutes.

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.



## 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.

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

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

- organisation d'excursions en autocars ;
- location d'autocars avec conducteur à la demande ;
- circuits touristiques urbains par car ;
- 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.

## Emploi

**L'emploi salarié au 31 décembre dans les sous-secteurs des transports et de l'entreposage** 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 2011. Pour les années antérieures, il est procédé à une rétropolation 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 2011 ;
  - 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'entreposage 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 :  $(\text{taux d'entrée} + \text{taux de sortie})/2$ .

## 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 de demandeurs d'emploi à Pôle 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.

## 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 SHBO et le SMPT.

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 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 de déclarations annuelles de données sociales (DADS) postes exhaustifs, et l'Insee avec les DADS postes au 1/12<sup>e</sup> pour les catégories socioprofessionnelles. La dernière année des DADS disponible au moment de la rédaction de ce *Repères* est 2012. Les salaires nets sont donc calculés sur une année moins récente que les autres indicateurs de salaire.

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 disponible pour 2013. 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, disponibles pour l'année 2013.

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

- 137V : conducteurs en période scolaire ;
- 140V : conducteurs-receveurs de car.

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

Les **conducteurs-receveurs de cars** sont les conducteurs chargés de la conduite d'un car et de la perception des recettes voyageurs.

## 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.



## Accidentalité du travail

L'**indice de fréquence** est le nombre d'accidents avec arrêt ou accidents du travail survenus et déclarés ayant entraîné l'imputation au compte employeur d'un premier règlement pour une indemnité journalière ou en capital rapporté à 1 000 salariés.

Le **taux de risque** avec incapacité permanente (IP) est le nombre d'accidents avec arrêt ayant entraîné une incapacité permanente.

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

## Accidentalité 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.

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

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

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.

L'**agglomération** 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. Sont exclues les voies autoroutières en agglomération.

Les **autoroutes** sont comptées à part, qu'elles soient dans les agglomérations ou hors agglomération.

Le reste du réseau, situé hors agglomération et hors autoroutes, est appelé réseau « **hors agglomération** ».

# Sigles et liens utiles

**Acemo** : enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)  
**Across** : Agence centrale des organismes de sécurité sociale  
**AFT** : Association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique  
**AIFC** : Association interprofessionnelle pour la formation continue  
**APE** : activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)  
**AT** : accidents du travail

**Bac** : baccalauréat  
**BEP** : brevet d'études professionnelles  
**Brevet** : diplôme national du brevet  
**BIT** : bureau international du travail  
**Bodacc** : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

**CA** : chiffre d'affaires  
**CAP** : certificat d'aptitude professionnelle  
**Caces** : certificat d'aptitude à la conduite en sécurité  
**CCTN** : commission des comptes des transports de la nation  
**CDD** : contrat à durée déterminée  
**CDI** : contrat à durée indéterminée  
**Cereq** : Centre d'études et de recherche sur les qualifications  
**CFA** : congé de fin d'activité  
**CGDD** : Commissariat général au développement durable  
**CNAMTS** : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés  
**Cnis** : Conseil national de l'information statistique  
**CNR** : Comité national routier  
**CPDP** : Comité professionnel du pétrole  
**CRDS** : contribution au remboursement de la dette sociale  
**CSG** : contribution sociale généralisée

**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  
**DGEC** : Direction générale de l'énergie et du climat  
**DGITM** : Direction générale des infrastructures des transports et de la mer  
**DMMO** : déclarations de mouvements de main-d'œuvre  
**DSCR** : Délégation à la sécurité et à la circulation routières  
**DST** : Direction des services de transport

# Sigles et liens utiles

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

- TC** : transport en commun  
**T&L** : transport et logistique  
**TRM** : transport routier de marchandises  
**TRV** : transport routier de voyageurs

**Utac** : Union technique de l'automobile du motorcycle et du cycle

**VA** : valeur ajoutée

Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos) :

[www.acoss.fr](http://www.acoss.fr)

rubrique : Publications/Acos Stat

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :

[www.risquesprofessionnels.ameli.fr](http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr)

rubrique : statistiques et analyse

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :

[www.cereq.fr](http://www.cereq.fr)

Comité national routier (CNR) :

[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)

Comité pour la prévention du risque routier professionnel

[www.risque-routier-professionnel.fr](http://www.risque-routier-professionnel.fr)

Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :

[www.cncp.gouv.fr](http://www.cncp.gouv.fr)

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) :

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

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

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)

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

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

[www.optl.fr](http://www.optl.fr)





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