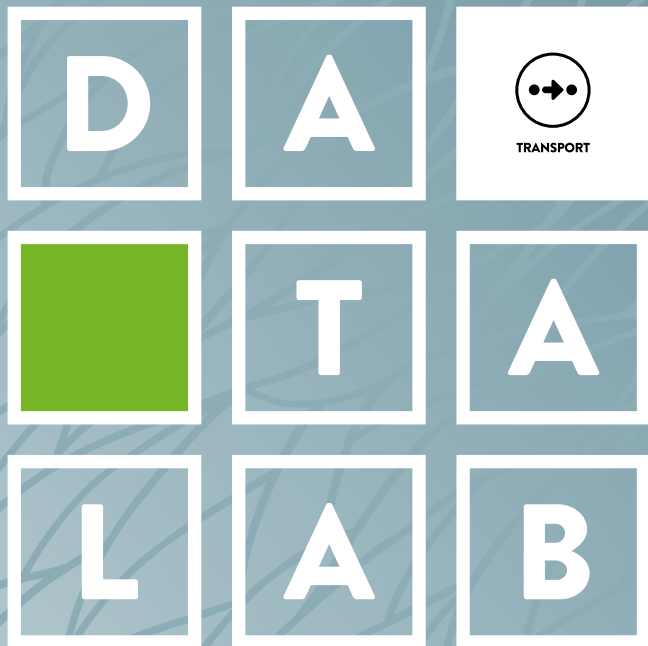


MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT



Bilan social du transport routier de voyageurs

MAI 2017

sommaire

Bilan social du transport routier de voyageurs

- 5 - Situation économique
- 19 - Emploi
- 39 - Marché du travail
- 47 - Revenus
- 61 - Formation
- 69 - Accidentalité
- 77 - Définitions
- 95 - Sigles et liens utiles

L'arrondi de la somme n'est pas toujours égal à la somme des arrondis.

Document édité par :
**Service de l'observation
et des statistiques (SOeS)**

contributeurs

FR

François **Rageau**

francois.rageau@
developpement-durable.gouv.fr

AA

Alexandra
Albenque

alexandra.albenque@
developpement-durable.gouv.fr

CC

Carlo **Colussi**

carlo.colussi@
developpement-durable.gouv.fr

VP

Véronique **Paquel**

veronique.paquel@
developpement-durable.gouv.fr

SP

Sébastien **Picard**

sebastien.picard@
developpement-durable.gouv.fr

avant-propos



En 2015, la dépense de consommation des ménages en transports routiers de voyageurs a de nouveau été dynamique. Dans ce contexte favorable, les effectifs salariés des entreprises du secteur du transport routier de voyageurs ont poursuivi leur progression pour atteindre en fin d'année 99 300 salariés dans ce secteur auxquels s'ajoutent environ 1 300 intérimaires (96 200 et 1 100 en 2014).

Le pouvoir d'achat des salariés du transport routier de voyageurs s'accroît légèrement en 2015, après une stagnation l'année précédente. La fréquence des accidents du travail augmente. Elle est un peu supérieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique. L'année 2015 a été marquée par l'accident de Puyseguin entre un autocar et un camion, responsable du décès de 43 personnes, soit la moitié des décès constatés dans un accident impliquant un autobus ou un autocar cette année.

— Sylvain Moreau

CHEF DU SERVICE DE L'OBSERVATION ET DES STATISTIQUES (SOeS)

partie 1

Situation économique

— En 2015, les ménages dépensent 7,1 milliards d'euros en services de transport routier de voyageurs (collectif ou par taxi), soit une hausse de 3,5 % par rapport à 2014, rythme plus soutenu que sa moyenne annuelle depuis 2010 (+ 2,2 %). Le transport par autobus ou autocar ne représente que 7,7 % du transport intérieur de voyageurs, le transport en véhicule individuel étant toujours largement dominant.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, qui a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs en autocar, a ouvert un nouveau marché pour le secteur du transport routier de voyageurs. Cette ouverture est cependant trop récente pour apparaître dans les statistiques présentées ici.

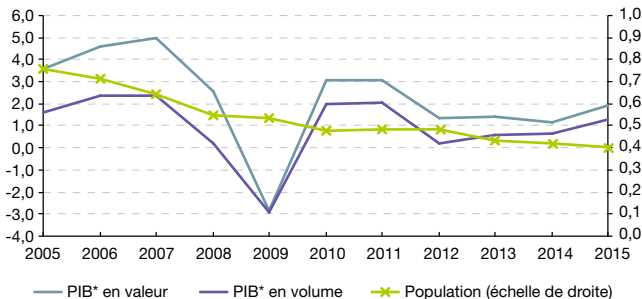


Contexte économique et transport de voyageurs

En 2015, le PIB en France repart légèrement à la hausse (+ 1,2 %) et atteint son plus haut niveau depuis 2011. Les prix augmentent globalement de 0,6 % malgré la forte baisse des prix des produits pétroliers (- 11,5 % pour le gazole professionnel).

ÉVOLUTION ANNUELLE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT ET DE LA POPULATION

En %



* Produit intérieur brut.

Champ : France et départements d'outre-mer.

Sources : Insee (voir p. 93), Comptes nationaux - Base 2010 et Insee, estimations de population

Contexte économique et transport de voyageurs

En 2015, les ménages dépensent 7,1 milliards d'euros en services de transport routier de voyageurs (collectif ou par taxi), soit 106 euros annuels par habitant. Cela représente 4,6 % de leurs dépenses totales de transport (4,3 % en 2010). La plus grande partie de ces dépenses est liée à la voiture particulière (81,8 % en 2015 et 83,6 % en 2010), qui comprend l'achat de véhicules (hors leasing), l'entretien, la réparation et l'achat de carburant. Le reste est consacré aux autres services de transport collectif : ferroviaire, aérien, maritime ou fluvial.

DÉPENSE DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT¹

Valeur en milliards d'euros, volume et prix base 100 en 2010

	2010	2015	Évolutions (%)	
			2015/2014	Moyenne 2015/2010
Valeur				
Transport*	146,7	152,1	0,8	0,7
<i>dont services de transport**</i>	24,1	27,7	2,9	2,9
<i>dont transport routier de passagers</i>	6,4	7,1	3,5	2,2
Prix				
Transport*	100,0	107,1	-1,5	1,4
<i>dont services de transport**</i>	100,0	107,0	0,9	1,4
<i>dont transport routier de passagers</i>	100,0	105,3	1,2	1,0
Volume				
Transport*	100,0	96,8	2,3	-0,7
<i>dont services de transport**</i>	100,0	107,8	2,0	1,5
<i>dont transport routier de passagers</i>	100,0	105,8	2,3	1,1

* 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.

¹ Les séries de consommation des ménages ont été révisées en 2016.

Champ : ensemble des dépenses de consommation (y compris TVA) hors les prises en charge par les administrations publiques ou les institutions sans but lucratif ; France et départements d'outre-mer.

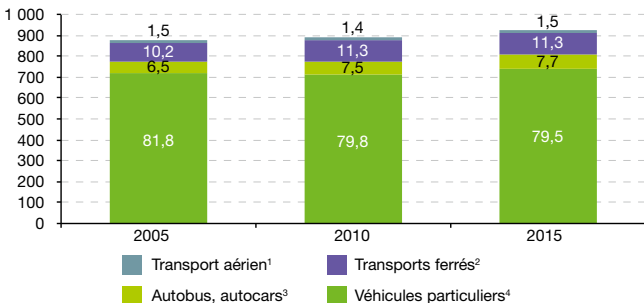
Source : Insee, Comptes nationaux - base 2010, juin 2016

Transport de voyageurs par mode

En 2015, le transport par autobus et autocars représente environ 7,7 % de l'ensemble du transport intérieur de voyageurs. Il progresse légèrement en dix ans, de plus d'un point. La part des transports collectifs augmente très légèrement, passant de 20,2 % en 2010 à 20,5 % en 2015.

PART MODALE DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

Niveaux en milliards de voyageurs-kilomètres (voir p. 80), parts en % de milliards de voyageurs-kilomètres (étiquettes intérieures)



¹ Vols intérieurs à la métropole uniquement.

² Trains, métros, RER.

³ Y compris tramways et autocars immatriculés à l'étranger.

⁴ Y compris véhicules légers immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

Champ : France métropolitaine.

Source : SOeS - CCTN 2016

Transport interurbain librement organisé en autocar

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs en autocar.

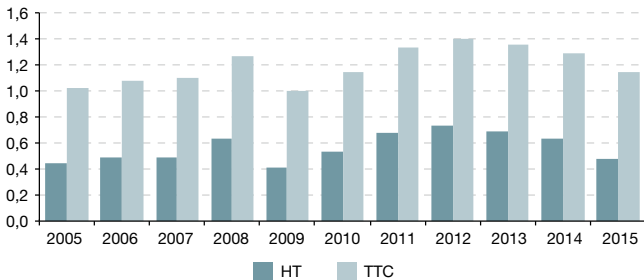
Dans son bilan des 3^e et 4^e trimestres 2015, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) indique en effet qu'entre le 8 août et le 31 décembre 2015, 771 000 passagers ont emprunté ces autocars en parcourant en moyenne 376 km. En 2015, ce transport est estimé à 0,29 milliard de voyageurs-kilomètres, ce 0,29 milliard est pour le moment non compris dans les données du transport intérieur total de voyageurs (927,9).

Prix du carburant

En 2015, le prix du gazole à la pompe toutes taxes comprises recule de nouveau et s'établit à 1,149 euros par litre, en baisse de 10,6 % par rapport à 2014. Il est inférieur de 5,0 % au niveau moyen des prix observé sur les dix dernières années.

PRIX DU GAZOLE À LA POMPE

En euros par litre



Note : en 2015, le gazole à la pompe hors toutes taxes coûte en moyenne annuelle 0,477 €/litre.
Champ : France métropolitaine.

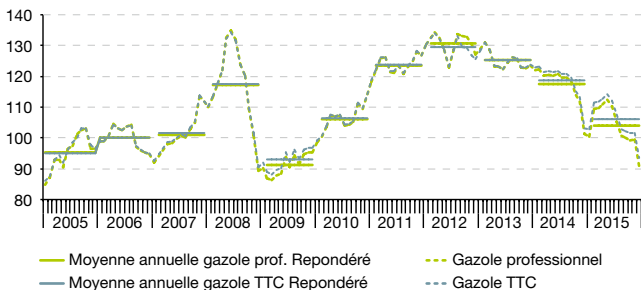
Source : DGEC

Prix du carburant

En 2015, la baisse du prix du gazole professionnel s'amplifie, atteignant - 11,5 % en un an, soit une troisième année consécutive de recul.

INDICE DE PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE

Base 100 en moyenne sur l'année 2006



En trait horizontal, la moyenne annuelle des indices mensuels.

Champ : France métropolitaine.

Source : CNR (voir p. 92), DGEC (voir p. 92), CPDP (voir p. 92), calculs SOeS

Comptes des entreprises du transport routier de voyageurs

En 2014, les entreprises du secteur du transport routier de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 6,9 milliards d'euros dont près des trois quarts par le transport régulier de voyageurs. En 2014, le taux de marge des entreprises s'établit à 11,3 %. Il progresse (+ 0,3 point) pour la troisième année consécutive. La mise en place du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) en 2013 participe à cette amélioration du taux de marge.

COMPTE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Niveaux en millions d'euros courants ; évolutions et taux en % ;
différences de taux en points

	2014	Évolutions (%)	
		2014/2013	Moyenne 2014/2010
Chiffre d'affaires	6 897	2,2	0,6
Production	6 829	2,1	0,9
Consommations intermédiaires	3 836	3,2	1,4
<i>dont achats de carburant</i>	674	0,3	- 2,6
Valeur ajoutée (VA)	2 992	0,8	0,2
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	- 208	-	-
Charges de personnel	2 863	2,3	1,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	337	3,6	21,7
Taux de marge (EBE/VA) - en %	11,3	+ 0,3 pt	+ 1,3 pt

- : non significatif.

Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B, France métropolitaine et départements et régions d'outre-mer (Drom).

Source : estimations SOeS d'après Insee-Esane (voir p. 93)

COMPTE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER RÉGULIER DE VOYAGEURS

Niveaux en millions d'euros courants ; évolutions et taux en % ;
différences de taux en points

	2014	Évolutions (%)	
		2014/2013	Moyenne 2014/2010
Chiffre d'affaires	5 059	3,0	0,0
Production	5 003	2,9	0,0
Consommations intermédiaires	2 760	4,2	0,3
<i>dont achats de carburant</i>	<i>510</i>	<i>0,9</i>	<i>- 1,1</i>
Valeur ajoutée (VA)	2 242	1,4	- 0,4
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	- 163	-	-
Charges de personnel	2 158	2,9	0,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	248	1,8	19,7
Taux de marge (EBE/VA) en %	11,0	0,0 pt	+ 1,5 pt

- : non significatif.

Champ : entreprises du transport routier régulier de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, France métropolitaine et départements et régions d'outre-mer (Drom).

Source : estimations SOeS d'après Insee-Esane

COMPTE DES ENTREPRISES DES AUTRES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

Niveaux en millions d'euros courants ; évolutions et taux en % ;
différences de taux en points

	2014	Évolutions (%)	
		2014/2013	Moyenne 2014/2010
Chiffre d'affaires	1 838	- 0,1	2,4
Production	1 826	- 0,1	3,4
Consommations intermédiaires	1 076	0,6	4,6
<i>dont achats de carburant</i>	164	- 1,7	- 7,2
Valeur ajoutée (VA)	750	- 1,0	1,8
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	- 45	-	-
Charges de personnel	705	0,7	2,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)	90	9,3	- 20,1
Taux de marge (EBE/VA) en %	12,0	+ 1,1 pt	+ 0,6 pt

- : non significatif.

Champ : entreprises du transport routier régulier de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39B, France métropolitaine et départements et régions d'outre-mer (Drom).

Source : estimations SOeS d'après Insee-Esane

Entreprises du transport routier de voyageurs

Le nombre d'entreprises exerçant leur activité dans le transport routier de voyageurs augmente rapidement depuis 2010, exclusivement dans le transport occasionnel. Les créations d'entreprises sont très fluctuantes, du fait des micro-entreprises. Le nombre de créations de nouvelles entreprises a augmenté en 2015 (+ 18,6 %) et on compte 7 904 entreprises actives au 31 décembre, soit une hausse de 3,9 % en un an. Du fait de l'accélération ininterrompue des créations ces dernières années dans le secteur du transport occasionnel, la part des entreprises du secteur du transport routier régulier de voyageurs dans l'ensemble ne cesse de diminuer, passant de 48 % fin 2010 à 33 % fin 2015.

INDICATEURS DE DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En nombre d'entreprises

	2010 31 déc	2015 31 déc	Évolutions (%)	
			2015-31-déc./ 2014-31-déc.	Moyenne 2015-31-déc./ 2010-31-déc.
Entreprises	5 481	7 904	3,9	7,6
Transports routiers réguliers de voyageurs	2 639	2 637	0,3	0,0
Autres transports routiers de voyageurs	2 842	5 267	5,8	13,1

	2010	2015	Évolutions (%)	
			2015/2014	Moyenne 2015/2010
Défaillances	73	84	- 7,7	2,8
Transports routiers réguliers de voyageurs	15	15	- 16,7	0,0
Autres transports routiers de voyageurs	58	69	- 5,5	3,5
Créations	799	1 763	18,6	17,1
Transports routiers réguliers de voyageurs	113	206	15,7	12,8
Autres transports routiers de voyageurs	686	1 557	18,9	17,8

Champ : entreprises de transport routier de voyageurs, NAF rév. 2 : 49.39A, 49.39B, France métropolitaine et départements et régions d'outre-mer (Drom).

Sources : Insee, Sirene, Bodacc (voir p. 91), calculs Banque de France

Véhicules des entreprises du transport routier de voyageurs

Au 1^{er} janvier 2016, les entreprises du transport routier de voyageurs disposent d'une flotte de près de 51 000 véhicules de transport collectif, dont 90 % sont des autocars. Ce nombre de véhicules a diminué de 2,9 % par rapport au 1^{er} janvier 2015. Le nombre d'autocars recule de 3,6 % alors que le nombre d'autobus poursuit sa progression (+ 4,3 %). Ces évolutions sont conformes à celles observées sur longue période.

PARC EN SERVICE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En nombre de véhicules

	1 ^{er} janvier 2011	1 ^{er} janvier 2016	Évolutions (%)	
			2016/2015	Moyenne 2016/2010
Total	51 188	50 956	- 2,9	- 0,1
Autobus	4 747	4 877	4,3	0,5
Autocars	46 437	46 079	- 3,6	- 0,2

Champ : entreprises de transport routier de voyageurs, NAF rév. 2 : 49.39A, 49.39B, France métropolitaine et départements et régions d'outre-mer (Drom).

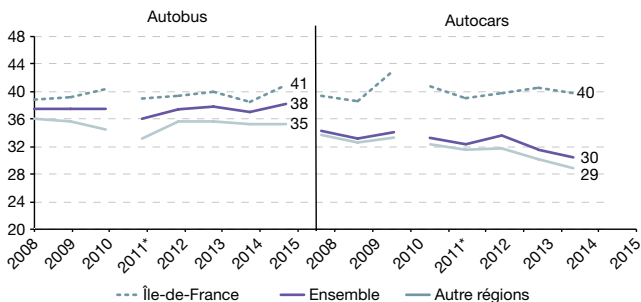
Source : SOeS, d'après RSVeRo et Utac (voir p. 94)

Véhicules des entreprises du transport routier de voyageurs

En 2015, 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. Hors Île-de-France, les autobus parcourent en moyenne 35 000 km par an, les autocars 30 000. En Île-de-France, les autobus parcourent environ autant de kilomètres que les autocars.

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. 94)

CIRCULATION DES VÉHICULES DE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En millions de véhicules-kilomètres, évolution en %

	2015	2014/2013	2015/2014
Total	1 612	- 4,1	- 5,4
Autobus	183	- 2,9	3,9
Autocars	1 429	- 4,2	- 6,4

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

Source : SOeS, d'après RSVeRo et Utac

partie 2

Emploi

— Fin 2015, 99 300 salariés sont employés dans le secteur des transports routiers de voyageurs (TRV) dont près des deux tiers dans le transport régulier ; ces effectifs croissent continûment depuis 1999.

Le secteur fait peu appel à l'intérim : le taux de recours à cette forme d'emploi s'élève à 1,3 % en 2015 dans le TRV, contre 3,0 % dans l'ensemble des secteurs.

Fin 2014, les salariés du TRV ont en moyenne 47,3 ans, soit cinq ans de plus que ceux des transports et de l'entreposage. 85 % des salariés du TRV sont des ouvriers qualifiés, la plupart d'entre eux étant des conducteurs. Un quart des salariés et 22 % des conducteurs sont des femmes.

Les salariés du TRV travaillent plus souvent à temps partiel (44 %) que dans les transports et entreposage (14 %), notamment dans les transports occasionnels routiers de voyageurs (49 %).

Plus de 90 % des salariés du TRV sont couverts par la convention collective des transports routiers.

Fin 2014, 3 300 non salariés travaillent dans le TRV, majoritairement dans les transports occasionnels routiers de voyageurs.



Effectifs salariés du transport routier de voyageurs

En 2015, 63 % des effectifs salariés du transport routier de voyageurs sont employés dans les transports routiers réguliers. La croissance de l'emploi est nettement plus importante dans le secteur « autres transports routiers de voyageurs » que dans le transport régulier.

EFFECTIF SALARIÉ AU 31 DÉCEMBRE

En milliers, données CVS

	2010	2015	Évolutions (%)	
			2015/2014	Moyenne 2015/2010
Transports et entreposage* dont	1 079,9	1 099,5	1,0	0,4
Transport routier de voyageurs	87,1	99,3	3,3	2,6
Transports routiers réguliers de voyageurs	59,1	63,0	2,4	1,3
Autres transports routiers de voyageurs	28,1	36,3	4,7	5,2
Ensemble des secteurs principalement marchands	16 004	15 963	0,6	- 0,1

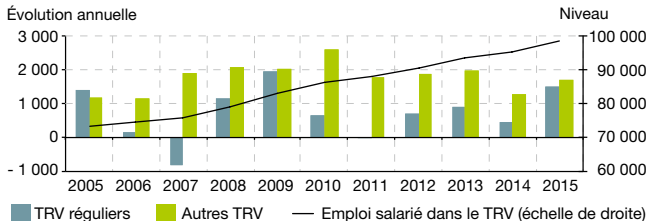
* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France métropolitaine, ensemble des secteurs marchands hors agriculture.

Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoess ; SNCF

EFFECTIF SALARIÉ EN MOYENNE ANNUELLE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En nombre de salariés, données CVS



Champ : France métropolitaine.

Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoess

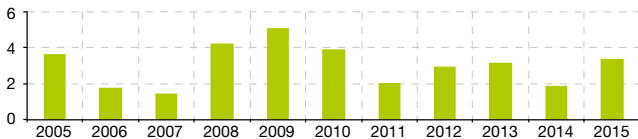
Effectifs salariés du transport routier de voyageurs

En 2015, dans le transport routier de voyageurs, les effectifs salariés progressent plus qu'en 2014 (+ 3,4 %, après + 1,9 %).

Parmi les établissements de 50 salariés et plus, le transport routier régulier concentre plus de postes salariés que les autres transports routiers de voyageurs.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Évolution en % ; nombre de salariés en moyenne annuelle



Champ : France métropolitaine.

Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; AcoSS

NOMBRE DE POSTES SALARIÉS PAR TAILLE D'ENTREPRISE

En milliers

	2014 (p)	
	Niveau (en milliers)	Répartition (en %)
Transport routier de voyageurs	92,0	100,0
1 à 9 salariés	4,7	5,1
10 à 49 salariés	21,1	22,9
50 salariés et plus	66,2	72,0
Transports routiers réguliers de voyageurs	59,0	100,0
1 à 9 salariés	1,6	2,8
10 à 49 salariés	11,2	19,1
50 salariés et plus	46,1	78,2
Autres transports routiers de voyageurs	33,0	100,0
1 à 9 salariés	3,1	9,3
10 à 49 salariés	9,8	29,8
50 salariés et plus	20,1	60,9

(p) : données provisoires.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Caractéristiques des salariés

Fin 2014, les salariés du transport routier de voyageurs ont une moyenne d'âge de 47,3 ans, contre 42,2 ans dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les conducteurs du TRV sont plus âgés d'environ six mois que l'ensemble des salariés de ce même secteur ; cet écart a diminué au cours des dix dernières années.

ÂGES MOYEN ET MÉDIAN DES SALARIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2014*

Âge en années, évolution (vieillesse) en mois

	Âge moyen		Âge médian		Évolution de l'âge moyen depuis 2004 (en mois)	
	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**
Transport routier de voyageurs	47,3	47,9	49	49	40	35
TRV*** réguliers	47,0	48,7	48	50	37	46
Autres TRV***	47,9	46,7	49	48	43	17
Transports et entreposage (HZ)	42,2	41,9	42	42	n.d.	n.d.

n.d. : non disponible.

* Données 2014 provisoires.

** Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE (voir p. 94) dont l'intitulé est « chauffeurs ».

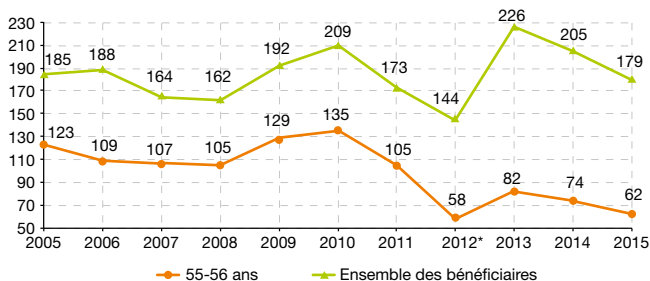
*** Transport routier de voyageurs.

Note : fin 2014, l'ensemble des salariés du transport routier de voyageurs sont âgés en moyenne de 47,3 ans, soit trois ans et quatre mois de plus (40 mois) qu'en 2004. La moitié d'entre eux a plus de 49 ans (âge médian).

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

NOMBRE DE CONDUCTEURS ROUTIERS DE TRANSPORT COLLECTIF 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.

Les chiffres de 2014 ont été légèrement révisés par rapport au bilan social de l'an dernier.

Champ : France métropolitaine.

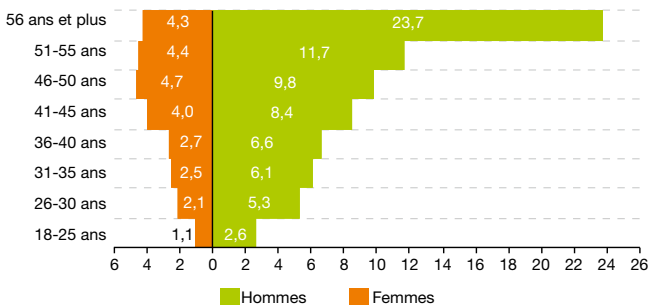
Source : Agecfa (voir p. 91)

Caractéristiques des salariés

Fin 2014, 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 28,0 % et 11,1 %), notamment au sein du personnel masculin. Chez les conducteurs, cette part atteint 31,1 %.

PYRAMIDE DES ÂGES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS AU 31 DÉCEMBRE 2014* - ENSEMBLE DES SALARIÉS

En %



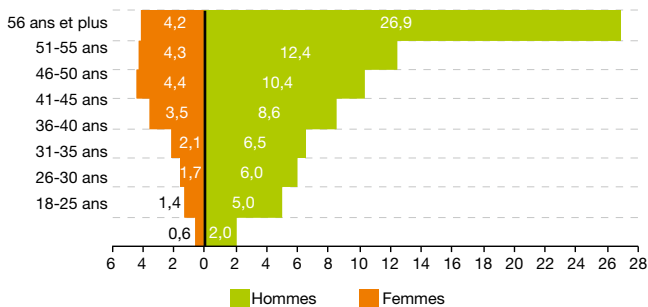
* Données 2014 provisoires.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

PYRAMIDE DES ÂGES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS AU 31 DÉCEMBRE 2014* - CONDUCTEURS

En %



* Données 2014 provisoires.

Champ : France métropolitaine.

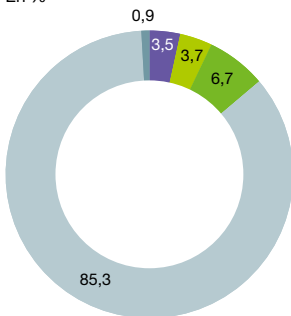
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Catégories socioprofessionnelles des salariés du transport routier de voyageurs

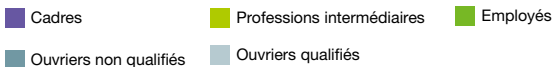
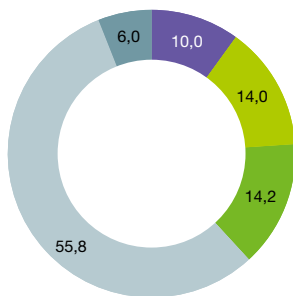
Fin 2014, le transport routier de voyageurs compte une proportion beaucoup plus importante d'ouvriers qualifiés, principalement des conducteurs, que l'ensemble du secteur du transport et de l'entreposage (hors activités de courrier). La part des conducteurs dans l'emploi s'est accrue en 2014.

STRUCTURE PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE DES SALARIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2014**

Dans le transport routier de voyageurs
En %



Dans le transport et entreposage*
En %



* Hors activités de poste et de courrier.

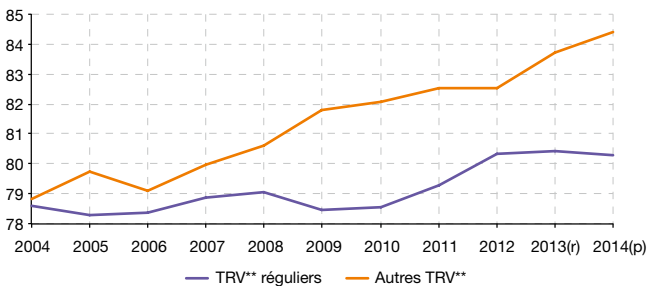
** Données 2014 provisoires.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

PROPORTION DE CONDUCTEURS* PARMIS LES SALARIÉS

En %



(r) : donnée révisée.

(p) : donnée provisoire.

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

** Transport routier de voyageurs.

Champ : France métropolitaine.

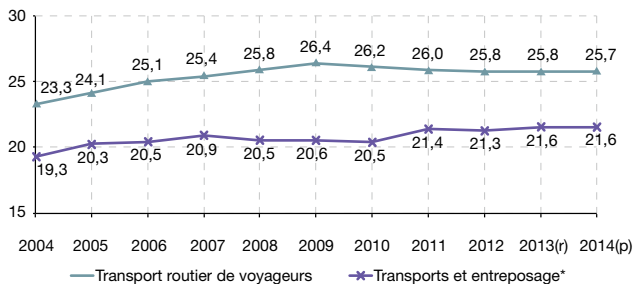
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Féminisation dans le transport routier de voyageurs

Fin 2014, un emploi sur quatre du transport routier de voyageurs est occupé par une femme, contre un peu plus d'un sur cinq dans les transports et l'entreposage (hors activités de courrier). La part du personnel féminin recule légèrement depuis 2010 après une longue période de progression. La proportion de femmes parmi les conducteurs se stabilise à 22,2 %.

TAUX DE FÉMINISATION AU 31 DÉCEMBRE 2014

En %



(r) : donnée révisée.

(p) : donnée provisoire.

* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

PROPORTION DE FEMMES PARMIS LES CONDUCTEURS* AU 31 DÉCEMBRE 2014

En %

	2004	2009	2014 (p)
Transport routier de voyageurs	18,0	22,3	22,2
Transports routiers réguliers de voyageurs	18,9	22,5	22,2
Autres transports routiers de voyageurs	14,7	22,0	22,1
Transports et entreposage **	5,8	8,0	8,4

(p) : donnée provisoire.

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

** Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Caractéristiques des emplois

En 2014, les mouvements de main-d'œuvre des personnels salariés des transports routiers de voyageurs sont stables alors qu'ils augmentent légèrement dans les transports et l'entreposage, et plus fortement dans l'ensemble des secteurs.

TAUX DE ROTATION PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ (MOYENNE DES TAUX D'ENTRÉE ET DE SORTIE)

En %

	2009	2011*	2012	2013	2014
Transports routiers réguliers de voyageurs	20,7	25,9	25,3	25,6	26,2
Autres transports routiers de voyageurs	52,0	46,4	-	38,5	34,3
Transport routier de voyageurs	29,9	32,2	-	29,9	29,1
Transports et entreposage (HZ)	26,1	26,0	25,7	25,2	27,0
Ensemble des secteurs	45,6	49,9	51,9	58,5	62,7

Ce tableau n'a pas été actualisé par rapport au bilan social de l'an dernier car les données 2015 ne sont pas disponibles.

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

- : non significatif.

Champ : France (métropole et DOM), établissements d'au moins 1 salarié.

Sources : Dares ; DMMO (voir p. 92) ; Emmo ; calculs SOeS

Caractéristiques des emplois

En 2015, le recours à l'intérim est faible dans le transport routier de voyageurs mais il augmente depuis 2013, tout comme dans l'ensemble du transport et entreposage et dans l'ensemble des secteurs.

TAUX DE RECOURS AU TRAVAIL TEMPORAIRE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

En %, intérimaires en ETP

	2010	2013	2014	2015	Nombre d'intérimaires 2015
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,1	1,3	1,4	1,5	950
Autres transports routiers de voyageurs	0,8	0,6	0,8	0,9	310
Transport routier de voyageurs	1,0	1,0	1,2	1,3	1 260
Transports et entreposage (HZ)	3,8	3,9	4,2	4,7	66 590
Ensemble des secteurs	3,0	2,9	2,9	3,0	547 860

Les chiffres de 2013 et 2014 ont été légèrement révisés par rapport au bilan social de l'an dernier.
Champ : France métropolitaine.

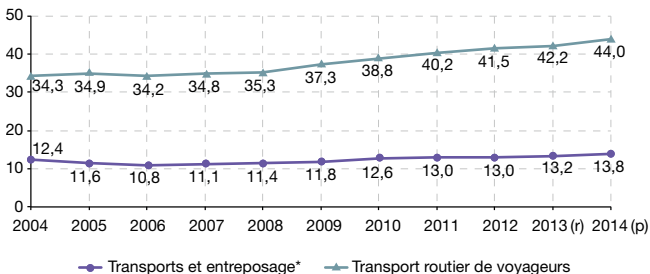
Sources : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim ; calculs SOeS

Caractéristiques des emplois

Fin 2014, 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. La proportion des salariés à temps partiel s'accroît depuis 2007. Plus de la moitié des conducteurs du transport routier occasionnel de voyageurs sont à temps partiel.

PROPORTION D'EFFECTIFS À TEMPS PARTIEL AU 31 DÉCEMBRE

En %



(r) : donnée révisée.

(p) : donnée provisoire.

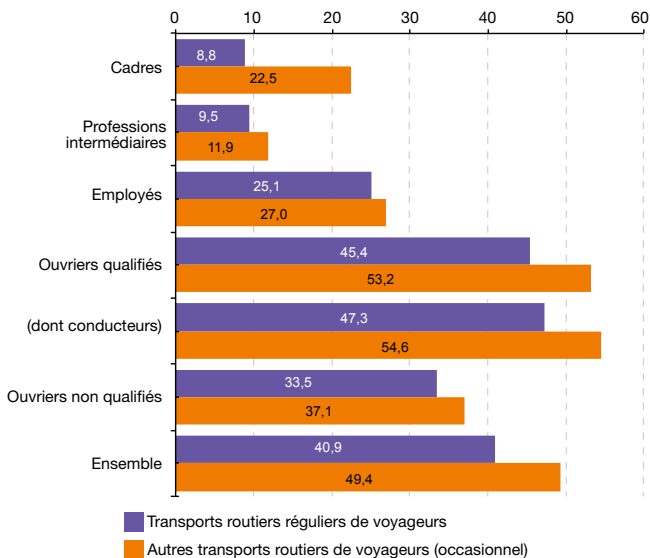
* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

PROPORTION D'EFFECTIFS À TEMPS PARTIEL DANS LES SOUS-SECTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS AU 31 DÉCEMBRE 2014*

En %



* Données 2014 provisoires.

Champ : France métropolitaine.

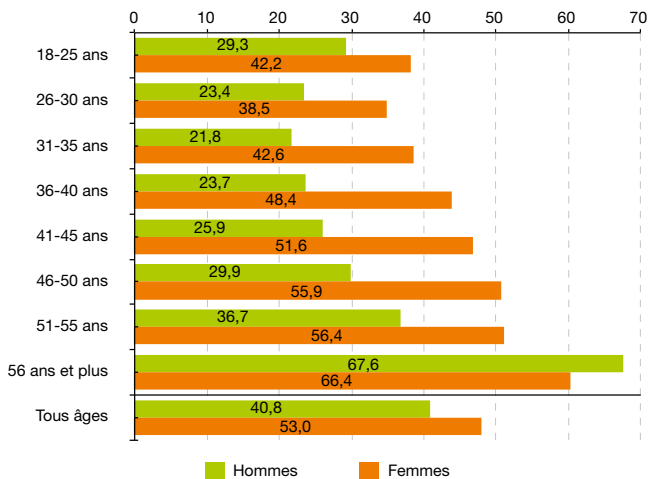
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Caractéristiques des emplois

Fin 2014, parmi les salariés du transport routier de voyageurs, plus de la moitié des femmes sont à temps partiel contre un peu plus de deux hommes sur cinq. Cet écart disparaît au-delà de 55 ans où 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 2014*

En %



* Données 2014 provisoires.

Champ : France métropolitaine.

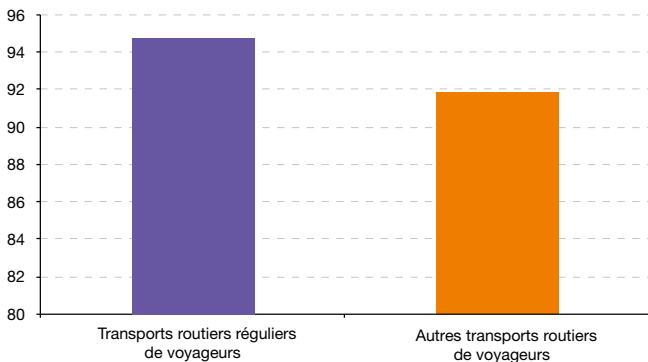
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Caractéristiques des emplois

Fin 2014, 94,8 % des salariés des établissements ayant pour activité principale le transport routier régulier de voyageurs (au sens de la nomenclature d'activité économique française Naf) dépendent de la convention collective des transports routiers. Dans le secteur « autres transports routiers de voyageurs », ils sont 91,8 % à être couverts par cette convention collective.

PROPORTION DES SALARIÉS DU TRANSPORT ROUTIER (RÉGULIER OU NON) DE VOYAGEURS COUVERTS PAR LA CONVENTION COLLECTIVE DES TRANSPORTS ROUTIERS

En %



Champ : France entière.

Sources : Insee/Dares ; DADS

Effectifs non salariés du transport routier de voyageurs

En 2014, 3 300 non-salariés ont une activité dans le TRV, 71 % d'entre eux étant employés dans les « autres transports routiers de voyageurs ». La croissance des effectifs non salariés est nettement plus importante dans le transport routier de voyageurs que dans l'ensemble des secteurs principalement marchands et dans l'ensemble des transports et de l'entreposage ; elle provient uniquement des « autres transports routiers de voyageurs ».

Le nombre de gérants augmente de façon régulière tandis que le nombre d'auto-entrepreneurs s'accroît fortement, en dehors du ralentissement marqué de 2014.

EFFECTIF NON SALARIÉ AU 31 DÉCEMBRE

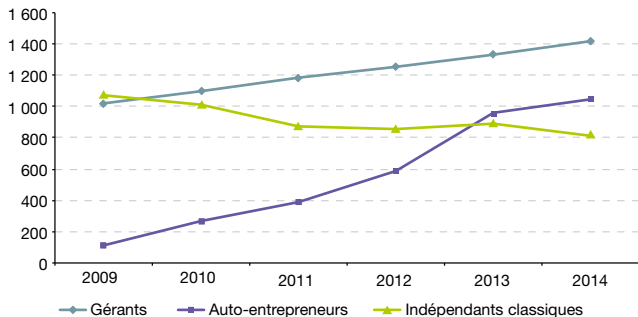
En milliers, données CVS

	2009	2014	Évolutions (%)	
			2014/2013	Moyenne 2014/2009
Transports et entreposage dont	56,7	61,5	0,6	1,6
Transport routier de voyageurs	2,2	3,3	2,7	8,2
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,0	0,9	- 1,6	- 1,0
Autres transports routiers de voyageurs	1,2	2,3	4,5	14,0
Ensemble des secteurs principalement marchands	2 131,6	2 680,0	0,5	4,7

Champ : France (métropole et DOM), ensemble des secteurs marchands hors agriculture.

Sources : SOeS à partir de Insee, base non-salariés

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE NON-SALARIÉS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS



Champ : France (métropole et DOM).

Sources : SOeS à partir de Insee, base non-salariés

partie 3

Marché du travail

— En 2015, le nombre d'offres d'emploi pour le métier de *conduite de transport en commun sur route* repasse au-dessus de 10 000. Ces offres proviennent d'entreprises du transport pour plus des deux tiers, 51 % sont en contrat à durée indéterminée ; une sur cinq est située en Auvergne Rhône-Alpes, première région de dépôt de ces offres.

Le nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de *conduite de transport en commun sur route* augmente de 16 %, et la part des 50 ans et plus continue de se renforcer. Les nouvelles inscriptions à Pôle emploi sont supérieures à 18 000, alors qu'elles étaient inférieures à 16 000 en 2014.

Comme le nombre d'offres d'emplois pour le métier de *conduite de transport en commun sur route* progresse moins (+ 10 %) que les nouvelles inscriptions (+ 15 %), les tensions diminuent.

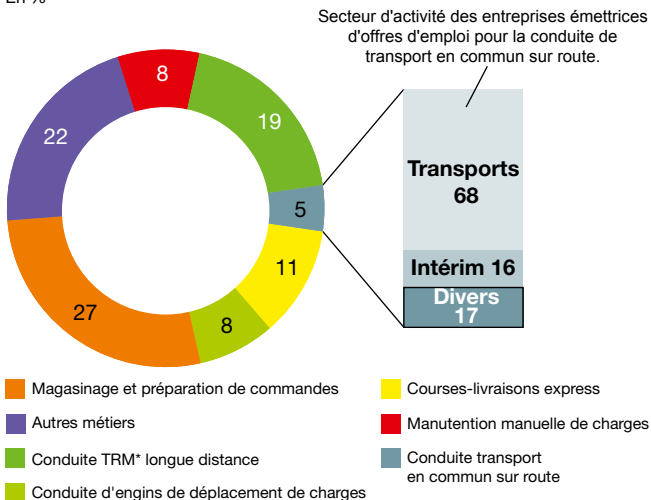


Offres d'emploi

En 2015, 5 % des offres d'emploi relevant du domaine des transports et de l'entreposage concernent le métier de *conduite de transport en commun sur route*. Parmi elles, 68 % sont émises par des entreprises du transport, et 16 % par des entreprises de travail temporaire.

RÉPARTITION DES OFFRES D'EMPLOI COLLECTÉES EN 2015 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.*

Champ : France métropolitaine.

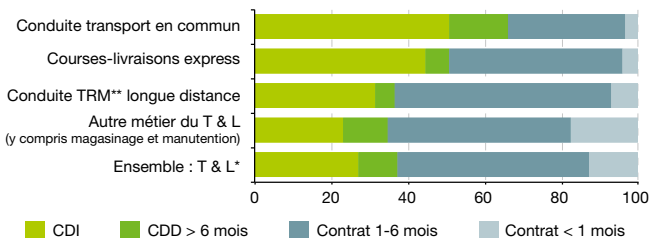
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Offres d'emploi

En 2015, un peu plus de la moitié 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 27 % pour l'ensemble des offres des métiers du *transport et de la logistique*. La part des offres d'emploi durable (CDI et CDD de plus de six mois) est de 66 %, elle progresse depuis 2013. C'est pour le métier de *conduite de transport en commun sur route* que cette part est la plus élevée car l'activité exercée est régulière et les difficultés de recrutement sont importantes.

RÉPARTITION DES OFFRES D'EMPLOI COLLECTÉES EN 2015 SELON LE CONTRAT DE TRAVAIL PROPOSÉ

En %



* *Transport et logistique.*

** *Transport routier de marchandises.*

Champ : France métropolitaine.

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

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 service de l'observation et des statistiques (SOeS), agrégés en sept groupes de 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, notamment par les ambulanciers.

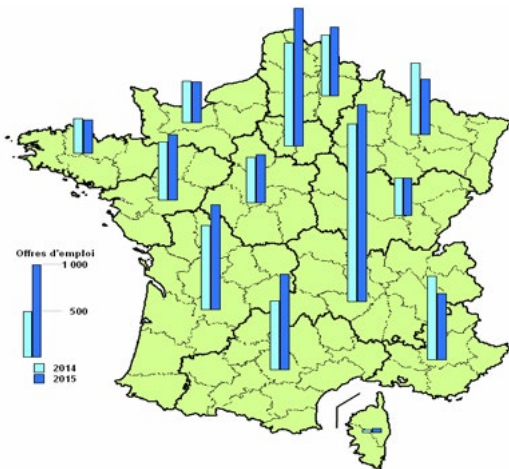
Un **changement de nomenclature** des métiers de Pôle emploi fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T & L ».

Offres d'emploi

En 2015, Pôle emploi a diffusé 10 300 offres d'emploi pour le métier de *conduite de transport en commun sur route*, soit 10 % de plus qu'en 2014. Pour la première fois depuis 1996, les offres d'emploi augmentent de 37 % au troisième trimestre 2015, en raison de l'entrée en vigueur au 1^{er} août de la loi Macron qui libéralise le transport par autocar.

La région la plus dynamique est Auvergne Rhône-Alpes (2 100 offres), et trois régions dépassent 1 000 offres : l'Île-de-France (1 500), la Nouvelle-Aquitaine (1 100) et l'Occitanie (1 000). Les progressions les plus fortes se trouvent en Occitanie (+ 38 %) et en Île-de-France (+ 34 %).

OFFRES D'EMPLOI COLLECTÉES EN 2014 ET 2015 - MÉTIER DE LA CONDUITE DE TRANSPORT EN COMMUN SUR ROUTE



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

Demandeurs d'emploi

Le nombre de demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de *conduite de transport en commun sur route* augmente continûment depuis 2009. Entre 2010 et 2015, ce nombre a augmenté plus vite que celui de l'ensemble des métiers du transport et de la logistique et de l'ensemble des demandeurs d'emploi. En effet, les hausses annuelles s'accroissent depuis 2013, dépassant même les 12 % depuis 2014. La perspective de l'entrée en vigueur de la loi Macron au 1^{er} août 2015 a pu engendrer un surcroît de candidatures.

Comme les conducteurs de transport en commun sur route sont plus souvent à temps partiel, la part des demandeurs d'emploi en activité réduite est plus élevée : en 2015, elle représente 38,5 % des demandeurs d'emploi exerçant des actes positifs de recherche, contre 32,9 % pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique.

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

Données brutes, en milliers

	2010	2015	Évolutions (%)	
			2015/2014	Moyenne 2015/2010
Ensemble des métiers du T & L*				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	396,0	543,2	4,6	6,5
sans emploi : catégorie A	267,5	364,3	2,2	6,4
en activité réduite : catégories B et C	128,5	178,9	10,1	6,9
dont conduite de transport en commun sur route				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	12,7	19,8	15,6	9,3
sans emploi : catégorie A	7,9	12,2	13,5	9,0
en activité réduite : catégories B et C	4,8	7,6	19,2	9,8
dont conduite de TRM** longue distance				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	56,6	73,1	2,0	5,2
sans emploi : catégorie A	36,8	45,7	- 1,8	4,5
en activité réduite : catégories B et C	19,8	27,3	9,0	6,6
Ensemble des demandeurs d'emploi				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	4 097,9	5 551,7	4,9	6,3

* 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

Demandeurs d'emploi

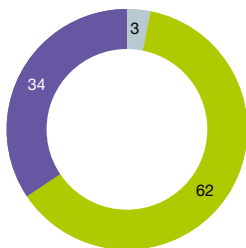
Les moins de 25 ans représentent 3 % des inscrits à Pôle emploi à la recherche d'un poste de *conduite de transport en commun sur route*, contre 12 % dans l'ensemble des métiers du transport et de la logistique. En effet, la conduite de transport en commun sur route nécessite l'obtention du permis D, qu'on ne peut passer qu'à partir de 21 ans.

La part des demandeurs d'emploi âgés de 50 ans et plus augmente depuis 2005. En 2015, elle est de 34 %, contre seulement 22 % dans l'ensemble des métiers du transport et de la logistique.

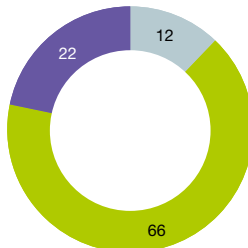
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI SELON LEUR CLASSE D'ÂGE AU 31 DÉCEMBRE 2015

En %

Conduite de transport en commun sur route



Ensemble : T & L*



Moins de 25 ans

Entre 25 et 49 ans

50 ans et plus

* 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.

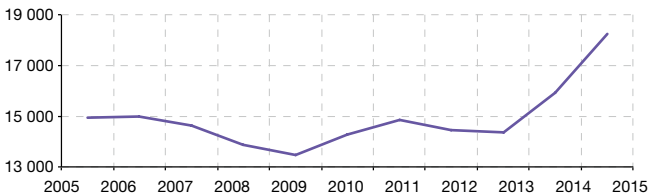
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Demande d'emploi

De 2005 à 2013, le métier de *conduite de transport en commun sur route* recueillait entre 13 000 et 15 000 nouvelles demandes chaque année, celles-ci variant faiblement à la hausse ou à la baisse. En 2014, les nouvelles inscriptions à Pôle emploi pour ce métier s'accroissent de 10 % et passent la barre des 15 000. En 2015, elles ont augmenté de près de 15 %.

CONDUITE DE TRANSPORT EN COMMUN : DEMANDES D'EMPLOI ENREGISTRÉES (FLUX)

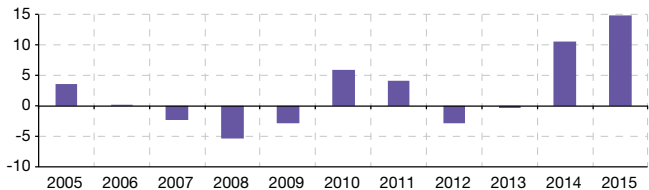
Données brutes



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

Évolution (en %)



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

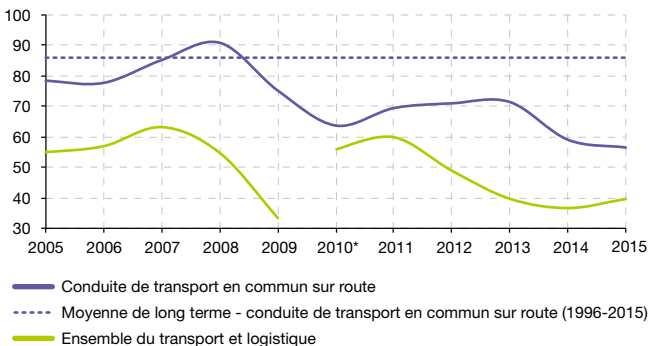
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

Indicateur de tension

Pour le métier de *conduite de transport en commun sur route*, en moyenne entre 1996 et 2015, 86 offres d'emploi ont été collectées par Pôle emploi pour 100 nouvelles demandes. En 2015, ce ratio s'établit à 56, soit bien en dessous de sa moyenne de long terme. Il diminue de 2,6 points, tandis qu'il augmente de 3,0 points pour l'ensemble des métiers du *transport et de la logistique*.

INDICATEUR DE TENSION (OFFRES COLLECTÉES RAPPORTÉES AUX DEMANDES ENREGISTRÉES)

En %



* 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.
Champ : France métropolitaine.

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.

partie 4

Revenus

— Le salaire moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de voyageurs (TRV), primes et compléments compris, augmente de 0,5 % en 2015, comme en 2014. Le pouvoir d'achat moyen des salariés du TRV progresse cependant en 2015 alors qu'il a stagné l'année précédente, en raison de la stabilité des prix à la consommation (+ 0,0 %). Cette augmentation ne permet toutefois pas d'effacer le recul du pouvoir d'achat du salaire moyen par tête observé notamment de 2010 à 2012. Celui-ci a diminué en moyenne de 0,5 % par an de 2010 à 2015.

Le salaire horaire net moyen des salariés à temps complet était de 12,4 euros de l'heure en 2014, contre 10,3 euros de l'heure pour ceux à temps partiel. Cet écart de 18 % est stable depuis plusieurs années.

En 2014, le revenu non salarial net moyen des gérants est supérieur de près de 40 % à celui des indépendants hors auto-entrepreneurs.

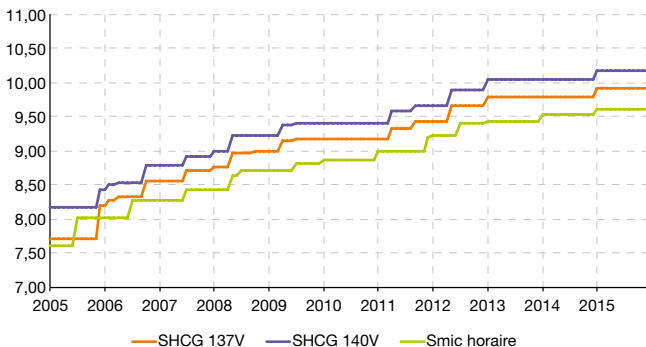


Salaires horaires bruts

En 2015, le salaire horaire des conducteurs en période scolaire (137V**) est de 9,93 €, soit 32 centimes au-dessus du Smic (9,61 €/heure), celui des conducteurs receveurs (140V***) s'établissant à 10,18 €.

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 période scolaire (voir p. 87).

*** Le coefficient 140V s'applique au conducteur-receveur de car (voir p. 87).

Champ : France entière.

Sources : DGITM/DST ; Insee

Salariés au Smic

Début 2016, 12 % des salariés de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport sont rémunérés au Smic, soit un peu moins qu'en 2015.

PROPORTION DE SALARIÉS AU SMIC

En %

Convention collective	1 ^{er} juill. 2008	1 ^{er} déc. 2011	1 ^{er} janv. 2013	1 ^{er} janv. 2014	1 ^{er} janv. 2015	1 ^{er} janv. 2016
Économie	13,9	11,1	12,3	10,8	11,1	10,5
Transports et entreposage	5,1	2,8	5,6	4,1	7,0	5,7
Transports routiers*	10,0	7,0	12,0	11,0	15,0	12,0
Smic horaire brut (en euros)	8,71	9,19	9,43	9,53	9,61	9,67

* 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. 91)

Salaires horaires bruts

En 2015, le pouvoir d'achat moyen du salaire horaire brut de base ouvrier augmente de 0,9 % en un an dans les entreprises de 10 salariés et plus du transport terrestre et du transport par conduites. Cette hausse est supérieure à celle observée en moyenne depuis 2010 (+ 0,3 %). Elle reste un peu plus faible que l'augmentation du pouvoir d'achat dans l'ensemble des secteurs hors agriculture et emplois publics (+ 0,7 %).

ÉVOLUTION DU SALAIRE HORAIRE BRUT DE BASE OUVRIER ET DE SON POUVOIR D'ACHAT

En %

	2013	2014	2015	Moyenne 2015/2010
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles dont	1,8	1,5	1,2	1,8
Transports et entreposage dont	1,8	1,1	0,9	1,5
Transports terrestres et par conduites (49)*	1,7	1,0	0,9	1,4
Transports aériens (51)	1,9	0,2	0,5	1,1
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	1,9	1,5	1,2	1,7
Pour mémoire : indice des prix (yc tabac)	0,9	0,5	0,0	1,1
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles dont	0,9	1,0	1,2	0,7
Transports et entreposage dont	0,8	0,6	0,9	0,4
Transports terrestres et transport par conduites (49)*	0,8	0,5	0,9	0,3
Transports aériens (51)	1,0	-0,3	0,5	0,0
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	1,0	1,0	1,2	0,6

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

Champ : entreprises de 10 salariés et plus, hors agriculture et hors emplois publics, France métropolitaine.

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; calculs SOeS

Salaires mensuels bruts

Le salaire moyen par tête augmente au même rythme en 2015 qu'en 2014. Toutefois, en raison de la stabilité des prix à la consommation cette année (+ 0,0 %), le pouvoir d'achat moyen du salaire mensuel par tête des salariés du transport routier de voyageurs augmente, alors qu'il n'avait pas progressé en 2014. Depuis 2008, ce pouvoir d'achat a reculé en moyenne de 0,5 % par an.

ÉVOLUTION DU SALAIRE BRUT MOYEN PAR TÊTE ET DE SON POUVOIR D'ACHAT

En %

	2013	2014	2015	Moyenne 2015/2010
Salaires moyens par tête par mois (SMPT)				
Ensemble des secteurs concurrentiels	1,9	1,7	1,7	2,0
dont transports et entreposage ¹	1,5	0,9	1,3	1,6
dont transports routiers de voyageurs	1,1	0,5	0,5	0,6
Pour mémoire : indice des prix (yc tabac)	0,9	0,5	0,0	1,1
Pouvoir d'achat du SMPT				
Ensemble des secteurs concurrentiels	1,0	1,2	1,7	0,9
dont transports et entreposage ¹	0,6	0,4	1,3	0,5
dont transports routiers de voyageurs	0,2	0,0	0,5	- 0,5

¹ Hors activités postales.

Champ : France et départements d'outre-mer (hors Mayotte).

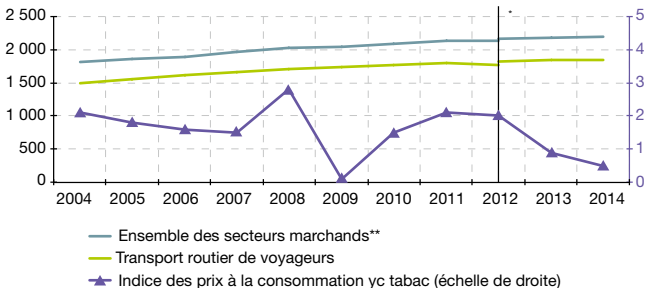
Sources : AcoSS ; Insee ; calculs SOeS

Salaire net moyen par équivalent temps plein

En 2014, le salaire mensuel net moyen (en équivalent temps plein) des salariés du transport routier de voyageurs s'établit à 1 850 €. Il progresse de 0,1 % en euros constants (compte tenu de l'inflation), contre + 0,7 % dans l'ensemble des secteurs marchands.

ÉVOLUTION DU SALAIRE MENSUEL NET MOYEN PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN

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



* Rupture de série : depuis 2013, les CPCSO (définitions p. 92) rentrent dans la mesure du salaire net. Les salaires nets en 2012 reportés ici ont été estimés pour inclure ces cotisations afin de fournir une mesure comparable à celle de 2013.

** Ensemble des secteurs hors fonction publique.

Champ : France métropolitaine.

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

Salaire net par catégorie socioprofessionnelle en 2014

Le salaire net des ouvriers qualifiés, qui représentent 85 % des salariés du secteur, augmente de 0,2 % en euros constants et s'établit à 1 720 euros mensuels. Dans l'ensemble du transport et de l'entreposage hors activités de courrier, il diminue de 0,4 %.

Le salaire net moyen perçu par les hommes est supérieur de 6,8 % à celui des femmes. La différence de salaire est la plus importante pour les cadres.

SALAIRES MENSUELS NETS MOYENS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN

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

	2014			Évolution 2014/2013		
	Transport routier de voyageurs			Transport et entreposage*	Transport routier de voyageurs	Transport et entreposage*
	Hommes	Femmes	Ensemble			
Ensemble des salariés	1 880	1 760	1 850	2 220	0,1	0,3
Cadres**	4 370	3 520	4 100	4 310	0,4	0,4
Professions intermédiaires	2 440	2 170	2 330	2 550	-0,3	0,7
Employés	1 830	1 680	1 730	2 030	0,6	0,3
Ouvriers qualifiés	1 750	1 600	1 720	1 860	0,2	-0,4
Ouvriers non qualifiés	1 610	1 470	1 580	1 620	1,7	1,7

* Hors activités de courrier.

** Cadres hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine.

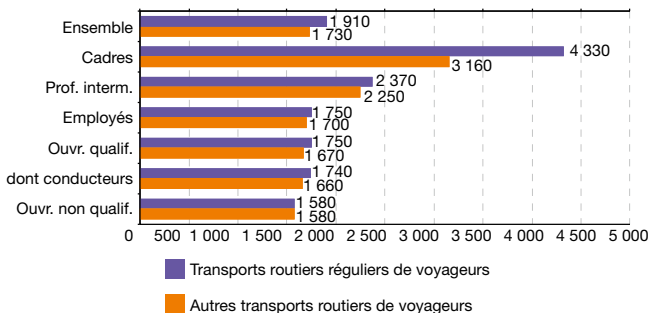
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS pour le transport routier de voyageurs

Salaire net par catégorie socioprofessionnelle en 2014

Par catégorie socioprofessionnelle, les salaires mensuels nets moyens (en équivalent temps plein) sont très proches entre le transport routier régulier et le transport routier occasionnel de voyageurs à l'exception des cadres, nettement mieux rémunérés dans le transport routier régulier de voyageurs (+ 37 %).

SALAIRES MENSUELS NETS MOYENS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2014

En euros courants



* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine.

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

Distribution des salaires

En équivalent temps plein, 50 % des salaires nets sont inférieurs à 1 650 euros mensuels dans le transport routier de voyageurs en 2014. Les écarts de rémunérations sont relativement faibles dans le secteur. Ils sont les plus importants pour les cadres.

DISTRIBUTION DES SALAIRES MENSUELS NETS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN 2014

En euros courants

	D1	Q1	Q2 (médiane)	Q3	D9	D9/D1	D9/D1 2010
Ensemble des salariés	1 300	1 460	1 650	1 920	2 300	1,8	1,8
Cadres*	2 260	2 820	3 510	4 650	6 410	2,9	3,1
Professions intermédiaires	1 600	1 860	2 210	2 620	3 110	2,0	1,9
Employés	1 210	1 380	1 600	1 900	2 250	1,8	1,8
Ouvriers qualifiés	1 170	1 320	1 620	1 860	2 140	1,7	1,7
Ouvriers non qualifiés	1 150	1 300	1 480	1 690	1 980	1,7	1,6

* Hors chefs d'entreprises salariés.

Note : en 2014, 10 % des salariés du transport routier de voyageurs perçoivent un salaire net par équivalent temps plein inférieur à 1 300 euros (1^{er} décile, D1), 25 % moins de 1 460 euros (1^{er} quartile, Q1), 50 % moins de 1 650 euros (médiane, 2^e quartile, Q2).

Champ : France métropolitaine.

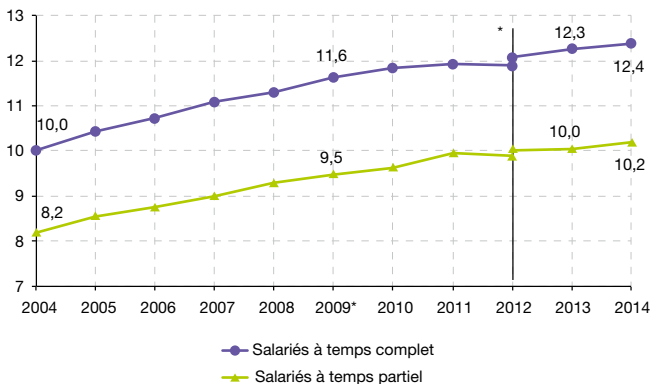
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS pour le TRV

Salaires horaires nets

Le salaire horaire net moyen des salariés à temps partiel augmente en 2014 (en euros courants), s'établissant à 10,2 € de l'heure (+ 1,6 % en un an). En revanche, le salaire horaire des salariés à temps complet a poursuivi sa hausse, à 12,4 € de l'heure (+ 1,0 %).

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

En euros courants



* Rupture de série : en 2013, les CPCSO (définitions p. 92) rentrent dans la mesure du salaire net au titre d'un avantage en nature.

Champ : France métropolitaine.

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

Salaires horaires nets

Le salaire horaire des salariés à temps partiel est en moyenne inférieur de 18 % à celui des salariés à temps complet, en 2014 comme 10 ans auparavant. Cet écart est en partie dû à une surreprésentation des bas niveaux de qualification parmi les salariés à temps partiel. Le salaire horaire des ouvriers qualifiés (parmi lesquels les conducteurs) est néanmoins inférieur de 12 % lorsqu'ils sont à temps partiel que lorsqu'ils sont à temps complet.

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

En euros courants

	Temps complet			Temps partiel		
	2004*	2009*	2014*	2004*	2009*	2014*
Ensemble des salariés	10,0	11,6	12,4	8,2	9,5	10,2
Cadres**	21,4	25,3	27,0	19,8	22,8	23,0
Professions intermédiaires	12,5	14,1	15,2	12,1	13,1	14,6
Employés	8,8	10,4	11,5	8,0	9,7	10,7
Ouvriers qualifiés	9,3	10,5	11,3	7,9	9,2	10,0
Ouvriers non qualifiés	8,1	9,4	10,3	7,9	9,3	9,5

* Ruptures de série : la nouvelle méthode de codification et les redressements opérés en 2009 sur les catégories sociales rendent délicate l'interprétation des évolutions des salaires avec les années antérieures. De plus, depuis 2013, les CPCSO (définitions) rentrent dans la mesure du salaire net au titre d'un avantage en nature. Les salaires nets 2013 ne sont pas parfaitement comparables aux années antérieures ici présentées.

** Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine.

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

Revenus des non-salariés

Le revenu non salarial net moyen mensuel des gérants poursuit sa hausse, de façon plus modérée (+ 1,1 %, après + 1,5 %), et s'élève à 2 327 € en 2014. Après une baisse en 2013 (- 4,6 %), le revenu non salarial net moyen des entrepreneurs individuels hors auto-entrepreneurs s'accroît (+ 2,0 %) ; en 2014, il est de 1 671 €.

Dans la catégorie des entrepreneurs individuels, les hommes gagnent 16,9 % de plus que les femmes, tandis que dans la catégorie des gérants, cette différence se monte à 35,7 %.

ÉVOLUTION DU REVENU NON SALARIAL NET MOYEN MENSUEL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En euros courants

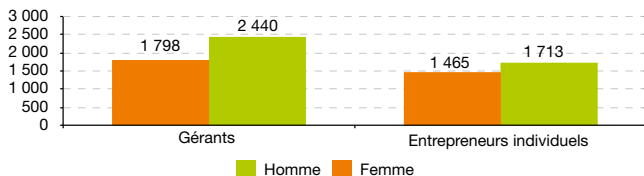


* Rupture de série : en 2013, les CPCSO (définitions) rentrent dans la mesure du revenu net.
Champ : France (métropole et DOM).

Source : SOeS à partir de Insee, base non-salariés

REVENU NON SALARIAL NET MOYEN MENSUEL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En euros courants



Champ : France (métropole et DOM).

Source : SOeS à partir de Insee, base non-salariés

Formation

— En 2015, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers de véhicules de transport en commun poids lourds augmente de 3,6 % par rapport à 2014. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées baisse de 4,2 %, après avoir atteint un sommet en 2014. Le nombre de formations passerelles du transport routier de fret vers le transport routier de voyageurs stagne en 2015, après cinq années de croissance supérieure à 10 %. 5 401 permis de transports en commun ont été délivrés en 2015, en baisse de 4,2 %. D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation en 2014, les entreprises du transport routier de voyageurs (TRV) ont maintenu leur engagement financier en matière de formation continue, la part des salariés ayant bénéficié d'au moins une formation a continué à croître mais la durée des stages s'est réduite.

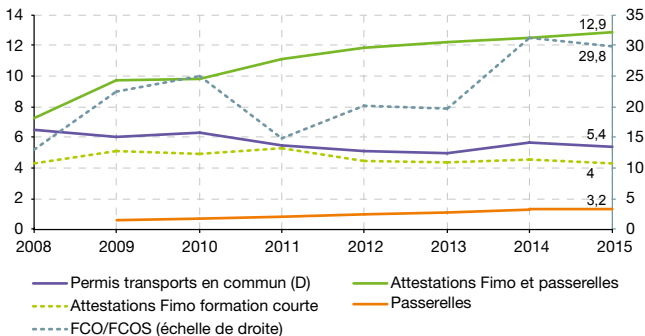


Formations obligatoires des conducteurs

En 2015, 5 401 permis de conduire « transport en commun » (permis D) ont été délivrés, soit une baisse de 4,2 % par rapport à 2014. Après cinq années de vive croissance, le nombre de formations passerelles délivrées stagne (- 0,6 %) alors que le nombre de formations initiales minimum obligatoires (Fimo) augmente sensiblement (+ 3,6 %).

ATTESTATIONS FIMO* ET PASSERELLES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ET PERMIS DE TRANSPORT EN COMMUN DÉLIVRÉS

En milliers



* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

Champ : France entière.

Sources : DGITM/DST ; DSCR (voir p. 92)

ATTESTATIONS FIMO*, FCOS** ET FCO*** DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Nombre, évolutions en %

	2010	2015	Évolutions en %	
			2015/2014	Moyenne annuelle 2015/2010
Transport routier de voyageurs				
Fimo*	8 045	12 857	3,6	3,7
Passerelle	1 781	3 228	- 0,6	12,6
FCOS**/FCO***	25 073	29 845	- 4,2	3,5

* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

** FCOS : formation continue obligatoire de sécurité.

*** FCO : formation continue obligatoire.

Champ : France entière.

Source : DGITM/DST

Contribution des entreprises à la formation continue en 2014

En 2014, les entreprises du transport routier de voyageurs ont versé 2,2 % de leur masse salariale au titre de la formation professionnelle, au même niveau qu'en 2013. Ce taux est plus faible que celui de l'ensemble de l'économie (2,7 %). 43,8 % des salariés du secteur ont bénéficié d'une formation en 2014, contre 37,9 % un an plus tôt. Toutefois, la durée des stages s'est réduite.

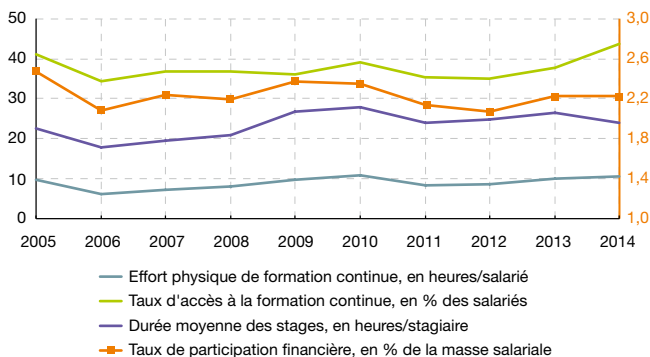
FORMATION CONTINUE DANS LES ENTREPRISES EN 2014

	Transport routier de voyageurs	Transports terrestres et par conduites	Ensemble de l'économie
Effort physique de formation continue, en h : mn/salarié de l'entreprise	10 : 35	20 : 55	11 : 50
Durée moyenne des stages, en h : mn/stagiaire	23 : 55	38 : 20	27 : 05
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	43,8	47,6	43,7
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	2,23	4,12	2,67

Champ : France entière.

Source : SOeS à partir de Cereq (voir p. 91), 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.

Champ : France entière.

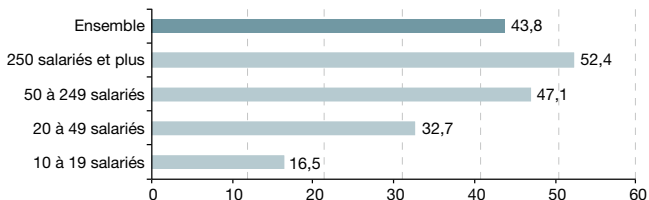
Source : SOeS à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Contribution des entreprises à la formation continue en 2014

En 2014, dans le transport routier de voyageurs, plus d'un salarié sur deux des entreprises de 250 salariés et plus a eu accès à la formation continue, contre un sur six dans celles de 10 à 19 salariés.

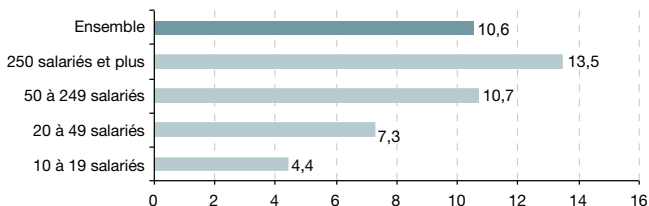
TAUX D'ACCÈS À LA FORMATION CONTINUE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN 2014

En % des salariés



EFFORT PHYSIQUE DE FORMATION CONTINUE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN 2014

En heures par salarié



Champ : France entière.

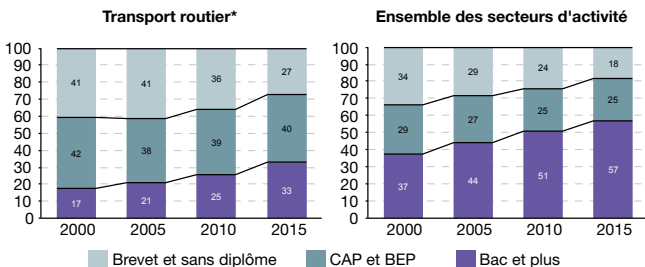
Source : SOeS à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Niveau de diplôme dans le transport routier

En 2015, le diplôme de type CAP/BEP est le plus courant parmi les salariés du transport routier (voyageurs et marchandises). Sa part est plutôt stable dans l'ensemble. En revanche, la part des diplômés du bac ou du supérieur progresse régulièrement alors que celle des sans diplôme ou ayant au plus le brevet des collèges ou équivalent se réduit. Cette tendance à la hausse des qualifications est similaire à celle observée dans l'ensemble des secteurs d'activité.

RÉPARTITION DES ACTIFS SELON LE DIPLÔME

En %



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

Champ : France entière.

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

partie 6

Accidentalité

— Avec 36,8 accidents du travail avec arrêt pour mille salariés déclarés à la CNAMTS par les entreprises du transport routier de voyageurs en 2015, la fréquence de ces accidents évolue peu depuis 2009. Ces accidents déclarés sont un peu plus nombreux dans le transport régulier que dans l'occasionnel.

En 2015, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un véhicule de transport en commun augmente de 3,2 %, après trois années de recul. Le nombre de tués dans ces accidents a également fortement augmenté, en raison de l'accident de Puisseguin entre un autocar et un poids lourd, responsable du décès de 43 personnes, soit près de la moitié des décès constatés en 2015.

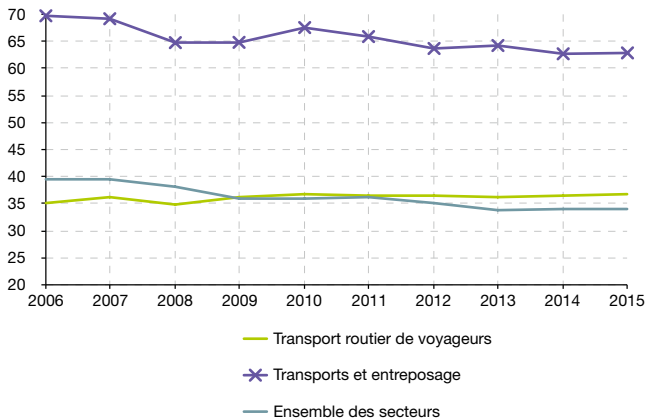


Accidentalité du travail

La fréquence des accidents du travail est quasiment stable depuis 2009 dans le transport routier de voyageurs, évoluant entre 36 et 37 accidents pour 1 000 salariés chaque année durant cette période. Elle a reculé de 2 points dans l'ensemble des transports et de l'entreposage sur la même période. Le nombre d'accidents du travail déclarés à la Caisse nationale d'assurance maladie est plus élevé dans le transport routier régulier de voyageurs que dans le transport occasionnel.

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. 92)

Accidentalité du travail

La fréquence des accidents du travail déclarés à la Caisse nationale d'assurance maladie est plus élevée dans le transport régulier que dans l'occasionnel. Elle augmente également avec la taille de l'établissement employeur.

INDICE DE FRÉQUENCE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS, SELON LA TAILLE DE L'ÉTABLISSEMENT, EN 2015

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



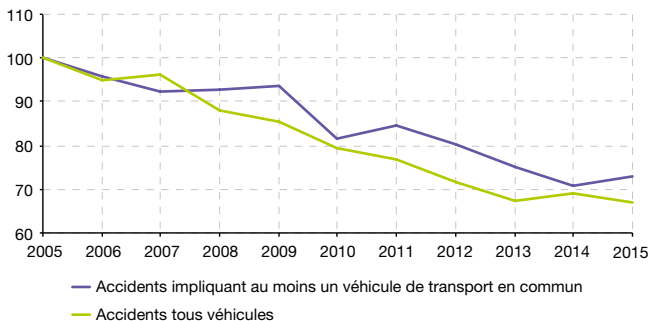
Source : CNAMTS

Accidentalité routière « transport en commun »

948 accidents impliquant un véhicule de transport en commun se sont produits en 2015, soit une baisse de 27 % depuis 2005. Cette baisse est proche de celle impliquant l'ensemble des véhicules (- 33 %). Parmi ces 948 accidents, celui survenu le 23 octobre à Puisseguin (Gironde) entre un autocar et un poids lourd a été particulièrement meurtrier en provoquant le décès de 43 personnes. Ainsi le nombre de tués pour 100 accidents impliquant au moins un véhicule de transport en commun est exceptionnellement plus élevé cette année.

ACCIDENTS DE LA ROUTE IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN (TC) ET CEUX IMPLIQUANT TOUS LES VÉHICULES

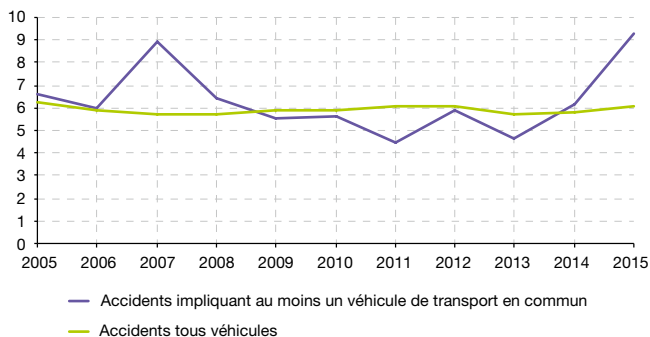
Base 100 en 2005



Source : ONISR (voir p. 93)

NOMBRE DE DÉCÈS POUR 100 ACCIDENTS DE LA ROUTE

En %



Source : ONISR

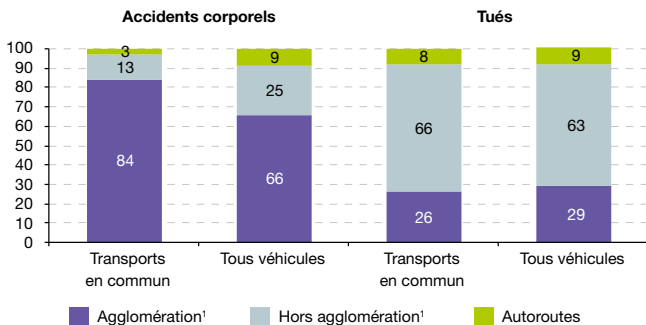
Les accidents ne distinguent pas les véhicules selon le secteur d'activité du propriétaire (transport routier de voyageurs, transport urbain...) : les véhicules concernés sont à la fois les autobus et les autocars. Le champ n'est donc pas restreint au transport routier de voyageurs.

Accidentalité routière « transport en commun »

En 2015, 84 % des accidents impliquant un autobus ou un autocar surviennent en agglomération. En revanche, les accidents sont plus souvent mortels hors agglomération¹ : deux décès sur trois provoqués dans des accidents impliquant ce type de véhicule s'y produisent. L'accident d'autocar et de poids lourd survenu sur une route secondaire située sur la commune de Puisseguin a provoqué à lui seul près de la moitié des décès (43 parmi 88). Il s'agit du plus grave accident d'autocar en France depuis celui de Beaune en août 1982 où 53 personnes avaient péri.

ACCIDENTS CORPORELS ET TUÉS SELON LA LOCALISATION EN 2015

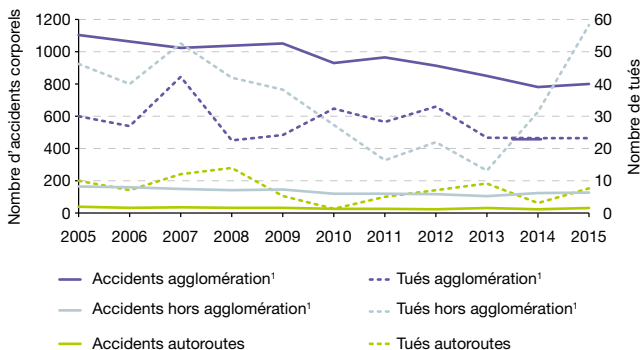
En %



¹ Hors autoroutes.

Source : ONISR

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS 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...) : les véhicules concernés sont à la fois les autobus et les autocars. Le champ n'est donc pas restreint au transport routier de voyageurs.

Annexes



Définitions

SECTEURS, CHAMP COUVERT

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

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

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

- En ce qui concerne le marché du travail, la nomenclature des métiers de Pôle emploi permet de distinguer le métier de conducteur de transport en commun sur route (autobus ou autocar). Ces offres d'emploi sont cependant parfois déposées par des entreprises exerçant une activité principale autre que le transport, dont les entreprises de travail temporaire (16 % des offres en 2015).
- Les données statistiques de salaire par branche conventionnelle se rapportent à la convention collective des transports routiers (IDCC 00016), qui englobe également tout le transport routier de marchandises.
- 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 transports routiers de voyageurs.

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

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

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 de voyageurs :

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

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

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 2013. 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 2013 ;
- 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 non salarié se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail, et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre. Sont concernés, d'une part, les **auto-entrepreneurs** (AE) et, d'autre part, les non-salariés ou **indépendants « classiques »** (i.e. hors AE). Ces derniers sont pour l'essentiel des **entrepreneurs individuels** ou des **gérants** majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

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

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 statistiques	Catégories administratives
Catégorie A	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans emploi	Catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite
Catégorie B	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite courte (i.e. de 78 heures ou moins au cours du mois)	Catégories 1, 2 et 3 en activité réduite
Catégorie C	Demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (i.e. de plus de 78 heures au cours du mois)	Catégories 6, 7 et 8
Catégorie D	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie...), sans emploi	Catégorie 4
Catégorie E	Demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés)	Catégorie 5
Catégories A, B, C	Demandeurs d'emploi immédiatement disponibles pour occuper un emploi, tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi	Catégories 1, 2, 3, 6, 7 et 8

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

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 des 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 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 x 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^e pour les catégories socioprofessionnelles. La dernière année des DADS disponible au moment de la rédaction de ce Datalab est 2014. Les salaires nets sont donc calculés sur une année moins récente que les autres indicateurs de salaire.

Devenues imposables en 2013, les **cotisations patronales aux complémentaires santé obligatoires** (CPCSO) rentrent dans le calcul du salaire net fiscal, donc dans les statistiques de salaire net, au titre d'un avantage en nature. Afin de produire des évolutions interprétables, des niveaux de salaires nets en 2012 incluant ces contributions ont été estimés en mobilisant l'enquête sur le coût de la main-d'œuvre et la structure des salaires (Ecmoss) 2012. Deux niveaux de salaires sont donc publiés pour 2012 dans les séries longues associées, afin de permettre les comparaisons dans le temps, à la fois avec les années précédentes et avec les années suivantes.

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 2015. 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 2015.

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

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

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

Le **revenu d'activité des non salariés** est la rémunération issue de l'activité non salariée, déduction faite des cotisations sociales payées dans l'année mais pas des contributions sociales (CSG, CRDS).

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 rapporté à 1 000 salariés.

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.

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

Utilisateurs d'un accident corporel		
Indemnes	Victimes	
	Blessés hospitalisés	Tués
	Tués	

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^{er} 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)
Acoss	Agence centrale des organismes de sécurité sociale
AE	autoentrepreneurs (aussi appelés micro-entrepreneurs)
AFT	Association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique
Agecfa	Association de gestion du congé de fin d'activité
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
BEPC	brevet d'études du premier cycle
BIT	Bureau international du travail
Bodacc	bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
Brevet	brevet national des collèges
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
CPCSO	cotisations patronales aux complémentaires santé obligatoires
CRDS	contribution au remboursement de la dette sociale
CSG	contribution sociale généralisée
CVS	corrigé des variations saisonnières
DADS	déclarations annuelles de données sociales
Dares	Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DEE	demandes d'emplois enregistrées
DEFM	demandes d'emploi en fin de mois
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
Ecmoss	enquête sur le coût de la main-d'œuvre et la structure des salaires

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
FNTV	Fédération nationale des transports de voyageurs
GMR	garanties mensuelles de rémunération
G voy-km	giga voyageurs-kilomètres
HT	hors taxes
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
Meem	ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer
NAF	nomenclature d'activités française
OEC	offres d'emploi collectées
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
OPCA	organisme paritaire collecteur agréé

OPTL	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
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
Sirene	système informatisé du répertoire national 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
TC	transport en commun
TTC	toutes taxes comprises
T&L	transport et logistique
TRM	transport routier de marchandises
TRV	transport routier de voyageurs
Utac	Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle
VA	valeur ajoutée

Sites Internet utiles

Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acooss)

www.acooss.fr/

rubrique : Observatoire économique/Publications/Acooss Stat

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

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

rubrique : statistiques et analyse

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

www.cereq.fr

Comité national routier (CNR)

www.cnr.fr

Comité pour la prévention du risque routier professionnel

www.securite-routiere.gouv.fr rubrique « PRO »

<http://www.risque-routier-professionnel.fr/>

Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP)

www.cncp.gouv.fr

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

www.securite-routiere.gouv.fr

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

www.insee.fr

Ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer (Meem)

www.developpement-durable.gouv.fr

Site « Transports routiers » du Meem

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/politiques/
transport-routier](http://www.developpement-durable.gouv.fr/politiques/transport-routier)

Service de l'observation et des statistiques (SOeS)

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 : Dares – études et statistiques

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

<http://www.optl.fr>

annexes

Conditions générales d'utilisation

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

Dépôt légal : mai 2017

ISSN : en cours

Impression : Bialec, Nancy (France), utilisant du papier issu de forêts durablement gérées.

Directeur de la publication : Sylvain Moreau

Rédactrice en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Jennyfer Lavail

Maquettage et réalisation : Chromatiques, Paris



Le bilan social du transport routier de voyageurs est réalisé par le Service de l'observation et des statistiques 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 2015. 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 les sigles sont regroupés à la fin du document. Ce bilan social est mis à jour annuellement. Il est également disponible en format numérique sur www.developpement-durable.gouv.fr, rubrique politiques publiques/données. Il est complété par des séries chronologiques téléchargeables sous format Excel.



Bilan social du transport routier de voyageurs



commissariat général au développement durable

Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Mél. : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

