

Commissariat général au développement durable

Bilan social annuel du transport routier de voyageurs – Édition 2018

JUILLET 2018

sommaire

Bilan social annuel du transport routier de voyageurs

Édition 2018

- 5 - Situation économique
- 21 - Emploi
- 41 - Marché du travail
- 51 - Revenus
- 63 - Formation
- 69 - Accidentalité
- 76 - Données clés
- 77 - Annexes

Document édité par :
**Le service de la donnée
et des études statistiques (SDES)**

contributeurs

CC

Carlo **Colussi**

carlo.colussi@
developpement-durable.gouv.fr

AD

Audrey **Dorolle**

audrey.dorolle@
developpement-durable.gouv.fr

SL

Serge **Lambrey**

serge.lambrey@
developpement-durable.gouv.fr

FR

François **Rageau**

francois.rageau@
developpement-durable.gouv.fr

CS

Clotilde **Sarron**

clotilde.sarron@
developpement-durable.gouv.fr

avant-propos



n 2016, la dépense de consommation des ménages en services de transport routier de voyageurs poursuit sa croissance. Dans ce contexte favorable, marqué notamment par une première année pleine depuis la libéralisation du transport routier de voyageurs

librement organisé (loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015), les effectifs salariés des entreprises du secteur du transport routier de voyageurs augmentent. En fin d'année, ce secteur compte 104 600 salariés et environ 1 300 intérimaires (101 500 et 1 300 en 2015).

Le pouvoir d'achat des salariés du transport routier de voyageurs diminue en 2016, après la hausse constatée l'année précédente.

Le nombre de formations d'accès au métier de conducteur routier de transport collectif de voyageurs a nettement augmenté en 2016.

Cette hausse est due à la priorité mise par les pouvoirs publics sur la formation des demandeurs d'emploi (plan « 500 000 formations ») qui a permis de financer un nombre très élevé de formations cette année.

— Sylvain Moreau

CHEF DU SERVICE DE LA DONNÉE ET DES ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

partie 1

Situation économique

— En 2016, les ménages dépensent 7,9 milliards d'euros en services de transport routier de voyageurs (collectif ou par taxi / VTC), soit une hausse de 10,9 % par rapport à 2015. Le rythme de cette progression est plus soutenu que sa moyenne annuelle depuis 2011 (+ 4,4 %). Le transport par autobus, autocar et tramways représente seulement 6,3 % du transport intérieur de voyageurs en termes de voyageurs-kilomètres, et le transport en véhicule personnel est toujours largement dominant (80,9 %). 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. En 2016, 6,1 millions de passagers ont voyagé dans ces autocars.

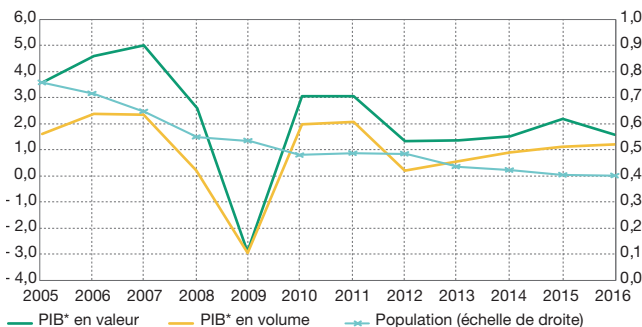


Contexte économique et transport de voyageurs

En 2016, la croissance du PIB en France se stabilise (+ 1,2 %). Les prix à la consommation augmentent en moyenne annuelle de 0,2 % entre 2015 et 2016. Les prix à la consommation du transport baissent de 1,0 %, ceux des services de transport baissent de 1,5 %, et ceux d'utilisation de véhicules personnels de 1,2 %, sur fond de forte baisse des prix des produits pétroliers (- 3,8 % pour le prix du gazole à la pompe).

ÉVOLUTION ANNUELLE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT ET DE LA POPULATION

En %



* Produit intérieur brut.

Champ : France et départements d'outre-mer.

Sources : Insee, Comptes nationaux - Base 2010 et Insee, estimations de population

En 2016, les ménages dépensent 7,9 milliards d'euros en services de transport routier de voyageurs (collectif ou par taxi/VTC), soit 118 euros annuels par habitant. Cela représente 5,1 % de leurs dépenses totales de transport (4,2 % en 2011). La plus grande partie de ces dépenses est liée à la voiture particulière (81,9 % en 2016 et 83,8 % en 2011), 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. Les dépenses des ménages pour le transport routier de passagers augmentent de 10,9 % entre 2015 et 2016.

DÉPENSE DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT ¹

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

	Niveau		Évolution	
	2011	2016	2016/2015	Moyenne 2016/2011
Valeur				
Transport*	154,1	155,4	2,9	0,2
<i>dont services de transport**</i>	25,0	28,1	2,1	2,3
<i>dont transport routier de passagers</i>	6,3	7,9	10,9	4,4
Prix				
Transport*	104,8	105,8	-1,1	0,2
<i>dont services de transport**</i>	101,1	105,2	-1,7	0,8
<i>dont transport routier de passagers</i>	100,6	106,0	0,7	1,0
Volume				
Transport*	100,2	100,0	4,1	0,0
<i>dont services de transport**</i>	102,9	110,9	3,8	1,5
<i>dont transport routier de passagers</i>	99,4	117,0	10,2	3,3

* Comprend l'achat de véhicule, les dépenses d'utilisation et les services de transport (hors assurance).

** 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.

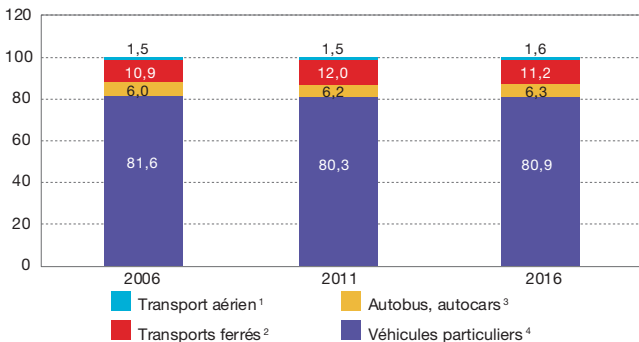
Source : Insee, Comptes nationaux - base 2010

Transport de voyageurs par mode

En 2016, le transport par autobus et autocars représente environ 6,3 % de l'ensemble du transport intérieur de voyageurs. Il progresse faiblement, de 0,3 point en dix ans. La part des transports collectifs diminue légèrement, passant de 19,7 % en 2011 à 19,1 % en 2016.

PARTS MODALES DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

Niveaux en milliards de voyageurs-kilomètres, 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.

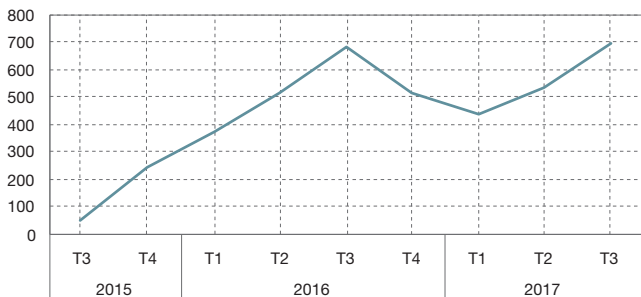
Source : SDES, CCTN

Transport interurbain librement organisé en autocar

Le transport en autocars librement organisé représente 0,29 milliard de voyageurs-kilomètres en 2015 : entre le 8 août et le 31 décembre, 770 400 passagers ont emprunté ces autocars et ont parcouru en moyenne 376 kilomètres. En 2016, ce transport représente 2,1 milliards de voyageurs-kilomètres : 6,14 millions de passagers ont voyagé dans ces autocars et ont parcouru en moyenne 339 kilomètres.

ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ

Données brutes, en millions de voyageurs-kilomètres



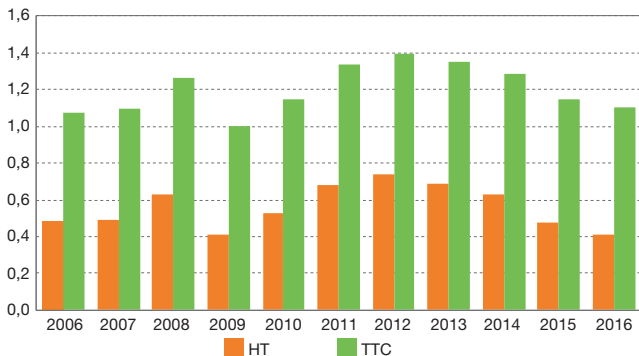
Champ : services réguliers interurbains et non conventionnés par autocar, France métropolitaine.
Source : Arafer, bilans trimestriels « Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar »

Prix du carburant

En 2016, le prix du gazole à la pompe toutes taxes comprises recule de nouveau et s'établit à 1,105 euros par litre, en baisse de 3,8 % par rapport à 2015. Il est inférieur de 8,9 % au niveau moyen des prix observés sur les dix dernières années.

PRIX DU GAZOLE À LA POMPE

En euros par litre



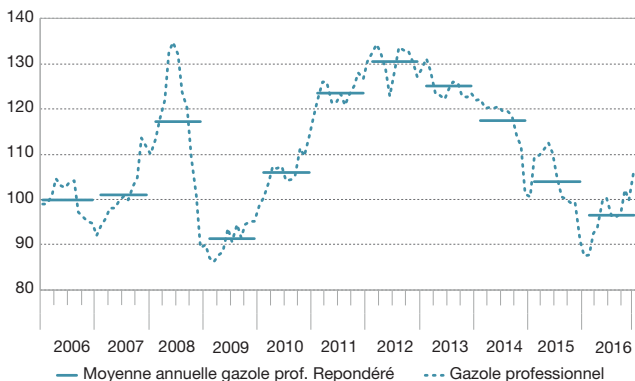
Note : en 2016 le gazole à la pompe, hors toutes taxes, coûte en moyenne annuelle 0,411 €/litre.
Champ : France métropolitaine.

Source : DGEC

En 2016, le prix du gazole professionnel baisse de 3,7 % en un an, en recul pour la quatrième année consécutive.

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.

Sources : CNR ; DGEC ; CPDP ; calculs SDES

Comptes des entreprises du transport routier de voyageurs

En 2015, les entreprises du secteur du transport routier de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 7,1 milliards d'euros, dont près des trois quarts par le transport régulier de voyageurs. En 2015, le taux de marge des entreprises s'établit à 10,9 %. Il baisse pour la première fois (- 0,3 point) après trois années consécutives de hausse.

COMPTE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

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

	Niveau	Évolution		
	2015	2013	2014	2015
Chiffre d'affaires	7 089	- 4,4	2,2	1,7
Production	7 024	- 4,4	2,1	1,8
Consommations intermédiaires	3 906	- 7,9	3,2	1,0
<i>dont achats de carburant</i>	667	- 1,0	0,7	- 2,1
Valeur ajoutée (VA)	3 119	0,2	0,8	2,8
Impôts, taxes – subventions d'exploitation	- 194	- 27,8	35,2	- 5,6
Charges de personnel	2 972	- 3,3	2,3	2,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	341	14,3	3,6	0,4
Taux de marge (EBE/VA) – en %	10,9	1,3	0,3	- 0,3

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

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

COMPTE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER RÉGULIER DE VOYAGEURS

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

	Niveau	Évolution		
	2015	2013	2014	2015
Chiffre d'affaires	5 230	- 2,8	3,0	2,0
Production	5 171	- 2,8	2,9	2,0
Consommations intermédiaires	2 850	- 7,7	4,2	2,2
<i>dont achats de carburant</i>	<i>500</i>	<i>3,8</i>	<i>2,9</i>	<i>1,2</i>
Valeur ajoutée (VA)	2 321	3,8	1,4	1,7
Impôts, taxes – subventions d'exploitation	- 170	- 26,5	26,6	5,6
Charges de personnel	2 245	- 1,3	2,9	2,4
Excédent brut d'exploitation (EBE)	247	27,3	1,8	- 1,4
Taux de marge (EBE/VA) – en %	10,6	1,9	0,0	- 0,3

Champ : entreprises des autres transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A (voir définitions), France métropolitaine et départements d'outre-mer (Dom).

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

COMPTE DES ENTREPRISES DES AUTRES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

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

	Niveau	Évolution		
	2015	2013	2014	2015
Chiffre d'affaires	1 859	- 8,9	- 0,1	0,9
Production	1 854	- 9,0	- 0,1	1,2
Consommations intermédiaires	1 056	- 8,7	0,6	- 2,0
<i>dont achats de carburant</i>	<i>167</i>	<i>- 12,0</i>	<i>- 4,9</i>	<i>- 10,9</i>
Valeur ajoutée (VA)	798	- 9,3	- 1,0	5,8
Impôts, taxes – subventions d'exploitation	- 24	18,0	79,9	- 45,9
Charges de personnel	727	- 9,2	0,7	2,6
Excédent brut d'exploitation (EBE)	95	- 11,8	9,3	5,5
Taux de marge (EBE/VA) – en %	11,9	- 0,3	1,1	0,0

Champ : entreprises des autres transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39B (voir définitions), France métropolitaine et départements d'outre-mer (Dom).

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Entreprises du transport routier de voyageurs

Le nombre d'entreprises exerçant leur activité dans le transport routier de voyageurs diminue en 2016 (- 4,7 %), pour la première fois depuis 2005. Il s'élève à 7 503 unités au 31 décembre 2016, contre 7 869 un an auparavant. La baisse annuelle est surtout sensible dans le transport occasionnel (- 6,2 %).

Le taux de création d'entreprises est particulièrement bas en 2016 : 11,7 %. Cela s'explique principalement par un nombre de créations deux fois moindre qu'en 2015.

Le taux de défaillances des entreprises en 2016 augmente de 0,3 point pour atteindre 1,4 %, du fait d'une hausse sensible des défaillances (+ 23,8 %).

INDICATEURS DE DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Stock en nombre d'entreprises, évolutions en %, au 31 décembre

	Niveau		Évolution	
	2011	2016	2016/2015	Moyenne 2016/2011
Transports routiers réguliers de voyageurs	2 581	2 600	- 1,6	0,1
Autres transports routiers de voyageurs	3 158	4 903	- 6,2	9,2
Entreprises	5 739	7 503	- 4,7	5,5

Champ : Entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B Métropole et départements d'outre-mer (Dom).

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

partie 1 : situation économique

Création en nombre d'entreprises, taux en %

	Niveau		Taux	
	2012	2016	2016	Moyenne des taux 2012 à 2016
Créations d'entreprises hors micro-entreprises	401	305	4,1	7,5
Transports routiers réguliers de voyageurs	64	84	3,2	4,1
Autres transports routiers de voyageurs	337	221	4,5	9,5
Créations de micro-entreprises	789	572	7,6	12,5
Transports routiers réguliers de voyageurs	123	6	0,2	3,3
Autres transports routiers de voyageurs	666	566	11,5	17,7
Créations	1 190	877	11,7	20,0
Transports routiers réguliers de voyageurs	187	90	3,5	7,4
Autres transports routiers de voyageurs	1 003	787	16,1	27,2

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

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

Défaillances en nombre d'entreprises, taux en %

	Niveau		Taux	
	2012	2016	2016	Moyenne des taux 2012 à 2016
Transports routiers réguliers de voyageurs	31	26	1,0	1,0
Autres transports routiers de voyageurs	71	78	1,6	1,6
Défaillances	102	104	1,4	1,3

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

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

Entreprises du transport routier de voyageurs par taille

Entre le 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2015, le nombre d'entreprises a progressé de 43,6 %, soit + 7,5 % en moyenne annuelle sur cinq ans. Les principales contributrices de cette forte hausse sont les entreprises des autres transports routiers de voyageurs n'employant aucun salarié, devenues deux fois et demie plus nombreuses : 3 472 unités fin 2015 contre 1 400 entreprises cinq ans plus tôt, soit une hausse annuelle moyenne de 19,9 %.

Le nombre d'entreprises a augmenté dans toutes les tranches de taille d'effectif salarié, hormis celle des entreprises de 10 à 49 salariés, où la baisse (- 1,5 % en moyenne annuelle) sur la période affecte le transport occasionnel (- 0,8 %) et surtout le transport régulier (- 2,2 %). À l'inverse, en cinq ans, le nombre d'entreprises de 1 à 9 salariés a crû de 4,1 % par an et celui des grandes entreprises (50 salariés et plus) de 1,8 %, ce qui indique une concentration des effectifs salariés.

NOMBRE D'ENTREPRISES PAR TRANCHE DE TAILLE D'EFFECTIF SALARIÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Stock en nombre d'entreprises, évolutions en %, au 31 décembre

	Niveau		Évolution	
	2010	2015	2015/2014	Moyenne 2015/2010
Transports routiers réguliers de voyageurs	2 639	2 642	0,5	0,0
0 salarié	1 214	1 234	- 1,1	0,3
1 à 9 salariés	572	600	-0,5	1,0
10 à 49 salariés	548	491	3,6	- 2,2
50 salariés et plus	305	317	4,6	0,8
Autres transports routiers de voyageurs	2 842	5 227	5,0	13,0
0 salarié	1 400	3 472	4,0	19,9
1 à 9 salariés	913	1 218	12,3	5,9
10 à 49 salariés	437	420	- 1,9	- 0,8
50 salariés et plus	92	117	- 5,6	4,9
Entreprises	5 481	7 869	3,5	7,5
0 salarié	2 614	4 706	2,6	12,5
1 à 9 salariés	1 485	1 818	7,7	4,1
10 à 49 salariés	985	911	1,0	- 1,5
50 salariés et plus	397	434	1,6	1,8

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

Source : Insee-Sirene

Parc des autobus et autocars

Au 1^{er} janvier 2017, 71 364 autocars immatriculés en France métropolitaine au cours des 18 dernières années sont comptabilisés, quel que soit le secteur d'activité de l'entreprise qui détient le véhicule. Ce nombre de véhicules augmente de 1,9 % par rapport au 1^{er} janvier 2016 et de 1,4 % en moyenne annuelle depuis 2012. 55 % des autocars comportent 60 places ou plus et 6 % moins de 20 places.

PARC AU 1^{ER} JANVIER DES AUTOBUS ET AUTOCARS

Stock en nombre d'entreprises, évolutions en %, au 1^{er} janvier

	Niveau		Évolution	
	2012	2017	2017/2016	Moyenne 2017/2012
Autobus	26 281	28 721	0,1	1,8
Autocars	66 444	71 364	1,9	1,4
Total	92 725	100 085	1,4	1,5

Le « parc » des véhicules comptabilise au 1^{er} janvier de l'année le stock des véhicules immatriculés dans une zone géographique déterminée. Les statistiques correspondent au nombre de véhicules en circulation estimé à partir du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO).

Champ : autocars immatriculés en France métropolitaine au cours des 18 dernières années et autobus immatriculés en France métropolitaine au cours des 18 dernières années, y compris véhicules non roulants, ensemble des secteurs d'activité.

Source : SDES, RSVERO

PARC D'AUTOCARS AU 1^{ER} JANVIER SELON LE NOMBRE DE PLACES ASSISES

En nombre d'entreprises, évolutions en %

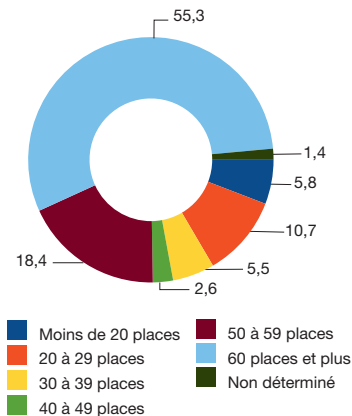
Classes de places assises	Niveau		Évolution	
	2012	2017	2017/2016	Moyenne 2017/2012
Moins de 20 places	5 404	4 165	- 6,5	- 5,1
20 à 29 places	7 734	7 650	1,0	- 0,2
30 à 39 places	2 895	3 947	6,8	6,4
40 à 49 places	1 552	1 902	7,9	4,2
50 à 59 places	17 887	13 158	- 3,7	- 6,0
60 places et plus	28 954	39 504	5,1	6,4
Non déterminé	2 018	1 038	- 22,1	- 12,5
Total	66 444	71 364	1,9	1,4

Champ : autocars immatriculés en France métropolitaine jusqu'à 18 ans, y compris véhicules non roulants, ensemble des secteurs d'activité.

Source : SDES, RSVERO

RÉPARTITION DU PARC D'AUTOCARS SELON LE NOMBRE DE PLACES ASSISES AU 1^{ER} JANVIER 2017

Part (en %)



Champ : autocars immatriculés en France métropolitaine jusqu'à 18 ans, y compris véhicules non roulants, ensemble des secteurs d'activité.

Source : SDES, RSVERO

partie 2

Emploi

— Fin 2016, 104 600 salariés (hors intérimaires) sont employés dans le secteur du transport routier de voyageurs (TRV), soit une hausse de 3,0 % en un an et de 16,0 % sur cinq ans. Les deux tiers des effectifs travaillent dans les transports routiers réguliers (lignes régulières d'autocars, autobus scolaires, navettes d'aéroport, etc.). Le taux de recours à l'intérim augmente légèrement mais demeure faible (1,3 %), relativement à celui de l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (5,9 %).

Au 31 décembre 2016, 95 % des salariés du TRV régulier et 93 % des salariés des autres transports routiers de voyageurs sont couverts par la convention collective des transports routiers. Fin 2015, 85,7 % des salariés du TRV sont des ouvriers qualifiés, essentiellement des conducteurs. Un quart des salariés et 22 % des conducteurs sont des femmes. La population des salariés continue de vieillir : l'âge moyen est de 47,5 ans et demi et près d'un tiers des conducteurs(trices) ont plus 55 ans. La part des emplois à temps partiel est élevée : 41 % pour les hommes et 54 % pour les femmes. Fin 2015, 4 500 non-salariés exercent leur activité dans le TRV, majoritairement dans les autres transports routiers de voyageurs (TRV occasionnel).



Effectifs salariés

Au 31 décembre 2016, 63 % des 104 600 salariés du transport routier de voyageurs (TRV) sont employés dans les transports routiers réguliers. L'effectif salarié du TRV augmente de 3,0 % par rapport à fin 2015. La majeure partie de la hausse (+ 2,6 %) est acquise au premier semestre 2016, en raison de la création de lignes du transport en autocars librement organisé. Sur cinq ans, le taux de croissance annuel moyen de l'effectif salarié est trois fois plus élevé dans les « autres transports routiers de voyageurs » (+ 5,3 %) que dans le transport régulier (+ 1,8 %).

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF SALARIÉ

Niveau en milliers, évolutions en % (données CVS), au 31 décembre

Secteur d'activité	Niveau		Évolution	
	2011	2016	2016/2015	Moyenne 2016/2011
Transports et entreposage* dont	1 107,8	1 138,9	2,0	0,6
Transport routier de voyageurs	90,2	104,6	3,0	3,0
Transports routiers réguliers de voyageurs	60,5	66,2	2,5	1,8
Autres transports routiers de voyageurs	29,7	38,4	4,0	5,3
Ensemble du secteur privé	18 194	18 332	0,7	0,2

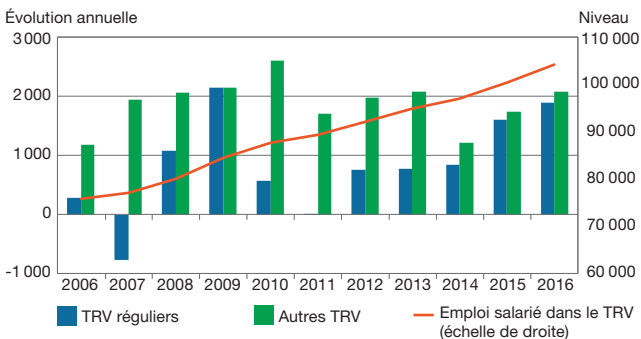
* Hors activités de poste et de courrier, hors intérim.

Champ : France hors Mayotte, ensemble du secteur privé hors intérim.

Sources : SDES, à partir de estimations trimestrielles Acoess-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

EFFECTIF SALARIÉ EN MOYENNE ANNUELLE

En nombre de salariés, données CVS



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

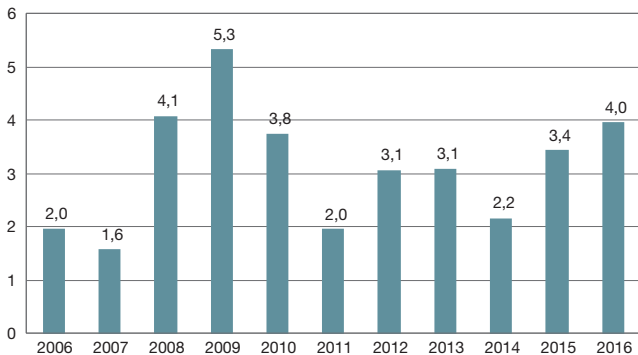
Source : SDES, à partir des estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee

En moyenne annuelle, les effectifs salariés du TRV progressent continûment depuis plus de dix ans. En 2016, la croissance de l'emploi s'accroît par rapport aux deux années précédentes (+ 4,0 % après + 3,4 % en 2015 et + 2,2 % en 2014).

Parmi les établissements de 50 salariés et plus, ceux du transport routier régulier concentrent davantage de postes salariés (77,7 %) que ceux des autres transports routiers de voyageurs (60,4 %).

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF SALARIÉ EN MOYENNE ANNUELLE

Évolution en %



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : SDES, à partir de estimations trimestrielles Acoess-Urssaf, Dares, Insee

NOMBRE DE POSTES SALARIÉS PAR TAILLE D'ENTREPRISE

En %, au 31 décembre 2015 *

	1 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 à 149 salariés	150 salariés et plus	Ensemble
Transport routier de voyageurs	5,6	23,0	27,0	44,4	100,0
Transports routiers réguliers de voyageurs	3,1	19,3	25,2	52,5	100,0
Autres transports routiers de voyageurs	10,0	29,5	30,4	30,0	100,0

* Données 2015 provisoires.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

Caractéristiques des salariés

Fin 2015, la moyenne d'âge des salariés du transport routier de voyageurs est de 47,5 ans, contre 43,3 ans dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les conducteurs(trices) du TRV ont en moyenne un an et un mois de plus que l'ensemble des salariés de ce secteur. Depuis dix ans, l'âge moyen des conducteurs du TRV a augmenté de 40 mois ; en 2015, la moitié d'entre eux a plus de 50 ans.

ÂGES MOYEN ET MÉDIAN DES SALARIÉS

Âge en années, évolution (vieillesse) en mois, au 31 décembre 2015 *

	Âge moyen		Âge médian		Évolution de l'âge moyen depuis 2005 (en mois)	
	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**
Transports routiers de voyageurs	47,5	48,6	49	50	+ 38	+ 40
TRV réguliers	47,2	48,3	48	50	+ 36	+ 37
Autres TRV	48,0	49,1	49	51	+ 42	+ 44
Transports et entreposage (HZ)	43,3	43,4	44	44	n.d.	n.d.

n.d. : non disponible.

* Données 2015 provisoires.

** Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE (voir définition des sigles en annexe) dont l'intitulé est « chauffeurs ».

Note de lecture : fin 2015, les conducteurs du transport routier de voyageurs sont âgés en moyenne de 48,6 ans (48 ans et 7 mois), soit 40 mois de plus qu'en 2005. La moitié d'entre eux a plus de 50 ans (âge médian).

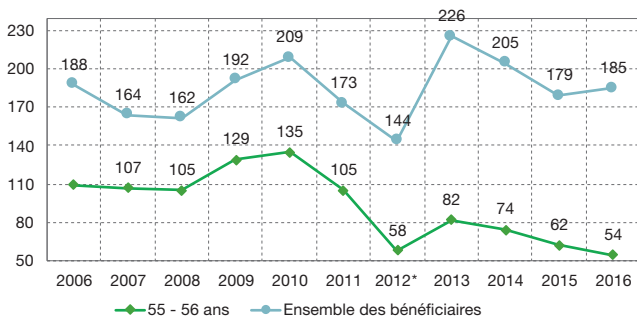
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

Le nombre d'entrées dans le dispositif de congé de fin d'activité repart à la hausse en 2016, après deux ans de repli. En revanche, le nombre de départs anticipés pour carrière longue (avant 57 ans) continue de diminuer.

NOMBRE DE CONDUCTEURS ROUTIERS DE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ENTRÉS DANS LE DISPOSITIF DE CONGÉ DE FIN D'ACTIVITÉ (CFA)

Nombre d'individus



* L'accord du 30 mai 2011 signé par les partenaires sociaux et l'État modifie les conditions d'ouverture des régimes du CFA. En particulier, l'âge à partir duquel il est possible de bénéficier du congé de fin d'activité a été reporté de 55 à 57 ans.

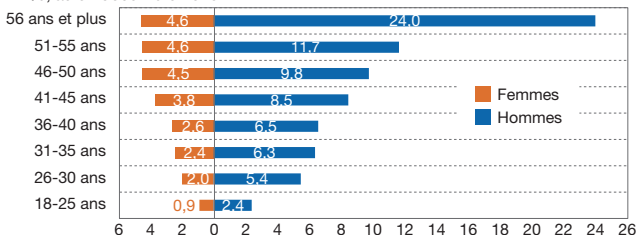
Champ : France métropolitaine.

Source : AGECEFA (voir définition des sigles en annexe)

Fin 2015, la part des salariés du TRV âgés de 56 ans et plus est de 28,6 %, deux fois et demi plus élevée que dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (11,1 %). Chez les conducteurs du TRV, cette part atteint 31,6 %. Le vieillissement des salariés est particulièrement marqué pour le personnel masculin.

PYRAMIDE DES ÂGES DANS LE TRV ENSEMBLE DES SALARIÉS

En %, au 31 décembre 2015 *

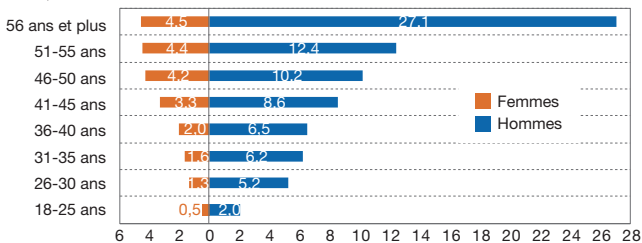


* Données 2015 provisoires. Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

PYRAMIDE DES ÂGES DANS LE TRV CONDUCTEURS(TRICES)

En %, au 31 décembre 2015 *



* Données 2015 provisoires. Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

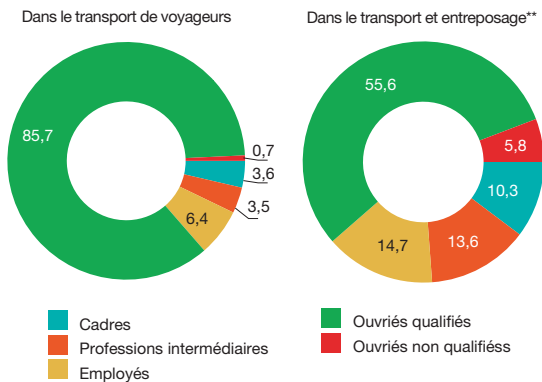
Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

Catégories socioprofessionnelles des salariés

Fin 2015, le transport routier de voyageurs compte une proportion beaucoup plus importante d'ouvriers qualifiés (85,7 %), principalement des conducteurs, que l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (55,6 %). La part des conducteurs parmi les salariés des autres transports routiers de voyageurs s'accroît régulièrement depuis 2012.

STRUCTURE PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE DES SALARIÉS

En %, au 31 décembre 2015 *



* Données 2015 provisoires.

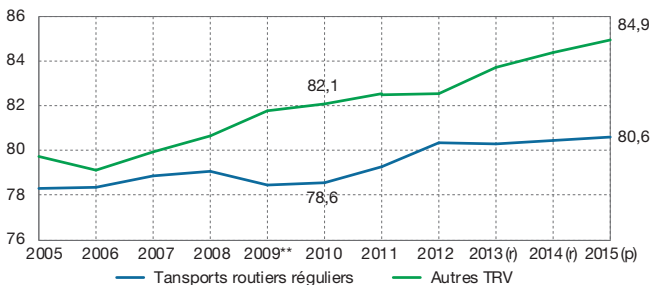
** Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

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 ».

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

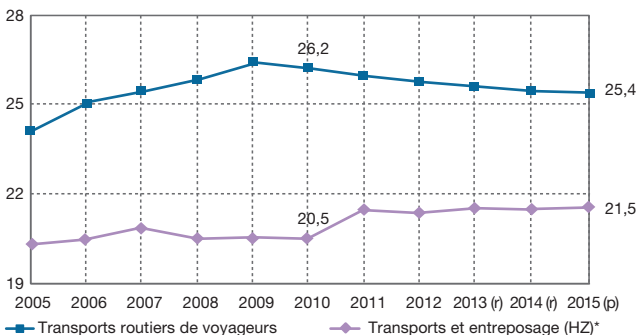
Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

Féminisation dans le transport routier de voyageurs

Fin 2015, un emploi du TRV sur quatre est occupé par une femme, contre un peu plus d'un sur cinq dans les transports et l'entreposage (hors activités postales). La part du personnel féminin recule légèrement depuis 2010 après une longue période de progression. Le taux de féminisation parmi les conducteurs se stabilise autour de 22 % depuis cinq ans.

ÉVOLUTION DU TAUX DE FÉMINISATION

En %, au 31 décembre 2015 *



(r) : donnée révisée.

(p) : donnée provisoire.

* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

ÉVOLUTION DU TAUX DE FÉMINISATION DES CONDUCTEURS*

En %, au 31 décembre

	2005	2010	2015 (p)
Transports routiers de voyageurs	19,1	22,0	21,9
Transports routiers réguliers de voyageurs	19,9	22,3	22,0
Autres transports routiers de voyageurs	16,2	21,4	21,6
Transports et entreposage (HZ)**	6,3	8,0	8,5

(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 hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

Caractéristiques des emplois

En 2016, le taux de recours à l'intérim (rapport du nombre d'intérimaires à l'emploi salarié total) augmente légèrement dans le TRV. Il demeure faible par rapport aux taux observés dans le secteur des transports et de l'entreposage et dans l'ensemble du secteur privé.

ÉVOLUTION DU TAUX DE TRAVAIL TEMPORAIRE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

En %, au 31 décembre, intérimaires en équivalent temps plein (ETP)

	2014 (r)	2015 (r)	2016	Nombre d'intérimaires 2016
Transports routiers de voyageurs	1,2	1,2	1,3	1 342
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,4	1,4	1,5	1 000
Autres transports routiers de voyageurs	0,8	0,8	0,9	342
Transports et entreposage (HZ) *	4,2	4,7	5,4	74 600
Ensemble du secteur privé	2,9	3,0	3,3	595 000

(r) : les chiffres de 2014 et 2015 ont été légèrement révisés par rapport à l'édition 2017 du bilan social.

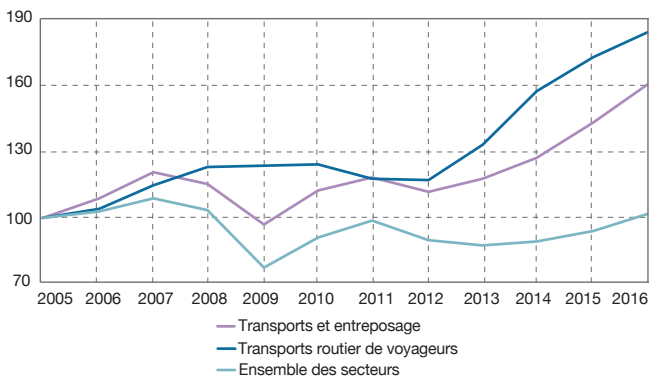
* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France (hors Mayotte).

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

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'INTÉRIMAIRES EN ÉQUIVALENTS-EMPLOIS TEMPS PLEIN SUR L'ANNÉE

Indice référence 100 en 2005, ETP en moyenne annuelle



Champ : France (hors Mayotte).

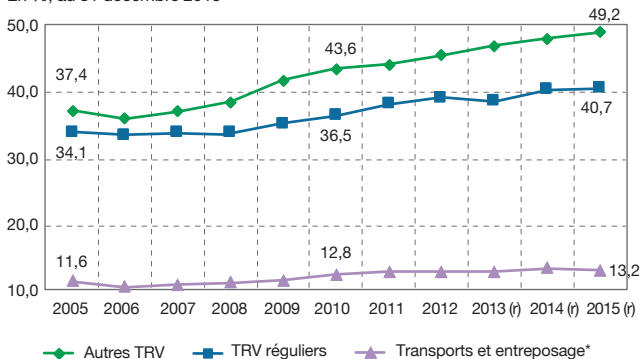
Source : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim ; calculs SDES

Fin 2015, les salariés du transport routier de voyageurs exercent trois fois plus souvent leur activité à temps partiel que ceux de l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (hors activités de poste). La proportion des salariés à temps partiel s'accroît depuis 2007.

Plus de la moitié des conducteurs des autres transports routiers de voyageurs travaillent à temps partiel.

ÉVOLUTION DE LA PROPORTION D'EFFECTIFS À TEMPS PARTIEL

En %, au 31 décembre 2015



(r) : donnée révisée.

(p) : donnée provisoire.

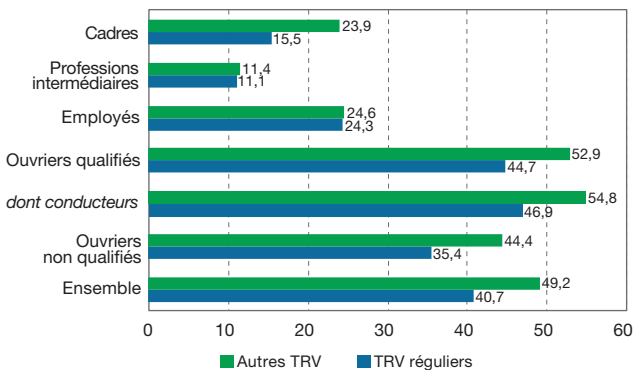
* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

ÉVOLUTION DE LA PROPORTION D'EFFECTIFS À TEMPS PARTIEL SELON LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

En %, au 31 décembre 2015*



* Données provisoires.

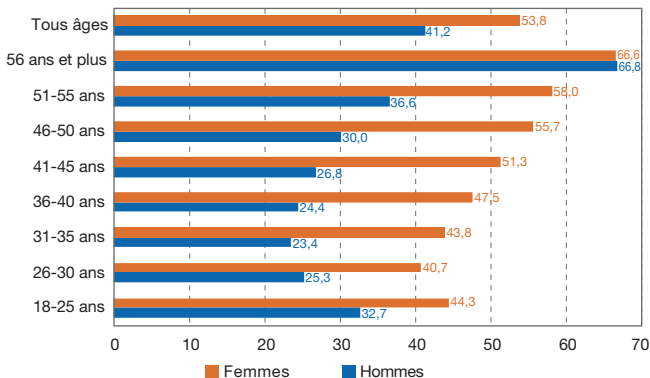
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

Fin 2015, parmi les salariés du transport routier de voyageurs, plus de la moitié des femmes travaillent 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.

ÉVOLUTION DE LA PROPORTION D'EFFECTIFS À TEMPS PARTIEL PAR CLASSE D'ÂGE ET PAR SEXE

En %, au 31 décembre 2015*



* Données provisoires.

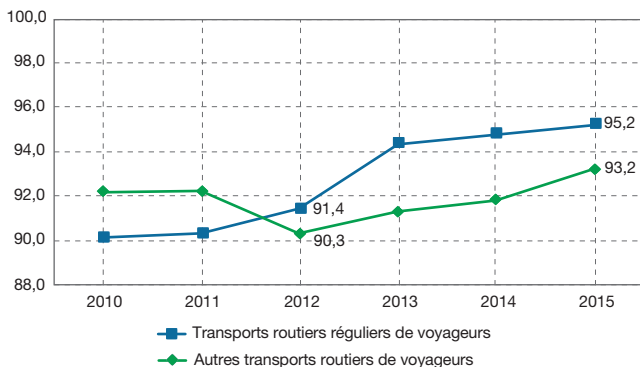
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

Fin 2015, 95,2 % 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 les « autres transports routiers de voyageurs », ils sont 93,2 % à être couverts par cette convention collective.

ÉVOLUTION DE LA PROPORTION DE SALARIÉS DU TRV COUVERTS PAR LA CONVENTION COLLECTIVE DES TRANSPORTS ROUTIERS

En %



Champ : France, hors Mayotte.

Sources : Insee, DADS 2015 ; calculs Dares

Effectifs non salariés du transport routier de voyageurs

Fin 2015, 4 500 non-salariés ont une activité dans le TRV, les trois quarts d'entre eux exerçant dans les « autres transports routiers de voyageurs ».

Sur cinq ans, la croissance moyenne des effectifs non salariés du TRV est deux fois plus élevée que celle de l'ensemble des transports et de l'entreposage. La hausse des effectifs est portée par la forte augmentation du nombre de micro entrepreneurs dans les « autres transports routiers de voyageurs » depuis la création de ce statut en 2009. Les gérants majoritaires de SARL sont un peu moins nombreux mais leur effectif augmente à nouveau en 2015, tandis que le nombre d'entrepreneurs individuels diminue régulièrement.

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF NON SALARIÉ (Y COMPRIS MICRO-ENTREPRENEURS)

En milliers, données brutes, au 31 décembre

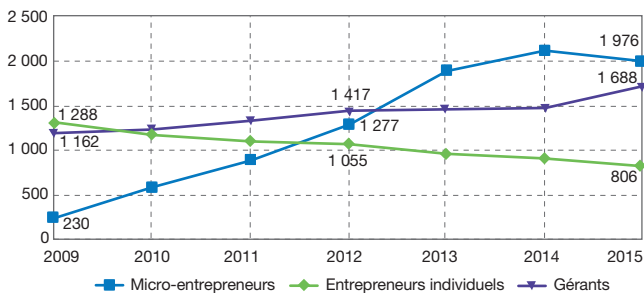
	Niveau		Évolution	
	2010	2015	2015/2014	Moyenne 2015/2010
Transports et entreposage <i>dont</i>	63,0	76,9	12,1	4,1
Transport routier de voyageurs	2,9	4,5	0,4	8,8
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,2	1,1	- 1,9	- 0,8
Autres transports routiers de voyageurs	1,8	3,4	1,2	13,6
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	2 064	2 363	0,0	2,7

Champ : France, hors Mayotte.

Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SDES

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE NON-SALARIÉS PAR STATUT

Nombre d'individus, données brutes



Champ : France, hors Mayotte.

Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SDES

partie 3

Marché du travail

— En 2016, le nombre d'offres d'emploi pour le métier de conducteur(trice) de transport en commun sur route s'élève à 13 300 postes, en hausse de 29 % par rapport à 2015. Ces offres proviennent pour 60 % d'entreprises du secteur des transports et de l'entreposage et pour 15 % des agences d'intérim. La moitié des contrats offerts sont des contrats à durée indéterminée (CDI). La région Auvergne-Rhône-Alpes reste la principale émettrice d'offres d'emploi de conducteur(trice) de transport en commun sur route (21 %).

Le nombre de demandeurs d'emploi (catégories A, B et C) de conducteur(trice) de transport en commun sur route augmente de 13,5 % en 2016 et s'établit à 22 500 demandes. L'augmentation des nouvelles inscriptions à Pôle emploi (+ 16 %) étant moindre que la hausse des offres (+ 29 %), les tensions s'accroissent sur le recrutement du personnel de conduite de transport en commun sur route.

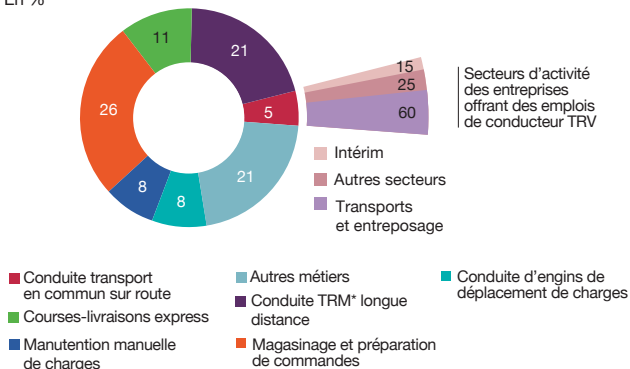


Offres d'emploi

En 2016, 5 % des offres d'emploi relevant des métiers du transport et de la logistique (*T & L, voir encadré*) concernent le personnel de conduite de transport en commun sur route. Parmi elles, 60 % sont émises par des entreprises du secteur des transports et de l'entreposage, et 15 % par des entreprises de travail temporaire.

RÉPARTITION DES OFFRES D'EMPLOI COLLECTÉES EN 2016 SELON LE MÉTIER, ET SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ DES RECRUTEURS POUR LE MÉTIER DE CONDUCTEUR DE TRANSPORT EN COMMUN SUR ROUTE

En %



* TRM : transport routier de marchandises.

Champ : France métropolitaine

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

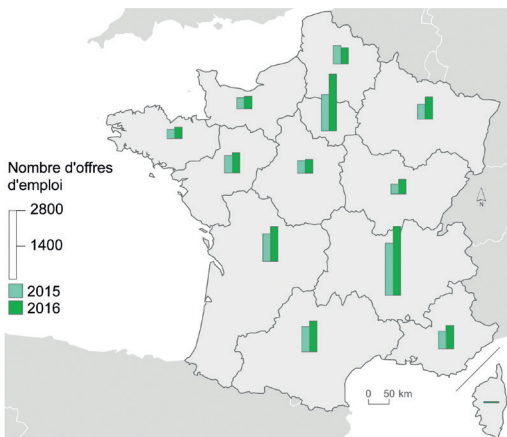
Les métiers « Transport et logistique » (T & L)

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 la donnée et des études statistiques (SDES), 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 ».

En 2016, Pôle emploi a diffusé 13 300 offres d'emploi pour le métier de conducteur(trice) de transport en commun sur route, soit 29 % de plus qu'en 2015. Cette offre accrue, essentiellement au premier semestre 2016, est consécutive à l'entrée en vigueur le 7 août 2015 de 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.

Avec 2 800 offres déposées, la région la plus pourvoyeuse d'offres d'emploi reste Auvergne-Rhône-Alpes (+ 32 % sur un an). C'est en Île-de-France que le nombre d'offres d'emploi progresse le plus (+ 56 %). La région des Hauts-de-France est la seule dans laquelle les offres reculent (- 12 %).

OFFRES D'EMPLOI COLLECTÉES EN 2015 ET 2016 POUR LE MÉTIER DE CONDUCTEUR(TRICE) DE TRANSPORT EN COMMUN SUR ROUTE



Champ : France métropolitaine

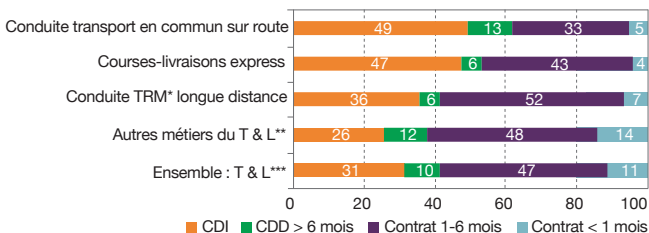
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

En 2016, la moitié des offres d'emploi de conducteur(trice) de transport en commun sur route confiées à Pôle emploi sont des contrats à durée indéterminée, contre 31 % pour l'ensemble des offres pour les métiers du transport et de la logistique (T & L).

La part des offres d'emploi durable (CDI et CDD de plus de six mois) de conducteur(trice) de transport en commun sur route est de 62 %, en légère diminution sur un an (- 4 points). Cette proportion reste cependant élevée, relativement aux offres pour d'autres métiers du T & L, car l'activité exercée est régulière et les difficultés de recrutement sont importantes.

RÉPARTITION DES OFFRES D'EMPLOI COLLECTÉES EN 2016 SELON LE CONTRAT DE TRAVAIL PROPOSÉ

En %



* Transport routier de marchandises.

** Y compris magasinage et manutention.

*** Transport et logistique.

Champ : France métropolitaine.

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 conducteur(trice) de transport en commun sur route augmente continûment depuis 2009. Entre 2011 et 2016, ce nombre a augmenté plus vite (+ 10,7 % en moyenne annuelle) que pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique (+ 5,3 %) et pour l'ensemble des demandeurs d'emploi (+ 5,1 %).

40 % des demandeurs d'emploi de conducteurs, dans le transport en commun sur route, comme dans le transport routier de marchandises (TRM), exercent une activité réduite (catégories B et C). Cette part est plus élevée que pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique (35 %).

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

Données brutes, niveaux en milliers, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2011	2016	2016/ 2015	Moyenne 2016/2011
Ensemble des métiers du T & L*				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	418,8	541,7	- 0,3	5,3
sans emploi : catégorie A	287,3	352,5	- 3,2	4,2
en activité réduite : catégories B et C	131,5	189,1	5,7	7,5
Conduite de transport en commun sur route				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	13,5	22,5	13,5	10,7
sans emploi : catégorie A	8,3	13,5	11,1	10,4
en activité réduite : catégories B et C	5,2	8,9	17,2	11,3
Conduite de TRM** longue distance				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	57,4	70,4	- 3,6	4,2
sans emploi : catégorie A	37,6	42,0	- 8,1	2,2
en activité réduite : catégories B et C	19,8	28,4	3,8	7,4
Ensemble des demandeurs d'emploi				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	4 316,8	5 546,7	- 0,1	5,1

* 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

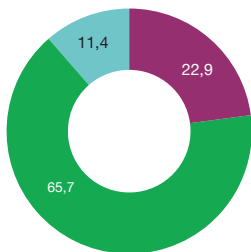
Les moins de 25 ans représentent 3,2 % des inscrits à Pôle emploi à la recherche d'un poste de conducteur(trice) de transport en commun sur route, alors qu'ils sont 11,4 % dans l'ensemble des métiers du transport et de la logistique.

La part des demandeurs d'emploi âgés de 50 ans et plus augmente régulièrement depuis 2005. En 2016, elle est de 35 %, contre seulement 22,9 % dans l'ensemble des métiers du transport et de la logistique.

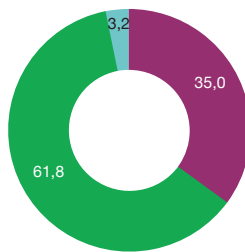
RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI PAR TRANCHE D'ÂGE AU 31 DÉCEMBRE 2016

En %, données brutes

Ensemble transport et logistique



Conduite transport en commun sur route



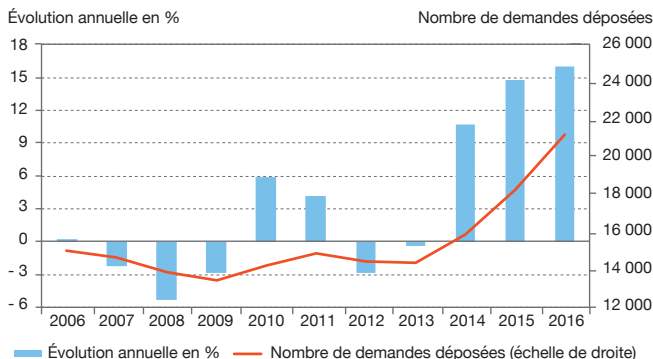
■ Moins de 25 ans ■ Entre 25 ans et 49 ans ■ 50 ans et plus

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

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

De 2005 à 2013, Pôle emploi recueillait chaque année entre 13 500 et 15 000 nouvelles demandes de conducteur(trice) de transport en commun sur route. Depuis 2014, les nouvelles inscriptions à Pôle emploi pour ce métier s'accroissent fortement (+ 16 % en 2016) et atteignent 21 200 demandes en 2016.

DEMANDES D'EMPLOI ENREGISTRÉES EN FIN D'ANNÉE (FLUX) POUR LE MÉTIER DE CONDUCTEUR(TRICE) DE TRANSPORT EN COMMUN SUR ROUTE



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

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

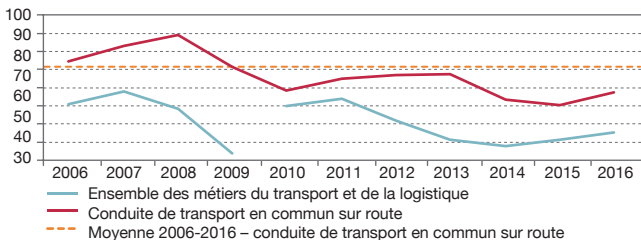
Indicateur de tension

En 2016, pour le métier de conducteur(trice) de transport en commun sur route, Pôle emploi a collecté 63 offres d'emploi pour 100 nouvelles demandes. Ce ratio augmente de 6 points par rapport à 2015 et traduit une tension accrue sur les recrutements de conducteurs d'autocars.

Parallèlement, l'indicateur de tension augmente plus modérément pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique (+ 4 points).

INDICATEUR DE TENSION ANNUEL (FLUX OFFRES DE L'ANNÉE/FLUX NOUVELLES DEMANDES DE L'ANNÉE)

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, marché du travail « Transport et logistique ».

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

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) par Pôle emploi au nombre de demandes d'emploi enregistrées (DEE, c'est-à-dire les nouvelles inscriptions) 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. L'indicateur de tension se regarde donc en évolution annuelle à l'intérieur de chaque métier.

partie 4

Revenus

— Le salaire moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de voyageurs (TRV), primes et compléments compris, diminue de 0,3 % en 2016, après + 0,4 % en 2015. Cette baisse est due à un fort recul dans le transport routier occasionnel, combiné à une faible croissance dans le transport régulier. Le pouvoir d'achat moyen des salariés du TRV diminue donc en 2016 de 0,5 %. Le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête diminue en moyenne de 0,3 % par an de 2011 à 2016.

Le salaire mensuel net moyen des salariés du transport routier de voyageurs a augmenté de 1,6 % en euros constants en 2015, soit la plus forte hausse annuelle depuis 2009. La progression du salaire net mensuel des conducteurs routiers est forte (+ 2,4 %). Les salaires conventionnels ont été revalorisés au 1^{er} janvier 2015, après deux années de blocage.

En 2015, le revenu non salarial net moyen des entrepreneurs individuels comme des gérants a légèrement diminué.

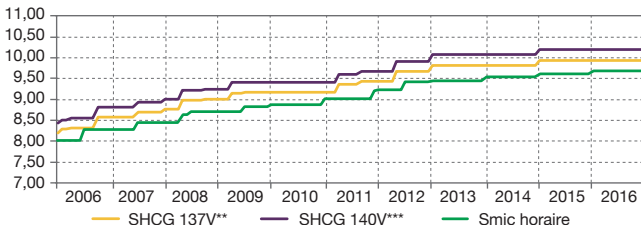


Salaires horaires conventionnels

En 2016, le salaire horaire des conducteurs en période scolaire (137V*) est de 9,93 €, soit 26 centimes au-dessus du Smic (9,67 €/heure). Celui des conducteurs receveurs (140V**) s'établit à 10,18 €. Le salaire conventionnel n'a pas été revalorisé en 2016. Début 2017, 13 % des salariés de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport sont rémunérés au Smic, soit un point de plus qu'en 2016.

SALAIRES CONVENTIONNELS ET SMIC

SHCG et Smic*** en euros



* Le coefficient 137V s'applique au conducteur en période scolaire (voir p. 86).

** Le coefficient 140V s'applique au conducteur-receveur de car (voir p. 86).

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

Sources : DGITM/DST ; Insee

PROPORTION DE SALARIÉS AU SMIC

En %, au 1^{er} juillet pour l'année 2008, 1^{er} janvier pour 2013 à 2017

Convention collective	2008	2013	2014	2015	2016	2017
Ensemble des secteurs	13,9	12,3	10,8	11,1	10,5	10,6
Transports et entreposage	5,1	5,6	4,1	7,0	5,7	6,5
Transports routiers*	10,0	12,0	11,0	15,0	12,0	13,0
Smic horaire brut (en euros)	8,71	9,43	9,53	9,61	9,67	9,76

* 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

Salaires horaires bruts

En 2016, 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 2011 (+ 0,5 % par an). Elle est un peu plus faible que l'augmentation du pouvoir d'achat dans l'ensemble des secteurs hors agriculture et emplois publics (+ 0,8 %).

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

En %

	2014	2015	2016	Moyenne 2016/2011
 Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,5	1,2	1,2	1,6
Transports et entreposage	1,1	0,9	1,1	1,3
<i>dont transports terrestres et par conduites*</i>	1,0	0,9	1,1	1,3
<i>dont transports aériens</i>	0,2	0,5	0,4	0,8
<i>dont entreposage et services auxiliaires des transports</i>	1,5	1,2	1,1	1,5
Prix à la consommation	0,5	0,0	0,2	0,7
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,0	1,2	1,0	0,8
Transports et entreposage	0,6	0,9	0,9	0,6
<i>dont transports terrestres et par conduites</i>	0,5	0,9	0,9	0,5
<i>dont transports aériens</i>	- 0,3	0,5	0,2	0,0
<i>dont entreposage et services auxiliaires des transports</i>	1,0	1,2	0,9	0,8

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

Champ : entreprises de 10 salariés et plus, secteur concurrentiel (hors agriculture et hors emplois publics) ; France métropolitaine.

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; calculs SDES

Salaires mensuels bruts

Le salaire mensuel moyen par tête diminue de 0,3 % en 2016 par rapport à 2015. La hausse des prix à la consommation reste peu élevée (+ 0,2 %) cette année. Le pouvoir d'achat moyen du salaire mensuel par tête des salariés du transport routier de voyageurs diminue de 0,5 % en un an, après une hausse de 0,4 % en 2015. Depuis 2001, ce pouvoir d'achat a reculé en moyenne de 0,3 % par an.

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

En %

	2014	2015	2016	Moyenne 2016/2011
Salaire moyen par tête (SMPT)				
Ensemble des secteurs concurrentiels	1,6	1,5	1,4	1,7
Transports et entreposage*	0,9	1,5	1,1	1,3
<i>dont transports routiers de voyageurs</i>	<i>0,4</i>	<i>0,4</i>	<i>- 0,3</i>	<i>0,4</i>
Prix à la consommation	0,5	0,0	0,2	0,7
Pouvoir d'achat du SMPT				
Ensemble des secteurs concurrentiels	1,1	1,5	1,2	1,0
Transports et entreposage*	0,4	1,5	0,9	0,6
<i>dont transports routiers de voyageurs</i>	<i>- 0,1</i>	<i>0,4</i>	<i>- 0,5</i>	<i>- 0,3</i>

* Hors activités postales.

Champ : secteur concurrentiel, France hors Mayotte.

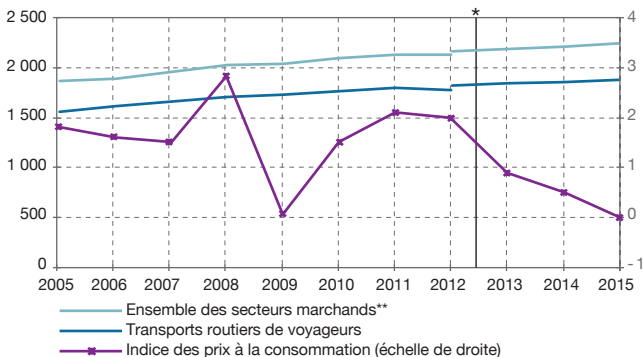
Sources : Acoiss ; Insee ; calculs SDES

Salaire net moyen par équivalent temps plein

En 2015, le salaire mensuel net moyen (en équivalent temps plein) des salariés du transport routier de voyageurs s'établit à 1 880 € mensuels. Il progresse de 1,6 % en euros constants (compte tenu de l'inflation), contre + 1,3 % dans l'ensemble des secteurs d'activités (hors fonction publique).

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 CPCS (voir définitions) 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 SDES pour le transport routier de voyageurs

Salaire net par catégorie socioprofessionnelle

Le salaire net des ouvriers qualifiés, qui représentent 85 % des salariés du transport routier de voyageurs, augmente, en 2015, de 1,6 % en euros constants et s'établit à 1 750 euros mensuels. Dans l'ensemble du transport et de l'entreposage hors activités de courrier, il progresse de 1,1 % et atteint 1 890 euros mensuels.

Le salaire net moyen perçu par les hommes est supérieur de 6,1 % à celui des femmes. Cet écart de salaire est plus important dans la catégorie des cadres (24,5 %).

SALAIRES MENSUELS NETS MOYENS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN

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

	2015				Évolution 2015/2014	
	Transport routier de voyageurs			Transport et entreposage*	Transport routier de voyageurs	Transport et entreposage*
	Hommes	Femmes	Ensemble			
Cadres**	4 370	3 510	4 090	4 400	1,5	2,3
Professions intermédiaires	2 480	2 170	2 360	2 600	1,0	2,1
Employés	1 880	1 710	1 760	2 090	1,4	2,8
Ouvriers qualifiés	1 780	1 640	1 750	1 890	1,6	1,6
Ouvriers non qualifiés	1 640	1 490	1 600	1 640	1,2	1,0
Ensemble des salariés	1 910	1 800	1 880	2 270	1,6	1,9

* Hors activités de courrier.

** Cadres hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine.

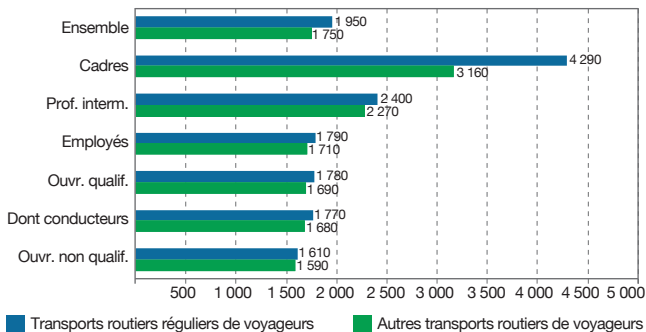
Sources : Insee, DADS ; calculs SDES pour le transport routier de voyageurs

Salaire net par catégorie socioprofessionnelle en 2015

Par catégorie socioprofessionnelle, les salaires mensuels nets moyens (en équivalent temps plein) sont proches dans le transport routier régulier et dans le transport routier occasionnel de voyageurs, à l'exception des cadres, nettement mieux rémunérés dans le transport régulier de voyageurs (+ 35,8 %). L'écart est limité à 5,4 % pour les conducteurs.

SALAIRES MENSUELS NETS MOYENS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2015

En euros courants



* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine.

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

Distribution des salaires

En équivalent temps plein, 50 % des salaires nets sont inférieurs à 1 680 euros mensuels dans le transport routier de voyageurs en 2015. Les écarts de rémunérations sont relativement faibles dans le secteur et ont peu évolué depuis 2010. Ces écarts sont les plus importants pour les cadres.

DISTRIBUTION DES SALAIRES MENSUELS NETS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN 2015

En euros courants

	D1	Q1	Q2 (médiane)	Q3	D9	D9/D1	D9/D1 2010
Cadres*	2 270	2 870	3 550	4 520	6 210	2,7	3,1
Professions intermédiaires	1 620	1 890	2 240	2 640	3 170	2,0	1,9
Employés	1 240	1 410	1 650	1 940	2 300	1,8	1,8
Ouvriers qualifiés	1 320	1 480	1 660	1 900	2 170	1,6	1,7
Ouvriers non qualifiés	1 210	1 350	1 500	1 690	2 000	1,7	1,6
Ensemble des salariés	1 320	1 480	1 680	1 960	2 340	1,8	1,8

* Hors chefs d'entreprises salariés.

Note : en 2015, 10 % des salariés du transport routier de voyageurs perçoivent un salaire net par équivalent temps plein inférieur à 1 320 euros (1^{er} décile, D1), 25 % moins de 1 480 euros (1^{er} quartile, Q1), 50 % moins de 1 680 euros (médiane, 2^e quartile, Q2).

Champ : France métropolitaine.

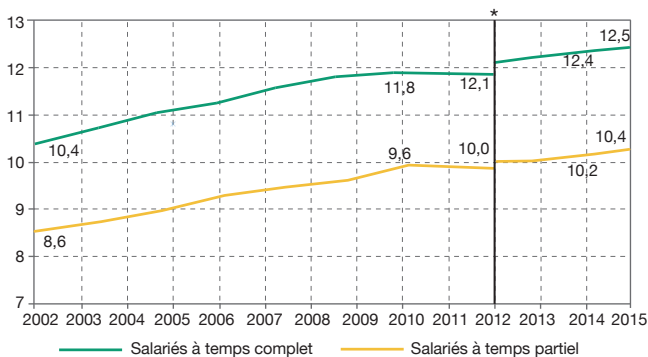
Sources : Insee, DADS ; calculs SDES pour le TRV

Salaires horaires nets

Le salaire horaire net moyen des salariés à temps partiel s'établit à 10,40 € de l'heure en 2015. Après prise en compte de la hausse des prix, il augmente de 1,5 % en un an, soit une deuxième année consécutive de progression. Le salaire horaire des salariés à temps complet augmente moins vite (+ 0,8 %) mais reste sensiblement plus élevé, à 12,5 € de l'heure.

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

En euros courants



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

Champ : France métropolitaine.

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

Salaires horaires nets par catégorie socioprofessionnelle

Le salaire horaire des salariés à temps partiel est en moyenne inférieur de 17,2 % à celui des salariés à temps complet, en 2015. 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) à temps partiel est néanmoins inférieur de 11,8 % à celui des ouvriers qualifiés à temps complet.

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

En euros courants

	Temps complet			Temps partiel		
	2005*	2010	2015**	2005*	2010	2015**
Cadres***	23,4	26,9	26,9	20,5	24,0	22,9
Professions intermédiaires	12,7	14,6	15,3	12,1	13,6	14,7
Employés	9,1	10,6	11,7	8,4	9,9	10,9
Ouvriers qualifiés	9,6	10,7	11,4	8,3	9,4	10,1
Ouvriers non qualifiés	8,5	9,6	11,4	8,3	9,4	10,1
Ensemble des salariés	10,4	11,8	12,5	8,6	9,6	10,4

* Rupture 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.

** Rupture de série : depuis 2013, les CPCSO 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.

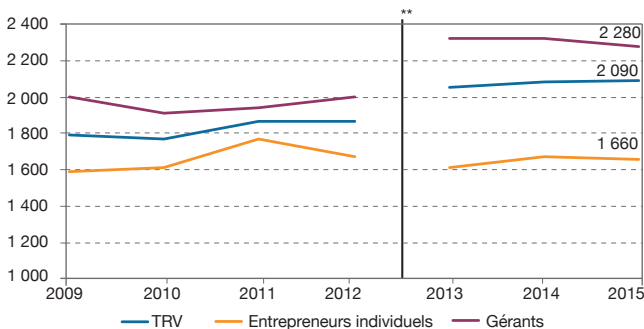
Sources : Insee/DADS ; calculs SDES pour le transport routier de voyageurs

Revenus des non-salariés

Le revenu non salarial net moyen mensuel des entrepreneurs individuels du transport routier de voyageurs s'établit à 1 660 € en 2015, en recul de 0,9 % en euros constants (*i.e* inflation déduite). Le revenu dégagé par les gérants de leur activité diminue également de 1,4 %. Il s'élève à 2 280 € en 2015. Il reste toutefois supérieur de 37 % à celui des entrepreneurs individuels. Du fait d'une augmentation de la part des gérants dans l'ensemble des non-salariés hors micro-entrepreneurs, le revenu net mensuel des non-salariés du transport routier de voyageurs progresse de 0,6 % en un an.

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

En euros courants



* Série révisée par rapport à la précédente édition.

** Rupture de série : en 2013, les CPCS0 (définitions) rentrent dans la mesure du revenu net. Champ : France (hors Mayotte).

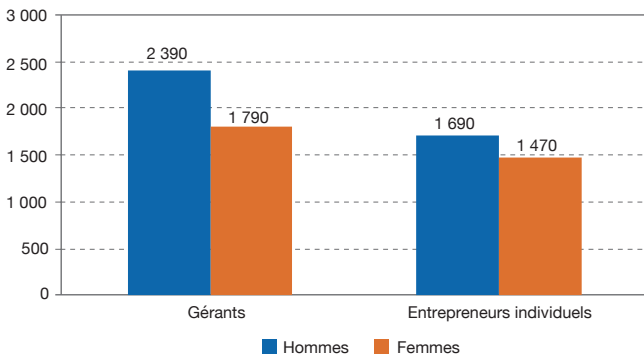
Sources : SDES, à partir de Insee ; base non-salariés

Revenus des non-salariés selon le sexe

Les hommes sont mieux rémunérés que les femmes dans le transport routier de voyageurs, quel que soit le statut adopté. Ils gagnent en moyenne 15,0 % de plus que les femmes quand ils sont entrepreneurs individuels et 33,5 % de plus dans la catégorie des gérants.

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

En euros courants



Champ : France (hors Mayotte).

Sources : SDES, à partir de Insee ; base non-salariés

partie 5

Formation

— En 2016, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteur routier de véhicules de transport en commun poids lourds augmente de 18,4 % par rapport à 2015 et s'établit à 11 398. Cette hausse est due à l'accent mis par les pouvoirs publics sur la formation des demandeurs d'emploi (plan « 500 000 formations »), qui a permis de financer un nombre de formations délivrant un titre professionnel de conducteur routier, plus élevé d'un tiers en 2016. Le nombre de formations "passerelles" du transport routier de fret vers le transport routier de voyageurs diminue légèrement en 2016, après une stagnation en 2015. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées s'effondre et retombe à un niveau proche de celui de 2011, cinq ans auparavant. 5 600 permis de conduire des véhicules de transport en commun ont été délivrés en 2016, en hausse de 3,7 % en un an. 13,1 % ont été délivrés à des femmes, soit une proportion en baisse de près d'un point par rapport à 2011.

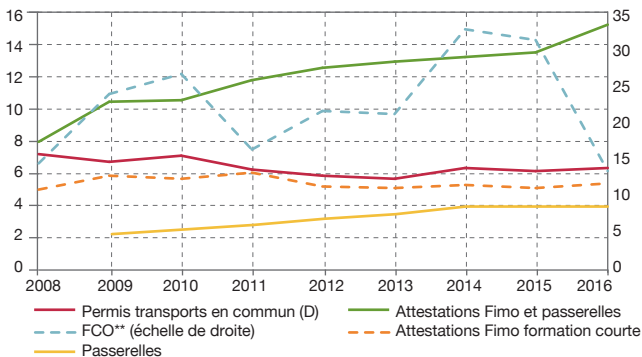


Formations obligatoires des conducteurs

En 2016, le nombre de permis de conduire « transport en commun » (permis D) délivrés progresse de 3,7 %. Le nombre de formations initiales minimum obligatoires augmente nettement (+18,4 %), sous l'effet du plan gouvernemental « 500 000 formations ». Le nombre de formations passerelles diminue pour la deuxième année consécutive, après une croissance rapide depuis la création de cette voie d'accès au métier.

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

En milliers



* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

** FCO : formation continue obligatoire.

Champ : France (hors Mayotte).

Sources : DGITM/DST ; ministère de l'Éducation nationale ; ministère en charge de l'Emploi ; DSCR

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

Nombre, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2011	2016	2016/2015	Moyenne annuelle 2016/2011
Transport routier de voyageurs				
Fimo *	9 004	11 398	18,4	4,8
Formation courte	5 191	4 621	- 4,2	- 2,3
Acquise au titre d'un CAP/BEP/bac pro	192	47	- 57,7	- 24,5
Acquise au titre d'un titre professionnel	3 487	6 730	29,6	14,1
Passerelle	2 087	3 174	- 1,7	8,7
FCO**	14 873	11 923	- 60,1	- 4,3

* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

** FCO : formation continue obligatoire.

Champ : France (hors Mayotte).

Sources : DGITM/DST ; ministère de l'Éducation nationale ; ministère en charge de l'Emploi

PERMIS DE CONDUIRE DE VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DÉLIVRÉS, SELON LE SEXE

Nombre, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2011	2016	2016/2015	Moyenne annuelle 2016/2011
Permis D	5 147	5 600	3,7	2,1
Hommes	4 802	4 866	3,8	0,3
Femmes	711	734	2,9	0,8

Champ : France (hors Mayotte).

Source : DSCR

Formations en alternance

En 2016, le nombre de contrats de professionnalisation visant à former des professionnels du transport routier de voyageurs dans les entreprises de la branche a diminué de 10,9 % par rapport à 2015.

	Niveau		Évolution	
	2011	2016	2016/ 2015	Moyenne annuelle 2016/2011
Contrat de professionnalisation	1 066	765	- 10,9	- 6,4
Conduite	784	503	- 19,0	- 8,5
Exploitation – gestion	68	127	3,3	13,3
Maintenance	6	12	- 25,0	14,9
Autres*	208	123	24,2	- 10,0
Contrat d'apprentissage (conduite**)	771	922	8,3	3,6

* Y compris manutention et magasinage.

** Conduite de véhicules poids lourds, marchandises et voyageurs confondus.

Champ : France (hors Mayotte).

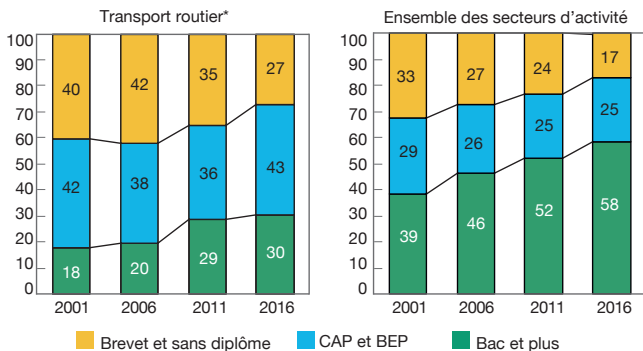
Source : OPCA transports et services

Niveau de diplôme dans le transport routier

En 2016, les salariés du transport routier (voyageurs et marchandises) sont le plus souvent titulaires d'un diplôme de type CAP/BEP (43 %). La hausse du niveau des qualifications concerne le transport routier comme l'ensemble des secteurs d'activité. La progression de la part des diplômés du bac ou du supérieur ralentit toutefois entre 2011 et 2016 par rapport aux cinq années précédentes. À l'inverse, la part des sans diplôme ou ayant au plus le brevet des collèges ou équivalent se réduit nettement.

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 hors Mayotte.

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

partie 6

Accidentalité

— Avec 36,0 accidents du travail avec arrêt pour 1 000 salariés déclarés à la CNAMTS par les entreprises du transport routier de voyageurs en 2016, 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 2016, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un véhicule de transport en commun diminue de 2,7 %, en un an et revient à un niveau proche de son minimum observé en 2014. Après une forte augmentation en 2015, due à l'accident de Puisseguin entre un autocar et un poids lourd, le nombre de tués dans ces accidents diminue nettement en 2016, mais reste toutefois supérieur au niveau de 2014.

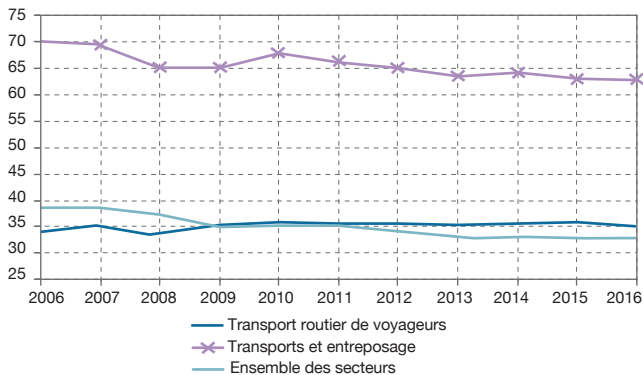


Accidentalité du travail

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 2,2 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 DES ACCIDENTS DU TRAVAIL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



Champ : régime général, France métropolitaine.

Source : CNAMTS

La fréquence des accidents du travail déclarés à la Caisse nationale d'assurance maladie est plus élevée dans le transport régulier (38,7 pour 1 000 salariés employés) que dans l'occasionnel (30,9). Elle augmente également avec la taille de l'établissement employeur.

INDICE DE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS, SELON LA TAILLE DE L'ÉTABLISSEMENT, EN 2016

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



Champ : régime général, France métropolitaine.

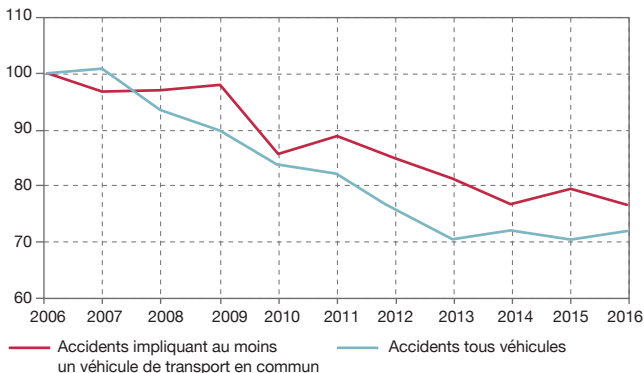
Source : CNAMTS

Accidentalité routière « transport en commun »

922 accidents* impliquant un véhicule de transport en commun se sont produits en 2016, soit une baisse de 26 % depuis 2006. Cette baisse est proche de celle impliquant l'ensemble des véhicules (- 28 %). Néanmoins, après une chute quasi-continue depuis 2009, le nombre d'accidents impliquant un véhicule de transport en commun est relativement stable depuis 2014. Cette stabilité du nombre d'accidents corporels est également valable pour l'ensemble des véhicules.

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

Base 100 en 2006

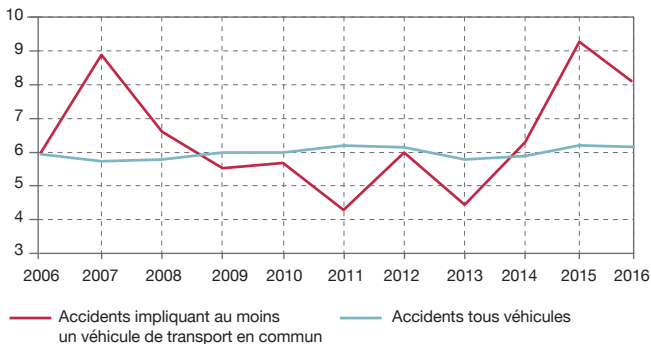


Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

En 2016, le nombre de tués pour 100 accidents impliquant un véhicule de transport en commun diminue par rapport à 2015. Cette année-là, il avait été exceptionnellement élevé, en raison de l'accident de Puisseguin (Gironde) entre un autocar et un poids lourd qui avait provoqué le décès de 43 personnes. Néanmoins, le nombre de tués pour 100 accidents impliquant au moins un véhicule de ce type reste supérieur en 2016 au niveau observé depuis 2008. En 2016, le nombre de tués pour 100 accidents est un peu plus élevé lorsque des véhicules de transport en commun sont impliqués que pour l'ensemble des véhicules.

NOMBRE DE DÉCÈS POUR 100 ACCIDENTS DE LA ROUTE



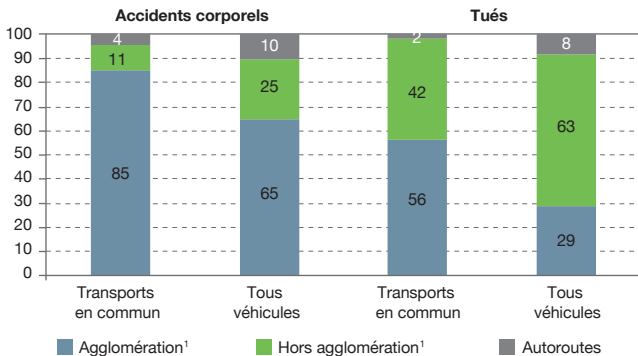
* Les accidents ne distinguent pas les véhicules selon le secteur d'activité du propriétaire (transport routier de voyageurs, transport urbain...) : les véhicules concernés sont à la fois les autobus et les autocars. Le champ n'est donc pas restreint au transport routier de voyageurs. Champ : France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

Source : ONISR

En 2016, 85 % des accidents* impliquant un autobus ou un autocar surviennent en agglomération. 42 % des décès provoqués dans des accidents impliquant ce type de véhicule se produisent hors agglomération, alors que seuls 11 % des accidents s’y produisent. C’est moins que pour l’ensemble des véhicules pour lesquels 63 % des décès ont lieu hors agglomération.

ACCIDENTS CORPORELS ET TUÉS SELON LA LOCALISATION EN 2016

En %



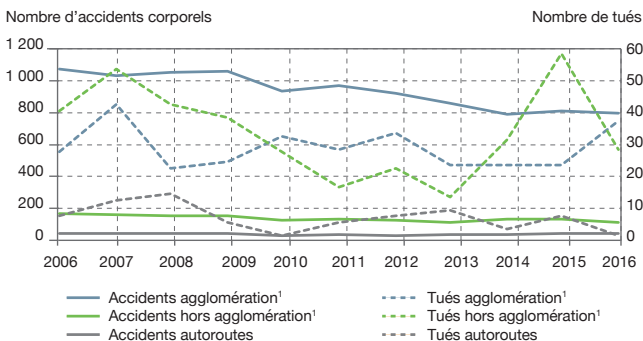
¹ Hors autoroutes.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

En 2016, le nombre de tués dans un accident de la route impliquant au moins un véhicule de transport en commun hors agglomération diminue et retrouve son niveau de 2014. Depuis 2006, le nombre d'accidents impliquant un véhicule de transport en commun a fortement baissé en agglomération, mais il redevient stable depuis 2014. En revanche, en 2016, ces accidents sont plus souvent mortels : ils ont causé le décès de 37 personnes, soit le 2^e niveau le plus haut depuis 10 ans.

NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN ET NOMBRE DE TUÉS DANS CES ACCIDENTS



¹ Hors autoroutes.

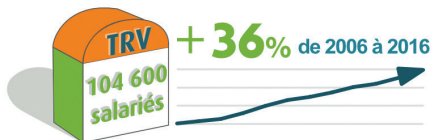
Champ : France métropolitaine.

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.

Données clés

● Portrait des salariés du TRV*



● Dépense des ménages en services de TRV*

7,9 milliards d'euros



TRV* : transport routier de voyageurs

Annexes

- Définitions
- Sigles et liens utiles



Définitions

SECTEURS, CHAMP COUVERT

Les données de cette publication 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 SDES qui repose sur :

- les estimations dites « définitives » de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 à 2015. Pour les années antérieures, il est procédé à une rétopolation de ces données au moyen de statistiques issues de Pôle emploi ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié proviennent 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 2015 ;
- 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 (hors Mayotte).

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 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>i.e.</i> 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>i.e.</i> 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 Pôle emploi différents.

REVENUS SALARIAUX

Dans cette publication, 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 (= $0,5 \times 0,8$) en EQTP rémunéré 25 000 € par an (= $10\,000/0,4$ - salaire annualisé).

Le SDES 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 disponibles au moment de la rédaction de cette publication est 2015. 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'oeuvre 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'Accoss, 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

Le **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'usagers sont distingués : les **indemnes** et les **victimes** (cf. tableau).

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

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

Les **victimes** sont les non indemnes.

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

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

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

Les **tués** sont, parmi les victimes, les personnes qui décèdent sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident. Cette définition est retenue à compter du 1^{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** ».

Sources : *Les données présentées sont issues des sources les plus récentes disponibles à la date de rédaction de la publication. Les dernières données disponibles sont en majorité des données de l'année 2016. Néanmoins, les données relatives aux entreprises et les salaires nets portent sur l'année 2015.*

Sigles

Ce document a été réalisé par le service de la donnée et des études statistiques (SDES), en particulier, avec l'aide ou les données des organismes suivants :

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	Auto-entrepreneurs (aussi appelés micro-entrepreneurs)
AFT	Association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique
AGECFA	Association pour la 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)
Arafer	Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
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
Ecross	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
IDCC	Identifiant de convention collective
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
IP	Incapacité permanente
MTES	Ministère de la transition écologique et solidaire
NAF	Nomenclature d'activités française
OEC	Offres d'emploi collecté
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
SDES	Service de la donnée et des études 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

Sites internet utiles

Acoiss

Agence centrale des organismes de sécurité sociale

www.acoiss.fr/

Rubrique : Observatoire économique/
Publications/Acoiss Stat

CNAMTS

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Rubrique : statistiques et analyse

Cereq

Centre d'études et de recherche sur les qualifications

www.cereq.fr

Rubrique : Observatoire économique/
Publications/Acoiss Stat

CNR

Comité national routier

www.cnr.fr

Comité pour la prévention du risque routier professionnel

www.securite-routiere.gouv.fr

Rubrique « PRO »

CNCP

Commission nationale de la certification professionnelle

www.cncp.gouv.fr

DSCR

Direction de la sécurité
et de la circulation routières

www.securite-routiere.gouv.fr

Insee

Institut national de la statistique
et des études économiques

www.insee.fr

MTES

Ministère de la transition écologique
et solidaire

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Site « Transports routiers » du MTES

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/transport-routier>

SDES

Service de la donnée et des études statistiques

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Ministère du Travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social

travail-emploi.gouv.fr

Rubrique : Dares – études et statistiques

OPTL

Observatoire prospectif des métiers
et des qualifications dans les transports
et la logistique

www.optl.fr

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 : juillet 2018

ISSN : 2555-7580 (imprimé)

2557-8138 (en ligne)

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 : Romain Huck

Infographie : Bertrand Gaillet

Maquettage et réalisation : Chromatiques, Paris



Le Bilan social annuel du transport routier de voyageurs de voyageurs est réalisé par le Service de la donnée et des études 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 cessecteurs (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 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 annuel du transport routier de voyageurs Édition 2018



Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr



STATISTIQUE
PUBLIQUE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr