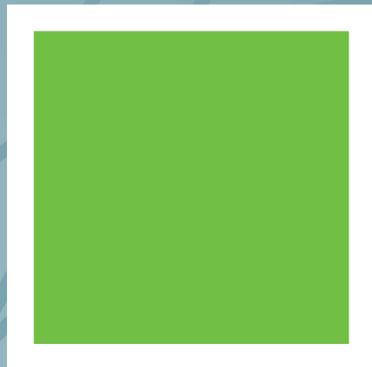
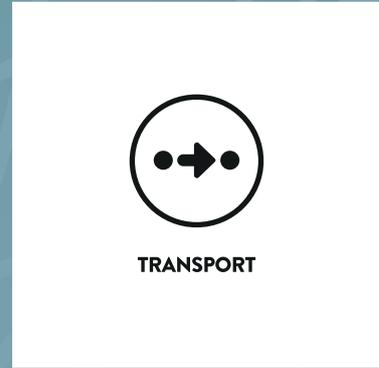


D

A



T

A

L

A

B

Commissariat général au développement durable

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Édition 2018

sommaire

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

- 5 - Synthèse et tendances récentes
- 11 - La situation économique
- 21 - L'emploi et le marché du travail
- 41 - La durée du travail
- 53 - Les salaires
- 61 - La formation
- 69 - L'accidentalité
- 77 - Annexes

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

*Les séries longues présentées dans cette publication
sont téléchargeables sur le site du SDES.*

contributeurs

MIFB

Marie-Flavie Brasseur
marie-flavie.brasseur@developpement-durable.gouv.fr

VP

Véronique Paquel
veronique.paquel@developpement-durable.gouv.fr

CC

Carlo Colussi
carlo.colussi@developpement-durable.gouv.fr

FR

François Rageau
francois.rageau@developpement-durable.gouv.fr

SL

Serge Lambrey
serge.lambrey@developpement-durable.gouv.fr

CS

Clotilde Sarron
clotilde.sarron@developpement-durable.gouv.fr

Autres rédacteurs

Annie Badouard et Christian Prat (DGITM/DST)

avant-propos



Créé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le Bilan social annuel du transport routier de marchandises vise à établir un diagnostic objectif des conditions sociales de l'activité du transport routier de marchandises.

Ce bilan, qui porte sur l'année 2016, fait apparaître une augmentation soutenue de l'emploi salarié dans le transport routier de fret élargi, à la fois dans le transport routier de fret de proximité et le transport interurbain. Le recours à l'intérim s'accroît encore et atteint un sommet. Le temps de service des conducteurs de poids lourds sur courte distance augmente alors que celui des conducteurs grands routiers recule. En 2016, le pouvoir d'achat des salariés du transport de marchandises progresse quasiment au même rythme que l'année précédente. Le nombre de titres professionnels donnant accès à la profession de conducteur routier poids lourd délivrés s'est envolé en 2016, sous l'effet du plan gouvernemental « 500 000 formations supplémentaires » mais les difficultés de recrutement de conducteurs se sont accrues. Le nombre d'accidents de la route impliquant un poids lourd est reparti à la hausse, pour la première fois depuis cinq ans. Au cours du premier semestre 2017, l'activité du transport routier de marchandises se redresse et l'emploi salarié poursuit sa croissance. Nous formulons le vœu que ce bilan social constitue un outil d'aide à la compréhension de l'évolution économique et sociale du transport routier de marchandises.

— Sylvain Moreau

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

— Alexis Vuillemin

DIRECTEUR DES SERVICES DE TRANSPORT (DGITM)

introduction

Synthèse et tendances récentes



Synthèse de l'année 2016

L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES S'ACCROÎT

En 2016, l'activité de transport routier de marchandises, réalisée par des entreprises françaises, mesurée en tonnes-kilomètres, augmente de 1,5 %, après plusieurs années de baisse. Cette hausse est essentiellement due à une progression sensible du transport par poids lourds pour compte propre, le transport routier pour compte d'autrui au moyen de véhicules poids lourds étant quasiment stable. Le chiffre d'affaires des entreprises du transport routier de fret élargi augmente de 1,0 % en 2016. Le taux de marge d'exploitation continue sa progression, en partie due à la poursuite de la baisse du prix du carburant.

La création d'entreprises est dynamique en 2016, et les défaillances sont moins nombreuses qu'en 2015.

L'EMPLOI SALARIÉ AUGMENTE DE 3,0 % EN 2016 DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI

Fin décembre 2016, 390 600 personnes sont salariées dans le transport routier de fret élargi. La hausse des effectifs s'accélère de nouveau, de 3,0 % par rapport à fin 2015. L'année précédente, la croissance annuelle des effectifs était de 1,8 %. Ces deux hausses consécutives permettent au secteur de retrouver le niveau d'emploi de fin 2007, avant le déclenchement de la dernière crise économique. Dans les transports et l'entreposage hors activités postales, la progression des effectifs salariés est plus limitée en 2016 (+ 1,9 %). Dans l'ensemble des secteurs marchands, elle n'est que de 0,8 %.

L'augmentation des effectifs salariés concerne en 2016 trois secteurs du transport routier de fret élargi sur quatre. Elle est la plus forte dans le transport routier de proximité avec 4,0 %, soit 5 900 emplois salariés supplémentaires. Dans ce secteur, la croissance est ininterrompue depuis douze ans. Le nombre de salariés augmente de 2,9 % dans le transport routier interurbain, premier secteur employeur du TRF élargi (+ 5 100 emplois) et de 3,3 % dans la location de camions avec chauffeur (+ 600 salariés). En revanche, les effectifs salariés baissent dans la messagerie et fret express (- 0,9 %).

Les entreprises de TRF élargi ont également davantage fait appel à l'intérim en 2016. 22 700 intérimaires en équivalent temps plein ont été employés dans le secteur (+ 8,3 % en un an). Le recours à l'intérim atteint son niveau le plus élevé de

la décennie dans le transport routier de fret élargi et, en moyenne annuelle, les intérimaires représentent 5,5 % des effectifs salariés. Cette proportion est la plus élevée dans la messagerie et fret express (15,6 %), la plus faible dans le transport routier de fret interurbain.

Le TRF élargi représente 34,2 % des salariés des transports et de l'entreposage et atteint son plus haut niveau au cours des vingt dernières années. Toutefois, cette hausse est plus faible que celle du nombre d'offres déposées, entraînant une progression sensible des tensions sur le marché du travail. L'indicateur de tension, mesuré par le rapport entre les nouvelles inscriptions et les offres déposées à Pôle emploi, s'accroît de 8 points en 2016 par rapport à 2015, après une progression déjà de 8 points en 2015. Malgré cette vive remontée, l'indicateur de tension n'a pas encore rejoint en 2016 son niveau de long terme.

LE NOMBRE DE TITRES PROFESSIONNELS DÉLIVRÉS ENREGISTRE UNE FORTE HAUSSE

En 2016, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers poids lourds augmente de 8,0 % par rapport à 2015. Cette hausse est portée par la nette progression du nombre de titres professionnels délivrés par le ministère du Travail (+ 30,7 %). Le nombre de formations initiales issues de l'Éducation nationale donnant équivalence de la Formation initiale minimum obligatoire (Fimo) s'accroît de 4,9 % et le nombre de Fimo délivrées par voie accélérée recule de 4,2 %. L'envolée du nombre de titres professionnels est consécutive à la mise en place en 2016 du plan gouvernemental « 500 000 formations », à destination des personnes en recherche d'emploi. Au total, 30 800 Fimo ont été délivrées en 2016, dont la moitié par la formation accélérée.

En 2016, 1 382 conducteurs de transport routier de voyageurs ont accédé à la profession de conducteur de transport routier de marchandises par poids lourds par la voie des formations passerelles. Cette même année, le nombre de permis poids lourds délivrés diminue de 4,0 %. La baisse du nombre de nouveaux titulaires du permis est plus forte pour les hommes (- 4,1 %) que pour les femmes (- 2,6 %). Ces dernières ne représentent cependant que 5,5 % des nouveaux titulaires de permis poids lourd.

Parallèlement à la formation initiale, 93 600 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies en 2016, soit un recul de 5,4 %.

LE NOMBRE D'ACCIDENTS REPART À LA HAUSSE

En 2016, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd est en hausse de 2,8 % pour la première fois depuis cinq ans. Ce nombre d'accidents reste à un niveau très bas par rapport aux dernières années, il a diminué de 42 % en dix ans. 493 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 20 de plus que l'année précédente. Parmi elles, 55 étaient des usagers d'un poids lourd. En dix ans, le nombre de tués dans ces accidents a reculé de 28 %.

28 500 accidents du travail avec arrêt du travail ont été déclarés en 2015 dans le TRF élargi, en hausse de 1,1 % par rapport à 2014. Parmi ceux-ci, 1970 ont causé une incapacité permanente (- 0,4 %). Dans le même temps, le nombre de salariés du TRF élargi affiliés au régime général augmente de 0,8 %. Le nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés est donc en légère hausse et s'établit à 79,3 contre 79,1 en 2014. La fréquence des accidents du travail reste nettement supérieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs (33,9 accidents pour 1 000 salariés en 2016).

Premier semestre 2017 : l'activité du TRM national se redresse et les effectifs salariés augmentent de nouveau

Au deuxième trimestre 2017, l'activité économique française augmente de nouveau solidement (+ 0,5 %, après + 0,5 % au premier trimestre). Le volume de production marchande de services de transport de marchandises, tous modes confondus, est en hausse de 2,3 % au premier semestre 2017 par rapport au second semestre 2016. La production réalisée par le transport routier de marchandises se redresse nettement (+ 4,7 % par rapport au second semestre 2016) et revient à son niveau de fin 2014. Le transport par poids lourds réalisé par le pavillon français, mesuré en tonnes-kilomètres, progresse de 3,8 % au premier semestre 2017 par rapport au second semestre de 2016 (en données corrigées des variations saisonnières).

L'emploi salarié hors intérim progresse dans le transport routier de fret élargi à un rythme soutenu début 2017 (+ 1,4 % par rapport à la fin 2016). Dans l'ensemble du secteur privé, cette hausse des effectifs est de + 0,7 %. Parallèlement, selon les données de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos), la masse salariale hors intérim augmente nettement (+ 2,5 %) et le salaire moyen par tête s'accroît de 1,3 % au premier semestre 2017, par rapport au deuxième semestre 2016.

Les effectifs intérimaires employés dans les transports et l'entreposage continuent leur progression, avec + 0,7 % au 1^{er} semestre 2017 par rapport au semestre précédent.

Après avoir vivement augmenté fin 2016, le nombre d'offres d'emploi de conducteurs TRM sur longue distance collectées par Pôle emploi se stabilise à un niveau élevé au deuxième trimestre 2017. Parallèlement, Pôle emploi enregistre de moins en moins d'inscriptions pour ce métier (- 9,3 % au 2^e trimestre 2017 par rapport au 4^e trimestre 2016). De ce fait, l'indicateur de tension atteint au 2^e trimestre 2017 un niveau supérieur de 20 points à sa moyenne de long terme et 36 % des chefs d'entreprise du TRM déclarent avoir des difficultés à recruter du personnel roulant.

Tendances au premier semestre 2017

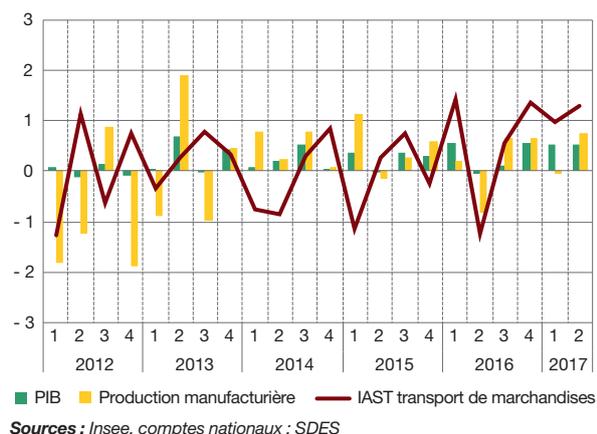
En France, l'activité a continué d'augmenter solidement aux premier et deuxième trimestres 2017 (+ 0,5 % après + 0,5 %). Dans ce contexte économique d'ensemble, le volume de la production marchande du transport routier de marchandises du premier semestre 2017 est en hausse de 2,3 % par rapport à celui du second semestre 2016. Sur cette même période, les tonnes-kilomètres réalisées par les poids lourds immatriculés en France augmentent de 3,8 %. L'emploi salarié hors intérim du TRF élargi progresse de 1,4 % sur le premier semestre 2017, deux fois moins que la masse salariale (+ 2,9 %). Le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) pour le métier de conducteur de transport routier de marchandises (TRM) sur longue distance diminue, alors que Pôle emploi recueille davantage d'offres pour ce métier.

HAUSSE DE LA PRODUCTION MARCHANDE DU TRM

Le volume de production marchande de services de transport de marchandises, tous modes confondus, est en hausse de 2,3 % au premier semestre 2017 par rapport au second semestre 2016, d'après l'indice d'activité des services de transport (IAST, voir définitions). Sur le premier semestre de 2017, l'IAST se situe ainsi 2,6 % au-dessus de sa moyenne de 2016 (figure 1). La progression est plus accentuée pour le TRM dont la production marchande se situe, pour le premier semestre 2017, 7,0 % au-dessus de son niveau moyen de 2016.

Figure 1 : PIB, production manufacturière, et production marchande du transport routier de marchandises

Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



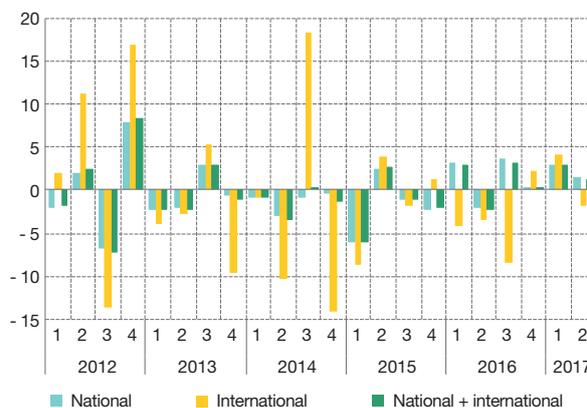
L'ACTIVITÉ DU TRM NATIONAL SE REDRESSE

L'activité de transport routier de marchandises du pavillon français, mesurée en tonnes-kilomètres (voir définition en annexe), progresse de 3,8 % au premier semestre 2017 par rapport au second semestre de 2016 (en données corrigées des variations saisonnières), au cours duquel elle avait déjà augmenté.

Cette reprise (quatrième trimestre consécutif de hausse) est portée par le transport national, compte d'autrui et compte propre cumulés, avec une hausse de 3,0 % au premier trimestre 2017, puis de 1,4 % au deuxième trimestre 2017 (figure 2). L'activité de transport international, sur la partie française des parcours, souvent sujette à de fortes variations, fléchit au deuxième trimestre 2017 (- 1,9 %).

Figure 2 : activité de transport routier de marchandises (pavillon français)

Évolutions trimestrielles des t-km en %, données CVS-CJO

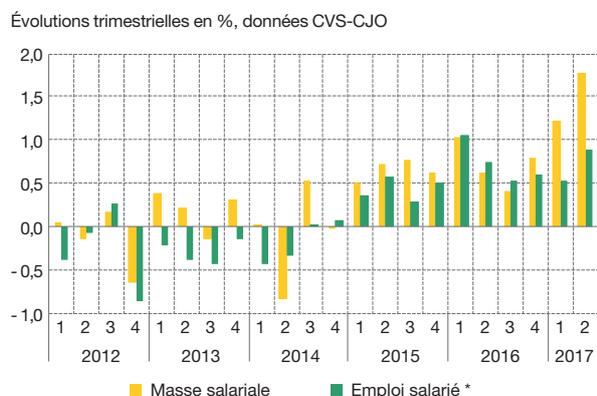


L'EMPLOI ET LA MASSE SALARIALE CONTINUENT À AUGMENTER

Depuis début 2017, l'effectif salarié hors intérim du TRF élargi continue d'augmenter à un rythme soutenu (+ 0,5 % au premier trimestre puis + 0,9 % au deuxième trimestre). Au cours du premier semestre 2017, 5 600 emplois ont été créés dans le TRF élargi, dont 2 200 dans le TRF interurbain et 3 200 dans le TRF de proximité. Seul le sous-secteur « messagerie, fret express » perd des emplois, et ce depuis le troisième trimestre 2015.

Sur la même période, la croissance de la masse salariale du TRF élargi est supérieure à celle de l'emploi salarié : elle progresse de 1,2 % au premier trimestre 2017 puis de 1,7 % au deuxième trimestre (figure 3).

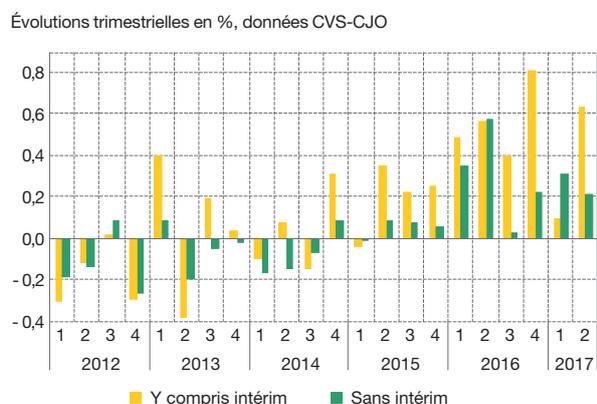
Figure 3 : masse salariale et effectifs salariés du TRF élargi



Champ : France (hors Mayotte), hors intérim
Sources : Insee, estimations d'emploi ; Acoess ; calculs SDES

La hausse du nombre d'emplois intérimaires mobilisés par l'ensemble des transports et de l'entreposage reste soutenue au premier semestre 2017. Au total, sur le premier semestre 2017, l'effectif salarié (y compris intérim) de l'ensemble des transports et de l'entreposage progresse de 0,7 % (figure 4), au même rythme que pour l'ensemble du secteur privé.

Figure 4 : effectifs salariés de l'ensemble du secteur transports et entreposage

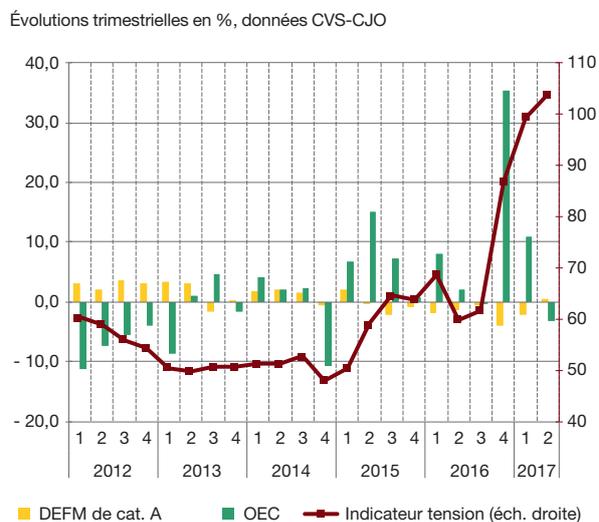


Champ : France (hors Mayotte)
Sources : Insee, estimations d'emploi ; Dares ; calculs SDES

LES TENSIONS S'ACCROISSENT SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL

La demande d'emploi pour les métiers de conducteurs, cœur de l'activité du TRM, continue de baisser en 2017, tandis que la hausse des offres d'emploi se poursuit. Le phénomène est particulièrement marqué pour les conducteurs de poids lourds sur longue distance (figure 5). Le nombre de demandeurs d'emploi de conducteurs de transport de marchandises sur longue distance inscrits à Pôle emploi et sans emploi (DEFM de catégorie A) diminue depuis la mi-2014. Il recule de 1,5 % au premier semestre 2017, soit 600 demandeurs d'emploi en moins par rapport à fin 2016. Sur le premier semestre 2017, le nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de conducteur TRM est 5,1 % plus faible que le niveau moyen de 2016, soit un écart bien supérieur à celui observé pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique (- 1,1 %).

Figure 5: offres (flux) et demandes (stock) d'emploi pour le métier de conducteur de TRM sur longue distance



Champ : France métropolitaine, demandes d'emploi en fin de trimestre (DEFM) en catégorie A, offres d'emploi collectées (OEC) par Pôle emploi
Source : Dares, statistiques du marché du travail ; calculs SDES

À compter de juin 2015, Pôle emploi accède à des données administratives plus complètes lui permettant de mieux classer les demandeurs d'emploi en formation, en service civique ou en contrat aidé dans l'insertion par l'activité économique dans la catégorie correspondant à leur situation. Ces opérations ont un impact à la baisse sur les évolutions mensuelles et annuelles du nombre de demandeurs d'emploi en catégories A, B et C (figure 5).

Après avoir vivement augmenté fin 2016, le nombre d'offres d'emploi de conducteurs TRM sur longue distance collectées par Pôle emploi se stabilise à un niveau élevé au deuxième trimestre 2017. Parallèlement, Pôle emploi enregistre de moins en moins d'inscriptions pour ce métier (- 7,5 % depuis début 2017) et au deuxième trimestre 2017, le nombre de nouvelles demandes égale le nombre d'offres collectées (18 300). De ce fait, l'indicateur de tension (*voir définitions*) bondit fin juin 2017 à un niveau inédit, dépassant de 20 points sa moyenne de long terme.

LES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT S'INTENSIFIENT

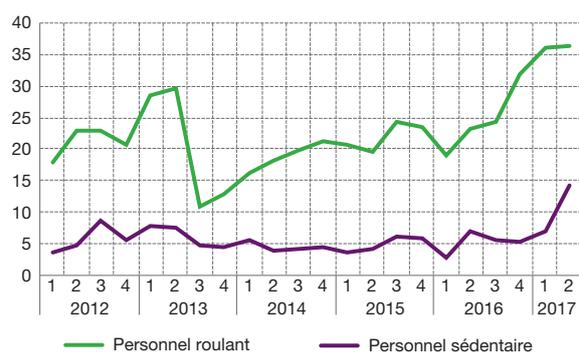
Ces tensions observées à partir des statistiques du marché du travail produites par Pôle emploi sont corroborées par l'enquête trimestrielle de conjoncture menée par l'Insee auprès des chefs d'entreprises du TRF élargi (hors activités postales). Fin juin 2017, 36 % des entreprises déclarent avoir des difficultés à recruter du personnel roulant (contre 28,6 % pour l'ensemble des services). Ces difficultés de recrutement s'accroissent vivement depuis mi 2016 pour les conducteurs, et depuis début 2017 pour le personnel sédentaire (*figure 6*).

Avertissement

Sur la base des résultats disponibles au 31 octobre 2017.

Figure 6 : part des chefs d'entreprises considérant difficile le recrutement de salariés dans le TRF élargi

Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



Champ : France métropolitaine, TRF élargi et activités de courriers (hors poste)
Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

partie 1

La situation économique

— En 2016, le transport routier de marchandises réalisé par les entreprises françaises du transport routier de fret baisse de 0,4 % en un an, après un recul de 8,7 % en 2015. Cette diminution est compensée par l'augmentation du pavillon étranger (+ 3,3 %) et celle du transport pour compte propre (+ 9,1 %). Le chiffre d'affaires des entreprises de TRF augmente de 1 % et la valeur ajoutée de 4 % en raison de la reprise de l'activité des secteurs clients, commerce et construction notamment et de la baisse du coût du gazole professionnel.



1.1 Les transports routiers par les entreprises françaises du transport routier de marchandises

En 2016, les entreprises du transport routier de marchandises (TRM) réalisent 115,4 milliards de tonnes-kilomètres par poids lourds (plus de 3,5 tonnes), soit 34,3 % du transport intérieur terrestre de marchandises. Le transport sur le territoire français, avec pour départ et origine la France, des entreprises de TRM, est stable en 2016. Au total, le transport intérieur terrestre de marchandises augmente de 1,1 %, du fait de la hausse du transport routier pour compte propre (+ 9,1 %). Le transport en France par les transporteurs routiers étrangers augmente de 3,3 % tandis que le transport réalisé à l'étranger par les entreprises françaises de TRM baisse de 4,9 %. La baisse de l'activité des entreprises de TRM concerne uniquement les courtes et moyennes distances.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES AUGMENTE EN 2016

Le transport intérieur terrestre de marchandises (tous modes confondus) repart légèrement à la hausse en 2016 (+ 1,1 %), et ce, pour la première fois depuis 2008. En moyenne annuelle depuis 2011, le transport intérieur terrestre de marchandises baisse de 1,3 % (figure 1.1.1).

Les transports ferroviaire et fluvial baissent respectivement de 4,9 % et 8,4 % en 2016. Ils diminuent de 1 % et 2,8 % en moyenne annuelle depuis 2011. En 2016, l'activité du transport routier (y compris VUL) est de 287,6 milliards de tonnes-kilomètres.

Figure 1.1.1 : transport intérieur terrestre de marchandises

En milliards de tonnes-kilomètres et %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016 /2011
Transport intérieur terrestre total *	338,4	- 1,1	- 1,6	1,1	- 1,3
Transport ferroviaire	32,6	1,1	5,1	- 4,9	- 1,0
Transport fluvial	6,8	- 2,0	- 3,7	- 8,4	- 2,8
Oléoducs	11,4	- 4,0	3,5	- 0,6	- 7,9
Transport routier poids lourds	263,8	- 1,4	- 2,9	2,3	- 3,7
Pavillon français	151,0	- 3,5	- 6,7	1,5	- 6,1
Entreprises de TRM	115,4	- 4,7	- 8,7	- 0,4	- 4,5
Pavillon étranger	112,8	2,0	3,0	3,3	0,2
Véhicules utilitaires légers (VUL)	23,8	1,2	2,0	1,4	1,1

* Y compris oléoducs

Champ : transport intérieur terrestre tous modes y compris oléoducs.

Sources : SDES, Rapport CCTN 2016

L'ACTIVITÉ DU PAVILLON FRANÇAIS AUGMENTE DE 1,5 %

Le transport routier sous pavillon français, (véhicules immatriculés en France, poids lourds et véhicules utilitaires légers) est de 179,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2016 (figure 1.1.2). De 2011 à 2015, l'activité du pavillon français a diminué au total de 15,0 %. En 2016, elle augmente de 1,5 %, du fait de l'augmentation du transport pour compte propre.

Figure 1.1.2 : transport routier (y compris à l'étranger) de marchandises sous pavillon français

En milliards de tonnes-kilomètre et en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/2011
Transport routier sous pavillon français	179,6	- 3,2	- 5,9	1,5	- 2,9
Transport national (yc VUL)	168,0	- 2,5	- 5,4	2,0	- 2,5
Transport international	11,7	- 10,9	- 12,3	- 5,6	- 7,7
dont en France	6,9	- 10,2	- 11,3	- 8,2	- 6,7
dont à l'étranger	4,8	- 11,7	- 13,8	- 1,7	- 9,1
Entreprises de TRM (PL > 3,5 tonnes) : compte d'autrui	119,6	- 5,0	- 9,0	- 0,6	- 4,7
Transport national	109,1	- 4,2	- 8,4	0,0	- 4,3
Transport international	10,5	- 11,5	- 14,0	- 7,0	- 8,5
dont en France	6,2	- 10,8	- 13,0	- 8,3	- 7,5
dont à l'étranger	4,2	- 12,4	- 15,4	- 4,9	- 10,0
Autres entreprises (PL > 3,5 tonnes) : compte propre	36,2	1,2	0,7	9,1	1,8
Transport national	35,0	1,3	0,5	9,1	1,7
Transport international	1,2	- 1,9	9,9	8,5	2,4
dont en France	0,6	- 2,1	10,7	- 6,7	3,7
dont à l'étranger	0,6	- 1,7	8,6	33,4	1,0
Véhicules utilitaires légers	23,8	1,2	2,0	1,4	1,1

Note : en raison des arrondis, les totaux peuvent ne pas être strictement égaux à la somme de leurs composantes.

Champ : transport total pavillon français, y compris VUL.

Sources : SDES, Rapport CCTN 2016 et enquête TRM

partie 1 : la situation économique

L'activité du pavillon français est assurée à 66,6 % par les entreprises du TRM (*voir définitions*), soit 119,6 milliards de tonnes-kilomètres. Leur activité, en France ou à l'étranger, baisse de 0,6 % en 2016. Cette diminution est compensée par l'augmentation du transport pour compte propre (+ 9,1 %).

LE TRANSPORT NATIONAL DES ENTREPRISES DE TRM EST STABLE

L'activité des entreprises du TRM est à 96,5 % réalisée sur le territoire français. Le transport national (*voir définitions*) représente 91,2 % de l'activité. Le transport national des entreprises du TRM est stable, il est de 115,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2016.

Le transport international des entreprises du TRM comprend la partie française de trajets internationaux (5,2 % de l'activité en 2016) et la partie internationale de trajets internationaux (3,5 % de l'activité en 2016). L'activité internationale des entreprises du TRM a baissé de 7,0 % en 2016.

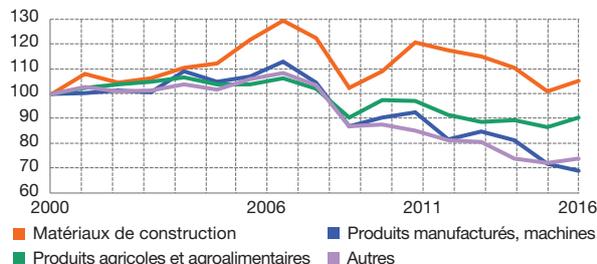
Le transport pour compte propre par poids lourds progresse de 9,1 % en 2016. Sa part dans le transport total du pavillon français (17,5 %) a largement augmenté (13,3 % en 2008 et en 2000).

L'ACTIVITÉ DES ENTREPRISES DE TRM PROGRESSE POUR LES PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES ET LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

L'activité du transport intérieur sous pavillon français par les poids lourds progresse en 2016 pour les matériaux de construction (+ 4,3 %), les produits agricoles et agroalimentaires (+ 4,5 %) et les autres produits (+ 2,2 %) (*figure 1.1.3*). À l'inverse, l'activité des entreprises de TRM dans le transport de produits manufacturés, machines et matériels de transport (42,2 milliards de tonnes-kilomètres) baisse de 3,7 % en 2016.

Figure 1.1.3 : évolution des transports intérieurs routiers en poids lourds, sous pavillon français, par type de marchandises

En tonnes-kilomètre, base 100 en 2000



* Unité mobile : comprend les véhicules à moteur et les animaux vivants ainsi que les véhicules et matériels sur roues, non automoteurs.

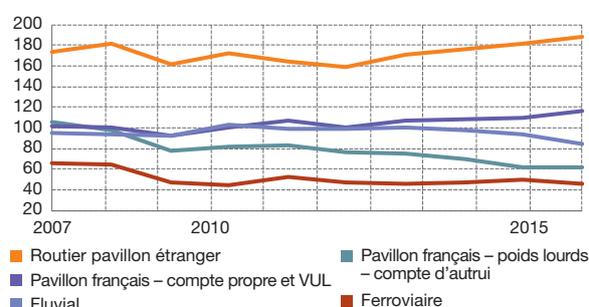
Source : SDES, enquête TRM

Dans les entreprises de TRM, le transport par conteneurs, qui représente 4,3 % du transport routier de marchandises, augmente

de 12,4 % en 2016. Le transport par palettes (47,7 % du transport de marchandises) augmente de 8 %, tandis que le transport de vracs solides (30,6 % du transport de marchandises) augmente de 1,6 %. Les autres conditionnements baissent de 30,8 %.

Figure 1.1.4 : évolution des transports intérieurs de marchandises hors oléoducs et transit

En tonnes-kilomètre, base 100 en 2000



Champ : tous modes hors transit et hors oléoducs

Source : SDES, Rapport CCTN 2016

L'ACTIVITÉ FRANÇAISE DES ENTREPRISES DE TRM BAISSÉ SUR LES DISTANCES INFÉRIEURES À 150 KM

Dans les entreprises de TRM (*figure 1.1.5*), l'activité (mesurée en tonnes-kilomètre) baisse sur les distances inférieures à 150 km (- 6,0 %). Elle est stable pour les distances comprises entre 150 et 500 km (- 0,1 %). L'activité des entreprises de TRM françaises augmente sur les trajets de plus de 500 km (+ 2,7 %). En moyenne annuelle, l'activité sur les trajets de plus de 500 km baisse de 4,8 % par an entre 2011 et 2016.

Figure 1.1.5 : transport routier de marchandises en poids lourds (hors VUL) selon la classe de distance (y compris à l'étranger)

En milliards de tonnes-kilomètres et %

PL > 3,5 tonnes	Niveau	Évolutions annuelles			
	2016	2014	2015	2016	2016/2011
Pavillon français	155,8	- 3,8	- 7,0	1,5	- 3,4
Moins de 150 km	45,6	- 1,8	- 8,7	- 4,2	- 3,8
De 150 à moins de 500 km	70,8	- 4,9	- 4,9	4,2	- 2,7
À 500 km et plus	39,4	- 4,4	- 8,5	3,6	- 4,3
Entreprises de TRM : compte d'autrui	119,6	- 5,0	- 9,0	- 0,6	- 4,7
Moins de 150 km	26,4	- 3,2	- 11,3	- 6,0	- 5,9
De 150 à moins de 500 km	57,2	- 5,6	- 7,2	- 0,1	- 4,2
À 500 km et plus	36,0	- 5,4	- 9,8	2,7	- 4,8

Champ : transport national et international, poids lourds (PTAC > 3,5 t) immatriculés en France uniquement.

Source : SDES, enquêtes TRM

1.2 Les entreprises du transport routier de fret élargi

En 2016, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret (TRF) élargi augmenterait (+ 1,0 %) et atteindrait 50,9 milliards d'euros. La légère baisse des consommations intermédiaires (- 0,5 %), couplée avec la hausse de la production, entraînerait une progression de la valeur ajoutée brute de 4,0 %. Avec un excédent brut d'exploitation (EBE) en nette augmentation (+ 8,9 %), le taux de marge gagnerait 0,6 point par rapport à 2015 pour atteindre 12,8 %.

PLUS DE 41 000 ENTREPRISES

Au 31 décembre 2015, le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi poursuit sa reprise entamée deux années auparavant. Il compte désormais 41 403 entreprises, soit + 1,5 % par rapport à fin 2014 (figure 1.2.1), taux supérieur à celui de la période 2010-2015 (+ 1,1 %). Le transport routier de fret interurbain est de nouveau le secteur le plus

dynamique (831 entreprises en plus) alors que le transport routier de fret de proximité enregistre une baisse (- 270 entreprises), après sept années de croissance consécutive. En 2016, le taux de création d'entreprises hors micro-entreprises (voir définitions), atteint 6,1 %, soit un niveau légèrement en retrait par rapport aux deux années précédentes. Le taux de défaillance en 2016 est de 2,8 %, en recul de 0,2 point par rapport à 2015.

Figure 1.2.1 : indicateurs de démographie d'entreprises du TRF élargi

En nombre d'entreprises, évolutions et taux en %

Niveau et évolutions	31/12/2015	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2015	TCAM* 31-12-2015/31-12-2010
Nombre d'entreprises	41 403	1,0	1,9	1,5	1,1
Transports routiers de fret interurbains	13 907	0,7	4,4	6,4	2,0
Transports routiers de fret de proximité	25 458	1,3	0,9	- 1,0	0,7
Location de camions avec chauffeur	1 043	- 2,6	- 4,5	1,5	- 2,2
Messagerie, fret express	995	1,9	2,6	2,3	1,3
Niveau et taux	2016	2014	2015	2016	TCAM 2016/2011
Défaillances	1 160	3,3	3,0	2,8	3,3
Transports routiers de fret interurbains	336	3,0	2,7	2,4	3,1
Transports routiers de fret de proximité	782	3,5	3,3	3,1	3,5
Location de camions avec chauffeur	10	1,5	1,2	1,0	1,7
Messagerie, fret express	32	3,1	3,3	3,2	4,0
Créations hors micro-entreprises	2 530	6,3	6,2	6,1	6,8
Transports routiers de fret interurbains	1 081	6,6	7,9	7,8	6,5
Transports routiers de fret de proximité	1 403	6,5	5,6	5,5	7,2
Location de camions avec chauffeur	9	1,2	1,4	0,9	1,5
Messagerie, fret express	37	3,9	5,1	3,7	5,0

* TCAM : taux de croissance annuel moyen.

Note : les défaillances ne sont pas des cessations (cf. définitions).

Champ : transport routier de fret élargi = NAF 49.41A - 49.41B - 49.41C - 52.29A.

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

partie 1 : la situation économique

En 2016, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret élargi serait de l'ordre de 50,9 milliards d'euros, en hausse de 1,0 % (figure 1.2.2 et encadré). Il progresse pour la deuxième année consécutive et l'EBE fait de même pour la quatrième année consécutive.

Figure 1.2.2 : comptes des entreprises du TRF élargi

Niveau en millions d'euros ; évolutions et taux en %

	2016 (e)	2013	2014	2015	2016 (e)
Chiffre d'affaires	50,9	- 1,7	- 0,1	0,7	1,0
Production	50,2	- 1,9	0,1	0,9	1,0
Consommations intermédiaires	32,2	- 2,8	0,1	- 0,2	- 0,5
<i>dont sous-traitance incorporée</i>	-	- 9,9	19,0	3,6	-
<i>dont achats de carburant</i>	6,2	- 4,3	- 0,2	- 6,6	- 6,0
Valeur ajoutée brute	18,0	- 0,1	0,3	2,9	4,0
Impôts, taxes - Subv. d'expl.	0,8	- 4,9	- 4,1	- 6,0	9,5
Charges de personnel	14,9	- 2,2	- 2,1	0,5	3,0
Excédent brut d'exploitation	2,3	38,4	29,4	28,7	8,9
Taux de marge (EBE/VAB)	12,8 %	2,1 pts	2,3 pts	2,4 pts	0,6 pt

Note : (e) estimé

Sources : estimations SDES d'après notamment Insee-Ésane ; Acoiss ; CNR

Les consommations intermédiaires (CI) se contracteraient légèrement (- 0,5 %), suite principalement à la forte diminution pour la quatrième année consécutive des dépenses en carburants (- 6,0 %). Plusieurs facteurs contribueraient à cette diminution : une réduction du coût du gazole professionnel (- 7,1 % - figure 1.2.3) ainsi que la baisse des consommations unitaires des poids lourds (- 1,8 %). Les autres CI, qui pèsent pour plus de 80 %, devraient un peu augmenter (+ 0,9 %).

Figure 1.2.3 : indices de coûts des transports routiers de fret longue distance

En %

Évolution de l'indice (%)	2014	2015	2016	TCAM 2016/2011
Gazole professionnel	- 6,2	- 11,5	- 7,1	- 4,8
Maintenance	- 0,3	- 0,4	- 0,5	0,7
Infrastructures	1,1	0,1	1,2	1,4
Détention du matériel	1,9	- 0,2	1,2	1,0
Personnel de conduite	0,1	- 1,6	1,9	0,7
Frais de déplacement	0,0	0,0	1,8	1,2
Charges de structure	0,3	- 0,1	1,1	0,7
Indice synthétique hors gazole	0,4	- 0,7	1,2	0,8
Indice synthétique	- 1,7	- 4,1	- 0,8	- 0,8

Source : CNR, calculs SDES

Méthodologie d'estimation du chiffre d'affaires pour 2016

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises du TRF élargi repose sur un compromis entre des indicateurs qui divergent pour l'année 2016 :

- l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du transport routier de marchandises (- 0,6 %) avec l'indice des prix des prestations (- 0,4 %) donne une évolution de l'activité en valeur de - 1,0 % ;
- l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, augmente de 1,8 %. Il s'avère souvent optimiste car les disparitions d'entreprises sont difficilement prises en compte.

En prenant le chiffre d'affaires comme indicateur de production, compte tenu de l'évolution des CI, la valeur ajoutée brute (VAB) se redresserait nettement (+ 4,0 %) alors qu'elle a peu évolué sur la période 2011-2015. Le taux de valeur ajoutée (VAB/CA) augmenterait de 1,0 point pour s'établir à 35,4 %.

La hausse des charges de personnel hors intérim (+ 3,0 %) est moins rapide que celle de la valeur ajoutée brute. Ainsi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) devrait croître pour la quatrième année consécutive, passant de 2,1 milliards d'euros en 2015 à 2,3 milliards d'euros en 2016, ce qui accroîtrait le taux de marge (EBE/VAB). Celui-ci gagnerait 0,6 point par rapport à l'année précédente pour atteindre 12,8 % en 2016, soit le plus haut niveau depuis le début de la crise.

LÉGÈRES DIMINUTIONS DES PRIX DES PRESTATIONS ET DES COÛTS

En 2016, en moyenne annuelle, les prix des prestations baissent peu sur la longue distance (- 0,4 % pour le national, - 0,9 % pour l'international). Les coûts d'exploitation sur la

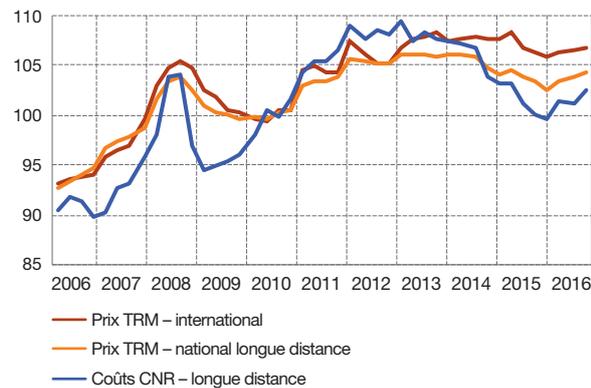
longue distance diminuent à un rythme équivalent (- 0,8 %). La chute de prix du gazole professionnel (- 7,1 %) explique en grande partie la légère baisse des coûts, alors que les autres composantes sont en hausse : personnel de conduite (+ 1,9 %) ou frais de déplacement (+ 1,8 %). Sur la courte distance, en moyenne annuelle, les prix sont stables (- 0,0 %). Les coûts sont stables pour les véhicules porteurs (+ 0,1 %) alors qu'ils diminuent légèrement pour les ensembles articulés « 40 tonnes » (- 0,7 %).

L'INVESTISSEMENT EN POIDS LOURDS SE POURSUIVRAIT

Les entreprises de TRF élargi, qui ont de nouveau plus investi en 2015, sembleraient continuer leur politique en 2016. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds augmente (+ 12,6 % après + 10,5 % l'année précédente) pour atteindre 48 400 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés) en 2016.

Figure 1.2.4a : prix et coûts TRM longue distance

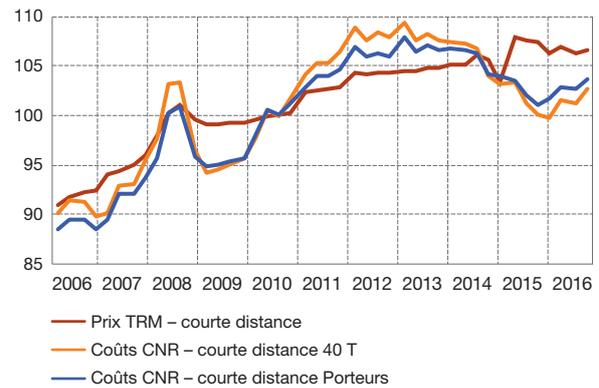
Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

Figure 1.2.4b : prix et coûts TRM courte distance

Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

1.3 Le transport routier de marchandises dans l'Union européenne

L'activité de transport routier de fret de l'ensemble des pavillons de l'UE s'établit à 1 768 milliards de tonnes-kilomètres en 2015. L'activité augmente de 2,4 % par rapport à 2014 : celle assurée par les pavillons des nouveaux États membres (NEM) progresse (+ 5,2 %), celle effectuée par les anciens États membres (AEM) est en légère reprise (+ 1,2 %).

En 2015, le pavillon routier français (154 milliards de tonnes-kilomètres), réalise 8,7 % du transport routier européen, ce qui le place en cinquième position européenne, perdant une place par rapport à 2014.

En 2014, le transport routier de marchandises (TRM) de l'UE regroupait 549 milliers d'entreprises et employait 2,9 millions de personnes. Les performances des entreprises de TRM varient fortement entre anciens et nouveaux États membres.

EN 2015, 8,7 % DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EUROPÉEN EST RÉALISÉ PAR DES ENTREPRISES FRANÇAISES

En 2015, dernière année dont les données sont disponibles pour l'Union européenne, l'activité du transport routier de marchandises européen s'établit à 1 768 milliards de tonnes-kilomètres transportées (figure 1.3.1). Cinq pays réalisent ensemble 62 % de ce transport routier (figure 1.3.2) : l'Allemagne (17,8 %), la Pologne (14,7 %), l'Espagne (11,8 %), le Royaume-Uni (9,0 %) et la France (8,7 %). L'activité est très dynamique dans les NEM : en croissance de 5,2 % en 2015 (figure 1.3.1). Elle représente cette année 30,4 % du transport routier européen, contre 24,0 % en 2010. Elle l'est moins dans les AEM (+ 1,2 % en 2015), où, sur le long terme, les parts de la France et de l'Italie tendent à diminuer. En revanche, celles des NEM, notamment celle de la Pologne, s'accroissent.

La moitié du transport national européen (voir définitions) est concentrée dans trois pays : Allemagne, France et Royaume-Uni.

Figure 1.3.1 : évolution du transport routier de marchandises dans l'Union européenne

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

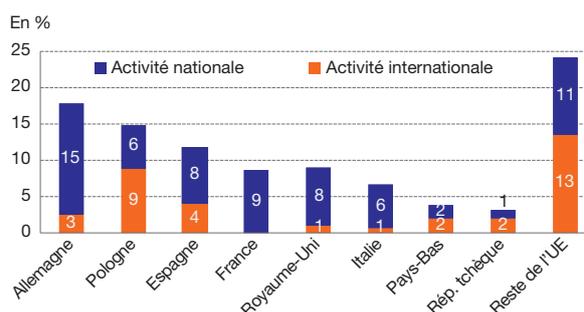
	Niveau	Évolutions annuelles				
	2015	2013	2014	2015	2015/ 2010	
Anciens États membres	1 230,3	- 1,3	- 0,4	1,2	- 1,6	
dont Allemagne	314,7	- 0,4	1,4	1,5	0,1	
Espagne	209,4	- 3,3	1,6	7,0	- 0,1	
France	153,6	- 0,6	- 3,6	- 7,0	- 3,4	
Italie	116,8	2,6	- 7,4	- 0,8	- 7,8	
Pays-Bas	68,9	2,8	0,4	- 4,8	- 2,2	
Royaume-Uni	158,9	- 7,1	- 2,7	11,0	1,6	
Suède	41,5	0,1	25,2	- 1,1	2,7	
Nouveaux États membres	537,5	9,3	2,1	5,2	4,9	
dont Pologne	260,7	11,4	1,3	3,9	5,2	
République tchèque	57,2	7,2	- 1,5	5,7	2,0	
Roumanie	39,0	14,7	3,3	11,1	8,6	
Union européenne	1 767,8	1,6	0,3	2,4	0,1	

Source : Eurostat

En 2015, il augmente de 4,0 % en Europe. L'activité nationale des pavillons sur leur propre territoire augmente de 3,9 % .Le cabotage, qui représente moins de 2 % de l'activité du TRM européen poursuit sa croissance et augmente de 5,4 % en 2015 . Près des deux tiers du cabotage européen est réalisé en Allemagne (39,3 %) et en France (26,1 %). Le cabotage s'accroît dans ces deux pays (+ 2,4 % en Allemagne et + 8,1 % en France), pour couvrir respectivement 4,6 % et 5,5 % des tonnes-kilomètres réalisées sur ces deux marchés nationaux.

L'INTERNATIONAL EST PRÉPONDÉRANT DANS L'ACTIVITÉ DES NEM

Figure 1.3.2 : poids des pavillons dans l'activité dans l'Union européenne en 2015



Note de lecture : le transport national du pavillon français (transport ayant une origine et une destination française) représente 9 % du transport intérieur européen ; le transport international du pavillon français (ayant une origine ou une destination à l'étranger) représente 1 % du transport intérieur européen. Source : Eurostat

Avec 617 milliards de tonnes-kilomètres en 2015, l'activité internationale des pavillons représente environ un tiers de l'activité de transport routier de marchandises. Les pavillons des NEM en réalisent 55,6 % (25,3 % pour la Pologne). L'activité internationale représente 67,6 % de l'activité globale des pavillons des NEM. Ce taux est de 20,4 % chez les AEM (14,7 % en Allemagne, 8,0 % en France). Ce transport est quasi stable en 2015 (+ 0,3 %).

partie 1 : la situation économique

LA MAJORITÉ DES ENTREPRISES ET DES EMPLOIS DE TRM EUROPÉEN EST SITUÉE DANS LES ANCIENS ÉTATS MEMBRES

549 000 entreprises assurent le TRM européen (figure 1.3.3). Plus des deux tiers sont situées dans les anciens États membres. Le nombre d'entreprises diminue dans les anciens États membres alors qu'il progresse dans les nouveaux États membres. En 2014, dernière année disponible pour cet indicateur, il s'accroît de + 1,5 % par rapport à 2013, notamment en Roumanie (+ 10,3 %) et en Pologne (+ 2,5 %).

Les entreprises de TRM emploient au total 2,9 millions de personnes, dont 2,4 millions de salariés. 71 % appartiennent à des AEM. L'Allemagne emploie 12,9 % des effectifs européens, la France 12,1 %, la Pologne, l'Espagne et l'Italie 10,5 % chacun. Les entreprises de TRM sont de petite taille dans toute l'Europe et particulièrement dans les NEM (3,7 salariés par entreprise contre 4,8 pour l'ensemble des AEM). En Allemagne, aux Pays-Bas et en France, le nombre moyen de salariés par entreprise dépasse 9.

82 % DU CHIFFRE D'AFFAIRES EST RÉALISÉ PAR LES ENTREPRISES DES AEM

Si le transport routier de marchandises est très dynamique dans les nouveaux États membres, les entreprises des anciens États membres gardent un poids prépondérant dans le chiffre d'affaires (CA) total européen et la valeur ajoutée. 82 % de ce CA (313,4 milliards d'euros en 2014) est réalisé

par les entreprises des AEM, dont 13,6 % par des entreprises françaises, soit un peu moins qu'en Italie (13,9 %), plus qu'en Allemagne (11,6 %) et qu'au Royaume-Uni (10,3 %). Les NEM réalisent 18 % du CA européen.

Le poids des anciens États membres est encore plus élevé dans la valeur ajoutée : 88 % de cette VA est réalisée dans les AEM. Les disparités sont ainsi très fortes entre les États. Un indicateur de rentabilité (VA/CA) traduit ces fortes disparités qui existent entre les AEM, où ce ratio varie de 26 % en Italie à 45 % en Allemagne (34 % en France) et les NEM, où ce ratio est en moyenne de 22 %, avec un maximum de 25 % pour la Hongrie (20 % en Pologne).

Les charges de personnel ont atteint 65,7 milliards d'euros en 2014 (92 % dans les anciens États membres). Rapportées au nombre de salariés, les dépenses de personnel sont très variables : 27 milliers d'euros en moyenne, 30 milliers d'euros dans les AEM (38 milliers d'euros en France et 27 milliers d'euros en Allemagne), 8 milliers d'euros dans les NEM.

Avertissement

Les données présentées dans cette partie portent sur les années 2015 et 2014, les dernières disponibles au niveau européen. Pour la France, ces chiffres diffèrent donc de ceux des figures 1.1.1 et 1.1.2.

Figure 1.3.3 : les entreprises de TRM dans l'Union européenne en 2014

Entreprises et effectifs en milliers ; chiffre d'affaires, valeur ajoutée et charges de personnel en milliards d'euros

	2014							Évolutions 2014/2013					
	Entreprises	Effectif total	Dont salariés	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée*	Charges de personnel	Taux de valeur ajoutée	Entreprises	Effectif total	Dont salariés	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée*	Charges de personnel
Anciens États membres (1)	359,5	2 032	1 734	257,1	91,2	60,2	35	- 3,4	- 3,4	- 2,9	0,7	4,2	0,2
dont Allemagne	31,0	370	337	36,4	16,4	9,0	45	-13,5	-9,8	-9,2	-7,1	-3,9	-8,2
France	34,8	348	338	42,6	14,5	12,9	34	-7,7	-1,2	-1,3	-2,5	0,0	-3,0
Italie	69,1	303	225	43,7	11,3	7,8	26	-5,0	-0,6	1,5	2,7	5,8	2,0
Espagne	102,5	303	209	31,0	10,6	5,9	34	-5,2	-1,1	2,9	3,3	7,7	3,1
Royaume-Uni	38,4	219	206	32,2	14,1	7,6	44	14,5	-9,6	-10,2	14,0	23,7	13,4
Pays-Bas	11,3	112	103	19,5	7,0	5,0	36	1,0	-1,6	-1,1	0,9	1,5	0,6
Nouveaux États membres (2)	189,5	844	697	56,2	12,4	5,5	22	1,5	3,5	4,5	4,4	11,0	8,0
dont Pologne	79,1	303	218	21,7	4,4	1,8	20	2,5	3,2	4,5	7,1	17,5	9,9
Roumanie	25,0	122	117	6,9	1,3	0,4	19	10,3	7,0	6,6	12,7	19,7	23,2
République tchèque	30,6	117	87	7,6	1,7	0,9	23	-0,4	2,3	2,8	1,9	0,4	0,7
Hongrie	13,8	67	59	4,7	1,2	0,6	25	-2,4	2,5	3,4	-2,3	3,4	3,6
Union européenne (3)	549,0	2 876	2 431	313,4	103,6	65,7	33	- 1,8	- 1,5	- 0,9	1,3	4,9	0,8

(1) Sauf Irlande ; (2) Sauf Malte ; (3) Sauf Irlande et Malte. * aux coûts des facteurs

Nouveaux États membres (en 2004, 2007 et 2013) : Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovaquie.

Source : Eurostat

Spécificités structurelles

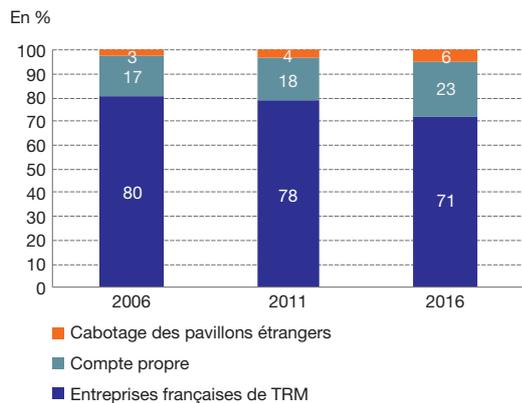
87,9 % des tonnes-kilomètres du transport terrestre intérieur de marchandises (hors oléoducs) sont réalisées sur la route en 2016, le reste l'étant par voie fluviale ou ferrée. Environ 70 % des tonnes-kilomètres réalisées sur la route par les entreprises françaises le sont par des entreprises du transport routier de fret (compte d'autrui).

Les produits manufacturés et les produits agroalimentaires sont les principaux produits transportés par les entreprises du transport routier de fret (mesurés en tonnes-kilomètres).

Dans 45 % des cas, le transport routier s'effectue sur des distances comprises entre 150 et 500 kilomètres. Le secteur du transport routier de fret élargi compte 41 400 entreprises, dont 25 460 dans le transport de proximité.

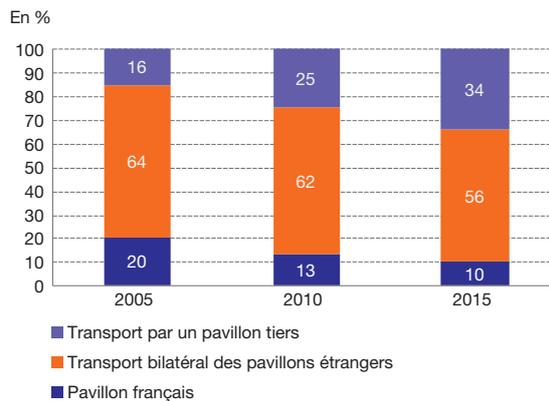
Le compte d'autrui dans le transport en France effectue toujours la majorité des tonnes-kilomètres en France, dans le transport international entre la France et l'Europe. Le pavillon français ne réalise plus que 10 % des tonnes-kilomètres en 2015.

TRM en France, chargement et déchargement en France



Source : Eurostat

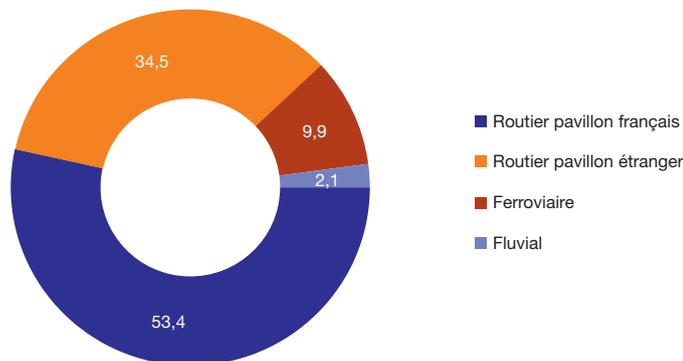
Transport international entre la France et l'Europe, chargement et déchargement en France



Source : Eurostat

TRM en France, chargement et déchargement en France

En %



Source : SDES, rapport CCTN 2016

partie 2

L'emploi et le marché du travail

— Fin 2016, 390 600 salariés sont employés dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi, soit une hausse de 3,0 % en un an. Dans le transport de fret interurbain, l'emploi salarié progresse pour la deuxième année consécutive et atteint 183 500 postes. L'augmentation des effectifs du transport de proximité se poursuit à un rythme élevé (+ 4,0 %, 152 200 postes). Le taux de recours à l'intérim augmente de nouveau et s'élève à 5,5 %.

Les tensions s'accroissent sur le marché du travail pour le métier de conducteur de poids lourds sur longue distance : alors que le nombre d'offres collectées par Pôle emploi augmente de 25,6 %, le nombre de demandeurs d'emploi chute de 8,1 %.



2.1 L'emploi salarié

En 2016, l'emploi salarié continue d'augmenter dans le transport routier de fret (TRF) élargi, dépassant son niveau atteint fin 2007. Le volume d'emploi intérimaire sollicité par le TRF élargi poursuit sa hausse soutenue pour la troisième année consécutive. L'emploi salarié hors intérim progresse davantage dans le TRF élargi que dans l'ensemble du transport et entreposage hors activités postales et que dans l'ensemble du secteur privé.

L'EMPLOI SALARIÉ CONTINUE D'AUGMENTER EN 2016 DANS LE TRF ÉLARGI

Au 31 décembre 2016, le TRF élargi emploie 390 600 salariés, soit un peu plus du tiers de l'emploi total des transports et de l'entreposage hors activités postales. Sur un an, l'effectif salarié du secteur s'accroît de 3,0 % (+ 11 300 salariés) après une augmentation de 1,8 % en 2015. Il s'agit de la plus forte progression observée depuis 2007 : les effectifs du TRF élargi s'élevaient alors à 385 200 salariés.

Comparativement, le nombre de salariés progresse de 1,9 % dans l'ensemble du transport et entreposage hors activités postales, et de 0,8 % dans l'ensemble du secteur privé hors intérim (figure 2.2.1).

Le taux de croissance annuel moyen (TCAM) sur 2011-2016 s'établit à + 0,4 % dans le TRF élargi. Il se situe en deçà de celui de l'ensemble du transport et de l'entreposage hors activités postales (+ 0,5 %) – car l'augmentation des effectifs du transport routier de voyageurs (TRV) est plus soutenue – mais il est supérieur au TCAM de l'ensemble du secteur privé hors intérim (+ 0,2 %).

Figure 2.1.1 : effectifs salariés du TRF élargi au 31 décembre

Niveaux en milliers, structure et évolutions en % (évolutions sur 5 ans en moyenne annuelle)

Secteur d'activité	Niveaux						Struct. 2016	Évolutions annuelles			
	2011	2012	2013	2014	2015	2016		2014	2015	2016	2016/2011
Transports et entreposage * dont	1 089,3	1 085,3	1 086,9	1 087,9	1 097,8	1 118,5	-	0,1	0,9	1,9	0,5
Transport routier de fret élargi	383,3	379,4	375,1	372,7	379,3	390,6	100	-0,6	1,8	3,0	0,4
Transports routiers de fret interurbains	185,8	181,3	177,8	174,9	178,4	183,5	47	-1,6	2,0	2,9	-0,2
Transports routiers de fret de proximité	138,8	140,8	141,7	143,3	146,3	152,2	39	1,1	2,0	4,0	1,8
Location de camions avec chauffeur	18,5	18,9	18,4	17,5	17,3	17,9	5	-4,9	-1,5	3,3	-0,7
Messagerie, fret express	40,2	38,5	37,1	36,9	37,4	37,0	9	-0,6	1,3	-0,9	-1,6
Ensemble du secteur privé **	18 207	18 199	18 162	18 135	18 209	18 360	-	-0,1	0,4	0,8	0,2

* Hors « Activité de poste et de courrier », hors intérim.

** Hors intérim.

Champ : France (hors Mayotte).

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoess ; SNCF - Données arrêtées au 30 septembre 2017

L'EMPLOI DANS LE TRF INTERURBAIN CONFIRME SA REPRISE

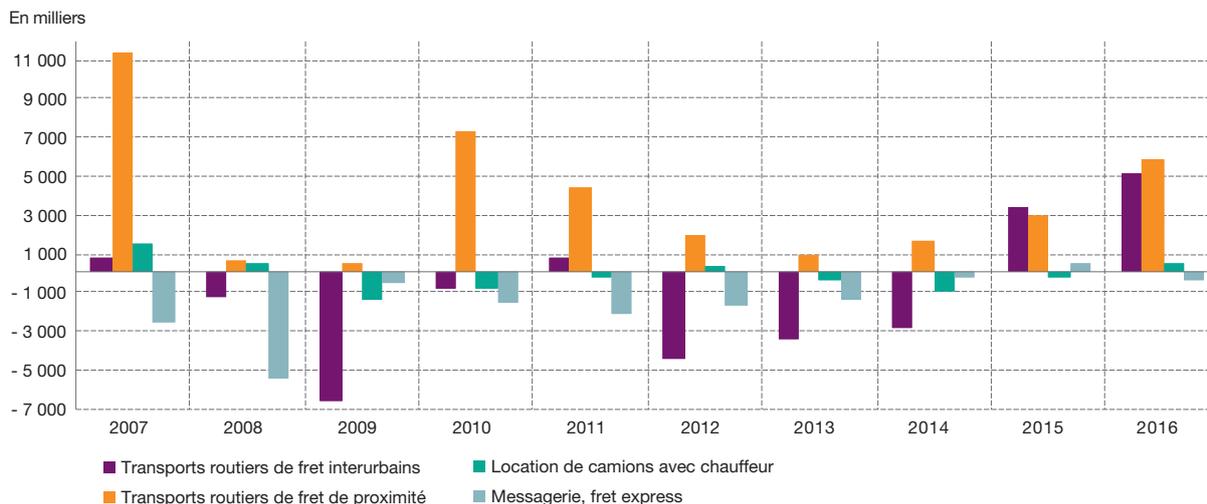
Après trois années de baisse, de 2012 à 2014, la hausse de l'effectif salarié du TRF interurbain observée en 2015 (+ 2,0 %) se confirme en 2016 (+ 2,9 %). Avec 183 500 salariés, soit 47 % des effectifs du TRF élargi, ce domaine reste le plus important du secteur (figure 2.1.2).

Le TRF de proximité, dont l'effectif augmente continûment depuis 2005, compte 152 200 salariés au

31 décembre 2016 (+ 4,0 % sur un an). Avec un TCAM vigoureux de + 1,8 % sur cinq ans, les effectifs du TRF de proximité représentent désormais 39 % des salariés du TRF élargi.

Le secteur de la messagerie et du fret express emploie 37 000 personnes, soit 9 % des salariés du TRF élargi. Ce nombre décroît régulièrement depuis 2000, à l'exception d'un sursaut en 2015. Dans la location de camions avec chauffeur, l'effectif remonte à 17 900 salariés en 2016 (+ 2,9 %), après trois années de baisse.

Figure 2.1.2 : évolution de l'effectif salarié au 31 décembre dans le TRF élargi



Champ : France (hors Mayotte).

Source : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoess ; SNCF - Données arrêtées au 30 septembre 2017

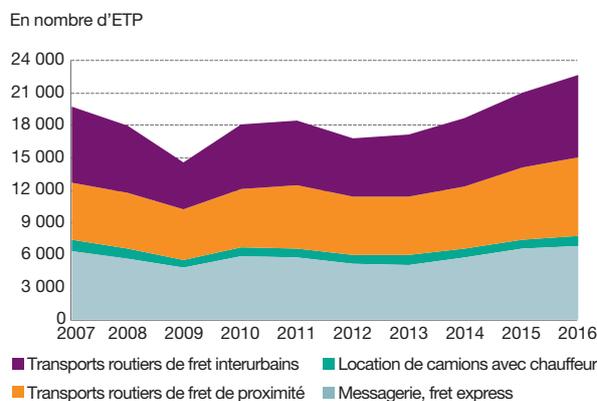
L'EMPLOI INTÉrimAIRE RENFORCE SA CROISSANCE

Avec 22 700 emplois en équivalent temps plein (ETP) en 2016, l'emploi intérimaire mobilisé par le TRF élargi augmente fortement pour la troisième année consécutive : + 8,3 %, après + 12,1 % en 2015 et + 8,8 % en 2014 (figure 2.1.3). Cette hausse est, en 2016, moindre que celle des transports et de l'entrepôt (+ 12,0 %), et légèrement inférieure à celle de l'ensemble du secteur privé (+ 8,6 %).

Le volume d'intérim augmente dans tous les sous-secteurs et dépasse pour chacun d'eux les niveaux atteints fin 2007. Le TRF interurbain (7 600 ETP, + 10,9 %) et le TRF de proximité (7 300 ETP, + 10,4 %) apportent les plus fortes contributions à la hausse de l'intérim du TRF élargi.

La part de l'intérim dans l'emploi salarié total (y compris l'intérim) s'accroît de 0,3 point pour atteindre 5,5 %, soit le plus haut niveau atteint depuis 2008 (voir partie 2.3).

Figure 2.1.3 : évolution du volume d'intérimaires en équivalent temps plein dans le TRF élargi



Champ : France (hors Mayotte).

Sources : Dares ; Pôle emploi

PRÈS DE LA MOITIÉ DES EFFECTIFS TRAVAILLENT DANS DES ÉTABLISSEMENTS DE MOINS DE 50 SALARIÉS

Le tissu économique du TRF élargi repose essentiellement sur les PME, et parmi elles sur les petits établissements. Au 31 décembre 2015, les établissements de moins de 50 salariés regroupent 47 % des effectifs du TRF élargi (figure 2.1.4).

Les deux-tiers des effectifs du TRF de proximité exercent leur activité dans des établissements de moins de 50 salariés, dont 19,2 % ont moins de 10 employés. À l'inverse, le secteur « messagerie, fret express » concentre 71,3 % de ses effectifs dans des établissements de 150 salariés et plus.

Depuis 2000, la répartition des effectifs par taille d'établissements est quasi stable (voir séries longues, annexes 2.3a et 2.3b).

Figure 2.1.4 : répartition des salariés du TRF élargi selon la taille d'établissement au 31 décembre 2015

Activité	Taille			
	0 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 à 149 salariés	150 salariés et plus
Transports routiers de fret interurbains	9,3	32,7	25,9	32,1
Transports routiers de fret de proximité	19,2	42,7	17,7	20,4
Location de camions avec chauffeur	5,6	37,6	38,9	17,9
Messagerie, fret express	2,2	12,3	14,2	71,3
Ensemble	12,2	34,6	22,2	31,0

Champ : France (hors Mayotte).

Lecture : 42,7 % des salariés du TRF de proximité travaillent dans un établissement employant de 10 à 49 salariés.

Sources : Insee, DADS 2015

Estimation de l'emploi salarié en 2016

À l'exception des données SNCF, RATP et d'intérim, les statistiques présentées classent les salariés selon l'activité de leur établissement (Apet) et non celle de leur entreprise (Apen).

L'emploi intérimaire utilisé par les transports et l'entreposage est une estimation Dares-Insee-Pôle emploi.

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SDES qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années postérieures à 2007 ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de septembre 2017.

Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France (hors Mayotte).

Le champ du secteur des transports et de l'entreposage décrit dans ce rapport diffère de celui présenté par l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) pour la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE). En effet, la CNPE couvre le champ conventionnel de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports.

2.2 Les caractéristiques des salariés

Au 31 décembre 2015, l'âge moyen de la population salariée du secteur du transport routier de fret (TRF) élargi continue d'augmenter, à un rythme plus élevé que dans l'ensemble du secteur privé. La part des salariés âgés de plus de 45 ans atteint 41,5 % des effectifs (+ 1,0 point sur un an), tandis que celle des « 18 - 30 ans » est de 17,5 % (- 0,5 point). Le secteur reste peu féminisé (11,1 %), du fait de la prédominance des postes ouvriers. Les conducteurs représentent plus de sept postes salariés sur dix.

LA POPULATION SALARIÉE DU TRF ÉLARGI CONTINUE DE VIEILLIR

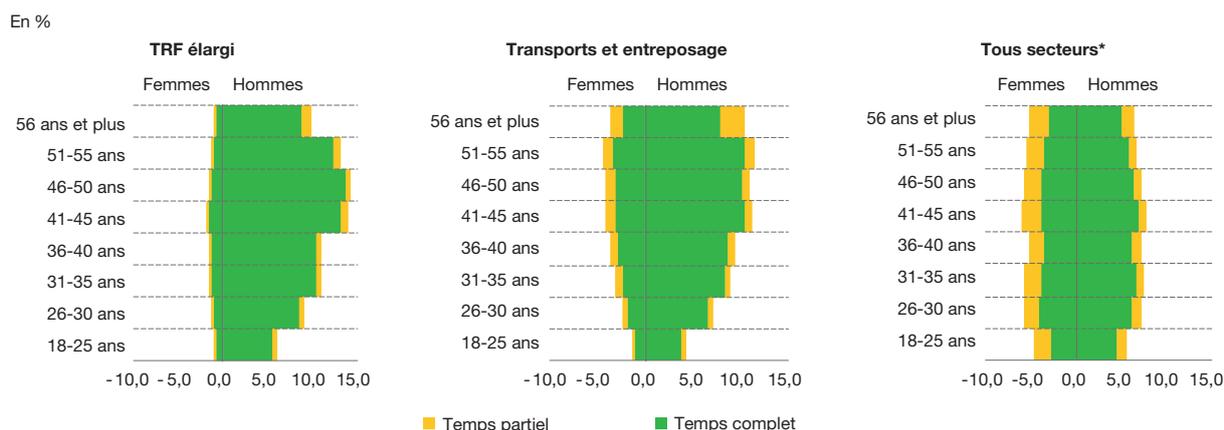
Au 31 décembre 2015, les salariés du TRF élargi sont âgés en moyenne de 42,2 ans, soit 16 mois de plus que l'âge moyen de l'ensemble des salariés du secteur privé (40,9 ans). Les salariés les plus âgés travaillent dans le secteur de la location de camions avec chauffeur (43,4 ans en moyenne) et du transport routier de fret interurbain (42,9 ans). Les salariés du transport de fret de proximité et de la messagerie sont plus jeunes (respectivement 41,2 ans et 41,9 ans).

Ce vieillissement est particulièrement notable chez les conducteurs de poids lourds du TRF interurbain, pour lesquels l'âge moyen est passé de 41 ans en 2007 à 43 ans et demi en 2015 (voir séries longues en annexe 2.10).

La part des salariés du TRF élargi âgés de plus de 45 ans atteint 41,5 % des effectifs, soit une augmentation de 1,0 point sur un an), tandis que celle des « 18-30 ans » recule de 0,5 point, à 17,5 % (figure 2.2.1). Ce vieillissement est moindre que pour l'ensemble « transports et entreposage » (44,8 % de plus de 45 ans, 14,8 % de 18-30 ans), mais supérieur à celui de l'ensemble du secteur privé (37,1 % de plus de 45 ans, 23,3 % de 18-30 ans).

Par secteur détaillé, les salariés âgés de 18 à 30 ans sont davantage représentés dans le transport routier de proximité (20,6 %, mais - 0,9 point sur un an) que dans les autres composantes du TRF élargi, où leur part est inférieure à 16 %. La plus forte proportion de salariés de plus de 45 ans se situe dans la location de camions avec chauffeur (45,7 %, + 1,9 point sur un an).

Figure 2.2.1 : pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2015



* Hors fonction publique et particuliers employeurs.
 Champ : France métropolitaine.
 Sources : Insee, DADS 2015 ; calculs SDES

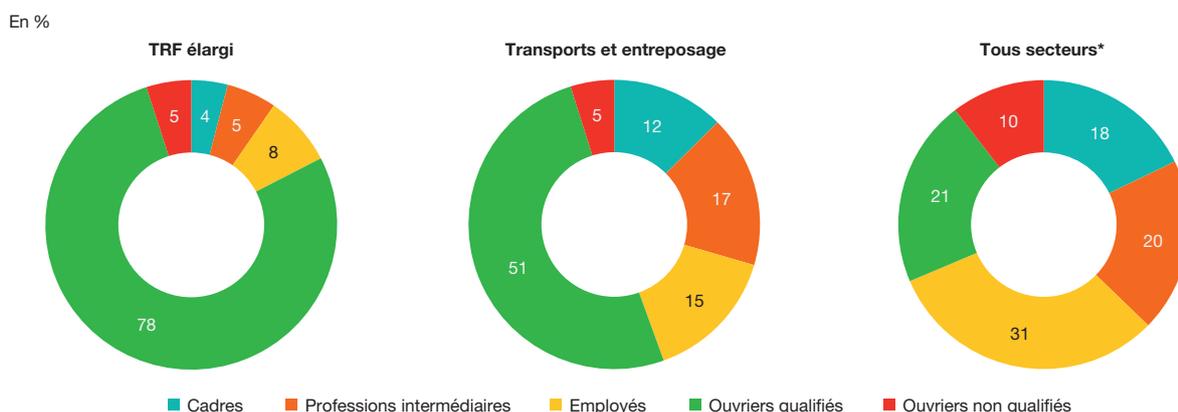
LE SECTEUR EST TRÈS PEU FÉMINISÉ, LE TEMPS PARTIEL RESTE RARE

Le secteur du TRF élargi est massivement masculin : en 2015, les femmes n'occupent que 11,1 % des postes salariés du secteur, loin des 26,6 % observés dans l'ensemble des transports et de l'entreposage et des 43,7 % du secteur privé (figure 2.2.4). Depuis 2008, la part de femmes recule dans trois des quatre sous-secteurs du TRF, et se maintient autour de 22 % dans la messagerie et le fret express, domaine dans

lequel les activités administratives sont plus développées. Parmi les 264 000 postes de conducteurs, 2,6 % sont occupés par des femmes (figure 2.2.3).

Les postes à temps partiel sont très minoritaires dans le TRF élargi (figure 2.2.1). Leur proportion est quasi stable, à 7,6 %. Cependant, cette proportion reste faible, relativement aux parts de temps partiel dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (13,9 %), en raison du fort taux de temps partiel dans le transport routier de voyageurs et de l'ensemble du secteur privé (22,9 %).

Figure 2.2.2 : structure par catégories socioprofessionnelles des salariés au 31 décembre 2015



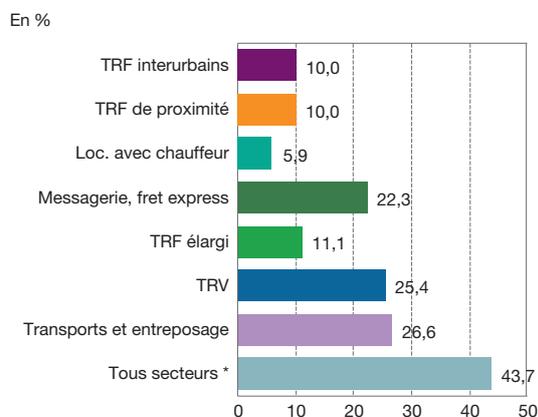
Champ : France métropolitaine.
Sources : Insee – DADS 2015 ; calculs SDES

Figure 2.2.3 : proportion de conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2015

Secteur d'activité	Part des conducteurs parmi les salariés	Part des femmes parmi les conducteurs
Transport routier de fret élargi	71,9	2,6
TRF interurbains	75,5	2,2
TRF de proximité	76,3	3,1
Location de camions avec chauffeur	81,7	1,9
Messagerie, fret express	34,2	3,8
Transport routier de voyageurs	82,2	21,9
Transport urbain de voyageurs et taxis	56,4	16,4
Transports et entreposage (HZ)	38,1	13,8

Champ : France métropolitaine.
Sources : Insee, DADS 2015 ; calculs SDES

Figure 2.2.4 : part des postes salariés occupés par des femmes, au 31 décembre 2015



Champ : France métropolitaine.
Sources : Insee, DADS 2015 ; calculs SDES

LE SECTEUR DEMEURE STRUCTURELLEMENT OUVRIER

La population salariée du TRF élargi est structurellement ouvrière. Au 31 décembre 2015, 82,6 % des salariés du secteur sont des ouvriers, essentiellement qualifiés (figures 2.2.2 et 2.2.3). Ces ouvriers sont très majoritairement des conducteurs de camions (poids lourds et véhicules légers) : ceux-ci représentent 71,9 % des effectifs du secteur, soit environ 264 000 postes. 81,7 % des salariés de la location de camions avec chauffeur sont des conducteurs, 34,2 % d'entre eux sont dans la messagerie.

La prépondérance des conducteurs dans les effectifs du TRF élargi s'accroît régulièrement : depuis 2008, la part des conducteurs a augmenté de 2,4 points.

A contrario, le taux d'encadrement du secteur est faible : on compte seulement 4,0 % de postes de cadres, et 5,6 % de professions intermédiaires. La part des cadres croît légèrement depuis 2013, alors que celle des professions intermédiaires et des employés diminue dans les mêmes proportions.

Le secteur de la messagerie et fret express se distingue des autres sous-secteurs par une structure socio-professionnelle moins déséquilibrée, se rapprochant de la répartition observée dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. On y compte davantage de cadres (10,1 %), de professions intermédiaires (15,7 %), d'employés (14,8 %), d'ouvriers non qualifiés (15,3 %) et moins d'ouvriers qualifiés (44,1 %) (voir séries en annexe 2.9).

Champ

Cette partie trace le portrait des salariés d'établissements dont l'activité principale appartient au secteur du transport routier de fret « élargi » (« 4941A », « 4941B », « 4941C », « 5229A »), qui emploie de nombreux conducteurs de véhicules poids lourds de transport de marchandises. Les caractéristiques des salariés du secteur « transports et entreposage » et de l'ensemble du secteur privé hors particuliers employeurs sont rappelées afin de situer le secteur dans l'ensemble des activités.

Les intérimaires (partie 2.3) ne sont pas comptabilisés dans ces effectifs car, dans les DADS, ils sont rattachés à une entreprise d'intérim sans précision de l'établissement dans lequel ils effectuent leur mission.

La nomenclature des professions et catégories sociales (PCS-ESE) utilisée dans les DADS permet également d'identifier les conducteurs de véhicules routiers (les « chauffeurs »).

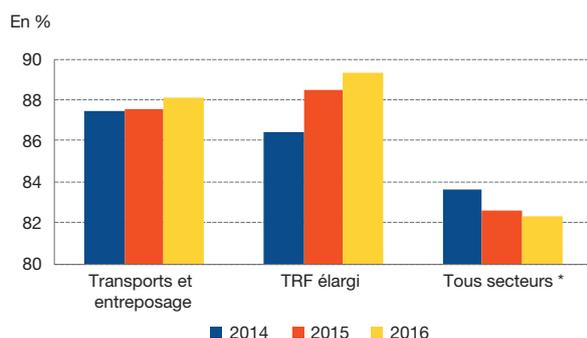
2.3 Les caractéristiques des emplois

En 2016, le recours à l'emploi intérimaire poursuit sa hausse dans le transport routier de fret (TRF) élargi. De même, la proportion de contrats à durée indéterminée (CDI) augmente. La part des salariés à temps partiel reste structurellement faible dans le secteur, en raison de la prédominance des postes d'ouvriers qualifiés masculins. Après un net recul en 2015, le nombre d'entrées de conducteurs routiers dans le dispositif de congé de fin d'activité (CFA) revient à son niveau habituel.

UN TAUX ÉLEVÉ DE CDI

En 2016, 89 % des salariés du TRF élargi ont un contrat de travail à durée indéterminée (CDI), le reste se répartissant entre contrats à durée déterminée (CDD, 6 %), missions d'intérim (3,5 %), stages et contrats d'apprentissage. C'est davantage que dans l'ensemble du secteur des transports et entreposage (88 % de CDI) et sensiblement plus élevé que le taux de salariés en CDI de l'ensemble du secteur privé (82 %). Entre 2014 et 2016, la part de CDI progresse de 2,9 points dans le TRF élargi et de 0,6 point pour le transport et l'entreposage, alors qu'elle recule de 1,2 point dans le secteur privé (figure 2.3.1). Chez les conducteurs, la part d'emplois en CDI atteint 90 %.

Figure 2.3.1 : évolution de la part de salariés en CDI dans le TRF élargi



* Hors titulaires de la fonction publique.

Champ : France (hors Mayotte).

Sources : Insee, enquêtes emploi, SIASP ; calculs SDES

LE TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM PROGRESSE ENCORE

Le volume de travail temporaire utilisé par le TRF élargi s'accroît de nouveau fortement en 2016 (+ 8,3 %). Il s'établit à 22 700 équivalents temps plein (ETP) sur l'année (voir partie 2.1).

Le taux de recours à l'intérim, part de l'emploi intérimaire au sein de l'emploi salarié total, augmente de 0,3 point dans

le TRF élargi. Il atteint 5,5 % des ETP en 2016, soit 0,6 point au dessus de sa moyenne sur les cinq dernières années (figure 2.3.2).

Figure 2.3.2 : recours au travail temporaire par secteur d'activité

Niveau en milliers d'ETP, taux de recours en % d'ETP

Activité	Nombre d'intérimaires 2016 *	Taux de recours moyen			
		2014	2015	2016	Moyenne 2012-2016
Agriculture	3,0	1,3	1,2	1,3	1,2
Industrie	254,3	6,9	7,3	7,9	7,2
Construction	106,7	7,1	7,1	7,9	7,5
Tertiaire	231,1	1,4	1,6	1,7	1,5
Transports et entreposage	74,6	4,2	4,7	5,4	4,4
TRF élargi	22,7	4,9	5,2	5,5	4,9
Ensemble	595,0	2,9	3,0	3,3	3,1

* En équivalent temps plein sur l'année.

Champ : France (hors Mayotte).

Source : Dares, calculs SDES

Le recours à l'emploi intérimaire est relativement fréquent dans les transports et l'entreposage. Avec 5,4 %, ce taux est le plus élevé au sein des grands secteurs du tertiaire : le contrat d'intérim est utilisé par le secteur des transports et de l'entreposage pour faire face aux variations de la demande, alors que cette fonction est plus souvent remplie par les contrats à durée déterminée dans les autres secteurs du tertiaire.

LES EMPLOIS À TEMPS PARTIEL SONT PEU NOMBREUX

Dans chacun des sous-secteurs du TRF élargi, les salariés travaillent moins souvent à temps partiel que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (figure 2.3.3). Au 31 décembre 2015, 7,6 % des salariés du TRF élargi et 13,9 % des salariés du secteur des transports et de l'entreposage sont à temps partiel (respectivement 7,9 % et 14,0 % en 2014). Dans l'ensemble du secteur privé, le

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

taux d'emploi à temps partiel est de 22,3 %. En particulier, les ouvriers qualifiés, en majorité des conducteurs routiers, sont rarement à temps partiel (5,7 %, - 0,2 point sur un an).

Les catégories socioprofessionnelles (CSP) les plus concernées par le temps partiel dans le TRF élargi sont les employés (17,1 %) et les ouvriers non qualifiés (16,4 %). 15,5 % des cadres travaillent à temps partiel, soit un peu plus que dans

l'ensemble des transports et de l'entreposage (12,7 %) mais moins que dans l'ensemble du secteur privé (19,9 %).

Les femmes sont plus souvent à temps partiel que les hommes (+ 13,5 points). La qualification influe sur l'écart entre les taux de temps partiel masculin et féminin : le différentiel est de 15,4 points chez les ouvriers non qualifiés et de 7,3 points chez les cadres.

Figure 2.3.3 : proportion de salariés à temps partiel au 31 décembre 2015

En %

Catégorie socioprofessionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie, fret express	TRF élargi			Transports et entreposage
					Ensemble	Hommes	Femmes	
Cadres	17,3	18,2	14,4	9,5	15,5	13,3	20,6	12,7
Professions intermédiaires	7,8	7,3	8,2	5,7	7,1	4,2	12,9	12,8
Employés	17,1	20,6	19,5	11,4	17,1	6,6	22,2	18,0
Ouvriers qualifiés	4,4	7,4	3,8	6,3	5,7	5,4	15,8	13,4
Ouvriers non qualifiés	12,1	14,2	18,8	23,4	16,4	14,8	30,2	14,4
Ensemble	6,2	8,9	5,1	9,9	7,6	6,1	19,6	13,9

Champ : France (hors Mayotte)

Sources : Insee, DADS 2015 ; calculs SDES

LE NOMBRE D'ENTRÉES EN CFA DES CONDUCTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES AUGMENTE À NOUVEAU

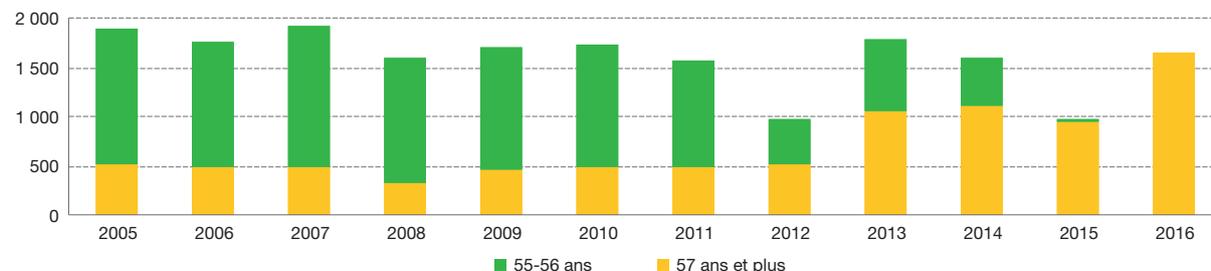
Après un recul de 41 % en 2015, en raison des aménagements induits par le nouvel accord du 11 mars 2014 (voir encadré), le nombre de conducteurs routiers cessant leur activité en recourant au congé de fin d'activité (CFA) retrouve en 2016 son

niveau habituel, avec 1 659 nouveaux bénéficiaires (figure 2.3.4). Les modifications des conditions d'ouverture des régimes du CFA survenues en 2011 ont entraîné la baisse, puis la disparition de la part des 55 - 56 ans, au profit des 57 ans et plus.

Au 31 décembre 2016, 31 367 conducteurs routiers de marchandises ont bénéficié de ce dispositif depuis sa création en 1997.

Figure 2.3.4 : nombre de conducteurs du TRM entrés dans le dispositif de congé de fin d'activité

En %



Champ : France (hors Mayotte)

Source : DGITM, FONGECFA

Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'État ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité (CFA) pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le CFA prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession.

L'accord du **30 mai 2011** portant adaptation des dispositions relatives aux CFA, signé par les partenaires sociaux et l'État, a modifié les conditions d'ouverture des régimes du CFA marchandises et du CFA voyageurs à compter du 1^{er} juillet 2011 :

- report de 55 à 57 ans de l'âge d'entrée dans les régimes de CFA, sauf pour les conducteurs âgés de 55 à 57 ans au 30 juin 2011 qui remplissaient déjà les conditions d'ancienneté de conduite à cette date, ainsi que les bénéficiaires des dispositions « carrières longues » ou de l'accord dérogatoire du 30 juin 2009 sur les salariés licenciés ;
- maintien des bénéficiaires dans le régime jusqu'à ce qu'ils puissent atteindre l'âge légal de départ à la retraite.

Les partenaires sociaux ont signé un nouvel accord, le **11 mars 2014**, portant sur divers aménagements du dispositif du CFA « Marchandises ». Cet accord a pour principaux effets de porter progressivement le nombre d'années d'ancienneté de conduite exigé de 25 à 26 (selon un calendrier s'étalant d'avril 2014 à avril 2015) et de suspendre la dérogation concernant les conducteurs bénéficiaires du régime « carrière longue ».

2.4 Les non-salariés

Au 31 décembre 2014, 18 940 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi. Parmi elles, 12 300 travaillent dans le transport routier de fret (TRF) de proximité (- 7,2 % sur un an) et 5 800 dans le transport routier de fret interurbain (- 2,5 %). La population des non-salariés représente 4,8 % des personnes en emploi dans l'ensemble du TRF élargi, soit une part un peu plus importante que dans l'ensemble des transports (4,4 % de non-salariés) mais nettement inférieure à celle de l'ensemble des secteurs non agricoles (10,2 %).

LES GÉRANTS DE SOCIÉTÉ SONT PLUS NOMBREUX QUE LES ENTREPRENEURS INDIVIDUELS

En 2014, deux tiers des 18 940 non-salariés du TRF élargi exercent leur activité dans le TRF de proximité, et 31 % dans le TRF interurbain. Les activités de messagerie et fret express, ainsi que la location de camion avec chauffeur, comptent très peu de non-salariés (figure 2.4.1).

La population des non-salariés du TRF élargi est constituée de gérants majoritaires de SARL (62,7 %) et d'entrepreneurs individuels (37,3 % y compris les auto-entrepreneurs). La part des gérants continue d'augmenter en 2014 (+ 0,9 point après + 1,5 point en 2013). C'est dans le TRF interurbain que les gérants sont les plus représentés (70,2 %).

Figure 2.4.1 : structure de l'emploi non salarié au 31 décembre

Niveau en milliers, évolutions et parts en %

Secteur d'activité	Effectif total au 31/12			Part des gérants	Part des AE*	Part des pluriactifs		Part des femmes	Structure par âge	
	Niveau 2014	2013/2012 r.	2014/ 2013 r.			Hors AE	AE		Moins de 30 ans	60 ans et plus
TRF élargi	18,9	- 3,2	- 5,8	62,7	4,0	9,7	25,1	12,9	6,1	11,1
4941A TRF interurbains	5,8	- 2,8	- 2,5	70,2	4,4	11,0	23,5	14,7	5,5	11,9
4941B TRF de proximité	12,3	- 3,4	- 7,2	59,7	3,4	9,3	24,9	12,2	6,4	10,5
4941C Location de camions avec chauffeur	0,4	- 2,9	- 10,5	49,3	5,2	5,7	31,8	10,3	2,6	15,0
5229A Messagerie, fret express	0,4	- 4,9	- 2,7	57,5	16,3	7,5	30,8	13,3	8,3	10,8
Ensemble des transports	61,5	2,9	0,5	31,4	9,7	6,5	29,2	11,2	6,3	13,0
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	2 680,0	5,1	0,5	30,6	27,6	10,0	31,1	35,2	9,5	13,0

r : données révisées.

* AE : auto-entrepreneurs.

Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, base non-salariés 2014 ; calculs SDES

PEU D'AUTO-ENTREPRENEURS DANS LE SECTEUR

L'auto-entrepreneuriat progresse de 0,8 point en 2014 mais reste peu développé dans le secteur. Le choix de ce régime concerne seulement 4,0 % des non-salariés, contre 9,7 % dans les transports et l'entrepôt et 27,6 % dans l'ensemble des secteurs non agricoles. Ce faible attrait

s'explique par l'importance des charges liées aux activités de TRF, difficilement compatibles avec le plafonnement du chiffre d'affaires que ce régime impose. Par ailleurs, l'inscription au régime du commerce et des sociétés (RCS) reste obligatoire pour les transporteurs routiers de fret auto-entrepreneurs, ce qui contribue également à en limiter son intérêt.

LE REVENU NET MENSUEL MOYEN EST DE 2 500 EUROS

En 2014, le revenu moyen des non-salariés hors auto-entrepreneurs du TRF élargi s'élève à 2 500 euros nets mensuels (figure 2.4.2). Il est supérieur à celui des non-salariés de l'ensemble des transports (1 890 euros), du fait des faibles revenus des exploitants de taxis, qui représentent plus de la moitié des effectifs non salariés des transports et

de l'entreposage. En euros constants, c'est-à-dire en tenant compte de la hausse des prix à la consommation, ce revenu moyen augmente de 4,4 % en 2014, après une baisse de 4,0 % en 2013. Cette hausse est plus importante que pour l'ensemble des transports et de l'entreposage (+ 0,1 %) et que pour l'ensemble des non-salariés hors agriculture (+ 1,2 %).

Figure 2.4.2 : revenus d'activité mensuels nets des non-salariés en 2014

En euros, évolutions en % d'euros constants, parts en %

	Revenu mensuel moyen (en €)					Dispersion des revenus (hors auto-entrepreneurs)			
	Ensemble	Hors auto-entrepreneurs (AE)			AE	Part des revenus nuls (%)	Médiane*	D1*	D9*
		2014	2013/ 2012 r.	2014/ 2013 r.					
TRF élargi	2 420	2 500	- 4,0	4,4	434	10,2	2 190	630	5 200
4941A TRF interurbains	2 660	2 740	- 2,5	3,5	419	10,7	2 360	710	5 660
4941B TRF de proximité	2 310	2 370	- 4,5	5,0	459	10,0	2 100	590	4 960
Ensemble des transports	1 760	1 890	- 4,5	0,1	385	8,4	1 400	500	4 010
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	2 510	3 260	- 5,0	1,2	432	10,0	2 190	450	7 780

r : données révisées.

* Médiane et déciles calculés en excluant les revenus nuls.

Note : si on ordonne les non-salariés selon leur revenu, les déciles les séparent en groupes d'effectifs égaux. Les 10 % de non-salariés aux revenus les plus faibles gagnent moins que le 1^{er} décile de revenu, soit 630 euros par mois dans le TRF élargi. Les 10 % de non-salariés aux revenus les plus élevés gagnent plus de 5 200 euros par mois dans le TRF élargi.

Champ : France (hors Mayotte), hors taxés d'office, y compris auto-entrepreneurs.

Source : Insee, base non-salariés ; calculs SDES

DE FORTES DISPARITÉS INDIVIDUELLES

Les disparités de revenu d'activité parmi les non-salariés sont beaucoup plus marquées que chez les salariés. En particulier, 10,2 % des non-salariés du TRF élargi n'ont retiré aucune rémunération de leur activité en 2014, soit parce qu'ils n'ont dégagé aucun bénéfice, soit parce que leurs dividendes sont trop faibles pour être intégrés au revenu déclaré (voir encadré). Cette part de revenus nuls est proche de celle observée dans l'ensemble des secteurs non agricoles, et supérieure de 1,8 point à celle de l'ensemble des transports.

Parmi ceux qui ont dégagé un revenu positif, la moitié gagne moins de 2 190 euros et 10 % moins de 630 euros. Les

10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 5 200 euros (figure 2.4.2).

LE REVENU EST SUPÉRIEUR À CELUI DES SALARIÉS

Avec un revenu d'activité mensuel net de 2 500 euros, les non-salariés du TRF élargi (hors auto-entrepreneurs) dégagent de leur activité non salariée une rémunération mensuelle supérieure d'un tiers à celle des salariés du secteur (restreint à la France métropolitaine, partie 4.2). L'écart de revenus s'explique par la prépondérance des gérants de sociétés parmi les non-salariés : ceux-ci exercent, en effet, des fonctions de cadre, mieux rémunérées.

Les non-salariés

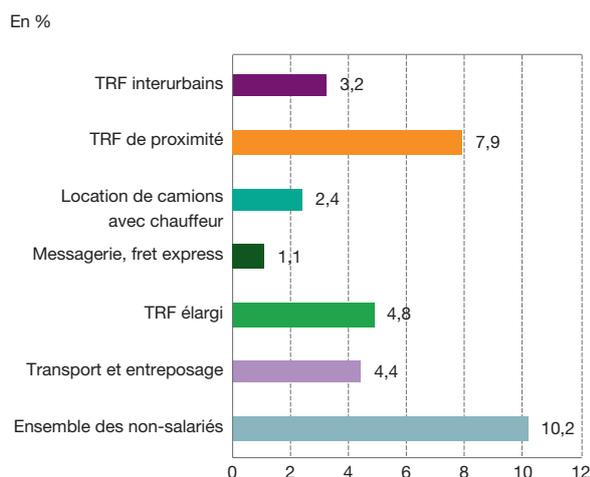
Les non-salariés se distinguent des salariés par l'absence de contrat de travail et par le fait qu'ils ne dépendent de personne (pas de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre). Ce sont des critères qui sont adoptés par les organismes sociaux pour distinguer le non-salarié du salarié. La base « Non-salariés » de l'Insee est issue de sources administratives gérées par la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) pour le secteur de l'agriculture, et par l'agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos), caisse nationale des Urssaf, pour les autres secteurs d'activité. La dernière base disponible se rapporte à l'année 2014. Depuis 2013, le revenu des non-salariés inclut la partie excédant 10 % du capital détenu des montants individuels de dividendes et intérêts de comptes courants d'associés. Les données de cette fiche tiennent compte des « pluriactifs », percevant à la fois des revenus d'activité salariaux et non salariaux, y compris ceux exerçant à titre principal une activité salariée.

PEU DE FEMMES ET LEUR RÉMUNÉRATION EST NETTEMENT INFÉRIEURE À CELLE DES HOMMES

Dans le TRF élargi, les femmes sont un peu plus représentées (12,9 %) parmi les non-salariés que parmi le personnel salarié (11,1 %) (figures 2.4.1 et 2.4.4). Celles-ci dégagent

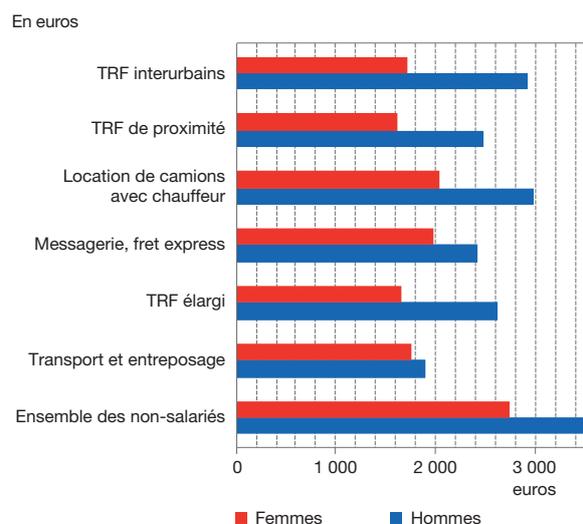
un revenu moyen de 37 % inférieur à celui des hommes (figure 2.4.4). Une partie de cet écart important peut s'expliquer par la conjugaison de plusieurs facteurs : moins de femmes parmi les gérants, moindre temps de travail, âge moyen des non-salariées inférieur à celui de leurs homologues masculins.

Figure 2.4.3 : part des non-salariés dans l'emploi total en 2014



Champ : France hors Mayotte, hors agriculture, y compris auto-entrepreneurs.
 Source : Insee, base non-salariés, estimations d'emploi salarié ; calculs SDES

Figure 2.4.4 : revenu mensuel moyen des non-salariés par sexe en 2014



Champ : France hors Mayotte, hors agriculture, hors auto-entrepreneurs, hors taxés d'office.
 Source : Insee, base non-salariés ; calculs SDES

2.5 Le marché du travail « transport et logistique » : les offres d'emploi

Le nombre d'offres d'emploi pour les métiers de « Transport et logistique » (T & L), collectées par Pôle emploi, s'accroît de nouveau en 2016 (+ 16,9 % après + 9,4 % en 2015). Parallèlement, l'augmentation des nouvelles inscriptions à Pôle emploi est plus faible et les difficultés de recrutement s'accroissent, notamment dans les métiers directement liés au TRM. Les agences d'intérim deviennent prépondérantes dans l'offre d'emploi. La part des contrats à durée indéterminée (CDI) est en hausse pour la quatrième année consécutive, atteignant 31,2 %.

LA HAUSSE DES OFFRES D'EMPLOI S'INTENSIFIE

Pour l'ensemble des métiers de T & L, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi au cours de 2016 est de 258 670, en hausse de 16,9 % par rapport à 2015, après avoir augmenté de 9,4 % l'année précédente. Cette offre accrue concerne tous les métiers et est particulièrement élevée pour le personnel de conduite, cœur de métier du TRM (81 400 postes offerts, soit + 20,4 % sur un an).

En 2016, Pôle emploi a enregistré 10 000 offres d'emploi supplémentaires de conducteurs poids lourds sur longue distance (+ 25,6 %). C'est le seul métier pour lequel l'évolution annuelle moyenne sur 5 ans est positive : + 0,8 % par an entre 2011 et 2016, contre - 3,7 % pour l'ensemble

des métiers de T & L (figure 2.5.1). Le nombre d'offres d'emplois de conducteurs poids lourds sur longue distance bondit de 46 % en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (+ 1 600 offres par rapport à 2015). Cette augmentation dépasse 35 % dans les régions Normandie, Pays de la Loire et Grand-Est.

28 000 postes sont offerts pour les conducteurs sur courte distance (livraisons par tournée ; livraisons express), soit 11,4 % de plus qu'en 2015.

3 200 offres s'adressent aux cadres et techniciens du transport routier de marchandises (+ 4,8 % sur un an).

Dans les métiers de la logistique liés à l'activité du TRM, le « magasinage-préparation de commandes » regroupe la majorité des offres d'emploi (figure 2.5.2).

Figure 2.5.1 : offres collectées par Pôle emploi au cours de l'année 2016, évolutions annuelles

Niveau en milliers, données brutes, évolutions en % (évolution sur 5 ans en moyenne annuelle)

	Niveau 2016	Évolutions annuelles			
		2014	2015	2016	2016/2011
Personnel de conduite du TRM	81,4	3,9	12,2	20,4	- 0,1
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	53,5	5,9	14,2	25,6	0,8
Conduite et livraison par tournées sur courte distance ; Courses-livraisons express	27,9	0,7	8,9	11,4	- 1,7
Métiers de la logistique en lien avec le TRM	108,9	- 9,2	7,4	13,3	- 6,7
Magasinage et préparation de commandes	68,3	- 12,3	5,8	13,0	- 7,9
Manutention manuelle de charges	21,2	- 10,5	4,3	15,3	- 7,6
Conduite d'engins de déplacement de charges	19,4	6,6	16,9	11,9	- 0,1
Autres métiers du T&L	68,4	- 4,3	9,7	18,9	- 2,3
Ensemble des métiers du T & L	258,7	- 4,4	9,4	16,9	- 3,7
Ensemble des offres d'emploi	2 848,8	- 3,7	6,1	6,9	- 3,2

Champ : France métropolitaine.

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail)

MOINS D'UN QUART DES OFFRES D'EMPLOI T & L SONT DÉPOSÉES PAR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

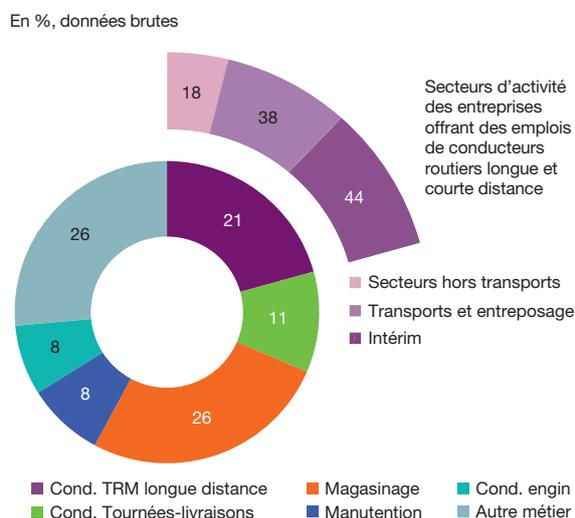
Les établissements du secteur des transports et de l'entreposage ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du T & L. Les fonctions de transport et logistique sont parfois assurées directement par des entreprises d'autres secteurs que ceux du transport. En 2016, 23 % des offres T & L sont émises par des établissements ayant pour activité principale le transport. Les entreprises du commerce déposent 11 % des offres T & L. Les agences d'intérim occupent une place grandissante : moins de 20 % des offres T & L enregistrées à Pôle emploi avant 1998, plus de 30 % dès 2004 et 42 % en 2016. Elles sont désormais le principal pourvoyeur des offres de conduite de poids lourds de TRM (44 %). Jusqu'en 2014, la majorité des offres d'emploi pour ce métier étaient proposées par le secteur « transports et entreposage » (figure 2.5.2).

LA PART DES CDI CONTINUE DE PROGRESSER

Parmi l'ensemble des offres T & L proposées par Pôle emploi, 80 700 correspondent à des contrats à durée indéterminée (CDI) (figure 2.5.3 et annexe 2.17). La part des CDI est passée de 22,1 % en 2012 à 31,2 % en 2016 (+ 4 points sur la dernière année). La proportion des contrats à durée déterminée (CDD) de plus de 6 mois augmente régulièrement depuis cinq ans et atteint 10,3 %. Les contrats « courts » (un à six mois) demeurent les plus nombreux, mais représentent désormais moins de la moitié des contrats offerts (47 %). Enfin, la diminution continue des offres de contrats « très courts » (moins d'un mois) est notable sur les cinq dernières années : de 20 % en 2012, leur part tombe à 11,2 % en 2016.

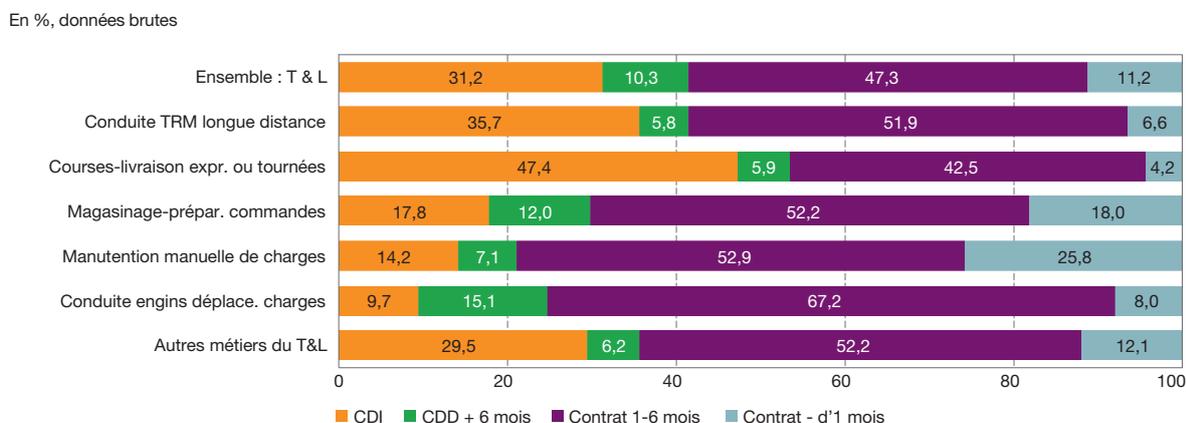
Dans la conduite de TRM longue distance, la part de CDI progresse de 4 points (35,7 %) par rapport à 2015 et de 6 points sur 5 ans. L'offre de CDI est deux fois moindre (17,8 %) pour les métiers de magasinage-préparation de commandes. Bien que la proportion de contrats durables (CDI + CDD supérieurs à 6 mois) augmente régulièrement (+ 10 points sur 5 ans), les contrats de moins de 6 mois restent majoritaires (70 %).

Figure 2.5.2 : répartition des offres d'emploi selon le métier proposé



Champ : France métropolitaine.
Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail)

Figure 2.5.3 : répartition des offres d'emploi selon le contrat de travail proposé



Champ : France métropolitaine.
Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail)

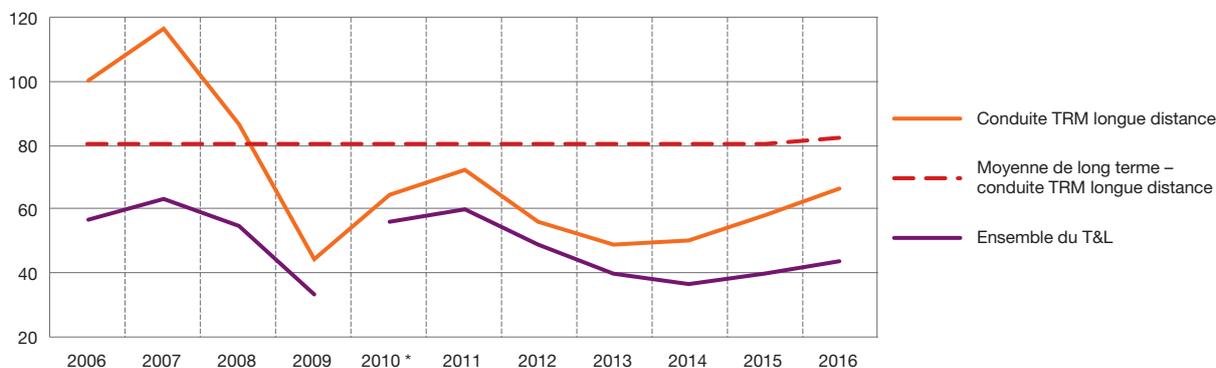
LES TENSIONS S'ACCROISSENT SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL

En 2016, la hausse du nombre d'offres collectées par Pôle emploi pour les métiers de T & L (+ 16,9 %) est plus vive que celle des inscriptions à Pôle emploi (+ 6,7 %). Cela se traduit par une nouvelle augmentation de 4 points de l'indicateur

annuel de tension (après + 3 points en 2015). En particulier, cet indicateur s'élève fortement pour les conducteurs de poids lourds sur longue distance (+ 8 points, comme en 2015) et se rapproche de sa moyenne de long terme (*figure 2.5.4*), ce qui confirme les difficultés de recrutement ressenties par les professionnels du TRM.

Figure 2.5.4 : indicateur annuel de tension (offres collectées rapportées aux demandes enregistrées)

En %, données brutes



* Rupture de série pour l'indicateur de tension de l'ensemble du T&L.

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées 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.

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** concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. Le service de la donnée et des statistiques (SDES) en a retenu 39 et les a agrégés en 6 groupes.

Les **métiers** sont transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, la conduite de conducteurs de poids lourds sur longue distance peut être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Le **changement de la 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 ». Dans la rédaction de cette partie, la notion de métiers correspond à celle de groupe de métiers.

2.6 Le marché du travail « transport et logistique » : les demandeurs d'emploi

Fin 2016, Pôle emploi recense 541 700 demandeurs d'emploi tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) dans les métiers « Transport et logistique » (T & L). Ce nombre diminue de 0,3 % par rapport à fin 2015. Il s'agit de la première baisse depuis 2007, plus accentuée que celle observée pour l'ensemble de l'économie (- 0,1 %). La demande d'emploi se replie notablement pour les métiers de conducteurs. Parallèlement, le nombre d'offres confiées à Pôle emploi pour les métiers de T & L a fortement augmenté, accroissant les tensions sur le marché du travail (voir partie 2.5).

541 700 PERSONNES RECHERCHENT ACTIVEMENT UN EMPLOI « TRANSPORT ET LOGISTIQUE » FIN 2016

Au 31 décembre 2016, 541 700 personnes recherchant un emploi dans un des métiers du domaine « Transport et logistique » et tenues d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) sont inscrites à Pôle emploi. Ce chiffre représente 1 600 individus de moins qu'en 2015, soit une baisse de 0,3 % après une hausse de 4,6 % l'année précédente. Ce sont les métiers de conduite de transport routier de marchandises qui contribuent le plus à cette diminution (figures 2.6.1 et 2.6.2). Le nombre de demandeurs

d'emploi baisse à la fois pour la conduite de TRM sur longue distance (- 3,6 %) et pour les courses-livraisons (- 4,7 %).

La demande d'emploi est stable dans les métiers de manutention et logistique et augmente de 3,1 % pour les autres métiers du T & L (non compris la conduite des transports en commun sur route, en hausse de 13 %).

Parmi les demandeurs d'emploi de catégories A, B, C dans les métiers de T & L, la part de ceux n'ayant exercé aucune activité courant décembre 2016 (catégorie A) est de 65 %, légèrement supérieure à la proportion observée pour l'ensemble des demandeurs d'emploi (63,6 %).

Figure 2.6.1 : demandeurs d'emploi en fin d'année pour les métiers T & L, par catégorie et par sexe

Niveaux en milliers, données brutes, évolutions en % (évolutions sur 5 ans en moyenne annuelle)

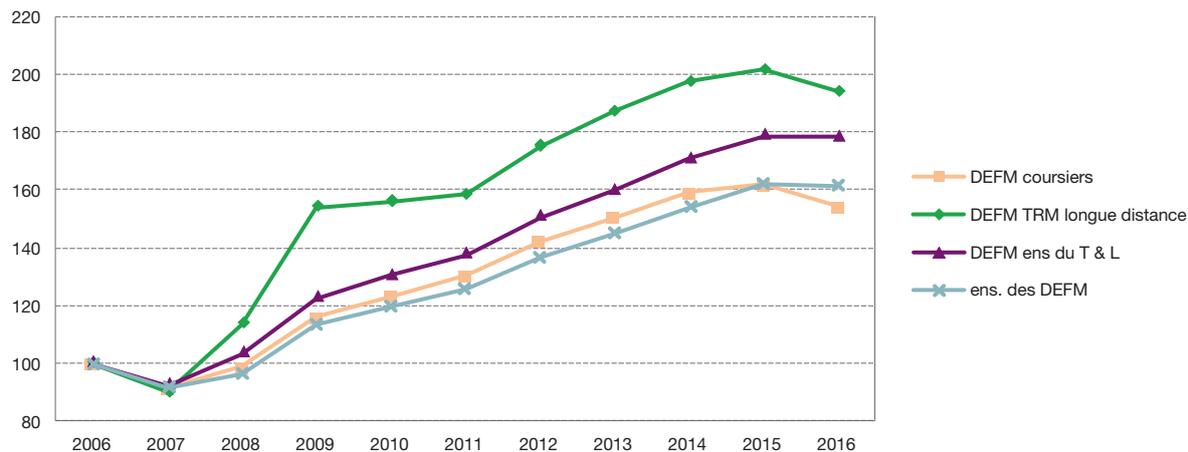
	Ensemble					Femmes				
	Niveau 2016	Évolutions annuelles				Niveau 2016	Évolutions annuelles			
		2014	2015	2016	2016/2011		2014	2015	2016	2016/2011
Ensemble des métiers du Transport et logistique										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	541,7	6,8	4,6	- 0,3	5,3	71,4	6,8	5,6	1,9	5,4
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	352,5	5,9	2,2	- 3,2	4,2	41,5	5,3	3,0	- 0,6	4,4
Conduite de TRM longue distance										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	70,4	5,6	2,0	- 3,6	4,2	2,3	8,0	1,5	0,2	3,7
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	42,0	5,8	- 1,8	- 8,1	2,2	1,3	7,6	- 3,5	- 1,3	1,8
Ensemble des demandeurs d'emploi										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	5 546,7	6,4	4,9	- 0,1	5,1	2 796,9	5,8	5,6	0,7	5,0
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	3 529,6	5,4	2,4	- 3,0	4,0	1 670,0	4,5	3,3	- 2,1	3,7

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

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SDES

Figure 2.6.2 : évolution du nombre de demandeurs d'emploi en fin d'année par métier

Indice base 100 en 2006, données brutes



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année
Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SDES

DE MOINS EN MOINS DE DEMANDES D'EMPLOI DE CONDUCTEUR TRM

Le repli des demandes d'emploi est très marqué dans les métiers de la conduite. En catégorie A, le nombre de demandeurs d'emploi de conducteurs de poids lourds sur longue distance chute pour la seconde année consécutive (- 8,1 % après - 1,8 % en 2015), tandis que celui des conducteurs du domaine courses, livraisons express et tournées courte distance recule de - 6,9 %.

Comme les offres d'emploi de conducteurs ont parallèlement bondi dans ces deux métiers (voir fiche 2.5), le marché du travail continue de se tendre pour le cœur de métier du secteur des transports routiers de marchandise.

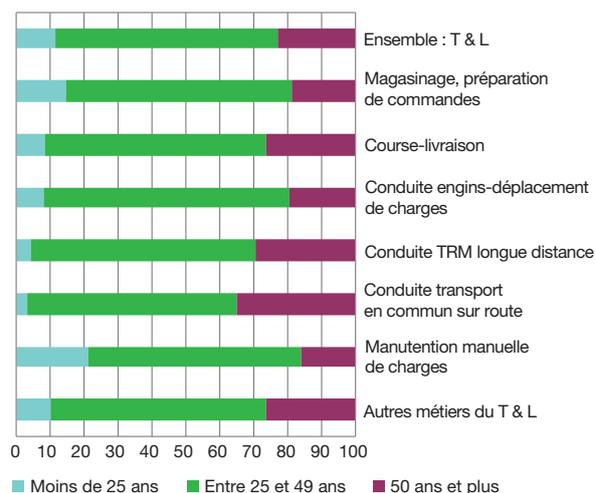
L'ÂGE DES DEMANDEURS D'EMPLOI AUGMENTE

Fin 2016, 61 900 demandeurs d'emploi en catégories A, B et C dans les métiers de T & L ont moins de 25 ans (- 6,1 % sur un an), 355 700 ont entre 25 et 49 ans (- 1,0 %) et 124 100 ont 50 ans ou plus (+ 5,1 %).

Depuis 2010, la structure par tranche d'âge des demandeurs d'emploi dans les métiers du T & L montre un vieillissement progressif de cette population (figure 2.6.3). La part des moins de 25 ans est ainsi passée de 14,3 % fin 2010 à 11,4 % fin 2016 (- 0,8 point par rapport à fin 2015), celle des 25-49 ans de 69,9 % à 65,7 % (- 0,4 point) et celle des 50 ans ou plus de 15,9 % à 22,9 % (+ 1,2 point).

Figure 2.6.3 : répartition des demandeurs d'emploi T & L par métier recherché selon leur classe d'âge

En %, données brutes



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année.
Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SDES
* Y compris Conduite de transport en commun sur route.

Cette situation prévaut fin 2016 pour tous les métiers du T & L.

Du fait de l'âge minimum de 21 ans requis pour passer le permis poids lourds, la proportion de demandeurs d'emploi de conducteur TRM sur longue distance est naturellement faible pour les moins de 25 ans, mais elle est néanmoins de 4,1 % (- 0,4 point sur un an). Les jeunes demandeurs d'emploi s'orientent en priorité vers des métiers qui ne nécessitent aucun diplôme, comme la manutention manuelle de charges (21,1 % des demandes) ou le magasinage-préparation de commandes (14,8 %).

Les demandeurs d'emploi de « 50 ans ou plus », sont davantage présents dans la conduite TRM sur longue distance (29,4 %, + 2,2 points sur un an) et dans les courses-livraisons express ou par tournée (26,5 %, + 1,3 point sur un an). Ils représentent plus d'un tiers des demandeurs d'emplois de transport en commun sur route. Les personnes suivant une formation passerelle du TRM vers le TRV (transport routier de voyageurs) sont bien plus nombreuses que celles réalisant la reconversion inverse (voir annexe 5.4b).

LA DEMANDE D'EMPLOI POUR LES MÉTIERS DU T & L EST TRÈS LARGEMENT MASCULINE

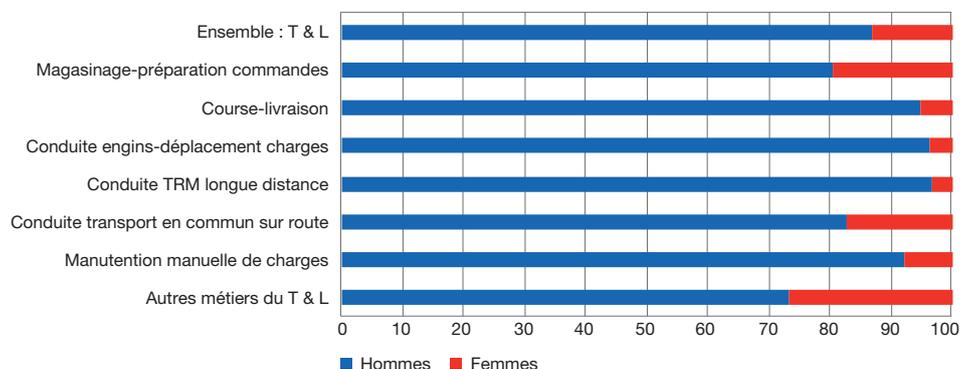
Les femmes ne représentent que 13 % des demandeurs d'emploi du T & L, soit 71 000 inscrites. Les demandes d'emploi de chauffeurs poids lourds ou de coursiers livreurs émanent presque exclusivement des hommes (96 %). Les demandes féminines s'orientent en priorité vers le magasinage - préparation de commandes (20 % des demandes) et les autres métiers du T & L (27 % des demandes) (figure 2.6.4).

En comparant la structure des demandes d'emploi par sexe, les demandeuses d'emploi sont proportionnellement plus nombreuses que leurs homologues masculins dans trois métiers : « magasinage préparation de commandes » (41 % contre 25 % pour les hommes) ; « autres métiers du T & L » (34 % contre 14 %) ; « conduite de transport en commun sur route » (5 % contre 4 %).

Alors que le nombre d'hommes demandeurs d'emploi dans le T & L diminue de 0,6 %, celui des demandeuses d'emploi augmente de 1,9 %.

Figure 2.6.4 : répartition des demandeurs d'emploi T & L par métier recherché selon le sexe

En %, données brutes



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

Sources : Dares ; Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SDES

* Y compris Conduite de transport en commun sur route.

Spécificités structurelles du secteur

Le transport routier de fret interurbain est le premier secteur du TRF élargi en termes d'emploi salarié, avec 47 % des effectifs. Il est suivi par le transport routier de fret de proximité (39 % des effectifs), dont la part augmente régulièrement depuis plus de dix ans.

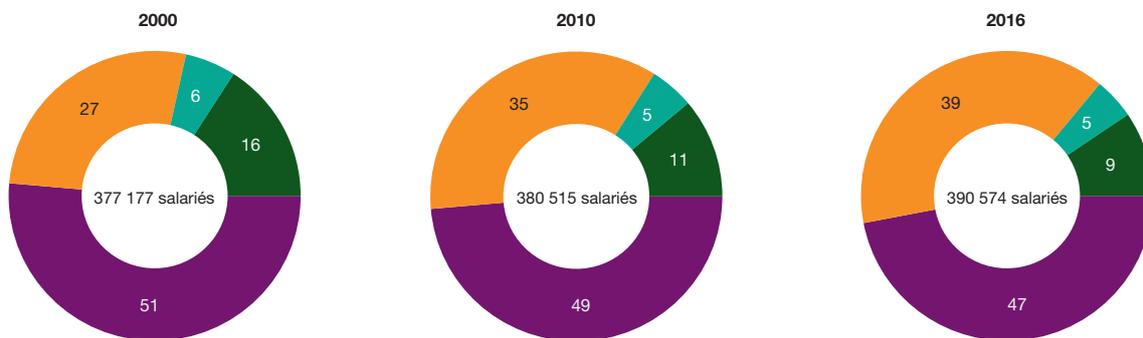
Les salariés du TRF élargi sont majoritairement des hommes, ouvriers, qualifiés lorsqu'ils sont conducteurs de poids lourds. La population salariée est en moyenne plus âgée que dans l'ensemble du secteur privé, le temps partiel est peu développé. Le personnel est plus stable que dans l'ensemble des secteurs d'activité, la réponse aux besoins

ponctuels de main d'œuvre supplémentaire s'opérant surtout par le recrutement de personnel intérimaire.

Parmi les métiers spécifiques au transport et à la logistique, la conduite de transport routier de marchandises sur longue distance représente environ une offre d'emploi sur cinq ; 38 % de ces offres d'emploi émanent d'entreprises du secteur « transports et entreposage » et 44 % des agences d'intérim. Le recrutement de conducteurs de véhicules poids lourds de transport de marchandises est considéré par les employeurs comme structurellement difficile.

Répartition par secteur détaillé des effectifs salariés du TRF élargi

En %



■ Transports routiers de fret interurbains ■ Transports routiers de fret de proximité ■ Location de camions avec chauffeurs ■ Messagerie, fret express

Champ : France (hors Mayotte).

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acooss

Répartition des offres d'emploi de conducteur routier marchandises longue distance par secteur d'activité au 31 décembre 2016

Niveau en milliers, part en %

Secteur d'activité	Niveau 2016	Part
Transports et entreposage (HZ) dont	20,3	37,9
49. Transports terrestres et transports par conduites	19,1	35,7
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	1,1	2,1
Activités liées à l'emploi**	23,8	44,4
Industrie, construction (B, C, F)	1,9	3,6
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	2,3	4,3
Autres secteurs	5,2	9,7
Total	53,5	100,0

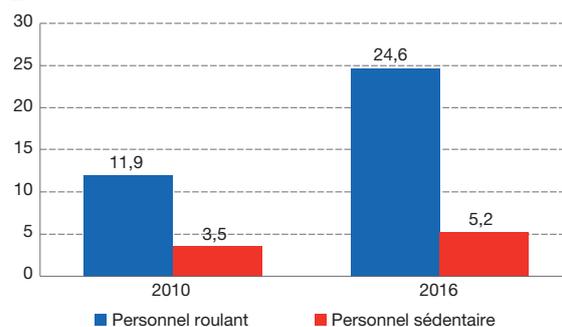
** Ce secteur comprend notamment les agences d'intérim. Jusqu'en 2007, code 74.5B en NAF rév.1 et à partir de 2008, code 78 en NAF rév.2.

Champ : France métropolitaine.

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

Part des chefs d'entreprises considérant comme difficile le recrutement de salariés dans le TRF élargi

En %



Champ : TRF élargi et activités de courriers (hors poste).

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

partie 3

La durée du travail

— En 2016, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 55 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il s'accroît de 10 minutes en un an, sous l'effet d'une hausse de 40 minutes pour les conducteurs sur courte distance conjuguée à une diminution de 30 minutes pour les conducteurs grands routiers. Le temps de conduite se réduit de 10 minutes, à 30 heures et 40 minutes hebdomadaires. Cette diminution du temps de conduite hebdomadaire ne concerne que les grands routiers, les conducteurs sur courte distance effectuant la même durée de conduite en 2016 qu'en 2015. Un actif sur trois du transport routier de fret élargi travaille de nuit (entre minuit et cinq heures), contre moins d'un sur dix dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique.



3.1 Le temps de service hebdomadaire des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2016, le temps de service hebdomadaire des salariés conducteurs de poids lourds du transport routier de fret élargi poursuit sa progression et atteint son plus haut niveau depuis 2010. Les conducteurs sur courte distance effectuent 40 minutes de plus qu'en 2015, alors que le temps de service des conducteurs grands routiers diminue de 30 minutes. En revanche, le temps de conduite global se replie sous l'effet d'une baisse pour les grands routiers, conjuguée à une stabilité pour les conducteurs sur courte distance. Le temps consacré par les conducteurs sur courte distance aux autres tâches (temps de travail, temps d'attente) s'accroît sensiblement alors qu'il est en baisse pour les grands routiers.

LE TEMPS DE SERVICE HEBDOMADAIRE DES CONDUCTEURS ROUTIERS S'ACCROÎT DE NOUVEAU EN 2016

En 2016, la durée hebdomadaire moyenne du temps de service des conducteurs de poids lourds salariés exerçant dans le transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 55 minutes sur une semaine complète (figure 3.1.1), soit 10 minutes de plus qu'en 2015. Cette augmentation résulte de la hausse de 40 minutes du temps de service des conducteurs sur courte distance, conjuguée à un recul de 30 minutes du temps de

service des conducteurs grands routiers. Les premiers effectuent ainsi 44 heures et 5 minutes hebdomadaires les semaines complètes, les seconds 48 heures et 15 minutes. Le temps de service effectué par les conducteurs routiers de poids lourds se rapproche en 2016 de son maximum atteint en 2010. En moyenne annuelle, il progresse de 3 minutes par an sur les cinq dernières années. Après trois ans de stabilité, le temps de service atteint un niveau record depuis dix ans pour les conducteurs sur courte distance. Sur les cinq dernières années, il a augmenté en moyenne de 9 minutes par an.

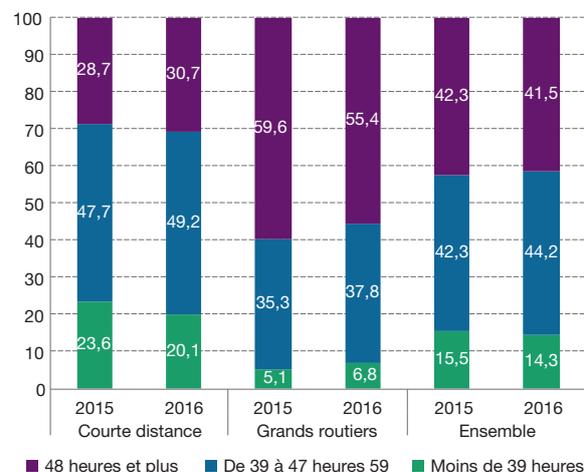
Figure 3.1.1 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers poids lourds du TRF élargi

Niveau en heures : minutes, évolutions en minutes

	2016	Évolution annuelle			
		2014	2015	2016	Moyenne 5 ans
Temps de service	45:55	- 10	25	10	3
Courte distance	44:05	0	0	40	9
Grand routier	48:15	- 30	60	- 30	1
Temps de conduite	30:40	- 5	5	- 10	- 8
Courte distance	26:50	- 35	15	0	- 5
Grand routier	35:40	25	- 15	- 15	0
Autres travaux	14:25	5	25	50	24
Courte distance	16:30	45	- 10	70	28
Grand routier	11:50	- 50	75	25	16
Temps d'attente	0:45	- 10	- 5	- 30	- 14
Courte distance	0:45	- 15	- 10	- 25	- 14
Grand routier	0:45	- 10	5	- 40	- 15

Figure 3.1.2 : répartition des conducteurs routiers poids lourds du TRF élargi selon leur temps de service hebdomadaire

En %



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.
Lecture : en 2016, le temps de service des conducteurs de poids lourds grands routiers s'établit à 48 h 15 par semaine complète.
Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

partie 3 : la durée du travail

LE TEMPS DE SERVICE AUGMENTE DAVANTAGE DANS LE TRANSPORT DE PROXIMITÉ QUE DANS L'INTERURBAIN

Cette augmentation du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers salariés est plus sensible dans le transport de proximité, avec une hausse de 35 minutes par rapport à 2015 dans ce secteur, contre une hausse de 5 minutes dans le transport interurbain. Il atteint ainsi 45 heures et 10 minutes en 2016 dans le transport de proximité et 47 heures dans l'interurbain (figure 3.1.3). Ce temps de service est orienté à la hausse en moyenne annuelle sur cinq ans, de 3 minutes par an dans le transport interurbain et de 6 minutes par an dans le transport de proximité.

Figure 3.1.3 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi selon le secteur d'activité

Niveau en heures : minutes, évolutions en minutes

	2016	Évolution			
		2014	2015	2016	Moyenne 5 ans
Interurbain (49.41A)	47:00	- 20	35	5	3
Courte distance	45:05	- 10	- 20	50	10
Grand routier	48:25	- 40	65	- 20	1
Proximité (49.41B)	45:10	- 30	20	35	6
Courte distance	43:55	- 15	10	55	12
Grand routier	47:50	- 25	45	- 45	-1

Remarque : la taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie (52.29A) ou de la location avec chauffeur (49.41C) qui regroupent 10 % des conducteurs, ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRF élargi des conducteurs courte distance » (figure 3.1.1) sont parfois inférieures à celles du TRF interurbain, mais aussi du TRF de proximité.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

DEUX CONDUCTEURS SUR CINQ EFFECTUENT AU MOINS 48 HEURES HEBDOMADAIRES DE SERVICE EN 2016

La durée de service est très variable entre les conducteurs routiers de poids lourds du fret élargi. En 2016, 41,5 % d'entre eux effectuent un temps de service d'une durée hebdomadaire supérieure ou égale à 48 heures sur les semaines complètes, soit 0,9 point de moins en un an. En revanche, le temps de service est de moins de 39 heures pour 14,3 % de ces conducteurs (- 1,1 point en un an). 55,4 % des conducteurs grands routiers effectuent au moins

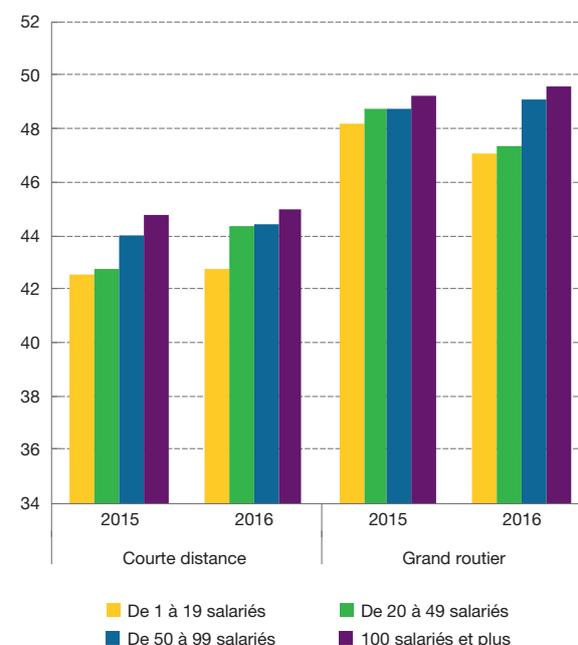
48 heures hebdomadaires (- 4,2 points en un an), 30,7 % des conducteurs sur courte distance (+ 2,0 points en un an). Parmi ces derniers, 20,1 % ont une durée de service hebdomadaire inférieure ou égale à 39 heures.

LE TEMPS DE SERVICE AUGMENTE AVEC LA TAILLE DE L'ÉTABLISSEMENT

Le temps de service est généralement supérieur quand la taille des établissements augmente. Ainsi, il varie en 2016 de 47 heures 5 minutes dans les établissements de moins de 20 salariés, à 49 heures 35 minutes dans ceux employant 100 salariés et plus pour les conducteurs grands routiers. Il en est de même pour les conducteurs sur courte distance (de 42 heures 45 minutes à 45 heures - figure 3.1.4). Le temps de service des grands routiers augmente en 2016 dans les grands établissements et diminue dans les petits. Celui des conducteurs sur courte distance augmente, quelle que soit la taille de l'établissement.

Figure 3.1.4 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi par taille d'établissement

En heures : minutes



Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

LE TEMPS DE CONDUITE GLOBAL RECULE LÉGÈREMENT

En 2016, les conducteurs de poids lourds conduisent en moyenne 30 heures et 40 minutes par semaine, soit 10 minutes de moins qu'en 2015 (*figure 3.1.1*). Si le temps consacré à la conduite par les conducteurs sur courte distance est stable en 2016 par rapport à 2015, celui des grands routiers se réduit de nouveau de 15 minutes en 2016, après avoir atteint en 2014 son maximum observé sur dix ans. Les conducteurs grands routiers conduisent en moyenne 35 heures 40 par semaine, soit 74 % de leur temps de service. Les conducteurs sur courte distance conduisent 26 heures et 50 minutes en moyenne hebdomadaire,

soit 61 % de leur temps de service. Sur cinq ans, le temps de conduite des grands routiers est stable, alors que celui des conducteurs sur courte distance diminue, en moyenne de 5 minutes par an depuis cinq ans.

LA DISTANCE PARCOURUE CHAQUE SEMAINE PAR LES CONDUCTEURS ROUTIERS POIDS LOURDS DIMINUE

Les conducteurs routiers parcourent en moyenne 1 873 kilomètres chaque semaine en 2016, soit 25 kilomètres de moins qu'en 2015 (*figure 3.1.5*). Les conducteurs sur courte distance parcourent 1 518 kilomètres (+ 3 kilomètres en un an), les conducteurs grands routiers 2 361 (- 25 kilomètres),

Figure 3.1.5 : distance hebdomadaire parcourue et vitesse moyenne apparente

Distance en kilomètres ; vitesse en kilomètres/heure ; évolutions en kilomètres et en kilomètres/heures

	Niveau 2016		Évolution distance				Évolution vitesse			
	Distance	Vitesse	2014	2015	2016	Moyenne 5 ans	2014	2015	2016	Moyenne 5 ans
Conducteurs de poids lourds	1 873	61	29	0	- 25	1	1,1	- 0,1	- 0,5	0,3
Courte distance	1 518	57	- 44	28	3	6	- 0,3	0,4	0,2	0,4
Grand routier	2 361	66	104	- 35	- 25	18	2,2	- 0,5	- 0,2	0,5
dont TRF interurbains	2 047	64	69	- 36	- 12	- 4	1,2	- 0,3	0,0	1,3
Courte distance	1 589	58	- 29	0	- 33	- 12	- 0,7	0,2	- 0,3	0,2
Grand routier	2 411	67	89	- 73	21	10	1,9	- 0,7	0,3	0,4
dont TRF de proximité	1 737	59	- 58	57	17	17	0,2	0,7	0,1	- 0,1
Courte distance	1 521	56	- 90	35	43	16	- 0,6	0,6	0,0	0,5
Grand routier	2 238	65	116	103	- 151	31	2,3	0,7	- 0,5	0,9

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

Avertissement

Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se limitant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus, dites « semaines complètes ».

3.2 Le temps de service journalier des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2016, le nombre moyen de jours travaillés par mois des conducteurs de poids lourd du transport routier de fret élargi repart à la hausse après s'être stabilisé en 2015. Le temps de service journalier est quasiment stable par rapport à l'année précédente (- 1 minute). La diminution du temps de conduite est compensée par la hausse des autres temps d'activité. Le temps de service des grands routiers diminue de 5 minutes en 2016, après avoir atteint en 2015 son plus haut niveau des dix dernières années. À l'inverse, le temps de service des conducteurs courte distance augmente encore et dépasse son maximum des dix dernières années.

LE NOMBRE DE JOURS TRAVAILLÉS PAR MOIS EST EN HAUSSE

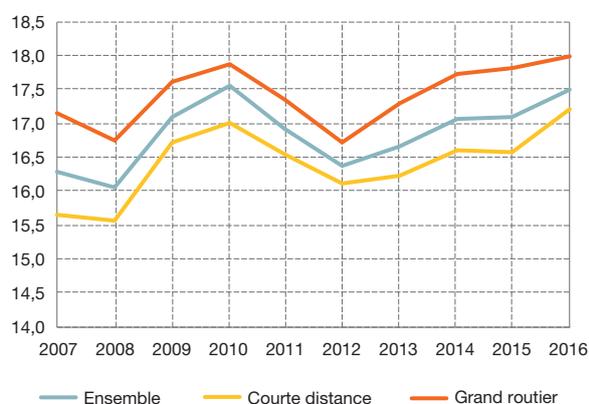
En 2016, les conducteurs routiers de poids lourd (à temps complet ou partiel) employés par des entreprises du transport routier de fret élargi effectuent en moyenne 17,5 jours de travail par mois (figure 3.2.1), soit 210,5 jours par an. Ce nombre augmente et se rapproche de son maximum observé en 2010 (17,6 jours mensuels). La hausse globale du nombre de jours travaillés concerne à la fois les conducteurs sur courte distance (+ 0,6 jour par rapport à 2015, soit 17,2 jours par mois) et les grands routiers (+ 0,2 jour, soit 18,0 jours par mois).

Par secteur d'activité, le nombre de jours effectivement travaillés s'accroît de 0,3 jour dans le transport interurbain et de 0,6 jour dans le transport de proximité. Le nombre de jours de travail dans le transport routier de proximité devient ainsi supérieur à celui constaté dans le transport routier interurbain (respectivement 17,8 jours et 17,5 jours).

Au cours des cinq dernières années, le nombre de jours travaillés s'établit en moyenne à 17,0 jours par mois pour l'ensemble des conducteurs de poids lourds, soit 16,5 pour les conducteurs sur courte distance et 17,5 pour les grands routiers.

Figure 3.2.1 : nombre moyen de jours travaillés par mois

En jours



En jours

	Niveau		Évolution annuelle		
	2016	moyenne 5 ans	2014	2015	2016
Ensemble TRF	17,5	17,0	0,4	0,0	0,4
Courte distance	17,2	16,5	0,4	0,0	0,6
Grand routier	18,0	17,5	0,4	0,1	0,2
dont interurbains	17,5	17,2	0,4	- 0,3	0,3
Courte distance	17,1	16,6	0,3	- 0,5	0,6
Grand routier	17,8	17,6	0,4	- 0,3	0,1
dont proximité	17,8	16,8	0,3	0,8	0,6
Courte distance	17,5	16,6	0,3	0,6	0,6
Grand routier	18,5	17,1	0,3	1,1	0,6

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » sur un mois.
Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

partie 3 : la durée du travail

LE TEMPS DE SERVICE QUOTIDIEN EST PRATIQUEMENT STABLE

En 2016, le temps de service des conducteurs routiers du transport de fret élargi est en moyenne de 8 heures 56 minutes par jour (*figure 3.2.2*). Il est quasi stable par rapport à 2015 (- 1 minute). Les évolutions par type de

conducteur sont opposées : les grands routiers effectuent 9 heures 21 minutes de service en 2016, soit 5 minutes de moins que l'année précédente, alors que les conducteurs sur courte distance effectuent 8 heures 38 minutes par jour, soit 3 minutes de plus qu'en 2015. Le temps de service de ces derniers atteint un nouveau sommet depuis dix ans.

Figure 3.2.2 : temps de service journalier et ses composantes

Temps en heures : minutes ; distance en kilomètres ; évolution en minutes et kilomètres

	2016					Évolution annuelle				
	Service	Conduite	Autres travaux	Attente	Distance	Service	Conduite	Autres travaux	Attente	Distance
Ensemble TRF	8:56	5:58	2:49	0:09	368	- 1	- 3	8	- 6	- 1
Courte distance	8:38	5:15	3:13	0:09	298	3	-3	11	-5	-2
Grand routier	9:21	6:55	2:17	0:10	460	-5	-2	4	-7	0
dont interurbains	9:08	6:17	2:42	0:10	400	0	- 3	8	- 6	- 2
Courte distance	8:51	5:23	3:19	0:09	313	7	-6	17	-4	-5
Grand routier	9:22	6:58	2:13	0:10	466	-4	3	0	-7	5
dont proximité	8:47	5:45	2:52	0:09	343	1	0	9	- 8	1
Courte distance	8:32	5:18	3:04	0:10	296	2	2	7	-7	2
Grand routier	9:20	6:46	2:25	0:08	447	-5	-14	18	-9	-13

En raison des arrondis, le temps de service peut ne pas être strictement égal à la somme de ses composantes.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » sur l'ensemble des jours travaillés.

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

LE TEMPS DE CONDUITE QUOTIDIEN SE RÉDUIT

Le temps de conduite des conducteurs routiers poids lourd du TRF élargi se replie en moyenne de 3 minutes en 2016, alors que le temps consacré aux travaux autres que la conduite (chargement, déchargement...) augmente de 8 minutes en un an. Le temps d'attente déclaré recule de 6 minutes.

Les conducteurs sur courte distance conduisent 5 heures 15 minutes par jour en 2016, en baisse de 3 minutes par rapport à 2015. Cette diminution s'accompagne également d'une baisse du temps d'attente, alors que celui consacré au travail autre que la conduite s'accroît de 11 minutes. Le temps de conduite des conducteurs grands routiers fléchit également (- 2 minutes) et s'établit à 6 h 55 par jour. Le temps de conduite des grands routiers comme des conducteurs sur courte distance est proche en 2016 de sa moyenne observée sur 5 ans.

Par secteur, le temps de service est plus élevé dans le transport interurbain que dans le transport de proximité. Il est proche dans les deux secteurs pour les grands routiers (9 h 20 et 9 h 22), alors que les conducteurs sur courte distance travaillent 19 minutes de plus dans le transport interurbain que dans le transport de proximité.

Chaque jour, un conducteur de poids lourd parcourt en moyenne 368 kilomètres. Cette distance est de 460 kilomètres pour un grand routier, en 2016 comme en 2015, et de 298 kilomètres pour un conducteur sur courte distance (- 2 kilomètres).

LA DISTANCE PARCOURUE MENSUELLEMENT S'ACCROÎT

En 2016, les conducteurs de poids lourd effectuent en moyenne 6 452 kilomètres chaque mois, soit 130 kilomètres de plus qu'en 2015 (*figure 3.2.3*). Cette hausse est la troisième consécutive. La distance parcourue par les conducteurs sur

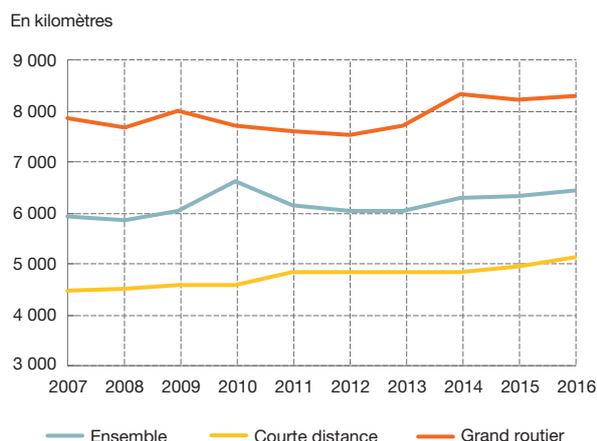
partie 3 : la durée du travail

courte distance augmente de nouveau sensiblement (+ 165 kilomètres, après + 134 en 2015). Elle se conjugue à une hausse d'une moindre ampleur de la distance effectuée par les grands routiers (+ 74 kilomètres par rapport à 2015). Le nombre mensuel de kilomètres parcourus par les grands routiers reste largement supérieur à celui parcouru par les conducteurs sur courte distance (respectivement 8 282 et 5 122 kilomètres en 2016). Sur longue période, la distance parcourue en 2016 par les conducteurs routiers est supérieure à la moyenne des cinq dernières années, de 266 kilomètres pour les conducteurs grands routiers et de 208 kilomètres

pour les conducteurs sur courte distance. Pour ces derniers, cette distance est la plus élevée de ces dernières années.

Par secteur d'activité, les conducteurs employés dans les entreprises de transport interurbain, qui emploie davantage de conducteurs grands routiers, effectuent 6 992 kilomètres par mois, alors que les salariés du transport de proximité, majoritairement conducteurs sur courte distance, parcourent 6 101 kilomètres chaque mois (*figure 3.2.3*). En 2016, cette distance est en hausse dans le transport routier de fret interurbain (+ 66 kilomètres) comme dans le transport de proximité (+ 229 kilomètres).

Figure 3.2.3 : distance mensuelle moyenne parcourue



En kilomètres

	Niveau		Évolution annuelle		
	2016	moyen 5 ans	2014	2015	2016
Ensemble TRF	6 452	6 227	283	17	130
Courte distance	5 122	4 914	- 2	134	165
Grand routier	8 282	8 016	587	- 106	74
dont interurbains	6 992	6 921	394	- 259	66
Courte distance	5 339	5 295	9	- 132	105
Grand routier	8 310	8 186	519	- 376	108
dont proximité	6 101	5 670	- 44	504	229
Courte distance	5 179	4 908	- 190	401	198
Grand routier	8 266	7 556	669	722	50

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » sur l'ensemble des jours travaillés.

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

3.3 Les horaires de travail

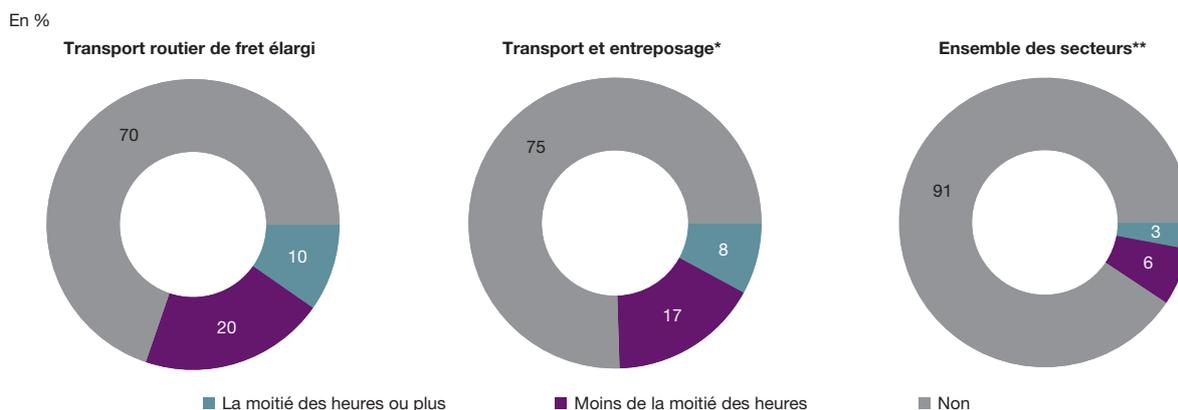
Les actifs employés* dans le transport routier de fret élargi ont couramment des horaires de travail « atypiques ». En 2016, près d'un tiers d'entre eux ont travaillé entre minuit et cinq heures du matin (travail de nuit) durant le mois précédant l'enquête et 10 % ont effectué la moitié de leurs heures ou plus dans cette plage horaire. 32 % des actifs du transport routier de fret élargi ont travaillé sur la plage horaire allant de 20 heures à minuit (travail en soirée). Le travail de nuit est beaucoup plus fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique, où moins de 10 % des actifs sont concernés. En revanche, l'écart est moins important pour le travail du soir, qui concerne un quart des actifs tous secteurs confondus. Travailler le samedi est un peu moins fréquent que dans l'ensemble des secteurs en 2015 et le travail du dimanche est peu répandu, en raison notamment des contraintes réglementaires.

UN ACTIF SUR TROIS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI TRAVAILLE LA NUIT

Le travail entre minuit et 5 heures est très répandu dans le transport routier de fret élargi. En 2016, 30 % des salariés ou indépendants du secteur travaillent pendant cette plage horaire durant le mois précédant l'enquête et 10 % ont effectué au moins la moitié de leurs heures de travail la nuit (figure 3.3.1). Cette proportion est identique à celle observée en 2015 et proche de celle des années précédentes. Le travail entre minuit et 5 heures est plus fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, hors activités postales (25 %) et, plus encore, que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique, où seuls 9 % des actifs travaillent de nuit.

Les actifs du transport routier de fret élargi sont également amenés à travailler en soirée (figure 3.3.2). En 2016, 31 % d'entre eux travaillent entre 20 heures et minuit, un niveau proche de celui du travail de nuit. Cela représente plus de la moitié des heures de travail de 9 % des actifs, moins de la moitié pour 23 % d'entre eux. Le travail en soirée est également répandu dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (hors activités postales) : 33 % des actifs travaillant dans ce secteur sont concernés (9 % pour plus de la moitié de leurs heures, 24 % pour moins de la moitié). En revanche, dans l'ensemble des secteurs d'activité, hors fonction publique, le travail le soir est moins fréquent. Travailler entre 20 heures et minuit ne concerne que 25 % des actifs de ces secteurs.

Figure 3.3.1 : le travail entre minuit et cinq heures en 2016



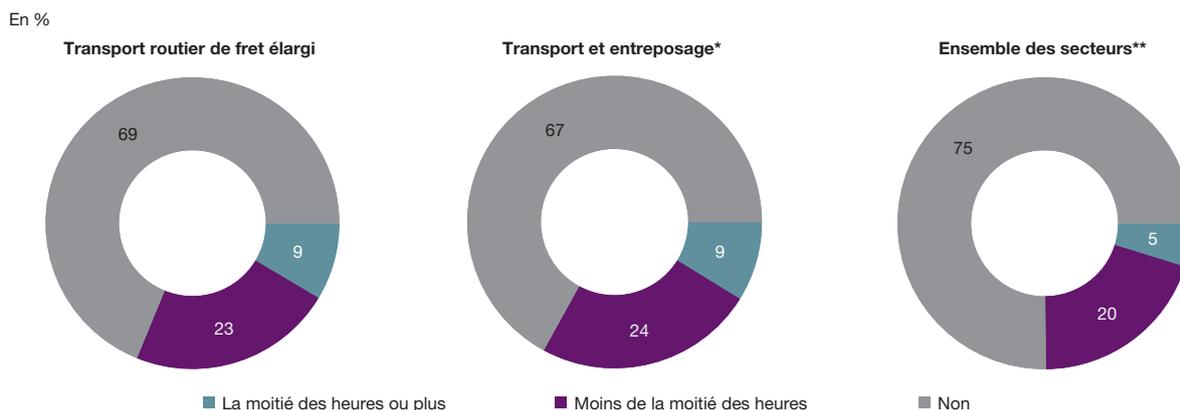
* Hors activités de poste et de courrier.

** Hors fonction publique.

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SDES

* Actifs employés : salariés et non salariés.

Figure 3.3.2 : le travail entre 20 heures et minuit en 2016



* Hors activités de poste et de courrier.

** Hors fonction publique.

Source : Insee, enquête emploi ; calculs SDES

LE TRAVAIL DU SAMEDI ET DU DIMANCHE EST MOINS FRÉQUENT DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI QUE DANS L'ENSEMBLE DU TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

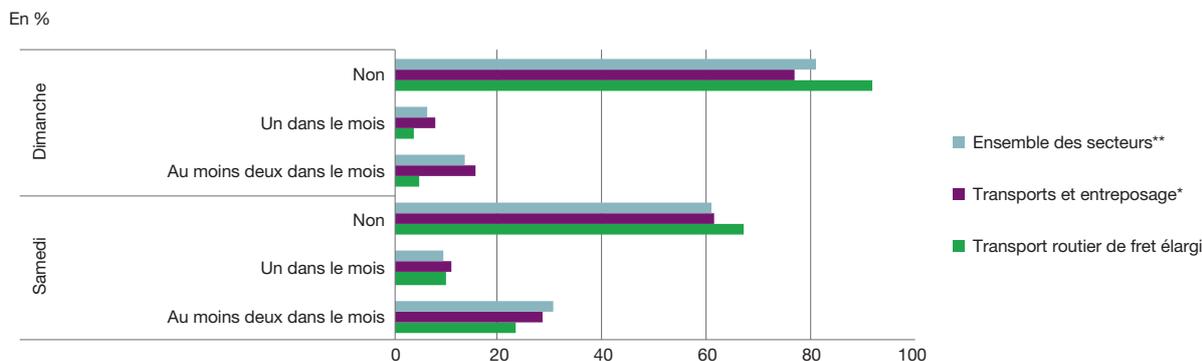
En 2016, 33 % des actifs employés dans le transport routier de fret élargi ont travaillé au moins un samedi dans le mois précédant l'enquête, dont 23 % au moins deux. Le travail le samedi est moins fréquent que dans les autres secteurs : dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (hors activités postales), 39 % des actifs ont travaillé au moins un samedi au cours du mois précédent, soit une proportion identique à celle observée dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique. Les salariés du transport les plus concernés par le travail du samedi sont ceux du transport de voyageurs (transport urbain, ferroviaire, aérien, taxis).

En revanche, le travail dominical concerne assez peu les

actifs du transport routier de fret élargi : 8 % des actifs ont travaillé au moins une fois le dimanche dans le mois précédent. Le travail du dimanche relève en effet d'une mesure dérogatoire au code du travail liée aux contraintes de production ou aux besoins du public. Par ailleurs, dans le cas du transport routier, la législation interdit aux poids lourds de circuler le dimanche sauf exceptions (transport de denrées périssables...).

À l'inverse, dans l'ensemble du transport et entreposage (hors activités postales), le travail du dimanche est assez répandu : près d'un actif sur quatre a travaillé au moins un dimanche durant le mois précédent. Comme pour le travail le samedi, cette proportion est la plus élevée dans les transports de voyageurs (aérien, ferroviaire...) ainsi que dans la gestion des infrastructures (aéroports, etc.). C'est davantage que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique. En 2016, 19 % des actifs ont travaillé au moins un dimanche dans le mois.

Figure 3.3.3 : le travail en fin de semaine en 2016



* Hors activités de poste et de courrier ; ** Hors fonction publique.

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SDES

Les horaires atypiques

La notion d'« horaires atypiques » recouvre les aménagements du temps de travail déviant de la semaine considérée comme « standard », soit 5 jours par semaine, du lundi au vendredi, entre 7 heures et 20 heures, sans travail les jours fériés, et ce de façon régulière. Notamment, rentrent dans la catégorie « atypique » le travail de nuit (entre 21 heures et 6 heures selon le code du travail), le travail de fin de semaine (samedi, dimanche) et le travail posté (travail en équipes - 2 fois 8 ou 3 fois 8).

Le travail de nuit des personnels roulants du transport routier de marchandises est régi par des dispositions particulières du Code du travail, du Code des transports et par l'accord du 14 novembre 2001. Pour les salariés roulants, tout travail effectué entre 22 heures et 5 heures du matin (art. L1321-7 du Code des transports) est considéré comme travail de nuit.

L'enquête emploi de l'Insee permet de mesurer la part de l'emploi travaillant en soirée (entre 20 heures et minuit) ou de nuit (entre minuit et 5 heures). Parmi ceux ayant travaillé le soir ou de nuit, on distingue ceux pour qui cela représente plus de la moitié de leurs horaires de travail.

Spécificités structurelles

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs courte distance est inférieur à celui des grands routiers d'un peu plus de 4 heures. De même, le nombre moyen de jours travaillés sur un mois des conducteurs courte distance est inférieur d'une journée à celui des grands routiers.

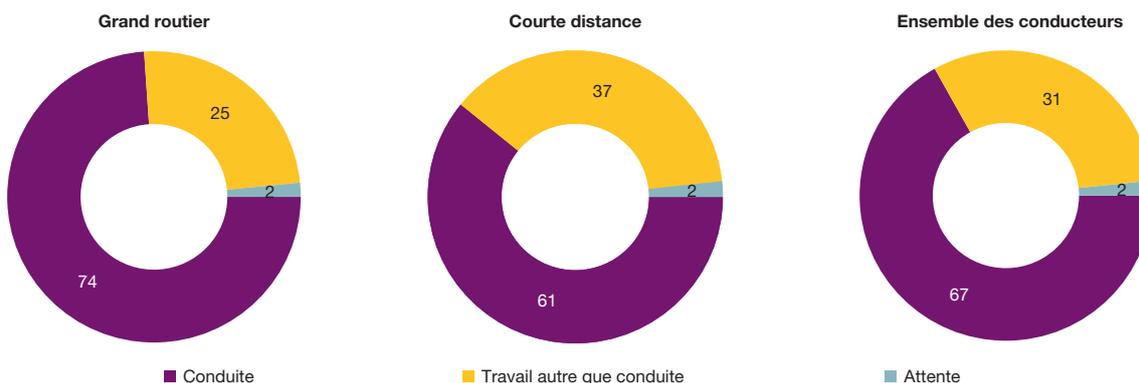
Les conducteurs sur courte distance consacrent moins de 65 % de ce temps à la conduite alors que les conducteurs grands routiers en consacrent autour de 75 %. Les conducteurs

sur courte distance parcourent moins de kilomètres par mois et consacrent plus de temps au chargement et déchargement, entretien ou opérations administratives que les grands routiers.

Dans le transport routier de fret élargi, le travail en soirée ou de nuit est largement répandu, puisqu'il concerne environ un tiers des salariés. Cependant le travail du samedi et surtout du dimanche y est moins fréquent que dans l'ensemble du transport et entreposage.

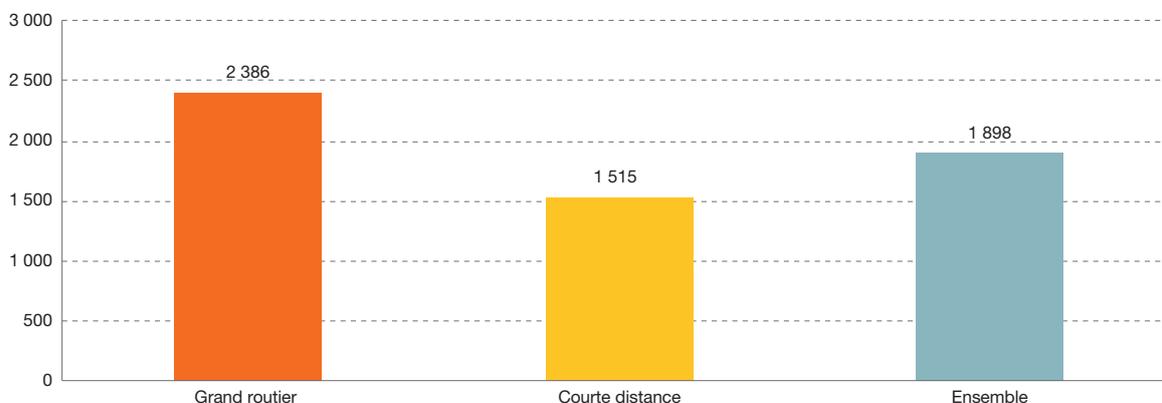
Répartition du temps de service des conducteurs routiers en 2016

En %



Distance hebdomadaire moyenne parcourue

En kilomètres



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi sur les semaines complètes France hors Mayotte.

Source : SDES, enquêtes « chronotachygraphes »

partie 4

Les salaires

— Le salaire mensuel brut moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi, primes et compléments compris, augmente de 1,0 % en 2016, après + 0,7 % en 2015. Le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête progresse quasiment au même rythme en 2016 que l'année précédente, en raison d'une petite reprise de la hausse des prix à la consommation. Sur la période 2011-2016, il a progressé en moyenne de 0,1 % par an. 12,0 % des « salariés roulants marchandises » ont bénéficié de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2016, soit le même pourcentage qu'au 1^{er} janvier 2013. En 2015, le salaire mensuel net moyen des ouvriers qualifiés du transport routier de fret élargi avait progressé de 0,5 % en un an.



4.1 Le pouvoir d'achat et les taux horaires conventionnels

En 2016, le pouvoir d'achat du salaire brut moyen par tête (qui comprend les salaires, primes et compléments) de l'ensemble des salariés du transport routier de fret élargi augmente à un rythme proche de celui observé en 2015. Le salaire mensuel par tête progresse davantage qu'en 2015 et cette hausse plus forte compense la légère reprise de l'inflation au cours de l'année. Le pouvoir d'achat des salariés du TRF élargi a cependant peu progressé entre 2011 et 2016, avec une hausse de 0,1 % par an. Les négociations collectives de branche sur les salaires ont abouti à un accord fin 2015 et le salaire horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds au coefficient 128M (voir définitions annexe D) repasse au-dessus du niveau du Smic au 1^{er} janvier 2016.

LE SALAIRE BRUT MOYEN PAR TÊTE PROGRESSE DE 1,0 % EN 2016

En 2016, le salaire brut moyen par tête (SMPT), qui inclut les primes, les indemnités et des effets de structure (ancienneté et qualification notamment), augmente de 1,0 % par rapport à 2015 dans le transport routier de fret (TRF) élargi, contre + 0,7 % l'année précédente (figure 4.1.1). Cette hausse est très proche de la progression du SMPT dans le transport et l'entreposage (+ 1,1 %) alors qu'elle lui était nettement inférieure les années précédentes. Dans l'ensemble des secteurs concurrentiels, le SMPT augmente de nouveau plus rapidement (+ 1,4 %).

Figure 4.1.1 : évolution du salaire mensuel brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat

Masse salariale en milliards d'euros, SMPT en euros, évolutions en %

	Niveau 2016	Évolution annuelle			
		2014	2015	2016	Moyenne 2016/2011
Ensemble des secteurs concurrentiels ⁽¹⁾					
Masse salariale	540	1,5	1,7	2,4	1,8
SMPT	2 531	1,6	1,6	1,4	1,7
Pouvoir d'achat du SMPT	-	1,1	1,6	1,2	1,0
Transports et entreposage ⁽²⁾					
Masse salariale	36	1,1	2,1	2,5	1,8
SMPT	2 630	0,9	1,5	1,1	1,3
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,4	1,5	0,9	0,6
TRF élargi					
Masse salariale	10	-0,1	1,6	3,0	1,1
SMPT	2 205	0,6	0,7	1,0	0,8
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,1	0,7	0,8	0,1

(1) Secteurs concurrentiels : établissements cotisant à l'Urssaf.

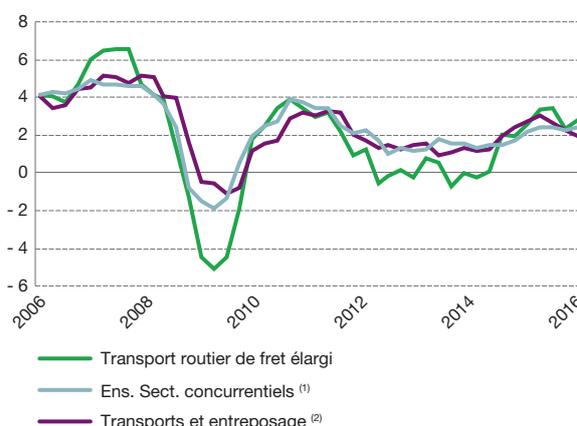
(2) Hors activités de poste et de courrier (NAF "53").

Champ : France (hors Mayotte).

Source : Acoess, calculs SDES

Figure 4.1.2 : évolution de la masse salariale

Glissement annuel en %



(1) Secteurs concurrentiels : établissements cotisant à l'Urssaf.

(2) Hors activités de poste et de courrier (NAF "53").

Champ : France (hors Mayotte).

Source : Acoess, calculs SDES

Le pouvoir d'achat du SMPT s'accroît pratiquement au même rythme en 2016 qu'en 2015 dans le transport routier de fret élargi (+ 0,8 % après + 0,7 % – figure 4.1.1). La croissance plus forte du SMPT en 2016 est annihilée par le retour d'une légère hausse des prix en (+ 0,2 % après + 0,0 %). Dans le transport et l'entreposage, la croissance du pouvoir d'achat du SMPT est similaire, avec + 0,9 % en 2016 par rapport à 2015.

En moyenne annuelle, le pouvoir d'achat du SMPT s'accroît de 0,1 % par an entre 2011 et 2016 dans le TRF élargi, alors qu'il augmente en moyenne de 0,6 % par an dans l'ensemble des transports et entreposage (hors activités postales) et de 1,0 % dans l'ensemble des secteurs concurrentiels.

partie 4 : les salaires

LE POUVOIR D'ACHAT DU SALAIRE HORAIRE DE BASE DES OUVRIERS AUGMENTE

Sur un champ un peu différent (les ouvriers du transport terrestre et par conduite), le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base (SHBO) s'accroît de 0,9 % en 2016, soit le même taux d'accroissement qu'en 2015. La légère reprise de l'inflation compense l'augmentation nominale un peu plus forte en 2016 que l'année précédente (figure 4.1.3). Entre 2011 et 2016, Le pouvoir d'achat des ouvriers du transport terrestre a progressé de 0,5 % par an. Dans l'ensemble des secteurs (hors agriculture), la hausse s'établit à + 0,8 % par an.

Figure 4.1.3 : évolution du salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO – moyenne annuelle)

En %

Secteur d'activité	2014	2015	2016	Moyenne 2011/2016
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
dont transports terrestres et par cond.	1,0	0,9	1,1	1,3
dont entrepos. et serv. auxil. des transp.	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
dont transports terrestres et par cond.	0,5	0,9	0,9	0,5
dont entrepos. et serv. auxil. des transp.	0,0	1,2	0,9	0,8

Champ : secteurs concurrentiels (hors agriculture et hors emplois publics) ; France métropolitaine.

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee ; DGITM/DST ; calculs SDES

LE SALAIRE HORAIRE CONVENTIONNEL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EST REVALORISÉ AU 1^{ER} JANVIER 2016

Le Smic brut a été revalorisé à 9,61 euros de l'heure au 1^{er} janvier 2015 puis à 9,67 euros au 1^{er} janvier 2016 (figures 4.1.4 et 4.1.5). Les négociations annuelles de branche ont abouti en novembre 2015 à un accord de revalorisation des rémunérations conventionnelles au 1^{er} janvier 2016. À cette date, le taux horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes, et jusqu'à 19 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) – (128M), s'établit à 9,71 euros de l'heure (+ 20 centimes). Le salaire horaire des conducteurs hautement qualifiés (150M), fixé par les accords de branche atteint 10,00 euros de l'heure (+ 21 centimes), soit un niveau supérieur de 29 centimes à celui du coefficient 128M. Le précédent accord avait pris effet au 1^{er} janvier 2013.

12 % des salariés roulants dépendant de la convention collective du transport routier de marchandises et activités auxiliaires de transports ont bénéficié de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2016 (figure 4.1.4). C'est la même proportion qu'au 1^{er} janvier 2013.

Figure 4.1.4 : proportion de salariés au Smic

Masse salariale en milliards d'euros, SMPT en euros, évolutions en %

Secteur d'activité	1 ^{er} janvier 2013	1 ^{er} janvier 2014	1 ^{er} janvier 2015	1 ^{er} janvier 2016
Ensemble des secteurs	12,3	10,8	11,1	10,5
Transports et entreposage	5,6	4,1	7	5,7
Transports routiers ⁽¹⁾	12,0	11,0	15,0	12,0
Smic	9,43	9,53	9,61	9,67

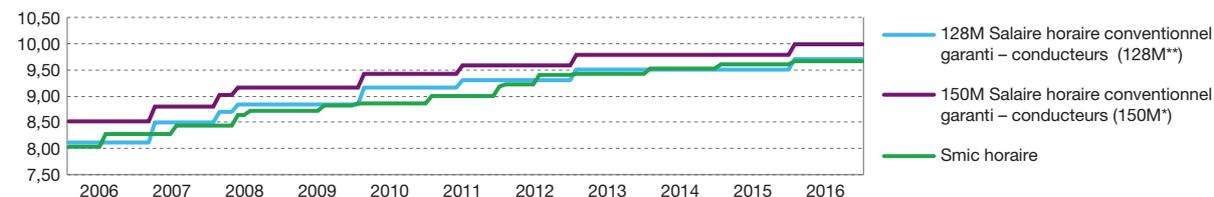
⁽¹⁾ Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (Annexe D - « Personnel roulant marchandises » de la convention collective).

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

Figure 4.1.5 : évolutions des salaires conventionnels et du Smic

En euros



* Le coefficient 150M s'applique aux conducteurs hautement qualifiés de poids lourds.

** Le coefficient 128M s'applique aux conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC.

Champ : France (hors Mayotte).

Sources : Dares - enquête Acemo ; Insee, DGITM/DST ; calculs SDES

Les horaires atypiques

Le calcul du salaire horaire de base ouvrier (SHBO) est issu de l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'œuvre (Acemo) de la Dares qui mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de 10 salariés ou plus du secteur concurrentiel hors agriculture. Ce 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, mesuré sur la seule population des ouvriers. Il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut de base (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 Smic est revalorisé, au 1^{er} juillet de chaque année jusqu'en 2009 puis au 1^{er} janvier de chaque année à partir de 2010, en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation. Il est également revalorisé par décret lorsque l'indice national des prix à la consommation atteint un niveau correspondant à une hausse d'au moins 2 % par rapport à l'indice constaté lors de l'établissement du Smic immédiatement antérieur.

L'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Acoss

L'assiette déplafonnée désigne l'ensemble des rémunérations sur lesquelles repose le calcul des cotisations des assurances sociales, des accidents du travail et des allocations familiales ; sont inclus les compléments légaux, conventionnels ou attribués sur l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires, de gratifications et d'avantages en nature ; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

Le salaire moyen par tête (SMPT) est calculé ici en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié rémunéré en moyenne annuelle déclarée aux Urssaf ; l'évolution de ce salaire moyen brut déflatée de l'indice des prix à la consommation est appelée pouvoir d'achat du SMPT.

4.2 Les salaires nets en 2015

En 2015, le salaire net réel moyen, en équivalent temps plein perçu par les ouvriers qualifiés du transport routier de fret (TRF) élargi augmente (+ 0,5 %), après quatre années consécutives de recul. Toutes catégories socioprofessionnelles confondues, il s'accroît de 1,1 % en un an. Cette progression concerne toutes les composantes du TRF élargi. Le salaire médian est très proche dans le TRF élargi et dans l'ensemble des secteurs (respectivement 1 700 et 1 710 euros).

LE SALAIRE NET RÉEL MOYEN EST EN HAUSSE EN 2015 DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI

En 2015, les salariés du TRF élargi perçoivent un salaire moyen par équivalent temps plein (EQTP) de 1 820 euros nets mensuels (figure 4.2.1). Après quatre années de recul, leur pouvoir d'achat augmente de 1,1 % sur un an. Cette progression est la première depuis 2010 (figure 4.2.2). Elle est un peu plus faible que celle observée pour les salariés de l'ensemble des secteurs privés et semi-publics (+ 1,3 %). Dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, la hausse annuelle du salaire net s'établit à + 1,9 %.

Le salaire net en euros constant des ouvriers qualifiés du TRF élargi, essentiellement des conducteurs routiers, s'établit à 1 720 euros mensuels. Ceux-ci représentent un peu plus des trois quarts des effectifs du secteur (partie 2.2). Le salaire net augmente de 0,5 % en 2015, après - 0,8 % en 2014. Cette progression intervient alors que les salaires conventionnels n'ont pas été revalorisés depuis le 1^{er} janvier 2013, les négociations salariales de branche n'ayant pas abouti à un accord. Cet accroissement du pouvoir d'achat des ouvriers est plus faible que dans l'ensemble des secteurs d'activité.

Figure 4.2.1 : salaires mensuels nets moyens et évolution du pouvoir d'achat par équivalent temps plein (EQTP)

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

Catégories socioprofessionnelles	2015					Évolution 2015/2014		
	TRF élargi			Transports et entreposage	Tous secteurs	TRF élargi	Transports et entreposage	Tous secteurs
	Hommes	Femmes	Ensemble					
Cadres**	3 730	3 170	3 570	4 410	4 010	2,5	2,5	1,3
Professions intermédiaires	2 300	2 120	2 250	2 600	2 290	1,3	2,1	0,5
Employés	1 920	1 650	1 740	2 090	1 650	1,0	2,8	0,8
Ouvriers qualifiés	1 720	1 550	1 720	1 890	1 820	0,5	1,1	1,1
Ouvriers non qualifiés	1 580	1 460	1 570	1 640	1 540	1,3	1,0	1,5
Ensemble des salariés	1 810	1 870	1 820	2 270	2 240	1,1	1,9	1,3

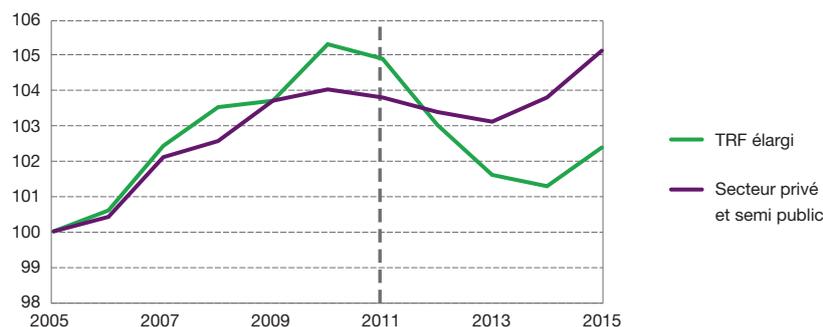
* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, DADS 2015, calculs SDES

Figure 4.2.2 : évolution du salaire net réel moyen par équivalent temps plein en 2015

Salaires en euros constants, base 100 en 2005



* Rupture de série : en raison de l'intégration des CPCSO dans la mesure du salaire net, ce dernier n'est pas directement comparable avant 2012.

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, DADS 2015, calculs SDES

partie 4 : les salaires

Figure 4.2.3 : distribution des salaires mensuels nets par EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle en 2015

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

	Transport routier de fret élargi						Tous secteurs
	Ensemble	Cadres	Prof. Interm.	Employés	Ouvr. qualif.	Ouvr. non qualif.	
1 ^{er} décile (D1)	1 240	2 100	1 610	1 210	1 170	1 240	1 210
1 ^{er} quartile	1 450	2 560	1 850	1 380	1 320	1 440	1 390
Médiane	1 700	3 230	2 140	1 620	1 500	1 680	1 710
3 ^e quartile	1 960	4 020	2 500	1 940	1 710	1 900	2 340
9 ^e décile (D9)	2 330	5 440	2 980	2 320	1 970	2 150	3 440
D9/D1	1,9	2,6	1,8	1,9	1,7	1,7	2,8
Moyenne	1 820	3 570	2 250	1 740	1 720	1 570	2 240

Lecture : en 2015, 10 % des salariés du TRF élargi perçoivent un salaire mensuel net par EQTP inférieur à 1 240 € (1^{er} décile ou D1), 25 % perçoivent moins de 1 450 € (1^{er} quartile ou Q1) et 50 % perçoivent moins de 1 700 € (médiane ou 2^e quartile).

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee ; DADS 2015, calculs SDES

EN 2015, LE SALAIRE NET DES FEMMES EST EN MOYENNE SUPÉRIEUR À CELUI DES HOMMES DANS LE TRF ÉLARGI

En 2015, le salaire net moyen des salariées du transport routier de fret élargi – celles-ci occupent 11,1 % des emplois salariés (*partie 2.2*) – est de 1 870 euros mensuels et dépasse de 60 euros celui des salariés (1 810 euros mensuels). Cette situation s'explique essentiellement par un effet de structure : les femmes sont très peu nombreuses parmi les ouvriers, conducteurs ou manœuvres, aux salaires plus bas. Ainsi, pour chaque catégorie socioprofessionnelle, le salaire net des femmes est inférieur à celui des hommes, l'écart allant de 8 % pour les ouvriers non qualifiés à 15 % pour les cadres. Cet écart est cependant moins accentué que pour l'ensemble des secteurs hors fonction publique. Par secteur d'activité détaillé, le salaire mensuel net moyen des femmes, comme celui des hommes, est le plus bas dans le TRF de proximité, le plus élevé dans la messagerie et fret express (*figure 4.2.4*).

LA MESSAGERIE ET FRET EXPRESS OFFRE LES SALAIRES LES PLUS ÉLEVÉS EN 2015

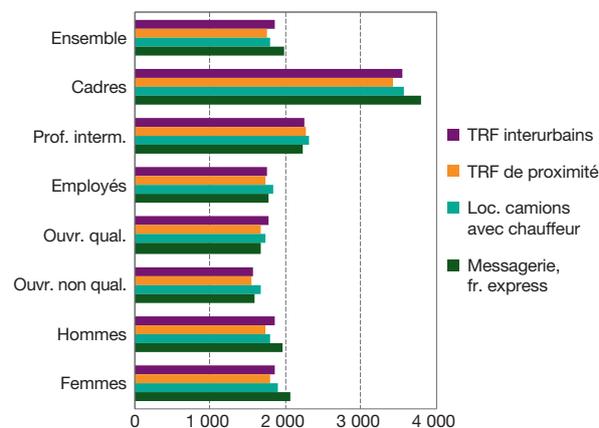
En 2015, le salaire net moyen de la messagerie et fret express est le plus élevé du transport routier de fret élargi (*figure 4.2.4*). Ceci s'explique par une plus grande proportion de cadres que dans les autres secteurs, du fait de l'importance des activités d'organisation logistique dans ce secteur. Le salaire le plus bas s'observe dans le transport de proximité, qui emploie relativement peu de conducteurs hautement qualifiés. Les salaires nets des ouvriers qualifiés sont les plus élevés dans le transport

routier interurbain (1 770 euros mensuels), les plus bas dans le transport de proximité et la location de camions avec chauffeur (1 660 euros).

L'augmentation du salaire net réel en 2015 est la plus forte dans la messagerie et fret express (+ 2,9 %), la plus faible dans le transport de proximité (+ 0,7 % ; cf. *série longue téléchargeable 4.6*).

Figure 4.2.4 : salaires mensuels nets moyens par équivalents temps plein selon le secteur en 2015

En euros courants



Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee ; DADS 2015, calculs SDES

LE SALAIRE MÉDIAN EST TRÈS PROCHE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI ET DANS L'ENSEMBLE DES SECTEURS PRIVÉS ET SEMI PUBLICS

En 2015, le salaire net médian en EQTP, qui partage les salariés en deux groupes d'effectifs égaux, est de 1 700 euros par mois dans le transport routier de fret élargi, soit pratiquement le même montant que dans l'ensemble des secteurs privé et semi public (figure 4.2.3). 10 % des salariés (1^{er} décile) gagnent moins de 1 240 euros nets mensuels par EQTP tandis que les 10 % les mieux rémunérés (9^e décile) perçoivent plus de 2 330 euros. Ces derniers gagnent ainsi 1,9 fois plus que les 10 % des salariés les moins bien payés. L'échelle des salaires est plus resserrée pour les ouvriers qualifiés : 10 % d'entre eux (en équivalent temps plein) gagnent moins de 1 170 euros par mois, alors qu'à l'autre bout de l'échelle des salaires, 10 % gagnent plus de 1 970 euros mensuels, soit un rapport de 1,7.

LA RÉMUNÉRATION HORAIRE DES OUVRIERS QUALIFIÉS À TEMPS PARTIEL EST PLUS ÉLEVÉE QU'À TEMPS PLEIN

Le TRF élargi se distingue des autres secteurs par une rémunération plus élevée de ses salariés à temps partiel (7,6 % des postes) qu'à temps complet (figure 4.2.5). Le salaire mensuel net des salariés à temps partiel s'établit ainsi à 11,32 euros de l'heure, contre 10,43 euros de l'heure à temps complet. Cela est en partie dû à un effet de structure : les salariés à temps partiel sont plus souvent cadres que ceux

à temps complet. De plus, les ouvriers qualifiés à temps partiel perçoivent un salaire net horaire supérieur à celui de ceux à temps plein (+ 0,9 %). Cette catégorie représente plus des trois quarts des salariés du TRF élargi. Dans la majorité des autres catégories socioprofessionnelles, les salariés à temps partiel sont moins rémunérés que les temps complets.

Figure 4.2.5 : salaires horaires* nets selon la catégorie socioprofessionnelle en 2015

En euros courants

Catégories socio-professionnelles	Temps complet		Temps partiel	
	TRF élargi	Transports entreposage	TRF élargi	Transports entreposage
Cadres**	22,67	25,53	22,26	24,80
Professions intermédiaires	14,25	15,47	14,40	14,14
Employés	11,21	12,97	10,61	13,95
Ouvriers qualifiés	9,63	11,21	9,71	10,75
Ouvriers non qualifiés	10,15	10,68	9,88	10,35
Ensemble des salariés	10,43	13,95	11,32	13,83

* Calculé comme le rapport du salaire au nombre d'heures rémunérées.

** Hors chefs d'entreprise salariés.

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, DADS 2015, calculs SDES

Avertissement

Depuis 2013, les cotisations patronales des complémentaires de santé obligatoires (CPCSO) rentrent dans la mesure du salaire net au titre d'un avantage en nature. Les salaires nets en 2012 ont été recalculés après imputation de ces cotisations afin de fournir une mesure comparable à celle de 2013, permettant un calcul des évolutions entre 2012 et 2013.

Cette partie est réalisée à partir des Déclarations annuelles de données sociales, disponibles plus tardivement que les données présentées dans la partie précédente, d'où un décalage d'un an.

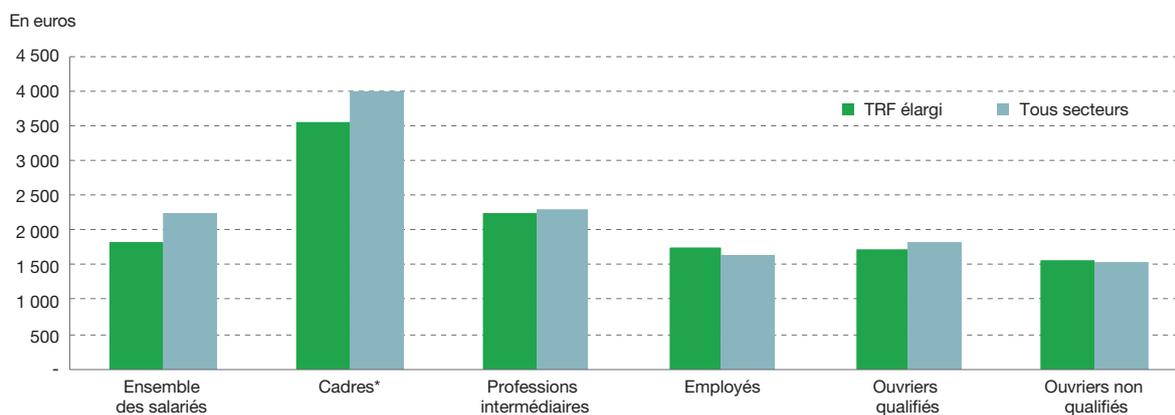
Le salaire net, calculé à partir du salaire net fiscal de la DADS, est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG et CRDS. Il n'exclut que les primes non imposables (participation, repas...) et contient l'intéressement et les frais de route. Le salaire en équivalent temps plein (EQTP) prend en 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 à 80 % pendant 6 mois, ayant perçu 10 000 €, compte pour 0,4 EQTP (= 0,5 x 0,8) rémunéré 25 000 € par an (= 10 000 / 0,4 : salaire annualisé). Cela correspond à une notion de coût salarial pour l'établissement, hors cotisations sociales.

Spécificités structurelles

Le salaire net moyen dans le TRF élargi est plus faible que celui de l'ensemble des salariés « transports et entreposage ». Cette situation s'explique en partie par une proportion moins élevée de cadres, de professions intermédiaires, mais aussi d'employés alors que celle des ouvriers qualifiés,

essentiellement des conducteurs, y est plus importante. La proportion de salariés rémunérés au Smic y est plus forte. Enfin, le salaire net mensuel moyen des femmes est proche de celui des hommes.

Les salaires nets dans le transport routier de marchandises élargi et dans l'ensemble des secteurs en 2015

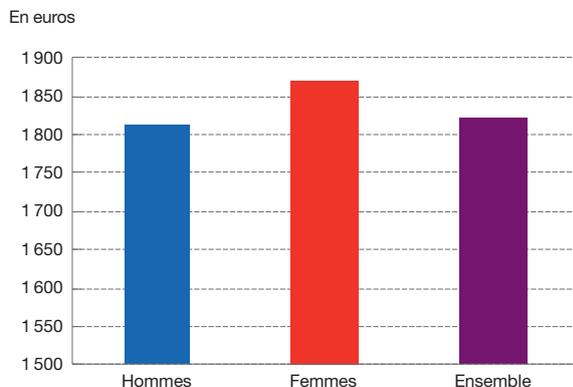


* Hors chefs d'entreprise salariés.

Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, DADS 2015, calculs SDES

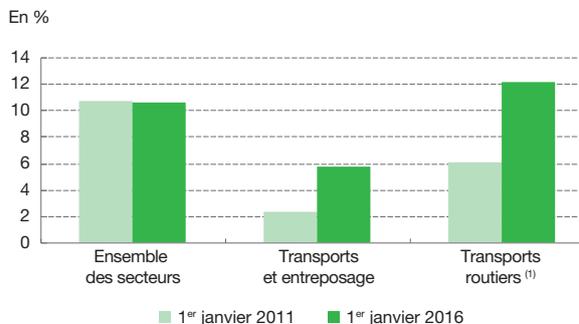
Les salaires nets moyens en EQTP par sexe dans le transport routier de fret élargi, en 2015



Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee - DADS 2015, calculs SDES

Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2016



(1) Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (Annexe D - « Personnel roulant marchandises » de la convention collective).

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

partie 5

La formation

— En 2016, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers poids lourds augmente de 8,0 % par rapport à 2015. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées baisse pour la quatrième année consécutive. Le nombre de formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de fret augmente et retrouve son niveau de 2014. 36 353 permis poids lourds ont été délivrés en 2016, en baisse de 4,0 %. C'est le niveau le plus bas depuis 1999. 48 % des actifs du transport routier de fret élargi sont titulaires d'un CAP ou d'un BEP en 2016. Ce niveau de diplôme est ainsi le plus fréquent dans le secteur.



5.1 Les diplômes et qualifications dans le transport routier de fret élargi

Le niveau de formation initiale générale des actifs des entreprises du transport routier de fret élargi, sédentaires ou roulants, salariés ou non, est peu élevé, du fait de la prédominance de l'emploi ouvrier. Mais, comme pour l'ensemble des actifs, ce niveau est en hausse régulière sous l'effet de l'arrivée dans l'emploi de classes d'âge davantage qualifiées. Le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et le brevet d'études professionnelles (BEP) sont les diplômes les mieux représentés en 2016 parmi les actifs du transport routier de fret, quelle que soit la classe d'âge. La formation initiale est complétée par des formations spécifiques obligatoires « transport », dont la moitié concerne la conduite.

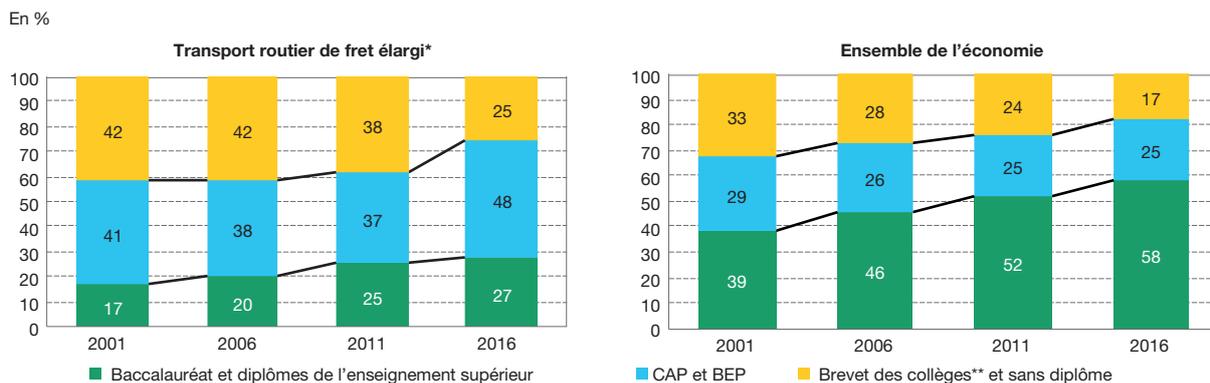
48 % DES ACTIFS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET SONT TITULAIRES D'UN DIPLÔME DE NIVEAU CAP OU BEP EN 2016

Le secteur du transport routier de fret élargi emploie très largement des actifs ayant un niveau de qualification peu élevé. Ainsi, en 2016, la qualification de type CAP ou BEP y est la plus courante (48 % des actifs). En revanche, dans le secteur des transports et de l'entreposage et dans l'ensemble des secteurs

d'activité (hors fonction publique), le niveau de diplôme le plus fréquent est le baccalauréat et plus (figure 5.1.1).

La part des actifs sans diplôme ou ayant au plus le brevet des collèges est également plus importante dans le transport routier de fret élargi que dans les autres secteurs : 25 % des actifs du secteur n'ont aucun diplôme ou, au plus le brevet des collèges. C'est 4 points de plus que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, 7 points de plus que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique.

Figure 5.1.1 : répartition des actifs selon le diplôme le plus élevé obtenu



* Regroupe les codes NAF Rév.2 : 49.41A, 49.41B, 49.41C et 52.29A ; ** BEPC avant 1986.

Source : Insee ; enquête emploi (en 2001 enquête annuelle ; à partir de 2002, enquête emploi en continu), calculs SDES

LE NIVEAU DES DIPLÔMES OBTENUS S'ÉLÈVE RÉGULIÈREMENT

Dans le transport routier de fret élargi comme dans l'ensemble des secteurs, le niveau moyen de qualification s'élève progressivement. Les salariés entrés dans la vie active dans les années 60-70 arrivant à l'âge de la retraite sont remplacés par des classes d'âge ayant effectué leur scolarité au moment

où les politiques publiques visaient à faire accéder davantage de jeunes à des études longues. La part des non diplômés ou titulaires du brevet des collèges (BEPC avant 1986) recule ainsi de 17 points entre 2006 et 2016, au profit des titulaires d'un CAP ou d'un BEP et des diplômés du bac et de l'enseignement supérieur. En 2001, seuls 17 % des actifs du transport routier de fret avaient le bac ou plus et 42 % n'avaient aucun diplôme ou au plus le brevet des collèges.

DÉTENIR UN BACCALAURÉAT OU PLUS EST PLUS FRÉQUENT DANS LES JEUNES GÉNÉRATIONS

Les conducteurs routiers du transport routier de fret élargi âgés de moins de 30 ans ont plus fréquemment un baccalauréat ou un diplôme du supérieur que leurs aînés : pour la période 2013-2016, ils sont 36 % dans ce cas, contre 18 % des actifs âgés de 30 à 49 ans et 6 % des 50 ans et plus (figure 5.1.2). Cette hausse de la part des titulaires du bac et plus s'explique par l'élévation générale du niveau d'études, notamment sous l'effet du développement des filières professionnelles de niveau bac, créées en 1985 et en développement continu depuis cette année-là. Un baccalauréat professionnel spécifique de conducteur de transport routier de marchandises a été créé en 2010 et devrait contribuer à renforcer cette hausse des qualifications.

Les CAP et BEP restent néanmoins les diplômes les plus fréquents parmi les conducteurs, quelle que soit leur classe d'âge : de 46 % entre 18 et 29 ans à 54 % dans la classe d'âge 30-49 ans. Les conducteurs de moins de 30 ans sont plus souvent diplômés de la filière transport que leurs aînés, selon les résultats de l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT) réalisée en 2008 (figure 5.1.3).

Outre les évolutions du niveau de diplôme initial, le dispositif de formation professionnelle obligatoire, créé et développé depuis 1995, a contribué à accroître le nombre de détenteurs de diplômes et titres professionnels du transport. Il repose sur une obligation de qualification initiale pour l'exercice de la conduite professionnelle (cf. partie 5.2).

Figure 5.1.2 : diplôme le plus élevé des conducteurs routiers entre 2013 et 2016

En %

	Moins de 30 ans	De 30 à 49 ans	50 ans et plus	Ensemble
Aucun/Brevet des collèges*	17	28	45	32
CAP ou BEP	46	54	49	52
Bac ou plus	36	18	6	17

Lecture : 17 % des conducteurs routiers âgés de moins de 30 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges (* BEPC avant 1986).

Champ : les conducteurs de poids lourds salariés du TRF élargi.

Source : Insee, enquêtes emploi 2013 - 2016, calculs SDES

Figure 5.1.3 : formation initiale des conducteurs routiers en 2008

En %

	Moins de 30 ans	Ensemble
Aucun/Brevet des collèges*	6	27
Spécifique filière transport	44	18
Non spécifique	50	55

Lecture : 6 % des conducteurs de poids lourds âgés de moins de 30 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges.

Champ : conducteurs de poids lourds du TRF élargi

Source : SDES, EACT

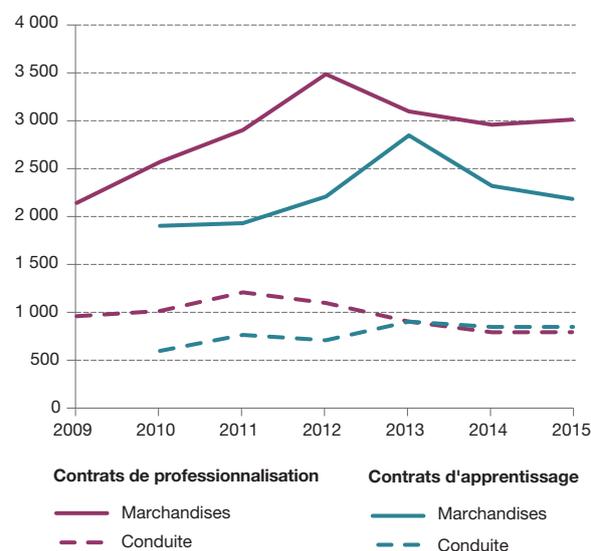
LE NOMBRE D'ÉLÈVES EN CONTRATS DE PROFESSIONNALISATION AUGMENTE EN 2015

Le contrat de professionnalisation constitue, avec l'apprentissage, l'un des deux canaux de la formation en alternance. Il a été créé en 2004 pour remplacer les contrats de qualification, d'adaptation et d'orientation. En 2015, l'organisme paritaire collecteur agréé (OPCA) pour le secteur des transports, a financé 3 004 contrats de professionnalisation marchandises pour la filière transports routiers de marchandises et activités auxiliaires, soit 46 de plus qu'en 2014. 801 de ces contrats de professionnalisation concernent la conduite en 2015, au même niveau qu'en 2014 (figure 5.1.4). Tous secteurs confondus, les entrées en contrat de professionnalisation ont augmenté de 5,4 % en 2015.

Le nombre de contrats d'apprentissage financé par les organismes de la branche recule de nouveau : 2 136 contrats ont été financés en 2015, soit 147 de moins que l'année précédente. La conduite représente 9 % de ces contrats, soit le plus bas niveau depuis 2008.

Figure 5.1.4 : contrats d'apprentissage et de professionnalisation suivis par la branche

Niveau en nombre de participants, évolutions en %



Sources : AFPA ; AFT ; AIFC ; Promotrans

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

L'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), mis en place sous l'égide de la commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle dans la branche des Transports (CPNE), établit ses estimations en matière d'emploi et de formation à partir d'une enquête menée directement auprès des entreprises et d'établissements entrant dans le champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports. Depuis 2008 (édition de mars 2009), le champ des statistiques sur la formation est le suivant :

- le rapport présente l'exhaustivité des effectifs en formation continue hors formation obligatoire au sein des centres de formation de l'AFTRAL et Promotrans ;
- les conducteurs effectuant de la conduite pour compte propre sont inclus depuis 2008 dans les effectifs en formation Fimo et Fcos ; à partir de 2009 sont inclus les stagiaires formés par les moniteurs d'entreprises au titre de la délégation de compétence ;
- les effectifs sur les titres professionnels en conduite routière, Fimo et FCO des centres AFTRAL et Promotrans sont élargis à ceux des organismes soutenus par la profession via la ressource affectée (la profession est en effet assujettie à une taxe fiscale votée chaque année, destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers) ;
- les effectifs en formation diplômante incluent désormais ceux de l'ensemble des établissements soutenus, en particulier par la taxe d'apprentissage, par l'AFPA, l'AFTRAL et Promotrans (ce qui explique notamment que l'on ait davantage d'effectifs affichés en master).

5.2 Les formations obligatoires des conducteurs

Le nombre de conducteurs ayant obtenu en 2016 la qualification initiale de conducteur poids lourds augmente sensiblement. Le nombre de formations courtes délivrées poursuit son recul et n'est plus le premier mode d'accès au métier. Le nombre de qualifications initiales délivrées par le ministère en charge de l'emploi (titres professionnels de conducteurs routiers) augmente fortement en 2016 et le développement des diplômes professionnels délivrés par le ministère de l'Éducation nationale se poursuit, porté par la montée du baccalauréat professionnel de conducteur routier. Le nombre de conducteurs ayant obtenu la qualification de conducteur poids lourd marchandises grâce aux formations passerelles repart à la hausse. Le nombre de formations continues obligatoires diminue encore en 2016, après un sommet atteint en 2012.

LE NOMBRE DE FORMATIONS INITIALES SUIVIES AUGMENTE SOUS L'EFFET D'UN BOND DU NOMBRE DE TITRES PROFESSIONNELS DÉLIVRÉS

En 2016, 30 814 personnes ont suivi une formation initiale donnant accès à la profession de conducteur de poids lourds de transport de marchandises, soit une hausse de 8,0 % par rapport à 2015 (figure 5.2.1). Cette hausse est due au développement des formations initiales longues et, notamment, à la forte progression du nombre de titres professionnels délivrés par le ministère en charge de l'emploi et de la formation professionnelle. 11 678 titres professionnels permettant l'accès à la profession de chauffeur routier ont été délivrés en 2016, soit une augmentation de 30,7 % en un an. Cette voie a enregistré un fort développement en 2016 en raison de la mise en place du plan gouvernemental "500 000 formations supplémentaires", qui a permis de financer davantage de formations. Cette voie d'accès au métier, qui inclut l'obtention du permis poids lourd, est appréciée des entreprises du

secteur, car elle donne une formation plus complète à des jeunes entrant sur le marché du travail que la Formation initiale minimum obligatoire (Fimo – formation courte) qui est davantage destinée à des actifs en reconversion. Le titre professionnel représente, en 2016, près de trois quarts des diplômés issus de la formation initiale longue.

Les formations initiales longues de l'Éducation nationale, qui permettent d'obtenir la Fimo par équivalence, continuent également de se développer. Le nombre de qualifications initiales, délivrées au titre d'une formation scolaire, progresse de 4,9 % en un an, avec 4 113 diplômés. Cette hausse est portée par la croissance régulière du nombre de diplômés du bac professionnel « conducteur du transport routier de marchandises », dont la première promotion est sortie en 2013 et, cette année, par une forte hausse du nombre de CAP de conducteur routier de marchandises délivrés. 28 % des diplômés de l'Éducation nationale sont issus de la filière baccalauréat, les autres provenant du CAP de conducteur routier.

Figure 5.2.1* : formations obligatoires initiales et continues suivies par les conducteurs dans le transport routier de fret

Nombre de personnes, évolution en %

	Niveau					Évolution annuelle	
	2011	2013	2014	2015	2016	2016/2015	2016/2011
Formation initiale minimale obligatoire (Fimo)	17 526	17 128	17 961	15 680	15 023	- 4,2	- 3,0
Formation initiale longue	9 933	12 450	12 368	12 855	15 791	22,8	9,7
Acquise au titre d'un CAP d'un BEP ou d'un bac professionnel	2 322	3 724	3 866	3 921	4 113	4,9	12,1
<i>dont CAP/BEP</i>	2 322	2 805	2 838	2 788	2 951	5,8	4,9
<i>dont Baccalauréat professionnel *</i>	-	919	1 028	1 133	1 162	2,6	-
Acquise au titre d'un titre professionnel	7 611	8 726	8 502	8 934	11 678	30,7	8,9
Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)	27 459	29 578	30 329	28 535	30 814	8,0	2,3
Passerelles (Voyageurs – Marchandises)	1 085	1 134	1 340	1 121	1 382	23,3	5,0
Formation continue FCOS/FCO	100 941	107 199	102 644	98 911	93 557	- 5,4	- 1,5

* Le baccalauréat professionnel « Conducteur transport routier marchandises » a été créé par arrêté du 3 juin 2010. La première promotion a été diplômée en 2013. Certains diplômés de ce baccalauréat peuvent déjà avoir acquis la Fimo en ayant suivi un CAP du même domaine, d'où de possibles double comptes.

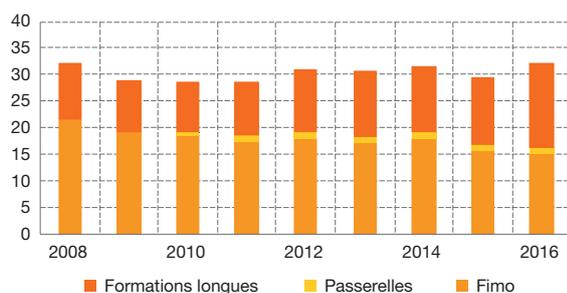
Sources : DIGITM / DST ; Depp / Ministère de l'Éducation nationale

LE NOMBRE DE FORMATIONS INITIALES COURTES VALIDÉES RECULE ENCORE EN 2016

15 023 attestations de suivi d'une formation initiale minimum obligatoire (Fimo) ont été validées en 2016, en diminution de 4,2 % par rapport à 2015. Le recul de la part de la Fimo dans les sortants de formation initiale se prolonge en 2016 et, pour la première fois, la qualification accélérée n'est plus la principale voie d'accès au métier de conducteur routier de marchandises poids lourds. (figure 5.2.2).

Figure 5.2.2* : répartition des qualifications initiales et formations passerelles obtenues

En milliers



Sources : DGITM / DST ; Depp / Ministère de l'Éducation nationale

LE NOMBRE DE FORMATIONS PASSERELLES EN 2016 DÉPASSE SON NIVEAU DE 2014

1 382 formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de marchandises ont été suivies en 2016, en hausse de 23,3 % par rapport à 2015. Le développement de ces formations, mises en place depuis 2009 et qui permettent la mobilité des conducteurs entre les secteurs du transport de marchandises et de voyageurs, a connu une très forte croissance jusqu'en 2012, mais semblait avoir atteint un palier depuis.

LE NOMBRE DE FORMATIONS CONTINUES OBLIGATOIRES DIMINUE DE NOUVEAU EN 2016

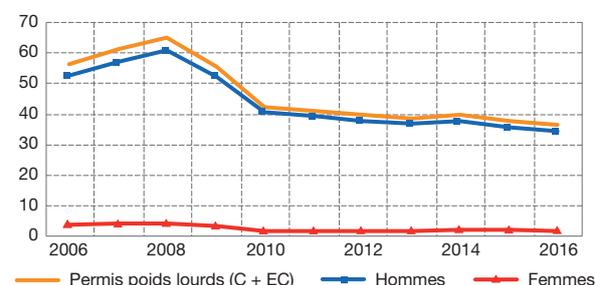
En 2016, 93 557 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies, en recul de 5,4 % par rapport à 2015. Cette baisse est la quatrième consécutive. Le nombre de FCO avait atteint son maximum en 2012. Les conducteurs ayant bénéficié d'une dispense de formation initiale au titre des droits acquis, prévue par le nouveau dispositif de formation mis en place en 2007, avaient en effet l'obligation de suivre une FCO avant le 10 septembre 2012.

LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERMIS POIDS LOURDS DÉLIVRÉS CONTINUE ET ATTEINT SON PLUS BAS NIVEAU DEPUIS 1999

En 2016, 36 353 permis de conduire de poids lourds marchandises ont été délivrés (permis des catégories C et EC) par les centres d'examens (figure 5.2.3), dont 2 017 à des femmes. Après - 5,0 % en 2015, le nombre de permis poids lourds délivrés recule de nouveau. Il est à son plus bas niveau depuis 1999. Le nombre de femmes ayant obtenu le permis poids lourd en 2016 diminue également, après 4 années de hausse. Leur part dans les nouveaux titulaires de ce permis est stable en 2016 (5,5 %). Elle reste encore loin de son maximum observé en 2008 (6,8 % des permis avaient alors été délivrés à des femmes).

Figure 5.2.3 : nombre de permis poids lourds délivrés, selon le sexe

En milliers



Source : DSCR

Pour pouvoir conduire, dans un cadre professionnel (i.e. pour compte d'autrui ou pour compte propre), un véhicule poids lourds de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge, les conducteurs doivent être titulaires d'une qualification initiale. Celle-ci peut être obtenue soit par une formation courte (la formation initiale minimale obligatoire dite « Fimo »), soit par une formation longue (titre professionnel délivré par le ministère de l'Emploi ou diplôme professionnel délivré par le ministère de l'Éducation nationale).

Par la suite, les conducteurs doivent suivre, tous les cinq ans, une formation continue obligatoire (FCO).

La directive « formation des conducteurs routiers » et les textes législatifs et réglementaires de transposition

La France a créé et développé dès 1995 un dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers qui reposait sur une formation initiale minimale obligatoire (Fimo), préalable à l'embauche, et une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS), renouvelable tous les cinq ans. Il avait pour objectif essentiel de contribuer à la politique d'amélioration de la sécurité routière et à la sécurité des conducteurs à leur poste de travail, de développer la qualification des conducteurs professionnels et de favoriser l'emploi et la mobilité professionnelle.

Cette expérience française a inspiré le législateur européen qui a institué, par la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003, une qualification initiale et une formation continue des conducteurs routiers.

Le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007, pris en transposition de la directive, reprend l'ancien dispositif en l'adaptant aux exigences de la directive. Il prévoit notamment :

- une qualification initiale longue de 280 heures au moins qui correspond au titre professionnel de conducteur routier délivré par le ministre chargé de l'emploi et aux diplômes tels que le CAP ou le BEP « conduite et services dans le transport routier » ;
- une qualification initiale accélérée de 140 heures au moins, dénommée Fimo (formation initiale minimale obligatoire) ;
- une formation continue de 35 heures sur cinq jours, la FCO (formation continue obligatoire) renouvelée tous les cinq ans ;
- une formation spécifique dite « passerelle » d'une durée de 35 heures pour permettre la mobilité sectorielle des conducteurs. Le dispositif actuel est en vigueur depuis le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs et depuis le 10 septembre 2009 pour le transport de marchandises.

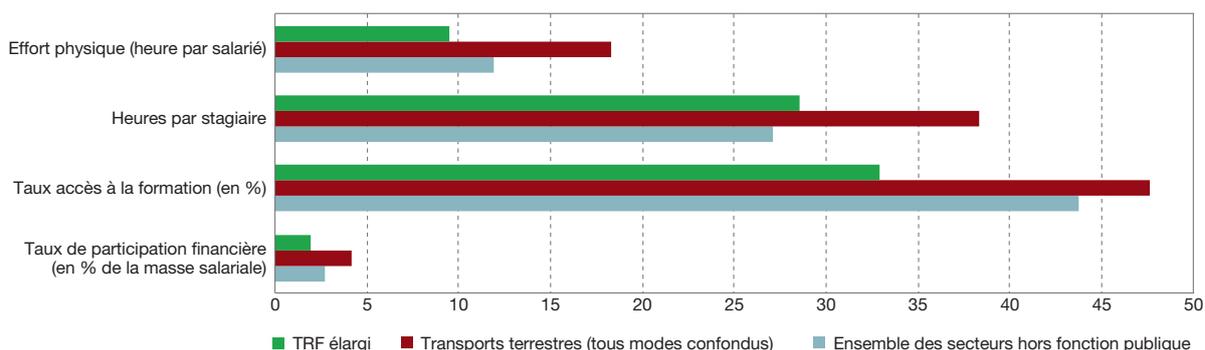
Spécificités structurelles

Les salariés du transport routier de fret élargi ont un niveau de formation initiale qui reste faible, malgré une hausse régulière comme dans l'ensemble de l'économie. Ainsi, les jeunes conducteurs routiers de poids lourds sont plus diplômés que leurs aînés. Dans le transport terrestre (tous modes confondus), près d'un salarié sur deux suit une formation chaque année, les stages durent en moyenne 43,6 heures. Dans le TRF élargi, un tiers des salariés suivent une formation dans l'année, pour des stages de 28,5 heures en moyenne. Rapportée au nombre de salariés, la durée des

formations est en moyenne de 18,2 heures par salarié dans le transport terrestre et 9,4 heures par salarié dans le TRF élargi. L'effort d'engagement financier dans la formation continue des établissements du TRF élargi est deux fois plus bas que celui de l'ensemble du transport terrestre.

47 % des diplômes délivrés permettant l'accès au métier de conducteur routier de marchandises sont des formations initiales courtes, 49 % des formations longues. Les formations longues connaissent un développement accéléré, avec un gain de 16 points en cinq ans.

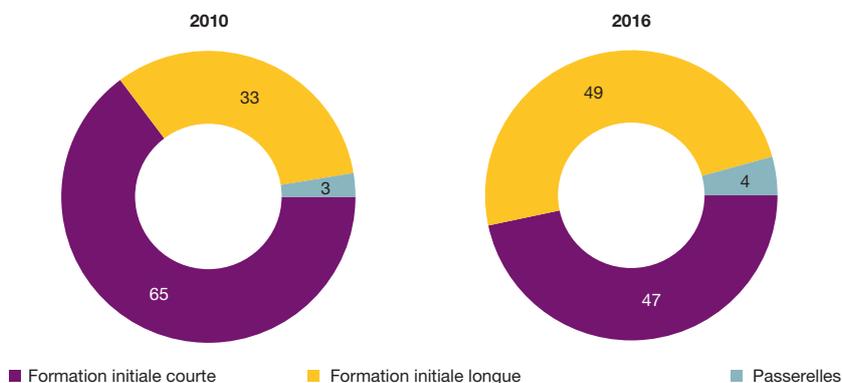
La formation continue financée par les entreprises, en 2014



Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.
 Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Répartition des formations d'accès à la profession de conducteur routier marchandises

En %



Champ : France hors Mayotte.
 Source : DGITM / DST / Éducation nationale, ministère du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle

partie 6

L'accidentalité

— En 2016, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd augmente de 2,8 %, après cinq années consécutives de recul. Depuis 2011, ce nombre reste néanmoins orienté à la baisse (- 11,3 %). 493 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 20 de plus que l'année précédente. En 2015, le nombre d'accidents du travail avec arrêt avait augmenté de 1,1 % dans le transport routier de fret (TRF) élargi et l'indice de fréquence des accidents s'était également accru (+ 0,2 point). Cependant, le risque d'accident ayant entraîné une incapacité permanente est quasi stable après deux années de repli. 58 décès de salariés du transport routier de fret élargi dans leur travail ont été constatés en 2015, soit un niveau très bas sur les 10 dernières années.



6.1 Les accidents du travail

En 2015, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, 79,3 accidents avec arrêt du travail pour 1 000 salariés ont été reconnus par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), soit 0,2 point de plus qu'en 2014. En revanche, le risque d'accident ayant entraîné une incapacité permanente est quasi stable, avec 5,5 accidents pour 1 000 salariés. Les ouvriers, notamment non qualifiés, sont les plus exposés au risque d'accident. Ce risque recule toutefois nettement au cours des dernières années.

LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL AUGMENTE LÉGÈREMENT EN 2015 DANS LE TRF ÉLARGI

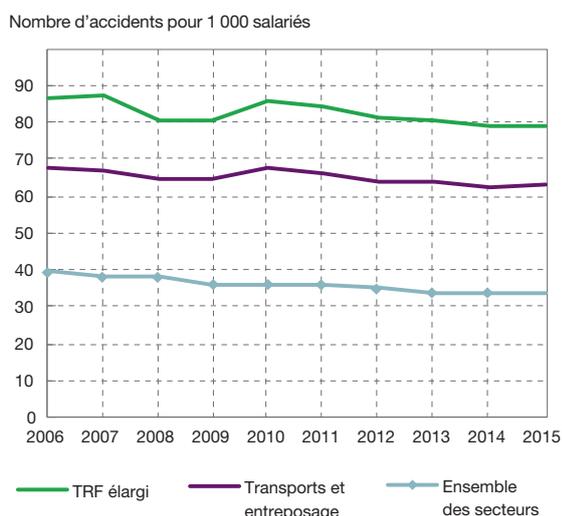
En 2015, la CNAMTS a reconnu 79,3 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés dans le transport routier de fret élargi, soit 0,2 accident de plus que l'année précédente (figure 6.1.1). Cette légère augmentation fait suite à quatre baisses consécutives et est analogue à celle observée dans les transports et l'entreposage. Dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique, l'indice de fréquence est quasiment stable (- 0,1 point), avec 33,9 accidents déclarés pour 1 000 salariés. Dans le TRF élargi comme dans

l'ensemble des transports, le risque de survenue d'un accident du travail est plus faible en 2015 qu'en moyenne sur les cinq dernières années.

Le nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente, pour 1 000 salariés, est en revanche quasi stable dans le TRF élargi, à 5,5 ‰ (figure 6.1.2). 58 décès dans le cadre de l'activité professionnelle ont été enregistrés en 2015, soit un taux de 1,6 pour 10 000, en repli de 0,5 point.

La fréquence des accidents du travail, ayant entraîné ou non une incapacité permanente, est nettement supérieure dans le TRF élargi que dans l'ensemble des secteurs. L'écart a cependant tendance à se réduire.

Figure 6.1.1 : évolution de l'indice de fréquence des accidents du travail selon le secteur



Champ : régime général, France métropolitaine.
Source : CNAMTS, calculs SDES

Figure 6.1.2 : indice de fréquence des accidents, taux de risque et taux de décès dans le TRF élargi

Indice de fréquence et taux de risque pour 1 000 salariés, taux de décès pour 10 000 salariés et accidents en milliers, nouvelles incapacités permanentes (IP)* et décès en unités

	2013	2014	2015	Moyenne sur 5 ans
Indice de fréquence	80,8	79,1	79,3	81,0
Taux risque d'accidents avec IP*	5,8	5,6	5,5	5,8
Taux décès	1,8	2,1	1,6	1,8
Nombre				
Salariés	358,4	356,0	359,0	360,7
Accidents avec arrêt	29,0	28,2	28,5	29,2
Nouvelles IP*	2 090	1 978	1 970	2 080
Décès	65	73	58	65

* IP: incapacité permanente.
Champ : régime général, France métropolitaine.
Source : CNAMTS, calculs SDES

LE RISQUE D'ACCIDENT DU TRAVAIL DES OUVRIERS QUALIFIÉS DIMINUE

Le risque élevé d'accident du travail dans le transport routier de fret élargi est notamment dû à la forte proportion d'ouvriers dans ce secteur, ceux-ci étant nettement plus exposés au risque d'accident du travail que les autres catégories socioprofessionnelles. Il est le plus élevé pour les ouvriers non qualifiés (dont les manutentionnaires). En 2015, on compte 207 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 ouvriers non qualifiés contre 70 accidents du travail pour 1 000 ouvriers qualifiés (figure 6.1.3). Ce risque diminue depuis 2010 pour les ouvriers qualifiés (- 15 points), dont les chauffeurs de véhicules poids lourds font partie. Malgré une augmentation en 2015, l'indice de fréquence des accidents des ouvriers non qualifiés se réduit par rapport à 2010 à - 28 points.

Figure 6.1.3 : indice de fréquence des accidents pour les ouvriers dans le TRF élargi, selon la qualification, en 2015

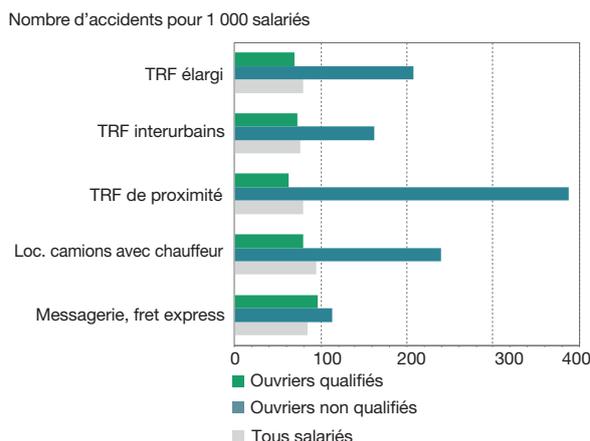


Champ : régime général, France métropolitaine.
Source : CNAMTS, calculs SDES

LES RISQUES D'ACCIDENTS DU TRAVAIL SONT LES PLUS ÉLEVÉS DANS LA LOCATION DE CAMIONS AVEC CHAUFFEUR

Avec 95 accidents pour 1 000 salariés en 2015, la fréquence des accidents est la plus élevée dans les établissements de location de camions avec chauffeur. Elle est nettement plus basse dans les autres secteurs du TRF élargi : messagerie et fret express (84 accidents), transport routier de proximité (80 accidents), transport routier de fret interurbain (76 accidents) (figure 6.1.4).

Figure 6.1.4 : indice de fréquence des accidents dans le TRF élargi, selon l'activité et la qualification, en 2015

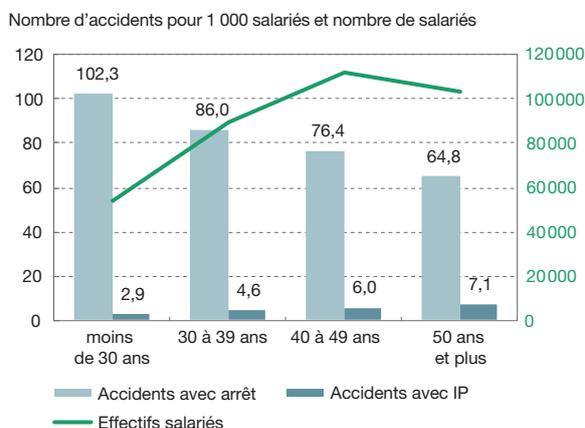


Champ : régime général, France métropolitaine.
Source : CNAMTS, calculs SDES

PLUS D'ACCIDENTS DU TRAVAIL CHEZ LES JEUNES, MAIS DES ACCIDENTS PLUS GRAVES POUR LEURS AÎNÉS

Les jeunes salariés ont davantage de risque de subir un accident du travail dans les activités du TRF élargi que les plus âgés (figure 6.1.5). Mais la gravité des accidents augmente avec l'âge. On compte ainsi 102 accidents pour 1 000 salariés âgés de moins de 30 ans en 2015, contre 65 pour 1 000 salariés âgés de 50 ans et plus. En revanche, pour 1 000 salariés de moins de 30 ans, 2,9 accidents ont entraîné une incapacité permanente, contre 7,1 accidents pour 1 000 salariés de 50 ans et plus.

Figure 6.1.5 : indice de fréquence des accidents et répartition des effectifs selon l'âge, en 2015



Champ : régime général, France métropolitaine.
Sources : CNAMTS ; Insee, DADS 2015 ; calculs SDES

En raison de la nature des postes occupés, le risque d'accident est plus élevé pour les hommes que pour les femmes dans le transport routier de fret élargi. On compte ainsi en 2015 85,2 accidents du travail avec arrêt pour 1 000 hommes salariés, contre 32,3 pour les femmes. Les accidents sont également plus graves : en 2015, pour 1 000 hommes salariés, 5,9 accidents ont entraîné une incapacité permanente. Cette proportion n'est que de 2,2 accidents pour 1 000 femmes salariées.

Figure 6.1.6 : indice de fréquence des accidents selon le genre dans le TRF élargi, en 2015



Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee, DADS 2015 ; calculs SDES

Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

Les statistiques de la CNAMTS constituent la principale source d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés (hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP). Ces statistiques ne comprennent pas les travailleurs indépendants. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence des accidents du travail et d'autre part, la répartition des accidents suivant différents critères tels que l'âge du salarié, sa qualification professionnelle. Les accidents du travail retenus ici sont les accidents ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins vingt-quatre heures (accidents avec arrêt), les accidents ayant entraîné une incapacité permanente (IP) et ceux ayant entraîné un décès.

Ces statistiques annuelles comptabilisent des accidents du travail survenus et déclarés ayant entraîné l'imputation au compte employeur d'un premier règlement pour une indemnité journalière ou en capital. Les résultats des sièges sociaux et bureaux ne sont pas donnés avec les activités dont relèvent les entreprises. Elles sont basées sur les **codes d'activité économiques** des établissements.

Indice de fréquence : nombre d'accidents avec arrêt ou accidents en premier règlement rapporté à 1 000 salariés. Pour calculer l'indice de fréquence des ouvriers qualifiés et non qualifiés du TRF élargi, le Service de la donnée et des études statistiques estime le nombre de salariés par catégorie sociale en appliquant aux effectifs des affiliés du régime général une clé de répartition issue des données DADS.

Taux de risque d'accidents avec incapacité permanente (IP) : nombre d'accidents ayant entraîné une IP rapporté à 1 000 salariés.

6.2 L'accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2016, on dénombre 2 797 accidents impliquant au moins un poids lourd. Ils représentent 4,9 % des accidents corporels de la route. Le nombre de tués dans ces accidents impliquant un poids lourd augmente (+ 4,2 %).

LE NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD REPART À LA HAUSSE

Après cinq années de baisses successives, le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd augmente de 2,8 % en 2016 (figures 6.2.1 et 6.2.2). Depuis 2011, ce nombre a malgré tout diminué de 11,3 %, selon une évolution semblable à celle de l'ensemble des accidents (- 11,5 %).

LES NOMBRES DE TUÉS ET DE BLESSÉS AUGMENTENT

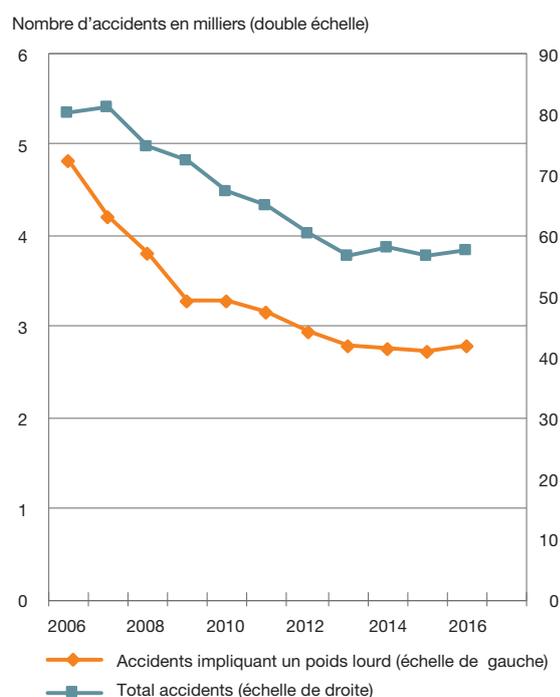
Avec 493 décès en 2016, le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd augmente de 4,2 %,

après une baisse de 1,5 % en 2015 (figure 6.2.2). Le nombre de tués dans ces accidents n'a pas été aussi élevé depuis 2011. Entre 2000 et 2016, il a néanmoins été divisé par plus de deux comme pour l'ensemble des accidents.

Si les accidents impliquant un poids lourd ne représentent que 4,9 % de l'ensemble des accidents, ils représentent 14,2 % des personnes tuées. On compte ainsi 17,6 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit près de trois fois plus que pour l'ensemble des accidents (6,0 tués pour 100 accidents).

Avec 3 404 blessés en 2016, dont 609 usagers d'un poids lourd, le nombre de blessés dans ces accidents croît également (+ 1,2 %).

Figure 6.2.1 : évolution du nombre d'accidents corporels de la route



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Figure 6.2.2 : nombre de tués selon la catégorie de véhicule impliquée dans un accident corporel

Nombre d'accidents corporels, de tués et nombre de tués pour 100 accidents corporels : évolution en % et en points

	2016	2016/2015	2016/2011	2016/2000
Nombre d'accidents		Évolution en %		
impliquant un poids lourd	2 797	2,8	- 11,3	- 55,5
tous véhicules	57 522	1,6	- 11,5	- 52,5
Nombre de tués dans les accidents		Évolution en %		
impliquant un poids lourd	493	4,2	- 14,7	- 53,3
tous véhicules	3 477	0,5	- 12,3	- 57,0
Nombre de tués pour 100 accidents		Évolution en points		
impliquant un poids lourd (1)	17,6	0,2	- 0,7	0,9
tous véhicules (2)	6,0	- 0,1	- 0,1	- 0,6
Risque relatif (1)/(2)	2,9	0,1	- 0,1	0,4

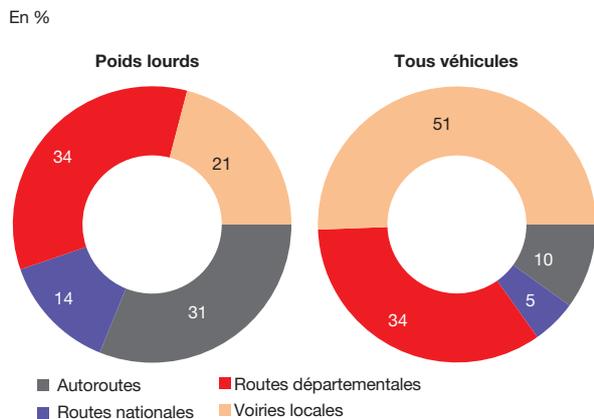
Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD SONT TOUJOURS PLUS FRÉQUENTS SUR AUTOROUTES

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (31 %) que l'ensemble des accidents (10 %) (figure 6.2.3). Cela s'explique par la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules : les poids lourds effectuent une plus grande part de leur parcours sur autoroutes que les autres véhicules.

Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd sont un peu plus fréquents hors agglomérations qu'en agglomérations (respectivement 38 % et 31 %), alors que les accidents concernant l'ensemble des véhicules ont très majoritairement lieu en agglomérations (66 %) (figure 6.2.4).

Figure 6.2.3 : répartition des accidents corporels selon le type de réseau en 2016



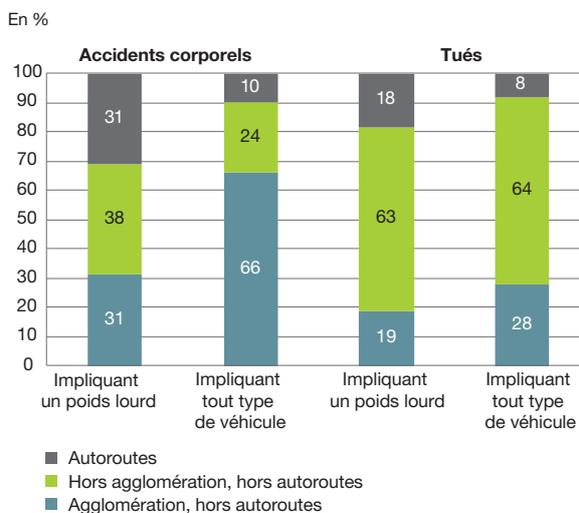
Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD SONT PARTICULIÈREMENT GRAVES HORS AGGLOMÉRATIONS

Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomérations (hors autoroutes) qu'en milieu urbain (figure 6.2.4). En effet, on dénombre, pour 100 accidents impliquant un poids lourd, 29,4 personnes tuées hors agglomérations contre 10,6 en agglomérations et 10,4 sur autoroutes.

Ces chiffres sont bien supérieurs, quelle que soit la localisation, à ceux de l'ensemble des véhicules, pour lesquels le nombre de tués pour 100 accidents est de 15,0 hors agglomérations, 2,7 en agglomérations et 4,7 sur autoroutes.

Figure 6.2.4 : Accidents corporels et tués selon la localisation en 2016



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

LES DÉPASSEMENTS DE VITESSE PAR LES POIDS LOURDS SONT PLUS NOMBREUX SUR LES ROUTES À 2 OU 3 VOIES HORS AGGLOMÉRATION

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Quel que soit le type de voie (à l'exception de la circulation en agglomération), les vitesses maximales autorisées (VMA) sont inférieures pour les poids lourds (*figure 6.2.5*).

En 2016, les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées et de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h sont les plus élevés sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération pour les poids lourds (respectivement 53 % et 13 %, mesurés à partir d'un échantillon de points). Ces taux sont bien supérieurs à ceux des véhicules légers sur le même type de voie (respectivement 19 % et 5 %).

Figure 6.2.5 : taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2016

En km/h pour les vitesses maximales autorisées ; taux en %

	Vitesse maximale autorisée (VMA) en km/h ⁽¹⁾		Taux de dépassement de la VMA		Taux de dépassement de la VMA + 10 km/h	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Autoroutes de liaison	130	90	28	36	8	2
Autoroutes de dégagement	110	90	30	36	9	3
Routes à 2x2 voies	110	90	31	23	8	5
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	90	80	19	53	5	13
Traversées de petites agglomérations	50	50	44	36	10	8

VL : Véhicules légers ; PL : poids lourds à 4 essieux et plus.

(1) Ces VMA sont celles à respecter quand il n'y a pas d'intempéries et à partir desquelles les taux de dépassement ont été calculés. En pratique, la VMA peut sur certains types d'axes être différente pour certains types de poids lourds. Champ : échantillon de 215 points de mesure, France métropolitaine.

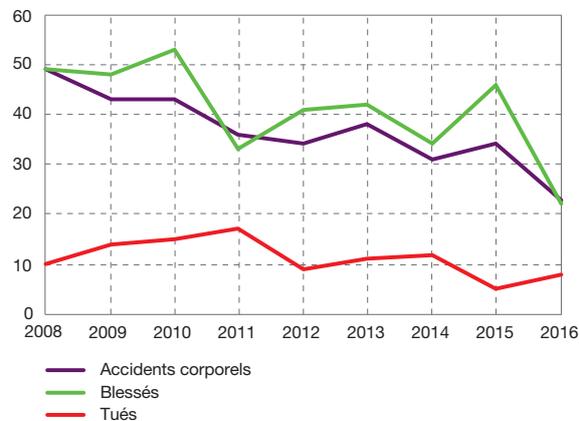
Source : ONISR

LES ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MATIÈRES DANGEREUSES RESTENT RARES

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs, de pollution de l'environnement, voire de sécurité civile. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement depuis 2008 sur le réseau public (*figure 6.2.6*). En 2016, il atteint son minimum : 23 accidents corporels, soit 11 de moins qu'en 2015. On dénombre 8 personnes tuées dans ces accidents, mais aucun de ces décès n'est en lien avec les marchandises transportées.

Figure 6.2.6 : nombre d'accidents, de tués et de blessés dans le transport de matières dangereuses

En unités



Champ : France métropolitaine.

Source : MTES/DGPR/Mission transports de matières dangereuses

Champ de l'accidentalité des véhicules poids lourds de transport de marchandises

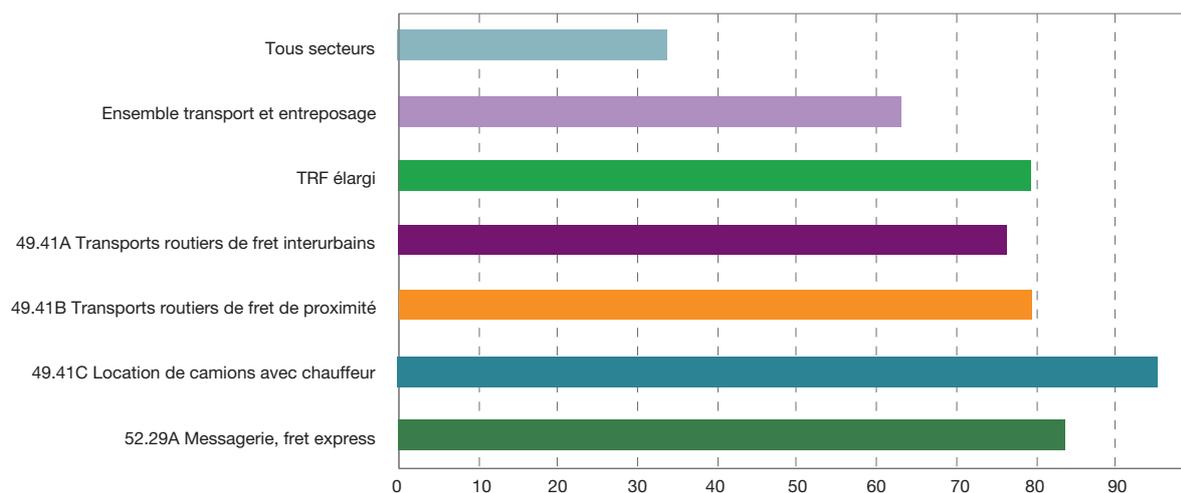
Cette partie porte sur l'accidentalité de l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris, et non sur les seuls poids lourds français appartenant à des entreprises du transport routier de marchandises.

Spécificités structurelles

Le nombre d'accidents avec arrêt de travail par salarié du TRF élargi est plus de deux fois plus élevé que celui de l'ensemble des secteurs suivis par le régime général. Les ouvriers non qualifiés et en particulier les manutentionnaires du transport routier de fret élargi sont les plus exposés. Cependant, les ouvriers qualifiés du TRF élargi sont plus exposés à une incapacité permanente à la suite d'un accident du travail que les ouvriers non qualifiés.

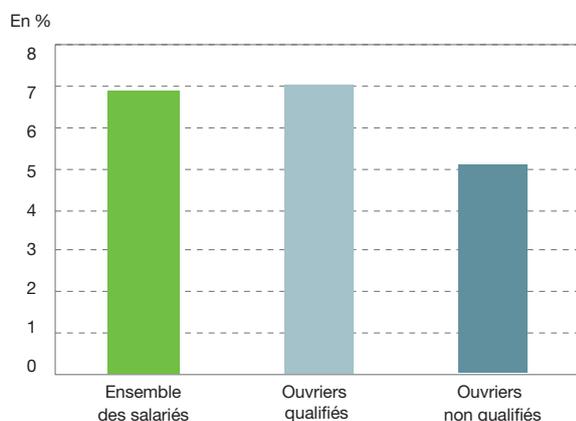
Les accidents impliquant un poids lourd sont souvent plus graves que les accidents impliquant tous types de véhicules. Le nombre de tués par accident corporel est trois fois plus élevé quand un poids lourd est impliqué que pour l'ensemble des accidents routiers.

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés, en 2015



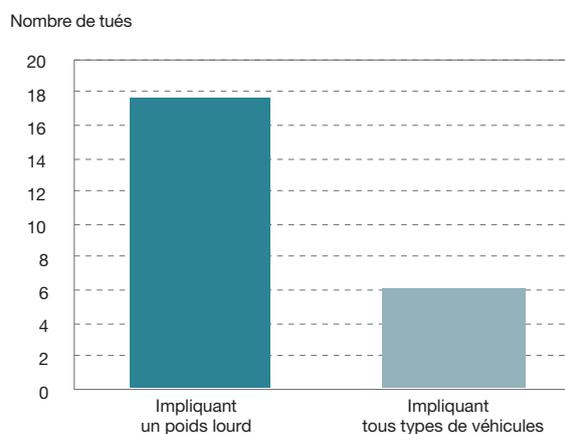
Champ : régime général, France métropolitaine.
Sources : CNAMTS ; Insee ; calculs SDES

Part des accidents ayant causé une incapacité permanente en 2015



Champ : régime général, France métropolitaine.
Sources : CNAMTS ; Insee ; calculs SDES

Nombre de tués pour 100 accidents en 2015



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Annexes

- Liste des séries longues téléchargeables
- Annexes
- Définitions
- Bibliographie
- Sigles et abréviations



Liste des séries longues téléchargeables

Les séries longues du bilan social sont disponibles sur le site internet du Service de la donnée et des études statistiques : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique Transport / Entreprises et emploi / Emploi – social

ANNEXE 1 LA SITUATION ÉCONOMIQUE

- Annexe 1A.1** Transport intérieur terrestre de marchandises
- Annexe 1A.2** Transports routiers de marchandises sous pavillon français
- Annexe 1A.3** Transports routiers de marchandises en poids lourds selon la classe de distance
- Annexe 1A.4a** Transports intérieurs terrestres par mode
- Annexe 1A.4b** Parts modales des transports intérieurs terrestres
- Annexe 1A.5** Transport intérieur routier en poids lourds, par type de marchandises
- Annexe 1B.1** Indicateurs de démographie d'entreprises
- Annexe 1B.1b** Nombre d'entreprises selon la taille d'effectif salarié
- Annexe 1B.2** Comptes des entreprises des transports routiers de fret élargi
- Annexe 1B.3** Évolution des prix du transport routier de fret
- Annexe 1B.4** Évolution des coûts du TRM
- Annexe 1B.5** Immatriculations de véhicules de transport de marchandises poids lourds neufs
- Annexe 1C.1** Le transport terrestre de marchandises dans l'Union européenne

ANNEXE 2 L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

- Annexe 2.1** Effectif salarié au 31 décembre
- Annexe 2.2** Effectif salarié en moyenne annuelle
- Annexe 2.3a** Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise (de 2000 à 2010)
- Annexe 2.3b** Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise (de 2012 à 2015)
- Annexe 2.4** Effectifs salariés et non salariés au 31 décembre dans le transport routier de fret élargi
- Annexe 2.5** Part des non-salariés dans l'emploi au 31 décembre
- Annexe 2.6** Structure de l'emploi non salarié au 31 décembre
- Annexe 2.7** Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre
- Annexe 2.8** Part des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre
- Annexe 2.9** Structure par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre
- Annexe 2.10** Âges moyen et médian de la population salariée au 31 décembre
- Annexe 2.11** Répartition des salariés par âge au 31 décembre
- Annexe 2.12** Part des salariés à temps partiel au 31 décembre
- Annexe 2.13** Nombre d'intérimaires en équivalents-emplois temps plein sur l'année
- Annexe 2.14** Taux de recours moyen au travail intérimaire
- Annexe 2.15** Taux de rotation de la main-d'œuvre
- Annexe 2.16** Offres d'emploi collectées par secteur émetteur
- Annexe 2.17** Offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé
- Annexe 2.18** Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers « Transport et logistique » par catégorie
- Annexe 2.19** Répartition des demandeurs d'emploi au 31 décembre par tranche d'âge

- Annexe 2.20** Répartition par sexe des demandeurs d'emploi au 31 décembre
Annexe 2.21 Demandes d'emploi enregistrées (flux)
Annexe 2.22 Indicateur de tension annuel (flux offres de l'année/flux nouvelles demandes de l'année)

ANNEXE 3 LA DURÉE DU TRAVAIL

- Annexe 3.1** Répartition des temps de service hebdomadaires des conducteurs routiers du TRF élargi (annuel)
Annexe 3.2 Répartition des conducteurs routiers du TRF élargi selon leur temps de service hebdomadaire
Annexe 3.3 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers sur courte distance du TRF élargi
Annexe 3.4 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers grands routiers du TRF élargi
Annexe 3.5 Temps de service quotidien des conducteurs routiers du TRF élargi
Annexe 3.6 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi (trimestriel)
Annexe 3.7 Distance moyenne parcourue par les conducteurs (annuel)
Annexe 3.8 Distance moyenne parcourue par les conducteurs pendant un jour (trimestriel)

ANNEXE 4 LES REVENUS SALARIAUX

- Annexe 4.1** Salaire horaire de base ouvrier (SHBO), Smic brut horaire
Annexe 4.2 Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels
Annexe 4.3 Évolution du salaire brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat
Annexe 4.4 Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic
Annexe 4.5 Salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle
Annexe 4.6 Évolution des salaires mensuels réels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle
Annexe 4.7 Salaires horaires nets moyens

ANNEXE 5 LA FORMATION

- Annexe 5.1** Répartition des actifs selon le diplôme
Annexe 5.2 Structure par âge de la formation initiale des conducteurs routiers du TRF élargi
Annexe 5.3 Permis de conduire « poids lourd » et « transports en commun » délivrés
Annexe 5.4a Attestations Fimo, Fcos et Fco dans le transport routier de marchandises et de voyageurs (2004-2008)
Annexe 5.4b Attestations Fimo, formations passerelles, Fcos et Fco dans le transport routier de marchandises et de voyageurs, depuis 2008
Annexe 5.5 Formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires de 1992 à 2007
Annexe 5.6 Formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires depuis 2008
Annexe 5.7 Formation continue financée par les entreprises
Annexe 5.8 Taux d'accès à la formation continue
Annexe 5.9 Formation continue selon la taille des entreprises

ANNEXE 6 L'ACCIDENTALITÉ

- Annexe 6.1** Accidents du travail en France
Annexe 6.2 Accidents du travail dans le TRF élargi, par secteur détaillé
Annexe 6.3a Accidents du travail dans le TRF élargi selon l'âge des victimes
Annexe 6.3b Accidents du travail dans le TRF élargi selon le sexe des victimes
Annexe 6.4 Accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'élément en cause
Annexe 6.5 Accidentalité routière à 30 jours
Annexe 6.6 Accidents corporels sur le réseau national et les autoroutes
Annexe 6.7 Accidents corporels sur les réseaux départemental et local

Annexe A : les secteurs et le champ couverts

Les données présentées dans ce bilan sont principalement relatives à quatre secteurs d'activité, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, que l'on désigne par « TRF élargi » et à des métiers du transport et de la logistique (cf. *tableau*). L'approche sectorielle respecte la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2) et non les conventions

collectives. Ce bilan repose sur l'exploitation d'enquêtes statistiques et de fichiers administratifs utilisant le code d'activité principale exercée (APE) de l'entreprise, ou de l'établissement attribué par l'Insee à des fins statistiques et, parfois, la nomenclature des métiers utilisée par Pôle emploi (le ROME).

Les secteurs d'activité du transport routier de marchandises (TRM) ou « transport routier de fret élargi » (TRF) et les métiers du domaine du transport et de la logistique.

	Secteurs d'activité des établissements					
	Industrie	Construction	Tertiaire			
Métiers Transport et logistique (T & L)			dont Transports et entreposage (HZ)			
			Transports terrestres et transport par conduite (49)			
			Transports par eau (50)			
			Transports aériens (51)			
			Entreposage et services auxiliaires de transport (52)			
			Activités de poste et de courrier (53)			
			dont Transport routier de fret (TRF ou TRM) élargi			
			TRF élargi	TRF	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
					Transports routiers de fret de proximité	49.41B
					Location de camions avec chauffeur	49.41C
		Messagerie, fret express	52.29A			
dont	dont	dont				
- conducteurs routiers	- conducteurs routiers	- conducteurs routiers				
- magasiniers	- magasiniers	- magasiniers				
- manutentionnaires	- manutentionnaires	- manutentionnaires				
- autres métiers du transport et de la logistique	- autres métiers du transport et de la logistique	- autres métiers du transport et de la logistique				

Annexe B : les enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

Le Bilan social annuel du transport routier de marchandises (TRM) exploite deux enquêtes pour traiter les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM :

- l'enquête « chronotachygraphes » ;
- l'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM (EACT), de 2006 à 2008.

L'ENQUÊTE « CHRONOTACHYGRAPHES » (DEPUIS 2001)

L'enquête « chronotachygraphes » repose sur :

- un volet annuel ;
- un volet trimestriel où sont demandés les relevés de chronotachygraphes.

Elle a pour objectifs :

- d'établir la structure de la population des conducteurs au sein du TRM élargi, en fonction du type de véhicule conduit (poids lourd ou non) et du rythme de travail ;
- de mesurer précisément le temps de travail des conducteurs routiers chaque trimestre.

Dans le volet annuel, 2 500 établissements du TRM sont interrogés. Afin de limiter la charge des établissements enquêtés, ces derniers sont interrogés sur une liste de conducteurs dont le nombre est limité à 30 pour les établissements de 250 salariés et plus, et à 20 sous ce seuil de salariés.

Les résultats de ce volet, enrichis par des informations issues des déclarations annuelles de données sociales (DADS), permettent d'établir la structure de la population des conducteurs du TRM, selon qu'ils conduisent ou non un véhicule de plus de 3,5 tonnes, et parmi ces derniers, de repérer les grands routiers.

Dans le volet trimestriel, il est demandé aux établissements interrogés de fournir, pour une liste prédéterminée de conducteurs salariés de poids lourds (plus de 3,5 tonnes) :

- le rythme de travail (grand routier ou non) ;
- les enregistrements numériques des chrono-

tachygraphes électroniques et / ou les disques de chronotachygraphes, sur un mois de référence.

La lecture des enregistrements permet de constituer chaque trimestre une base de données comportant, pour chaque conducteur, la durée journalière de travail décomposée en temps de conduite, temps de travail à l'arrêt (chargement, déchargement, etc.), temps d'attente et temps de repos. La conduite est enregistrée automatiquement dès lors que le véhicule roule.

Enfin, les bases de données trimestrielles sont exploitées et redressées de manière à tenir compte de la structure de la population des conducteurs routiers.

Les informations des DADS d'une année N donnée étant disponibles tardivement, en général en octobre N + 2, le SDES est amené à réviser ses estimations de la structure de la population des conducteurs routiers, et par là même, ses coefficients de redressement pour les calculs de durée du travail de cette même population.

L'ENQUÊTE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (EACT 2006, 2007, 2008)

Cette enquête a été effectuée en 2006, 2007 et 2008 auprès de 2 000 conducteurs salariés d'établissements effectuant du transport de marchandises pour compte d'autrui. Ces conducteurs ont été interrogés pour partie par entretien direct à leur domicile en face à face, et pour partie par téléphone. Le questionnaire de l'enquête portait d'une part sur la perception par le conducteur de la durée du travail et de son évolution, d'autre part sur d'autres aspects des conditions de travail (rémunération et autres éléments accessoires, formation, déroulement de carrière, accidents du travail, travail de nuit).

Annexe C : le marché du travail, champ « transport et logistique » et concepts

Le marché du travail « Transport et logistique » est défini par des métiers, indépendamment du secteur d'activité de l'établissement où celui-ci est exercé. L'analyse du marché du travail « Transport et logistique » est donc une approche métiers. Cette approche est préférée à l'approche sectorielle, qui se focalise sur les offres (besoins en personnel) émises par les seuls établissements dont l'activité principale relève des transports. Ces derniers n'émettent que 23 % des offres des métiers « Transport et logistique » (cf. Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail).

Les métiers sont classés dans un répertoire opérationnel des métiers et des emplois (Rome). Cette classification est utilisée par Pôle emploi pour coder les emplois recherchés par les demandeurs, ainsi que les offres déposées par les entreprises, dans une logique opérationnelle de placement.

Le champ « Transport et logistique » défini par le SDES correspond à 29 métiers dans la version 2 du Rome, et en

regroupe 39 dans la version 3. La nouvelle codification des métiers, entrée en vigueur le 15 décembre 2009, perturbe la continuité des séries statistiques suivantes : « Magasinage et préparation de commandes », « Conduite d'engins de déplacement de charges », « Manutention manuelle de charges » et « Autres métiers Transport et logistique ». Par conséquent, une analyse en évolution entre une année située avant et une année située après l'année 2010 n'est pas valable sur ces champs.

Le descriptif de chacun des métiers du Rome est disponible sur le site de Pôle emploi www.pole-emploi.fr.

Le répertoire Rome-V3 est composé de 531 fiches emploi/métier (E/M) et chaque E/M est codé sur 5 caractères. Ces E/M sont regroupés en 110 domaines, codés sur 3 caractères, qui se retrouvent dans 14 grands domaines codés sur 1 caractère.

Exemple du contenu de la fiche métier « Conduite de transport de marchandises sur longue distance » codé N4101

Définition

- Conduit un véhicule routier lourd (poids total autorisé en charge – PTAC – supérieur à 3,5 tonnes) afin de transporter des marchandises (produits, véhicules...), en moyenne ou longue distance selon la réglementation du travail et du transport routier et les impératifs de satisfaction de la clientèle (délais, conformité...).
- Réalise des opérations liées au transport (arrimage des charges, émargement de documents, contrôle des marchandises...).
- Peut effectuer des opérations de chargement / déchargement et l'entretien de suivi du véhicule.

Accès à l'emploi métier

- Cet emploi/métier est accessible sans diplôme ni expérience professionnelle. Un CAP/BEP en conduite routière, service transport routier peut en faciliter l'accès.
- Le permis poids lourds C ou E(C) complété par la formation initiale minimale obligatoire (Fimo) est exigé. Un renouvellement périodique de la Fimo par la formation Continue Obligatoire (FCO – précédemment FCOS) est exigé.
- Une carte de conducteur personnelle (délivrée par le préfet) est obligatoire.
- Des habilitations spécifiques (certificats de formation ADR) peuvent être requises selon la nature des produits ou des marchandises transportées (matières dangereuses, produits pétroliers, citerne gaz...).
- Une bonne condition physique (acuité visuelle, auditive, réflexes...) est requise.
- Un ou plusieurs certificat(s) d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces) conditionné(s) par une aptitude médicale à renouveler périodiquement peu(ven)t être requis.
- La pratique d'une langue étrangère peut être demandée pour le transport à l'international.

Conditions d'exercice de l'activité

- L'activité de cet emploi/métier s'exerce à bord de véhicules de plus de 3,5 tonnes pour le compte d'entreprises de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales, d'entreprises de location de véhicules lourds avec conducteur, de l'armée, en contact avec le personnel d'exploitation, les clients, les services de douane...
- Elle varie selon le type de véhicule (citerne, bétailière, porte-voitures...), la nature du fret (produits dangereux, produits en vrac, animaux...) et la zone de trafic (régionale, nationale, internationale).
- L'activité peut s'exercer les fins de semaine, jours fériés, de nuit et impliquer un éloignement du domicile de plusieurs jours.
- Le port d'équipements de protection (gants, chaussures de sécurité, gilet fluorescent...) peut être requis.
- Environnements de travail
- Structures :
 - boutique, commerce de détail ;
 - collectivité territoriale ;
 - entreprise artisanale ;
 - entreprise de forage / extraction ;
 - entreprise de location de véhicules ;
 - entreprise de transport ;
 - entreprise industrielle ;
 - entreprise publique / établissement public ;
 - industrie manufacturière.
- Conditions : travail en indépendant.

Annexe D : les entreprises et établissements rattachés à la convention collective « transports routiers et activités auxiliaires du transport »

Les entreprises et établissements du transport routier de fret sont principalement rattachés à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport, repéré par un code identifiant de la convention collective (IDCC). Les définitions présentées ci-dessous sont issues de la publication de la Dares « Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2014 ».

CONVENTION COLLECTIVE

Le Code du travail fixe les règles générales applicables aux relations de travail entre employeurs et salariés de droit privé. Dans ce cadre, les partenaires sociaux négocient des conventions et accords, qui viennent compléter le droit du travail. La convention collective couvre l'ensemble des conditions d'emploi, de formation professionnelle et de travail, ainsi que les garanties sociales, tandis que l'accord se limite à un ou plusieurs objets de négociation.

La référence de la convention collective est une mention obligatoire du bulletin de paie.

CONVENTION COLLECTIVE DE BRANCHE

Le champ d'application des conventions et accords peut être interprofessionnel ou professionnel. Il s'agit dans ce dernier cas d'une convention ou accord dit de branche. Une convention collective de branche couvre l'ensemble des relations de travail dans un champ professionnel donné, c'est-à-dire pour un ensemble de métiers présentant une proximité en termes d'activités et de compétences mises en œuvre. Les conventions ou accords collectifs de travail sont conclus entre :

- d'une part, une ou plusieurs organisations syndicales de salariés reconnues représentatives dans le champ d'application de la convention ou de l'accord ;
- d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales d'employeurs ou toute autre association d'employeurs, ou un ou plusieurs employeurs pris individuellement.

La loi n° 2008-789 du 20/8/2008 a modifié les conditions de représentativité des organisations syndicales. Un arrêté du 23/7/2013 a fixé la liste des organisations syndicales reconnues représentatives dans la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

CONVENTIONS COLLECTIVES ET NOMBRE D'ENTREPRISES

En principe, la convention collective applicable est déterminée en fonction de l'activité principale de l'entreprise. À titre dérogatoire, certains secteurs ont développé des conventions catégorielles, ce qui conduit à une coexistence de plusieurs conventions collectives dans la même entreprise. Ce cas est notamment très fréquent dans la métallurgie ou le bâtiment, où la très grande majorité des salariés est couverte par une convention collective catégorielle (métallurgie cadres, bâtiment Etam, etc.).

Dans ce cas, chaque salarié est affecté à la convention collective qui le couvre et, dans une même entreprise, deux salariés peuvent donc être affectés à des conventions collectives différentes.

Dénombrer le nombre d'entreprises rattachées à telle ou telle convention collective n'est donc pas immédiat. Deux indicateurs complémentaires existent : le nombre d'entreprises pour lesquelles au moins un salarié est couvert par une convention donnée et le nombre d'entreprises pour lesquelles la dite convention s'applique à la majorité des salariés (comptés au 31 décembre 2014) de l'unité. Le deuxième indicateur conduit à attribuer une (et une seule) convention collective « principale » par entreprise. Les mêmes indicateurs sont également déclinés au niveau établissement.

PRINCIPALES DONNÉES STATISTIQUES SUR LA CONVENTION COLLECTIVE DU TRANSPORT ROUTIER

En 2014, selon les données publiées par la Dares, 37 090 entreprises employant 664 600 salariés en fin d'année avaient pour convention collective principale celle du transport routier (IDCC 16 – *tableau 1*). Ces salariés sont répartis entre 36 activités économiques au sens de la NAF. Parmi les dix principaux codes NAF (mesurés en termes d'emploi salarié), soumis à la convention collective « transports routiers » (*tableau 2*), les salariés du transport routier de fret interurbains sont les plus nombreux (25,9 % des effectifs soumis à cette convention), suivis par les salariés des transports routiers de fret de proximité (18,4 %).

Le choix de la convention collective de rattachement et l'activité principale exercée ne sont pas systématiquement liés : si 99,7 % des salariés de la messagerie et fret express (5229A) sont couverts par la convention collective « transports routiers », ce n'est le cas que de 90,8 % des salariés des transports routiers de fret de proximité (4941B) (*tableau 3*).

annexes

Tableau 1 : entreprises et établissements rattachés à la convention collective du transport routier (IDCC 0016)

Effectifs 2014	Ayant cet IDCC comme convention collective principale
Nombre d'entreprises (IDCC principal)	37 090
Nombre de salariés au 31/12/2014	664 600
Nombre de salariés en équivalent-temps plein (ETP) en 2014	613 700
Nombre d'établissements (IDCC principal)	42 690

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2014, calculs Dares

Tableau 2 : répartition par code NAF des salariés rattachés à la convention collective du transport routier

10 principaux codes NAF présents dans l'IDCC 00016 (en % des salariés présents au 31/12/2014)		Répartition des salariés de cet IDCC
4941A	Transports routiers de fret interurbains	25,9
4941B	Transports routiers de fret de proximité	18,4
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	9,8
5229B	Affrètement et organisation des transports	8,5
8690A	Ambulances	8,1
5229A	Messagerie, fret express	6,4
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	4,9
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	3,8
4941C	Location de camions avec chauffeur	2,7
4942Z	Services de déménagement	1,8
Total cumulé des 10 principaux codes NAF		90,3
Autres codes NAF		9,7

Lecture : 25,9 % des salariés couverts par la convention collective « transports routiers » sont employés dans des entreprises ayant pour activité principale le transport routier de fret interurbain (4941A).

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2014, calculs Dares

Tableau 3 : part des salariés couverts par la convention collective du transport routier dans les activités

Dix principaux codes NAF où l'IDCC est le plus présent (en % des salariés présents au 31/12/2014)		Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
5229A	Messagerie, fret express	99,7
4942Z	Services de déménagement	97,9
4941A	Transports routiers de fret interurbains	97,9
4941C	Location de camions avec chauffeur	97,2
8690A	Ambulances	96,8
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	94,8
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	91,8
4941B	Transports routiers de fret de proximité	90,8
5229B	Affrètement et organisation des transports	89,2
7712Z	Location et location-bail de camions	89,0

Lecture : 99,7 % des salariés des entreprises employés dans les entreprises de la messagerie et du fret express sont couverts par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2014, calculs Dares

Tableau 4 : répartition des salariés par activité regroupée

Croisement entre l'IDCC et le regroupement NAF 17 de la nomenclature d'activités (en % des salariés présents au 31/12/2014)		Répartition des salariés de cet IDCC	Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
AZ	AGRICULTURE	0,1	0,2
	INDUSTRIE	0,4	0,1
FZ	CONSTRUCTION	0,2	0,1
	SERVICES	99,3	3,6
GZ	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	0,4	0,1
HZ	Transports et entreposage	85,6	43,2
IZ	Hébergement et restauration	0,0	0,0
JZ	Information et communication	0,0	0,0
KZ	Activités financières et d'assurance	0,5	0,4
LZ	Activités immobilières	0,1	0,1
MN	Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	4,5	1,1
OQ	Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	8,1	0,7
RU	Autres activités de services	0,1	0,1
	Total	100,0	4,3

Lecture : parmi les salariés couverts par la convention collective « transports routiers », 85,6 % travaillent dans le secteur du transport et de l'entreposage. Parmi les salariés du transport et de l'entreposage, 43,2 % sont couverts par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2014, calculs Dares

Annexe E : le personnel roulant « marchandises » de la convention collective « transports routiers et activités auxiliaires du transport »

La convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport définit, en particulier, le contenu et les conditions d'exercice des emplois de personnel roulant « marchandises ». À chacun des six groupes définis correspond un numéro de groupe et un coefficient. Elle fait actuellement encore référence à l'ancienne nomenclature française d'activités économiques, la NAF Rév.1 et à ses codes, et non pas à l'actuelle (NAF Rév.2), dont les codes sont ceux utilisés dans le Bilan social.

1 – LIVREURS : GROUPE 3 (COEFFICIENT 115M)

Livreur

Ouvrier qui accompagne le conducteur à bord d'un véhicule ; reconnaît les colis ou les marchandises transportés, en effectue le classement et les livre à domicile ; participe au chargement et au déchargement, aide le conducteur à l'arrimage des marchandises.

Livreur sur triporteur à moteur

Ouvrier conduisant un triporteur à moteur, titulaire du permis de conduire nécessaire ; effectue des enlèvements et livraisons de petits colis.

2 – CONDUCTEUR DE VÉHICULE JUSQU'À 3,5 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE INCLUS : GROUPE 3 BIS (COEFFICIENT 118M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule jusqu'à 3,5 tonnes de poids total en charge inclus ; charge sa voiture ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès et de sa cargaison ; décharge la marchandise à la porte du destinataire.

Si l'employeur prescrit la livraison en resserre, en dépôt ou aux étages, le conducteur devra prendre pour la durée de son absence toutes les dispositions possibles en vue de la garde et de la préservation du véhicule, de ses agrès et de sa cargaison ; il sera notamment responsable de la fermeture à clé des serrures, cadenas et autres dispositifs prévus à cet effet.

Doit être capable d'assurer lui-même le dépannage courant de son véhicule (carburateur, bougies, changement de roue, etc.) ; il est responsable de son outillage lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé.

Doit être capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte chaque soir ou à chaque voyage des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule. L'employeur devra fournir au conducteur les imprimés et questionnaires adéquats, comportant notamment un croquis sommaire type des lieux et des véhicules, sur lequel l'intéressé n'aura plus qu'à supprimer les tracés inutiles.

Dans le cas de service comportant des heures creuses pendant la durée normale de travail, le conducteur peut être employé pendant ces heures creuses à des travaux de petit entretien, de lavage et de graissage des véhicules ; le matériel approprié et des bottes pour le lavage sont alors fournis par l'employeur ; des vêtements de protection seront mis à la disposition des intéressés.

3 – CONDUCTEUR DE VÉHICULE POIDS LOURD DE PLUS DE 3,5 TONNES ET JUSQU'À 11 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE INCLUS : GROUPE 4 (COEFFICIENT 120M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 11 tonnes de poids total en charge inclus, et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs de messageries. La possession du certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme de formation professionnelle pour adulte (F.P.A.) peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

4 – CONDUCTEUR DE VÉHICULE POIDS LOURD DE PLUS DE 11 TONNES ET JUSQU'À 19 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE INCLUS : GROUPE 5 (COEFFICIENT 128M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total en charge inclus et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs « service de presse accélérée » ou « convoyeurs de voitures postales ». La possession du certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme F.P.A. peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

5 – CONDUCTEUR DE VÉHICULE POIDS LOURD DE PLUS DE 19 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE : GROUPE 6 (COEFFICIENT 138M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de poids total en charge et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

La possession du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) ou d'un diplôme F.P.A. peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

6 – CONDUCTEUR HAUTEMENT QUALIFIÉ DE VÉHICULE POIDS LOURD : GROUPE 7 (COEFFICIENT 150M)

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule automobile, porteur ou tracteur, et ayant la qualification professionnelle nécessaire à l'exécution correcte (c'est-à-dire avec le triple souci de la sécurité des personnes et des biens, de l'efficacité des gestes ou des méthodes et de la satisfaction de la clientèle) de l'ensemble des tâches qui lui incombent normalement (c'est-à-dire conformément à l'usage et dans le cadre des réglementations existantes) dans l'exécution des diverses phases d'un quelconque transport de marchandises.

En particulier : utilise rationnellement (c'est-à-dire conformément aux exigences techniques du matériel et de la sécurité) et conserve en toutes circonstances la maîtrise de son véhicule ; en assure le maintien en ordre de marche ; a les connaissances mécaniques suffisantes pour lui permettre soit de dépanner son véhicule, s'il en a les moyens, soit en cas de rupture de pièces ou d'organes de signaler à l'entreprise la cause de la panne ; peut prendre des initiatives, notamment s'il

est en contact avec le client ; est capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès, de sa cargaison et, lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé, de son outillage ; peut être amené en cas de nécessité à charger ou à décharger son véhicule.

Doit en outre justifier habituellement d'un nombre de points égal au moins à 55 en application du barème ci-après :

- conduite d'un véhicule de plus de 19 tonnes de poids total en charge : 30 points ;
- services d'au moins 250 kilomètres dans un sens : 20 points ;
- repos quotidien hors du domicile (au moins trente fois par période de douze semaines consécutives) : 15 points ;
- services internationaux à l'exclusion des services frontaliers (c'est-à-dire ceux effectués dans une zone s'étendant jusqu'à 50 kilomètres à vol d'oiseau des frontières du pays d'immatriculation du véhicule) : 15 points ;
- conduite d'un ensemble articulé ou d'un train routier : 10 points ;
- possession du CAP ou d'un diplôme de FPA de conducteur routier : 10 points.

L'attribution de points pour la conduite de véhicule assurant des transports spéciaux sera de droit pour les titulaires de tout titre de qualification professionnelle reconnu par les parties signataires.

Annexe F : la durée du travail – réglementation communautaire et nationale

Le cadre juridique de la durée du travail des personnels roulants salariés des entreprises de transport routier de marchandises comprend des dispositions communautaires (règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite, de pause et de repos dans le domaine des transports par route et la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002, relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier) et des dispositions législatives et réglementaires nationales. Des dispositions spécifiques au transport routier sont prévues par plusieurs articles de la partie législative du Code des transports qui assurent notamment la transposition de la directive 2002/15 précitée et par le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises. Le Code du travail s'applique dès lors qu'il n'existe pas de mesures particulières pour les transports. S'appliquent en outre les dispositions de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

LE TEMPS DE SERVICE

L'article 5-3 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, modifié, fixe la durée du temps de service, temps passé au service de l'employeur, des personnels roulants des entreprises de transport de marchandises, à :

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » ;
- 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels roulants ;
- 35 heures par semaine ou 455 heures par trimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds.

Ce temps de service constitue le temps de travail équivalent à la durée légale du travail fixée à 35 heures par semaine au sens de l'article L. 3121-9 du Code du travail. Les heures supplémentaires sont celles réalisées au-delà de la durée équivalente à la durée légale du travail et ne peuvent être accomplies que dans la limite des durées maximales de temps de service.

LES DURÉES MAXIMALES DE TEMPS DE SERVICE

- 56 heures sur une semaine isolée, 53 heures hebdomadaires en moyenne, ou 689 heures par trimestre, ou 918 heures par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures hebdomadaires en moyenne, ou 650 heures par trimestre, ou 866 heures par quadrimestre pour les autres personnels roulants ;

- 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures hebdomadaires en moyenne ou 572 heures par trimestre, ou 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (article 5-6 du décret).

En toute hypothèse, les limites maximales de 48 heures/semaine ou de 624 heures/trimestre ou de 830 heures/quadrimestre de temps de travail au sens de la définition du temps de travail de l'article 3a de la directive 2002/15 ne peuvent être dépassées.

La durée quotidienne du temps de service ne peut être supérieure à 12 heures. Elle peut être, à titre temporaire, prolongée pour l'accomplissement de travaux urgents dans les conditions fixées à l'article 9 du décret n° 83-40 modifié.

LA PAUSE

Le règlement (CE) n° 561/2006 prévoit un temps de pause de 45 minutes après un temps de conduite de 4 heures 30. Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins 15 minutes, suivie d'une pause d'au moins 30 minutes, réparties au cours de la période.

Par ailleurs, en application de l'article L. 3312-2 du Code des transports, une pause d'au moins 30 minutes doit être prise avant que le temps total du travail quotidien ne soit supérieur à 6 heures. Lorsque le temps total de travail quotidien est supérieur à 9 heures, la pause est d'au moins 45 minutes. Les pauses peuvent être subdivisées en périodes d'une durée d'au moins 15 minutes chacune. L'application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite évoquées au paragraphe précédent.

LE TRAVAIL DE NUIT

Aux termes de l'article L. 1321-7 du Code des transports, tout travail entre 22 h et 5 h est considéré comme travail de nuit. Cette période peut être substituée par une autre période de sept heures consécutives, comprise entre 21 h et 7 h, comprenant en tout état de cause l'intervalle entre 24 h et 5 h, par convention ou accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. L'accord du 14 novembre 2001, étendu par l'arrêté du 2 juillet 2002, fixe la période de nuit dans le transport routier de marchandises à la période comprise entre 21 h et 6 h.

Aux termes de l'article L. 3312-1 du Code des transports, la durée quotidienne du travail d'un travailleur de nuit ou d'un salarié qui accomplit sur une période de 24 heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 h et 5 h ne peut excéder 10 heures.

LE REPOS QUOTIDIEN

Aux termes de l'article 8 du décret n° 83-40, les repos quotidiens doivent respecter les minima suivants :

Personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006 :

- Temps de repos normal : période d'au moins 11 heures avec possibilité de fractionnement en une première tranche de 3 heures et deuxième tranche de 9 heures ;
- Temps de repos réduit : période d'une durée d'au moins 9 heures et de moins de 11 heures - possible trois fois maximum entre deux temps de repos hebdomadaires.

Personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006 :

- 10 heures consécutives pendant les 24 heures précédant tout moment où ils exécutent un travail effectif ou sont à disposition.

LE REPOS HEBDOMADAIRE

Pour les personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006, le repos hebdomadaire normal est de 45 heures, avec possibilité d'un repos réduit de 24 heures sur deux semaines consécutives, avec obligation de compenser par une période de repos équivalente, prise en bloc avant la fin de la troisième semaine.

Pour les personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006, le repos hebdomadaire est fixé conventionnellement à 48 heures sous forme de repos successifs, de durée égale ou inégale, sans que cette durée puisse être inférieure à 35 heures.

Annexe G : les accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises

L'ACCORD CONCLU LE 23 AVRIL 2002

Cet accord, étendu par arrêté du 21 octobre 2002 (Journal officiel du 14 novembre 2002), fixe les règles de rémunération des heures de temps de service, notamment des personnels roulants, grands routiers ou courte distance.

Pour ces personnels, les heures de temps de service effectuées à compter de la 36^e heure et jusqu'à la 43^e heure incluse hebdomadaire (ou 153^e heure jusqu'à la 186^e heure mensuelle) sont majorées de 25 %. Les heures effectuées à compter de la 44^e heure hebdomadaire (ou 187^e heure mensuelle) sont majorées de 50 %.

L'ACCORD CONCLU LE 14 DÉCEMBRE 2009

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 14 décembre 2009 par l'Union entreprises de transport et de logistique de France (TLF) et cinq organisations syndicales.

Cet accord, étendu le 12 février 2010, revalorise, à compter du 20 février 2010, l'ensemble des grilles applicables depuis le 1^{er} mai 2008.

Il a été signé dans le cadre des dispositions du protocole d'accord pour une modernisation sociale du transport routier de marchandises du 11 décembre 2009.

L'ACCORD CONCLU LE 23 MARS 2011

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 23 mars 2011 par l'UFT (Union Fédérale des Transports), TLF, l'UNOSTRA (Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles), l'OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens) et 4 organisations syndicales.

Cet accord, étendu le 27 juin 2011, revalorise à hauteur de 1,6 % l'ensemble des grilles applicables depuis le 20 février 2010.

L'ACCORD CONCLU LE 19 DÉCEMBRE 2012

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 19 décembre 2012 par l'UFT, TLF, l'UNOSTRA, l'OTRE et une organisation syndicale, la FGT-CFTC.

Il revalorise de 2,2 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 2 juillet 2013.

L'ACCORD CONCLU LE 3 NOVEMBRE 2015

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 3 novembre 2015 par l'UFT, TLF, l'UNOSTRA, l'OTRE et 4 organisations syndicales.

Il revalorise de 2,146 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 4 avril 2016.

annexes

Minima horaires garantis des personnels roulants du transport routier de marchandises

En euros

		Grands routiers, 200 heures			Courte distance, 169 heures					
		128M	138M	150M	115M	118M	120M	128M	138M	150M
1997	novembre	6,17	6,19	6,38	6,07	6,07	6,07	6,09	6,12	6,52
1998	octobre	6,45	6,47	6,68	6,07	6,07	6,07	6,09	6,12	6,52
1999	octobre	6,74	6,76	6,97	6,49	6,49	6,49	6,50	6,54	6,97
2000	juillet	7,09	7,11	7,34	6,83	6,83	6,83	6,85	6,88	7,34
2001	janvier	7,09	7,11	7,34	6,83	6,83	6,83	6,85	6,88	7,34
	novembre	7,16	7,18	7,41	6,90	6,90	6,90	6,92	6,95	7,41
2002	janvier	7,28	7,30	7,54	7,01	7,01	7,02	7,03	7,07	7,54
	juillet	7,28	7,30	7,54	7,01	7,01	7,02	7,03	7,07	7,54
2003	juillet	7,55	7,57	7,82	7,27	7,27	7,28	7,29	7,33	7,82
2004	juillet	7,82	7,85	8,10	7,56	7,56	7,56	7,56	7,60	8,10
2005	juillet	8,11	8,13	8,51	7,95	7,95	7,95	8,11	8,13	8,51
2007	mars	8,49	8,51	8,80	8,37	8,37	8,37	8,49	8,51	8,80
2008	février	8,70	8,72	9,02	8,58	8,58	8,58	8,70	8,72	9,02
	mai	8,83	8,85	9,16	8,71	8,71	8,71	8,83	8,85	9,16
2010	février	9,16	9,17	9,43	9,06	9,06	9,06	9,16	9,17	9,43
2011	juin	9,31	9,32	9,58	9,20	9,20	9,20	9,31	9,32	9,58
2013	janvier	9,43	9,53	9,79	9,43	9,43	9,43	9,51	9,53	9,79
2016	janvier	9,71	9,73	10,00	9,68	9,68	9,68	9,71	9,73	10,00

Note : les dates mentionnées sont celles de l'entrée en vigueur de l'arrêté d'extension.

Source : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

Définitions

SITUATION ÉCONOMIQUE ET TENDANCES RÉCENTES

Le transport routier de marchandises (ou de fret) est l'activité consistant à transporter des biens en faisant rouler des véhicules routiers.

Le transport intérieur de marchandises est le transport ou la portion du transport réalisé sur le territoire d'un État donné (indépendamment du pavillon du véhicule et de l'origine ou de la destination de la marchandise et du véhicule).

Ainsi, en France, outre les transports nationaux, les transports intérieurs comptabilisent la seule partie des transports internationaux réalisée sur le territoire français (Paris-Strasbourg pour un transport d'échange Paris-Munich, Vintimille-Le Perthus pour un transport de transit Turin-Barcelone).

Le transport national correspond à un chargement et un déchargement dans un même pays, ici la France, quel que soit le pavillon du véhicule.

Le transport international correspond à un chargement et un déchargement dans deux pays différents.

Le cabotage est une opération de transport national effectué par un véhicule immatriculé dans un autre pays.

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

Les entreprises du TRM sont des entreprises françaises réalisant du transport pour compte d'autrui par poids lourds immatriculés en France.

Le pavillon français correspond aux véhicules immatriculés en France.

La tonne-kilomètre est l'unité retenue pour mesurer le transport de marchandises correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Elle est additive, ainsi, 10 tonnes de marchandises transportées sur 10 km puis sur 50 km comptent pour 600 tonnes kilomètres.

Le produit intérieur brut (PIB) représente la valeur de tous les biens et services produits en France diminuée de la valeur des biens et services utilisés pour leur production. C'est un agrégat représentant le résultat final de l'activité de production des unités productrices résidentes, dont l'objet est de mesurer l'activité économique.

Le PIB peut être mesuré en volume aux prix de l'année précédente chaînés ou à « prix constants ». Le premier mode rend mieux compte des évolutions en volume des agrégats que celui à « prix constants », car le poids de chaque composante élémentaire du produit intérieur brut (PIB) ou de la production manufacturière est estimé chaque année. Avec la méthode à « prix constants », la pondération est celle de l'année de base.

La **production** se définit comme l'activité exercée sous le contrôle et la responsabilité d'une unité institutionnelle qui combine des ressources en main-d'œuvre, capital et biens et services pour fabriquer des biens ou fournir des services, et résultat de cette activité. En comptabilité nationale, elle peut être mesurée (entre autres) de la façon suivante :

Production = [Ventes de marchandises + Production vendue de biens + Production vendue de services] + [Production stockée + Production immobilisée - Achats de marchandises - Variation de stocks de marchandises]

La production se différencie légèrement du chiffre d'affaires (CA) :

Production = CA + [Production stockée + Production immobilisée] - [Achats de marchandises + Variation de stocks de marchandises].

L'indice d'activité des services de transport (IAST) est un indice trimestriel synthétique calculé par le SDES. Il permet de rendre compte de l'évolution du volume de la production marchande de services de transports et de l'entreposage dans sa globalité. Il succède à l'indice de production des services de transport. Cet indice est en base 2010. L'IAST répond à un double besoin pour l'analyse conjoncturelle :

- apprécier et comparer entre elles, trimestre après trimestre, les évolutions du volume des différents types de services de transports et l'évolution de l'ensemble des transports ;

- apprécier l'évolution de ces services de transport dans leur ensemble (branche « transport ») au regard des grands indicateurs macroéconomiques et des comptes nationaux trimestriels.

L'indice couvre l'ensemble des services de transports pour compte d'autrui réalisés par les entreprises résidentes (i.e. les activités marchandes uniquement ; est exclu le compte propre). L'IAST recouvre le champ des divisions 49 à 52 de la nomenclature d'activité française NAF rev. 2, à l'exception des transports spatiaux et du transport maritime de marchandises (en raison du secret statistique). Les activités de poste et de courrier ne sont pas couvertes non plus.

L'indice des prix du TRF est constitué de prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le transport routier de fret (code 49.41 en NAF Rév.2).

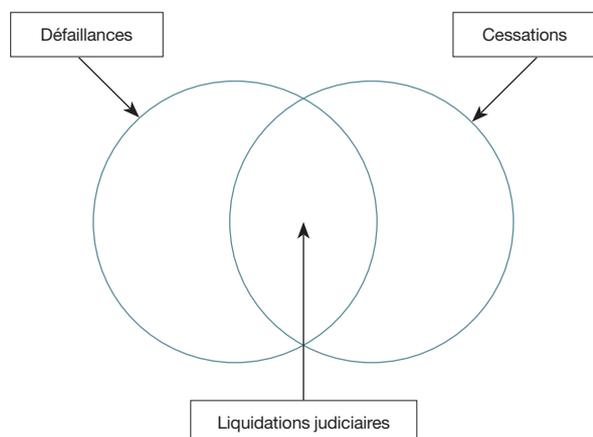
L'acquis de croissance d'une variable pour une année N correspond au taux de croissance de la variable entre l'année N-1 et l'année N que l'on obtiendrait si la variable demeurait jusqu'à la fin de l'année N au niveau du dernier trimestre connu.

Le stock d'entreprises au 31 décembre correspond au nombre d'entreprises en activité à cette date.

Une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Il n'y a création d'une entreprise que si elle s'accompagne de la mise en œuvre de nouveaux moyens de production.

Le régime de l'« **auto-entrepreneur** » (renommé **micro-entrepreneur**, à compter du 19 décembre 2014), s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009 aux personnes physiques qui créent ou possèdent déjà une entreprise individuelle pour exercer une activité commerciale, artisanale ou libérale (hormis certaines activités exclues), à titre principal ou complémentaire, dont l'entreprise individuelle remplit les conditions du régime fiscal de la micro-entreprise et qui opte pour exercer en franchise de TVA. Il offre des formalités de création d'entreprises allégées ainsi qu'un mode de calcul et de paiement simplifié des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu. Depuis les données relatives à janvier 2009, les statistiques de créations d'entreprises incluent les demandes de créations enregistrées dans le répertoire Sirene au titre de ce régime.

Les **défaillances d'entreprises** couvrent l'ensemble des jugements prononçant soit l'ouverture d'une procédure de redressement judiciaire soit la liquidation judiciaire (procédures collectives). Elles ne doivent pas être confondues avec les cessations d'entreprises. Une défaillance d'entreprise ne débouche pas forcément sur une cessation de l'entreprise. À l'inverse, de nombreuses cessations d'entreprises ne font pas l'objet d'une ouverture de procédure collective (cf. schéma).



Le taux de défaillance est le rapport entre le nombre de défaillances d'entreprises dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente

Le taux de création est le rapport entre le nombre de créations d'entreprises dans l'année et le nombre d'entreprises en fin d'année précédente

Une **cessation d'entreprise** correspond à l'arrêt total de l'activité économique de l'entreprise. Cet arrêt peut être dû à des causes diverses : liquidation judiciaire, arrêt d'activité pour cause de retraite, restructurations suite à fusion ou absorption, etc.

Indice synthétique de prix de revient Longue distance 40 tonnes estimé par le Comité National Routier (CNR) : (Revient = Prix auquel revient une marchandise, un objet fabriqué, un service, au producteur ou à l'utilisateur). L'indice « Longue distance 40 tonnes » a pour vocation d'observer l'évolution des coûts du transport routier de marchandises diverses effectué à longue distance, à titre exclusif ou principal, au moyen d'ensembles articulés 40 tonnes. Par longue distance, on entend ici les transports nationaux ou internationaux dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile. (Base 100, décembre 2000).

Structure de l'indice synthétique Longue distance 40 tonnes en 2016

En %

Composantes de l'indice	2016
Gazole professionnel	20,7
Maintenance	8,5
Infrastructures 40T	6,8
Matériel 40T	12,7
Conducteur Longue distance	30,3
Frais de déplacement Longue distance	7,0
Charges de structure Longue distance	14,0

Source : CNR

Note : les pondérations 2016 sont établies en décembre 2015.

Gazole professionnel

Indice du coût du carburant, hors TVA, tenant compte des différents modes d'approvisionnement et du remboursement partiel de la TIPP / base 100 = décembre 2000. À compter d'octobre 2004, l'indice est calculé sur la base d'un échantillon élargi.

Maintenance

Indice comprenant les coûts d'entretien réparations (internes et externes) et les coûts de pneumatiques.

Infrastructures 40 T

Indice comprenant le coût des péages autoroutiers pour un poids lourd de 40 tonnes et la taxe à l'essieu (barème tracteur avec suspension pneumatique sur essieu(x) moteur(s) et semi-remorque tridem).

Matériel 40 T

Indice comprenant les coûts de détention des ensembles roulants de 40 tonnes (renouvellement et financement selon différents modes : emprunt, crédit-bail, location) et les coûts d'assurances (véhicule et marchandises transportées).

Conducteur Longue Distance

Indice du coût du personnel de conduite regroupant les évolutions des barèmes conventionnels, des charges sur salaires et les incidences des modifications de la réglementation sociale.

Frais de déplacement Longue distance

Indice du coût de la journée de grand déplacement comprenant deux repas, un découcher et un casse-croûte (source Convention Collective, protocole des frais de déplacements).

Charges de structure Longue distance

Indice des coûts de structure et des autres charges indirectes à composante personnel administratif modérée.

L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SDES qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee à partir de l'année 2007 et de Pôle emploi pour les années antérieures ;
 - les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ;
 - les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares.
- Cette estimation comptabilise 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. Il est disponible sur la France (hors Mayotte).

L'emploi intérimaire en équivalent-emploi 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.

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 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.

Le taux d'entrée trimestriel (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées du trimestre (respectivement des sorties) à l'effectif moyen du trimestre.

Le taux d'entrée annuel (respectivement de sortie) est la moyenne annuelle des taux trimestriels.

Jusqu'en 2008, le taux d'entrée (respectivement de sortie) était défini comme le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif du début d'année.

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

Les demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) sont le « stock » constitué des personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré. Ils sont présentés pour la France métropolitaine.

Les demandeurs d'emploi en catégorie A correspondent aux demandeurs n'ayant eu aucune activité (même 1 heure) au cours du mois précédent et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

Les demandeurs d'emploi en catégorie A, B et C correspondent aux demandeurs ayant eu ou non une activité réduite au cours du mois précédent et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

Les demandes d'emploi enregistrées (DEE) sont quant à elles un indicateur de flux. Ce sont les inscriptions à Pôle emploi au cours d'une période (trimestre, année...).

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du **Bureau international du travail (BIT)** : on peut être inscrit à Pôle emploi tout en exerçant une activité (réduite ou non). Certains demandeurs ne sont donc pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement. Certains chômeurs, au sens

du BIT, peuvent rechercher un emploi sans être inscrits à Pôle emploi, par exemple lorsqu'ils n'ont pas cotisé assez longtemps pour avoir droit à une indemnisation.

Les offres d'emploi collectées (OEC) sont le flux des offres collectées par Pôle emploi au cours d'une période.

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégories A, B et C 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 différent aux offres d'emploi collectées par 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 Conseil national de l'information statistique (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).

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

(1) Jusqu'au mois de février 2009, toutes les publications statistiques relatives aux demandeurs d'emploi étaient fondées sur des catégories administratives (c'est-à-dire celles utilisées dans les fichiers administratifs de Pôle emploi). Ces catégories administratives, sont au nombre de huit (catégories 1 à 8) et regroupent les demandeurs d'emploi en fonction du type d'emploi recherché. Ces catégories (définies par arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995) sont les suivantes :

- La catégorie 1 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps plein, ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 2 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps partiel, ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 3 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi à durée limitée (CDD, mission d'intérim, vacation), ayant travaillé au plus 78 heures dans le mois.
- La catégorie 4 enregistre les personnes sans emploi et à la recherche d'un emploi mais non immédiatement disponibles (en formation, en arrêt maladie, en congé de maternité).
- La catégorie 5 enregistre les personnes pourvues d'un emploi mais à la recherche d'un autre emploi, donc non immédiatement disponibles.
- La catégorie 6 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps plein, ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.
- La catégorie 7 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps partiel, ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.
- La catégorie 8 enregistre les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi à durée limitée (CDD, mission d'intérim, vacation), ayant travaillé plus de 78 heures dans le mois.

LA DURÉE DU TRAVAIL

La **durée du travail** effectif des personnels roulants marchandises est le temps pendant lequel le conducteur est à disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. La durée du travail des salariés des entreprises de transport routier de marchandises est réglementée par l'ex décret n° 83-40 du 26/01/1983 codifié aux articles R 3312-34 à R 3312-64 du Code des transports qui s'applique aux salariés des entreprises de transport. Elle dépend de la catégorie du conducteur.

Légalement, trois catégories de conducteurs sont distinguées : les grands routiers, les conducteurs de messagerie et les conducteurs sur courte distance. La catégorie du conducteur n'est déterminée ni par le tonnage du véhicule conduit, ni par le coefficient conventionnel du salarié.

Un conducteur est dit « **grand routier** » (ou « longue distance ») s'il est affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors du domicile ; on parle aussi de « découchés ».

Les conducteurs de messagerie sont les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison.

Les conducteurs « **courte distance** » (ou « autres conducteurs ») sont les personnels roulants dans les transports routiers de marchandises qui ne sont pas des grands routiers ou des conducteurs.

Selon les réponses de l'établissement interrogé à l'enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers de poids lourds (dite enquête « chronotachygraphes »), les conducteurs de poids lourds « grand routier » (ou « longue distance ») sont identifiés. Les autres sont classés comme conducteurs « courte distance ».

Un **poids lourd** est un véhicule de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge ou poids total roulant autorisé (PTAC/PTRA).

Les « **chronotachygraphes** », dispositif technique, analogique (disque papier) ou numérique, enregistrent les horaires et le type de travail.

La **durée du travail des conducteurs routiers de poids lourds, est appelée « temps de service ».**

Le **temps de service** est mesuré à partir de la lecture des « chronotachygraphes », il se décompose en **temps de conduite, autres temps de travail et temps d'attente.**

Les **autres temps de travail** comprennent des travaux tels que l'entretien, le chargement, le déchargement du camion ou les opérations administratives.

Le **temps d'attente**, considéré comme du temps de travail, est le temps pendant lequel le conducteur n'a pas de tâche particulière à accomplir, mais ne peut librement disposer de son temps et doit rester à proximité de son véhicule (attente d'un chargement effectué par d'autres salariés, par exemple). En « double équipage », le temps passé en tant que passager rentre dans le cadre du temps d'attente.

Le **temps (ou durée) de service hebdomadaire** moyen annuel est calculé sur la base de semaines de 5 jours ou plus, dites « semaines complètes », comme la moyenne des temps de service hebdomadaire trimestriel.

Le **temps de service journalier moyen annuel** est calculé sur l'ensemble des jours travaillés, comme la moyenne des temps de service journalier trimestriel.

La **distance parcourue**, exprimée en kilomètres, est relevée par les chronotachygraphes en même temps que le temps de service, soit environ 95 % des relevés en 2015.

LES REVENUS SALARIAUX

Le **salaire net**, calculé à partir du salaire net fiscal de la Déclaration Annuelle de Données Sociales (DADS), est net de toutes cotisations sociales, y compris contribution sociale généralisée (CSG) et contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS). Il n'exclut que les primes non imposables (participation, repas...) et contient l'intéressement et les frais de route.

Le **salaire en équivalent temps plein (EQTP)** prend en compte tous les postes de travail y compris à temps partiel au prorata de leur volume de travail rapporté à celui d'un poste à temps complet. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste 6 mois à 80 % et ayant perçu 10 000 € compte pour 0,4 EQTP (= 0,5 x 0,8) rémunéré 25 000 € par an (= 10 000/0,4 - salaire annualisé). Les apprentis et les stagiaires sont exclus du calcul. Les résultats sont issus du fichier exhaustif de diffusion DADS, produit par l'Insee.

Le **salaire horaire** est le rapport du salaire au nombre d'heures rémunérées.

Le **salaire horaire de base ouvrier (SHBO)** est issu de l'enquête Acemo de la Dares. Cette enquête mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole. Le SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

Dans l'enquête Acemo conjoncturelle, le SHBO 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.

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.

Dans le Bilan social du transport routier de marchandises, le pouvoir d'achat est abordé par le biais de trois mesures du salaire : le SMPT, le SHBO et le salaire en équivalent temps plein.

LA FORMATION

La **Formation initiale minimum obligatoire (Fimo)** est une formation professionnelle accélérée permettant aux titulaires du permis poids lourds d'exercer le métier de conducteur de marchandises poids lourd.

La **Formation Continue Obligatoire (FCO)** est un dispositif de formation continue visant à actualiser les connaissances des conducteurs et parfaire leur pratique en matière de sécurité et de réglementation professionnelle. Cette formation doit être renouvelée tous les cinq ans.

La **Formation Passerelle** est destinée à faciliter la mobilité des conducteurs entre le transport routier de marchandises et le transport routier de voyageurs. Cette formation courte permet aux titulaires de la qualification de conducteur routier marchandises (respectivement voyageurs) d'obtenir la qualification de conducteur routier voyageurs (respectivement marchandises).

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

La durée moyenne des stages est le nombre d'heures de stage par rapport au nombre de stagiaires (non compris les formations en alternance).

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

Le **taux de participation financière** est la part des dépenses de formation dans la masse salariale totale.

LES ACCIDENTS 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.

À l'issue d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, le salarié peut conserver des séquelles et souffrir d'une diminution durable de ses capacités physiques ou mentales, ce qui entraîne une **incapacité permanente**.

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

L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie (publique ou privée) ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

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 légers	Blessés hospitalisés	Tués

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

Les **victimes** sont les usagers impliqués **non indemnes**. Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (la France a adopté cette définition depuis le 1er janvier 2005 permettant ainsi la comparabilité avec les autres pays européens) ;
- les blessés : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

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.

Le **taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA)** est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée. Celle-ci diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Dans ce bilan, on entend par **agglomération** l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Deux types d'autoroutes sont citées dans ce bilan. D'un côté, les **autoroutes de dégagement** sont celles situées à la périphérie des villes ; elles sont qualifiées d'« autoroutes urbaines ». De l'autre, les **autoroutes de liaison** sont celles allant de ville à ville ; elles sont qualifiées d'« autoroutes interurbaines ».

Bibliographie

TENDANCES RÉCENTES EN 2017

Publications trimestrielles

- *Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage*, CGDD/SDES, St@tinfo.
- *Activité du transport routier de marchandises*, CGDD/SDES, St@tinfo.
- *La conjoncture des transports*, CGDD/SDES, Datalab Essentiel.
- *L'emploi salarié et le marché du travail dans les transports*, CGDD/SDES, St@tinfo.
- *Principaux indicateurs*, Insee, Informations rapides, Insee conjoncture.
- *La masse salariale et l'emploi du secteur privé*, Insee, Acoos Stat conjoncture.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE

- *Les comptes des transports en 2016 – tome 1*, 54^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, CGDD/SDES, Datalab, juillet 2017.
- *Caractéristiques comptables, financières et d'emploi des entreprises en 2015 – Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises (Ésane)*, Insee, Insee Résultats, octobre 2017.

LES DONNÉES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES SUR LES TRANSPORTS

- *Chiffes clés du transport – édition 2018*, CGDD/SDES, Datalab, mars 2018.
- *Bulletin mensuel statistique des transports*, CGDD/SDES disponible sur le site internet du SDES (rubrique : Transports/Données d'ensemble/Indicateurs transport).
- *Mémento de statistiques des transports*, CGDD/SDES, mis à jour chaque année en novembre, disponible sur le site internet du SDES (rubrique : Transports/Données d'ensemble).

L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

- *Les effectifs salariés du secteur privé repartent à la hausse en 2016*, Acoos, Acoos Stat n° 255, octobre 2017.
- *Emploi, chômage, population active en 2016 : Accélération de l'emploi et confirmation de la baisse du chômage*, Dares, Dares Analyses n° 045, juillet 2017.
- *L'emploi intérimaire en forte hausse au 4^e trimestre 2016*, Dares, Dares Analyses – n° 027, avril 2017.

- *Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2014*, Dares, Dares résultats n° 008, février 2017.
- *Les cessations anticipées d'activité en 2014. Une hausse limitée par une progression moindre des retraites anticipées*, Dares, Dares analyses – n° 024, mai 2016.
- *Les portraits statistiques des métiers 1982-2014*, Dares, Synthèse stat' n° 19, mars 2016.
- *Des entrées et des sorties de main-d'œuvre plus fréquentes au 4^e trimestre 2014*, Dares, Dares Indicateurs – n° 038, mai 2015.
- *Les métiers en 2022 - Résultats et enseignement*, France stratégie/Dares, Rapport du groupe Prospective des métiers et qualifications, avril 2015.
- *Transport et logistique : un marché du travail au-delà de la sphère du transport*, CGDD/SDES, Document de travail, décembre 2009.
- *Le travail et l'emploi dans le transport de marchandises*, Document de travail, décembre 2009.
- *Conditions de travail et précarité dans l'emploi*, Dares, Premières synthèses, premières informations n° 28.2, juillet 2009.

LA DURÉE DU TRAVAIL

- *Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre au 4^e trimestre 2016 – Résultats définitifs*, Dares, Dares indicateurs n° 017, mars 2017.
- *Le travail du dimanche en 2015*, Dares, Dares analyses n° 83, octobre 2016.
- *Le travail de nuit en 2012*, Dares, Dares analyses n° 62, août 2014.
- *Le travail en horaires atypiques en Île-de-France*, Direccte Île-de-France, Bref thématique n° 43, février 2014.

LES REVENUS

- *Salaires dans le secteur privé – En 2015, le salaire net moyen augmente de 1,1 % en euros constants*, Insee, Insee première n° 1669, octobre 2017.
- *Participation, intéressement et épargne salariale en 2015. Les sommes versées sont en forte hausse en 2015*, Dares, Dares Résultats n° 055, août 2017.
- *Évolution des salaires de base par branche professionnelle en 2016. Une stabilisation dans un contexte de léger regain de la négociation salariale*, Dares, Dares Résultats n° 044, juin 2017.
- *France, portrait social*, Insee, Insee Références – Édition 2016, novembre 2016.

- *Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2016. 56,6 % de femmes parmi les 1,6 million de salariés concernés*, Dares, *Dares Résultats* n° 068, novembre 2016.
- *La structure des rémunérations dans le secteur privé en 2012 : recul significatif de la part variable de la rémunération pendant la crise*, Dares, *Dares Analyses* n° 101, décembre 2014.
- *Salaires conventionnels et salaires effectifs : une corrélation variable selon la catégorie socioprofessionnelle et la taille de l'entreprise*, Dares, *Dares Analyses* n° 093, décembre 2012.
- *Les allègements de cotisations sociales patronales sur les bas salaires en France de 1993 à 2009*, Dares, *Dares document d'études* n° 169, février 2012.

LA FORMATION

- Formation professionnelle, annexe au projet de loi de finances pour 2018.
<https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/documents-budgetaires/lois-projets-lois-documents-annexes-annee/exercice-2018/projet-loi-finances-2018-jaunes-budgetaires>
- *Rapport 2017 de l'OPTL*, OPTL, janvier 2018.
- *La dépense nationale pour la formation professionnelle continue et l'apprentissage en 2014. La part de l'effort global de formation dans le PIB se stabilise*, Dares, *Dares Résultats* n° 041, juin 2017.
- *Les prestataires de formation continue en 2011*, Dares, *Dares Analyses* n° 062, octobre 2013.

L'ACCIDENTALITÉ

- *La sécurité routière en France : bilan de l'année 2016*, ONISR.
- *Les accidents du travail et les accidents de trajet. Toujours plus fréquents chez les ouvriers, malgré une tendance globale à la baisse*, Dares, *Dares Résultats* n° 039, juillet 2016.

SITES INTERNET À CONSULTER

- Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES)
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>
- Service de la donnée et des études statistiques (SDES)
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
- CNR
www.cnr.fr
- Ministère du Travail
travail-emploi.gouv.fr/
rubrique : Dares - Études et statistiques
- Insee
www.insee.fr
- Pôle emploi
www.pole-emploi.org
- Cereq
www.cereq.fr
- CNAMTS
www.risquesprofessionnels.ameli.fr
- DSCR
www.securite-routiere.gouv.fr
- AcoSS
www.acoss.fr
rubrique : Publications/AcoSS Stat
- CNCP
www.cncp.gouv.fr
- FPSPP
www.fpspp.org
- Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport
www.legifrance.gouv.fr/affichIDCC.do?idConvention=KALICONT000005635624

Sigles et abréviations

Acemo	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)
Acess	Agence centrale des organismes de sécurité sociale
Afpa	Association nationale pour la formation professionnelle des adultes
AFT	Association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique
AFTRAL	« Apprendre et se Former en TRAnsport et Logistique », activités de formation de l'AFT.
Apalt	Association pour la promotion de l'apprentissage de la logistique et du transport
APE	activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)
AT	accidents du travail
Baac	bulletin d'analyse d'accidents corporels
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
BTS	brevet de technicien supérieur
CA	chiffre d'affaires
CAP	certificat d'aptitude professionnelle
Commission	AT/MP : commission des accidents du travail/maladies professionnelles
CCNTR	convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
CCTN	commission des comptes des transports de la nation
CDD	contrat à durée déterminée
CDI	contrat à durée indéterminée
CE	comité d'entreprise
Cereq	centre d'études et de recherche sur les qualifications
CFA	congé de fin d'activité
CFP	certificat de formation professionnelle
CGDD	Commissariat général au développement durable
CI	consommations intermédiaires
CIF	congé individuel de formation
CPF	compte personnel de formation
CNAMTS	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
Cnir	Centre national d'information routière
Cnis	Conseil national de l'information statistique
CNPE	commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités des auxiliaires du transport
CNR	Comité national routier
CPF	compte personnel de formation
CRDS	contribution au remboursement de la dette sociale
CS	catégorie sociale
CSG	contribution sociale généralisée
CTN	comités techniques nationaux

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
DGITM	Direction générale des infrastructures des transports et de la mer
DGPR	Direction générale de la prévention des risques
DIF	droit individuel à la formation
DMMO	déclarations de mouvements de main-d'œuvre
DP	délégués du personnel
DSCR	Délégation à la sécurité et à la circulation routières
DUT	diplôme universitaire de technologie
EAE	enquête annuelle d'entreprise
EACT	enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers
EBE	excédent brut d'exploitation
EMMO	enquête mouvements de main-d'œuvre
ESA	enquête sectorielle annuelle
Ésane	élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
ETP	équivalent temps plein
FBCF	formation brute de capital fixe
FCO	formation continue obligatoire
Fcos	formation continue obligatoire de sécurité
Fimo	formation initiale minimale obligatoire
FNTR	Fédération nationale des transports routiers
Fongecfa	Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
GMR	garanties mensuelles de rémunération
Ifsttar	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
IP	incapacité permanente
IPC	indice des prix à la consommation
IPTRM	indice des prix du transport routier de marchandises
JO	Journal officiel
Medde	ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (jusqu'en février 2016)
Meem	ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (de mars 2016 à juin 2017)

annexes

MTMD	Mission transport de matières dangereuses du ministère
MP	maladies professionnelles
MSA	mutualité sociale agricole
MTES	ministère de la Transition écologique et solidaire (depuis juin 2017)
NAF	nomenclature d'activités française
nd	non disponible
nc	non compris
ns	non significatif
OEC	offres d'emploi collectées
ONISR	observatoire national interministériel de la sécurité routière
ONQ	ouvriers non qualifiés
OPCA	organisme paritaire collecteur agréé
Opise	Observation des prix de l'industrie et des services (enquête)
OQ	ouvriers qualifiés
ORT	Observatoire régional des transports
Otre	Organisation des transporteurs routiers européens
PCS	professions et catégories sociales
PIB	produit intérieur brut
PL	poids lourds
Promotrans	Association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires
PTAC	poids total autorisé en charge
RSVERO	répertoire statistique des véhicules routiers
SDES	Service de la donnée et des études statistiques
Smic	salaire minimum de croissance
SHCG	salaire horaire conventionnel garanti
SHBO	salaire horaire de base des ouvriers
t-km	tonnes-kilomètres
TAM	techniciens et agents de maîtrise
TCAM	taux de croissance annuel moyen
TICPE	taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (anciennement TIPP)
TIPP	taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers
TRF	transport routier de fret
TRM	transport routier de marchandises
TRV	transport routier de voyageurs
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
Unotra	Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles
VAB	valeur ajoutée brute
VUL	véhicule utilitaire léger

Conditions générales d'utilisation

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

Dépôt légal : mai 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

Maquettage et réalisation : Chromatiques, Paris



Créé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le Bilan social annuel du transport routier de marchandises offre, pour le secteur des transports routiers de marchandises, un cadrage économique ainsi que des données et analyses sur l'évolution des emplois, du marché du travail, des revenus, de la formation des salariés et des accidents. Il vise à établir un diagnostic objectif nécessitant exhaustivité des approches et mobilisation du plus grand nombre de sources d'information. Instrument de connaissance des conditions sociales de l'activité du transport routier de marchandises, il a pour ambition d'être utile à l'ensemble des parties prenantes du secteur et en particulier aux partenaires sociaux du transport routier de marchandises, en fournissant les compléments contextuels utilisés dans le dialogue social.

Ce bilan, dont voici la 22^e édition, est réalisé par le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable avec le concours de la Direction des services de transport (DST) de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

**Bilan social
annuel du
transport routier
de marchandises**
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