

Bilan social du transport routier de voyageurs

Mai
2016



Service de l'observation et des statistiques

Sommaire

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

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

Situation économique

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

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

Emploi salarié

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

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

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

Marché du travail des métiers du transport et de la logistique

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

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

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

Revenus salariaux

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

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

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

Formation

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

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

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

Accidentalité

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

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

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

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

En couverture

© Laurent Mignaux/Terra
Autocars, dune du Pilat

Le présent document rassemble, dans un format de poche, les chiffres clés du secteur du transport routier de voyageurs (TRV) dans le domaine social. Il aborde les thèmes de l'emploi, du marché du travail, des revenus des salariés, de leur formation ainsi que de l'accidentalité impliquant des autocars.

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

La plupart des statistiques présentées dans cette édition se rapportent à l'année 2014. Leur évolution annuelle moyenne sur les six dernières années est également présentée lorsque l'historique des données est disponible, permettant ainsi leur mise en perspective. Toutes les définitions et tous les sigles sont regroupés à la fin du document.

Ce bilan social mis à jour annuellement est également disponible sur www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/i/transports-voyageurs/rubrique « En complément ». Il donne lieu à la diffusion parallèle de séries téléchargeables en format Excel.

Contact : division-sociale.bsest.sdst.soes@developpement-durable.gouv.fr

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

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

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

- En ce qui concerne le marché du travail, la nomenclature des métiers de Pôle emploi permet de distinguer le métier de conducteur de transport en commun sur route (autobus ou autocar). Ces offres d'emploi sont cependant parfois déposées par des entreprises exerçant une activité principale autre que le transport, dont les entreprises de travail temporaire (16 % des offres en 2014).
- Les données statistiques de salaire par branche conventionnelle se rapportent à la convention collective des transports routiers (IDCC 00016), qui englobe également tout le transport routier de marchandises.
- Les statistiques d'accidents de la route se rapportent au véhicule, quelle que soit l'entreprise qui en est propriétaire. Un autocar n'appartient pas toujours à une entreprise de transport routier de voyageurs.

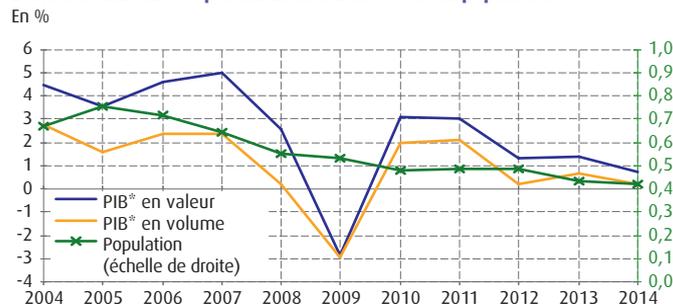
Le transport routier de voyageurs (TRV) parmi les secteurs d'activité du transport et de l'entreposage de la nomenclature d'activité française (NAF rév.2)

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

Contexte économique et transport de voyageurs

En 2014, les ménages dépensent 5,4 milliards d'euros en services de transport routier de voyageurs (collectif ou par taxi), soit 81 euros annuels par habitant. Cela représente 3,6 % de leurs dépenses totales de transport dont la plus grande partie est liée à la voiture particulière (84 %). Le reste est consacré aux autres services de transport collectif : ferroviaire, aérien, maritime ou fluvial.

Évolution annuelle du produit intérieur brut et de la population



* Produit intérieur brut.

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

Dépense de consommation des ménages en transport

Niveaux en milliards d'euros, prix base 100 en 2010

	2008	2014	Évolutions (%)	
			2014/2013	Moyenne 2014/2008
Valeur (milliards d'euros)				
Transport*	147,7	148,8	0,3	0,1
dont services de transport**	23,4	26,5	1,7	2,1
dont transport routier de passagers	5,1	5,4	1,5	0,9
Prix (indices base 100 en 2010)				
Transport*	99,7	108,9	0,2	1,5
dont services de transport**	98,1	106,3	1,7	1,3
dont transport routier de passagers	103,9	103,6	2,5	0,0
Volume (indices base 100 en 2010)				
Transport*	101,5	93,7	0,1	- 1,3
dont services de transport**	99,6	104,4	0,1	0,8
dont transport routier de passagers	91,9	97,8	- 0,9	1,0

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

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

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

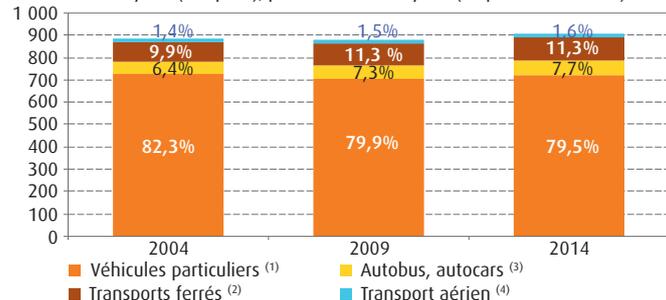
Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, juin 2015

Transport de voyageurs par mode

En 2014, le transport par autobus et autocars représente environ 7,7 % de l'ensemble du transport intérieur de voyageurs. Il progresse légèrement en dix ans, de plus d'un point. La part des transports collectifs augmente très légèrement, passant de 20,1% en 2009 à 20,5 % en 2014.

Part modale des transports intérieurs de voyageurs

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



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

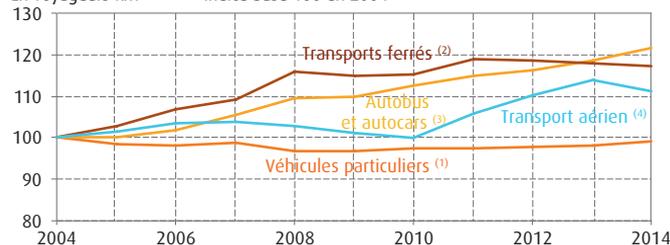
(2) Trains, métros, RER.

(3) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

Source : SOeS, Études & documents n° 148 Évolution du transport intérieur de voyageurs

Évolution des transports intérieurs de voyageurs selon le mode

En voyageurs-km Indice base 100 en 2004



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

(2) Trains, métros, RER.

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

(4) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

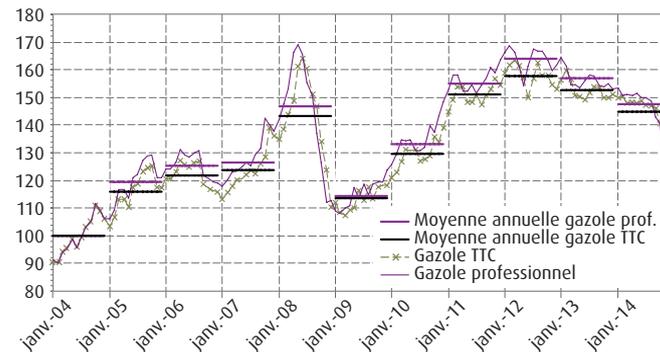
Source : SOeS, Études & documents n° 148 Évolution du transport intérieur de voyageurs

Prix du carburant

En 2014, le prix du gazole à la pompe, toutes taxes comprises, recule pour la deuxième année consécutive et s'établit à 1,286 euros par litre, en baisse de 4,8 % par rapport à 2013. Il repasse ainsi en dessous du prix moyen observé en 2011, mais reste supérieur de 12,7 % au niveau moyen des prix observé sur les dix dernières années.

Indice de prix des carburants à la pompe

Base 100 en moyenne sur l'année 2004

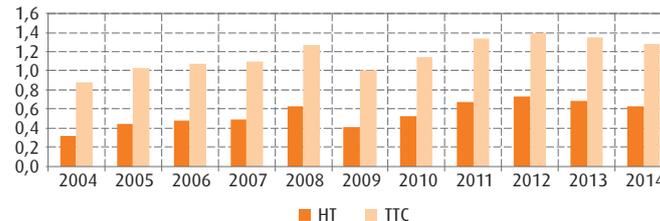


En trait horizontal, la moyenne annuelle des indices mensuels.

Source : CNR (voir p. 46), DGECC (voir p. 46), CPDP (voir p. 46), calculs SOeS

Prix du gazole à la pompe

En euros par litre



Note : en 2014, le gazole à la pompe toutes taxes comprises coûte en moyenne annuelle 1,286 €/litre.

Source : DGECC

Comptes des entreprises du transport routier de voyageurs

En 2013, les entreprises du secteur du transport routier régulier de voyageurs réalisent les trois-quarts du chiffre d'affaires de l'ensemble du transport routier de voyageurs. En 2013, leur taux de marge continue de progresser, après la forte hausse de 2012.

Compte des entreprises du transport routier de voyageurs

En millions d'euros courants

	2009	2013	Évolutions (%)	
			2013/2012	Moyenne 2013/2009
Chiffre d'affaires	5 993	6 369	- 5,2	1,5
Production	5 906	6 299	- 5,4	1,6
Consommations intermédiaires	3 021	3 449	- 8,5	3,4
<i>dont achats de carburant</i>	<i>n.d.</i>	<i>694</i>	<i>- 7,5</i>	<i>n.d.</i>
Valeur ajoutée (VA)	2 885	2 851	- 1,4	- 0,3
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	116	- 152	- 11,8	-
Charges de personnel	2 529	2 703	- 2,8	1,7
Excédent brut d'exploitation (EBE)	239	300	6,1	5,8
Taux de marge (EBE/VA) - en %	8,3	10,5	+ 0,7 pt	+ 0,6 pt

n.d. : non disponible.

- : non significatif.

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

Source : Insee, Esane (voir p. 47)

Compte des entreprises du transport routier régulier de voyageurs

En millions d'euros courants

	2009	2013	Évolutions (%)	
			2013/2012	Moyenne 2013/2009
Chiffre d'affaires	4 426	4 735	- 2,2	1,7
Production	4 393	4 671	- 2,3	1,5
Consommations intermédiaires	2 200	2 544	- 6,5	3,7
<i>dont achats de carburant</i>	<i>n.d.</i>	<i>523</i>	<i>- 5,9</i>	<i>n.d.</i>
Valeur ajoutée (VA)	2 193	2 127	3,2	- 0,8
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	82	- 160	- 10,4	-
Charges de personnel	1 946	2 063	1,0	1,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	166	223	13,8	7,7
Taux de marge (EBE/VA) en %	7,6	10,5	+ 1,0 pt	+ 0,7 pt

n.d. : non disponible.

- : non significatif.

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

Source : Insee, Esane

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

Entreprises du transport routier de voyageurs

Le nombre d'entreprises exerçant leur activité dans le transport routier de voyageurs augmente rapidement depuis 2008, exclusivement dans le transport occasionnel. Les créations d'entreprises sont très fluctuantes, du fait des micro-entreprises. En raison d'un niveau très élevé de créations en 2013, le nombre d'entreprises actives au 1^{er} janvier a ainsi augmenté de 12,2 % en un an et atteint 6 810 unités. En 2014, en revanche, les créations reculent de 17,4 % par rapport à 2013. En conséquence, la part des entreprises du secteur du transport routier régulier de voyageurs dans l'ensemble ne cesse de diminuer, passant de 60 % en 2008 à 38 % en 2014.

Le nombre d'autocars et d'autobus a diminué en 2014, de plus de 2 %. Le parc des autocars augmente toutefois sur longue période, alors que le parc d'autobus se replie.

Indicateurs de démographie des entreprises du transport routier de voyageurs

En nombre d'entreprises

	2008	2014	Évolutions (%)	
			2014/2013	Moyenne 2014/2008
Entreprises au 1^{er} janvier	4 760	6 810	12,2	6,2
Transports routiers réguliers de voyageurs	2 864	2 577	1,7	- 1,7
Autres transports routiers de voyageurs	1 896	4 233	19,6	14,3
Défaillances	58	91	- 4,2	7,8
Transports routiers réguliers de voyageurs	21	18	- 48,6	- 2,5
Autres transports routiers de voyageurs	37	73	21,7	12,0
Créations	425	1 487	- 17,4	23,2
Transports routiers réguliers de voyageurs	55	178	- 40,3	21,6
Autres transports routiers de voyageurs	370	1 309	- 12,9	23,4

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

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

Parc en service des entreprises du transport routier de voyageurs

En nombre de véhicules

	1 ^{er} mars 2009	1 ^{er} janvier 2015	Évolutions (%)	
			2015/2014	Moyenne 2015/2009
Total	50 303	52 455	- 2,3	0,7
Autobus	4 730	4 677	- 3,6	- 0,2
Autocars	45 573	47 778	- 2,1	0,8

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

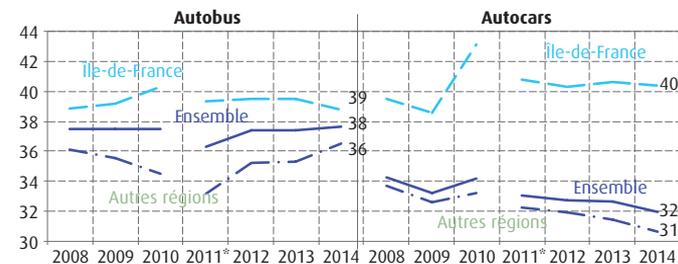
Sources : Insee, Sirene, Bodacc, calculs Banque de France

Véhicules des entreprises du transport routier de voyageurs

En 2014, sur l'ensemble du territoire, le kilométrage annuel moyen par véhicule est plus élevé pour les autobus, dont l'usage est principalement urbain, que pour les autocars. Hors Île-de-France, les autobus parcourent en moyenne 36 000 km par an, les autocars 31 000. En Île-de-France, les autobus parcourent environ autant de kilomètres que les autocars.

Kilométrage annuel moyen par véhicule de transport routier de voyageurs

En milliers de kilomètres



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

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

Source : SOeS, d'après RSVeRo et Utac (voir p. 47-48)

Circulation des véhicules de transport routier de voyageurs

En millions de véhicules-kilomètres, évolution en %

	2014	2013/2012	2014/2013
Total	1 703	5,6	- 4,1
Autobus	176	2,1	- 2,9
Autocars	1 527	6,0	- 4,2

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

Source : SOeS, d'après RSVeRo et Utac

Effectifs salariés du transport routier de voyageurs

En 2014, près des deux tiers des effectifs salariés du transport routier de voyageurs (TRV) sont employés dans les transports routiers réguliers. La croissance de l'emploi est nettement plus importante dans les « autres transports routiers de voyageurs » que dans le transport régulier.

Effectif salarié au 31 décembre

En milliers, données CVS

	2008	2014	Évolutions (%)	
			2014/2013	Moyenne 2014/2008
Transports et entreposage* dont	1 088,1	1 087,2	0,2	0,0
Transport routier de voyageurs	80,4	96,7	2,3	3,1
Transports routiers réguliers de voyageurs	57,3	61,9	1,1	1,3
Autres transports routiers de voyageurs	23,2	34,8	4,4	7,0
Ensemble des secteurs principalement marchands	16 207	15 827	- 0,4	- 0,4

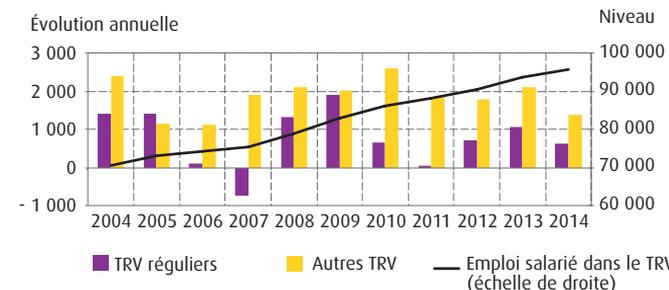
* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture.

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

Effectif salarié en moyenne annuelle dans le transport routier de voyageurs

En nombre de salariés, données CVS



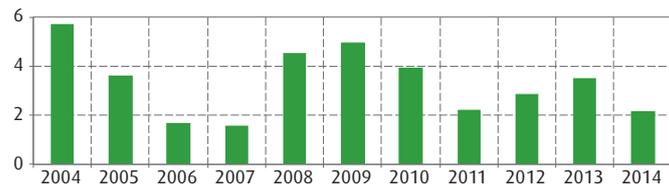
Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; AcoSS ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France

Effectifs salariés du transport routier de voyageurs

En 2014, les effectifs salariés progressent dans le transport routier de voyageurs. Parmi les établissements de 50 salariés et plus, le transport routier régulier concentre plus de postes salariés que les autres transports routiers de voyageurs.

Évolution des effectifs salariés dans le transport routier de voyageurs

Évolution en % ; nombre de salariés en moyenne annuelle



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

Nombre de postes salariés par taille d'établissement

En milliers

	2013 (p)	
	Niveau (en milliers)	Répartition (en %)
Transport routier de voyageurs	90,2	100,0
1 à 9 salariés	4,7	5,2
10 à 49 salariés	21,3	23,6
50 salariés et plus	64,2	71,2
Transports routiers réguliers de voyageurs	58,3	100,0
1 à 9 salariés	1,8	3,0
10 à 49 salariés	11,6	19,9
50 salariés et plus	44,9	77,1
Autres transports routiers de voyageurs	31,9	100,0
1 à 9 salariés	2,9	9,2
10 à 49 salariés	9,7	30,5
50 salariés et plus	19,3	60,4

(p) : données provisoires.

Sources : Insee ; DADS, calculs SOeS

Caractéristiques des salariés

Fin 2013, les salariés du transport routier de voyageurs (TRV) ont une moyenne d'âge de 47,0 ans, contre 42,7 ans dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les conducteurs du TRV sont plus âgés d'environ un an que l'ensemble des salariés de ce secteur ; cet écart s'est accru au cours des dix dernières années.

Âges moyen et médian des salariés au 31 décembre 2013 (*)

Âge en années, évolution (vieillesse) en mois

	Âge moyen		Âge médian		Évolution de l'âge moyen depuis 2003 (en mois)	
	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**	Ensemble des salariés	Dont conducteurs**
Transport routier de voyageurs (TRV)	47,0	48,2	48	49	38	41
TRV réguliers	46,8	47,9	48	49	37	40
Autres TRV	47,5	48,7	49	50	39	41
Transports et entreposage (HZ)	42,7	42,8	43	43	n.d.	n.d.

n.d. : non disponible.

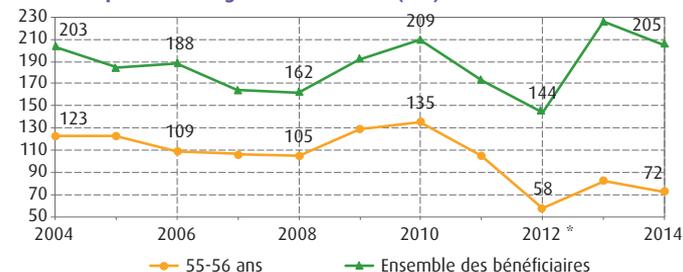
* données 2013 provisoires.

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

Note : fin 2013, l'ensemble des salariés du transport routier de voyageurs sont âgés en moyenne de 47,0 ans, soit 3 ans et 2 mois de plus (38 mois) qu'en 2003. La moitié d'entre eux a plus de 48 ans (âge médian).

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

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



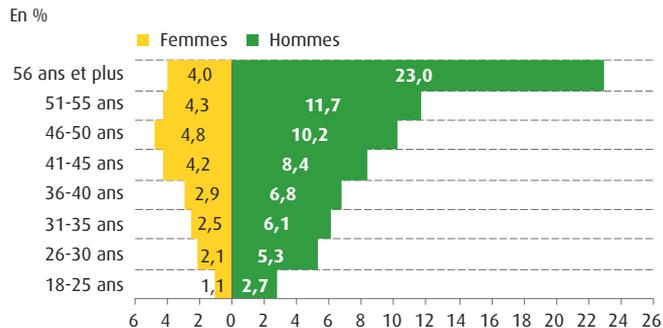
* L'accord du 30 mai 2011, signé par les partenaires sociaux et l'État, modifie les conditions d'ouverture des régimes du CFA.

Source : Agecfca (voir p. 46)

Caractéristiques des salariés

Fin 2013, la part des salariés âgés de 56 ans et plus, dans le transport routier de voyageurs, est deux fois plus élevée que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (respectivement 26,9 % et 11,1 %), notamment au sein du personnel masculin. Chez les conducteurs, cette part atteint 29,4 %.

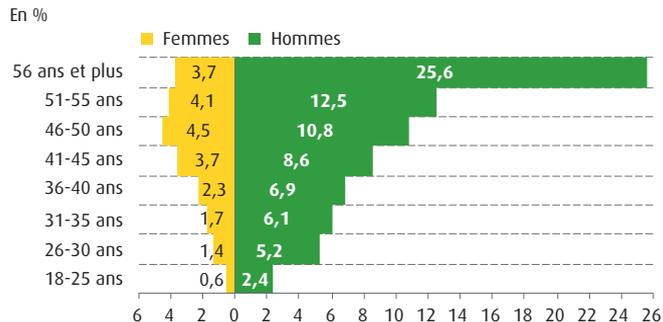
Pyramide des âges dans le transport routier de voyageurs au 31 décembre 2013* - ensemble des salariés



* Données 2013 provisoires.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Pyramide des âges dans le transport routier de voyageurs au 31 décembre 2013* - conducteurs



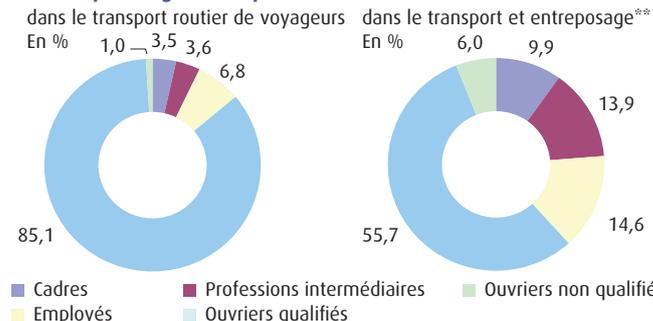
* Données 2013 provisoires.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Catégories socioprofessionnelles des salariés du transport routier de voyageurs

Fin 2013, le transport routier de voyageurs compte une proportion beaucoup plus importante d'ouvriers qualifiés, principalement des conducteurs, que l'ensemble du secteur du transport et de l'entreposage (hors activités de courrier). La part des conducteurs dans l'emploi s'est accrue en 2013.

Structure par catégorie socioprofessionnelle des salariés au 31 décembre 2013*

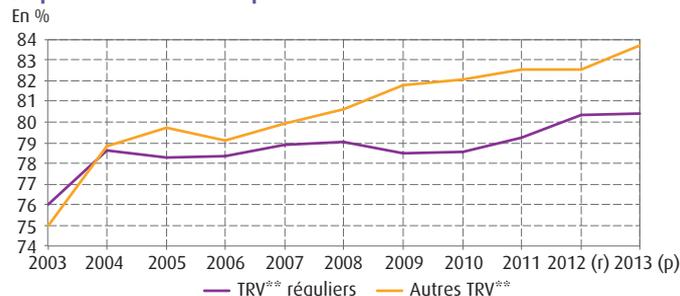


* Données 2013 provisoires.

** Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Proportion de conducteurs* parmi les salariés



(r) : donnée révisée, (p) : donnée provisoire.

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

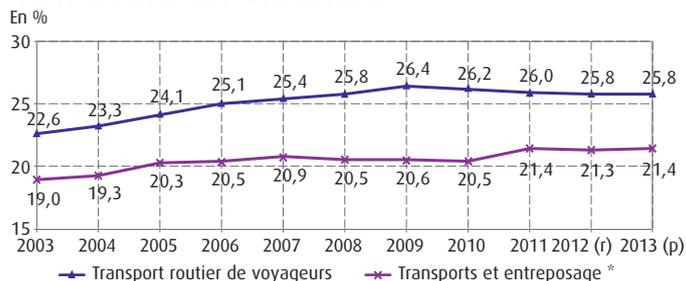
** Transport routier de voyageurs.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Femmes dans le transport routier de voyageurs

Fin 2013, un emploi sur quatre du transport routier de voyageurs est occupé par une femme, contre un peu plus d'un sur cinq dans les transports et l'entreposage (hors activités de courrier). La part du personnel féminin recule légèrement depuis 2010 après une longue période de progression. La proportion de femmes parmi les conducteurs augmente depuis 2011.

Taux de féminisation au 31 décembre 2013



(r) : donnée révisée.

(p) : donnée provisoire.

* Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Proportion de femmes parmi les conducteurs* au 31 décembre 2013

En %

	2002	2008	2011	2012 (r)	2013 (p)
Transport routier de voyageurs	16,7	21,6	21,9	21,9	22,3
Transports routiers réguliers de voyageurs	17,4	22,2	22,0	22,2	22,4
Autres transports routiers de voyageurs	13,5	20,0	21,6	21,5	22,1
Transports et entreposage**	5,3	7,4	7,8	7,8	8,2

(r) : donnée révisée.

(p) : donnée provisoire.

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

** Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS

Caractéristiques des emplois

En 2014, les mouvements de main-d'œuvre des personnels salariés des transports routiers de voyageurs sont stables alors qu'ils augmentent légèrement dans les transports et l'entreposage, et plus fortement dans l'ensemble des secteurs. Le recours à l'intérim est faible dans le transport routier de voyageurs.

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

En %

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

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

- : non significatif.

Champ : établissements d'au moins 1 salarié.

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

Taux de recours au travail temporaire par secteur d'activité

En %, intérimaires en ETP

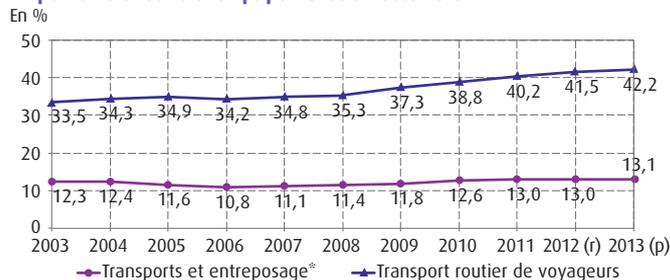
	2008	2012	2013	2014	Nombre d'intérimaires 2014
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,2	1,1	1,2	1,4	900
Autres transports routiers de voyageurs	0,8	0,6	0,6	0,8	300
Transport routier de voyageurs	1,1	0,9	1,0	1,2	1 100
Transports et entreposage (HZ)	3,8	3,7	3,9	4,2	59 200
Ensemble des secteurs	3,4	3,0	2,9	3,0	519 000

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

Caractéristiques des emplois

Fin 2013, les salariés du transport routier de voyageurs exercent trois fois plus souvent leur activité à temps partiel que ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage. La proportion des salariés à temps partiel s'accroît depuis 2006. Plus de la moitié des conducteurs du transport routier occasionnel de voyageurs sont à temps partiel.

Proportion d'effectifs à temps partiel au 31 décembre

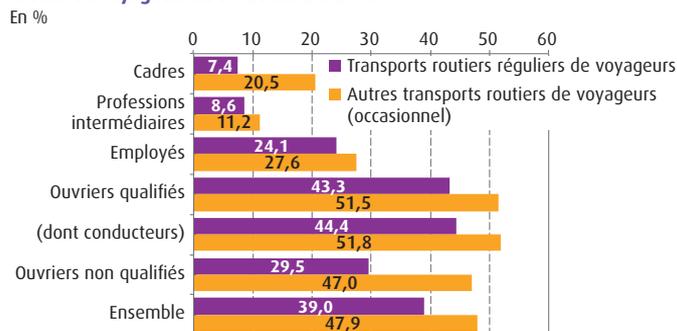


(r) : donnée révisée, (p) : donnée provisoire.

* Hors activités de poste et de courrier.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOes

Proportion d'effectifs à temps partiel dans les sous-secteurs du transport routier de voyageurs au 31 décembre 2013*



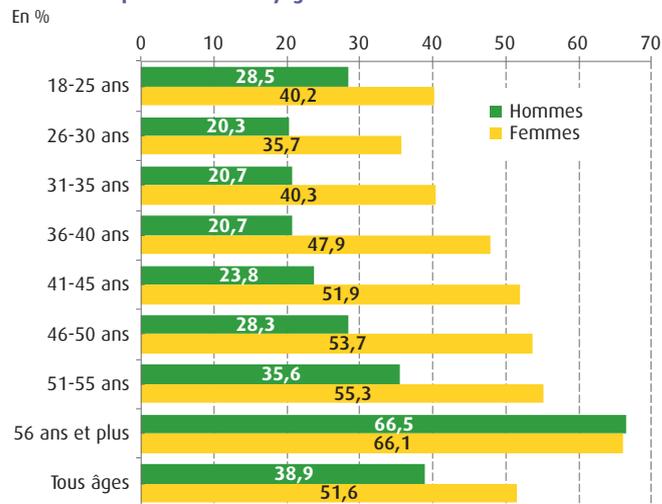
* Données 2013 provisoires.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOes

Caractéristiques des emplois

Fin 2013, parmi les salariés du transport routier de voyageurs, plus de la moitié des femmes sont à temps partiel contre moins de deux hommes sur cinq. Cet écart disparaît au-delà de 55 ans où près de deux salariés sur trois exercent à temps partiel.

Proportion d'effectifs à temps partiel par classe d'âge et par sexe dans le transport routier de voyageurs au 31 décembre 2013*



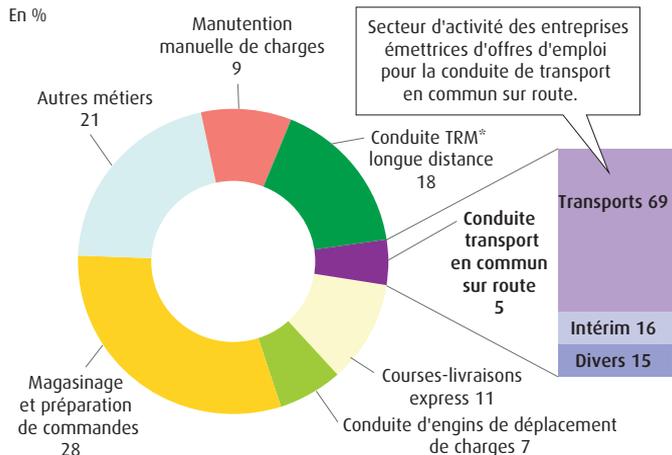
* Données 2013 provisoires.

Sources : Insee ; DADS ; calculs SOes

Offres d'emploi

En 2014, 69 % des offres d'emploi pour le métier de conduite de transport en commun sur route sont émises par des entreprises du transport, et 16 % par des entreprises de travail temporaire.

Répartition des offres d'emploi collectées en 2014 selon le métier, et selon le secteur d'activité des entreprises pour le métier de conduite de transport en commun sur route



* Transport routier de marchandises.

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

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

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

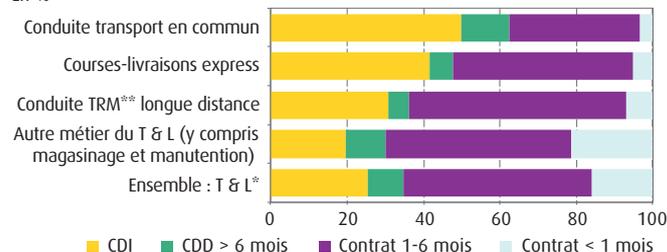
Les **métiers** sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, la conduite de transport en commun sur route peut être exercée dans l'hébergement médico-social, notamment par les ambulanciers.

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

Offres d'emploi

En 2014, la moitié des offres d'emploi, confiées à Pôle emploi pour le métier de conduite de transport en commun sur route, sont des contrats à durée indéterminée, contre 26 % pour l'ensemble des offres des métiers du transport et de la logistique.

Répartition des offres d'emploi collectées en 2014 selon le contrat de travail proposé

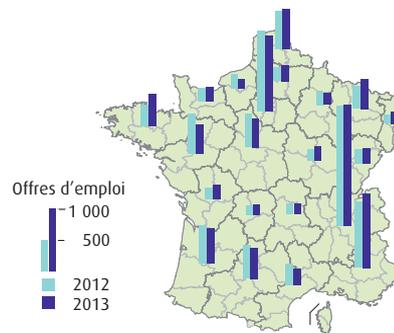


* Transport et logistique.

** Transport routier de marchandises.

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

Offres d'emploi collectées en 2013 et 2014 - métier de la conduite de transport en commun sur route



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

Demandeurs d'emploi

Entre 2008 et 2014, le nombre de demandeurs d'emploi, à la recherche d'un poste de conduite de transport en commun sur route, a augmenté plus vite que dans l'ensemble des métiers du transport et de la logistique.

Par ailleurs, 34 % d'entre eux ont 50 ans ou plus.

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

Données brutes, en milliers

	2008	2014	Évolutions (%)	
			2014/ 2013	Moyenne 2014/2008
Ensemble des métiers du T & L*				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	314,2	519,2	6,8	8,7
sans emploi : catégorie A	225,8	356,6	5,9	7,9
en activité réduite : catégories B et C	88,5	162,6	8,7	10,7
dont conduite de transport en commun sur route				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	9,4	17,1	12,3	10,5
sans emploi : catégorie A	6,0	10,7	10,9	10,3
en activité réduite : catégories B et C	3,5	6,4	14,7	10,7
dont conduite de TRM** longue distance				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	41,2	71,6	5,6	9,7
sans emploi : catégorie A	29,7	46,6	5,8	7,8
en activité réduite : catégories B et C	11,5	25,1	5,2	13,9
Ensemble des demandeurs d'emploi				
Actes positifs de recherche : catégories A, B et C	3 301,4	5 291,8	6,4	8,2

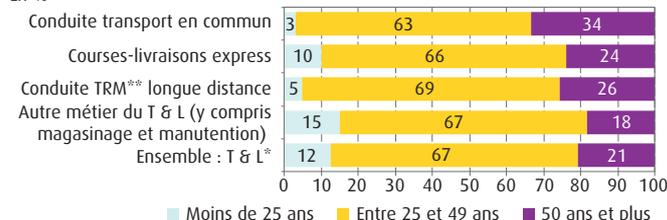
* Transport et logistique. ** Transport routier de marchandises.

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

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

Répartition des demandeurs d'emploi selon leur classe d'âge au 31 décembre 2014

En %



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

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

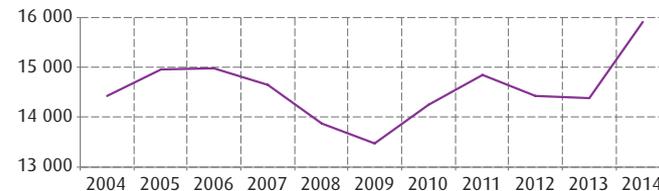
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail ; calculs SOeS

Demandeurs d'emploi

Depuis 2010, le métier de conduite de transport en commun sur route recueille 15 000 nouvelles demandes chaque année. En 2014, les nouvelles inscriptions à Pôle emploi pour ce métier ont augmenté de 10,6 %.

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

Données brutes



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

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

Évolution (en %)



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

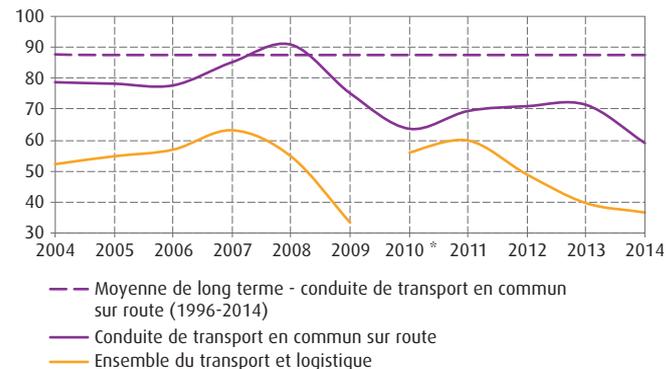
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail ; calculs SOeS

Indicateur de tension

Pour le métier de conduite de transport en commun sur route, en moyenne entre 1996 et 2014, 87 offres d'emploi ont été collectées par Pôle emploi pour 100 nouvelles demandes. Entre 2013 et 2014, ce ratio diminue de 12,3 points, tandis qu'il ne recule que de 3,0 points pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique.

Indicateur de tension (offres collectées rapportées aux demandes enregistrées)

En %



* Rupture de série pour l'indicateur de tension de l'ensemble du transport et logistique. Cette rupture ne concerne pas le métier de conducteur de véhicules de transport en commun.

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

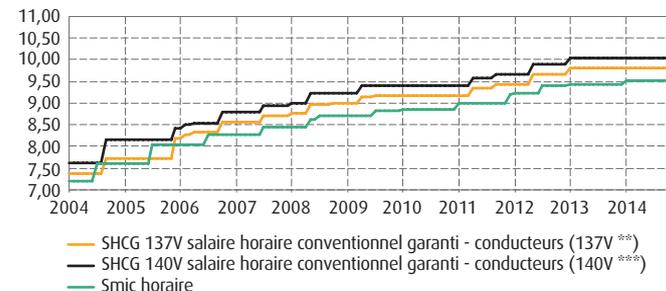
L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) au nombre de demandes d'emploi enregistrées (DEE) en catégories A, B et C sur une même période. La comparaison du niveau de ce ratio entre métiers n'est pas aisée car les modes de recrutement et le recours à des offres d'emploi déposées à Pôle emploi diffèrent.

Salaires horaires bruts

En 2014, le salaire horaire des conducteurs en période scolaire (137V) est de 9,80 €, soit 27 centimes au-dessus du Smic (9,53 €/heure), celui des conducteurs receveurs (140V) s'établissant à 10,05 €/heure. Début 2015, 15 % des salariés de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport sont rémunérés au Smic, soit la part la plus élevée depuis le début de la crise, en 2008.

Salaires conventionnels et Smic

SHCG et Smic* en euros



* SHCG : salaire horaire conventionnel garanti et Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance.
 ** Le coefficient 137V s'applique au conducteur en période scolaire (voir p. 43).
 *** Le coefficient 140V s'applique au conducteur-receveur de car (voir p. 43).

Sources : DGITM/DST ; Insee

Proportion de salariés au Smic

En %

Convention collective	1 ^{er} juillet 2008	1 ^{er} janvier 2011	1 ^{er} décembre 2011	1 ^{er} janvier 2013	1 ^{er} janvier 2014	1 ^{er} janvier 2015
Économie	13,9	10,6	11,1	12,3	10,8	11,1
Transports et entreposage	5,1	2,3	2,8	5,6	4,1	7,0
Transports routiers*	10,0	6,0	7,0	12,0	11,0	15,0
Smic horaire brut (en euros)	8,71	9,00	9,19	9,43	9,53	9,61

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

Champ : ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales. France métropolitaine.

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

Salaires horaires bruts

En 2014, le pouvoir d'achat moyen du salaire horaire brut de base ouvrier augmente de 0,5 % en un an, dans les établissements de 10 salariés et plus du transport terrestre et du transport par conduites. Cette hausse est identique à celle observée en moyenne depuis 2008. Elle est un peu plus faible que l'augmentation du pouvoir d'achat dans l'ensemble des secteurs hors agriculture et emplois publics (+ 0,8 %).

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

En %	2012	2013	2014	Moyenne 2014/2008
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles dont	2,2	1,8	1,5	2,0
Transports et entreposage dont	1,7	1,8	1,1	1,8
Transports terrestres et par conduites (49)*	1,7	1,7	1,0	1,7
Transports aériens (51)	0,8	1,9	0,2	1,4
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	2,0	1,9	1,5	2,0
Pour mémoire : indice des prix (yc tabac)	2,0	0,9	0,5	1,2
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles dont	0,2	0,9	1,0	0,8
Transports et entreposage dont	- 0,3	0,8	0,6	0,6
Transports terrestres et transport par conduites (49)*	- 0,3	0,8	0,5	0,5
Transports aériens (51)	- 1,1	1,0	- 0,3	0,2
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	0,0	1,0	1,0	0,8

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

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

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; calculs SOeS

Salaires mensuels bruts

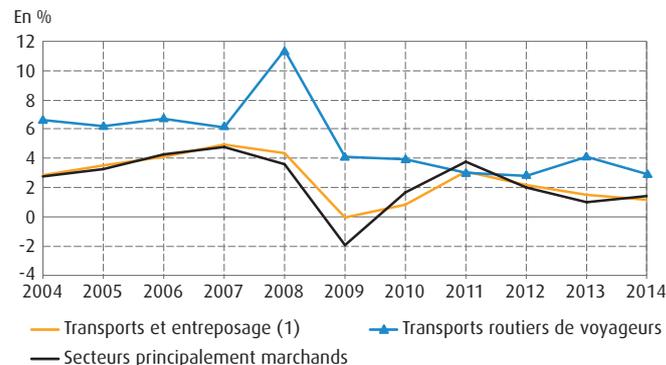
Le salaire moyen par tête augmente moins en 2014 qu'en 2013, mais cette évolution est compensée par le ralentissement de la hausse des prix. Il en résulte une quasi-stabilité du pouvoir d'achat moyen du salaire mensuel par tête des salariés du transport routier de voyageurs en 2014. Toutefois, depuis 2008, ce pouvoir d'achat a reculé en moyenne de 0,6 % par an.

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

En %	2012	2013	2014	Moyenne 2014/2008
Salaires mensuels brut moyen par tête (SMPT)				
Ensemble des secteurs concurrentiels	2,2	1,9	1,7	2,0
dont transports et entreposage (1)	1,9	1,5	0,5	1,4
dont transports routiers de voyageurs	0,2	1,1	0,6	0,6
Pour mémoire : indice des prix (yc tabac)	2,0	0,9	0,5	1,2
Pouvoir d'achat du SMPT				
Ensemble des secteurs concurrentiels	0,2	1,0	1,2	0,8
dont transports et entreposage (1)	- 0,1	0,5	0,0	0,2
dont transports routiers de voyageurs	- 1,7	0,2	0,1	- 0,6

Sources : Acoiss ; Insee ; calculs SOeS

Évolution de la masse salariale



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

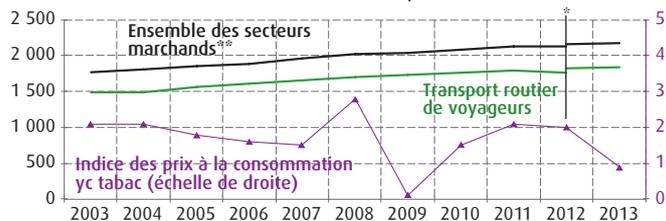
Sources : Acoiss ; calculs SOeS

Salaires nets par catégorie socioprofessionnelle

En 2013, le salaire mensuel net moyen (en équivalent temps plein) des salariés du transport routier de voyageurs est stable en euros constants (compte tenu de l'inflation). Le salaire net des ouvriers qualifiés, qui représentent 85 % des salariés du secteur, recule de 0,1 %, alors qu'il augmente dans toutes les autres catégories socioprofessionnelles.

Évolution du salaire mensuel net moyen par équivalent temps plein

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



* Depuis 2013, les CPCSO (voir définitions p. 46) rentrent dans la mesure du salaire net. Les salaires nets en 2012 reportés ici ont été estimés pour inclure ces cotisations afin de fournir une mesure comparable à celle de 2013.

** Ensemble des secteurs hors fonction publique.

Champ : France métropolitaine.

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

Salaires mensuels nets moyens par équivalent temps plein

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

	2013			Évolution 2013/2012		
	Transport routier de voyageurs			Transport et entreposage*	Transport et entreposage*	
	Hommes	Femmes	Ensemble			
Ensemble des salariés	1 870	1 740	1 840	2 210	0,0	- 0,3
Cadres**	4 330	3 470	4 060	4 270	0,7	- 1,0
Professions intermédiaires	2 450	2 130	2 330	2 520	1,6	- 0,4
Employés	1 820	1 660	1 710	2 010	1,3	0,0
Ouvriers qualifiés	1 740	1 580	1 710	1 870	- 0,1	- 0,3
Ouvriers non qualifiés	1 580	1 410	1 550	1 580	1,0	- 1,0

* Hors activités de courrier.

** Cadres hors chefs d'entreprises salariés.

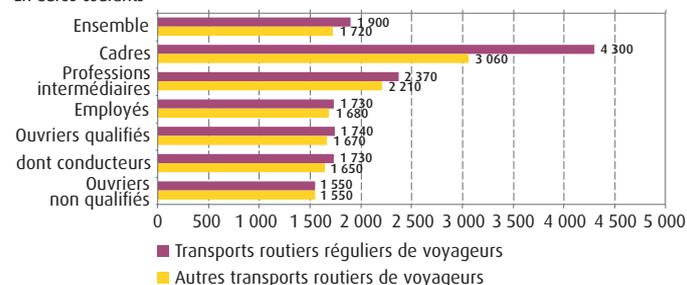
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS pour le transport routier de voyageurs

Salaires nets par catégorie socioprofessionnelle

Par catégorie socioprofessionnelle, les salaires mensuels nets moyens (en équivalent temps plein) sont très proches entre le transport routier régulier et le transport routier occasionnel de voyageurs, à l'exception des cadres, nettement mieux rémunérés dans le transport routier régulier de voyageurs (+ 41 %).

Salaires mensuels nets moyens par équivalent temps plein selon le secteur d'activité en 2013

En euros courants



* Hors chefs d'entreprises salariés.

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

Distribution des salaires mensuels nets par équivalent temps plein dans le transport routier de voyageurs en 2013

En euros courants

	D1	Q1	Q2 (médiane)	Q3	D9	D9/D1	D9/D1 2008
Ensemble des salariés	1 250	1 400	1 580	1 870	2 270	1,80	1,82
Cadres*	2 190	2 740	3 440	4 600	6 450	2,90	3,09
Professions intermédiaires	1 580	1 850	2 190	2 610	3 150	2,00	2,01
Employés	1 210	1 370	1 590	1 870	2 230	1,80	1,82
Ouvriers qualifiés	1 250	1 390	1 560	1 800	2 110	1,70	1,66
Ouvriers non qualifiés	1 150	1 300	1 440	1 640	1 910	1,70	1,75

* Hors chefs d'entreprises salariés.

Note : en 2013, 10 % des salariés du transport routier de voyageurs perçoivent un salaire net par équivalent temps plein inférieur à 1 250 euros (1^{er} décile, D1), 25 % moins de 1 400 euros (1^{er} quartile, Q1), 50 % moins de 1 580 euros (médiane, 2^e quartile, Q2).

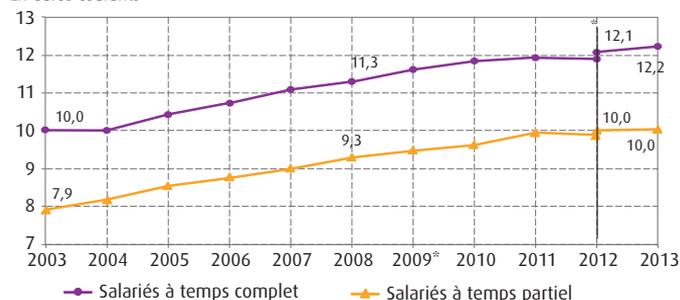
Sources : Insee ; DADS ; calculs SOeS pour le TRV

Salaires nets par catégorie socioprofessionnelle

Le salaire horaire net moyen des salariés à temps partiel s'est stabilisé en 2013, s'établissant à 10,0 € de l'heure. En revanche, le salaire horaire des salariés à temps complet a augmenté de 1,3 % par rapport à 2012, à 12,2 € de l'heure. Le salaire horaire des salariés à temps partiel est en moyenne inférieur de 18 % à celui des salariés à temps complet, en partie en raison d'une surreprésentation des bas niveaux de qualification parmi les salariés à temps partiel.

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

En euros courants



* Rupture de série : en 2013, les CPCSO (voir définitions p. 46) rentrent dans la mesure du salaire net au titre d'un avantage en nature.

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

Salaires horaires nets moyens dans le transport routier de voyageurs

En euros courants

	Temps complet			Temps partiel		
	2003*	2008*	2013*	2003*	2008*	2013*
Ensemble des salariés	10,0	11,3	12,2	7,9	9,3	10,0
Cadres**	22,1	26,2	26,6	22,3	24,4	22,1
Professions intermédiaires	12,4	13,9	15,1	11,7	13,2	14,0
Employés	8,7	10,1	11,3	7,9	9,4	10,5
Ouvriers qualifiés	9,2	10,2	11,2	7,6	9,0	9,8
Ouvriers non qualifiés	7,8	9,4	10,1	7,6	9,0	9,5

* Ruptures de série ; la nouvelle méthode de codification et les redressements opérés en 2009 sur les catégories sociales rendent délicate l'interprétation des évolutions des salaires avec les années antérieures. De plus, depuis 2013, les CPCSO (définitions p. 46) rentrent dans la mesure du salaire net au titre d'un avantage en nature. Les salaires nets 2013 ne sont pas parfaitement comparables aux années antérieures ici présentées.

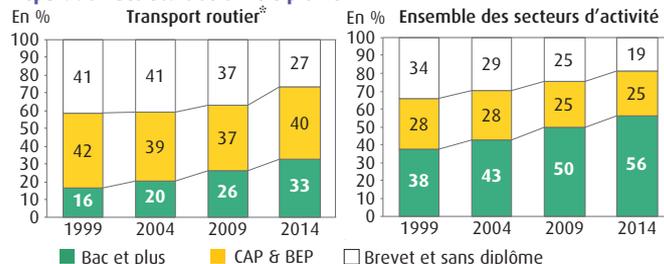
** Hors chefs d'entreprises salariés.

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

Formation dans le transport routier

En 2014, les diplômés de type CAP ou BEP sont les plus courants parmi les salariés du transport routier (voyageurs et marchandises). La part des diplômés du bac ou du supérieur progresse régulièrement alors que la part des non-diplômés ou ayant au plus le brevet des collèges ou équivalent se réduit.

Répartition des actifs selon le diplôme



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

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

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

Nombre de participants en milliers et évolution en %

	Niveau	Évolution				
	2014	2011	2012	2013	2014	
Direction - encadrement (attestations de capacité)	3,3	4,1	- 12,4	- 15,8	13,8	
dont spécifique transport routier de voyageurs	0,9	-	-	-	31,6	
Conduite dont	39,8	- 9,5	- 3,0	- 2,2	6,6	
Fimo* voyageurs et marchandises	17,5	- 13,8	- 3,3	- 10,9	3,7	
dont voyageurs	3,1	-	-	-	5,3	
Passerelles vers voyageurs	1,5	- 7,1	8,4	- 36,1	17,5	
Passerelles vers marchandises	0,5	28,8	7,1	- 52,5	- 5,1	

* Formation initiale minimale obligatoire.

- : non significatif.

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

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

Contribution des entreprises à la formation continue

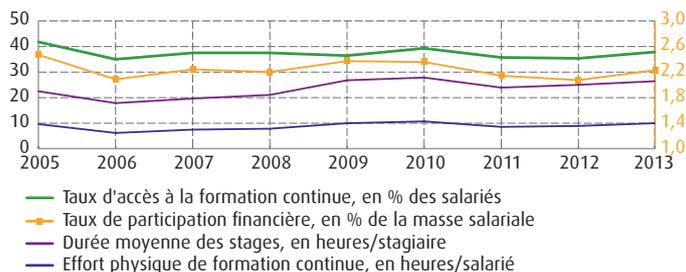
En 2013, les entreprises du transport routier de voyageurs ont versé 2,2 % de leur masse salariale au titre de la formation professionnelle, contre 2,1 % en 2012. Ce taux est plus faible que celui de l'ensemble de l'économie (2,6 %) et inférieur à celui de l'ensemble du transport et entreposage (4,2 %). Le taux d'accès à la formation continue se redresse et se rapproche du niveau observé en 2010.

Formation continue dans les entreprises en 2013

	Transport routier de voyageurs	Transports terrestres et par conduites	Ensemble de l'économie
Effort physique de formation continue, en h:mn/salarié de l'entreprise	10:00	20:55	11:30
Durée moyenne des stages, en h:mn/stagiaire	26:20	42:40	27:05
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	37,9	48,1	42,4
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	2,23	4,24	2,64

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

Formation continue dans les entreprises du transport routier de voyageurs



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

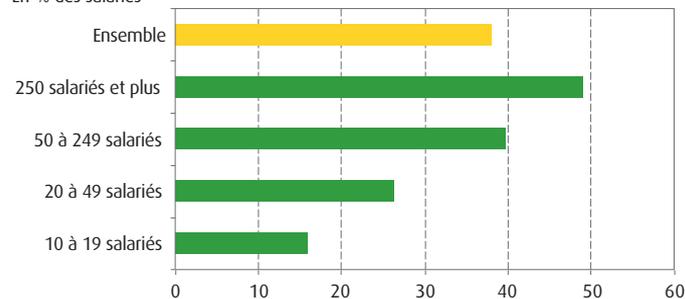
Source : SOEs à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Contribution des entreprises à la formation continue

En 2013, dans le transport routier de voyageurs, 37,9 % des salariés ont suivi une formation, à hauteur de dix heures par salarié. Près d'un salarié sur deux a eu accès à une formation continue dans les entreprises de 250 salariés et plus, contre environ un sur six dans celles de 10 à 19 salariés.

Taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de voyageurs en 2013

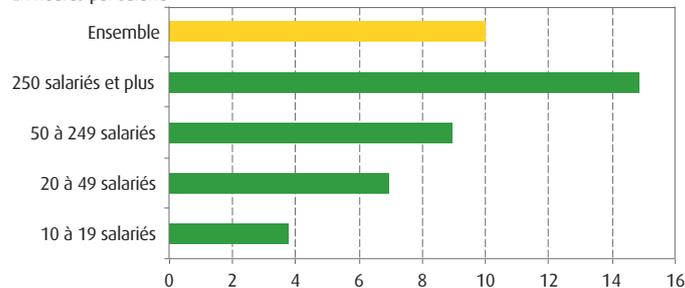
En % des salariés



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

Effort physique de formation continue dans le transport routier de voyageurs en 2013

En heures par salarié



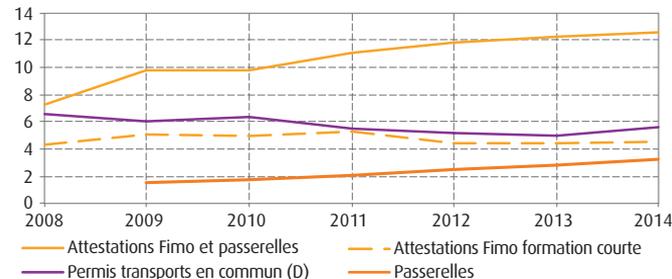
Source : SOEs à partir de Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Formations obligatoires des conducteurs

En 2014, le nombre de permis de conduire « transport en commun » (permis D) délivrés augmente de 13,2 %, après trois années de repli. Le nombre de formations passerelles continue de croître sur un rythme rapide (+ 16,9 %), alors que le nombre de formations initiales minimum obligatoires baisse légèrement (- 1,8 %).

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

En milliers



* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

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

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

Nombre, évolutions en %

	2008	2014	Évolutions (%)	
			2014/2013	Moyenne annuelle 2013/2008
Transport routier de voyageurs				
Fimo*	7 269	12 547	- 1,8	9,5
Passerelle	-	3 249	16,9	-
FCOS**/FCO***	12 962	31 156	58,5	15,7

- : non significatif.

* Fimo : formation initiale minimale obligatoire.

** FCOS : formation continue obligatoire de sécurité.

*** FCO : formation continue obligatoire.

Note : Le nombre de FCOS**/FCO*** est très supérieur en 2013 au niveau observé en 2008, en raison de l'entrée en vigueur depuis le 10 septembre 2008 (pour le transport routier de voyageurs) du décret n° 2007-1340 renforçant la formation continue des conducteurs de véhicules de transport en commun.

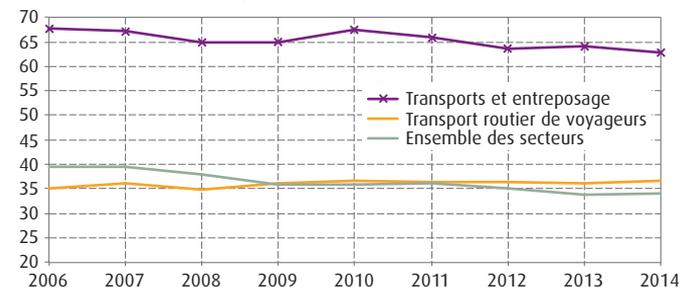
Sources : DGITM/DST ; Éducation nationale ; Ministère du travail

Accidentalité du travail

Avec un peu plus de 36 accidents pour 1 000 salariés, la fréquence des accidents du travail est quasiment stable depuis 2010 dans le transport routier de voyageurs, alors qu'elle a reculé de deux points dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Le nombre d'accidents du travail déclarés à la Caisse nationale d'assurance maladie est plus élevé dans l'interurbain que dans l'occasionnel.

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

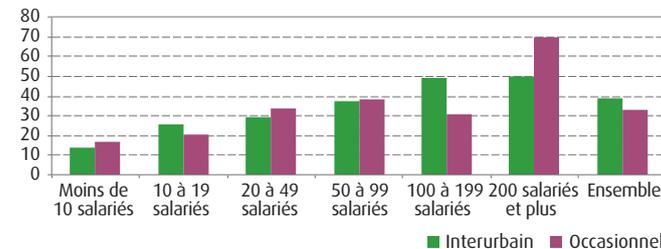
Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



Source : CNAMTS (voir p. 46)

Indice de fréquence dans le transport routier de voyageurs, selon la taille de l'établissement, en 2014

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



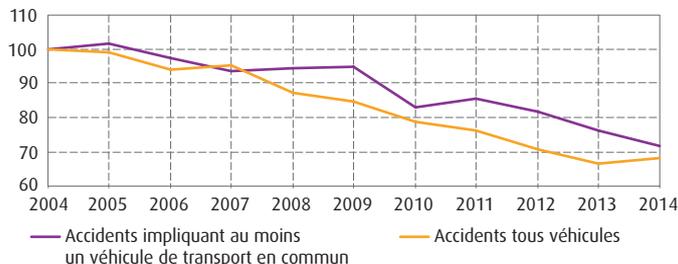
Source : CNAMTS

Accidentalité routière « transport en commun »

919 accidents impliquant un véhicule de transport en commun se sont produits en 2014, soit une baisse de 28 % depuis 2004. Cette baisse est proche de celle impliquant l'ensemble des véhicules (- 32 %). En 2014, le nombre de tués pour 100 accidents est légèrement plus élevé lorsque des véhicules de transport en commun sont impliqués que pour l'ensemble des véhicules.

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

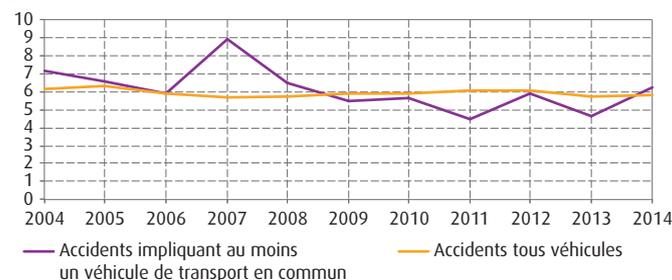
Base 100 en 2004



Source : ONISR (voir p. 47)

Nombre de décès pour 100 accidents de la route

En %



Source : ONISR

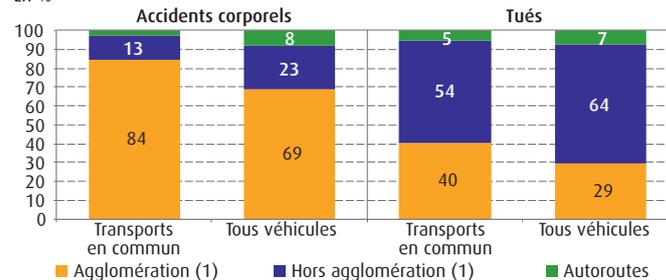
Les accidents ne distinguent pas les véhicules selon le secteur d'activité du propriétaire (transport routier de voyageurs, transport urbain...). Le champ n'est donc pas restreint au transport routier de voyageurs.

Accidentalité routière « transport en commun »

En 2014, 84 % des accidents impliquant un autobus ou un autocar surviennent en agglomération. En revanche, les accidents sont plus souvent mortels hors agglomération (1) : 54 % des décès provoqués dans des accidents impliquant ce type de véhicule s'y produisent.

Accidents corporels et tués selon la localisation en 2014

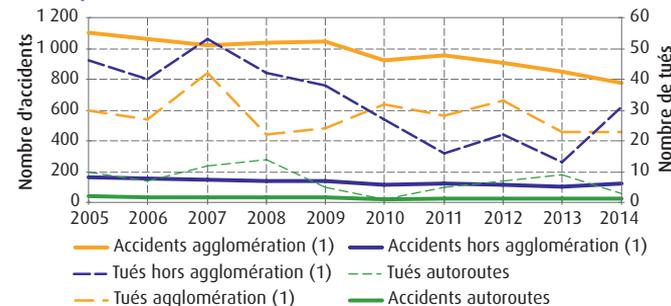
En %



(1) Hors autoroutes.

Source : ONISR

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



(1) Hors autoroutes.

Source : ONISR

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

Situation économique

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

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

Secteurs d'activité :

49.39A Transports routiers réguliers de voyageurs :

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

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

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

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

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

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

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

Emploi

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

- les estimations dites « définitives » de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 à 2013. Pour les années antérieures, il est procédé à une rétropolation de ces données au moyen de statistiques issues de Pôle emploi ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale, mais aussi de la SNCF, de la RATP, de La Poste et d'Air France. Celles-ci sont utilisées en tant qu'indicateurs d'évolution trimestrielle permettant en particulier de prolonger les estimations au-delà de 2013 ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares : il est procédé *in fine* à un calage de sorte que la somme des niveaux d'emploi des différents sous-secteurs coïncide avec le niveau global d'emploi des transports et de l'entreposage diffusé par l'Insee ; Ces estimations comptabilisent le nombre de personnes en emploi travaillant en France métropolitaine.

L'emploi salarié **en moyenne annuelle** est la moyenne des quatre niveaux d'emploi salarié de fin de trimestre, eux-mêmes estimés selon la méthode décrite ci-dessus.

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

Taux de recours à l'intérim

Le taux de recours trimestriel à l'intérim est le rapport des intérimaires à l'emploi salarié, y compris intérim, en fin de trimestre.

Le taux de recours annuel à l'intérim est une moyenne mobile d'ordre quatre des taux de recours trimestriels à l'intérim.

Le taux de recours annuel moyen est le rapport du nombre d'intérimaires (en équivalent-emplois temps plein sur l'année) à l'emploi salarié annuel moyen, y compris intérim.

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

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

Marché du travail

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

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

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du Cnis sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

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

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

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

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

L'**indicateur de tension** est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégorie A sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

Revenus salariaux

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

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

Le **salaire net en équivalent temps plein** (EQTP) prend en compte tous les postes de travail y compris à temps partiel en les corrigeant de leur quotité horaire : un salarié ayant occupé un poste donné 6 mois à 80 %, ayant perçu 10 000 €, compte pour 0,4 (= 0,5 x 0,8) en EQTP rémunéré 25 000 € par an (= 10 000/0,4 - salaire annualisé).

Le SOeS le calcule par exploitation des fichiers de déclarations annuelles de données sociales (DADS) postes exhaustifs, et l'Insee avec les DADS postes au 1/12^e pour les catégories socioprofessionnelles. La dernière année des DADS disponible au moment de la rédaction de ce *Repères* est 2013. Les salaires nets sont donc calculés sur une année moins récente que les autres indicateurs de salaire.

Devenues imposables en 2013, les **cotisations patronales aux complémentaires santé obligatoires** (CPCSO) rentrent dans le calcul du salaire net fiscal, donc dans les statistiques de salaire net, au titre d'un avantage en nature. Afin de produire des évolutions interprétables, des niveaux de salaires nets en 2012 incluant ces contributions ont été estimés en mobilisant l'enquête sur le coût de la main-d'œuvre et la structure des salaires (Ecmoss) 2012. Ces niveaux de salaires estimés en 2012 diffèrent donc des niveaux publiés dans le précédent bilan social du transport routier de voyageurs.

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

Le **salaire horaire de base ouvrier** (SHBO) est issu de l'enquête Acemo de la Dares disponible pour 2014. Cette enquête mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole. Le SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

Dans l'enquête Acemo conjoncturelle, il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut

(généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours de RTT, la durée de travail hebdomadaire en moyenne sur l'année est de 35 heures et l'horaire mensuel de base est de 152 heures).

Le **salaire moyen par tête** (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acoss, disponibles pour l'année 2014.

Le **pouvoir d'achat** désigne ce que l'on peut consommer ou épargner avec son revenu. Pour connaître l'évolution du pouvoir d'achat, il faut connaître l'évolution des prix, mais aussi l'évolution des revenus : si les revenus augmentent plus vite que les prix, le pouvoir d'achat augmente.

Le **salaire horaire conventionnel garanti** est le salaire minimum garanti dans les conventions collectives de la branche. Deux coefficients ont été retenus dans ce document :
- 137V : conducteurs en période scolaire ;
- 140V : conducteurs-receveurs de car.

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

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

Formation

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

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

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

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

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

Accidentalité du travail

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

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

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

Accidentalité routière

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

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

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

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

Les **victimes** sont les non indemnes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DADS : déclarations annuelles de données sociales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche des études et des statistiques
DEE : demandes d'emplois enregistrées
DEFM : demandes d'emploi en fin de mois
DGEC : Direction générale de l'énergie et du climat
DGITM : Direction générale des infrastructures des transports et de la mer
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre
DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières

DST : Direction des services de transport
Ecmoss : enquête sur le coût de la main-d'œuvre et la structure des salaires
Esane : élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
EBE : excédent brut d'exploitation
Emmo : enquête mouvements de main-d'œuvre
ETP : équivalent temps plein

FCO : formation continue obligatoire
Fcos : formation continue obligatoire de sécurité
Fimo : formation initiale minimale obligatoire
Fongecfa : fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
FNTV : Fédération nationale des transports de voyageurs

GMR : garanties mensuelles de rémunération
G voy-km : giga voyageurs-kilomètres

IDCC : identifiant de convention collective
Insee : Institut national de la statistique et des études économiques
IP : incapacité permanente

Medde : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Meem : Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
NAF : nomenclature d'activités française

OEC : offres d'emploi collectées
ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
OPCA : organisme paritaire collecteur agréé
OPTL : Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique

PCS-ESE : professions et catégories socioprofessionnelles des emplois salariés d'entreprise
PIB : produit intérieur brut
Promotrans : association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires

RSVeRo : répertoire statistique des véhicules routiers
RTT : réduction du temps de travail

SHBO : salaire horaire brut de base ouvrier
Sirene : système informatisé du répertoire national des entreprises et de leurs établissements

Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance

SMPT : salaire moyen par tête par mois

SOeS : Service de l'observation et des statistiques

TC : transport en commun

T&L : transport et logistique

TRM : transport routier de marchandises

TRV : transport routier de voyageurs

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

VA : valeur ajoutée

Agence centrale des organismes de sécurité sociale (AcoSS) :

www.acoss.fr – rubrique : Observatoire économique / Publications/AcoSS Stat

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

www.risquesprofessionnels.ameli.fr – rubrique : statistiques et analyse

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

www.cereq.fr

Comité national routier (CNR) :

www.cnr.fr

Comité pour la prévention du risque routier professionnel

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

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

Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :

www.cncp.gouv.fr

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

www.securite-routiere.gouv.fr

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

www.insee.fr

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (Meem) :

www.developpement-durable.gouv.fr

Site « Transports » du Meem :

www.transports.developpement-durable.gouv.fr

Service de l'observation et des statistiques (SOeS) :

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Ministère du Travail, de l'Emploi, de la Formation professionnelle et du Dialogue social :

<http://travail-emploi.gouv.fr/> – rubrique : Dares – études et statistiques

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

www.optl.fr/



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