

Décembre  
2013

## *Bilan social annuel du transport routier de marchandises*

*Observatoire social  
des transports*



**Ce document est le dix-huitième *Bilan social annuel du transport routier de marchandises (TRM)*.**

L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2012.

**Secteurs, champ couvert**

Les données utilisées dans ce bilan sont principalement relatives à quatre secteurs d'activité 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, un code métier.

**Les secteurs d'activité du transport routier de marchandises (TRM) ou « Transport routier de fret élargi » (TRF)**

	Secteurs d'activité des établissements		
	Industrie	Construction	Tertiaire
			dont <b>Transports et entreposage (HZ)</b>
			Transports terrestres et transport par conduites (49)
			Transports par eau (50)
			Transports aériens (51)
			Entreposage et services auxiliaires des transports (52)
			Activités de poste et de courrier (53)
			dont <b>Transport routier de fret (TRF ou TRM) élargi</b>
			TRF
			TRF
			TRF élargi
			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 dans le tertiaire
<b>Métiers sur le marché du travail</b>			
Transport et logistique (T&L)	- magasiniers	- magasiniers	
	- conducteurs routiers	- conducteurs routiers	
			dont conducteurs dans le commerce, dans le transport...

**Équipe**

La rédaction du Bilan a été assurée par François Rageau, du bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports, avec Véronique Paquel, Carlo Colussi, Sébastien Picard et Guillaume Lubatti, du Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (Medde), avec également la participation d'Annie Badouard, Christian Prat et Marianne Vebr de la Direction des services de transports, de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du Medde.

Ce travail a bénéficié de la collaboration de nombreux partenaires, directions de ministères et organismes producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (DGITM, CNT, ONISR, Setra, CNR, Insee, Dares, Carcept, Cnamts, Pôle emploi, Acoos, OPTL et Cereq).

# Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Publication réalisée par le SOeS

Observatoire social des transports

Décembre 2013



## Avant-propos

---

Créé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le *Bilan social annuel* du transport routier de marchandises est devenu un ouvrage de référence fournissant des données et des informations en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs, de revenus des salariés, de formation et d'accidentologie. Il vise à établir un diagnostic objectif nécessitant exhaustivité des approches et mobilisation du plus grand nombre de sources d'information. Il constitue un instrument de connaissance des mouvements de fond donnant la photographie sous plusieurs angles des conditions sociales de l'activité du transport routier de marchandises, sans perdre de vue les caractéristiques structurelles du secteur.

Ce *Bilan*, qui porte sur l'ensemble de l'année 2012, fait ainsi apparaître que, dans un contexte macroéconomique dégradé, la demande de transport a baissé entraînant un recul du transport de marchandises. Le chiffre d'affaires des entreprises de transport de fret a diminué et l'emploi salarié et intérimaire s'est replié, comme dans l'ensemble de l'économie. Le temps de service des conducteurs de poids lourds a diminué sous l'effet de la baisse des temps d'attente. Le pouvoir d'achat des salariés du transport de marchandises a baissé, la hausse des salaires ayant été plus faible que celle des prix à la consommation.

Au cours des deux premiers trimestres 2013, l'activité du transport routier de marchandises continue à se réduire et l'emploi salarié diminue encore.

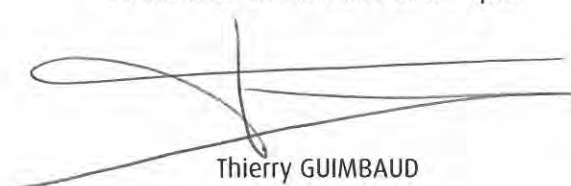
Établi par le Service de l'observation et des statistiques en collaboration avec la Direction des services de transport, le *Bilan social annuel* dont voici la 18<sup>e</sup> édition a pour ambition d'être utile à l'ensemble des parties prenantes du secteur et en particulier aux partenaires sociaux du transport routier de marchandises, en fournissant les compléments contextuels utilisés dans le dialogue social.

Le chef du Service de  
l'observation et des statistiques



Sylvain MOREAU

Le directeur des services de transport



Thierry GUIMBAUD



## Table des matières

---

<b>I – Synthèse de l’année 2012</b>	<b>7</b>
<b>II - Tendances récentes de 2013</b>	<b>11</b>
<b>III – Fiches</b>	<b>15</b>
<b>1 – La situation économique</b>	<b>17</b>
1A – Les transports routiers de marchandises par les entreprises françaises du TRF	18
1B – Les entreprises de TRF	20
<b>2 – L’emploi et le marché du travail</b>	<b>23</b>
2A – L’emploi salarié	24
2B – Les caractéristiques des salariés	26
2C – Les caractéristiques des emplois	28
2D – Marché du travail T&L : les offres d’emploi	30
2E – Marché du travail T&L : les demandeurs d’emploi	32
<b>3 – La durée du travail</b>	<b>35</b>
3A - La durée de service hebdomadaire des conducteurs du TRF élargi et ses composantes	36
3B - Le temps de service journalier des conducteurs du TRF élargi et ses composantes	38
<b>4 – Les revenus salariaux</b>	<b>41</b>
4A – Le pouvoir d’achat du salaire horaire et les taux horaires conventionnels des ouvriers	42
4B – Les salaires mensuels nets moyens en 2010	44
<b>5 – La formation</b>	<b>47</b>
5A – Diplômes et qualifications dans le TRF	48
5B – Contribution des entreprises à la formation continue en 2010	50
5C – Formations obligatoire des conducteurs	52
<b>6 – L’accidentologie</b>	<b>55</b>
6A – L’accidentologie du travail	56
6B – L’accidentologie routière impliquant des poids-lourds	58
<b>IV - Annexes</b>	<b>61</b>
Annexe A - Deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRF	91
Annexe B - Marché du travail, champ « Transport & Logistique »	93
Annexe C - Notion de branche et de secteur, mesure de l’activité par l’APE	96
Annexe D - Personnel roulant « marchandises » de la convention collective	99
Annexe E – Accidentologie : les codes risques et la NAF	101
Annexe F – La durée du travail : réglementation communautaire et nationale	103
Annexe G – Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises	105
Définitions	106
Bibliographie	111
Sigles et abréviations	114







## I - Synthèse de l'année 2012

## Synthèse de l'année 2012

### L'activité recule

En 2012, le recul de l'activité des branches utilisatrices de transport (- 1,3 %) se traduit par une baisse de la demande de transport de fret adressée aux entreprises françaises notamment du transport routier de fret (TRF). Les quantités transportées sous pavillon français pour compte d'autrui, exprimées en tonnes km totales, diminuent (- 6,7 % pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes) et retombent à un niveau inférieur à celui observé en 2009. Cette baisse s'observe sur courte et sur longue distance, mais elle est plus forte entre 150 et 500 km. Il en résulterait un repli de 4,0 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret et services de déménagement. Les défaillances d'entreprises du TRF augmentent de 9,2 % en 2012, alors que les créations (y compris auto-entrepreneurs) reculent de 9,5 %.

### L'emploi salarié se rétracte

Dans ce contexte, les effectifs salariés du transport routier de fret élargi baissent de 1,0 % entre fin 2011 et fin 2012, davantage que dans l'ensemble des secteurs marchands (- 0,6 %). La plus forte diminution est observée dans la messagerie où l'emploi salarié poursuit une baisse ininterrompue depuis dix ans. Les effectifs salariés du TRF interurbain décroissent, effaçant l'augmentation observée l'année précédente, et atteignent leur plus bas niveau depuis 1998. En revanche, dans le transport routier de proximité, le nombre de salariés continue de progresser, toutefois plus faiblement. Le TRF élargi représente 34,7 % des salariés du transport et entreposage en 2012, soit le même poids qu'en 2008. Le TRF interurbain reste le premier secteur en termes d'emploi, mais le transport de proximité s'en rapproche alors que la messagerie ne cesse de diminuer.

En 2012, les entreprises du TRF élargi ont nettement réduit leur recours à l'intérim : le nombre d'intérimaires (en équivalent temps plein) employés par celles-ci a chuté de 8,6 %, un recul toutefois équivalent à celui observé pour l'ensemble de l'emploi intérimaire (- 8,9 %).

### Le temps de service hebdomadaire des conducteurs diminue, pas le temps de conduite

En 2012, le temps de service des conducteurs de poids lourds employés du TRF élargi diminue, mais reste à un niveau très élevé. Cette baisse est plus forte pour les grands routiers. Elle est en grande partie la conséquence d'une diminution des temps d'attente : le temps de conduite des grands routiers comme des conducteurs *courte distance* n'a quasiment pas varié par rapport à l'année précédente. Elle s'accompagne, pour les grands routiers, d'une baisse du temps consacré aux autres tâches. La part des semaines de travail excédant 48 heures de service hebdomadaire recule également.

### La hausse des prix pèse sur le pouvoir d'achat des salariés du TRF

En 2012, le salaire brut moyen par tête distribué par les entreprises du TRF élargi n'a progressé que de 0,5 % en valeur, soit un repli de 1,5 % en pouvoir d'achat. Cette évolution fait suite à une année 2011 où la croissance du salaire net moyen de l'ensemble des salariés du TRF élargi, primes et compléments compris, avait décéléré (+ 1,7 % après + 2,9 % en 2010).

### Le nombre d'offres d'emploi collectées pour des postes de conducteurs routiers poids lourds chute

261 800 offres d'emploi pour des métiers « Transport et logistique » (T&L) ont été confiées à Pôle emploi en 2012, dont 40 % émises par des entreprises de travail temporaire, soit une baisse de 16,3 % par rapport à 2011. Le nombre d'offres en contrat à durée indéterminée a diminué un peu plus vite (- 18,7 %, 57 900 offres), mais les autres contrats sont également moins nombreux. Tous les métiers sont concernés par le repli de l'offre d'emploi.

Le nombre de demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste dans les métiers du transport et de la logistique continue à augmenter (+ 10,9 % en un an en catégorie A, B, C, + 13,1 % en catégorie A, données brutes). Cette hausse est plus

forte que pour l'ensemble des métiers recherchés (respectivement + 8,6 % et + 10,2 %). À fin décembre 2012, 550 700 personnes à la recherche de postes dans les métiers du transport et de la logistique sont immédiatement disponibles, dont 389 900 n'ont eu aucune activité au cours du dernier mois.

Le nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de conducteur de transport routier de marchandises (TRM) longue distance s'accroît légèrement plus vite que l'ensemble (+ 11,4 %) et on enregistre 78 300 nouvelles inscriptions.

### Premier semestre 2013 : l'activité de transport baisse et l'emploi salarié recule de nouveau

Au deuxième trimestre 2013, l'activité économique française rebondit (+ 0,5 %), après une croissance légèrement négative au premier trimestre, l'acquis de croissance du produit intérieur brut (PIB) pour l'année 2013 restant faible, à + 0,1 %. Le volume de la production marchande du transport de marchandises tous modes confondus diminue au premier semestre 2013 par rapport au deuxième semestre 2012 (- 2,2 %). Le recul est plus important pour le mode routier (- 3,9 %). De même, les tonnes-kilomètres réalisées pour compte d'autrui par les poids lourds immatriculés en France baissent sensiblement au premier semestre 2013 par rapport au second semestre 2012 (- 2,1 %).

L'emploi salarié y compris intérim recule au premier semestre 2013 dans le TRF élargi, au même rythme que dans l'ensemble de l'économie. Cependant, selon les données de l'ACOSS, la masse salariale augmente, se traduisant par une progression au premier semestre 2013 de 1,3 % du salaire moyen par tête, par rapport au deuxième semestre 2012. Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi de conducteur de transport de marchandises s'accroît toujours à un rythme soutenu, alors que le nombre d'offres déposées à Pôle emploi pour ce métier chute.

### Le nombre de formations initiales augmente

En 2012, le nombre de permis poids lourds délivrés a baissé de 3,1 % et a atteint son niveau le plus bas depuis 1999. En revanche, le flux de nouvelles formations initiales obligatoires (Fimo) s'établit à un niveau légèrement supérieur à celui observé en 2011 et le nombre de formations longues valant équivalence de Fimo, diplômes et titres professionnels, augmente très significativement. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées repart en forte hausse, en raison de l'échéance le 10 septembre 2012 du report de l'obligation faite aux conducteurs routiers dispensés de FCO en 2007, au titre des droits acquis, de passer cette FCO. En 2011, d'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, les entreprises du TRF élargi avaient quasiment maintenu leur engagement financier en matière de formation continue. Avec 1,9 % de leur masse salariale, il est très inférieur à celui observé dans l'ensemble du transport terrestre (4,0 %, y compris transport par oléoducs). La proportion de salariés ayant suivi une formation continue dans l'année s'était stabilisée (+ 0,2 point), après avoir fortement baissé l'année précédente.

### Le nombre d'accidents baisse

Avec 84 accidents du travail avec arrêt du travail pour 1 000 salariés en 2011, le risque d'accident du travail dans le TRF élargi a baissé, après avoir augmenté en 2010, conjuguant une stabilité du nombre d'accidents et une augmentation du nombre d'affiliés au régime général. Depuis 2000, le nombre annuel d'accidents du travail a baissé de 11 %. En 2012, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de nouveau (- 6,6 %). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux.





## II - Tendances récentes de 2013

## Tendances récentes de 2013

Au deuxième trimestre 2013, dynamisée par la production de biens manufacturés, l'activité économique française rebondit avec un produit intérieur brut (PIB) en volume en hausse de 0,5 % faisant suite à un recul de 0,2 % sur chacun des deux trimestres précédents. L'acquis de croissance pour l'année 2013 s'établit à + 0,1 %. Toutefois, dans ce contexte économique d'ensemble, le volume de la production marchande du transport de marchandises du premier semestre 2013 se montre en retrait par rapport au deuxième semestre 2012 (- 2,2 %). Sur cette même période, les tonnes-kilomètres réalisées par les poids lourds immatriculés en France baissent également (- 2,1 %). Coûts et prix des prestations pour la longue distance augmentent au premier trimestre puis diminuent au deuxième. Les ajustements sur l'emploi salarié du TRF élargi observés fin 2012 s'atténuent au premier trimestre 2013 avant de s'interrompre au deuxième tandis que la masse salariale se redresse, principalement au premier trimestre. Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) pour le métier de conducteur de transport routier de marchandises (TRM) continue d'augmenter et les entreprises confient toujours moins d'offres à Pôle emploi pour ce métier.

### La production marchande du transport routier de marchandises est en baisse

Le volume de production marchande de services de transport de marchandises, tous modes confondus, est en retrait de 2,2 % au premier semestre 2013 par rapport au deuxième semestre 2012 d'après l'indice de production des services de transport (IPST). Il se situe ainsi, sur le premier semestre de 2013 en dessous de sa moyenne de 2012 (- 1,8 %) et baisse sur chacun des deux premiers trimestres (*figure 1*). Le recul est plus important pour le mode routier dont la production marchande se situe, sur le premier semestre 2013, 3,7 % en dessous de son niveau moyen de 2012.

### Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées diminue

De même, l'activité de transport routier de marchandises du pavillon français, mesurée en tonnes-kilomètres, baisse de 2,1 % au premier semestre 2013 par rapport au deuxième semestre de 2012 : après une forte reprise en fin d'année 2012 (+ 4,7 %), l'activité s'est repliée de 3,8 % au premier trimestre 2013, puis de 0,9 % au deuxième (*figure 2*).

### Les prix et les coûts des prestations longue distance baissent au second trimestre

L'indice des prix du TRF longue distance augmente au premier trimestre puis diminue légèrement au deuxième (+ 1,0 % puis - 0,3 %). Il en est de même

pour les coûts avec une baisse marquée au deuxième trimestre (+ 1,2 % puis - 1,7 % - *figure 6*).

### La réduction de l'emploi salarié s'atténue

Après un repli marqué au quatrième trimestre 2012, l'emploi salarié du TRF élargi baisse moins fortement au premier trimestre pour se stabiliser au deuxième (soit - 0,3 % sur le premier semestre 2013). La masse salariale versée par les entreprises du secteur se redresse, principalement au premier trimestre (*figure 3*). Au total, à la fin du premier semestre, l'effectif salarié (y compris intérim) de l'ensemble du transport et de l'entrepôt est en retrait par rapport à fin 2012 (- 0,2 % - *figure 4*), la baisse étant de même ampleur pour l'ensemble de l'économie (- 0,2 %).

### Les tensions sont au plus bas sur le marché du travail pour le métier de conduite de TRM

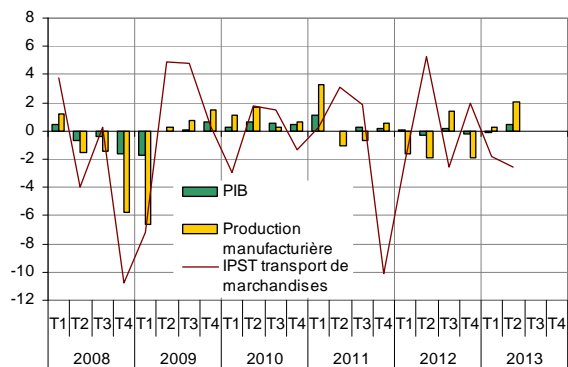
Le nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de conducteur de transport de marchandises sur longue distance inscrits à Pôle emploi et sans emploi (DEFM de catégorie A) progresse sensiblement en ce premier semestre 2013 (+ 2,2 % au premier trimestre et + 5,7 % au deuxième trimestre - *figure 5*). Le nombre d'inscrits pour ce métier dépasse de 13 % le niveau moyen enregistré en 2012, soit une hausse plus forte que pour l'ensemble des métiers *Transport et logistique* (+ 10 %). Du côté des offres correspondantes, les entreprises en confient de moins en moins à Pôle emploi, si bien qu'au deuxième trimestre 2013, ce sont en moyenne 44 nouvelles offres d'emploi qui sont collectées pour 100 nouvelles demandes. L'indicateur de tension (offres sur demandes, cf. *définitions*) a ainsi baissé de 29 points depuis le premier trimestre 2011 et s'éloigne encore un peu plus de sa moyenne de long terme (90 nouvelles offres pour 100 nouvelles demandes).

*La présente fiche a été réalisée sur la base des résultats disponibles au 18 octobre 2013.*

Voir la partie « Définitions » en fin d'ouvrage où sont définis : « le Produit intérieur brut (PIB) en volume aux prix de l'année précédente chaînés », « l'indice de production de services de transport (IPST) », « l'acquis de croissance », « les demandes d'emploi en fin de trimestre en catégorie A », « l'indicateur de tension sur le marché du travail » et « l'indice des prix du TRF ».

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

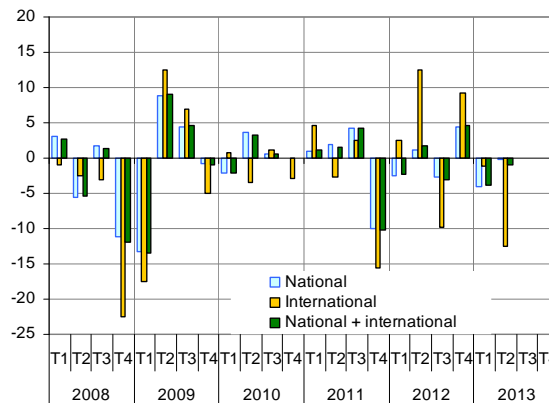
Évolutions trimestrielles en %, CVS-CJO



Sources : Insee - comptes nationaux, SOeS

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

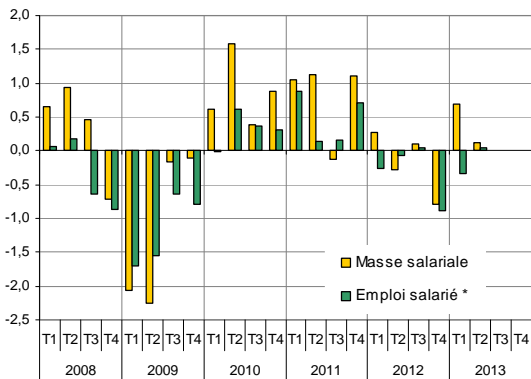
Évolutions trimestrielles des t-km en %, CVS-CJO



Champ : compte propre et compte d'autrui, transport intérieur  
Sources : SOeS - enquête TRM

**Figure 3 : masse salariale et effectif salarié du TRF élargi**

Évolutions trimestrielles en %, CVS

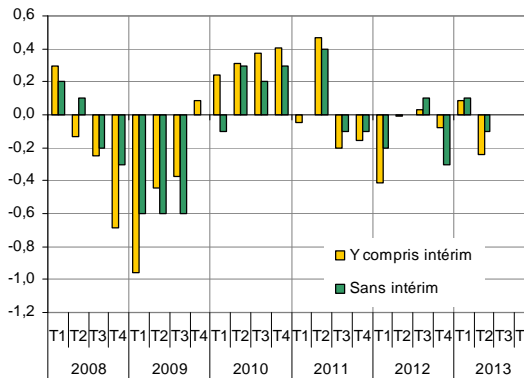


\* Hors emplois intérimaires

Sources : SOeS à partir de AcoS

**Figure 4 : effectifs salariés des transports et de l'entreposage**

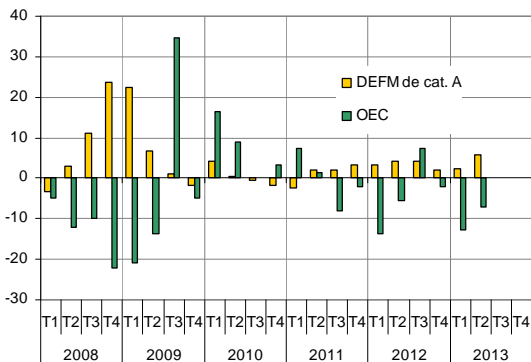
Évolutions trimestrielles en %, CVS



Sources : Insee-estimations d'emploi

**Figure 5 : offres (flux) et demandes d'emploi (stock) – métier : conduite de transport de marchandises sur longue distance**

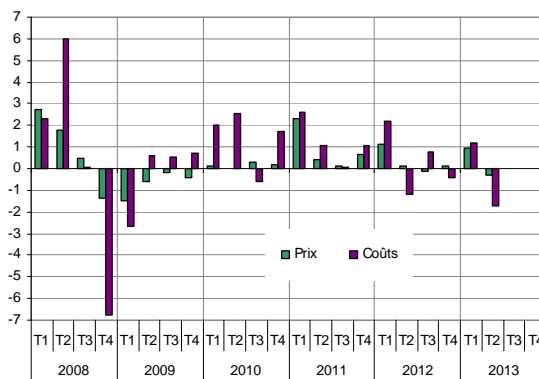
Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



Champ : demandes d'emploi en fin de trimestre (DEFM) en catégorie A, offres d'emploi collectées (OEC) par Pôle emploi  
Sources : Dares, Pôle emploi - statistiques du marché du travail ; calculs CVS-CJO par le SOeS

**Figure 6 : prix et coûts du TRF longue distance**

Évolutions trimestrielles en %



Sources : SOeS à partir des données de lata Cargo, CNR







### III - Fiches





## 1 | La situation économique

### Organisation du chapitre

*Ce chapitre décrit l'activité des entreprises françaises du transport routier de marchandises (TRM) : le contexte de la demande qui leur est adressée en quantité (tonnes-km) et l'offre qu'elles produisent. La demande de transport concerne toutes les marchandises, l'ensemble des modes et les pavillons français ou étrangers. L'offre se focalise sur l'activité des entreprises françaises et leur situation financière, qui conditionne notamment l'emploi et les dépenses salariales.*

### En 2012

En 2012, en liaison avec la baisse d'activité des branches utilisatrices de transport, le transport routier de marchandises réalisé par les entreprises françaises diminue. Le fléchissement est similaire pour le transport national et international. Malgré la légère reprise de 2011, le transport routier atteint un niveau inférieur à celui de 2009. Globalement, la situation financière de ces entreprises se dégraderait avec un chiffre d'affaires en recul. Compte tenu de la hausse du prix des consommations intermédiaires et de la masse salariale, la valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation reculeraient aussi.

### Spécificités structurelles

87,6 % des tonnes-km du transport terrestre intérieur de marchandises sont réalisés sur la route, le reste l'étant par voie fluviale et par voie ferrée. Environ 70 % des tonnes-km réalisées par les entreprises françaises le sont par des entreprises du transport routier de fret (compte d'autrui). Plus de 40 % des tonnes kilomètres sont transportées sur des distances comprises entre 150 et 500 kilomètres. Il s'agit principalement des produits agroalimentaires et des produits manufacturés. Le secteur du transport routier de fret élargi compte plus de 40 000 entreprises.

1A

## Les transports routiers de marchandises par les entreprises françaises du TRF

*En 2012, avec la baisse d'activité des branches utilisatrices de transport, le transport routier de marchandises par des entreprises françaises du transport routier de fret (TRF) diminue (- 7,1 %, en t-km totales, hors véhicules utilitaires légers - VUL). Malgré la légère reprise de 2011, il atteint un niveau inférieur à celui de 2009. En 2012, la baisse touche aussi bien le transport national (- 7,0 %), dont le niveau reste légèrement inférieur à celui de 2000, que le transport international (- 8,2 %), dont le niveau est presque 2,5 fois inférieur à celui de 2000.*

### Le transport routier fléchit plus que les autres modes

L'ensemble du transport intérieur terrestre de marchandises, tous modes confondus, baisse de 5,7 % en 2012 (figure 1A.7). Le transport routier de marchandises baisse un peu plus que les autres modes hors oléoducs (de - 5,6 %, soit - 4,8 % pour le ferroviaire, - 1,6 % pour le fluvial, - 11,9 % pour les oléoducs) sous l'effet du recul du transport national, notamment celui sous pavillon français (- 6,4 % - figure 1A.2) ; le transport routier sous pavillon étranger diminue plus faiblement (- 4,6 %) ; la part modale de la route est quasi stable (figure 1A.4).

### Le pavillon français est en fort recul

Le transport routier sous pavillon français (yc véhicules utilitaires légers - VUL) recule au total de 6,4 %. Le transport par VUL serait stable en 2012 (figure 1A.2). Le transport pour compte d'autrui, avec 142,3 Md de tonnes-km (t-km), se situe à un niveau bien inférieur à celui de 2000 (174,1 Md de t-km) et baisse de 6,7 % en 2012 ; tandis que le transport pour compte propre, qui avait tendance à moins se dégrader, voire progresser davantage que le transport pour compte d'autrui depuis 2008 est en recul sensible en 2012 (- 9,3 %) et se situe à un niveau comparable à celui de 2000 (30,1 Md de t-km contre 29,7 Md de t-km).

Le poids du transport international dans le transport routier sous pavillon français (sur le territoire français et à l'étranger) a fortement baissé depuis 2000. Il ne représente plus que 9,3 % du transport total sous pavillon français (hors VUL) contre 20,0 % en 2000. En 2012, la partie du transport sur les parcours à l'étranger (i.e. la partie à l'étranger pour les trajets partant ou arrivant en France, les cabotages et les échanges entre pays tiers), qui représente 41 % des t-km de fret international, baisse de 14,0 % ; depuis 2000, le transport international à l'étranger a été divisé par 2,5. Le transport international sur le territoire français par le pavillon français baisse (- 3,6 %). Il ne représente plus que 9,5 % des t-km de fret routier international réalisées en France (yc transit) contre 22,8 % en 2000.

### Les distances parcourues diminuent en 2012

L'activité des poids lourds de plus de 3,5 tonnes baisse moins fortement sur les parcours de moins de 150 km (- 4,3 %) que sur les parcours plus longs. Ces parcours représentent 31 % de l'activité. La baisse est moins accentuée pour le compte propre (- 2,2 %) que pour le compte d'autrui (- 5,4 %). L'activité sur les parcours de 150 à 500 km (43 % de l'activité) diminue de 8,5 %. Enfin, sur les distances de plus de 500 km, l'activité est en recul de 8,2 %. Contrairement à la courte distance, sur les deux catégories de distance les plus longues, la baisse est plus prononcée pour le compte propre que pour le compte d'autrui.

### La baisse concerne presque tous les produits et tous les conditionnements

Le recul du transport routier sous pavillon français affecte toutes les catégories de produit sauf les produits pétroliers. La hausse de ces derniers est liée à la croissance des livraisons de fioul domestique et gazole non routier, suite à un hiver particulièrement rigoureux.

Le transport de produits agricoles et alimentaires (49,7 Md de t-km), qui représentent 28,5 % des produits transportés, se replie largement (- 6,0 %) en raison du recul de la production agricole et de la quasi-stagnation de l'industrie agroalimentaire ; la baisse est un peu plus forte pour les produits de l'agriculture (figure 1A.5).

Le transport de produits manufacturés et de machines (49,9 Md de t-km) est en net recul (- 11,6 %) après deux années d'augmentation, entraîné cette année par les matériels de transport qui subissent les effets de la fin de la prime à la casse et baissent de 20,0 %.

Le transport de matériaux de construction diminue de 2,8 % après deux années de progression.

Le transport par conteneurs recule de 15,7 %, après une forte progression en 2010 et 2011 ; il ne représente toutefois que 3,7 % du transport routier de marchandises. Le transport par palettes (36,4 % du transport de marchandises) est aussi en fort repli (- 11,7 %), tandis que le transport par vracs solides (33,8 % du transport de marchandises) ne recule que de 4,0 %.

**Figure 1A.1 Transport intérieur terrestre de marchandises**

En milliards de t-km et %

	2000	2011	2012	12/11
<b>Transport intérieur terrestre total y compris oléoducs (tous modes)</b>	<b>363,5</b>	<b>359,4</b>	<b>338,9</b>	<b>-5,7</b>
dont transport routier	276,9	300,2	283,4	-5,6
dont pavillon français	203,0	200,5	188,3	-6,1
dont pavillon étranger	73,8	99,7	95,2	-4,6

Champ : transport intérieur terrestre tous modes y compris oléoducs.

Source : SOeS, Rapport CCTN 2012

**Figure 1A.2 Transport routier de marchandises sous pavillon français**

En milliards de t-km et %

	2000	2011	2012	12/11
<b>Compte d'autrui</b>	<b>174,1</b>	<b>152,5</b>	<b>142,3</b>	<b>-6,7</b>
Transport national	134,5	136,1	127,0	-6,7
Transport international	39,6	16,4	15,3	-6,6
en France	20,7	9,2	9,0	-2,6
à l'étranger	19,0	7,2	6,3	-11,6
<b>Compte propre</b>	<b>29,7</b>	<b>33,2</b>	<b>30,1</b>	<b>-9,3</b>
Transport national	28,6	32,2	29,4	-8,5
Transport international	1,1	1,0	0,7	-33,9
en France	0,5	0,5	0,4	-20,7
à l'étranger	0,6	0,5	0,3	-47,1
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	<b>18,8</b>	<b>22,5</b>	<b>22,5</b>	<b>0,0</b>
<b>Transport routier sous pavillon français</b>	<b>222,6</b>	<b>208,1</b>	<b>194,9</b>	<b>-6,4</b>
dont Transport national (y compris VUL)	181,8	190,7	178,9	-6,2
Transport international	40,7	17,4	16,0	-8,2
en France	21,2	9,7	9,4	-3,6
à l'étranger	19,5	7,7	6,6	-14,0

Champ : transport total pavillon français

Sources : SOeS, enquête TRM, Rapport CCTN 2012

**Figure 1A.3 Transport routier de marchandises en poids lourds selon la classe de distance**

En milliards de t-km et %

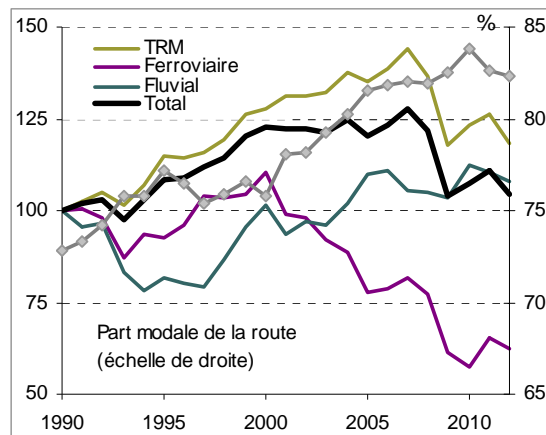
	2000	2011	2012	12/11
<b>Compte d'autrui</b>	<b>174,1</b>	<b>152,5</b>	<b>142,3</b>	<b>-6,7</b>
Moins de 150 km	31,6	35,7	33,8	-5,4
De 150 km à moins de 500 km	69,5	70,7	65,3	-7,6
500 km et plus	73,0	46,1	43,2	-6,3
<b>Compte propre</b>	<b>29,7</b>	<b>33,2</b>	<b>30,1</b>	<b>-9,3</b>
Moins de 150 km	17,6	19,7	19,2	-2,2
De 150 km à moins de 500 km	9,5	10,6	9,1	-14,6
500 km et plus	2,6	2,9	1,8	-37,7
<b>Ensemble</b>	<b>203,8</b>	<b>185,7</b>	<b>172,4</b>	<b>-7,1</b>
Moins de 150 km	49,2	55,4	53,0	-4,3
De 150 km à moins de 500 km	78,9	81,3	74,4	-8,5
500 km et plus	75,6	49,0	45,0	-8,2

Champ : transport total, pavillon français poids lourds (PTAC &gt; 3,5 t)

Source : SOeS, enquête TRM

**Figure 1A.4 Évolution des transports intérieurs de marchandises et de la part modale routière**

En t-km, base 100 en 1990



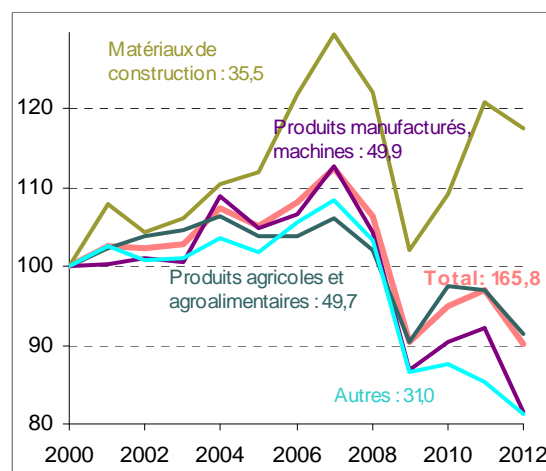
\* en 2012, la part modale de la route est de 82,74 %

Champ : transport intérieur terrestres hors TRM sous pavillon étranger, transit routier et oléoducs

Source : SOeS, Rapport CCTN 2012

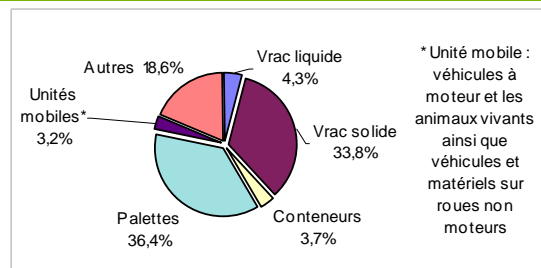
**Figure 1A.5 Évolution des transports intérieurs routiers en poids lourds, sous pavillon français, par type de marchandises**

En t-km, base 100 en 2000



Champ : transport intérieur, pavillons français poids lourds (PTAC &gt; 3,5 t), hors transit

Source : SOeS enquête TRM

**Figure 1A.6 Transports routiers sous pavillon français selon le conditionnement en 2012**


Source : SOeS enquête TRM

## 1B | Les entreprises de TRF

En 2012, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement (TRF) pourrait reculer d'environ 4 % et atteindrait 42,2 Md€. Compte tenu de la hausse du prix des consommations intermédiaires et de la masse salariale, la valeur ajoutée reculerait de 0,7 % et le taux de marge d'un point.

### Les défaillances augmentent fortement

Début 2012 le secteur du TRF compte près de 40 500 entreprises soit +0,9 % depuis début 2011 (figure 1B.1). Cependant, d'après les déclarations auprès du système d'identification du répertoire des entreprises (Sirene), les créations, y compris nouveaux auto-entrepreneurs, diminuent de 9,5 % en 2012 et les défaillances d'entreprises augmentent de 9,2 % au cours de la même période.

### Le chiffre d'affaires serait inférieur à celui de 2010

En 2012, le chiffre d'affaires serait de l'ordre de 42,2 Md€, en baisse de 4,0 % en un an, soit à un niveau inférieur à celui de 2010 (encadré).

### Les coûts augmentent plus fortement que les prix des prestations

En moyenne annuelle, les coûts du transport national s'accroissent sensiblement plus vite que les prix des prestations, notamment avec la hausse du prix du gazole. Sur la longue distance, les coûts (+2,6 %) augmentent plus que les prix (+1,9 %). Le différentiel entre coûts et prix, (+0,7 point), se réduit toutefois par rapport aux deux années précédentes (+2,3 points en 2011 et surtout +5,4 points en 2010), contenant ainsi la baisse des marges. La majoration des coûts en 2012 est tirée par la hausse du gazole professionnel (+5,7 %) ainsi que par les coûts de maintenance (+3,2 %), les coûts d'infrastructures comme les péages (+2,6 %) et les frais de déplacement (+2,0 %). Sur la courte distance aussi, coûts et prix progressent simultanément avec un différentiel toujours en faveur des coûts : hausse des coûts de 2,7 % des « 40 tonnes » et de 2,3 % pour les « Porteurs » (PTAC de 3,5 à 19 tonnes) contre +1,7 % pour les prix.

L'activité internationale occupe une part très minoritaire de l'activité des entreprises françaises de transport routier. Les prix du pavillon français y augmentent un peu moins qu'au national (+1,4 % contre +1,9 %). Cette poussée se concentre sur le premier trimestre alors que les prix diminuent légèrement lors des deux trimestres suivants et se stabilisent au quatrième.

### Les quantités de carburant achetées baissent nettement

La dépense en carburants devrait décroître de 6,5 % après deux années de fortes augmentations (respectivement +18,2 % et +19,4 % en 2011 et 2010). La réduction du volume d'activité cristallisée par la chute sensible de la circulation (-8,4 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) est accompagnée d'une baisse des consommations unitaires des poids lourds. En revanche, la baisse des achats de carburant est contrebalancée par la hausse du coût du gazole professionnel. L'ensemble des consommations intermédiaires (valeur des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production) baisserait de 5,8 % après la poussée de 2011 (+3,7 %) soit un différentiel de -9,5 points. En prenant le chiffre d'affaires comme indicateur de production, la valeur ajoutée (VA) diminuerait donc légèrement (-0,7 %) comme en 2011 (-0,5 %).

Les charges de personnel hors intérim augmentent en 2012 de 1,2 %, conséquence de la hausse du salaire par tête et de la légère croissance de l'emploi salarié en moyenne annuelle. Ainsi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) devrait diminuer et dégrader le taux de marge (EBE/VA), qui perdrait un point en un an, à 7,2 %.

### L'investissement en poids lourds chute

Les entreprises de TRF investiraient moins en 2012. 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 recule comme en 2009 et 2010. Le repli est de 7,7 % pour atteindre 45 600 véhicules à moteur (camions, tracteurs routiers et véhicules automoteurs spécialisés), revenant au niveau de 2003.

#### Estimation du chiffre d'affaires 2012

L'évolution du chiffre d'affaires (CA) des entreprises de TRF repose sur un compromis entre indicateurs qui divergent en 2012.

En combinant le volume de l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui, par le pavillon français du TRF (-6,7 %), avec l'indice des prix des prestations (+1,8 %), l'évolution de l'activité en valeur est de -5,0 %.

L'indice d'évolution de la production en valeur de la branche TRF est provisoirement estimé à -4,9 % par l'Insee (Comptes nationaux).

L'indice de CA de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, progresse de 2,4 %. Il est souvent un peu trop optimiste, en particulier en période de crise, car il prend mal en compte les disparitions d'entreprises. Ce dernier suggère néanmoins que les deux premiers indicateurs sont peut-être légèrement trop pessimistes, d'où l'évolution du CA un peu moins basse, estimée à -4,0 %, retenue pour l'estimation du compte d'exploitation du secteur.

**Figure 1B.1 Indicateurs de démographie d'entreprises du TRF**

En nombre d'entreprises, évolutions en %

	2011	2012 (1)	12/11
<b>Nombre d'entreprises au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>40 136</b>	<b>40 485</b>	<b>0,9</b>
Transports routiers de fret interurbains	12 626	12 527	-0,8
Transports routiers de fret de proximité	24 567	24 974	1,7
Location de camions avec chauffeur	1 168	1 130	-3,3
Services de déménagement	1 775	1 854	4,5
<b>Défaillances</b>	<b>1 386</b>	<b>1 514</b>	<b>9,2</b>
Transports routiers de fret interurbains	451	432	-4,2
Transports routiers de fret de proximité	848	978	15,3
Location de camions avec chauffeur	24	25	4,2
Services de déménagement	63	79	25,4
<b>Créations</b>	<b>3 975</b>	<b>3 596</b>	<b>-9,5</b>
Transports routiers de fret interurbains	904	806	-10,8
Transports routiers de fret de proximité	2 781	2 421	-12,9
Location de camions avec chauffeur	24	50	108,3
Services de déménagement	266	319	19,9

(1) : données provisoires au 26 juin 2013

Note : les défaillances correspondent aux mises en redressement judiciaire publiées au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) ; il ne s'agit pas de cessations.

Champ : transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A - 49.41B-49.41C - 49.42Z)

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

**Figure 1B.2 Comptes des entreprises du TRF**

En milliards d'euros courants, taux et évolutions en %

	2009	2010	2011 prov.	2012 est.	11/10	12/11
Chiffre d'affaires	39,1	43,1	44,0	42,2	2,0	-4,0
Production	38,5	41,6	42,5	40,8	2,2	-4,0
Consommations Intermédiaire	24,0	26,4	27,3	25,7	3,7	-5,8
dont Achats de carburant	6,5	7,7	9,1	8,5	18,2	-6,5
<b>Valeur ajoutée (VA)</b>	<b>14,6</b>	<b>15,2</b>	<b>15,2</b>	<b>15,1</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>
Impôts, taxes - Subventions d'exploitation	0,9	0,7	0,7	0,6	-3,0	-15,0
Charges de personnel	12,5	13,1	13,2	13,4	0,5	1,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1,1	1,4	1,2	1,1	-8,9	-12,0
<b>Taux de marge (EBE/VA)</b>	<b>7,8</b>	<b>8,9</b>	<b>8,2</b>	<b>7,2</b>		

Champ : transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A - 49.41B-49.41C - 49.42Z)

Sources : Insee-Esane pour 2009-2011, estimations SOEs pour 2012, d'après notamment Acoess, CNR.

**Figure 1B.3 Évolution annuelle des prix du TRF**

En %

	2010	2011	2012	Moyenne 2003-2012 **
<b>Prix du TRF</b>	<b>0,0</b>	<b>3,1</b>	<b>1,8</b>	<b>2,2</b>
à l'international	-1,2	4,5	1,4	1,9
national longue distance	-0,3	3,1	1,9	2,3
national courte distance	0,9	2,6	1,7	2,2

Champ : transports routiers de fret, Nace = 49.41 (NAF 49.41A - 49.41B - 49.41C).

\*\* Évolution, en moyenne annuelle, des prix du TRF entre 2003 et 2012

Source : SOEs

**Figure 1B.4 Évolution annuelle des coûts du TRM (\*\*\*) longue distance**

En %

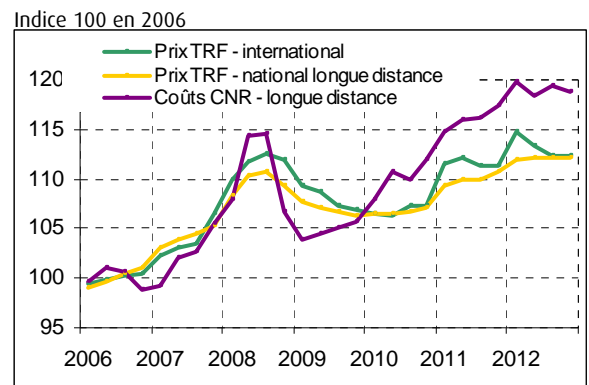
	2010	2011	2012	Moyenne 2000-2012 **
<b>Ensemble</b>	<b>5,1</b>	<b>5,4</b>	<b>2,6</b>	<b>2,9</b>
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TICPE)	16,3	16,4	5,7	4,9
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	2,8	6,1	3,2	3,9
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,5	2,8	2,6	4,0
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	2,2	-1,0	1,9	2,1
Personnel de conduite (salaires et charges)	1,1	1,7	-0,3	2,1
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,6	1,3	2,0	1,9
Charges de structure (personnel administratif)	1,9	-1,5	0,9	1,5

(\*\*\*) TRM : transports routiers de marchandises (dénomination CNR)

\*\* Évolution, en moyenne annuelle, des coûts du TRM longue distance entre 2000 et 2012

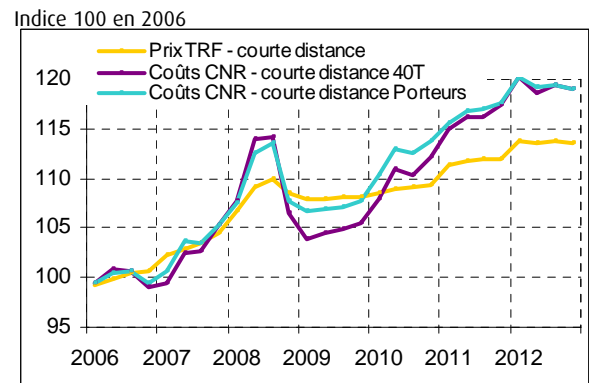
Source : CNR

**Figure 1B.5 Évolution des prix et coûts du TRM Longue distance**



Sources : SOEs, CNR

**Figure 1B.6 Courte distance**



Sources : SOEs, CNR





## 2 | L'emploi et le marché du travail

### Organisation du chapitre

*Ce chapitre fournit une description des effectifs salariés et intérimaires employés dans les établissements du transport routier de fret (TRF) élargi, leurs caractéristiques et celles des postes occupés. Le marché du travail est détaillé par métier du transport et de la logistique (conducteur, manutentionnaire...) quel que soit le secteur d'activité employeur, tant du point de vue de l'offre que de la demande d'emploi. Les établissements offreurs, les contrats proposés, les demandeurs d'emploi y sont décrits.*

### En 2012

En 2012, l'emploi salarié des établissements du TRF élargi se replie. Les pertes n'effacent toutefois que la moitié du volume des emplois gagnés un an plus tôt. Le recul concerne tous les sous-secteurs hormis le TRF de proximité pour lequel les créations d'emploi ralentissent.

L'indicateur de tension sur le marché du travail du transport et de la logistique se relâche cette année sous l'effet conjugué d'un fort recul des offres et de la hausse du nombre de demandeurs d'emplois.

### Spécificités structurelles

Les salariés du TRF élargi représentent le tiers des salariés des transports et de l'entreposage. Ils constituent une population ouvrière et masculine qui travaille rarement à temps partiel. Les conducteurs, essentiellement des hommes, ouvriers qualifiés lorsqu'ils conduisent des poids lourds, sont en moyenne légèrement plus âgés que les salariés du transport et de l'entreposage. Les entreprises des secteurs du TRF ne représentent qu'un cinquième des offres d'emploi pour les métiers du transport et de la logistique (deux cinquièmes pour les conducteurs de TRM) ; les entreprises de travail temporaire en représentent environ 40 % et le commerce 12 %.

## 2A | L'emploi salarié

Entre fin 2011 et fin 2012, l'emploi salarié se replie dans le transport routier de fret (TRF) élargi. Les pertes n'effacent toutefois que la moitié du volume des emplois gagnés l'année précédente. Tous les sous-secteurs sont concernés par le recul hormis le TRF de proximité pour lequel seul un ralentissement de la croissance est observé. Dans le même temps, l'emploi intérimaire sollicité par le TRF élargi se contracte lui aussi. La baisse de l'emploi salarié dans le TRF élargi est plus sensible que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage ou que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles.

### L'emploi salarié recule en milieu d'année dans le TRF élargi

Au 31 décembre 2012, le TRF élargi emploie 377 500 salariés, soit environ le tiers de l'emploi total des transports et de l'entreposage. Sur un an, le secteur perd 3 800 salariés (- 1,0 %, *figure 2A.7*). Malgré sa baisse, l'effectif salarié demeure supérieur à son niveau d'il y a deux ans, à la faveur de la bonne orientation de l'année précédente où près de 8 000 emplois avaient été créés. Par ailleurs, le retournement intervient en milieu d'année, ce qui se solde par un maintien de l'emploi considéré en moyenne annuelle (+ 0,1 % entre 2011 et 2012 en moyenne annuelle). Ces mouvements s'opèrent dans un contexte de net repli de l'activité du TRF mesurée en véhicules-kilomètres (*figure 2A.3*).

### L'emploi ralentit dans le TRF de proximité et baisse dans les autres sous-secteurs

Le TRF de proximité, secteur où l'emploi a été le plus dynamique ces dernières années au sein du TRF élargi, apporte une contribution positive cette année encore. Le dynamisme de l'emploi caractéristique des deux années précédentes laisse place toutefois à une croissance moins importante entre décembre 2011 et décembre 2012 (+ 1,1 %). *A contrario*, des disparitions d'emplois sont observées dans le TRF interurbain après le sursaut de 2011 (- 2,1 % après + 1,8 %). Au cours de la dernière décennie, ce secteur n'a enregistré qu'à trois reprises une évolution positive (en 2006, 2007 et 2011). Dans le secteur de la messagerie et du fret express, la baisse continue depuis 2003.

### L'emploi intérimaire fléchit également

Avec 16 800 emplois en équivalent temps plein en 2012, l'emploi intérimaire utilisé par le TRF élargi recule de 8,6 % par rapport à 2011 (*figure a*). Sa part dans l'emploi salarié total (y compris l'intérim) diminue de 0,4 point pour atteindre 4,2 %, soit le deuxième niveau le plus bas depuis 2003 (*voir la fiche 2C*).

Si la répartition des entreprises par taille d'effectif salarié varie assez peu depuis 2000 dans le TRF élargi dans son ensemble, ce n'est pas le cas de tous ses sous-secteurs (*annexe 2.4*). En particulier, le nombre de petites entreprises (moins de 10 salariés) a augmenté dans la messagerie ; leur part passe de 65,0 % au 1<sup>er</sup> janvier 2008 à 68,8 % au 1<sup>er</sup> janvier 2012 (*figure 2A.4*).

Dans le secteur de la location de camions avec chauffeur, la part des entreprises de taille moyenne (de 10 à 49 salariés) augmente sur la même période (+ 4,8 points). En particulier en 2012, la part du nombre d'entreprises de taille moyenne y gagne 0,9 point et celle des entreprises de plus de 50 salariés y gagne plus d'un point.

### Estimation de l'emploi salarié en 2012

À l'exception des données SNCF, RATP et d'intérim, les statistiques présentées classent les salariés selon l'activité principale 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 SOeS qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 à 2010, et de Pôle emploi pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss - mars 2013) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2013.

Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France métropolitaine.

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.

**Figure 2A.1 : effectif salarié au 31 décembre**

Niveaux en milliers et structure et évolutions en %

Secteur d'activité	2008	2009	2010	2011	2012	Struct. 2012	Évolutions annuelles		
							10/09	11/10	12/11
<b>Transports et entreposage * dont</b>	<b>1 088,2</b>	<b>1 072,9</b>	<b>1 079,8</b>	<b>1 089,4</b>	<b>1 086,7</b>	<b>100</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,3</b>
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>80,4</b>	<b>84,7</b>	<b>87,1</b>	<b>89,2</b>	<b>92,0</b>	<b>8</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>	<b>3,1</b>
Transport routier régulier de voyageurs	57,3	59,1	59,1	59,7	60,8	6	-0,1	1,0	2,0
Autres transports routiers de voyageurs	23,2	25,6	28,1	29,5	31,2	3	9,8	5,2	5,5
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>377,7</b>	<b>369,7</b>	<b>373,7</b>	<b>381,3</b>	<b>377,5</b>	<b>35</b>	<b>1,1</b>	<b>2,0</b>	<b>-1,0</b>
Transports routiers de fret interurbains	189,0	182,5	181,7	184,9	181,0	17	-0,4	1,8	-2,1
Transports routiers de fret de proximité	124,4	124,8	132,0	137,6	139,1	13	5,8	4,2	1,1
Location de camions avec chauffeur	20,6	19,3	18,4	18,7	18,6	2	-4,5	1,7	-0,9
Messagerie, fret express	43,6	43,1	41,5	40,1	38,8	4	-3,7	-3,5	-3,1
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>16 211</b>	<b>15 950</b>	<b>16 005</b>	<b>16 060</b>	<b>15 961</b>	<b>-</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,6</b>

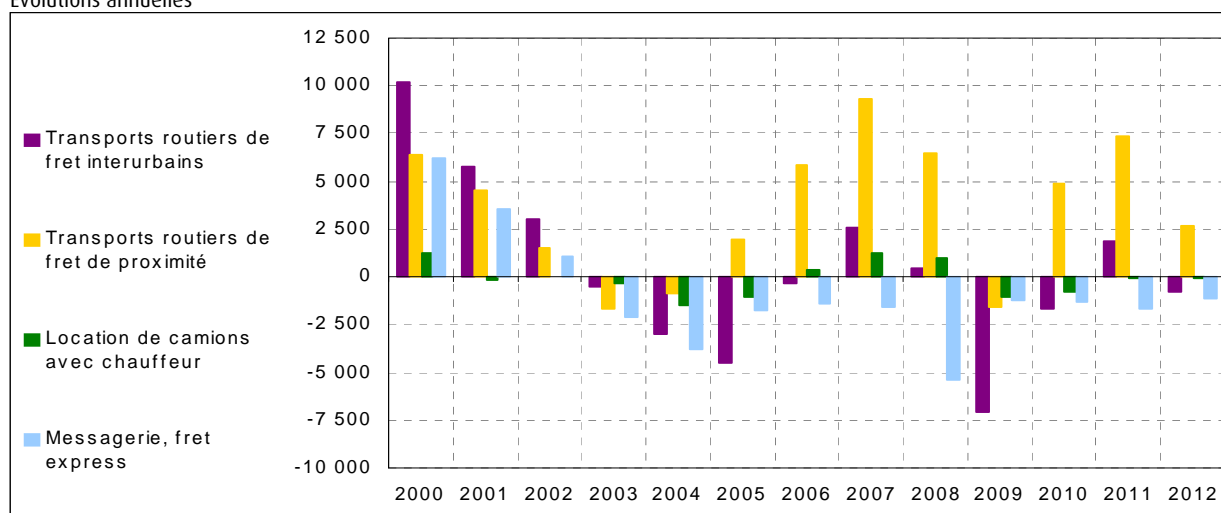
Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture

\* hors "Activités de poste et de courrier"

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

**Figure 2A.2 : effectif salarié en moyenne annuelle dans le TRF élargi**

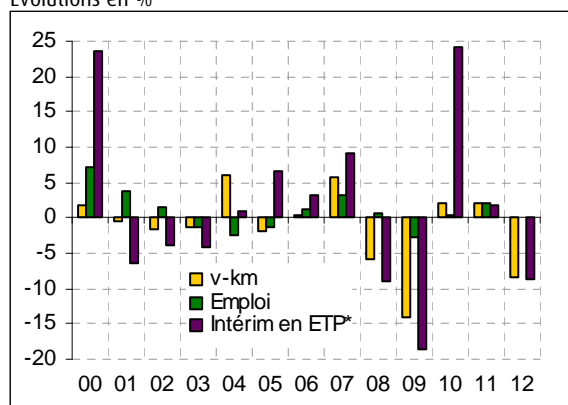
Évolutions annuelles



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

**Figure 2A.3 effectif salarié annuel moyen et intérimaire dans le TRF élargi et véhicules-km réalisés pour le compte d'autrui**

Évolutions en %



\* ETP : emplois équivalents temps plein

Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoss, SNCF, RATP, La Poste, Air France et SOeS - enquête TRM

**Figure 2A.4 : nombre d'entreprises au 1<sup>er</sup> janvier par tranche d'effectifs salariés**

En %

Activité	Taille	2008	2011	2012
		0 à 9 salariés	71,9	72,9
Transports routiers de fret interurbains	10 à 49 salariés	22,2	20,9	20,8
	50 salariés et plus	5,9	6,3	6,3
	<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Transports routiers de fret de proximité	0 à 9 salariés	88,6	88,8	88,7
	10 à 49 salariés	10,3	10,1	10,2
	50 salariés et plus	1,1	1,1	1,1
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
Location de camions avec chauffeur	0 à 9 salariés	71,0	67,4	65,3
	10 à 49 salariés	21,2	25,0	25,9
	50 salariés et plus	7,9	7,6	8,8
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
Messagerie, fret express	0 à 9 salariés	65,0	66,6	68,8
	10 à 49 salariés	19,9	20,1	18,5
	50 salariés et plus	15,1	13,3	12,7
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
<b>Ensemble</b>	0 à 9 salariés	81,9	82,5	82,5
	10 à 49 salariés	14,8	14,2	14,2
	50 salariés et plus	3,2	3,3	3,2
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

Sources : Insee, Sirène

## 2B | Les caractéristiques des salariés

Sur dix salariés des établissements exerçant une activité du transport routier de fret élargi, sept sont des « conducteurs ». Ces derniers sont en moyenne plus âgés que les autres salariés du secteur même si l'écart tend peu à peu à se réduire. L'ancienneté des grands routiers dans le métier de conducteur de poids lourds est plus forte que chez les conducteurs « courte distance ».

### La population ouvrière est qualifiée

Au 31 décembre 2011, 77 % des salariés des établissements du TRF élargi sont des ouvriers qualifiés et 5 % sont des ouvriers non qualifiés alors que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, ils représentent respectivement 45 % et 5 % (figure 2B.2 et annexe 2.7). Dans le TRF élargi, neuf ouvriers qualifiés sur dix sont des conducteurs. Le taux d'encadrement y est faible : on compte 4 % de cadres, et 6 % de professions intermédiaires. Au sein du TRF élargi, la messagerie se singularise par une plus forte proportion d'employés, de professions intermédiaires et de cadres en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (59,9 %), mais aussi moins qualifiés. À l'opposé, la location de véhicules avec chauffeur compte essentiellement des ouvriers qualifiés (88,3 %) et très peu d'ouvriers non qualifiés (1,4 %).

### La conduite est une activité masculine

La dominante ouvrière conjugée à la faible représentation des femmes au sein de la profession de conducteur (figure 2B.3) explique le faible taux de féminisation au sein du TRF élargi : fin 2011, la part des femmes s'y établit à 11,5 % contre 21,4 % dans les transports et l'entreposage (hors « activités de poste et de courrier »). En comparaison, cette part est de 40,9 % dans l'ensemble de l'économie marchande. La messagerie se distingue avec 22,6 % de femmes (figures 2B.4 et annexe 2.3).

### La moyenne d'âge est d'un peu plus de 41 ans

En 2011, les salariés du TRF élargi sont âgés en moyenne d'un peu plus de 41 ans, soit pratiquement un an de moins que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage. La moitié d'entre eux a moins de 42 ans. Les salariés des sous-secteurs de la messagerie et du TRF de proximité, dont la moitié a moins de 41 ans, sont plus jeunes. Cependant, l'âge moyen des salariés de la messagerie augmente plus rapidement que dans l'ensemble du TRF élargi : de deux ans et onze mois entre 2002 et 2011 contre deux ans et sept mois (annexe 2.8).

Avec une moyenne d'âge de près de 42 ans, les conducteurs du TRF élargi sont plus âgés que les autres salariés du secteur. Mais dans presque chacun des

sous-secteurs du TRF élargi, l'âge moyen dans cette profession tend, à présent, à augmenter plus lentement que dans les autres professions : il s'est accru de 28 mois entre 2002 et 2011 contre 31 mois pour l'ensemble des salariés du secteur. Echappant à cette tendance, les conducteurs du secteur de la location de camions avec chauffeurs voient leur moyenne d'âge augmenter légèrement plus vite sur cette période que l'ensemble des salariés de ce sous-secteur (+ 27 mois contre + 26 mois, annexe 2.8).

Dans le TRF élargi, la part des salariés âgés de 56 ans ou plus est passée de 4,5 % en 2002 à 10,0 % en 2011 (+ 2,2 points sur la seule année 2011) quand celle des 30 ans ou moins est passée de 23,6 % à 16,3 %.

### L'ancienneté est plus forte chez les grands routiers

En 2008, l'ancienneté des conducteurs de poids lourds du TRF élargi était, en moyenne, de 18 ans et 6 mois dans la profession et de 8 ans et 6 mois dans l'établissement, selon l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (source *enquête annuelle sur les conditions de travail*).

L'ancienneté dans la profession était plus forte parmi les conducteurs « grands routiers » (19 ans et 3 mois en moyenne) que parmi les conducteurs courte distance (18 ans et 2 mois).

L'ancienneté dans l'établissement était à peu près deux fois moindre. Celle des grands routiers est proche de celle des conducteurs *courte distance* (8 ans et 1 mois contre 8 ans et 7 mois).

### Champ

Dans les DADS, les « conducteurs » sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « chauffeurs ».

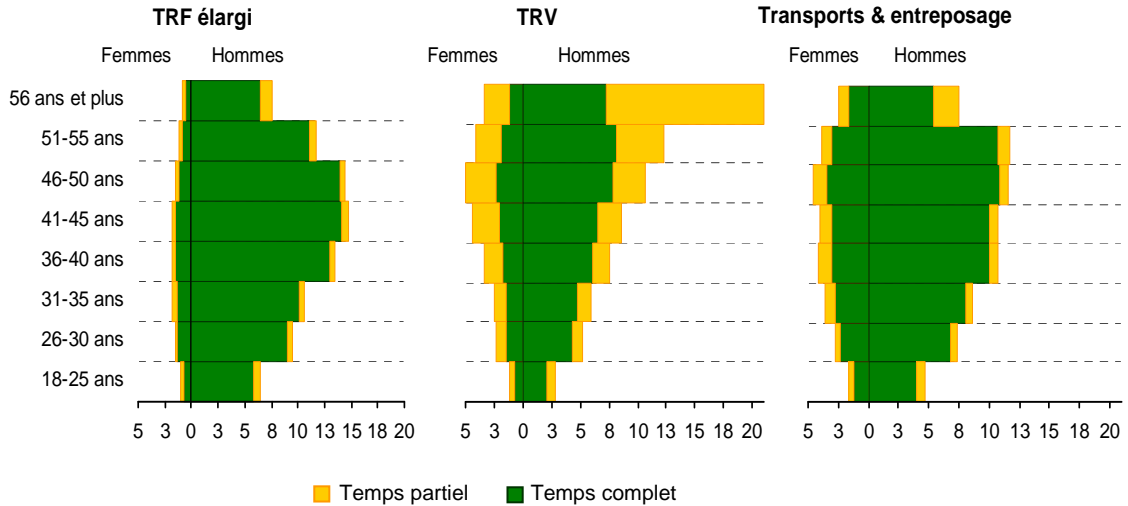
Grands routiers : conducteurs qui prennent au moins six repos journaliers par mois hors du domicile (six « découchés »).

Sont étudiés dans cette fiche, les salariés d'établissements dont l'activité principale appartient au secteur « transports et entreposage ». On distingue en particulier le transport routier de voyageurs (49.39A, 49.39B) noté TRV en abrégé, du transport urbain de voyageur et taxi (4931Z, 4932Z), noté TUV.

Les intérimaires (fiche 2C) ne sont pas inclus car, dans les DADS, ils sont rattachés à une entreprise d'intérim sans précision de l'établissement où leur mission s'effectue.

**Figure 2B.1 : pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2011 (femmes / hommes)**

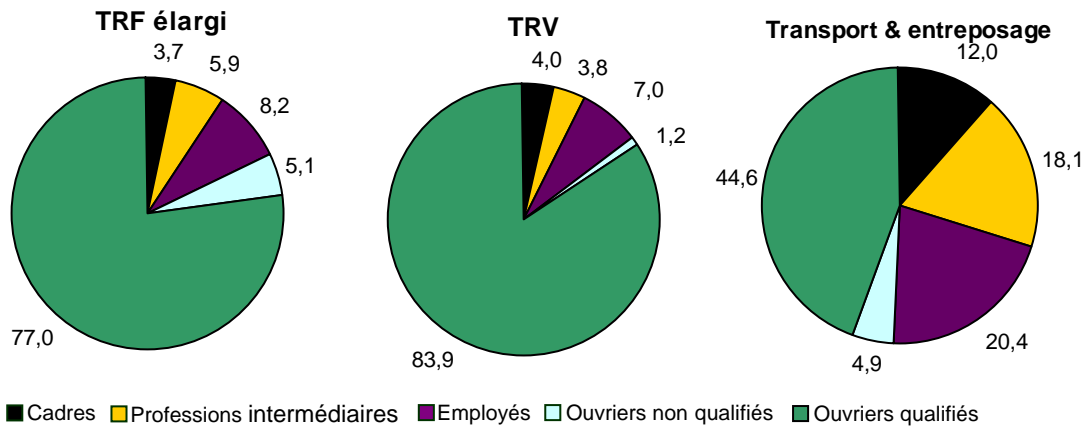
En %



Source : Insee - DADS, calculs SOeS

**Figure 2B.2 : structure par catégories socioprofessionnelles des salariés au 31 décembre 2011**

En %



Source : Insee - DADS, calculs SOeS

**Figure 2B.3 : proportion de conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2011**

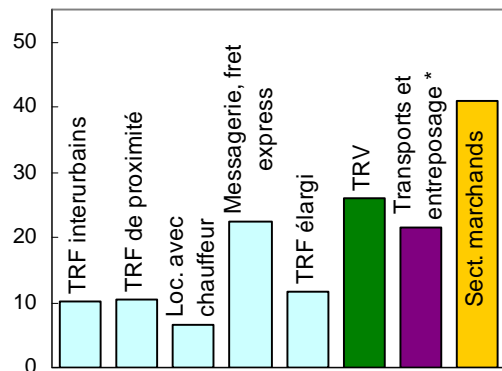
En %

Secteur d'activité	Conducteurs	Dont Femmes
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>70,6</b>	<b>2,5</b>
TRF interurbains	74,6	1,9
TRF de proximité	74,7	3,3
Loc. de camions avec chauffeur	81,5	2,0
Messagerie, fret express	34,9	3,3
Transport routier de voyageurs	80,3	21,9
Transport urbain de voyageurs et taxis	54,1	15,7
Transports et entreposage (HZ)	31,4	7,9

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

**Figure 2B.4 : taux de féminisation au 31 décembre 2011**

En %



(\*) Hors activités de poste et de courrier

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

## 2C | Les caractéristiques des emplois

En 2012, dans le transport routier de fret élargi (« TRF élargi »), la mobilité de la main-d'œuvre comme le recours à l'emploi intérimaire sont en baisse après avoir été stables en 2011. La part des salariés à temps partiel y est faible, bien moindre en particulier que dans le transport routier de voyageurs.

### La rotation de la main-d'œuvre est en baisse

En 2012, dans le transport routier de fret élargi (« TRF élargi »), le taux de rotation du personnel salarié s'établit à 26,2 %. Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (17,7 %) et la construction (21,3 %). C'est un taux néanmoins bien inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (51,9 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (65,4 % - *figure 2C.1*). Il est en retrait de 3,3 points par rapport à 2011, soit plus fortement que le retrait constaté dans la construction (- 2,1 points) ou l'industrie (- 0,1 point). Par ailleurs, la part des contrats à durée déterminée (CDD) dans les embauches réalisées par le TRF élargi augmente de 4 points pour s'établir à 76 %.

### L'emploi intérimaire se replie

Après une année 2010 de reprise, suivie d'un net ralentissement en 2011, le volume de travail temporaire utilisé en 2012 par le TRF élargi recule (- 8,6 %, soit - 1 600 postes, *fiche 2A, figure 2A.3*). Il s'établit à 16 800 équivalents-emplois temps plein sur l'année.

La part des emplois intérimaires au sein de l'emploi salarié total, appelée taux de recours à l'intérim, recule également. Dans le TRF élargi, elle diminue de 0,4 point pour atteindre 4,2 % en 2012, soit le deuxième niveau le plus bas depuis 2003 après celui de 2009.

Le recours à l'emploi intérimaire est relativement fréquent dans le transport et entreposage. Avec 3,7 %, ce taux est le plus élevé au sein des grands secteurs du tertiaire : le contrat d'intérim est utilisé par le secteur du transport et 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. Ce

taux de recours dans le transport et entreposage est toutefois inférieur à celui observé dans la construction et l'industrie, qui font essentiellement appel à l'intérim pour satisfaire leurs besoins ponctuels de main-d'œuvre (*figure 2C.2*).

### Les emplois à temps partiel sont peu nombreux

Dans le TRF élargi, comme dans chacun de ses sous-secteurs, les salariés travaillent moins souvent à temps partiel que dans l'ensemble des transports et entreposage, à l'exception des cadres et des employés où la part des salariés à temps partiel est assez proche (*figure 2C.3*). Ainsi, la proportion de salariés du TRF élargi à temps partiel est cinq fois moins élevée que dans le TRV et deux fois moins que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Fin 2011, dernière année disponible, sont à temps partiel 7,5 % des salariés du TRF élargi, 40,2 % des salariés du TRV et 13,7 % des salariés du secteur transports et entreposage. En particulier, les ouvriers qualifiés, majoritairement constitués de conducteurs dans le transport routier, sont fréquemment à temps partiel dans le TRV alors qu'ils le sont rarement dans le TRF élargi (respectivement 43,8 % et 5,6 % en 2011). Les employés et les ouvriers non qualifiés du TRF élargi sont les catégories socioprofessionnelles les plus concernées par le travail à temps partiel, mais bien moins que dans le TRV.

### L'âge d'entrée en congé de fin d'activité est reporté de 55 à 57 ans

983 conducteurs routiers de marchandises sont entrés dans le dispositif de congé de fin d'activité en 2012, soit une diminution de 38 % par rapport à l'année passée. Parmi, eux, 470 avaient moins de 57 ans, contre 1 077 en 2011 (*figure 2C.4*). Le recul sur cette tranche d'âge explique l'ensemble de la baisse. Elle est due à la mise en application de l'accord du 30 mai 2011 signé par les partenaires sociaux et l'État qui modifie les conditions d'ouverture des régimes du CFA, en reportant de 55 à 57 ans l'âge d'entrée dans ce dispositif, sauf dans quelques cas (*voir encadré*).

#### Définitions

Le taux d'entrée (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif salarié moyen de l'année. Les transferts de personnel entre établissements d'une même entreprise n'y sont pas comptabilisés.

Taux de rotation = (taux d'entrée + taux de sortie)/2.

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

**Figure 2C.1 : taux de rotation par secteur d'activité**

En %, données brutes

Activité	Taux de rotation			
	2009	2010	2011*	2012
Industrie	16,4	18,0	17,8	17,7
Construction	23,5	24,1	23,4	21,3
Tertiaire dont	57,1	59,4	62,6	65,4
Transports et entreposage dont	26,1	26,3	26,1	25,9
<b>TRF élargi</b>	<b>25,6</b>	<b>28,2</b>	<b>29,5</b>	<b>26,2</b>
<b>Ensemble</b>	<b>45,6</b>	<b>47,8</b>	<b>50,2</b>	<b>51,9</b>

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

Champ : établissements d'au moins 1 salarié

Sources : DMMO, statistique publique, Dares, enquêtes DMMO-Emmo

**Figure 2C.2 : recours au travail temporaire par secteur d'activité**

Taux de recours en % et nombre d'intérimaires en milliers

Activité	Taux de recours moyen				Nombre d'intérimaires 2012*
	2000	2010	2011	2012	
Agriculture	0,9	1,2	1,2	1,2	2,5
Industrie	7,1	6,7	7,6	6,8	229,5
Construction	7,9	7,3	7,9	7,6	111,8
Tertiaire dont	1,5	1,5	1,5	1,4	181,4
Transports et entreposage dont	3,9	3,8	4,0	3,7	51,6
<b>TRF élargi</b>	<b>5,0</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,2</b>	<b>16,8</b>
<b>Ensemble</b>	<b>3,1</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,0</b>	<b>525,1</b>

\*en équivalent-emplois temps plein sur l'année

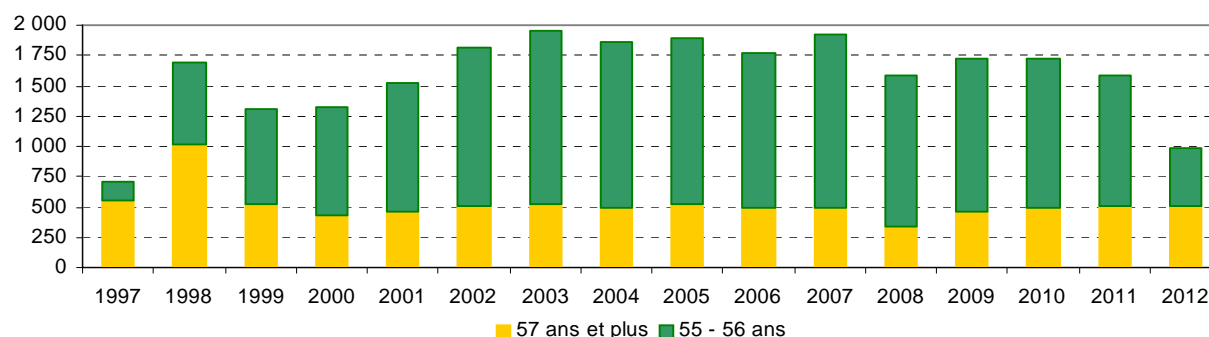
Sources : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim, calculs SOEs

**Figure 2C.3 : proportion de salariés à temps partiel au 31 décembre 2011**

En %

Catégorie socioprofessionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie, fret express	TRF élargi	TRV	Transports et entreposage
Cadres	12,0	16,9	13,4	9,0	<b>12,9</b>	14,6	12,4
Professions intermédiaires	7,0	7,5	11,8	6,4	<b>7,0</b>	10,4	13,0
Employés	19,1	23,5	21,4	12,0	<b>19,0</b>	27,3	18,1
Ouvriers qualifiés	4,2	7,8	3,9	5,7	<b>5,6</b>	43,8	12,0
Ouvriers non qualifiés	12,2	12,0	21,6	19,0	<b>14,3</b>	42,9	15,7
<b>Ensemble</b>	<b>6,1</b>	<b>9,4</b>	<b>5,4</b>	<b>8,9</b>	<b>7,5</b>	40,2	13,7

Sources : Insee - DADS, calculs SOEs

**Figure 2C.4 : nombre de conducteurs routiers entrés dans le dispositif de congé de fin d'activité**


Source : DGITM

### 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 congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2012, 25 342 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif depuis sa création ; 67,1 % des bénéficiaires avaient 55 ou 56 ans lors de leur entrée en CFA.

Par ailleurs, l'accord du 30 mai 2011 portant adaptation des dispositions relatives aux congés de fin d'activité signé par les partenaires sociaux et l'État modifie les conditions d'ouverture des régimes du CFA marchandises géré par le FONGECFA-Transport et du CFA voyageurs géré par l'AGECFA-Voyageurs à compter du 1<sup>er</sup> 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.

## 2D | Marché du travail T&L : les offres d'emploi

L'année 2012 enregistre un recul des offres d'emploi pour les métiers « Transport et logistique » (T&L) confiées par les entreprises à Pôle emploi, avec -16,3 %, contre près de +10 % en 2011. Le repli s'observe dans tous les métiers. Dans le magasinage-préparation de commandes et la conduite de TRM longue distance, la baisse des offres met fin à une reprise entamée en 2010 (respectivement -19,0 % et -20,8 %). Le recul des offres du T&L se conjugue avec une hausse des nouvelles demandes, entraînant ainsi un net relâchement de l'indicateur de tension. Parmi les offres proposées en 2012, la part des contrats à durée indéterminée (CDI) baisse légèrement (22,1 %, soit -0,7 point) et la part des contrats « courts » (1 à 6 mois) franchit le seuil symbolique des 50 %.

### Les offres d'emploi reculent en 2012

Le métier de magasinage-préparation de commandes représente un tiers des offres d'emploi T&L collectées par Pôle emploi en 2012, part qui n'a pratiquement pas cessé de croître depuis 1995. La conduite de véhicules de TRM sur longue distance en représente 16 %. Les autres métiers de la conduite en représentent 20 %. Enfin, un tiers des offres T&L revient aux « autres métiers du T&L » (techniciens ou cadres du transport routier et métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime, la manutention ou le ferroviaire - *figure 2D.1*). Pour l'ensemble des métiers T&L, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi au cours de 2012 s'élève à 262 000, en baisse de 16,3 % par rapport à 2011 (-51 100 offres), après avoir augmenté de près de 10 % l'année précédente. La baisse concerne tous les métiers du T&L, notamment -19,0 % (-19 600 offres) pour le magasinage-préparation de commandes et -20,8 % (-10 700 offres) pour la conduite de TRM sur longue distance (*annexe 2.12*). Pour ces deux métiers, le repli intervient après une reprise de deux ans. Poitou-Charentes est la seule région où les offres de magasinage-préparation de commandes ne diminuent pas (+17,2 %), la baisse la plus forte étant observée en Basse-Normandie (-44,0 %) - (*figure 2D.3*).

### Deux offres d'emploi sur cinq sont émises par des entreprises de travail temporaire

Les établissements du secteur « transports et entreposage » (HZ) ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du travail T&L et les fonctions de transport et de logistique sont souvent assurées directement par des entreprises d'autres secteurs que ceux du transport. En 2012, 80,5 % des offres T&L sont émises par des établissements d'autres secteurs que le transport, part en hausse par rapport à 2011 (+0,9 point) car les offres provenant de ces secteurs baissent moins que celles du transport (-15,7 % et -20,2 %). Les entreprises de travail temporaire déposent 40,0 % des offres T&L et celles du commerce 11,9 %. Les agences d'intérim occupent une place grandissante : avant 1998, moins de 20,0 % dans les offres T&L enregistrées à Pôle emploi, 30,0 % dès 2004 et environ 40,0 % depuis 2010. En revanche,

s'agissant du seul métier de conducteur de TRM sur longue distance, les entreprises du secteur HZ sont le principal pourvoyeur des offres, déposant 41,2 % de l'ensemble de ces offres (*figure 2D.7*). De surcroît, parmi tous les métiers T&L, celui de conducteur de TRM sur longue distance est le métier le plus souvent demandé par les entreprises du secteur HZ (41,6 % de leurs offres ciblent ce métier).

### Les CDI sont un peu moins nombreux parmi les contrats proposés

Parmi l'ensemble des offres T&L proposées par Pôle emploi, la part des contrats « très courts » (moins d'un mois) diminue de nouveau, passant de 22,4 % à 20,1 % (*figure 2D.2 et annexe 2.13*). Le poids des CDI dans les offres diminue légèrement, à 22,1 % (-0,7 point). À l'inverse, les contrats « courts » (1 à 6 mois) confortent encore leur domination, à 51,1 % (+2 points). Pour le métier de magasinage-préparation de commandes, le recul des offres pour un contrat « très courts » est, cette année encore, plus marqué que pour l'ensemble du T&L (-8,7 points).

### Les tensions diminuent nettement sur le marché du travail

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail T&L (offres d'emploi rapportées aux demandes) diminue de 10 points, passant de 51 % à 41 % (*figure 2D.4*). Cette baisse résulte des effets conjoints de la baisse des offres et de la hausse des demandes enregistrées. Pour les conducteurs du TRM longue distance, l'indicateur de tension diminue après deux années de hausse. Avec 52 offres pour 100 demandes en 2012, il se maintient bien en deçà de sa moyenne de longue période de 85 offres pour 100 demandes.

#### 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, 39 métiers ayant été retenus par le SOeS, agrégés en cinq métiers.

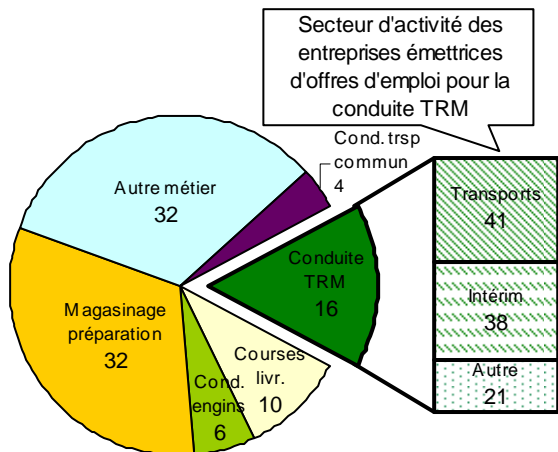
Les **métiers** sont transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, la conduite d'engin et déplacement de charges peut être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

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 ».



**Figure 2D.1 : offres d'emploi collectées par métier**

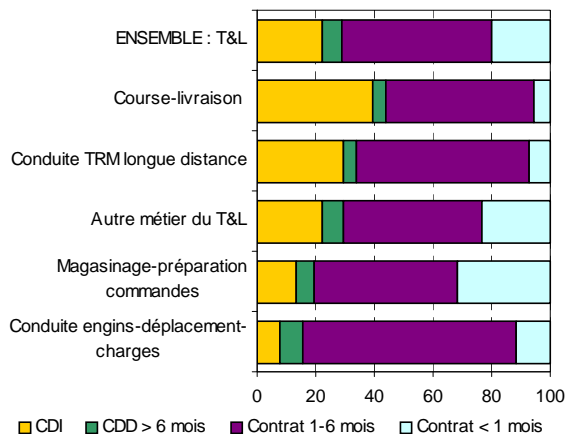
En %



Sources et Champ : cf. figure 2D.4

**Figure 2D.2 : offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé**

En %

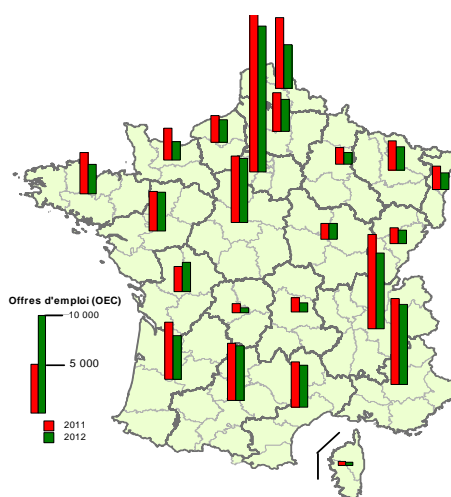
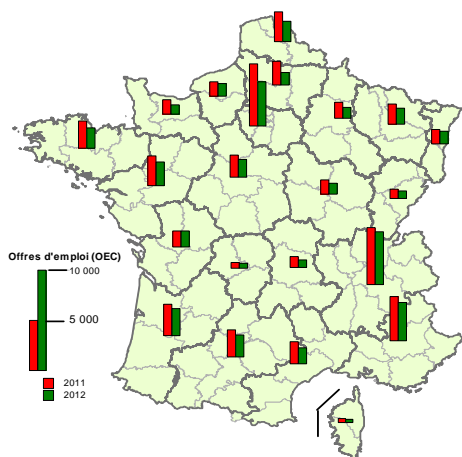


Sources et Champ : cf. figure 2D.4

**Figure 2D.3 : offres d'emploi collectées au cours de 2011 et 2012**

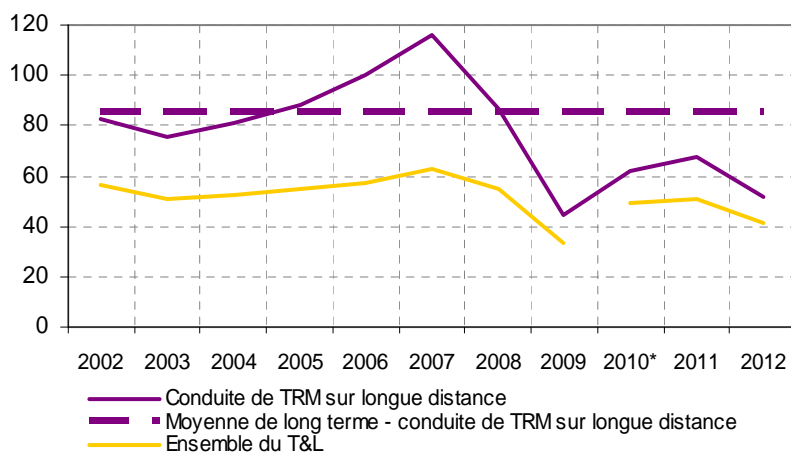
Conduite TRM longue distance

Magasinage et préparation de commandes



Sources et Champ : cf. figure 2D.4

**Figure 2D.4 : indicateur de tension (offres collectées sur demandes en catégorie A)**



L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) au nombre de demandes d'emploi enregistrées (DEE) en catégorie A 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.

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

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

Sources : Dares, Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; Soes (calculs CVS-CJO trimestriels)

## 2E | Marché du travail T&L : les demandeurs d'emploi

Fin 2012, Pôle emploi recense 550 700 demandeurs d'emploi dans les métiers « Transport et logistique » (T&L) tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C). Cet effectif correspond à un surcroît de 5 410 demandeurs par rapport à fin 2011, soit une progression de 10,9 %, après + 10,1 % en 2011. La hausse se retrouve dans tous les métiers du T&L. Elle est un peu plus forte que celle observée pour l'ensemble de l'économie (+ 8,6 %). Le nombre de demandeurs a été alimenté par un flux annuel de nouvelles inscriptions en hausse par rapport à 2011, tandis que, dans le même temps, le nombre d'offres confiées à Pôle emploi par les entreprises pour tous ces métiers a diminué sensiblement (fiche 2D).

### 550 700 personnes recherchent activement un emploi T&L à fin 2012

Au total, fin décembre 2012, 601 000 personnes recherchant un emploi dans un des métiers T&L sont inscrites à Pôle emploi, toutes catégories confondues. Les demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) représentent plus de 90 % de cette population, soit 550 700 personnes (figure 2E.1). Parmi elles, 389 900 (70,8 %) n'ont exercé aucune activité au cours du mois de décembre (catégorie A), 10,6 % ont exercé une activité réduite « courte », c'est-à-dire de moins de 78 heures au cours du mois (catégorie B) et 18,6 % ont exercé une activité réduite « longue », de plus de 78 heures au cours du mois (catégorie C).

### La hausse s'accélère pour les demandeurs sans emploi ou en activité réduite courte

Entre fin 2011 et fin 2012, le nombre de demandeurs d'emploi T&L tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) augmente de 10,9 % (+ 54 100), après + 10,1 % en 2011. La hausse s'accélère particulièrement pour les demandeurs sans aucune activité (+ 13,1 % soit + 45 100, après + 11,4 % en 2011) de même que pour les demandeurs en activité réduite « courte » (+ 14,3 % soit + 7 300, après + 9,8 % en 2011). En conséquence, la part de ces deux catégories se renforce en 2012 (figure 2E.1).

### Tous les métiers sont concernés

Le nombre de demandeurs en catégorie A, B ou C progresse quel que soit le métier du T&L recherché. La hausse atteint en particulier 15,9 % pour les « autres métiers du T&L », c'est-à-dire les techniciens ou les cadres du transport routier et métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime, la manutention ou le ferroviaire. Pour le métier « magasinage et préparation de commandes », l'année 2012 constitue la cinquième année consécutive de hausse (+ 10,5 % soit + 16 600, après + 9,7 % en 2011). Il en va de même pour « conduite de TRM longue distance », métier pour lequel le nombre de demandeurs croît nettement plus qu'en 2011 (11,4 %, soit + 7 000, après + 3,8 %). Les nouvelles inscriptions (tout au long de l'année) dans ce métier atteignent 78 300, soit + 3,1 % (figure 2E.4).

### Le vieillissement des demandeurs d'emploi se poursuit

Par tranches d'âge, en 2012, et dans la continuité de 2011, le nombre de demandeurs T&L en catégories A,

B et C augmente pour toutes les tranches, mais plus vite que l'ensemble pour les 50 ans ou plus. Ainsi, la part de ces derniers croît de 1,3 point alors qu'elle diminue de 0,6 point pour les 25 à 49 ans et pour les moins de 25 ans. Ce vieillissement des demandeurs d'emploi s'observe pour chacun des métiers, excepté pour les « autres métiers du T&L ». Sur le long terme, pour les conducteurs TRM longue distance, la part des demandeurs ayant 50 ans ou plus a augmenté de plus de 12 points en 16 ans ; pour « magasinage et préparation de commandes », cette part a augmenté de 4 points sur la même période (figure 2E.2).

### Les femmes ne représentent qu'à peine 14 % des demandeurs d'emploi et la répartition des métiers recherchés est différente

La demande d'emploi pour les métiers du T&L est très masculine, avec seulement 14 % de femmes parmi les demandeurs des catégories A, B, C. Par ailleurs, celles-ci ne se positionnent pas exactement sur les mêmes métiers que les hommes. Ainsi, 3,0 % seulement des femmes à la recherche d'un emploi T&L sont inscrites sur un métier de « conduite de TRM longue distance », contre 14,0 % pour les hommes (figure 2E.3). À l'inverse, elles sont proportionnellement plus nombreuses à rechercher un emploi dans le « magasinage-préparation de commandes » (42,8 % contre 30,1 % pour les hommes) ou encore dans la « conduite de transport en commun » (4,1 % contre 2,5 %).

### Les demandeurs d'emploi recherchent majoritairement un emploi durable

Dans le T&L, en 2012, 93,9 % des demandeurs d'emploi T&L (catégories A, B et C) sont à la recherche d'un emploi durable (contrats de plus de six mois). Mais la part des demandeurs recherchant un contrat saisonnier ou temporaire a augmenté de 0,6 point en deux ans. Cette hausse fait écho au recours accru aux « formes particulières d'emploi » par les entreprises. En effet, celles-ci déposent de plus en plus d'offres pour des contrats de courte durée auprès de Pôle emploi, et font appel à l'emploi intérimaire qui leur assure une souplesse d'adaptation à l'évolution de la demande (voir fiches 2A et 2D).

#### Les métiers « transport et logistique » (T&L)

Se référer à la fiche 2D.

**Figure 2E.1 : demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers T&L par catégorie et par sexe**

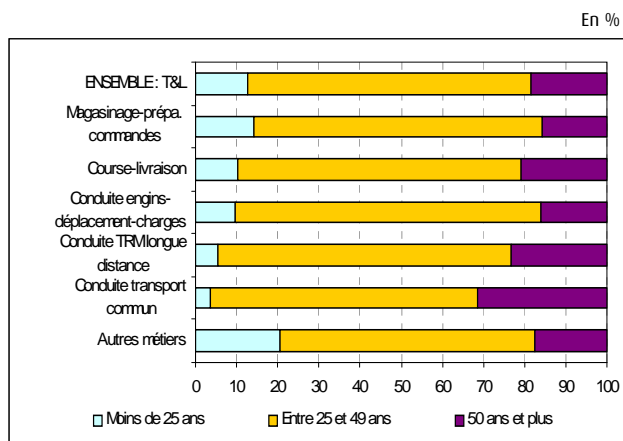
Évolutions et structure en % ; niveau en milliers

	Niveau				Structure		Évolution
	2011		2012		2011	2012	
	Total	dont femmes	Total	dont femmes			
<b>Actes positifs de recherche d'emploi : catégories A, B, C</b>	<b>496,6</b>	<b>69,8</b>	<b>550,7</b>	<b>76,3</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>10,9</b>
sans emploi : catégorie A	344,8	43,2	389,9	47,9	69,4	70,8	13,1
en activité réduite courte : catégorie B	51,2	9,6	58,5	10,7	10,3	10,6	14,3
en activité réduite longue : catégorie C	100,6	17,0	102,3	17,7	20,3	18,6	1,7
<b>Sans actes positifs de recherche d'emploi dont</b>							
sans emploi : catégorie D	21,8	3,5	25,1	4,2	4,0	4,6	15,5
en emploi : catégorie E	24,6	3,1	25,1	3,2	4,5	4,6	2,0
<b>Ensemble des catégories A, B, C, D, E</b>	<b>543,0</b>	<b>76,4</b>	<b>601,0</b>	<b>83,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>10,7</b>

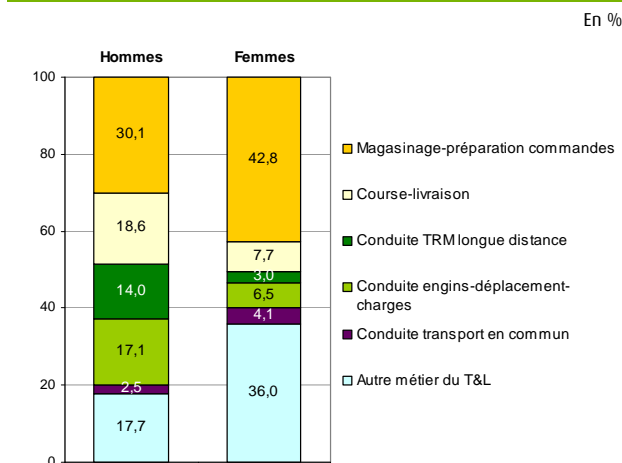
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »

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

**Figure 2E.2 : répartition des demandeurs d'emploi par tranche d'âge fin 2012**



**Figure 2E.3 : répartition à fin 2012 des demandeurs d'emploi T&L par métier recherché selon le sexe**



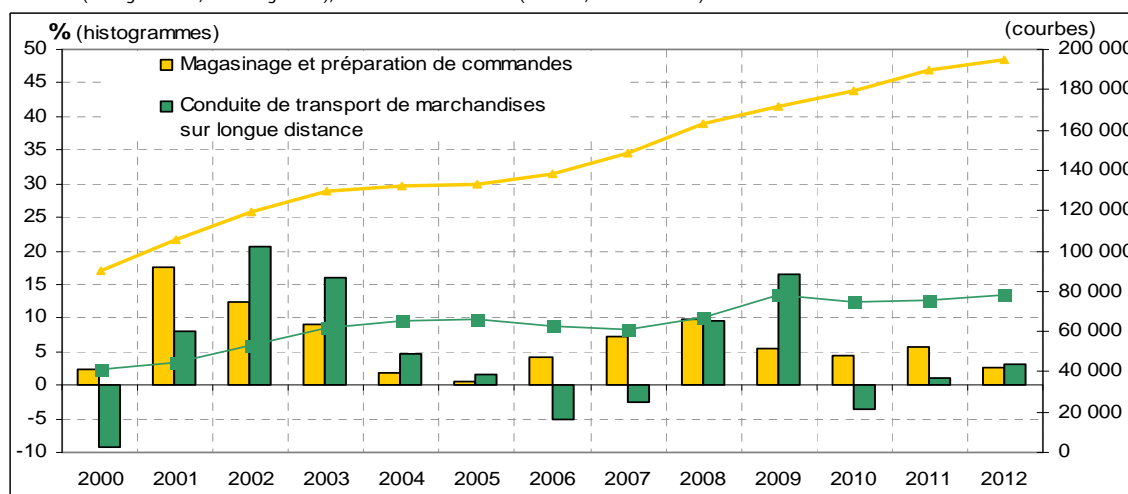
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de fin d'année de catégories A, B et C

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

Champ et sources : cf. figure 2E.2

**Figure 2E.4 : demandes d'emploi enregistrées (flux)**

Évolutions en % (histogrammes, axe de gauche), nombre de demandes (courbes, axe de droite)



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

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



### 3 | La durée du travail

#### Organisation du chapitre

*Le chapitre sur la durée du travail décrit le temps de service des conducteurs routiers de poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret (TRF) élargi. Il porte sur les semaines de cinq jours et plus dites « complètes » et sur le temps de travail journalier pour les deux catégories de conducteurs : les grands routiers se distinguent des routiers « courte distance » par le nombre de découchés mensuels (définitions).*

#### En 2012

En 2012, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements du TRF élargi s'établit à 45 heures et 10 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il diminue de 30 minutes en un an, plus fortement pour les conducteurs grands routiers que pour les conducteurs sur courte distance. Le temps de conduite des grands routiers et des routiers *courte distance* a peu varié en 2012. En revanche, le temps d'attente poursuit sa baisse.

#### Spécificités structurelles

Le temps de service hebdomadaire et le nombre moyen de jours travaillés sur un mois des conducteurs *courte distance* sont inférieurs à celui des grands routiers respectivement d'environ 5 heures et d'une demi-journée. Les conducteurs *courte distance* consacrent moins de 65 % de ce temps à la conduite et les conducteurs grands routiers autour de 75 %. En effet, les *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.

## 3A

## La durée de service hebdomadaire des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2012, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds, salariés des secteurs du TRF élargi, diminue davantage pour les grands routiers que pour les routiers « courte distance ». Le transport interurbain et le transport de proximité sont concernés également par cette évolution. La part des conducteurs effectuant au moins 48 heures de service en semaine complète recule donc assez sensiblement. Le temps de conduite des grands routiers comme des conducteurs de courte distance reste toutefois proche du niveau atteint l'année passée. C'est essentiellement la poursuite du recul des temps d'attente qui explique cette évolution.

### Le temps de service des conducteurs grands routiers baisse plus fortement

En 2012, la durée hebdomadaire moyenne de service des conducteurs de poids lourds salariés exerçant dans le transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures 10 minutes (*figure 3A.1*), en baisse de 30 minutes par rapport à l'année passée. Si le temps de service des conducteurs sur courte distance ne recule que faiblement (- 10 minutes, à 43 heures 10 minutes), le repli est plus ample pour les grands routiers (- 35 minutes, à 47 heures 35 minutes), annulant ainsi la hausse observée l'année précédente.

Cependant, par rapport à la moyenne observée au cours des huit dernières années, le temps de service des grands routiers, comme des conducteurs sur courte distance, est plus élevé d'environ une demi-heure par semaine.

### Une diminution qui s'observe dans le transport de proximité et l'interurbain

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers salariés diminue dans le transport de proximité comme dans le transport interurbain (respectivement - 35 et - 30 minutes - *figure 3A.2*). Dans le transport de proximité, cette évolution est due à une nette baisse du temps de service des grands routiers, non compensée par la progression observée pour les conducteurs de courte distance. Dans le transport interurbain, les deux catégories de conducteurs sont concernées par cette baisse.

### La part des conducteurs effectuant au moins 48 heures de service est en léger recul

Sur les semaines complètes, en 2012, 28,9 % des routiers *courte distance* effectuent un temps de service d'une durée hebdomadaire supérieure ou égale à 48 heures (*voir avertissement*), soit un peu moins que l'année passée : - 1,4 point. Cette part est nettement

supérieure parmi les grands routiers : 53,5 % d'entre eux ont déclaré un temps de service d'au moins 48 heures par semaine. Cette proportion diminue toutefois en 2012 (- 0,6 point).

### Les grands routiers consacrent les trois quarts de leur temps de service à la conduite

En 2012, les conducteurs grands routiers conduisent en moyenne 35 h 40 par semaine, soit 75 % de leur temps de service. Ce temps de conduite n'a que peu évolué depuis 2009. Les conducteurs *courte distance* conduisent 27 heures 10 minutes en moyenne hebdomadaire, soit presque autant que l'année passée. En revanche, le temps d'attente poursuit sa diminution régulière, observée depuis huit ans.

### Les grands routiers parcourent 2 316 km en moyenne hebdomadaire (+ 2,0 %)

Le nombre de kilomètres parcourus par les conducteurs salariés est en hausse (+ 0,5 %) après avoir diminué de 4,6 % en 2011. Cette progression s'observe pour les grands routiers (+ 2,0 %) comme pour les conducteurs de courte distance (+ 2,2 %). Compte tenu de l'évolution du temps de conduite, la vitesse apparente augmente donc légèrement : 65 km/h pour les grands routiers, 56 km/h pour les *courte distance*.

### Le temps de service dans les grands établissements est en net recul

Le temps de service des conducteurs sur courte distance s'est réduit en 2012 dans les petits et dans les grands établissements, alors qu'il a augmenté dans ceux de taille intermédiaire. Cette baisse est plus prononcée dans les grands (- 2 heures 05 minutes en un an) que dans les petits établissements (- 50 mn). Le temps de service des grands routiers est orienté à la baisse quelle que soit la taille de l'établissement. Cette diminution est la plus forte dans les établissements de 50 à 99 salariés. Le temps de service reste structurellement moins élevé dans les établissements de petite taille (*figure 3A.3*), notamment en raison de la plus forte présence d'entreprises du transport de proximité parmi elles.

#### Avertissement

Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se limitant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus, dites « semaines complètes ». En 2012, elles représentent en moyenne 64 % des semaines complètes du calendrier de l'année pour les conducteurs *courte distance* et 65 % pour les grands routiers.

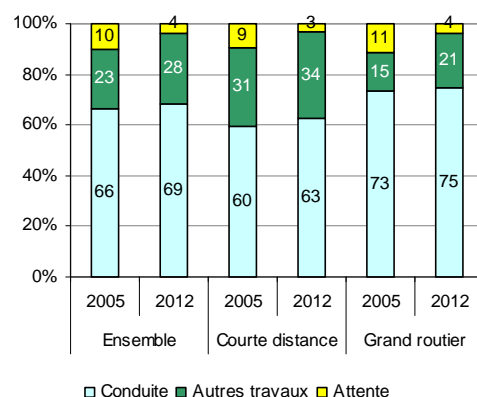
Par rapport aux publications précédentes, la série sur la répartition par tranche horaire du temps de service des conducteurs a été révisée. La série complète est en annexe 3-1.

**Figure 3A.1 : composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi**

Semaines effectuées de 5 jours et plus

En %

	En heures : minutes			
	2009	2010	2011	2012
<b>Temps de service</b>	<b>44:05</b>	<b>46:00</b>	<b>45:40</b>	<b>45:10</b>
<i>Courte distance</i>	41:45	42:35	43:20	43:10
<i>Grand routier</i>	46:50	47:40	48:10	47:35
<b>Temps de conduite</b>	<b>30:05</b>	<b>32:35</b>	<b>31:20</b>	<b>31:00</b>
<i>Courte distance</i>	25:30	26:05	27:15	27:10
<i>Grand routier</i>	35:30	35:50	35:40	35:40
<b>Autres travaux</b>	<b>11:35</b>	<b>11:05</b>	<b>12:25</b>	<b>12:40</b>
<i>Courte distance</i>	13:50	14:15	14:10	14:35
<i>Grand routier</i>	8:55	9:30	10:30	10:15
<b>Temps d'attente</b>	<b>2:25</b>	<b>2:20</b>	<b>1:55</b>	<b>1:30</b>
<i>Courte distance</i>	2:25	2:15	1:55	1:25
<i>Grand routier</i>	2:25	2:20	2:00	1:40



Remarque : en 2011, la baisse du temps de service pour la moyenne de l'ensemble des conducteurs (- 20 minutes) s'explique par l'évolution de la pondération, la proportion de conducteurs courte distance augmentant. Dans le même temps, le temps de service augmente pour chacune des catégories (+ 30 minutes pour les grands routiers et + 45 minutes pour les conducteurs courte distance).

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

**Figure 3A.2 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi selon le secteur d'activité**

Semaines effectuées de 5 jours et plus

En heures : minutes

	2009	2010	2011	2012
<b>TRF de proximité (49.41B)</b>	<b>42:55</b>	<b>43:55</b>	<b>44:40</b>	<b>44:05</b>
<i>Courte distance</i>	41:45	42:05	42:55	43:25
<i>Grand routier</i>	46:50	46:05	47:55	45:50
<b>TRF interurbains (49.41A)</b>	<b>45:20</b>	<b>47:25</b>	<b>46:45</b>	<b>46:15</b>
<i>Courte distance</i>	42:55	43:20	44:15	43:35
<i>Grand routier</i>	46:50	48:05	48:20	48:05

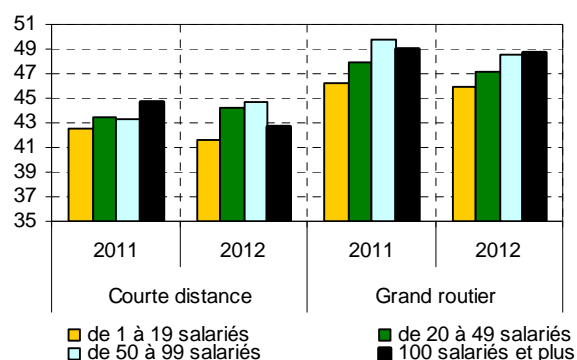
Remarque : La taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie (52.29A) ou de la location avec chauffeur (49.41C) qui regroupent 10 % des conducteurs, ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRF élargi des conducteurs courte distance » (figure 3A.1) sont parfois inférieures à celles du TRF interurbain, mais aussi du TRF de proximité.

Champ et source : cf. figure 3A.1

**Figure 3A.3 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi par taille d'établissements**

Semaines effectuées de 5 jours et plus

En heures : minutes



Champ et source : cf. figure 3A.1

**Figure 3A.4 : distance parcourue hebdomadaire et vitesse moyenne apparente, conducteurs routiers du TRF élargi**

Semaines effectuées de 5 jours et plus

Distance en km ; vitesse en kilomètres/heure ; évolution en %

	Niveau 2012		Évolution							
			Distance				Vitesse			
	Distance	Vitesse	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
<b>Ensemble des conducteurs PL</b>	1 879	61	2,4	7,0	-4,6	0,5	-0,4	-1,3	-0,9	1,6
<i>Courte distance</i>	1 520	56	-2,5	-3,9	10,1	2,2	-2,5	-6,0	5,3	2,5
<i>Grand routier</i>	2 316	65	3,0	-3,3	0,3	2,0	-0,2	-4,1	0,8	2,0
dont TRF de proximité										
<i>Courte distance</i>	1 551	56	-4,3	-5,2	6,9	7,7	-0,4	-7,6	3,3	4,4
<i>Grand routier</i>	2 182	64	4,5	-7,4	-3,3	4,7	2,2	-4,5	-5,3	5,0
dont TRF interurbains										
<i>Courte distance</i>	1 631	58	-0,4	-8,2	16,0	-1,1	-2,8	-5,3	5,4	2,3
<i>Grand routier</i>	2 370	65	2,0	-1,4	2,0	0,4	-0,6	-3,9	2,6	1,0

Champ et source : cf. figure 3A.1

Voir annexe A : deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRF.

## 3B | Le temps de service journalier des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2012, le nombre moyen de jours travaillés chaque mois par les conducteurs de poids lourds du transport routier de fret élargi baisse de nouveau. La distance parcourue quotidiennement par les conducteurs grands routiers et les conducteurs sur courte distance progresse légèrement, alors que le temps de service journalier et le temps de conduite ont tendance à diminuer. Les temps d'attente continuent à se réduire. Le temps consacré aux autres travaux par les conducteurs sur courte distance progresse. Ces évolutions sont en cohérence avec la baisse des temps de service calculés sur des semaines complètes (fiche 3A).

### Le nombre de jours travaillés par mois est de nouveau en recul

En 2012, le nombre mensuel moyen de jours travaillés par les conducteurs s'établit à 16,4 (figure 3B.1). Il continue de baisser, à un rythme à peine ralenti par rapport à l'année précédente : - 0,5 jour (- 1,5 %). Il reste néanmoins toujours supérieur au point bas atteint en 2008 d'un peu moins d'une demi-journée par mois. Le repli du nombre de jours travaillés affecte les conducteurs *grands routiers* et les conducteurs de courte distance. Les premiers travaillent en moyenne 16,7 jours par mois en 2012, les seconds 16,1. Les conducteurs du transport interurbain et du transport de proximité travaillent moins en 2012 (respectivement - 0,1 et - 0,3 jour).

### La distance parcourue mensuellement est stable

La distance moyenne parcourue mensuellement par les conducteurs de poids lourds équipés de chronotachygraphes numériques (les seuls pour lesquels la distance est disponible) diminue en 2012 de 1,9 % par rapport à l'année précédente. Elle s'établit à 6 000 kilomètres (figure 3B.2).

Les conducteurs grands routiers parcourent en moyenne 7 500 km par mois. C'est nettement plus que la distance parcourue par les conducteurs sur courte distance (4 800 km). Cela s'explique notamment par un nombre mensuel moyen de jours travaillés et un temps de conduite journalier plus élevés.

La distance parcourue mensuellement en 2012 diminue aussi bien pour les grands routiers que pour les conducteurs de courte distance : respectivement

- 0,7 % et - 0,3 %. C'est une variation de la structure par catégorie de conducteurs (hausse de la part des conducteurs *courte distance*) qui entraîne un plus fort recul du kilométrage parcouru de l'ensemble des conducteurs de poids lourds.

Par secteur d'activité, la distance parcourue mensuellement par les conducteurs est plus élevée dans le transport interurbain que dans le transport de proximité. On observe également que les grands routiers du transport interurbain effectuent davantage de kilomètres que les grands routiers du transport de proximité. Il en est de même, à un degré moindre, des conducteurs sur courte distance du transport interurbain par rapport à ceux du transport de proximité.

Pour un mois donné, la distance moyenne mensuelle parcourue résulte de la distance parcourue les jours travaillés et du nombre de jours de travail. En 2012, comme l'année précédente, les distances parcourues chaque jour travaillé par les conducteurs grands routiers et par les conducteurs sur courte distance augmentent (respectivement + 3,2 % et + 2,1 %) alors que le nombre de jours travaillés diminue (- 3,8 % et - 2,5 %).

### Les temps d'attente diminuent depuis 2007

En 2012, le temps de service des conducteurs routiers du transport de fret élargi est en moyenne de 8 heures 49 mn par jour, en retrait par rapport à l'année précédente (figure 3B.3). Ce temps de service diminue d'environ 5 minutes pour les routiers sur courte distance et pour les grands routiers.

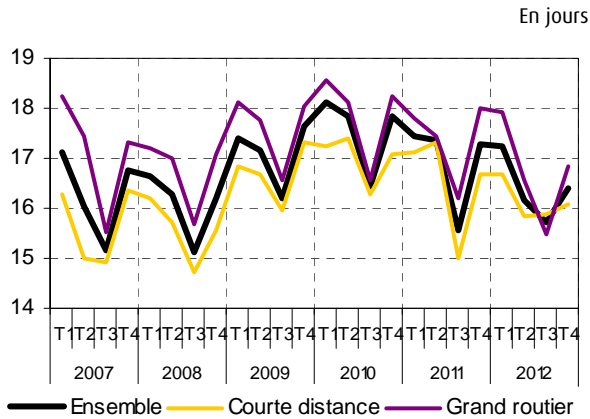
Le temps de service des conducteurs de courte distance est de 8 heures 29 mn en 2012. Il se décompose en 5 heures 20 mn de conduite, 16 minutes de temps d'attente et 2 heures 52 mn de travaux autres que la conduite. Le temps d'attente, qui s'élevait encore à 0 heure 32 mn en 2007, a été divisé par deux depuis (- 16 minutes).

Le temps de service quotidien des conducteurs grands routiers est plus élevé, avec 9 heures 13 mn par jour en 2012. 6 heures 54 mn sont consacrés à la conduite, 19 minutes à des temps d'attente et 1 heure 59 mn à des travaux autres que la conduite. Depuis 2007, le temps d'attente a été plus que divisé par deux, alors que le temps de conduite est stable et que le temps passé à d'autres tâches augmente d'une demi-heure par jour.



**Figure 3B.1 : nombre moyen de journées travaillées par mois**

Ensemble des jours travaillés



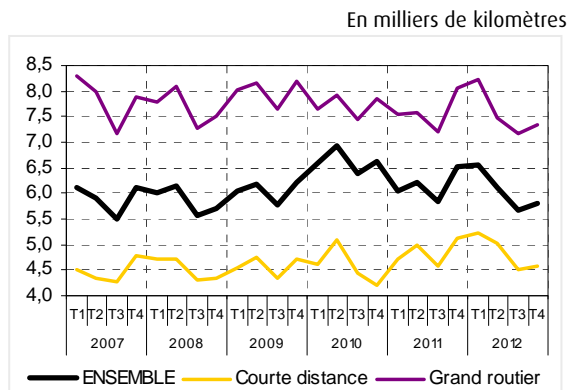
	2009	2010	2011	2012
<b>Ensemble</b>	<b>17,1</b>	<b>17,6</b>	<b>16,9</b>	<b>16,4</b>
<i>Courte distance</i>	16,7	17,0	16,5	16,1
Grand routier	17,6	17,9	17,4	16,7
<b>dont TRF de proximité</b>	<b>16,8</b>	<b>17,1</b>	<b>16,8</b>	<b>16,5</b>
<i>Courte distance</i>	16,6	16,7	16,6	16,0
Grand routier	17,6	17,5	17,3	16,3
<b>dont TRF interurbains</b>	<b>17,3</b>	<b>17,9</b>	<b>17,0</b>	<b>16,9</b>
<i>Courte distance</i>	16,8	17,1	16,4	16,4
Grand routier	17,6	18,0	17,4	16,5

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

**Figure 3B.2 : distance mensuelle moyenne parcourue**

Ensemble des jours travaillés



	2009	2010	2011	2012
<b>Ensemble</b>	<b>6,1</b>	<b>6,6</b>	<b>6,2</b>	<b>6,0</b>
<i>Courte distance</i>	4,6	4,6	4,9	4,8
Grand routier	8,0	7,7	7,6	7,5
<b>dont TRF de proximité</b>	<b>5,3</b>	<b>5,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,6</b>
<i>Courte distance</i>	4,6	4,6	4,8	5,0
Grand routier	7,9	7,3	7,0	7,0
<b>dont TRF interurbains</b>	<b>6,8</b>	<b>7,4</b>	<b>6,8</b>	<b>6,7</b>
<i>Courte distance</i>	5,0	4,8	5,3	5,2
Grand routier	8,0	7,9	7,9	7,8

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

**Figure 3B.3 : temps de service journalier et ses composantes, distance journalière**

Ensemble des jours travaillés

Temps en heures : minutes ; distance en km ; évolution en %

	2012					Évolution 2011 - 2012				
	Service	Conduite	Attente	Autres travaux	Distance	Service	Conduite	Attente	Autres travaux	Distance
<b>Ensemble</b>	<b>8:49</b>	<b>6:02</b>	<b>0:18</b>	<b>2:28</b>	<b>368</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,4</b>	<b>-20,4</b>	<b>2,3</b>	<b>1,2</b>
<i>Courte distance</i>	8:29	5:20	0:16	2:52	300	-1,0	-1,1	-25,1	2,5	2,1
Grand routier	9:13	6:54	0:19	1:59	452	-0,9	0,1	-14,7	-1,4	3,2
<b>dont TRF de proximité</b>	<b>8:37</b>	<b>5:47</b>	<b>0:17</b>	<b>2:33</b>	<b>341</b>	<b>-1,8</b>	<b>-0,7</b>	<b>-38,3</b>	<b>2,5</b>	<b>6,0</b>
<i>Courte distance</i>	8:30	5:26	0:18	2:45	305	0,0	1,1	-36,1	4,5	0,3
Grand routier	8:57	6:38	0:14	2:04	429	-3,8	0,1	-45,7	-7,5	6,2
<b>dont TRF interurbains</b>	<b>9:00</b>	<b>6:24</b>	<b>0:19</b>	<b>2:16</b>	<b>406</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,4</b>	<b>-8,5</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>
<i>Courte distance</i>	8:34	5:30	0:16	2:47	323	-1,7	-3,0	-13,2	2,4	3,5
Grand routier	9:18	7:00	0:21	1:56	462	-0,3	-0,5	-5,8	1,7	1,3

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »



## 4 | Les revenus salariaux

### Organisation du chapitre

*Ce chapitre décrit les revenus salariaux du transport routier de fret élargi sous deux angles :*

- *l'évolution des différents indicateurs de salaire, selon une approche « coût horaire du travail » et en termes de pouvoir d'achat des salariés ;*
- *le détail des salaires nets par catégorie socioprofessionnelle et sous-secteur, distinguant les emplois à temps partiel, à partir des données annuelles de déclaration sociale, disponibles avec un an de décalage.*

### En 2012

La croissance du salaire moyen par tête de l'ensemble des salariés du TRF élargi, primes et compléments compris, décélère en 2012 (+ 0,5 % après + 1,6 % en 2011). Dans le même temps, la hausse des prix à la consommation se maintient pratiquement au niveau observé l'année précédente et son évolution dépasse celle du salaire moyen. Ainsi, le pouvoir d'achat moyen des salariés du TRF élargi, toutes catégories confondues, recule de nouveau (- 1,5 %). 12 % des « salariés roulants marchandises » sont rémunérés au Smic au 1<sup>er</sup> janvier 2013, soit 5 points de plus qu'un an auparavant.

### Spécificités structurelles

Le salaire net moyen dans le TRF élargi est plus faible que celui de l'ensemble des salariés « transports et entreposage ». Cela s'explique en partie par une proportion de cadres, de professions intermédiaires mais aussi d'employés moins élevée (18 % contre 50 % dans l'ensemble « transports et entreposage ») alors que celle des ouvriers qualifiés, essentiellement des conducteurs, y est plus importante (77 % contre 45 %). Enfin, la proportion de salariés rémunérés au Smic y est plus forte.

## 4A | Le pouvoir d'achat du salaire horaire et les taux horaires conventionnels des ouvriers

L'augmentation du salaire moyen de l'ensemble des salariés du TRF élargi, y compris primes et compléments, ralentit de nouveau en 2012 (+ 0,5 % après + 1,6 % et + 2,9 %). Dans le même temps, les prix à la consommation progressent de nouveau de 2,0 % et leur évolution dépasse celle du salaire moyen. Ainsi, toutes catégories confondues, le pouvoir d'achat moyen des salariés du TRF élargi recule pour la deuxième année consécutive. Le salaire horaire des conducteurs de poids lourds au coefficient 128M est supérieur de 10 centimes au Smic en moyenne sur l'année.

### Le recul du pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête s'accélère

En 2012, le salaire moyen mensuel par tête (SMPT), qui inclut les primes, les indemnités et des effets de structure (ancienneté et qualification notamment), augmente à un rythme très ralenti dans le TRF élargi (+ 0,5 %). En revanche, il progresse sensiblement dans l'ensemble « transports et entreposage » (hors activités de poste et de courrier), avec + 2,0 %, ou dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 2,2 %). La hausse des prix s'étant maintenue à un niveau proche de celle enregistrée en 2011, la baisse du pouvoir d'achat du SMPT s'accélère dans le TRF élargi (- 1,5 % après - 0,5 %). Dans le « transport et entreposage », le pouvoir d'achat se maintient alors qu'il croît légèrement dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,2 % ; *figure 4A.4*). En cinq ans, le pouvoir d'achat du SMPT dans le TRF élargi affiche un recul de - 0,3 % en moyenne. Dans l'ensemble du transport, il est en très légère augmentation (+ 0,1 %), moins que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,6 %).

### Le pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers baisse

Dans les transports terrestres, le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base des ouvriers (SHBO) recule de nouveau (- 0,3 %) au même rythme que dans l'ensemble du secteur « transport et entreposage ». La hausse des prix à la consommation s'établit à + 2,0 % en moyenne annuelle en 2012, alors que le salaire horaire brut de base ne progresse que de + 1,7 % (*figure 4A.2*).

### Le salaire horaire conventionnel des conducteurs courte distance reste légèrement supérieur au Smic

Le Smic brut a été revalorisé à 9,22 euros de l'heure au 1<sup>er</sup> janvier 2012, puis à 9,40 euros de l'heure au 1<sup>er</sup> juillet 2012 (annexe G). Début 2012, le taux horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC (128M) négocié dans les accords collectifs de la branche dépasse le Smic de 9 centimes. Lors de la revalorisation de juillet 2012, il a été fixé à 9,51 euros de l'heure, soit 11 centimes de plus que le Smic. Le salaire horaire des conducteurs hautement qualifiés (150M) fixé par les accords de branche est supérieur à celui du coefficient 128M de 28 centimes en fin d'année, à 9,79 euros de l'heure (*figure 4A.1*).

La proportion des salariés roulants du transport routier de marchandises et activités auxiliaires de transports rémunérés au Smic a très nettement augmenté en 2012, passant de 7 % à 12 % en un an (*figure 4A.3*). Elle a ainsi quasiment rejoint celle observée dans l'ensemble des secteurs (12,3 %).

**Le 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<sup>er</sup> juillet de chaque année jusqu'en 2009 puis au 1<sup>er</sup> 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.

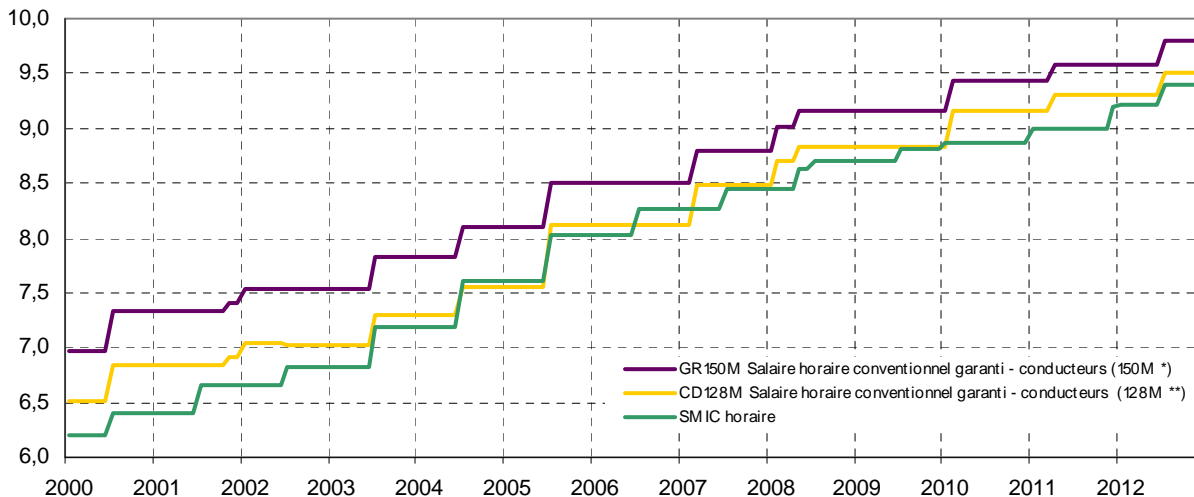
#### L'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Acoss

L'assiette déplafonnée désigne l'ensemble des rémunérations sur lesquelles reposent 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 déflaté de l'indice des prix à la consommation est appelée pouvoir d'achat du SMPT.

Figure 4A.1 : évolutions des salaires conventionnels et du Smic

SHCG, Smic en euros



SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

\* le coefficient 150M s'applique aux conducteurs hautement qualifié de poids lourd

\*\* le coefficient 128M s'applique aux conducteurs de poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC

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

Figure 4A.2 : évolution du Salaire horaire brut de base ouvrier (moyenne annuelle)

En %

	2011	2012	Moyenne 2008-2012
<b>Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)</b>			
Ensemble des secteurs non agricoles	2,2	2,2	2,3
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>2,2</b>
Transports terrestres et par conduite	1,8	1,7	2,1
Transports aériens	2,3	0,8	1,8
Entrepos. et serv. auxil. des transp.	2,1	2,0	2,4
<b>Prix à la consommation</b>	2,1	2,0	1,7
<b>Pouvoir d'achat du SHBO</b>			
Ensemble des secteurs non agricoles	0,1	0,2	0,6
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,5</b>
Transports terrestres et par conduite	-0,3	-0,3	0,5
Transports aériens	0,2	-1,1	0,1
Entrepos. et serv. auxil. des transp.	0,0	0,0	0,7

Sources : Dares - enquête Acemo, Insee, calculs SOEs - (encadré ci-contre).

Figure 4A.4 : évolution du salaire brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat

En %

	2011 (1)	2012	Moyenne 2008-2012
<b>Ensemble des secteurs concurrentiels</b>			
Masse salariale	3,8	2,0	1,8
Salaire moyen par tête mensuel	2,6	2,2	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT	0,5	0,2	0,6
<b>Transports et entreposage (2)</b>			
Masse salariale	3,0	2,1	2,0
Salaire moyen par tête mensuel	2,3	2,0	1,8
Pouvoir d'achat du SMPT	0,2	0,0	0,1
<b>dont TRF élargi</b>			
Masse salariale	3,4	1,0	1,1
Salaire moyen par tête mensuel	1,6	0,5	1,4
Pouvoir d'achat du SMPT	-0,5	-1,5	-0,3

(1) données 2011 révisées

(2) hors « 53 : Activités de poste et de courrier »

Sources : Acoff, Insee, calculs SOEs

Figure 4A.3 : proportion de salariés au Smic

En %

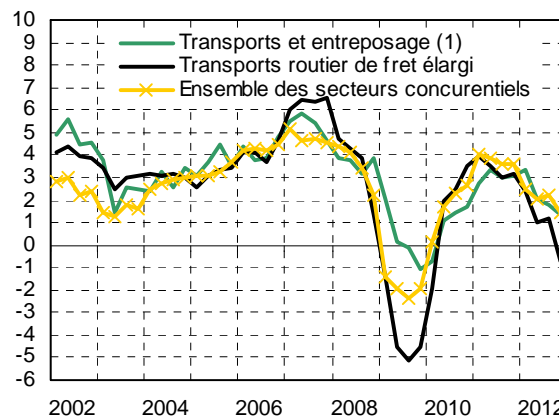
Secteur d'activité	1 <sup>er</sup> janvier 2010	1 <sup>er</sup> janvier 2011	1 <sup>er</sup> déc. 2011	1 <sup>er</sup> janvier 2013
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>9,8</b>	<b>10,6</b>	<b>11,1</b>	<b>12,3</b>
<b>Transports et entreposage</b>	<b>4,2</b>	<b>2,3</b>	<b>2,8</b>	<b>5,6</b>
Transports routiers (1)	9,0	6,0	7,0	12,0

(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 4A.5 : évolution de la masse salariale

Glissement annuel en %



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

Sources : Acoff, Insee, calculs SOEs

## 4B | Les salaires nets en 2011

En 2011, le salaire net réel moyen perçu par les ouvriers qualifiés du TRF élargi, qui représentent un peu plus des trois quarts des effectifs du secteur (fiche 2B), diminue légèrement (- 0,1 %). Les salaires moyens du TRF élargi sont globalement plus bas que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage et que dans le transport routier de voyageurs (TRV). Cependant, les ouvriers qualifiés y perçoivent un salaire moyen légèrement supérieur à celui de leurs homologues du TRV.

### Le salaire net réel moyen en baisse en 2011

En 2011, les salariés du TRF élargi perçoivent un salaire moyen par équivalent temps plein (EQTP) de 1 770 € nets mensuels, soit une baisse de 0,4 % net d'inflation sur un an, interrompant la hausse continue constatée depuis plusieurs années (figures 4B.1 et 4B.2). Cette évolution n'est pas uniforme suivant les catégories socioprofessionnelles (CSP). La baisse est modérée pour les ouvriers qualifiés qui représentent 77 % des effectifs (- 0,1 %). Elle est plus marquée pour les cadres et les professions intermédiaires (respectivement - 2,8 % et - 1,6 %). En revanche, le salaire moyen net mensuel en EQTP des ouvriers non qualifiés et des employés augmente.

Au sein du TRF élargi, la baisse du pouvoir d'achat oscille entre - 0,2 % pour le TRF interurbain et - 0,9 % pour la messagerie (annexe 4.5). Toujours en 2011, le salaire net réel perçu dans l'ensemble des transports et de l'entreposage est quant à lui en hausse de 0,6 %, malgré une baisse pour les cadres (- 1,9 %).

### Les salaires sont plus bas que dans l'ensemble des secteurs marchands

En 2011, le salaire net moyen par EQTP des salariés du TRF élargi varie de 3 370 € pour les cadres à 1 470 € pour les ouvriers non qualifiés. Globalement il est bien plus bas dans le TRF élargi que dans l'ensemble des secteurs marchands (données disponibles seulement pour 2010). Cela tient essentiellement à la structure de l'emploi : les ouvriers sont très nombreux dans le TRF élargi.

Par catégorie socioprofessionnelle, les employés et ouvriers qualifiés sont en moyenne davantage rémunérés que dans l'ensemble des secteurs tandis que les professions intermédiaires, les ouvriers non qualifiés et surtout les cadres y sont moins bien rémunérés. Les ouvriers qualifiés, qui dans le TRF sont essentiellement des conducteurs routiers, perçoivent un salaire plus élevé que celui observé en moyenne pour l'ensemble des ouvriers qualifiés, en raison de l'existence de contraintes spécifiques à leurs conditions de travail difficiles (découchés, travail de nuit...). Plus généralement, le salaire des ouvriers qualifiés des transports et de l'entreposage est supérieur à la moyenne de leurs homologues de l'ensemble des secteurs marchands.

### Les ouvriers qualifiés du TRF élargi sont davantage rémunérés que dans le transport routier de voyageurs

Bien qu'inférieur à celui perçu en moyenne dans l'ensemble du transport et de l'entreposage (1 820 €), le salaire mensuel net moyen par EQTP des ouvriers qualifiés du TRF élargi (1 700 €) est supérieur de 2,5 % à celui de leurs homologues du TRV.

Dans le TRF élargi, 10 % des salariés gagnent moins de 1 260 € nets mensuels par EQTP tandis que les 10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 2 370 €. La dispersion des salaires, mesurée par le rapport entre le premier et le neuvième décile, est de 1,85 pour les salariés du TRF élargi (figure 4B.3), à peine plus élevée que dans le TRV (1,81).

### Un écart salarial est observé entre hommes et femmes

Les femmes salariées du TRF élargi – celles-ci occupent 11,5 % des emplois (fiche 2B) – perçoivent un salaire moyen par EQTP inférieur de 3,4 % à celui des hommes. Dans toutes les catégories socioprofessionnelles, le salaire des femmes est plus faible que celui des hommes, l'écart le plus important étant observé sur les postes de cadres (16,2 % de moins pour les femmes). La répartition par CSP des postes occupés par les femmes est assez différente de celle des hommes. En particulier, celles-ci sont très rares sur les emplois de conducteur (moins de 3 %). Par secteur d'activité, le plus fort différentiel de salaire se situe dans le TRF interurbain (5,9 %).

### Les salaires des conducteurs sont plus élevés dans le TRF interurbain

Le salaire des conducteurs est le plus élevé dans le TRF interurbain avec en moyenne 1 770 € nets mensuels pour un EQTP, soit 3,7 % de plus que dans l'ensemble du TRF élargi (figure 4B.4). Le salaire des conducteurs exerçant dans la messagerie est 5,5 % plus bas. Les salaires des professions intermédiaires, des employés et des ouvriers non qualifiés sont les plus élevés dans le secteur de la location de camions avec chauffeur. Les cadres sont, quant à eux, davantage rémunérés dans la messagerie avec un salaire moyen comparable à celui perçu par leurs homologues de l'ensemble du transport et de l'entreposage.

### À qualification équivalente, la rémunération horaire est moindre pour les temps partiels

À qualification équivalente, le salaire horaire net des postes à temps partiel du TRF élargi (8 % des postes) est inférieur à celui des temps complets (figure 4B.5). L'écart est de 6,8 % pour les employés, 3,4 % pour les cadres ou encore de 0,6 % pour les ouvriers qualifiés. Néanmoins, les salariés à temps partiel semblent globalement mieux rémunérés car le secteur présente la spécificité d'une plus forte proportion de cadres parmi ces derniers.

**Figure 4B.1 : salaires mensuels nets moyens par équivalent temps plein (EQTP)**

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

Catégories socioprofessionnelles	2011					Évolution 2011/2010		
	TRF élargi			TRV	Transport et entreposage	TRF élargi	TRV	Transport et entreposage
	Hommes	Femmes	Ensemble					
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1 780</b>	<b>1 720</b>	<b>1 770</b>	<b>1 800</b>	<b>2 110</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,6</b>
Cadres**	3 520	2 950	3 370	4 020	3 770	-2,8	-0,4	-1,9
Professions intermédiaires	2 190	1 970	2 120	2 220	2 260	-1,6	-1,1	0,3
Employés	1 840	1 540	1 640	1 630	1 780	1,4	0,7	1,6
Ouvriers qualifiés	1 710	1 500	1 700	1 660	1 820	-0,1	0,1	0,9
Ouvriers non qualifiés	1 490	1 350	1 470	1 490	1 550	0,3	2,1	0,6

\* Données 2011 non disponibles au moment de la finalisation de cet ouvrage.

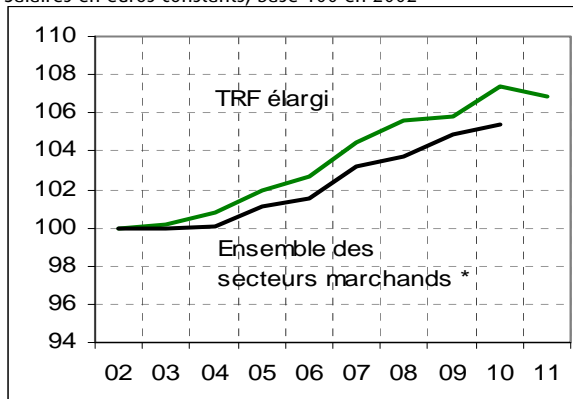
\*\* Hors chefs d'entreprises salariés pour le TRF élargi, le TRV et « Transports et entreposage ».

Champ : France métropolitaine, secteur marchand non agricole, secteur privé et semi-public

Source : Insee - DADS, calculs SOEs pour le TRF élargi, le TRV et « Transports et entreposage »

**Figure 4B.2 : évolution du salaire net moyen par EQTP**

Salaires en euros constants, base 100 en 2002

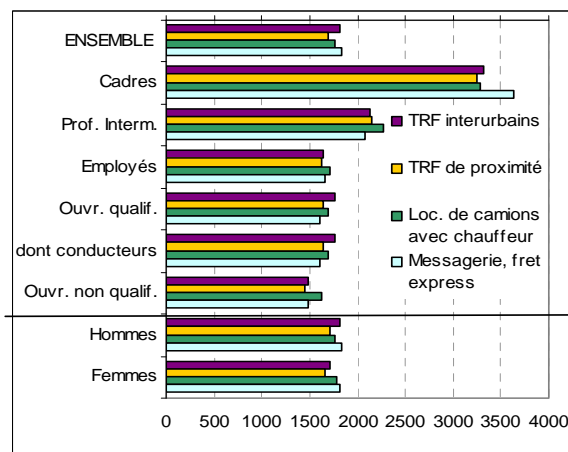


\* Donnée 2011 non disponible au moment de la finalisation de cet ouvrage.

Source et champ : cf. figure 4B.1

**Figure 4B.4 : salaires mensuels nets moyens par EQTP selon le secteur en 2011**

En euros courants



Source et champ : cf. figure 4B.1

Le **salaires 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 (= 0,5 x 0,8) en EQTP 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.

**Figure 4B.3 : distribution des salaires mensuels nets par EQTP dans le TRF élargi en 2011**

En euros courants

	Ensemble	Cadres	Prof. Inter.	Em-ployés	Ouvr. qualif.	Ouvr. non qualif.
D1	1 260	1 950	1 500	1 150	1 120	1 240
Q1	1 460	2 390	1 730	1 310	1 260	1 440
<b>Q2 (médiane)</b>	<b>1 710</b>	<b>3 020</b>	<b>2 020</b>	<b>1 530</b>	<b>1 420</b>	<b>1 670</b>
Q3	2 000	3 840	2 370	1 810	1 610	1 900
D9	2 370	5 170	2 820	2 190	1 850	2 140
<b>D9/D1</b>	<b>1,85</b>	<b>2,65</b>	<b>1,88</b>	<b>1,90</b>	<b>1,66</b>	<b>1,73</b>
<b>Moyenne</b>	<b>1 770</b>	<b>3 370</b>	<b>2 120</b>	<b>1 640</b>	<b>1 700</b>	<b>1 470</b>

Lecture : en 2011, 10 % des salariés du TRF élargi perçoivent un salaire mensuel net par EQTP inférieur à 1 260 € (1<sup>er</sup> décile ou D1), 25 % perçoivent moins de 1 460 € (1<sup>er</sup> quartile ou Q1), 50 % perçoivent moins de 1 710 € (médiane ou 2<sup>e</sup> quartile).

Source et champ : cf. figure 4B.1

**Figure 4B.5 : salaires horaires\* nets en 2011**

En euros courants

	Temps complet		Temps partiel	
	TRF élargi	TRV	TRF élargi	TRV
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>10,2</b>	<b>11,9</b>	<b>10,6</b>	<b>10,0</b>
Cadres**	21,5	26,4	20,8	22,9
Professions intermédiaires	13,8	14,7	13,8	13,9
Employés	10,7	10,9	10,0	10,2
Ouvriers qualifiés	9,6	10,8	9,5	9,7
Ouvriers non qualifiés	9,6	9,8	9,4	8,8

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

\*\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Source et champ : cf. figure 4B.1







## 5 | La formation

### Présentation du chapitre

*Ce chapitre analyse :*

- *les diplômés et les qualifications dans le transport routier de fret (TRF) ;*
- *la contribution des entreprises à la formation continue ;*
- *les formations obligatoires des conducteurs.*

### En 2012

En 2012, le nombre de permis poids lourd délivrés continue son recul. Le flux de nouvelles formations initiales obligatoires s'établit à un niveau légèrement supérieur à celui observé en 2011. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées repart en forte hausse, après une pause en 2011. Le nombre de formations passerelles entre le transport routier de fret et le transport routier de voyageurs poursuit son développement. D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, disponibles pour 2011, les entreprises du TRF élargi n'ont pratiquement pas réduit leur engagement financier en matière de formation continue.

### Spécificités structurelles

Le niveau de formation initiale dans le transport routier est faible mais s'améliore continuellement comme dans l'ensemble de l'économie. Ainsi, les jeunes conducteurs routiers de poids lourd sont plus diplômés que leurs aînés. Dans le transport terrestre, près d'un salarié sur deux suit une formation chaque année, soit 19,6 heures en moyenne par salarié ; ils sont 28,0 % dans le TRF élargi, soit 6,9 heures par salarié. Les stages durent en moyenne 24,4 heures durant l'année dans le TRF élargi, contre 42 heures dans le transport terrestre. L'effort d'engagement financier des établissements du TRF élargi est deux fois plus bas que celui de l'ensemble du transport terrestre.

## 5A | Diplômes et qualifications dans le TRF

*Dans leur ensemble, les actifs des entreprises du transport routier (de marchandises et de voyageurs), qu'ils soient sédentaires ou roulants, salariés ou non, ont un niveau de formation initiale faible mais qui s'améliore continuellement. Au fil des générations, les jeunes sont de plus en plus diplômés en particulier de la filière transport. Ces diplômes peuvent concerner toute la chaîne des emplois, de la direction-encadrement à la maintenance et à la conduite, en passant par la gestion et le secrétariat.*

### Le niveau moyen de formation s'élève

Au cours des vingt dernières années, le niveau de formation initiale des actifs travaillant dans le secteur des transports routiers (marchandises et voyageurs) s'est nettement élevé. Cela se traduit par une hausse de 18 points entre 1991 et 2011 de la part des titulaires d'un diplôme équivalent ou supérieur au bac parmi les actifs en emploi. À l'inverse, la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC, brevet des collèges depuis 1986, recule de 15 points et la part des titulaires d'un CAP ou d'un BEP diminue de 3 points. Cette évolution n'est pas propre aux actifs du transport routier, elle est en phase avec l'amélioration générale du niveau de formation de l'ensemble des actifs. En effet, le taux de bacheliers de l'ensemble de l'économie a augmenté de 23 points entre 1991 et 2011.

### Le nombre de diplômés du bac ou du supérieur reste faible

Le niveau moyen reste toutefois plus bas dans le transport routier que dans l'ensemble de l'économie : 35 % des actifs travaillant dans ce secteur ne disposent d'aucun diplôme ou au plus du BEPC. Dans l'ensemble de l'économie, ils ne sont que 24 % dans ce cas. De même, les titulaires d'un CAP ou BEP sont plus nombreux dans le transport routier : 36 % contre 25 % tous secteurs confondus. À l'inverse, plus de la moitié des actifs occupés ont au moins le baccalauréat dans l'ensemble de l'économie. Ils ne sont que 29 % dans ce cas dans le transport routier (*figure 5A.1 et annexe 5.1*).

### Les jeunes conducteurs routiers sont plus souvent diplômés de la filière transport que leurs aînés

En 2008, 94 % des conducteurs routiers de poids lourds de moins de 30 ans étaient titulaires d'un diplôme contre 73 % tous âges confondus (source : EACT, enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs de poids lourds du TRF élargi). Ils

détenaient plus souvent un CAP ou un BEP (66 %) que l'ensemble des conducteurs (59 %). Ils étaient en outre plus souvent titulaires d'un diplôme de la filière transport que leurs aînés : 44 % contre 18 % pour l'ensemble des conducteurs (*figure 5A.2 et annexe 5.2*).

Outre les évolutions de la formation initiale, 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.

### Le nombre de participants aux formations obligatoires d'accès au métier baisse

En 2011, 80 900 personnes en emploi, salariées ou demandeuses d'emploi, participent à des formations soutenues par la branche professionnelle dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport. Plus de la moitié d'entre elles suivent des formations de conduite et 42 % des formations au certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces). 5 % suivent des formations de direction, pour obtenir l'attestation de capacité professionnelle pour exercer la profession de commissionnaire de transport.

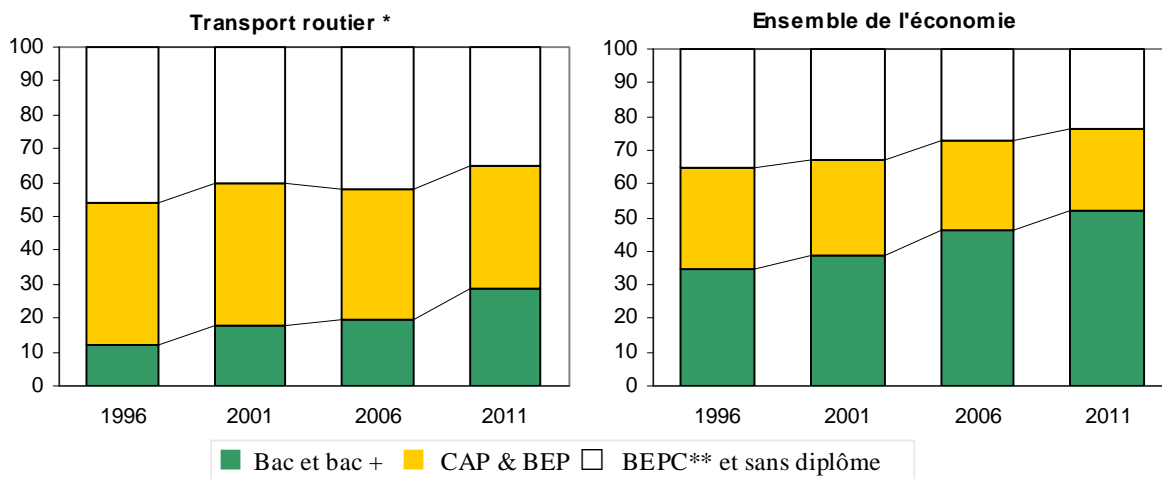
Le nombre de participants à la formation obligatoire d'accès au métier dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport baisse en 2011 de 3,6 % après une reprise en 2010 (+ 1,1 %) et une forte baisse en 2009 (- 10,4 %). Il augmente pour les formations Caces et pour les formations de direction-encadrement mais baisse pour les formations de conduite (*figure 5A.3 et annexe 5.6*).

### La formation en alternance et le contrat de professionnalisation augmentent

Le contrat de professionnalisation constitue, avec l'apprentissage, l'un des deux canaux de la formation en alternance. Ce contrat a été créé en 2004. En 2012, l'organisme paritaire collecteur agréé (OPCA) pour le secteur des transports a financé 3 473 contrats de professionnalisation pour la filière transports routiers de marchandises et activités auxiliaires. Il en avait financé 2 910 l'année précédente.

**Figure 5A.1 : répartition des actifs selon le diplôme**

En %



\* regroupe les codes NAF Rév.2 : 493 et 494

\*\* brevet des collèges depuis 1986

Source : Insee - enquête emploi (en 1996 et 2001, enquête annuelle ; à partir de 2001, enquête emploi en continu).

**Figure 5A.2 : la formation initiale des conducteurs routiers en 2008**

En %

Diplôme obtenu	Moins de 30 ans	Ensemble
Aucun/BEPC*	6	27
<b>Spécifiques à la "filière transport"</b>	<b>44</b>	<b>18</b>
CAP ou BEP conducteur routier	32	12
dont CAP conduite routière	16	11
Titre prof. de conducteur	7	5
Bac. prof. ou BTS Transport	6	1
<b>Non spécifiques à la "filière transport"</b>	<b>50</b>	<b>55</b>
CAP ou BEP	34	47
dont CAP	13	36
Baccalauréat ou plus	16	8

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

\* brevet de collèges depuis 1986

Champ : les conducteurs de poids lourds salariés du TRF élargi

Source : SOeS - EACT

**Figure 5A.3 : les participants aux formations obligatoires d'accès au métier dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport**

Structure et évolution en %

	Structure	Évolution		
	2011	2009	2010	2011
Direction - encadrement (attestations de capacité)	5	-17,5	6,3	4,1
Conduite dont	51	-6,8	5,4	-9,5
Fimo (voyageurs et marchandises et passerelles)	28	-5,6	3,8	-11,9
Formation initiale matières dangereuses	13	-3,8	-0,4	9,3
Manutention - magasinage (Caces débutants)	44	-13,9	-5,0	3,6
Autres	1	1,9	9,1	13,2
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>-10,4</b>	<b>1,1</b>	<b>-3,6</b>

Champ : participants à des formations obligatoires soutenues par la branche professionnelle hors formations d'accès au métier non obligatoires (voir annexe 5.6)

Sources : AFT, AIFC, Promotrans

### Données de l'OPTL

L'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), mis en place sous l'égide de la CNPE, 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 le rapport 2008 (édition de mars 2009), le champ des statistiques sur la formation a changé :

- le rapport présente l'exhaustivité des effectifs en formation continue hors formation obligatoire au sein des centres de formation de l'AFT-IFTIM et Promotrans ;
- la présentation des effectifs en Fimo et Fcos a été élargie aux conducteurs effectuant de la conduite pour compte propre ; 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 AFT-IFTIM 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'AFT-IFTIM et Promotrans (ce qui explique notamment que l'on ait davantage d'effectifs affichés en master).

## 5B Contribution des entreprises à la formation continue en 2011

Les entreprises du TRF élargi financent ou dispensent directement de la formation continue à leurs employés, sédentaires et roulants, salariés ou non. D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, disponibles pour 2011, les entreprises du TRF élargi ont un peu réduit leur engagement financier en matière de formation continue. Il demeure moindre que celui des entreprises de l'ensemble du transport terrestre (y compris le transport par oléoducs).

### Le taux de participation financière recule très peu en 2011

En 2011, les entreprises de 10 salariés et plus du TRF élargi ont consacré 1,86 % de leur masse salariale à la formation continue. Ces sommes sont constituées des dépenses « directes » de formation par les entreprises, et des cotisations obligatoires contribuant au financement des dépenses mutualisées de formation, par l'intermédiaire notamment du fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP). Ce taux de participation financière est quasiment stable (- 0,02 point par rapport à 2010). Il reste inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (2,73 % en 2011) et deux fois plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (4,04 % en 2011 ; *figure 5B.1 et annexe 5.7*).

### Le nombre d'heures de formation par salarié est stable

En 2011, dans le TRF élargi, chaque salarié a suivi en moyenne 6,9 heures de stage en formation continue ; ce taux d'effort physique, calculé en heures, est resté stable par rapport à 2010. Il demeure structurellement très inférieur à celui des transports terrestres et par

conduite (19,6 heures par salarié en 2011). Les stages durent en moyenne 24,4 heures durant l'année dans le TRF élargi. Ils sont un peu plus longs pour les ouvriers, avec une moyenne de 25,1 heures. 28,0 % des salariés du TRF élargi ont suivi une formation continue dans l'année en 2011. La part des salariés du TRF élargi ayant suivi une formation a peu évolué par rapport à 2010 (+ 0,2 point). Le taux d'accès à la formation des salariés du TRF élargi reste très inférieur à celui des transports terrestres (46,6 % en 2011).

### Le taux de participation financière est plus important dans les grandes entreprises

Le taux de participation financière à la formation des salariés, mesuré en pourcentage de la masse salariale, s'accroît avec la taille de l'entreprise, allant de 1,18 % dans les entreprises de 10 à 19 salariés à 2,12 % dans celles employant 2 000 salariés et plus. Elle est toujours supérieure à l'obligation légale.

La part des salariés ayant reçu une formation au cours de l'année et le nombre d'heures de formation par salarié croît avec la taille de l'entreprise, jusqu'à 2 000 salariés. Dans les entreprises de 2 000 salariés et plus, cette part diminue (*figures 5B.3 et 5B.4*).

### Le taux d'accès est faible pour les ouvriers

La prépondérance des ouvriers et l'importance dans le TRF élargi des entreprises de petite taille, qui ont peu accès à la formation, ne suffisent pas à expliquer les écarts constatés sur les taux d'accès. En effet, les ouvriers du TRF ont eux aussi un taux d'accès à la formation beaucoup plus faible que ceux des autres secteurs du transport (*annexe 5.8 – données 2010*).

Le Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Cereq) exploite les **déclarations fiscales annuelle 24-83** de toutes les entreprises et associations de 10 salariés et plus, quelles que soient leur forme juridique et leur activité. L'obligation de participer s'applique également aux sociétés nationales, aux établissements publics à caractère industriel ou commercial, aux établissements à caractère administratif ne relevant pas d'une collectivité publique. Sont dispensés de l'obligation de participer au financement de la formation professionnelle l'État, les collectivités territoriales, le secteur public hospitalier, les établissements publics à caractère administratif relevant d'une collectivité publique.

La participation est assise sur la masse salariale et le taux de participation légale varie suivant la taille de l'établissement (de 10 à 19 salariés : 1,05 % de la masse salariale ; 20 salariés et plus : 1,6 %). Le FPSPP est le fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels, association paritaire créée en 2009 entre organisations syndicales patronales et salariales. Il est financé par prélèvement d'un pourcentage de la participation légale au titre de la formation professionnelle continue, et destiné aux actions de formations de personnes les plus fragilisées au regard de l'emploi. Il est inclus dans les chiffres présentés.

**Révision** : l'ensemble des séries de cette fiche a fait l'objet d'une révision par le Cereq.

#### Définitions

Effort physique de formation continue = nombre d'heures de stage / nombre total de salariés de l'entreprise.

Durée moyenne des stages = nombre d'heures de stage / nombre de stagiaires (n.c. les formations en alternance).

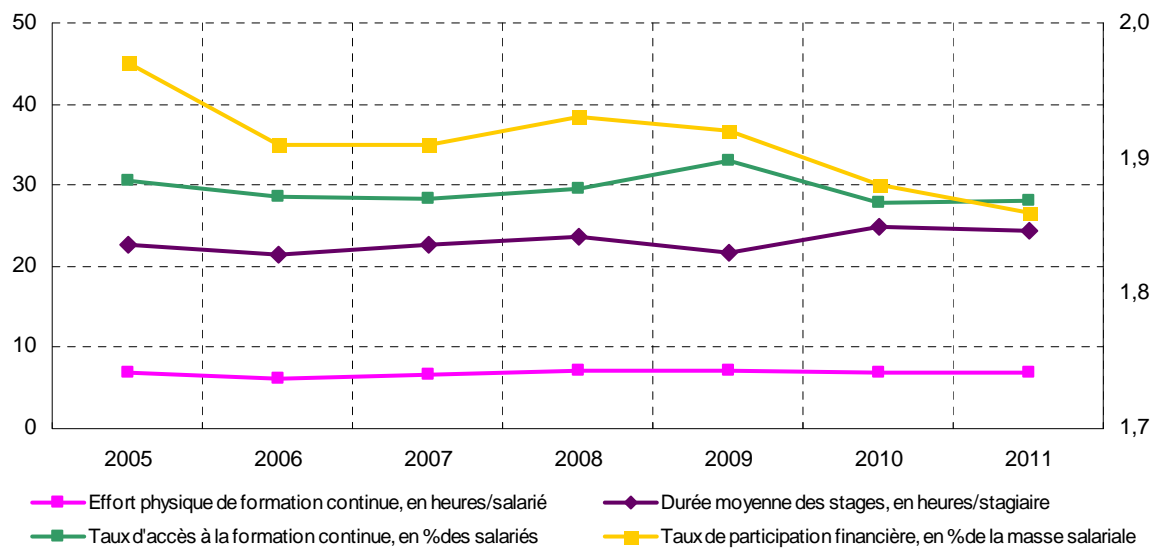
**Figure 5B.1 : formation continue dans les entreprises en 2011**

Tranches d'effectif salarié	de 10 à 19	de 20 à 49	de 50 à 249	de 250 à 499	de 500 à 1 999	2 000 et plus	TRF élargi	Transports terrestres et par conduites*	Ensemble de l'économie
Effort physique de formation continue, en heures / salarié de l'entreprise	3,8	5,3	8,0	8,2	8,1	7,3	6,9	19,6	12,2
Durée moyenne des stages, en heures / stagiaire	31,4	28,7	24,9	23,7	19,7	20,2	24,4	42,0	28,6
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	12,2	18,5	31,8	34,4	38,7	36,2	28,0	46,6	42,6
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	1,18	1,67	2,02	2,00	2,10	2,12	1,86	4,04	2,73

\* Code 49 de la NAF Rév.2

Champ : voir encadré ci-contre

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

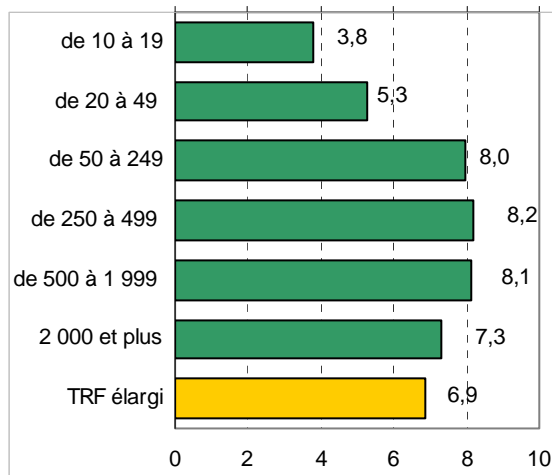
**Figure 5B.2 : formation continue dans les entreprises du TRF élargi en 2011**


Champ : voir encadré ci-contre

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

**Figure 5B.3 : effort physique de formation continue dans le TRF élargi en 2011**

En heures / salarié

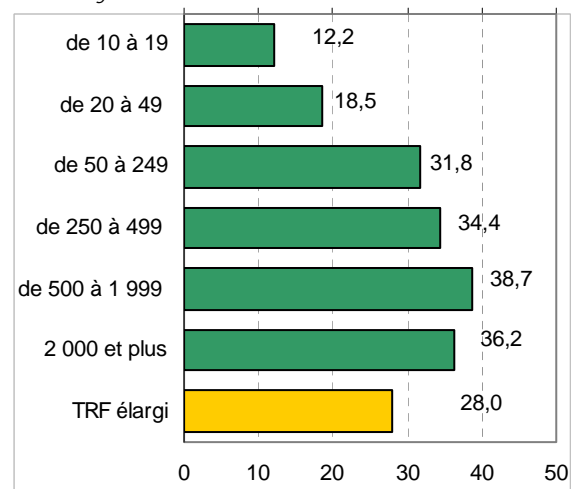


Champ : voir encadré ci-contre

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

**Figure 5B.4 : taux d'accès à la formation continue dans le TRF élargi en 2011**

En % de stagiaires



Champ : voir encadré ci-contre

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

## 5C | Formations obligatoires des conducteurs

*Pour pouvoir conduire, dans un cadre professionnel, 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 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).*

En 2012, le nombre de conducteurs qui ont obtenu la qualification initiale augmente sensiblement, essentiellement par l'accroissement du nombre de formations longues. Par ailleurs, le nombre de formations continues obligatoires (FCO) suivies progresse nettement : de nombreux conducteurs dispensés de qualification initiale au titre des droits acquis lors de la mise en place en 2007 d'un nouveau dispositif de formation (cf. encadré page 53) devaient suivre la FCO au plus tard le 10 septembre 2012, gonflant ainsi les effectifs ayant eu cette formation durant cette année.

### Le nombre de permis poids lourd délivrés recule encore

39 837 permis de conduire de poids lourds marchandises ont été délivrés en 2012 (permis des catégories C et EC) par les centres d'examens. En baisse (- 3,1 %) pour la quatrième année consécutive, le nombre de permis délivrés passe en dessous de 40 000 annuels pour la première fois depuis 1999. Il avait atteint son maximum de la décennie en 2008, avec 65 200 permis délivrés.

### Le nombre de formations initiales suivies est en nette augmentation

En 2012, le nombre de conducteurs ayant suivi avec succès une Fimo s'accroît légèrement. Il s'élève à 17 913 en 2012 alors qu'il était de 17 526 en 2011.

Parallèlement, le nombre des formations longues valant équivalence de Fimo, diplômes et titres professionnels, augmente très significativement. Ainsi, 8 967 conducteurs ont obtenu un titre professionnel de conducteur routier du TRM contre 7 611 en 2011.

Au total, en 2012, 27 347 conducteurs ont suivi avec succès une formation valant qualification initiale, soit une augmentation de 7 % par rapport à 2011. Cette sensible augmentation fait suite à une baisse régulière observée depuis 2008.

Les formations passerelles, mises en place depuis 2009 et qui permettent la mobilité des conducteurs entre les secteurs du transport de marchandises et de voyageurs, continuent à augmenter. Le nombre de conducteurs ayant suivi une formation permettant de passer du transport routier de voyageurs vers le transport routier de marchandises est de 1 320 en 2012 contre 1 085 en 2011. Le nombre de conducteurs ayant suivi, à l'inverse, une formation permettant de passer du transport routier de marchandises vers le transport routier de voyageurs reste cependant très supérieur avec 2 221 conducteurs en 2012 (annexe 5.4b).

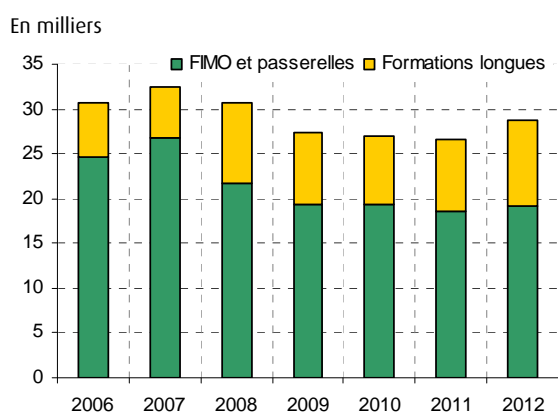
### Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) connaît une hausse ponctuelle

En 2012, 121 153 FCO ont été suivies. Le nombre de FCO suivies en 2010 et 2011 était de l'ordre de 101 000. Cette hausse est liée au fait que les conducteurs qui ont 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 l'obligation de suivre une FCO avant le 10 septembre 2012. Le motif de cette augmentation est donc propre à l'année 2012.

**Figure 5C.1 : formations initiales et continues suivies par les conducteurs dans le transport routier de fret**

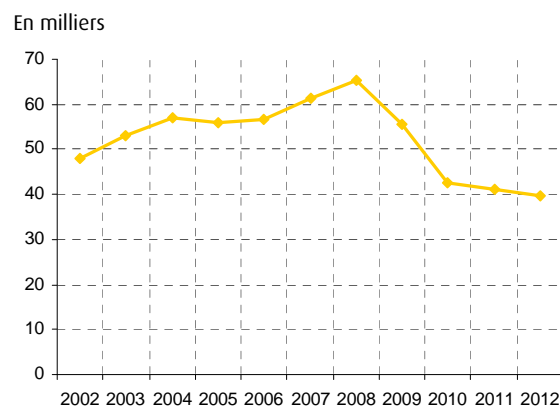
Attestations Fimo, Fcos et Fco dans le transport routier de fret	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Transport routier de marchandises (compte d'autrui + compte propre) : TRF</b>							
Fimo	24 585	26 722	21 640	19 142	18 541	17 526	17 913
Qualification initiale acquise au titre d'un CAP ou d'un BEP	805	658	748	650	649	409	467
Qualification initiale acquise au titre d'un titre professionnel	5 277	5 011	8 348	7 358	7 112	7 611	8 967
<b>Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)</b>	<b>30 667</b>	<b>32 391</b>	<b>30 736</b>	<b>27 150</b>	<b>26 302</b>	<b>25 546</b>	<b>27 347</b>
Passerelles				161	747	1 085	1 320
FCOS / FCO	91 177	67 837	85 521	97 688	101 686	100 941	121 153

Source : DGITM/DST

**Figure 5C.2 : répartition des qualifications initiales obtenues entre formations courtes et longues**

À partir de 2009, y compris « passerelle »

Source : DGITM/DST

**Figure 5C.3 : nombre de permis poids lourds délivrés**

Source : DSCR

### 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.

La directive de 2003/59/CE du 15 juillet 2003 prévoit sept cas d'exemption aux obligations de formation qui ont été repris par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 1958-1310 modifiée du 23 décembre 1958 : véhicules affectés aux services des forces armées, des pompiers et des forces de l'ordre, véhicules utilisés lors des cours de conduite, véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h, etc.





## 6 | L'accidentologie

### Organisation du chapitre

*Ce chapitre décrit*

- *les accidents du travail, avec arrêt de travail, dénombrés par le régime général de la sécurité sociale dans le secteur d'activité du transport routier de fret (TRF) élargi ;*
- *les accidents de la route impliquant un poids lourd.*

### En 2012

En 2012, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de 6,6 %. Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux.

En 2011, le nombre d'accidents avec arrêt de travail dans le TRF élargi était quasi stable tandis que le nombre d'affiliés au régime général du secteur s'était accru : l'indice de fréquence des accidents baisse donc cette année. Entre 2000 et 2011, il a reculé de 11 %.

### 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 sont les plus exposés.

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.

## 6A | L'accidentologie du travail

En 2011, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, 84 accidents avec arrêt du travail pour 1 000 salariés sont reconnus par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS). Le nombre d'accidents avec arrêt du travail est quasi stable alors que le nombre d'affiliés au régime général augmente ; il en résulte une diminution du risque d'accident dans la profession.

### Le risque d'accident baisse dans le TRF élargi

Le secteur « transport et manutention » (annexe E) et en son sein le TRF élargi présentent de forts taux de risque d'arrêt du travail. Ils constituent les secteurs les plus accidentogènes avec celui de la construction (figure 6A.1). En 2011, la CNAMTS a reconnu 84 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés dans le transport routier de fret élargi. Le risque d'accident baisse de 2 accidents pour 1 000 mais après une hausse de 5 pour 1 000. La baisse de 2011 s'explique par la conjonction d'une quasi-stabilité des accidents avec arrêt et d'une hausse du nombre d'affiliés au régime général (figure 6A.2). En onze ans, ce risque a baissé de 11 %, car 95 salariés pour 1 000 étaient accidentés avec arrêt de travail en 2000 (annexe 6.1).

### Les risques d'accidents du travail sont très importants pour les ouvriers non qualifiés

Dans le TRF élargi, les ouvriers non qualifiés (dont les manutentionnaires) ont presque trois fois plus de risques d'accident avec arrêt de travail que les ouvriers qualifiés (dont les conducteurs routiers). En 2011, pour 1 000 ouvriers non qualifiés, 235 ont eu un accident avec arrêt de travail. Ce chiffre est de 83 pour les ouvriers qualifiés (figure 6A.3). Les ouvriers non qualifiés représentent 13 % des accidents du travail avec arrêt alors que ces salariés ne constituent que 5 % de l'ensemble des salariés du TRF élargi. En revanche, pour les ouvriers qualifiés, le risque est très

proche de celui de l'ensemble des salariés du TRF élargi : leur poids dans les accidents du travail avec arrêt est quasiment le même que leur poids dans le secteur. Depuis 2005, le risque d'accident avec arrêt a baissé de 4,3 % pour les ouvriers non qualifiés et de 4,8 % pour les ouvriers qualifiés.

### La messagerie est plus risquée pour les ouvriers qualifiés

La messagerie est plus risquée que les autres activités du TRF élargi. Les ouvriers qualifiés salariés d'entreprises de messagerie ont une fois et demie plus de risques d'accidents du travail avec arrêt que ceux du TRF élargi hors messagerie : en 2011, l'indice de fréquence vaut 119 ‰ pour les ouvriers qualifiés de la messagerie et 81 ‰ pour ceux du TRF élargi hors messagerie. Pour les ouvriers non qualifiés, l'indice de fréquence est de 205 ‰, mais de 198 ‰ pour les autres activités (figure 6A.4).

Pour les ouvriers qualifiés, ce risque d'accident plus fort dans la messagerie était aussi constaté pour les seuls conducteurs de poids lourd du secteur dans l'enquête annuelle sur les conditions de travail (EACT) de 2008, réalisée sur le champ des conducteurs salariés d'établissements effectuant du transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Par rapport au TRF interurbain ou de proximité, l'EACT montre un risque plus élevé dans la messagerie.

### La gravité des accidents augmente avec l'âge

Les risques d'accidents du travail des salariés des activités du TRF élargi varient selon l'âge (figure 6A.5). Les écarts sont plus marqués pour les risques d'accidents graves et la gravité, mesurée par le nombre d'accidents avec incapacité permanente, est la plus importante pour les salariés de 50 ans et plus. Cette tranche d'âge représente en effet 23 % des salariés et concentre 32 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

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

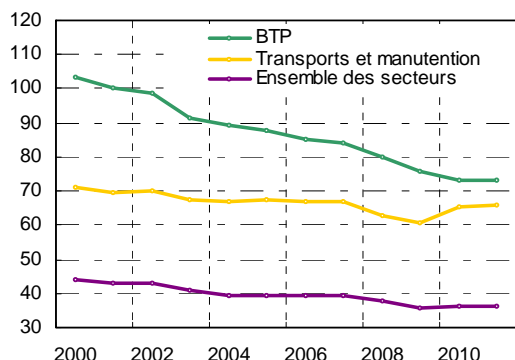
Les statistiques de la CNAMTS constituent la principale source d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés (hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP). Ces statistiques ne comprennent pas les travailleurs indépendants. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence 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.

**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 SOeS estime le nombre de salariés par catégories sociales en appliquant aux effectifs des affiliés du régime général une clé de répartition issue des données DADS.

**Figure 6A.1 : indice de fréquence dans le BTP, le transport et l'ensemble de l'économie**

Pour 1 000 salariés



Champ : régime général - France métropolitaine  
Sources : CNAMTS, calculs SOeS

**Figure 6A.2 : indice de fréquence dans le TRF élargi**

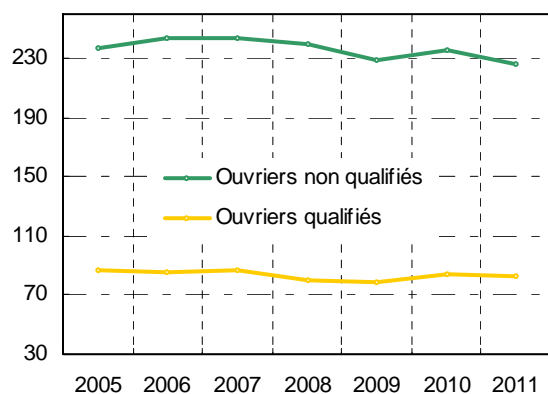
Indice de fréquence et taux de risque pour 1 000, Taux de décès pour 10 000, Accidents en milliers, nouvelles IP et décès en unités

	2009	2010	2011
<b>Indice de fréquence</b>	<b>81</b>	<b>86</b>	<b>84</b>
Taux de risque d'accidents avec IP*	5,9	6,0	6,0
Taux de décès	1,6	1,6	2,1
<b>Nombre</b>			
Salariés	361,1	359,0	362,8
Accidents avec arrêt	29,2	30,8	30,6
Nouvelles IP*	2 147	2 143	2 183
Décès	57	59	75

\*IP : incapacité permanente

Champ : régime général - France métropolitaine  
Sources : CNAMTS, calculs SOeS

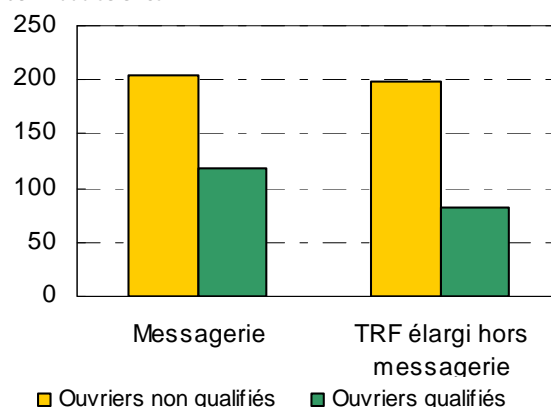
**Figure 6A.3 : indice de fréquence pour les ouvriers dans le TRF élargi selon la qualification**



Champ : régime général - France métropolitaine  
Sources : CNAMTS, calculs SOeS

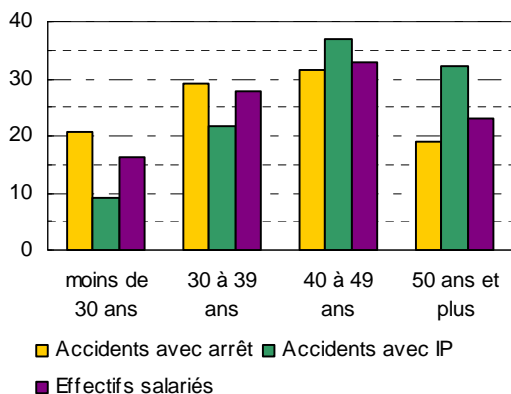
**Figure 6A.4 : indice de fréquence pour les ouvriers dans le TRF élargi selon l'activité, en 2011**

Pour 1 000 salariés



Champ : régime général - France métropolitaine  
Sources : CNAMTS, calculs SOeS

**Figure 6A.5 : répartition des effectifs et des accidents dans le TRF élargi selon l'âge en 2011**



Champ : régime général - France métropolitaine

Les statistiques d'accidentologie du travail de la CNAMTS se présentent par numéros de risques du Comité technique national (CTN). Les quatre premières positions de ces numéros correspondent aux codes NAF Rév.1 avec une correspondance en NAF Rév.2.

Le SOeS a retenu 5 codes de risques pour couvrir les secteurs du TRF élargi et 41 pour le « transport et manutention » (annexe E).

Les statistiques d'accident du travail de la CNAMTS pour l'année 2012 n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction de cette fiche, inchangée.

## 6B | L'accidentologie routière impliquant des poids lourds

En 2012, le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd est de 2 946, en baisse de 6,6 % par rapport à 2011. Il représente 4,9 % des accidents corporels de la route, soit l'équivalent de la part des poids lourds dans la circulation en France métropolitaine, mesurée en véhicules-kilomètres (4,8 % en 2012 - bilan de la circulation du SOeS). Cependant, les accidents impliquant un poids lourd sont plus graves que les autres : en 2012, 14,9 % des accidents sont mortels, contre 5,6 % pour l'ensemble des accidents corporels.

### Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd continue de baisser, mais moins rapidement que le nombre d'accidents tous véhicules confondus

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd diminue pour la seconde année consécutive (- 6,6 % après - 4,1 % en 2011 et - 6,3 % en moyenne annuelle entre 2000 et 2009). Il diminue un peu moins vite que celui de l'ensemble des accidents (- 7,1 %), alors que la circulation intérieure des poids lourds recule beaucoup plus vite que celle de l'ensemble des véhicules (- 7,1 % contre - 0,2 %). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux (*figure 6B.1*).

### Le nombre de tués baisse fortement

Le nombre de blessés au cours d'accidents impliquant un poids lourd diminue de - 1,4 % en 2012. Le nombre de tués (486 personnes) renoue cette année avec le mouvement de diminution (- 15,9 %), interrompu par deux années de hausse (en 2010 et 2011) qui suivaient sept années consécutives de baisse (- 9,2 % par an en moyenne sur la période 2002-2009). L'écart de gravité entre les accidents impliquant un poids lourd et l'ensemble des accidents baisse : en 2012, on compte 16,5 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit 2,7 fois plus que pour l'ensemble des accidents (6,0 tués pour 100 accidents), contre 3,0 fois l'année précédente (*figure 6B.2*).

### Les accidents impliquant un poids lourd sont plus fréquents en rase campagne

Les accidents impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes et routes nationales (38 % sur le réseau national en 2012) que l'ensemble des accidents (13 %) - (*figure 6B.3*). Cela découle en partie de la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules. Les poids lourds empruntent davantage le réseau national que les autres véhicules, qui fréquentent plus les autres routes (départementales, etc.).

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se produisent en rase campagne, à savoir en dehors de toute agglomération (63,0 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents s'y produisent à seulement 29,8 % (*figure 6B.4*).

### En rase campagne, les accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves

Comme l'ensemble des accidents, ceux qui impliquent un poids lourd sont plus graves en rase campagne qu'en milieu urbain, en termes de nombre moyen de tués par accident. En effet, Le risque de décéder dans un accident impliquant un poids lourd est 3,2 fois plus élevé quand l'accident se passe en rase campagne que lorsqu'il a lieu en milieu urbain (22,1 morts pour 100 accidents en rase campagne contre 6,9 en milieu urbain). Tous véhicules confondus, ce risque est respectivement de 14,6 et 2,4 morts pour 100 accidents, pour l'ensemble des accidents.

### La vitesse augmente

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Les dépassements de vitesse étaient en baisse régulière depuis 2002 pour les poids lourds comme pour les véhicules légers, avec cependant une certaine stagnation depuis 2008 (*figure 6B.5*). En 2012, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h pour les poids lourds, hors autoroutes, est en hausse par rapport à 2011 (9,5 % contre 8,5 %). Il est également légèrement supérieur à celui des véhicules légers (8,5 %). L'alcool est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds : en 2012, 1,1 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif (après 0,9 % en 2011), contre 6,6 % pour les conducteurs de voitures de tourisme (*figure 6B.6*). Concernant les accidents mortels, en 2012 on enregistre 1,5 % de conducteurs de poids lourd impliqués présentant un taux d'alcoolémie positif (aucun en 2011 et 1,2 % en 2010), contre 21,3 % des conducteurs de voitures de tourisme impliqués.

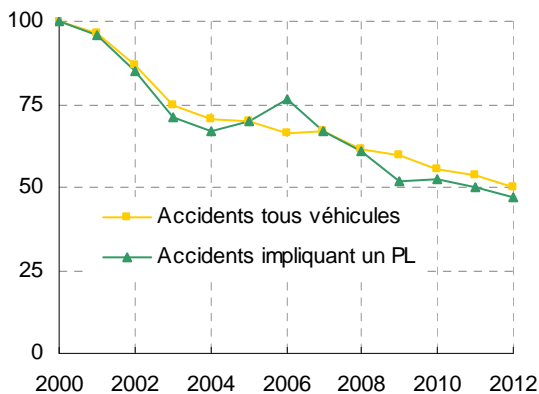
### Le transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses peuvent être dus ou non à la marchandise transportée. Selon la Mission transport de matières dangereuses, en 2012 dans le transport routier de matières dangereuses, 34 accidents corporels ont eu lieu sur le réseau routier public ; 41 blessés et 9 tués ont été dénombrés, dont un dû aux marchandises dangereuses transportées.

Remarque : Cette fiche porte sur 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.

**Figure 6B.1 : accidents corporels de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules**

Base 100 en 2000



Source : ONISR

**Figure 6B.2 : taux de gravité\* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules**

Taux en %

	2000	2010	2011	2012
Accidents impliquant un PL (1)	16,8	16,9	18,3	16,5
Accidents tous véhicules (2)	6,7	5,9	6,1	6,0
(1) / (2)	2,5	2,9	3,0	2,7

\* Nombre de tués pour 100 accidents corporels

Source : ONISR

**Figure 6B.3 : accidents corporels suivant le type de réseau en 2012**

En %

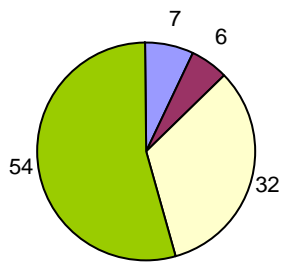
**Tous véhicules**

■ Autoroutes

■ Routes nationales

□ Routes départ.

■ Voiries locales



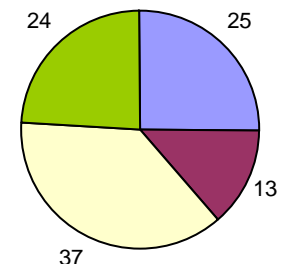
**Poids lourds**

■ Autoroutes

■ Routes nationales

□ Routes départ.

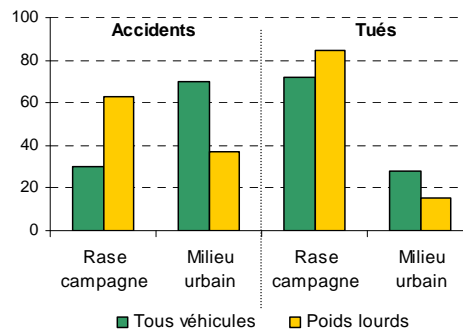
■ Voiries locales



Source : ONISR

**Figure 6B.4 : répartition des accidents corporels et tués selon la localisation en 2012**

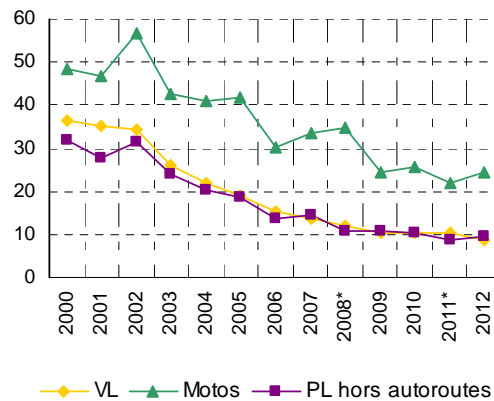
En %



Source : ONISR

**Figure 6B.5 : taux de dépassement (annuel) de la vitesse limite de plus de 10 km/h**

En %



Calculé sur 8 mois (relevés quadrimestriels, pas de relevés au troisième quadrimestre 2008 et au premier quadrimestre 2011)

Source : ONISR

**Figure 6B.6 : conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2012**

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
<b>Impliqués dans un accident corporel</b>			
Ensemble, dont	5 305	86 922	6,1
voitures de tourisme	3 605	54 340	6,6
poids lourds	31	2 862	1,1
<b>Impliqués dans un accident mortel</b>			
Ensemble, dont	856	4 658	18,4
voitures de tourisme	606	2 844	21,3
poids lourds	7	454	1,5

Source : ONISR





## IV – Annexes

---

## Annexe 1 : la situation économique

### Annexe 1A.1 : transport intérieur terrestre de marchandises (y compris par oléoducs)

En milliards de tonnes-kilomètres

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Total</b>	<b>363,5</b>	<b>370,9</b>	<b>372,1</b>	<b>373,7</b>	<b>388,7</b>	<b>383,3</b>	<b>398,7</b>	<b>411,3</b>	<b>396,3</b>	<b>343,3</b>	<b>356,0</b>	<b>359,4</b>	<b>338,9</b>
dont transport routier	276,9	290,4	292,9	296,6	314,5	313,9	327,3	340,0	327,4	284,2	300,4	300,2	283,4
<i>pavillon français</i>	203,0	208,4	208,2	209,5	218,1	214,2	220,3	229,2	217,5	186,8	196,3	200,5	188,3
<i>pavillon étranger</i>	73,8	81,9	84,7	87,1	96,4	99,7	107,0	110,8	109,9	97,4	104,0	99,7	95,2

Champ : transport intérieur, pavillons français et étrangers

Sources : SOeS, Rapport CCTN 2012 et enquête TRM

### Annexe 1A.2 : transport routier de marchandises sous pavillon français

En milliards de tonnes-kilomètres

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Compte d'autrui (Poids lourds &gt; 3,5t)</b>	<b>175,4</b>	<b>171,5</b>	<b>170,7</b>	<b>180,6</b>	<b>173,8</b>	<b>178,2</b>	<b>188,1</b>	<b>175,8</b>	<b>145,4</b>	<b>151,3</b>	<b>152,5</b>	<b>142,3</b>
Transport national	138,3	138,2	139,4	148,9	147,2	150,8	161,5	152,7	128,7	134,5	136,1	127,0
Transport international	37,2	33,3	31,2	31,7	26,6	27,4	26,6	23,2	16,7	16,8	16,4	15,3
en France	19,8	18,0	17,2	17,5	15,0	15,3	14,9	12,9	9,5	9,5	9,2	9,0
à l'étranger	17,4	15,3	14,0	14,2	11,6	12,1	11,7	10,3	7,2	7,4	7,2	6,3
<b>Compte propre (Poids lourds &gt; 3,5t)</b>	<b>31,5</b>	<b>33,1</b>	<b>33,2</b>	<b>31,6</b>	<b>31,4</b>	<b>33,2</b>	<b>31,1</b>	<b>30,4</b>	<b>28,3</b>	<b>30,9</b>	<b>33,2</b>	<b>30,1</b>
Transport national	30,4	31,8	31,7	30,4	30,2	32,0	30,0	29,3	27,3	29,9	32,2	29,4
Transport international	1,1	1,3	1,5	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	0,9	1,0	1,0	0,7
en France	0,5	0,7	0,8	0,6	0,7	0,7	0,6	0,7	0,5	0,6	0,5	0,4
à l'étranger	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,3
<b>Véhicules utilitaires légers (&lt;= 3,5t)</b>	<b>19,5</b>	<b>20,1</b>	<b>20,6</b>	<b>21,0</b>	<b>21,3</b>	<b>21,7</b>	<b>22,2</b>	<b>22,0</b>	<b>20,9</b>	<b>21,9</b>	<b>22,5</b>	<b>22,5</b>
<b>Transport routier sous pavillon français</b>	<b>226,4</b>	<b>224,7</b>	<b>224,5</b>	<b>233,2</b>	<b>226,6</b>	<b>233,2</b>	<b>241,4</b>	<b>228,3</b>	<b>194,5</b>	<b>204,1</b>	<b>208,1</b>	<b>194,9</b>
<b>dont</b>												
Transport national (Poids lourds > 3,5t)	168,7	170,0	171,2	179,2	177,4	182,8	191,5	181,9	156,1	164,4	168,3	156,4
Transport international (Poids lourds > 3,5t)	38,3	34,6	32,7	33,0	27,8	28,6	27,7	24,3	17,6	17,8	17,4	16,0
<i>parcours en France</i>	20,4	18,6	18,1	18,2	15,7	16,0	15,5	13,6	10,0	10,0	9,7	9,4
<i>parcours à l'étranger</i>	17,9	15,9	14,6	14,8	12,1	12,6	12,2	10,7	7,6	7,8	7,7	6,6

Champ : transport total, pavillons français

Sources : SOeS, Rapport CCTN 2012 et enquête TRM

### Annexe 1A.3 : transports routiers de marchandises en poids lourds selon la distance

En milliards de tonnes-kilomètres

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Compte d'autrui</b>	<b>175,4</b>	<b>171,5</b>	<b>170,7</b>	<b>180,6</b>	<b>173,8</b>	<b>178,2</b>	<b>188,1</b>	<b>175,8</b>	<b>145,4</b>	<b>151,3</b>	<b>152,5</b>	<b>142,3</b>
Moins de 150 km	33,0	32,2	32,3	35,1	34,3	36,5	39,5	37,7	32,6	33,9	35,7	33,8
De 150 à moins de 500 km	71,0	70,1	70,6	75,2	74,6	76,7	81,8	78,2	66,4	69,1	70,7	65,3
500 km et plus	71,5	69,2	67,8	70,2	64,9	65,0	66,8	59,9	46,4	48,3	46,1	43,2
<b>Compte propre</b>	<b>31,5</b>	<b>33,1</b>	<b>33,2</b>	<b>31,6</b>	<b>31,4</b>	<b>33,2</b>	<b>31,1</b>	<b>30,4</b>	<b>28,3</b>	<b>30,9</b>	<b>33,2</b>	<b>30,1</b>
Moins de 150 km	18,6	20,0	19,4	18,8	18,7	20,0	18,8	18,4	17,0	18,4	19,7	19,2
De 150 à moins de 500 km	10,1	10,1	10,6	9,8	9,7	9,9	9,2	9,0	8,4	9,5	10,6	9,1
500 km et plus	2,8	2,9	3,2	3,1	3,0	3,3	3,1	2,9	2,8	2,9	2,9	1,8
<b>Ensemble</b>	<b>206,9</b>	<b>204,5</b>	<b>203,9</b>	<b>212,2</b>	<b>205,3</b>	<b>211,4</b>	<b>219,2</b>	<b>206,2</b>	<b>173,6</b>	<b>182,2</b>	<b>185,7</b>	<b>172,4</b>
Moins de 150 km	51,5	52,2	51,7	53,9	53,0	56,5	58,3	56,1	49,6	52,3	55,3	53,0
De 150 à moins de 500 km	81,1	80,2	81,2	85,0	84,3	86,6	91,1	87,3	74,8	78,7	81,3	74,4
500 km et plus	74,3	72,1	71,0	73,3	67,9	68,4	69,8	62,8	49,3	51,2	49,0	45,0

Champ : transport total, pavillons français poids lourds (PTAC &gt; 3,5 t)

Source : SOeS, enquête TRM



**Annexe 1A.4a : transports intérieurs terrestres par mode**

En milliards de tonnes-kilomètres

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Transport ferroviaire	57,7	51,7	51,3	48,1	46,3	40,7	41,2	42,6	40,4	32,1	30,0	34,2	32,6
Transport routier	202,5	207,9	207,7	209,1	217,7	213,9	220,0	228,9	217,4	186,7	196,2	200,3	188,2
Transport fluvial	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3	7,9	8,0	7,5	7,5	7,4	8,1	7,9	7,7
<b>Total Terrestre hors oléoducs</b>	<b>267,5</b>	<b>266,4</b>	<b>265,9</b>	<b>264,1</b>	<b>271,4</b>	<b>262,5</b>	<b>269,1</b>	<b>279,1</b>	<b>265,3</b>	<b>226,2</b>	<b>234,3</b>	<b>242,4</b>	<b>228,5</b>

Champ : hors TRM sous pavillon étranger, transit routier et oléoducs

Source : SOeS, Rapport CCTN 2012

**Annexe 1A.4b : parts modales des transports intérieurs terrestres**

En %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Transport ferroviaire	21,6	19,4	19,3	18,2	17,1	15,5	15,3	15,3	15,2	14,2	12,8	14,1	14,2
Transport routier	75,7	78,1	78,1	79,2	80,2	81,5	81,7	82,0	81,9	82,5	83,8	82,7	82,4
Transport fluvial	2,7	2,5	2,6	2,6	2,7	3,0	3,0	2,7	2,8	3,3	3,4	3,2	3,4
<b>Total Terrestre hors oléoducs</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Champ : hors TRM sous pavillon étranger, transit routier et oléoducs

Source : SOeS, Rapport CCTN 2011

**Annexe 1A.5 : transport intérieur routier en poids lourds, par type de marchandises**

En milliards de tonnes-kilomètres

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Minéraux et matériaux de construction	30,0	32,4	31,4	31,9	33,2	33,6	36,6	38,8	36,7	30,7	32,7	36,2	35,2
Produits manufacturés, machines	61,2	61,3	61,9	61,6	66,6	64,1	65,3	69,0	63,8	53,1	55,3	56,5	49,9
Produits agricoles et agroalimentaires	54,4	55,7	56,5	56,9	57,8	56,4	56,4	57,7	55,5	49,1	53,0	52,8	49,7
Autres	38,1	39,1	38,4	38,5	39,5	38,8	40,3	41,3	39,3	33,0	33,4	32,5	31,0
<b>Total</b>	<b>183,7</b>	<b>188,5</b>	<b>188,1</b>	<b>188,9</b>	<b>197,0</b>	<b>192,9</b>	<b>198,5</b>	<b>206,7</b>	<b>195,3</b>	<b>165,9</b>	<b>174,4</b>	<b>178,0</b>	<b>165,8</b>

Champ : transport total, pavillons français poids lourds (PTAC &gt; 3,5 t)

Source : SOeS, enquête TRM

## Annexe 1B.1 : indicateurs de démographie d'entreprises

En unités

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (p)
<b>Transports et entreposage</b>										
Nombre d'entreprises au 01/01	86 259	86 051	84 864	83 303	84 938	86 467	88 199	89 810	90 756	92 989
Défaillances	1 944	1 924	1 952	1 620	1 473	1 674	2 041	1 944	1 807	2 014
Créations <i>y compris les auto-entrepreneurs</i>	6 326	6 227	6 050	6 296	7 586	7 592	8 425	9 654	9 489	9 816
<b>dont transports routiers de fret et services de déménagement (49.41A, 49.41 B, 49.41C, 49.42Z)</b>										
Nombre d'entreprises au 01/01	41 872	40 883	39 705	38 410	38 764	39 553	40 037	40 068	40 136	40 485
Transports routiers de fret interurbains	14 078	13 746	13 319	12 718	12 853	12 976	12 972	12 766	12 626	12 527
Transports routiers de fret de proximité	24 449	23 904	23 317	22 763	23 011	23 710	24 152	24 333	24 567	24 974
Location de camions avec chauffeur	1 807	1 679	1 531	1 431	1 352	1 283	1 259	1 215	1 168	1 130
Services de déménagement	1 538	1 554	1 538	1 498	1 548	1 584	1 654	1 754	1 775	1 854
Défaillances	1 498	1 481	1 509	1 182	1 081	1 281	1 556	1 505	1 386	1 514
Transports routiers de fret interurbains	524	511	494	398	320	363	524	447	451	432
Transports routiers de fret de proximité	859	850	903	695	670	838	900	946	848	978
Location de camions avec chauffeur	58	47	37	30	28	19	32	27	24	25
Services de déménagement	57	73	75	59	63	61	100	85	63	79
Créations	2 955	3 050	2 959	3 109	3 859	3 769	3 815	4 256	3 975	3 596
Transports routiers de fret interurbains	726	699	694	733	1 045	838	904	1 002	904	806
Transports routiers de fret de proximité	2 080	2 209	2 144	2 246	2 665	2 756	2 643	2 953	2 781	2 421
Location de camions avec chauffeur	39	26	26	22	26	23	35	29	24	50
Services de déménagement	110	116	95	108	123	152	233	272	266	319

Champ : ensemble des entreprises françaises (yc DOM) dont l'activité principale relève des transports et entreposage (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2)

(p) : provisoire

Sources : Insee - Sirene pour les créations et nombres d'entreprises, Bodacc pour les défaillances

## Annexe 1B.2 : comptes des entreprises du TRF

En millions d'euros courants, taux en %

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (p)	2011 (p)	2012 (e)
Chiffre d'affaires	32 087	32 366	33 930	34 788	36 720	39 557	43 900	39 116	43 096	43 977	42 218
Production	31 397	31 770	33 340	34 143	36 077	38 932	43 478	38 533	41 593	42 499	40 799
Consommations Intermédiaires	18 858	19 220	20 345	21 314	22 660	24 250	28 058	23 979	26 353	27 338	25 743
<i>dont achats de carburant</i>	4 305	4 410	4 710	5 137	5 755	6 103	-	6 456	7 710	9 112	8 520
Valeur ajoutée (VA)	12 539	12 550	12 995	12 829	13 417	14 681	15 420	14 554	15 240	15 162	15 056
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	803	840	883	854	873	914	971	918	748	725	616
Charges de personnel	9 659	9 869	10 254	10 414	10 819	11 651	12 982	12 506	13 134	13 199	13 351
Excédent brut d'exploitation (EBE)	2 077	1 841	1 859	1 561	1 724	2 116	1 467	1 130	1 358	1 238	1 089
Taux de marge (EBE/VA)	16,6	14,7	14,3	12,2	12,9	14,4	9,5	7,8	8,9	8,2	7,2

(p) : provisoire

(e) : estimé

Champ : transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A-49.41B-49.41C-49.42Z)

Sources : de 1993 à 2000, Insee-Sie base 1995 ; de 2000 à 2006, Insee-Sie base 2000 ; en 2007, SOeS base 2000 ; de 2008 à 2010, Insee-Esane pour 2009-2010 ; en 2011, estimations SOeS d'après notamment Acoess, CNR

## Annexe 1B.4 : évolution des coûts du TRM (\*) longue distance

En %

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Moyenne 2000-2012
<b>Ensemble</b>	<b>0,9</b>	<b>2,4</b>	<b>2,0</b>	<b>3,2</b>	<b>6,0</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>8,3</b>	<b>-5,5</b>	<b>5,1</b>	<b>5,4</b>	<b>2,6</b>	<b>2,9</b>
Gazole professionnel (coût avec / pompe après remboursement partiel de la	-5,0	0,2	4,4	8,9	19,5	5,0	1,0	16,0	-22,1	16,3	16,4	5,7	4,9
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	4,0	2,7	3,0	3,2	3,9	3,8	4,4	5,7	3,7	2,8	6,1	3,2	3,9
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,5	3,2	3,8	2,2	2,7	2,8	2,4	13,6	9,1	1,5	2,8	2,6	4,0
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,2	1,0	-2,3	2,4	3,5	3,4	2,3	9,5	2,9	2,2	-1,0	1,9	2,1
Personnel de conduite (salaires et charges)	4,1	5,4	2,5	1,1	0,9	1,1	3,0	2,9	1,9	1,1	1,7	-0,3	2,1
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,7	1,5	2,4	2,5	2,0	1,6	1,6	2,2	0,0	2,6	1,3	2,0	1,9
Charges de structure (personnel administratif)	2,0	2,1	0,9	1,6	2,1	-1,8	3,3	4,3	2,3	1,9	-1,5	0,9	1,5

(\*) TRM : transports routiers de marchandises (dénomination CNR)

Source : CNR

## Annexe 2 : l'emploi

### Annexe 2.1 : effectif salarié au 31 décembre

Effectifs en milliers

Secteur d'activité	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Transports et entreposage * dont</b>	<b>1 018,3</b>	<b>1 059,4</b>	<b>1 053,4</b>	<b>1 051,5</b>	<b>1 058,1</b>	<b>1 081,7</b>	<b>1 088,2</b>	<b>1 072,9</b>	<b>1 079,8</b>	<b>1 089,4</b>	<b>1 086,7</b>
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>61,6</b>	<b>66,2</b>	<b>73,1</b>	<b>73,1</b>	<b>75,2</b>	<b>76,2</b>	<b>80,4</b>	<b>84,7</b>	<b>87,1</b>	<b>89,2</b>	<b>92,0</b>
Transport routier régulier de voyageurs	48,4	52,6	55,5	56,2	56,1	55,1	57,3	59,1	59,1	59,7	60,8
Autres transports routiers de voyageurs	13,2	13,6	17,5	16,9	19,1	21,2	23,2	25,6	28,1	29,5	31,2
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>370,7</b>	<b>383,5</b>	<b>365,4</b>	<b>362,8</b>	<b>371,7</b>	<b>383,3</b>	<b>377,7</b>	<b>369,7</b>	<b>373,7</b>	<b>381,3</b>	<b>377,5</b>
Transports routiers de fret interurbains	190,5	197,4	191,6	186,4	189,1	190,3	189,0	182,5	181,7	184,9	181,0
Transports routiers de fret de proximité	100,3	104,5	101,7	105,9	112,4	123,8	124,4	124,8	132,0	137,6	139,1
Location de camions avec chauffeur	20,9	20,6	18,1	18,1	18,6	20,2	20,6	19,3	18,4	18,7	18,6
Messagerie, fret express	58,9	60,9	54,0	52,4	51,5	49,1	43,6	43,1	41,5	40,1	38,8
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>15 596</b>	<b>15 886</b>	<b>15 838</b>	<b>15 930</b>	<b>16 125</b>	<b>16 397</b>	<b>16 211</b>	<b>15 950</b>	<b>16 005</b>	<b>16 060</b>	<b>15 961</b>

Évolutions en %

Secteur d'activité	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Transports et entreposage * dont</b>	<b>5,7</b>	<b>1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>2,2</b>	<b>0,6</b>	<b>-1,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,3</b>
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>5,4</b>	<b>4,4</b>	<b>9,0</b>	<b>0,1</b>	<b>2,9</b>	<b>1,3</b>	<b>5,5</b>	<b>5,3</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>	<b>3,1</b>
Transport routier régulier de voyageurs	4,2	4,7	4,9	1,1	-0,1	-1,9	4,0	3,2	-0,1	1,0	2,0
Autres transports routiers de voyageurs	10,2	3,4	24,7	-3,4	12,8	10,9	9,3	10,4	9,8	5,2	5,5
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>6,6</b>	<b>1,2</b>	<b>-2,2</b>	<b>-0,7</b>	<b>2,4</b>	<b>3,1</b>	<b>-1,5</b>	<b>-2,1</b>	<b>1,1</b>	<b>2,0</b>	<b>-1,0</b>
Transports routiers de fret interurbains	5,1	2,0	-1,1	-2,7	1,4	0,6	-0,7	-3,5	-0,4	1,8	-2,1
Transports routiers de fret de proximité	6,0	0,3	-0,5	4,1	6,2	10,1	0,5	0,3	5,8	4,2	1,1
Location de camions avec chauffeur	1,8	-2,7	-10,9	-0,3	3,2	8,2	2,3	-6,6	-4,5	1,7	-0,9
Messagerie, fret express	14,8	1,5	-6,2	-2,8	-1,8	-4,8	-11,1	-1,1	-3,7	-3,5	-3,1
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>3,9</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,2</b>	<b>1,7</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,6</b>

\* hors "Activité de poste et de courrier"

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture

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

### Annexe 2.2 : effectif salarié en moyenne annuelle

Effectifs en milliers

Secteur d'activité	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>362,8</b>	<b>382,2</b>	<b>368,4</b>	<b>363,0</b>	<b>367,5</b>	<b>379,1</b>	<b>381,6</b>	<b>370,8</b>	<b>371,8</b>	<b>379,3</b>	<b>379,8</b>
Transports routiers de fret interurbains	187,2	196,0	192,4	187,9	187,6	190,2	190,7	183,6	181,9	183,8	183,0
Transports routiers de fret de proximité	98,4	104,5	102,0	103,9	109,8	119,1	125,6	124,0	128,9	136,2	138,9
Location de camions avec chauffeur	21,0	20,9	19,0	18,0	18,4	19,6	20,6	19,6	18,8	18,7	18,6
Messagerie, fret express	56,2	60,8	54,9	53,1	51,7	50,2	44,7	43,5	42,2	40,5	39,3

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

## Annexe 2.3 : taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre

En %

Secteur d'activité	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Transports et entreposage * dont</b>	<b>19,4</b>	<b>19,0</b>	<b>19,3</b>	<b>20,3</b>	<b>20,5</b>	<b>20,9</b>	<b>20,5</b>	<b>20,6</b>	<b>20,5</b>	<b>21,4</b>
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>22,1</b>	<b>22,6</b>	<b>23,3</b>	<b>24,1</b>	<b>25,1</b>	<b>25,4</b>	<b>25,8</b>	<b>26,4</b>	<b>26,2</b>	<b>26,0</b>
Transport routier régulier de voyageurs	22,4	23,0	23,8	24,8	25,6	25,7	26,3	26,4	26,4	26,0
Autres transports routiers de voyageurs	21,0	21,1	21,5	22,0	23,4	24,6	24,8	26,3	25,9	25,9
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>12,3</b>	<b>12,2</b>	<b>12,2</b>	<b>11,9</b>	<b>11,9</b>	<b>12,2</b>	<b>11,8</b>	<b>11,7</b>	<b>11,5</b>	<b>11,5</b>
Transports routiers de fret interurbains	9,9	9,9	10,2	10,2	10,2	10,5	10,2	10,2	10,1	10,2
Transports routiers de fret de proximité	11,1	11,0	11,1	11,2	11,1	11,4	10,9	10,7	10,7	10,6
Location de camions avec chauffeur	7,2	7,2	7,1	7,7	7,3	7,0	7,0	6,9	6,5	6,6
Messagerie, fret express	22,9	23,8	23,1	22,2	22,1	23,2	22,5	22,4	22,4	22,6

(\*) hors "Activité de poste et de courrier"

Sources : Insee DADS, calculs SOeS

## Annexe 2.4 : nombre d'entreprises dans les activités de transport routier de fret élargi

En milliers

Activité	Taille	2000	2002	2004	2005	2006	2007	1 <sup>er</sup> janvier 2008	1 <sup>er</sup> janvier 2009	1 <sup>er</sup> janvier 2010	1 <sup>er</sup> janvier 2011	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Transports routiers interurbains	0 à 9 salariés	11,66	10,65	9,32	9,40	8,59	8,59	9,28	9,15	9,29	9,13	9,22
	0 salarié	nd	nd	nd	nd	nd	nd	4,22	4,25	4,50	4,54	4,50
	1 à 9 salariés	nd	nd	nd	nd	nd	nd	5,06	4,90	4,79	4,58	4,72
	10 à 49 salariés	2,92	3,07	2,95	2,72	2,67	2,81	2,87	2,76	2,70	2,61	2,64
	50 salarié et plus	0,68	0,69	0,71	0,68	0,68	0,69	0,76	0,78	0,75	0,79	0,79
<b>Total</b>	<b>15,26</b>	<b>14,41</b>	<b>12,98</b>	<b>12,79</b>	<b>11,93</b>	<b>12,09</b>	<b>12,91</b>	<b>12,68</b>	<b>12,73</b>	<b>12,64</b>	<b>12,64</b>	
Transports routiers de fret de proximité	0 à 9 salariés	20,90	19,64	18,37	18,11	17,59	17,80	20,91	19,25	21,63	22,14	21,87
	0 salarié	nd	nd	nd	nd	nd	nd	11,59	10,61	12,40	12,66	12,56
	1 à 9 salariés	nd	nd	nd	nd	nd	nd	9,32	8,64	9,24	9,48	9,32
	10 à 49 salariés	1,71	1,93	1,89	2,14	2,01	2,01	2,43	2,32	2,39	2,55	2,49
	50 salarié et plus	0,19	0,20	0,19	0,21	0,19	0,23	0,26	0,25	0,25	0,28	0,27
<b>Total</b>	<b>22,79</b>	<b>21,76</b>	<b>20,45</b>	<b>20,45</b>	<b>19,79</b>	<b>20,04</b>	<b>23,59</b>	<b>21,82</b>	<b>24,27</b>	<b>24,64</b>	<b>24,64</b>	
Location de camions avec chauffeur	0 à 9 salariés	1,58	1,30	1,20	1,03	0,98	0,98	0,88	0,83	0,82	0,74	0,79
	0 salarié	nd	nd	nd	nd	nd	nd	0,49	0,46	0,46	0,41	0,44
	1 à 9 salariés	nd	nd	nd	nd	nd	nd	0,39	0,37	0,36	0,33	0,35
	10 à 49 salariés	0,28	0,26	0,25	0,31	0,31	0,34	0,26	0,31	0,30	0,29	0,29
	50 salarié et plus	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,10	0,10	0,09	0,10	0,10	0,09
<b>Total</b>	<b>1,94</b>	<b>1,64</b>	<b>1,52</b>	<b>1,43</b>	<b>1,37</b>	<b>1,42</b>	<b>1,23</b>	<b>1,24</b>	<b>1,21</b>	<b>1,17</b>	<b>1,17</b>	
Messagerie, fret express	0 à 9 salariés	0,60	0,59	0,62	0,59	0,54	0,63	0,60	0,59	0,62	0,65	0,63
	0 salarié	nd	nd	nd	nd	nd	nd	0,30	0,32	0,34	0,38	0,36
	1 à 9 salariés	nd	nd	nd	nd	nd	nd	0,30	0,27	0,28	0,26	0,26
	10 à 49 salariés	0,23	0,21	0,21	0,22	0,22	0,25	0,18	0,20	0,20	0,17	0,19
	50 salarié et plus	0,19	0,18	0,16	0,16	0,16	0,15	0,14	0,13	0,13	0,12	0,13
<b>Total</b>	<b>1,02</b>	<b>0,97</b>	<b>0,99</b>	<b>0,98</b>	<b>0,92</b>	<b>1,03</b>	<b>0,92</b>	<b>0,92</b>	<b>0,95</b>	<b>0,94</b>	<b>0,94</b>	
Ensemble	0 à 9 salariés	34,73	32,18	29,50	29,13	27,69	28,00	31,67	29,82	32,36	32,65	32,51
	0 salarié	nd	nd	nd	nd	nd	nd	16,60	15,64	17,70	17,99	17,86
	1 à 9 salariés	nd	nd	nd	nd	nd	nd	15,06	14,17	14,67	14,66	14,65
	10 à 49 salariés	5,14	5,45	5,30	5,39	5,20	5,41	5,74	5,59	5,58	5,62	5,61
	50 salarié et plus	1,14	1,14	1,14	1,13	1,12	1,16	1,25	1,25	1,22	1,29	1,28
<b>Total</b>	<b>41,00</b>	<b>38,77</b>	<b>35,94</b>	<b>35,65</b>	<b>34,02</b>	<b>34,58</b>	<b>38,66</b>	<b>36,66</b>	<b>39,16</b>	<b>39,57</b>	<b>39,40</b>	

nd : non disponible

Sources : SOeS - EAE jusqu'en 2007 et Insee - Sirène à partir de 2008

**Annexe 2.5 : répartition des effectifs salariés et non salariés selon le secteur d'activité de l'entreprise**

En %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2010	2011
<b>TRF interurbains</b>										
salariés	95,4	95,6	95,3	95,4	95,5	95,5	96,2	96,0	97,5	96,0
non salariés	4,6	4,4	4,7	4,6	4,5	4,5	3,8	4,0	2,5	4,0
<b>TRF de proximité</b>										
salariés	82,5	83,1	84,5	84,4	84,8	87,6	87,6	87,8	94,0	87,7
non salariés	17,5	16,9	15,5	15,6	15,2	12,4	12,4	12,2	6,0	12,3
<b>Location avec chauffeur</b>										
salariés	94,9	94,0	94,8	94,3	94,2	95,3	95,8	96,0	96,5	94,0
non salariés	5,1	6,0	5,2	5,7	5,8	4,7	4,2	4,0	3,5	6,0
<b>Messagerie, fret express</b>										
salariés	99,4	99,5	99,4	99,4	99,3	99,3	99,3	99,1	99,2	96,3
non salariés	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,9	0,8	3,7
<b>TRF élargi</b>										
salariés	<b>92,9</b>	<b>92,9</b>	<b>93,2</b>	<b>93,1</b>	<b>93,3</b>	<b>93,8</b>	<b>94,2</b>	<b>94,0</b>	<b>96,5</b>	<b>93,3</b>
non salariés	<b>7,1</b>	<b>7,1</b>	<b>6,8</b>	<b>6,9</b>	<b>6,7</b>	<b>6,2</b>	<b>5,8</b>	<b>6,0</b>	<b>3,5</b>	<b>6,7</b>

Effectifs au 31 décembre jusqu'en 2007 ; effectifs en équivalents temps plein pour les salariés et en moyenne annuelle pour les non salariés à partir de 2010.

Sources : SOeS - EAE jusqu'en 2007, Insee - Esane à partir de 2010

**Annexe 2.7 : structures par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre 2011**

En %

Catégorie socioprofessionnelle	TRF de proximité	TRF interurbains	Location de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRF élargi	TRV	Transports et entreposage
Cadres	3,4	3,2	3,0	7,4	<b>3,7</b>	4,0	12,0
Professions Intermédiaires	4,7	4,6	2,6	17,5	<b>5,9</b>	3,8	18,1
Employés	8,0	6,8	4,7	15,2	<b>8,2</b>	7,0	20,4
Ouvriers	83,9	85,4	89,7	59,9	<b>82,1</b>	85,1	49,5
Ouvriers Qualifiés	80,4	80,4	88,3	45,9	<b>77,0</b>	83,9	44,6
Ouvriers Non Qualifiés	3,5	5,0	1,4	14,0	<b>5,1</b>	1,2	4,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>	100,0	100,0

Source : Insee - DADS ; calculs SOeS

**Annexe 2.8 : âges moyen et médian de la population salariée au 31 décembre 2011**

Âge en année

Secteur d'activité	Âge moyen		Âge médian		Évolution de l'âge moyen depuis 2002 (en mois)	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>42,2</b>	<b>42,9</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	nd	nd
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>41,3</b>	<b>41,8</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>28</b>
Transports routiers de fret interurbains	42,0	42,6	43	43	33	33
Transports routiers de fret de proximité	40,4	40,6	41	41	27	24
Location de camions avec chauffeur	42,5	42,8	43	43	30	31
Messagerie, fret express	40,5	41,7	41	42	35	34
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>46,5</b>	<b>47,6</b>	<b>48</b>	<b>49</b>	<b>37</b>	<b>40</b>
Transport routier régulier de voyageurs	46,4	47,5	47	49	37	40
Autres transports routiers de voyageurs	46,6	47,7	48	49	35	36

Lecture : les salariés du TRF élargi ont un âge moyen de 41,3 ans, soit environ 41 ans et 4 mois. Leur âge moyen a augmenté de 31 mois depuis 2002.

nd : non disponible pour ce secteur

Source : Insee - DADS ; calculs SOeS

## Annexe 2.9 : intérimaires en équivalents-emplois temps plein sur l'année

En milliers

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Agriculture	2,0	1,9	2,2	2,1	2,1	1,9	2,1	2,4	2,7	2,5	2,5	2,5	2,5
Industrie	311,0	304,3	279,0	275,4	277,8	273,3	280,2	296,7	272,2	174,3	229,1	261,0	229,5
Construction	104,4	102,6	98,1	101,4	111,1	121,7	127,5	133,1	126,4	104,3	107,8	117,6	111,8
Tertiaire dont	186,3	193,6	190,8	176,0	178,4	188,8	193,1	205,7	203,0	166,3	187,8	195,0	181,4
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>42,1</b>	<b>42,4</b>	<b>42,5</b>	<b>42,7</b>	<b>43,3</b>	<b>46,6</b>	<b>50,7</b>	<b>56,1</b>	<b>53,8</b>	<b>44,4</b>	<b>52,0</b>	<b>54,7</b>	<b>51,6</b>
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>
Transport routier régulier de voyageurs	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Autres transports routiers de voyageurs	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>18,9</b>	<b>17,7</b>	<b>17,0</b>	<b>16,3</b>	<b>16,5</b>	<b>17,5</b>	<b>18,1</b>	<b>19,7</b>	<b>17,9</b>	<b>14,6</b>	<b>18,1</b>	<b>18,4</b>	<b>16,8</b>
Transports routiers de fret interurbains	6,3	5,9	5,7	5,8	5,9	6,2	6,4	7,0	6,2	4,4	5,9	6,0	5,4
Transports routiers de fret de proximité	4,4	4,2	4,3	3,9	4,0	4,4	4,6	5,3	5,2	4,7	5,5	5,8	5,4
Location de camions avec chauffeur	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,7	0,7	0,8	0,8
Messagerie, fret express	7,1	6,7	6,2	5,8	5,8	6,0	6,2	6,4	5,6	4,8	5,9	5,8	5,2
<b>Ensemble</b>	<b>603,7</b>	<b>602,5</b>	<b>570,1</b>	<b>554,9</b>	<b>569,3</b>	<b>585,7</b>	<b>602,8</b>	<b>637,9</b>	<b>604,3</b>	<b>447,3</b>	<b>527,1</b>	<b>576,1</b>	<b>525,1</b>

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

## Annexe 2.10 : taux de recours moyen au travail intérimaire

En %

Secteur d'activité	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Agriculture	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Industrie	7,1	6,5	6,8	6,9	7,3	7,8	7,3	5,0	6,7	7,6	6,8
Construction	7,9	7,2	8,0	8,5	8,7	8,7	8,0	7,0	7,3	7,9	7,6
Tertiaire dont	1,5	1,6	1,5	1,5	1,6	1,7	1,6	1,3	1,5	1,5	1,4
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>3,9</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,6</b>	<b>4,0</b>	<b>3,8</b>	<b>3,2</b>	<b>3,8</b>	<b>4,0</b>	<b>3,7</b>
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>
Transport routier régulier de voyageurs	1,0	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1
Autres transports routiers de voyageurs	0,5	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8	0,6	0,6
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>5,0</b>	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>	<b>4,6</b>	<b>4,7</b>	<b>4,9</b>	<b>4,5</b>	<b>3,8</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,2</b>
Transports routiers de fret interurbains	3,3	2,8	3,0	3,2	3,3	3,6	3,2	2,3	3,2	3,2	2,9
Transports routiers de fret de proximité	4,2	3,9	3,8	4,1	4,0	4,3	3,9	3,6	4,1	4,1	3,7
Location de camions avec chauffeur	4,8	4,1	4,2	4,8	4,6	4,9	4,4	3,3	3,8	4,1	4,3
Messagerie, fret express	11,3	9,2	9,5	10,1	10,7	11,3	11,2	10,0	12,3	12,5	11,8
<b>Ensemble</b>	<b>3,1</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>	<b>3,6</b>	<b>3,4</b>	<b>2,6</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,0</b>

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

## Annexe 2.11 : taux de rotation de la main-d'œuvre

En %

Secteur d'activité	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010	2011**	2012
<b>Transport routier de fret élargi</b>	<b>39,8</b>	<b>32,8</b>	<b>33,1</b>	<b>32,7</b>	<b>34,4</b>	<b>36,3</b>	<b>31,6</b>	<b>25,6</b>	<b>28,2</b>	<b>29,5</b>	<b>26,2</b>
Transports routiers de fret interurbains	39,9	33,0	33,7	32,8	34,9	36,9	30,5	24,8	26,5	28,0	24,2
Transports routiers de fret de proximité	42,9	36,9	38,2	36,3	37,3	37,6	33,8	30,1	33,4	34,6	30,6
Location de camions avec chauffeur	37,8	32,2	30,1	33,9	35,1	36,5	29,2	19,7	25,5	25,1	22,5
Messagerie, fret express	36,6	28,5	26,6	27,2	28,1	31,5	32,4	20,9	22,8	25,7	24,8
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>32,1</b>	<b>28,7</b>	<b>30,6</b>	<b>30,6</b>	<b>29,8</b>	<b>37,1</b>	<b>34,6</b>	<b>29,9</b>	<b>30,4</b>	<b>32,6</b>	<b>43,6</b>
Transport routier régulier de voyageurs	30,3	26,8	28,7	27,8	26,3	33,8	30,6	20,7	23,4	25,9	25,8
Autres transports routiers de voyageurs ***	40,4	37,4	40,0	42,9	43,8	53,0	48,3	52,0	44,9	48,1	91,8

\* Rupture en 2009 liée et à un changement de champ (cf. Champ), au fait que les transferts entre établissements d'une même entreprise sont désormais exclus des mouvements de main-d'œuvre. La rupture est liée dans une moindre mesure à un changement de définition du taux de rotation.

\*\* Rupture en 2011 liée à un nouveau mode de traitement des données de l'enquête Emmo.

\*\*\* La forte hausse en 2012 du taux de rotation estimé dans le secteur "autres transports routiers de voyageurs" s'explique par les nombreux mouvements de main-d'œuvre enregistrés par un seul établissement de moins de 10 salariés tiré au sort dans l'enquête. Cette hausse n'est vraisemblablement pas représentative de l'évolution moyenne dans ce secteur.

Champ : à partir de 2009, établissements d'au moins 1 salarié. Jusqu'en 2008, établissements d'au moins 10 salariés.

Source : DMMO, statistique publique, Dares, enquêtes DMMO-Emmo

Voir Définitions « l'emploi et le marché du travail ».

## Annexe 2.12 : offres d'emploi collectées par secteur émetteur

Nombre d'offres déposées en milliers

	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011	2012
<b>ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE (T&amp;L)</b>											
<b>Total</b>	<b>290,6</b>	<b>239,4</b>	<b>240,9</b>	<b>247,6</b>	<b>256,6</b>	<b>291,5</b>	<b>268,5</b>	<b>174,5</b>	<b>285,5</b>	<b>313,0</b>	<b>261,8</b>
Industrie, construction (B, C, F)	33,1	22,9	20,6	19,7	20,5	23,7	18,7	10,5	14,6	15,1	11,5
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	56,3	45,6	42,8	41,6	40,7	46,3	39,4	26,5	34,3	37,4	31,1
<b>Transports et entreposage (HZ) dont</b>	<b>77,2</b>	<b>57,5</b>	<b>58,2</b>	<b>60,2</b>	<b>63,3</b>	<b>72,3</b>	<b>63,4</b>	<b>42,0</b>	<b>57,5</b>	<b>64,0</b>	<b>51,1</b>
49. Transports terrestres et transports par conduite	56,3	44,1	45,0	46,7	49,7	56,5	48,1	33,4	42,9	46,6	37,9
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	15,7	10,7	10,3	10,0	11,2	13,1	13,0	7,5	11,3	11,8	9,0
Activités liées à l'emploi **	59,4	60,2	74,2	80,9	85,8	98,3	98,9	58,9	112,4	122,7	104,7
Autres secteurs	64,7	53,2	45,2	45,3	46,3	51,0	48,2	36,6	66,6	73,8	63,4
<b>Magasinage et préparation de commandes</b>											
<b>Total</b>	<b>66,4</b>	<b>64,6</b>	<b>67,9</b>	<b>73,5</b>	<b>76,5</b>	<b>89,8</b>	<b>86,3</b>	<b>55,1</b>	<b>92,9</b>	<b>103,2</b>	<b>83,6</b>
Industrie, construction (B, C, F)	8,6	6,4	6,4	6,3	6,7	8,5	6,8	3,8	4,3	3,9	3,4
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	25,0	22,8	23,3	22,7	22,9	26,6	22,6	15,0	18,5	20,4	16,4
<b>Transports et entreposage (HZ) dont</b>	<b>6,3</b>	<b>5,1</b>	<b>4,5</b>	<b>4,7</b>	<b>5,1</b>	<b>5,7</b>	<b>6,2</b>	<b>3,7</b>	<b>5,6</b>	<b>5,8</b>	<b>4,2</b>
49. Transports terrestres et transports par conduite	1,7	1,3	1,0	1,0	1,1	1,4	1,1	0,6	0,5	0,6	0,5
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	4,5	3,7	3,4	3,6	3,9	4,1	5,0	3,0	5,1	5,1	3,7
Activités liées à l'emploi **	16,7	20,6	24,3	29,1	30,1	36,7	39,6	24,8	56,8	58,5	49,6
Autres secteurs	9,8	9,7	9,4	10,7	11,7	12,3	11,1	7,8	7,7	14,6	10,0
<b>Courses-livraisons express ou par toumée</b>											
<b>Total</b>	<b>40,1</b>	<b>31,5</b>	<b>27,9</b>	<b>29,5</b>	<b>31,5</b>	<b>34,7</b>	<b>32,3</b>	<b>23,4</b>	<b>27,9</b>	<b>30,4</b>	<b>26,1</b>
Industrie, construction (B, C, F)	4,1	3,4	2,7	2,7	2,8	3,1	2,2	1,4	1,9	2,0	1,7
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	11,4	9,0	7,8	8,1	8,0	8,8	7,9	5,1	6,0	7,0	5,6
<b>Transports et entreposage (HZ) dont</b>	<b>12,9</b>	<b>8,4</b>	<b>8,1</b>	<b>9,1</b>	<b>9,6</b>	<b>10,2</b>	<b>8,9</b>	<b>6,6</b>	<b>8,4</b>	<b>8,7</b>	<b>7,3</b>
49. Transports terrestres et transports par conduite	10,3	6,7	6,8	7,1	7,7	8,1	7,2	5,6	7,0	7,3	6,1
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	1,6	0,9	0,9	1,0	1,0	1,3	1,1	0,7	0,9	0,9	0,8
Activités liées à l'emploi **	2,1	2,1	2,7	2,4	3,2	3,4	3,2	2,0	2,9	2,9	3,1
Autres secteurs	9,7	8,6	6,6	7,1	7,9	9,3	10,1	8,2	8,7	9,7	8,5
<b>Conduite d'engins de déplacement de charges</b>											
<b>Total</b>	<b>87,8</b>	<b>61,3</b>	<b>54,0</b>	<b>47,6</b>	<b>45,9</b>	<b>51,0</b>	<b>48,0</b>	<b>29,8</b>	<b>17,9</b>	<b>19,6</b>	<b>15,6</b>
Industrie, construction (B, C, F)	13,8	8,5	6,6	5,3	5,3	5,6	5,0	2,5	1,5	1,8	1,2
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	13,2	9,0	6,6	5,5	4,3	4,4	3,5	3,0	1,0	1,1	1,2
<b>Transports et entreposage (HZ) dont</b>	<b>8,0</b>	<b>4,8</b>	<b>3,8</b>	<b>3,6</b>	<b>3,7</b>	<b>4,6</b>	<b>4,0</b>	<b>2,5</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>
49. Transports terrestres et transports par conduite	3,0	1,8	1,3	1,3	1,2	1,7	1,2	0,8	0,5	0,5	0,3
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	3,8	2,4	1,7	1,7	2,2	2,5	2,6	1,6	0,5	0,4	0,5
Activités liées à l'emploi **	28,4	23,0	25,0	23,0	24,4	28,2	28,2	16,1	13,1	14,6	11,4
Autres secteurs	24,5	15,9	12,0	10,2	8,2	8,2	7,3	5,7	1,3	1,2	1,0
<b>Conduite de transport de marchandises sur longue distance</b>											
<b>Total</b>	<b>54,7</b>	<b>44,4</b>	<b>52,7</b>	<b>58,3</b>	<b>62,7</b>	<b>71,0</b>	<b>57,9</b>	<b>34,4</b>	<b>46,4</b>	<b>51,4</b>	<b>40,7</b>
Industrie, construction (B, C, F)	5,7	3,9	4,1	4,4	4,6	5,2	3,6	2,2	2,6	2,7	2,0
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	5,6	3,9	4,1	4,2	4,3	4,9	4,1	2,5	2,7	3,0	2,3
<b>Transports et entreposage (HZ) dont</b>	<b>27,5</b>	<b>20,0</b>	<b>22,4</b>	<b>24,1</b>	<b>26,5</b>	<b>30,9</b>	<b>23,8</b>	<b>14,2</b>	<b>20,9</b>	<b>22,1</b>	<b>16,8</b>
49. Transports terrestres et transports par conduite	24,4	18,0	20,5	22,0	24,5	28,4	21,9	13,1	19,6	20,8	15,8
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	2,9	1,8	1,8	1,9	1,9	2,4	1,8	1,0	1,2	1,2	1,0
Activités liées à l'emploi **	8,9	11,1	16,7	20,2	21,2	22,8	19,7	11,5	15,7	18,6	15,6
Autres secteurs	7,1	5,5	5,5	5,5	6,1	7,2	6,7	4,1	4,5	5,1	4,1
<b>Conduite de transport en commun sur route</b>											
<b>Total</b>	<b>11,4</b>	<b>11,2</b>	<b>11,3</b>	<b>11,7</b>	<b>11,6</b>	<b>12,5</b>	<b>12,6</b>	<b>10,1</b>	<b>9,1</b>	<b>10,3</b>	<b>10,2</b>
Industrie, construction (B, C, F)	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
<b>Transports et entreposage (HZ) dont</b>	<b>9,0</b>	<b>8,6</b>	<b>8,3</b>	<b>8,6</b>	<b>8,0</b>	<b>8,6</b>	<b>8,8</b>	<b>7,2</b>	<b>6,3</b>	<b>7,3</b>	<b>7,1</b>
49. Transports terrestres et transports par conduite	9,0	8,6	8,3	8,5	8,0	8,6	8,8	7,1	6,3	7,3	7,1
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
Activités liées à l'emploi **	0,7	0,9	1,5	1,4	1,6	1,6	2,0	1,4	1,3	1,4	1,6
Autres secteurs	1,6	1,7	1,5	1,7	2,0	2,2	1,8	1,5	1,4	1,6	1,5
<b>Autres métiers du T&amp;L</b>											
<b>Total</b>	<b>30,1</b>	<b>26,4</b>	<b>27,1</b>	<b>27,0</b>	<b>28,4</b>	<b>32,6</b>	<b>31,5</b>	<b>21,7</b>	<b>91,3</b>	<b>98,1</b>	<b>85,5</b>
Industrie, construction (B, C, F)	1,0	0,8	0,8	0,9	1,0	1,3	1,2	0,6	4,3	4,7	3,3
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	1,1	0,8	0,9	1,1	1,2	1,5	1,2	0,9	6,2	6,0	5,7
<b>Transports et entreposage (HZ) dont</b>	<b>13,5</b>	<b>10,6</b>	<b>11,1</b>	<b>10,3</b>	<b>10,5</b>	<b>12,3</b>	<b>11,7</b>	<b>7,8</b>	<b>15,3</b>	<b>19,1</b>	<b>14,9</b>
49. Transports terrestres et transports par conduite	8,0	7,7	7,1	6,8	7,3	8,3	7,9	6,2	9,0	10,1	8,2
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	2,8	1,8	2,5	1,7	2,2	2,7	2,6	1,2	3,7	4,1	3,1
Activités liées à l'emploi **	2,6	2,5	4,1	4,8	5,4	5,7	6,2	3,1	22,5	26,8	23,4
Autres secteurs	12,0	11,7	10,2	10,0	10,3	11,8	11,2	9,3	42,9	41,6	38,2

ns : donnée non significative (nombre insuffisant d'offres concernées).

\* Rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature Rome (répertoire opérationnel des métiers et des emplois) version 2 à Rome version 3.

\*\* 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, marché du travail " Transport et logistique "

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



## Annexe 2.13 : offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé

Nombre d'offres déposées en milliers

	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011	2012
<b>ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE (T&amp;L)</b>											
Contrat à durée indéterminée (CDI)	102,1	79,1	70,4	74,0	83,4	99,0	86,3	46,7	64,4	71,2	57,9
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	21,9	15,7	13,7	16,0	16,3	18,5	17,4	11,9	14,7	17,6	17,3
Contrat 1 - 6 mois	125,6	114,6	125,2	127,6	131,7	147,5	135,8	94,0	133,7	153,9	133,9
Contrat < 1 mois	41,0	30,0	31,6	30,0	25,2	26,4	29,0	21,9	72,7	70,2	52,7
<b>Total</b>	<b>290,6</b>	<b>239,4</b>	<b>240,9</b>	<b>247,6</b>	<b>256,6</b>	<b>291,5</b>	<b>268,5</b>	<b>174,5</b>	<b>285,5</b>	<b>313,0</b>	<b>261,8</b>
<b>Magasinage et préparation de commandes</b>											
Contrat à durée indéterminée (CDI)	23,1	19,3	16,8	17,4	19,8	23,7	20,8	10,8	11,5	12,9	11,0
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	4,6	3,8	3,5	4,6	5,0	5,4	5,3	3,8	4,0	4,6	5,3
Contrat 1 - 6 mois	31,9	33,9	38,6	39,9	42,4	50,7	48,3	31,8	36,0	44,2	40,9
Contrat < 1 mois	6,8	7,7	9,0	11,7	9,3	10,0	12,0	8,8	41,6	41,6	26,4
<b>Total</b>	<b>66,4</b>	<b>64,6</b>	<b>67,9</b>	<b>73,5</b>	<b>76,5</b>	<b>89,8</b>	<b>86,3</b>	<b>55,1</b>	<b>92,9</b>	<b>103,2</b>	<b>83,6</b>
<b>Courses-livraisons express ou par tournée</b>											
Contrat à durée indéterminée (CDI)	21,9	15,7	13,3	14,8	15,7	17,6	15,3	9,9	11,9	13,0	10,3
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	2,6	1,5	1,3	1,5	1,4	1,4	1,3	1,1	1,2	1,0	1,1
Contrat 1 - 6 mois	13,9	12,9	11,9	11,7	12,9	14,4	14,0	11,1	13,2	14,7	13,3
Contrat < 1 mois	1,6	1,5	1,4	1,5	1,5	1,4	1,6	1,3	1,6	1,6	1,4
<b>Total</b>	<b>40,1</b>	<b>31,5</b>	<b>27,9</b>	<b>29,5</b>	<b>31,5</b>	<b>34,7</b>	<b>32,3</b>	<b>23,4</b>	<b>27,9</b>	<b>30,4</b>	<b>26,1</b>
<b>Conduite d'engins de déplacement de charges</b>											
Contrat à durée indéterminée (CDI)	12,5	7,1	5,4	4,7	5,0	6,1	5,4	2,2	1,2	1,4	1,2
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	3,8	3,1	1,9	2,3	1,8	2,4	2,6	1,5	1,0	1,8	1,2
Contrat 1 - 6 mois	43,1	33,6	30,7	28,7	29,4	32,3	29,2	18,4	13,0	13,8	11,3
Contrat < 1 mois	28,5	17,5	15,9	11,9	9,7	10,1	10,7	7,8	2,6	2,6	1,9
<b>Total</b>	<b>87,8</b>	<b>61,3</b>	<b>54,0</b>	<b>47,6</b>	<b>45,9</b>	<b>51,0</b>	<b>48,0</b>	<b>29,8</b>	<b>17,9</b>	<b>19,6</b>	<b>15,6</b>
<b>Conduite de transport de marchandises sur longue distance</b>											
Contrat à durée indéterminée (CDI)	25,2	18,8	19,3	21,1	24,8	30,9	24,4	10,5	14,5	16,2	12,1
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	4,4	3,0	2,6	2,8	3,3	3,7	3,1	1,4	1,8	2,4	1,8
Contrat 1 - 6 mois	23,1	20,9	28,4	31,7	31,8	33,6	27,8	20,1	26,4	29,3	24,0
Contrat < 1 mois	1,9	1,6	2,5	2,7	2,7	2,7	2,5	2,4	3,7	3,6	2,9
<b>Total</b>	<b>54,7</b>	<b>44,4</b>	<b>52,7</b>	<b>58,3</b>	<b>62,7</b>	<b>71,0</b>	<b>57,9</b>	<b>34,4</b>	<b>46,4</b>	<b>51,4</b>	<b>40,7</b>
<b>Conduite de transport en commun sur route</b>											
Contrat à durée indéterminée (CDI)	6,0	6,1	5,6	5,9	5,8	6,0	6,5	4,6	3,9	4,6	4,6
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	1,3	1,2	1,2	1,5	1,6	1,9	1,7	1,5	1,3	1,4	1,3
Contrat < 6 mois	4,1	4,0	4,5	4,4	4,3	4,5	4,4	4,0	3,9	4,3	4,0
<b>Total</b>	<b>11,4</b>	<b>11,2</b>	<b>11,3</b>	<b>11,7</b>	<b>11,6</b>	<b>12,5</b>	<b>12,6</b>	<b>10,1</b>	<b>9,1</b>	<b>10,3</b>	<b>10,2</b>
<b>Autres métiers du T&amp;L</b>											
Contrat à durée indéterminée (CDI)	13,4	12,2	10,0	10,3	12,2	14,6	13,8	8,8	21,4	23,2	18,8
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	5,1	3,1	3,1	3,4	3,2	3,8	3,3	2,6	5,4	6,4	6,5
Contrat 1 - 6 mois	9,7	9,7	11,6	11,3	11,2	12,3	12,4	9,0	41,6	48,0	40,5
Contrat < 1 mois	1,9	1,5	2,5	1,9	1,7	1,9	1,9	1,3	22,9	20,5	19,8
<b>Total</b>	<b>30,1</b>	<b>26,4</b>	<b>27,1</b>	<b>27,0</b>	<b>28,4</b>	<b>32,6</b>	<b>31,5</b>	<b>21,7</b>	<b>91,3</b>	<b>98,1</b>	<b>85,5</b>

\* Rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature Rome (répertoire opérationnel des métiers et des emplois) version 2 à Rome version 3.

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

## Annexe 2.14 : demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers " Transport et logistique " par catégorie

Nombre de demandeurs en milliers

	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011	2012
<b>Actes positifs de recherche d'emploi : catégories A, B, C</b>	<b>282,6</b>	<b>316,9</b>	<b>343,9</b>	<b>335,4</b>	<b>304,2</b>	<b>281,1</b>	<b>314,2</b>	<b>372,2</b>	<b>451,2</b>	<b>496,6</b>	<b>550,7</b>
sans emploi : catégorie A	204,4	238,0	248,8	237,5	209,8	188,7	225,8	261,2	309,7	344,8	389,9
en activité réduite courte : catégorie B	24,5	27,7	32,6	34,1	32,9	31,6	35,0	38,9	46,6	51,2	58,5
en activité réduite longue : catégorie C	53,7	51,1	62,5	63,8	61,5	60,8	53,4	72,1	94,9	100,6	102,3
<b>Sans actes positifs de recherche d'emploi dont</b>											
sans emploi : catégorie D	9,3	10,2	10,7	12,0	12,1	11,2	12,7	18,4	22,6	21,8	25,1
en emploi : catégorie E	8,4	7,1	7,2	8,1	10,3	11,9	12,1	16,4	21,9	24,6	25,1

\* rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) version 2 à ROME version 3

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

## Annexe 2.15 : répartition des demandeurs d'emploi en fin d'année par tranche d'âge

Nombre de demandeurs des catégories A, B et C en milliers

	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011	2012
<b>ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE (T&amp;L)</b>											
Moins de 25 ans	40,5	54,9	58,9	54,8	47,9	43,6	52,7	57,4	63,5	66,4	70,1
Entre 25 ans et 49 ans	200,2	218,2	239,5	235,4	214,6	199,6	220,8	263,0	317,9	345,4	379,5
50 ans et plus	42,0	43,9	45,5	45,2	41,7	37,9	40,8	51,9	69,8	84,8	101,1
<b>Total</b>	<b>282,6</b>	<b>316,9</b>	<b>343,9</b>	<b>335,4</b>	<b>304,2</b>	<b>281,1</b>	<b>314,2</b>	<b>372,2</b>	<b>451,2</b>	<b>496,6</b>	<b>550,7</b>
<b>Magasinage et préparation de commandes</b>											
Moins de 25 ans	12,2	17,7	20,3	19,6	18,4	17,5	21,9	24,1	24,2	24,4	25,0
Entre 25 ans et 49 ans	55,0	63,0	70,6	71,0	67,1	65,0	72,8	85,0	100,9	111,1	122,9
50 ans et plus	11,7	12,8	13,2	13,0	12,3	11,3	12,1	15,0	19,5	23,2	27,4
<b>Total</b>	<b>78,8</b>	<b>93,5</b>	<b>104,1</b>	<b>103,7</b>	<b>97,8</b>	<b>93,8</b>	<b>106,7</b>	<b>124,1</b>	<b>144,6</b>	<b>158,7</b>	<b>175,3</b>
<b>Courses-livraisons express ou par tournée</b>											
Moins de 25 ans	6,3	8,9	8,2	7,4	6,4	5,8	7,1	7,8	8,8	9,0	9,5
Entre 25 ans et 49 ans	39,4	41,5	41,8	40,1	37,0	33,9	36,0	42,4	54,0	59,3	65,0
50 ans et plus	7,7	8,3	8,5	8,7	8,2	7,5	7,9	9,7	13,4	16,6	19,7
<b>Total</b>	<b>53,4</b>	<b>58,6</b>	<b>58,5</b>	<b>56,2</b>	<b>51,6</b>	<b>47,2</b>	<b>51,0</b>	<b>59,9</b>	<b>76,2</b>	<b>85,0</b>	<b>94,3</b>
<b>Conduite d'engins de déplacement de charges</b>											
Moins de 25 ans	16,6	19,2	17,8	15,4	12,7	11,3	13,7	14,3	10,8	9,3	8,2
Entre 25 ans et 49 ans	62,3	58,0	55,3	52,4	47,0	43,7	48,5	55,2	57,7	59,5	63,8
50 ans et plus	12,0	10,7	9,7	9,0	7,9	7,1	7,4	9,0	10,5	12,1	13,9
<b>Total</b>	<b>90,9</b>	<b>87,9</b>	<b>82,8</b>	<b>76,8</b>	<b>67,7</b>	<b>62,2</b>	<b>69,6</b>	<b>78,5</b>	<b>79,1</b>	<b>80,9</b>	<b>85,9</b>
<b>Conduite de transport de marchandises sur longue distance</b>											
Moins de 25 ans	1,6	3,1	4,5	4,3	3,4	2,9	3,6	4,1	3,9	3,7	3,7
Entre 25 ans et 49 ans	19,7	25,7	32,4	32,2	27,6	25,0	31,7	42,6	44,5	45,0	49,1
50 ans et plus	4,0	4,7	5,5	5,8	5,2	4,7	5,9	9,1	11,2	13,1	16,0
<b>Total</b>	<b>25,3</b>	<b>33,5</b>	<b>42,4</b>	<b>42,2</b>	<b>36,3</b>	<b>32,6</b>	<b>41,2</b>	<b>55,8</b>	<b>59,6</b>	<b>61,8</b>	<b>68,8</b>
<b>Conduite de transport en commun sur route</b>											
Moins de 25 ans	0,3	0,6	1,0	1,0	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6
Entre 25 ans et 49 ans	5,3	6,4	8,7	9,0	8,1	7,1	6,6	7,4	9,0	9,3	9,6
50 ans et plus	1,7	1,9	2,3	2,5	2,4	2,1	2,2	2,7	3,4	4,0	4,7
<b>Total</b>	<b>7,3</b>	<b>8,9</b>	<b>12,0</b>	<b>12,5</b>	<b>11,2</b>	<b>9,9</b>	<b>9,4</b>	<b>10,7</b>	<b>13,1</b>	<b>13,9</b>	<b>14,8</b>
<b>Autres métiers du T&amp;L</b>											
Moins de 25 ans	3,6	5,5	7,1	7,0	6,1	5,4	5,8	6,4	15,2	19,4	23,1
Entre 25 ans et 49 ans	18,5	23,6	30,7	30,7	27,8	24,9	25,2	30,4	51,8	61,2	69,1
50 ans et plus	4,9	5,5	6,2	6,2	5,7	5,2	5,3	6,4	11,8	15,7	19,5
<b>Total</b>	<b>26,9</b>	<b>34,5</b>	<b>44,1</b>	<b>43,9</b>	<b>39,6</b>	<b>35,4</b>	<b>36,3</b>	<b>43,2</b>	<b>78,7</b>	<b>96,3</b>	<b>111,6</b>

\* Rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature Rome (répertoire opérationnel des métiers et des emplois) version 2 à Rome version 3.

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

## Annexe 2.16 : répartition des demandeurs d'emploi en fin d'année par sexe

Nombre de demandeurs des catégories A, B et C en milliers

	2011			2012		
	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble
<b>ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE (T&amp;L)</b>	426,8	69,8	<b>496,6</b>	474,5	76,3	<b>550,7</b>
Magasinage et préparation de commandes	129,0	29,7	<b>158,7</b>	142,7	32,6	<b>175,3</b>
Courses-livraisons express ou par tournée	79,5	5,5	<b>85,0</b>	88,4	5,9	<b>94,3</b>
Conduite d'engins de déplacement de charges	59,6	2,2	<b>61,8</b>	66,5	2,3	<b>68,8</b>
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	76,2	4,7	<b>80,9</b>	81,0	4,9	<b>85,9</b>
Conduite de transport en commun sur route	11,1	2,9	<b>13,9</b>	11,7	3,1	<b>14,8</b>
Autres métiers du T&L	71,4	24,9	<b>96,3</b>	84,2	27,5	<b>111,6</b>

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

**Annexe 2.17 : demandes d'emploi enregistrées (flux)**

Nombre de demandes déposées en milliers

	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011	2012
<b>ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE</b>	<b>343,2</b>	<b>424,6</b>	<b>460,5</b>	<b>451,9</b>	<b>450,9</b>	<b>461,5</b>	<b>491,0</b>	<b>522,6</b>	<b>578,9</b>	<b>617,4</b>	<b>639,1</b>
Magasinage et préparation de commandes	90,1	119,1	132,1	133,0	138,5	148,5	163,2	172,0	179,8	189,9	194,8
Courses-livraisons express ou par tournée	64,2	78,2	79,3	76,7	77,1	79,4	84,3	89,7	101,6	109,4	113,0
Conduite d'engins de déplacement de charges	103,0	115,3	112,2	102,3	97,4	97,1	101,6	104,2	93,2	88,9	85,2
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	41,1	53,6	65,1	66,1	62,6	61,0	66,8	77,8	75,0	75,9	78,3
Conduite de transport en commun sur route	8,0	10,5	14,4	15,0	15,0	14,7	13,9	13,5	14,8	15,4	15,0
Autres métiers du T&L	36,7	48,0	57,4	58,9	60,2	60,9	61,2	65,4	114,6	138,0	152,8

\* Rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature Rome (répertoire opérationnel des métiers et des emplois) version 2 à Rome version 3.

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

**Annexe 2.18 : indicateur de tension annuel (flux offres de l'année / flux nouvelles demandes de l'année)**

En %

	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011	2012
<b>Ensemble du T&amp;L</b>	<b>85</b>	<b>56</b>	<b>52</b>	<b>55</b>	<b>57</b>	<b>63</b>	<b>55</b>	<b>33</b>	<b>49</b>	<b>51</b>	<b>41</b>
Magasinage et préparation de commandes	74	54	51	55	55	60	53	32	52	54	43
Courses-livraisons express ou par tournée	62	40	35	38	41	44	38	26	27	28	23
Conduite d'engins de déplacement de charges	85	53	48	47	47	53	47	29	19	22	18
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	133	83	81	88	100	116	87	44	62	68	52
Conduite de transport en commun sur route	143	107	79	78	78	85	91	75	61	67	68
Autres métiers du T&L	82	55	47	46	47	54	51	33	80	71	56

\* Rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature Rome (répertoire opérationnel des métiers et des Emplois) version 2 à Rome version 3.

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

Voir **Définitions** « l'emploi et le marché de travail ».

## Annexe 3 : la durée du travail

### Annexe 3.1 : répartition des temps de service hebdomadaire et poids des semaines complètes (1)

En %

	Courte distance				Grand routier			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
moins de 39 h	33,1	28,2	26,1	26,7	13,6	11,5	9,9	10,5
39 à 42 h 59	17,4	17,7	18,6	18,4	12,7	11,2	11,3	11,6
43 à 47 h 59	26,6	21,2	20,3	21,3	26,6	18,1	18,3	19,4
48 à 50 h 59	10,1	16,4	17,7	17,9	17,6	25,0	24,6	26,0
51 à 55 h 59	8,7	10,6	10,4	9,5	19,6	20,1	21,0	20,6
56 à 59 h 59	3,2	4,4	5,2	4,9	8,0	10,5	11,5	9,7
60 h et plus	0,9	1,5	1,7	1,3	2,0	3,7	3,3	2,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100
Part des semaines complètes dans l'année								
	56	60	60	64	60	66	63	65

(1) Semaines de 5 jours et plus.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi »

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

### Annexe 3.2a : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi (1)

En heures et minutes

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Ensemble</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>44:35</b>	<b>44:35</b>	<b>44:30</b>	<b>44:00</b>	<b>44:05</b>	<b>46:00</b>	<b>45:40</b>	<b>45:10</b>
<i>Courte distance</i>	nd	nd	nd	42:30	43:10	42:30	42:05	41:45	42:35	43:20	43:10
Grands routiers	nd	nd	nd	47:05	46:35	47:10	46:40	46:50	47:40	48:10	47:35
<b>dont TRF interurbains (49.41A)</b>	<b>46:45</b>	<b>46:45</b>	<b>46:40</b>	<b>45:55</b>	<b>45:25</b>	<b>45:20</b>	<b>45:05</b>	<b>45:20</b>	<b>47:25</b>	<b>46:45</b>	<b>46:15</b>
<i>Courte distance</i>	43:35	46:00	44:55	43:35	43:55	43:05	42:45	42:55	43:20	44:15	43:35
Grands routiers	48:00	47:05	47:50	47:25	46:50	47:05	46:55	46:50	48:05	48:20	48:05
<b>dont TRF de proximité (49.41B)</b>	<b>44:15</b>	<b>43:45</b>	<b>43:50</b>	<b>43:25</b>	<b>43:40</b>	<b>43:15</b>	<b>43:30</b>	<b>42:55</b>	<b>43:55</b>	<b>44:40</b>	<b>44:05</b>
<i>Courte distance</i>	43:15	42:55	43:05	42:20	43:00	42:00	42:35	41:45	42:05	42:55	43:25
Grands routiers	46:50	45:30	46:00	46:20	45:55	47:25	46:00	46:50	46:05	47:55	45:50

(1) Semaines de 5 jours et plus.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi »

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

### Annexe 3.2b : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi (1)

En heures

	2005				2006				2007				2008			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
<b>Ensemble</b>	<b>44,8</b>	<b>44,7</b>	<b>44,4</b>	<b>44,4</b>	<b>44,0</b>	<b>44,3</b>	<b>44,9</b>	<b>45,2</b>	<b>44,0</b>	<b>44,8</b>	<b>44,7</b>	<b>44,3</b>	<b>43,9</b>	<b>44,2</b>	<b>44,6</b>	<b>43,3</b>
<i>Courte distance</i>	42,4	42,5	42,6	42,3	42,1	43,1	43,7	44,1	41,8	43,1	42,6	42,3	41,5	42,3	42,9	41,6
Grands routiers	47,5	47,2	46,6	46,9	46,6	46,0	46,7	46,9	46,9	47,0	47,7	47,1	47,2	46,9	46,9	45,6
<b>dont TRF interurbains (49.41A)</b>	46,2	45,6	46,0	45,5	45,1	45,1	45,5	45,9	45,1	45,6	45,6	45,2	45,6	45,2	45,5	44,1
<i>Courte distance</i>	43,3	43,5	44,7	43,0	42,9	43,4	44,5	44,8	42,3	43,9	42,9	43,2	42,9	43,0	43,2	41,9
Grands routiers	48,2	47,1	47,0	47,2	47,2	46,7	46,4	46,9	47,0	46,9	47,6	46,8	47,6	47,0	47,2	45,7
<b>dont TRF de proximité (49.41B)</b>	42,7	43,7	43,2	44,0	43,2	43,1	44,2	44,4	42,6	43,2	43,7	43,6	42,3	44,2	44,6	42,8
<i>Courte distance</i>	42,0	42,1	42,2	43,1	42,3	42,9	43,1	43,6	41,6	41,9	42,4	42,3	40,7	43,6	44,1	42,0
Grands routiers	44,6	48,0	46,2	46,9	45,8	43,7	47,7	46,8	46,4	47,4	48,3	47,6	46,7	46,0	46,1	45,2

(1) Semaines de 5 jours et plus.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi »

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

	2009				2010				2011				2012			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
<b>Ensemble</b>	<b>43,3</b>	<b>44,5</b>	<b>44,1</b>	<b>44,3</b>	<b>45,3</b>	<b>46,1</b>	<b>46,6</b>	<b>45,9</b>	<b>44,5</b>	<b>45,6</b>	<b>46,6</b>	<b>46,0</b>	<b>45,3</b>	<b>45,7</b>	<b>44,9</b>	<b>44,7</b>
<i>Courte distance</i>	40,9	42,5	41,7	41,8	42,1	42,8	43,9	41,7	41,8	43,2	44,7	43,8	43,4	43,9	43,0	42,6
Grands routiers	46,0	47,0	47,0	47,2	46,9	47,8	48,0	48,0	47,5	48,2	48,6	48,3	47,7	48,0	47,3	47,3
<b>dont TRF interurbains (49.41A)</b>	<b>44,5</b>	<b>45,9</b>	<b>45,5</b>	<b>45,3</b>	<b>46,3</b>	<b>47,2</b>	<b>48,1</b>	<b>48,0</b>	<b>45,6</b>	<b>46,9</b>	<b>47,4</b>	<b>47,1</b>	<b>46,5</b>	<b>46,6</b>	<b>46,0</b>	<b>46,0</b>
<i>Courte distance</i>	42,0	43,9	43,2	42,4	42,0	42,7	45,2	43,6	42,8	44,4	45,3	44,5	43,8	44,0	43,0	43,5
Grands routiers	46,0	47,1	46,9	47,1	47,1	48,0	48,7	48,7	47,5	48,5	48,8	48,7	48,3	48,3	47,9	47,8
<b>dont TRF de proximité (49.41B)</b>	<b>42,2</b>	<b>42,8</b>	<b>43,0</b>	<b>43,6</b>	<b>43,9</b>	<b>44,7</b>	<b>44,2</b>	<b>43,1</b>	<b>43,4</b>	<b>44,6</b>	<b>46,1</b>	<b>44,8</b>	<b>44,1</b>	<b>44,9</b>	<b>44,0</b>	<b>43,4</b>
<i>Courte distance</i>	41,0	41,8	41,8	42,3	41,8	42,8	42,9	41,0	40,8	42,7	44,6	43,5	43,4	44,0	43,6	42,5
Grands routiers	46,2	46,2	47,0	47,9	46,3	46,8	45,7	45,7	47,9	47,9	48,7	47,1	45,6	46,8	45,1	45,8

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi »

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

### Annexe 3.3 : distance moyenne parcourue par les conducteurs pendant un jour

Ensemble des jours travaillés  
En kilomètres

	2007				2008				2009				2010			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
<b>Ensemble</b>	<b>357</b>	<b>369</b>	<b>363</b>	<b>365</b>	<b>362</b>	<b>378</b>	<b>368</b>	<b>351</b>	<b>347</b>	<b>361</b>	<b>355</b>	<b>353</b>	<b>363</b>	<b>388</b>	<b>388</b>	<b>370</b>
<i>Courte distance</i>	277	290	287	293	290	299	292	279	270	284	273	272	267	292	273	247
Grands routiers	453	459	462	455	454	476	464	439	443	459	462	455	411	437	449	431
<b>dont TRF interurbains (49.41A)</b>	<b>393</b>	<b>404</b>	<b>402</b>	<b>394</b>	<b>399</b>	<b>415</b>	<b>404</b>	<b>387</b>	<b>391</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>393</b>	<b>383</b>	<b>423</b>	<b>432</b>	<b>423</b>
<i>Courte distance</i>	300	318	315	307	319	325	311	306	298	305	299	296	272	274	298	276
Grands routiers	456	462	466	457	457	476	468	443	447	459	465	456	404	451	457	450
<b>dont TRF de proximité (49.41B)</b>	<b>313</b>	<b>328</b>	<b>321</b>	<b>337</b>	<b>339</b>	<b>357</b>	<b>348</b>	<b>319</b>	<b>305</b>	<b>322</b>	<b>317</b>	<b>313</b>	<b>352</b>	<b>354</b>	<b>339</b>	<b>302</b>
<i>Courte distance</i>	269	278	277	295	295	310	309	279	269	285	282	272	270	316	269	237
Grands routiers	447	466	463	457	451	484	461	425	428	455	446	460	444	400	429	382

	2011				2012				Moyenne annuelle					
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Ensemble</b>	<b>347</b>	<b>358</b>	<b>374</b>	<b>376</b>	<b>381</b>	<b>378</b>	<b>361</b>	<b>353</b>	<b>364</b>	<b>365</b>	<b>354</b>	<b>377</b>	<b>364</b>	<b>368</b>
<i>Courte distance</i>	275	289	304	308	314	317	284	286	287	290	275	270	294	300
Grands routiers	424	435	446	447	459	451	462	436	458	458	455	432	438	452
<b>dont TRF interurbains (49.41A)</b>	<b>380</b>	<b>399</b>	<b>408</b>	<b>418</b>	<b>418</b>	<b>410</b>	<b>398</b>	<b>399</b>	<b>398</b>	<b>401</b>	<b>396</b>	<b>415</b>	<b>401</b>	<b>406</b>
<i>Courte distance</i>	299	325	322	343	339	338	293	322	310	315	300	280	322	323
Grands routiers	433	450	465	466	469	459	469	449	461	461	457	440	454	462
<b>dont TRF de proximité (49.41B)</b>	<b>314</b>	<b>319</b>	<b>344</b>	<b>338</b>	<b>352</b>	<b>353</b>	<b>340</b>	<b>316</b>	<b>325</b>	<b>341</b>	<b>314</b>	<b>337</b>	<b>329</b>	<b>341</b>
<i>Courte distance</i>	261	271	314	307	318	318	300	286	280	298	277	273	288	305
Grands routiers	412	409	397	396	436	434	448	395	458	455	447	414	403	429

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi »

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Voir Définitions « le rythme de travail » et « la durée de travail ».

## Annexe 4 : les revenus salariaux

### Annexe 4.2b : évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels

	En %												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Salaires horaires bruts de base ouvrier (SHBO)</b>													
Ensemble des secteurs non agricoles	5,3	4,2	3,6	2,8	2,9	3,0	3,0	2,9	3,1	2,3	1,8	2,2	2,2
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>8,6</b>	<b>3,6</b>	<b>3,0</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,8</b>	<b>3,4</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>
Transports terrestres et par conduites	7,0	3,9	2,9	2,1	2,2	2,9	3,0	2,8	3,1	2,0	2,2	1,8	1,7
Transports aériens								2,5	2,8	1,9	1,1	2,3	0,8
Entreposage et services auxiliaires des transports	7,2	3,7	3,3	2,6	2,7	2,9	3,1	3,1	3,2	2,5	2,0	2,1	2,0
<b>Prix à la consommation</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,9</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>	<b>2,8</b>	<b>0,1</b>	<b>1,5</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>
<b>Pouvoir d'achat du SHBO</b>													
Ensemble des secteurs non agricoles	3,6	2,6	1,8	0,9	1,2	1,2	1,3	1,4	0,3	2,2	0,4	0,1	0,2
<b>Transports et entreposage dont</b>	<b>6,9</b>	<b>2,0</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>	<b>1,7</b>	<b>1,6</b>	<b>0,3</b>	<b>2,1</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>
Transports terrestres et par conduites	5,3	2,3	1,1	0,2	0,6	1,1	1,3	1,3	0,3	1,9	0,7	-0,3	-0,3
Transports aériens								1,1	0,0	1,8	-0,3	0,2	-1,1
Entreposage et services auxiliaires des transports	5,5	2,1	1,4	0,7	1,1	1,1	1,4	1,7	0,4	2,5	0,6	0,0	0,0

nd : non disponible

SHBO : voir encadré fiche 4A

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs SOeS

### Annexe 4.3 : évolutions annuelles du salaire brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat

	En %													
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Ensemble des secteurs concurrentiels</b>														
Masse salariale	4,4	6,4	6,0	2,6	1,5	2,8	3,3	4,3	4,8	3,6	-1,9	1,7	3,8	2,0
Salaire moyen par tête par mois	1,5	2,0	2,6	2,1	1,8	2,7	2,7	3,1	3,3	3,0	1,1	2,5	2,6	2,2
Pouvoir d'achat du SMPT	1,4	1,3	1,4	1,0	0,9	1,0	1,3	1,4	1,6	-0,6	-0,2	1,3	0,5	0,2
<b>Transports et entreposage(1)</b>														
Masse salariale	5,6	6,8	6,2	4,9	2,6	2,9	3,7	4,2	5,3	3,8	0,3	0,7	3,0	2,1
Salaire moyen par tête par mois	1,4	2,0	2,1	3,7	2,4	2,9	3,0	3,3	3,6	2,4	1,3	1,1	2,3	2,0
Pouvoir d'achat du SMPT	0,9	0,2	0,4	1,8	0,3	0,8	1,1	1,6	2,0	-0,4	1,2	-0,4	0,2	0,0
<b>dont TRF élargi</b>														
Masse salariale	7,8	9,5	8,2	4,1	3,1	3,1	3,1	4,1	6,4	3,7	-3,9	1,4	3,4	1,0
Salaire moyen par tête par mois	1,9	3,0	3,1	2,9	3,0	3,1	3,1	3,0	3,2	2,2	-0,1	2,9	1,6	0,5
Pouvoir d'achat du SMPT	1,4	1,3	1,4	1,0	0,9	1,0	1,3	1,4	1,6	-0,6	-0,2	1,3	-0,5	-1,5

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

SMPT : voir encadré fiche 4A

Sources : Acoess, Insee, calculs SOeS

## Annexe 4.4 : salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle

En euros constants

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010	2011
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>1 410</b>	<b>1 490</b>	<b>1 490</b>	<b>1 560</b>	<b>1 610</b>	<b>1 660</b>	<b>1 700</b>	<b>1 730</b>	<b>1 760</b>	<b>1 800</b>
Cadres**	3 330	3 410	3 270	3 510	3 630	3 780	3 990	3 850	3 950	4 020
Professions intermédiaires	1 790	1 890	1 880	1 930	1 990	2 040	2 110	2 130	2 190	2 220
Employés	1 240	1 300	1 310	1 360	1 390	1 460	1 510	1 560	1 580	1 630
Ouvriers qualifiés	1 320	1 390	1 400	1 450	1 500	1 540	1 560	1 600	1 630	1 660
dont conducteurs	1 310	1 390	1 400	1 450	1 500	1 540	1 560	1 590	1 620	1 650
Ouvriers non qualifiés	1 160	1 170	1 220	1 270	1 310	1 340	1 420	1 410	1 430	1 490
<b>TRF élargi</b>	<b>1 420</b>	<b>1 450</b>	<b>1 490</b>	<b>1 540</b>	<b>1 570</b>	<b>1 620</b>	<b>1 690</b>	<b>1 690</b>	<b>1 740</b>	<b>1 770</b>
Cadres**	3 120	3 090	3 120	3 200	3 230	3 350	3 460	3 290	3 400	3 370
Professions intermédiaires	1 760	1 780	1 830	1 880	1 920	1 980	2 020	2 010	2 110	2 120
Employés	1 260	1 280	1 320	1 360	1 390	1 440	1 490	1 540	1 580	1 640
Ouvriers qualifiés	1 340	1 370	1 410	1 460	1 500	1 550	1 610	1 620	1 670	1 700
dont conducteurs	1 340	1 380	1 420	1 460	1 500	1 550	1 620	1 620	1 680	1 710
Ouvriers non qualifiés	1 160	1 190	1 230	1 270	1 300	1 340	1 390	1 400	1 440	1 470
<b>TRF interurbains</b>	<b>1 430</b>	<b>1 470</b>	<b>1 500</b>	<b>1 550</b>	<b>1 590</b>	<b>1 650</b>	<b>1 720</b>	<b>1 720</b>	<b>1 780</b>	<b>1 810</b>
Cadres**	3 010	3 010	3 020	3 070	3 120	3 260	3 410	3 220	3 320	3 320
Professions intermédiaires	1 770	1 790	1 820	1 870	1 900	1 970	2 040	2 040	2 110	2 130
Employés	1 250	1 280	1 310	1 350	1 390	1 440	1 490	1 550	1 580	1 630
Ouvriers qualifiés	1 370	1 410	1 450	1 500	1 540	1 590	1 660	1 670	1 730	1 760
dont conducteurs	1 380	1 420	1 460	1 510	1 550	1 600	1 670	1 680	1 740	1 770
Ouvriers non qualifiés	1 170	1 210	1 230	1 270	1 300	1 340	1 410	1 420	1 450	1 480
<b>TRF de proximité</b>	<b>1 360</b>	<b>1 390</b>	<b>1 430</b>	<b>1 480</b>	<b>1 520</b>	<b>1 570</b>	<b>1 620</b>	<b>1 620</b>	<b>1 670</b>	<b>1 700</b>
Cadres**	3 050	2 950	3 010	3 150	3 160	3 260	3 260	3 120	3 230	3 250
Professions intermédiaires	1 770	1 790	1 830	1 900	1 950	2 010	2 050	2 050	2 130	2 150
Employés	1 240	1 270	1 310	1 370	1 400	1 450	1 470	1 530	1 570	1 620
Ouvriers qualifiés	1 290	1 320	1 360	1 410	1 440	1 500	1 550	1 560	1 610	1 640
dont conducteurs	1 280	1 310	1 350	1 400	1 440	1 490	1 550	1 550	1 610	1 640
Ouvriers non qualifiés	1 150	1 170	1 210	1 250	1 290	1 330	1 370	1 380	1 440	1 460
<b>Location de camions</b>	<b>1 410</b>	<b>1 450</b>	<b>1 510</b>	<b>1 530</b>	<b>1 550</b>	<b>1 630</b>	<b>1 680</b>	<b>1 670</b>	<b>1 730</b>	<b>1 760</b>
Cadres**	3 190	3 100	3 010	3 210	3 220	3 270	3 350	3 150	3 270	3 280
Professions intermédiaires	1 870	1 870	1 960	2 050	2 090	2 220	2 250	2 170	2 210	2 260
Employés	1 290	1 330	1 390	1 420	1 460	1 530	1 570	1 620	1 660	1 710
Ouvriers qualifiés	1 340	1 380	1 450	1 460	1 490	1 560	1 620	1 620	1 670	1 700
dont conducteurs	1 330	1 380	1 440	1 450	1 480	1 550	1 610	1 610	1 660	1 690
Ouvriers non qualifiés	1 240	1 290	1 400	1 370	1 390	1 410	1 430	1 610	1 590	1 630
<b>Messagerie, fret express</b>	<b>1 490</b>	<b>1 510</b>	<b>1 560</b>	<b>1 590</b>	<b>1 620</b>	<b>1 660</b>	<b>1 740</b>	<b>1 770</b>	<b>1 810</b>	<b>1 830</b>
Cadres**	3 300	3 280	3 410	3 460	3 480	3 630	3 760	3 580	3 750	3 640
Professions intermédiaires	1 730	1 750	1 820	1 870	1 910	1 960	1 960	1 940	2 100	2 070
Employés	1 300	1 290	1 330	1 360	1 390	1 440	1 490	1 540	1 590	1 660
Ouvriers qualifiés	1 280	1 290	1 330	1 370	1 400	1 430	1 490	1 530	1 570	1 610
dont conducteurs	1 280	1 290	1 330	1 370	1 410	1 440	1 490	1 530	1 570	1 620
Ouvriers non qualifiés	1 150	1 180	1 230	1 280	1 300	1 330	1 370	1 390	1 430	1 480
<b>Transports hors agences de voyages</b>	<b>1 710</b>	<b>1 750</b>	<b>1 780</b>	<b>1 840</b>	<b>1 880</b>	<b>1 920</b>	<b>2 020</b>	<b>2 050</b>	<b>2 100</b>	<b>2 150</b>
Cadres**	3 510	3 580	3 630	3 720	3 770	3 870	4 120	3 940	4 140	4 170
Professions intermédiaires	1 990	2 040	2 070	2 120	2 170	2 210	2 310	2 330	2 390	2 440
Employés	1 480	1 510	1 540	1 620	1 620	1 660	1 730	1 840	1 870	1 950
Ouvriers qualifiés	1 460	1 490	1 520	1 570	1 590	1 640	1 700	1 740	1 770	1 820
dont conducteurs	1 370	1 410	1 440	1 490	1 530	1 570	1 630	1 650	1 680	1 740
Ouvriers non qualifiés	1 200	1 250	1 260	1 320	1 360	1 390	1 430	1 490	1 510	1 550
<b>Transports et entreposage</b>							<b>1 980</b>	<b>2 010</b>	<b>2 060</b>	<b>2 110</b>
Cadres**							3 720	3 630	3 760	3 770
Professions intermédiaires							2 140	2 160	2 210	2 260
Employés							1 610	1 680	1 720	1 780
Ouvriers qualifiés							1 700	1 730	1 770	1 820
dont conducteurs							1 630	1 640	1 680	1 730
Ouvriers non qualifiés							1 430	1 480	1 510	1 550

\* La nouvelle méthode de codification et de redressement opérée en 2009, sur les catégories sociales (CS) rend délicate l'interprétation des évolutions des salaires par CS entre 2008 et 2009.

\*\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine, secteur marchand non agricole, secteur privé et semi-public

## Annexe 4.5 : évolutions annuelles des salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle

	En % d'euros constants									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010	2011	
<b>Transport routier de voyageurs</b>	<b>3,3</b>	<b>-2,2</b>	<b>2,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>-0,6</b>	<b>1,8</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,2</b>	
Cadres**	0,2	-6,0	5,5	1,8	2,3	2,9	-	1,1	-0,4	
Professions intermédiaires	3,0	-2,3	0,6	1,8	1,0	0,6	-	1,3	-1,1	
Employés	3,0	-1,4	1,8	0,8	3,7	0,7	-	0,0	0,7	
Ouvriers qualifiés	3,2	-1,1	1,8	1,6	1,3	-1,3	-	0,2	0,1	
dont conducteurs	3,3	-1,3	1,8	1,6	1,3	-1,5	-	0,3	0,1	
Ouvriers non qualifiés	-0,6	1,4	2,3	1,6	0,9	3,0	-	-0,3	2,1	
<b>TRF élargi</b>	<b>0,2</b>	<b>0,7</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,2</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,4</b>	
Cadres**	-3,1	-0,9	0,5	-0,6	2,2	0,4	-	1,7	-2,8	
Professions intermédiaires	-0,7	0,5	1,3	0,5	1,7	-0,7	-	3,4	-1,6	
Employés	-0,7	0,8	1,0	1,0	2,1	0,4	-	1,0	1,4	
Ouvriers qualifiés	0,5	0,7	1,4	1,0	2,0	1,2	-	1,8	-0,1	
dont conducteurs	0,6	0,8	1,4	1,0	2,0	1,1	-	1,8	-0,2	
Ouvriers non qualifiés	0,5	0,9	1,6	0,6	1,4	1,0	-	1,2	0,3	
<b>TRF interurbains</b>	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	<b>1,2</b>	<b>1,0</b>	<b>2,1</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>1,7</b>	<b>-0,2</b>	
Cadres**	-2,1	-1,7	-0,3	0,3	2,7	2,0	-	1,7	-2,0	
Professions intermédiaires	-0,6	-0,5	0,9	0,2	1,7	0,9	-	1,6	-1,0	
Employés	0,3	0,4	1,0	1,3	2,3	0,9	-	0,4	1,2	
Ouvriers qualifiés	0,8	0,5	1,6	1,1	2,0	1,5	-	1,9	-0,1	
dont conducteurs	0,8	0,6	1,6	1,2	2,0	1,4	-	2,0	-0,2	
Ouvriers non qualifiés	1,2	-0,5	1,5	0,5	1,9	2,2	-	0,4	0,3	
<b>TRF de proximité</b>	<b>-0,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,9</b>	<b>0,8</b>	<b>1,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,8</b>	<b>-0,2</b>	
Cadres**	-5,3	-0,2	3,1	-1,3	1,7	-2,9	-	1,7	-1,3	
Professions intermédiaires	-0,8	-0,3	2,3	1,1	1,5	-1,0	-	2,2	-0,9	
Employés	0,8	0,6	2,7	0,4	2,1	-1,0	-	1,2	1,3	
Ouvriers qualifiés	0,2	0,9	1,8	1,0	2,2	0,8	-	1,8	-0,1	
dont conducteurs	0,3	0,9	1,7	1,1	2,2	0,8	-	1,8	-0,1	
Ouvriers non qualifiés	-0,4	1,3	2,0	1,3	1,8	-0,2	-	2,5	-0,8	
<b>Location de camions</b>	<b>0,2</b>	<b>2,5</b>	<b>-1,0</b>	<b>0,3</b>	<b>3,2</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,6</b>	<b>1,9</b>	<b>-0,4</b>	
Cadres**	-4,6	-5,0	4,7	-1,2	0,1	-0,3	-	2,2	-1,6	
Professions intermédiaires	-2,2	2,9	2,4	0,5	4,6	-1,3	-	0,1	0,5	
Employés	0,8	2,3	0,5	1,5	3,1	0,1	-	0,9	1,0	
Ouvriers qualifiés	0,7	2,7	-0,9	0,4	3,3	0,7	-	1,9	-0,4	
dont conducteurs	1,0	2,8	-1,1	0,5	3,2	0,8	-	2,0	-0,5	
Ouvriers non qualifiés	2,0	6,2	-4,1	-0,1	0,2	-1,5	-	-2,5	0,2	
<b>Messagerie, fret express</b>	<b>-0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,9</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>	<b>0,7</b>	<b>-0,9</b>	
Cadres**	-2,5	1,7	-0,3	-1,0	2,7	0,8	-	3,1	-4,9	
Professions intermédiaires	-0,7	1,8	0,9	0,3	1,3	-2,7	-	6,6	-3,2	
Employés	-2,6	1,4	0,1	0,8	1,7	0,9	-	1,9	2,4	
Ouvriers qualifiés	-1,2	0,8	1,2	0,9	0,7	1,1	-	0,9	0,7	
dont conducteurs	-1,1	1,0	1,4	1,3	0,3	1,1	-	1,2	0,5	
Ouvriers non qualifiés	0,2	2,2	2,0	0,1	0,4	0,9	-	1,0	1,5	
<b>Transports hors agences de voyages</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>1,4</b>	<b>0,3</b>	<b>1,0</b>	<b>2,0</b>	<b>1,5</b>	<b>0,8</b>	<b>0,4</b>	
Cadres**	-0,1	-0,6	0,7	-0,2	1,0	3,8	-	3,5	-1,3	
Professions intermédiaires	0,0	-0,5	0,7	0,9	0,3	1,3	-	1,2	-0,1	
Employés	0,3	-0,1	3,2	-1,8	0,9	1,8	-	0,4	1,9	
Ouvriers qualifiés	0,1	-0,1	1,3	0,2	1,3	1,1	-	0,4	0,9	
dont conducteurs	1,4	-0,1	1,4	0,8	1,6	0,8	-	0,8	1,0	
Ouvriers non qualifiés	1,6	-1,3	2,9	1,4	1,1	0,0	-	0,3	0,6	
<b>Transports et entreposage</b>							<b>1,6</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	
Cadres**							-	2,0	-1,9	
Professions intermédiaires							-	0,8	0,3	
Employés							-	0,8	1,6	
Ouvriers qualifiés							-	0,5	0,9	
dont conducteurs							-	1,0	1,0	
Ouvriers non qualifiés							-	0,4	0,6	

\* La nouvelle méthode de codification et de redressement opérée en 2009, sur les catégories sociales (CS) rend délicate l'interprétation des évolutions des salaires par CS entre 2008 et 2009.

\*\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine, secteur marchand non agricole, secteur privé et semi-public

Source : Insee – DADS, calculs SOeS



## Annexe 4.6 : salaires horaires nets moyens

En euros courants

## Salariés à temps complet

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010	2011
<b>Transport routier de fret élargi</b>										
<b>Ensemble</b>	<b>8,3</b>	<b>8,5</b>	<b>8,7</b>	<b>8,9</b>	<b>9,1</b>	<b>9,4</b>	<b>9,7</b>	<b>10,1</b>	<b>10,0</b>	<b>10,2</b>
Cadres**	19,7	19,8	20,0	20,4	20,5	21,3	22,0	21,0	21,5	21,5
Professions intermédiaires	11,3	11,6	11,9	12,2	12,4	12,8	13,0	12,9	13,5	13,8
Employés	8,3	8,5	8,7	8,9	9,1	9,4	9,7	10,0	10,3	10,7
Ouvriers qualifiés	7,6	7,8	8,0	8,2	8,4	8,7	9,0	9,4	9,4	9,6
Ouvriers non qualifiés	7,6	7,9	8,1	8,3	8,5	8,7	9,0	9,1	9,2	9,6
<b>Transport routier de voyageurs</b>										
<b>Ensemble</b>	<b>9,4</b>	<b>10,0</b>	<b>10,0</b>	<b>10,4</b>	<b>10,7</b>	<b>11,1</b>	<b>11,3</b>	<b>11,6</b>	<b>11,8</b>	<b>11,9</b>
Cadres**	21,3	22,1	21,4	23,4	23,5	24,8	26,2	25,3	26,9	26,4
Professions intermédiaires	11,7	12,4	12,5	12,7	13,1	13,4	13,9	14,1	14,6	14,7
Employés	8,2	8,7	8,8	9,1	9,4	9,8	10,1	10,4	10,6	10,9
Ouvriers qualifiés	8,7	9,2	9,3	9,6	9,9	10,1	10,2	10,5	10,7	10,8
Ouvriers non qualifiés	7,6	7,8	8,1	8,5	8,7	8,9	9,4	9,4	9,6	9,8

## Salariés à temps partiel

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010	2011
<b>Transport routier de fret élargi</b>										
<b>Ensemble</b>	<b>9,0</b>	<b>8,7</b>	<b>9,1</b>	<b>9,3</b>	<b>9,4</b>	<b>9,9</b>	<b>10,1</b>	<b>10,0</b>	<b>10,1</b>	<b>10,6</b>
Cadres**	21,0	18,7	19,6	19,9	20,6	22,5	22,7	20,4	20,5	20,8
Professions intermédiaires	12,1	11,7	11,8	12,0	12,0	12,9	12,7	12,6	13,3	13,8
Employés	8,2	8,0	8,2	8,4	8,6	8,9	9,2	9,4	9,6	10,0
Ouvriers qualifiés	8,1	8,0	8,1	8,6	8,4	8,7	9,1	9,1	9,2	9,5
Ouvriers non qualifiés	7,7	7,5	7,6	8,0	8,1	8,3	8,6	8,8	9,1	9,4
<b>Transport routier de voyageurs</b>										
<b>Ensemble</b>	<b>7,6</b>	<b>7,9</b>	<b>8,2</b>	<b>8,6</b>	<b>8,8</b>	<b>9,0</b>	<b>9,3</b>	<b>9,5</b>	<b>9,6</b>	<b>10,0</b>
Cadres**	20,3	22,3	19,8	20,5	20,9	22,5	24,4	22,8	24,0	22,9
Professions intermédiaires	11,2	11,7	12,1	12,1	11,9	12,7	13,2	13,1	13,6	13,9
Employés	7,5	7,9	8,0	8,4	8,7	9,0	9,4	9,7	9,9	10,2
Ouvriers qualifiés	7,4	7,6	7,9	8,3	8,5	8,7	9,0	9,2	9,4	9,7
Ouvriers non qualifiés	7,4	7,6	7,9	8,3	8,5	8,7	9,0	9,3	9,4	9,7

\* La nouvelle méthode de codification et de redressement opérée en 2009, sur les catégories sociales (CS) rend délicate l'interprétation des évolutions des salaires par CS entre 2008 et 2009.

\*\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine, secteur marchand non agricole, secteur privé et semi-public

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

## Annexe 5 : la formation

### Annexe 5.1 : répartition des actifs selon le diplôme

	En %									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Transports routiers</b>										
Bac & Bac +	19	19	20	21	20	22	27	26	25	29
CAP & BEP	38	36	39	38	38	38	36	37	39	36
BEPC & sans diplôme	43	45	41	41	42	40	37	37	36	35
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Total transports</b>										
Bac & Bac +	30	32	34	34	33	36	39	40	40	41
CAP & BEP	35	34	35	34	35	33	29	30	31	30
BEPC & sans diplôme	34	34	31	32	32	31	31	31	30	29
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Ensemble de l'économie</b>										
Bac & Bac +	41	42	43	44	46	48	49	50	51	52
CAP & BEP	28	29	28	27	26	26	26	25	25	25
BEPC & sans diplôme	31	30	29	29	27	26	25	25	24	24
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Transports routiers : code 602 en NAF Rév.1 et à partir de 2008 codes 493 et 494 en NAF Rév.2.

En raison des arrondis, les totaux ne sont pas toujours égaux à 100.

Source : Insee – enquête emploi, calculs SOeS

### Annexe 5.2 : structure par âge de la formation initiale des conducteurs routiers du TRF élargi en 2008

	En %				
	Moins de 30 ans	De 30 à 39 ans	De 40 à 49 ans	50 ans et plus	Ensemble
<b>Aucun/BEPC</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>43</b>	<b>27</b>
<b>Spécifiques à la "filiale transport"</b>	<b>44</b>	<b>28</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>18</b>
CAP ou BEP conducteur routier	32	17	11	6	12
<i>dont CAP conduite routière</i>	16	14	10	6	11
Titre prof. de conducteur	7	9	3	3	5
Bac prof. ou BTS Transport	6	2	0	0	1
<b>Non spécifiques à la "filiale transport"</b>	<b>50</b>	<b>54</b>	<b>61</b>	<b>47</b>	<b>55</b>
Autre CAP ou BEP	34	40	55	41	47
<i>dont autre CAP</i>	13	25	46	35	36
Autre : bac ou +	16	13	5	6	8

Source : SOeS – EACT

### Annexe 5.3 : permis de conduire « poids lourd » et « transports en commun » délivrés

	En milliers												
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Permis poids lourds (C + EC)	42,5	48,0	48,0	52,9	57,1	55,9	56,5	61,4	65,2	55,7	42,4	41,1	39,8
Permis transports en commun (D)	6,6	7,0	6,8	6,7	7,0	6,9	6,5	6,9	6,5	6,0	6,4	5,5	5,2

Champ : permis délivrés en France par les écoles de conduite, hors armée

Source : DSCR

## Annexe 5.4b : attestations Fimo, FCOS et FCO dans le transport routier de fret et de voyageurs

	En nombre d'attestations				
	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Transport routier de fret (compte d'autrui + compte propre) : TRF</b>					
Fimo	21 640	19 142	18 541	17 526	17 913
Passerelle		161	747	1 085	1 320
FCOS/FCO	85 521	97 688	101 686	100 941	121 153
<i>dont au titre d'un CAP BEP</i>	748	650	649	409	467
<i>dont au titre d'un titre professionnel</i>	8 348	7 358	7 112	7 611	8 967
<i>  marchandises sur porteurs</i>	5 820	5 079	5 179	5 461	6 812
<i>  marchandises sur tous véhicules</i>	2 520	2 279	1 933	2 150	2 155
<b>TRF Compte d'autrui</b>					
Fimo	18 920	11 477	nd	nd	nd
FCOS	66 993	61 309	nd	nd	nd
<b>TRF Compte propre</b>					
Fimo	2 720	2 295	nd	nd	nd
FCOS	18 528	23 037	nd	nd	nd
TRF Fimo nouvelle formule depuis 2009		5 370	18 541	17 526	17 913
Passerelle		161	747	1 085	1 320
TRF FCO nouvelle formule depuis 2009		13 342	101 686	100 941	121 153
<b>Transport routier de voyageurs : TRV</b>					
Fimo	4 316	5 109	4 927	5 191	4 455
Passerelle		1 526	1 781	2 221	2 481
FCOS/FCO	12 962	22 482	25 073	22 535	20 136
<i>dont au titre d'un CAP BEP</i>	112	113	80	44	78
<i>dont au titre d'un titre professionnel</i>	2 731			3 539	4 814
<i>  voyageurs interurbains</i>	2 686	2 886	2 913	3 487	4 783
<i>  voyageurs urbains</i>	45	15	71	52	31

nd : non disponible

Source : DGITM/DST

## Annexe 5.6 : la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires depuis 2008

Formations d'accès au métier non obligatoires	En nombre de participants			
	2008	2009	2010	2011
<b>Direction - encadrement</b>	<b>1 016</b>	<b>969</b>	<b>977</b>	<b>884</b>
Mastère	44	52	42	25
Master I et II	406	343	345	295
Manager opérationnel transport et logistique (EST)	46	58	71	97
Manager transport logistique et commerce international (Isteli - AFT - IFTIM)	42	40	52	45
RPTL responsable production transport logistique (Isteli - AFT - IFTIM)	179	187	228	183
RPTP responsable production transport personnes (ENSTV - AFT - IFTIM)	16	17	16	16
Responsable en logistique (Cerebrog - AFT - IFTIM)	129	141	85	93
RTMAA Responsable du transport multi modal et activités associées (Promotrans)	45	39	69	66
RUL Responsable d'unité logistique (Promotrans)	79	79	69	64
Certificat de cadre en logistique (Promotrans)	30	13	-	-
<b>Conduite</b>	<b>16 698</b>	<b>16 526</b>	<b>17 629</b>	<b>13 575</b>
CAP conducteur routier marchandises	640	1 280	1 466	1 153
BEP conduite et services dans les transports routiers	1 870	1 586	1 440	945
CAP déménageur professionnel	27	34	31	27
CAP agent d'accueil et de conduite routière transport de voyageurs	45	37	14	13
Diplôme d'État d'Ambulancier	30	92	227	177
TP conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	100	126	212	79
TP de conducteur de transport routier de marchandises sur porteur	7 958	6 385	7 009	5 577
TP de conducteur de transport routier de marchandises sur tous véhicules	2 525	2 772	2 484	1 957
TP de conducteur de transport routier interurbain de voyageurs	3 503	4 214	4 435	3 335
CQP Métiers du convoyage de fonds et valeurs	-	-	311	312
<b>Exploitation, gestion</b>	<b>5 921</b>	<b>6 139</b>	<b>6 817</b>	<b>5 489</b>
Baccalauréat professionnel "exploitation des transports"	793	1 019	810	668
Baccalauréat professionnel "transport"	-	-	249	197
Baccalauréat professionnel "logistique"	1 649	1 769	2 307	1 833
BTS transport	949	851	992	730
DUT "gestion logistique et transport"	1 315	1 193	1 163	928
Licence professionnelle technico commercial transport et logistique (Promotrans)	103	73	80	51
Licence professionnelle organisateur de transports internationaux et de logistique multimodale (CNAM)	-	16	37	-
Technicien d'exploitation en transports de marchandises	108	87	102	49
TSTL Technicien supérieur transport logistique	269	247	328	364
TSTP Technicien supérieur transport de personnes (ENSTV - AFT - IFTIM)	19	18	35	25
TSMEL technicien supérieur en méthode et exploitation logistique	532	540	330	412
Technicien en logistique d'entrepôt	184	183	273	173
Assistant d'exploitation en transport routier de marchandises	-	143	111	59
<b>Manutention - magasinage</b>	<b>4 523</b>	<b>4 414</b>	<b>3 814</b>	<b>3 115</b>
BEP logistique et commercialisation	2 314	1 628	-	-
CAP agent d'entrepôt et de messagerie	297	457	735	584
CAP vendeur magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles	70	70	-	-
TP cariste d'entrepôt	505	800	902	745
TP agent magasinier	732	676	947	738
TP préparateur de commandes en entrepôt	605	783	1 042	852
CQP métiers d'opérateurs de traitements de valeurs	-	-	188	196
<b>Maintenance</b>	<b>684</b>	<b>615</b>	<b>359</b>	<b>304</b>
BEP maintenance de véhicules et des matériels	403	353	-	-
CAP maintenance de véhicules et matériels	142	130	155	127
Baccalauréat professionnel "maintenance de véhicules automobiles option véhicules industriels"	125	117	114	97
Technicien supérieur de maintenance de véhicules industriels (ESMVI-Promotrans)	14	15	13	7
CQP Métiers de la gestion et de la maintenance des installations bancaires automatisées	-	-	77	73
<b>Total</b>	<b>28 842</b>	<b>28 663</b>	<b>29 596</b>	<b>23 367</b>

Source : AFT, AIFC, Promotrans

Formations d'accès au métier obligatoires	2008	2009	2010	2011
<b>Direction - encadrement</b>	<b>4 319</b>	<b>3 565</b>	<b>3 789</b>	<b>3 944</b>
Attestations de capacité	4 319	3 565	3 789	3 944
<b>Conduite</b>	<b>47 268</b>	<b>44 050</b>	<b>46 438</b>	<b>42 017</b>
Fimo	26 008	22 365	22 660	19 540
Passerelle vers marchandises	-	149	781	1 006
Passerelle vers voyageurs	-	2 032	2 033	1 889
Formation initiale matières dangereuses	12 530	12 054	12 007	13 123
Permis de conduire	8 730	7 450	8 957	6 459
<b>Manutention - magasinage</b>	<b>40 450</b>	<b>34 816</b>	<b>33 085</b>	<b>34 274</b>
Caces débutants	40 450	34 816	33 085	34 274
<b>Autres</b>	<b>530</b>	<b>540</b>	<b>589</b>	<b>667</b>
Conseiller à la sécurité (initiale)	530	540	540	667
Homologation des formateurs	-	13	49	
<b>Total</b>	<b>92 567</b>	<b>82 971</b>	<b>83 901</b>	<b>80 902</b>

Formations continues obligatoires	2008	2009	2010	2011
<b>Direction - encadrement</b>	<b>119</b>	<b>1 527</b>	<b>1 241</b>	<b>1 164</b>
Matières dangereuses	119	1 527	1 241	1 164
<b>Conduite</b>	<b>82 512</b>	<b>125 624</b>	<b>135 288</b>	<b>130 187</b>
FCOS / FCO (1)	62 060	104 958	115 661	109 562
Recyclage formation matières dangereuses	8 652	9 554	9 167	11 787
Recyclage permis à points	11 800	11 112	10 460	8 838
<b>Exploitation gestion</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>834</b>	<b>958</b>
Exploitation de matières dangereuses	0	0	834	958
<b>Manutention - magasinage</b>	<b>11 166</b>	<b>11 753</b>	<b>11 949</b>	<b>14 451</b>
Caces expérimentés	11 166	11 753	11 949	14 451
<b>Autres</b>	<b>360</b>	<b>578</b>	<b>912</b>	<b>234</b>
Conseiller à la sécurité (recyclage)	111	424	311	140
Exploitation matières dangereuses	125	107	601	
Formation de formateurs	124	47	-	94
<b>Total</b>	<b>94 157</b>	<b>139 482</b>	<b>150 224</b>	<b>146 994</b>

(1) : À partir de 2009 sont inclus les stagiaires formés par les moniteurs d'entreprises au titre de la délégation de compétence.

Formations continues non obligatoires	2008	2009	2010	2011
Direction - encadrement	6 672	5 141	4 733	5 335
Conduite	11 117	9 717	8 760	9 044
Exploitation gestion	1 170	1 958	2 767	79
Manutention - magasinage	17 376	14 841	15 170	14 755
Maintenance	2 122	1 312	1 138	1 626
Autres	12 297	12 280	12 933	14 202
<b>Total</b>	<b>50 754</b>	<b>45 249</b>	<b>45 501</b>	<b>45 041</b>

Champ : participants à des formations soutenues par la branche professionnelle (voir encadré de la fiche 5A)

Source : AFT, AIFC, Promotrans

## Annexe 5.7 : formation continue

## Effort physique de formation continue, en heures / salarié

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport routier de voyageurs	9,6	6,1	7,3	7,9	9,9	10,7	8,4
Transport routier de fret élargi	6,9	6,2	6,5	7,0	7,1	6,9	6,9
Transports terrestres et transport par conduites	19,4	10,7	18,4	8,4	16,0	17,7	19,6
Ensemble de l'économie	11,4	11,5	11,9	11,7	11,9	11,6	12,2

## Durée moyenne des stages, en heures / stagiaire

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport routier de voyageurs	22,5	17,7	19,5	20,9	26,7	27,7	23,9
Transport routier de fret élargi	22,6	21,5	22,8	23,8	21,6	24,8	24,4
Transports terrestres et par conduites	40,0	30,2	40,6	25,6	35,0	38,9	42,0
Ensemble de l'économie	29,3	28,6	29,5	28,2	28,6	27,9	28,6

## Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport routier de voyageurs	41,5	34,9	37,2	37,3	36,4	39,3	35,6
Transport routier de fret élargi	30,5	28,7	28,3	29,6	32,9	27,8	28,0
Transports terrestres et transport par conduites	48,7	35,1	45,3	32,8	46,0	45,3	46,6
Ensemble de l'économie	38,8	40,1	40,4	41,4	41,6	41,5	42,6

## Taux de participation financière, en % de la masse salariale

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport routier de voyageurs	2,5	2,08	2,24	2,19	2,37	2,35	2,14
Transport routier de fret élargi	2,0	1,91	1,91	1,93	1,92	1,88	1,86
Transports terrestres et transport par conduites	3,8	2,68	3,70	2,14	3,57	3,81	4,04
Ensemble de l'économie	2,8	2,67	2,77	2,67	2,75	2,72	2,73

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

## Annexe 5.8 : taux d'accès à la formation par catégorie socioprofessionnelle, en 2010

En %

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	41,5	45,7	59,4	51,7	45,3
<i>Transport routier de voyageurs</i>	38,4	34,9	47,2	52,1	39,3
<i>Transport routier de fret élargi</i>	25,3	27,1	44,3	39,0	27,8
50 Transports par eau	28,7	55,1	44,1	59,7	49,0
51 Transport aérien	98,8	92,2	85,8	77,3	86,4
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	41,0	43,9	53,9	54,4	47,2
53 Activités de poste et de courrier	10,4	44,5	66,5	78,3	52,5
Ensemble de l'économie	31,9	33,9	54,0	55,0	41,5

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

## Annexe 5.9 : formation continue selon la taille des entreprises en 2010

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 249 salariés	250 à 499 salariés	500 à 1999 salariés	sup. 2 000 salariés	Ensemble
<b>Effort physique de formation continue, en heures/salarié</b>							
HZ Transports et entreposage dont	4,4	6,5	9,3	10,9	15,8	22,2	<b>15,6</b>
Transport routier de voyageurs	6,3	9,0	10,7	12,4			<b>10,7</b>
Transport routier de fret élargi	3,9	5,8	8,6	7,7	7,2	5,8	<b>6,9</b>
Ensemble de l'économie	4,3	6,5	9,9	12,5	14,7	16,2	<b>11,6</b>
<b>Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire</b>							
HZ Transports et entreposage dont	28,8	27,5	24,5	24,9	27,4	35,9	<b>31,8</b>
Transport routier de voyageurs	26,2	28,0	27,5	28,1			<b>27,7</b>
Transport routier de fret élargi	32,3	29,8	24,6	22,5	20,3	22,1	<b>24,8</b>
Ensemble de l'économie	27,6	26,9	25,9	26,3	27,1	30,6	<b>27,9</b>
<b>Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés</b>							
HZ Transports et entreposage dont	14,9	23,9	38,2	43,9	57,5	61,5	<b>49,2</b>
Transport routier de voyageurs	24,2	31,5	39,9	45,1			<b>39,3</b>
Transport routier de fret élargi	11,9	19,7	34,8	35,2	35,1	26,5	<b>27,8</b>
Ensemble de l'économie	15,5	24,1	38,2	47,6	54,4	52,8	<b>41,5</b>
<b>Taux de participation financière des entreprises, en % de la masse salariale</b>							
HZ Transports et entreposage dont	1,24	1,83	2,18	2,43	3,90	4,55	<b>3,54</b>
Transport routier de voyageurs	1,54	1,99	2,26	2,76			<b>2,35</b>
Transport routier de fret élargi	1,18	1,73	2,11	2,11	1,99	1,91	<b>1,88</b>
Ensemble de l'économie	1,31	1,87	2,27	2,62	3,13	3,68	<b>2,72</b>

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Voir Définitions « la formation ».

## Annexe 6 : l'accidentologie

### Annexe 6.1 : accidentologie du travail

Effectif salarié et nombre d'accidents avec arrêt ou IP\* en milliers ; décès en unités ; indice de fréquence et taux de risque pour 1 000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>TRF élargi</b>												
<b>Nombre</b>												
salariés	335	348	348	352	351	353	357	369	376	361	359	363
accidents avec arrêt	32	31	32	31	30	30	30	32	30	29	31	31
nouvelles IP*	2 254	2 031	2 212	2 319	2 496	2 560	2 335	2 310	2264,0	2 147	2 143	2 183
décès	85	95	107	89	58	72	64	67	71	57	59	75
Indice de fréquence	95	90	93	87	84	86	85	86	81	81	86	84
Taux risque d'accidents avec IP*	6,7	5,8	6,4	6,6	7,1	7,3	6,5	6,3	6,0	5,9	6,0	6,0
<b>Transports et manutention</b>												
<b>Nombre</b>												
salariés	875	911	937	940	943	956	951	973	995	1 020	986	928
accidents avec arrêt	62	63	66	64	63	64	64	65	63	62	64	61
nouvelles IP*	4	4	4	5	5	5	5	5	4,4	4	4	4
décès	129	138	145	122	100	101	88	109	99	98	98	102
Indice de fréquence	71	69	70	68	67	67	67	67	63	60	65	66
Taux risque d'accidents avec IP*	5,0	4,3	4,7	5,0	5,3	5,4	4,9	4,6	4,4	4,1	4,3	4,6
<b>BTP</b>												
<b>Nombre</b>												
salariés	1 219	1 239	1 272	1 306	1 328	1 397	1 487	1 563	1 618	1 585	1 576	1 583
accidents avec arrêt	126	124	126	120	119	122	127	131	129	120	115	116
nouvelles IP*	10	9	10	10	10	11	9	10	9,0	9	8	8
décès	191	176	157	181	172	103	158	184	155	141	118	144
Indice de fréquence	103	100	99	92	90	88	85	84	80	76	73	73
Taux risque d'accidents avec IP*	8,3	7,3	7,7	7,5	7,8	7,6	6,4	6,2	5,6	5,5	5,3	5,1
<b>Ensemble des secteurs</b>												
<b>Nombre</b>												
salariés	16 869	17 234	17 674	17 633	17 531	17 878	17 787	18 264	18 509	18 109	18 300	18 492
accidents avec arrêt	743	737	760	721	692	699	701	720	704	651	659	670
nouvelles IP*	48	43	47	49	52	52	47	46	44,0	43	41	41
décès	730	730	686	661	626	474	537	622	569	538	529	552
Indice de fréquence	44	43	43	41	39	39	39	39	38	36	36	36
Taux risque d'accidents avec IP*	2,9	2,5	2,7	2,8	3,0	2,9	2,6	2,5	2,4	2,4	2,3	2,2

Suite à un changement de nomenclature à la CNAMTS, la catégorie « Transports et manutention » est reconstituée par le SOeS à partir de 2000.

\* IP : incapacité permanente

Source : CNAMTS (annexe E)



## Annexe 6.2 Accidentologie du travail dans le TRF élargi

Indice de fréquence et taux de risque pour 1 000, taux de décès pour 10 000, accidents en milliers, nouvelles IP\* et décès en unités

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Indice de fréquence</b>										
TRF élargi	93	87	84	86	85	86	81	81	86	84
Location avec chauffeur	102	91	90	95	92	93	91	89	94	92
Messagerie	103	101	96	98	98	99	94	93	102	100
Transport routier de fret	88	83	80	81	81	81	76	77	80	79
<b>Taux risque d'accidents avec incapacité permanente</b>										
TRF élargi	6,4	6,6	7,1	7,3	6,5	6,3	6,0	5,9	6,0	6,0
Location avec chauffeur	7,5	8,1	9,0	8,8	8,2	6,5	7,4	7,9	7,4	7,0
Messagerie	5,1	5,4	5,4	6,2	4,8	5,2	5,0	5,0	5,1	5,4
Transport routier de fret	6,6	6,7	7,4	7,4	6,8	6,5	6,1	6,0	6,0	6,1
<b>Taux décès</b>										
TRF élargi	3,1	2,5	1,7	2,0	1,8	1,8	1,9	1,6	1,6	2,1
Location avec chauffeur	3,2	2,7	0,6	2,2	0,6	1,3	1,3	1,4	2,8	2,1
Messagerie	0,5	1,4	0,6	0,5	0,5	0,7	1,0	1,0	0,6	0,9
Transport routier de fret	3,8	2,8	2,1	2,5	2,3	2,2	2,2	1,8	1,8	2,4
<b>Nombre d'accidents de travail en premier règlement</b>										
TRF élargi	32 246	30 752	29 506	30 242	30 459	31 604	30 290	29 203	30 761	30 572
Location avec chauffeur	3 162	3 097	2 895	3 036	2 866	2 965	2 906	2 637	2 718	2 641
Messagerie	7 613	7 192	6 939	7 169	7 157	7 287	6 775	6 496	7 046	6 764
Transport routier de fret	21 471	20 463	19 672	20 037	20 436	21 352	20 609	20 070	20 997	21 167
<b>Nombre de nouvelles incapacités permanentes</b>										
TRF élargi	2 212	2 319	2 496	2 560	2 335	2 310	2 264	2 147	2 143	2 183
Location avec chauffeur	231	274	290	280	256	208	237	232	213	201
Messagerie	374	385	388	450	352	379	359	347	349	364
Transport routier de fret	1 607	1 660	1 818	1 830	1 727	1 723	1 668	1 568	1 581	1 618
<b>Nombre de décès</b>										
TRF élargi	107	89	58	72	64	67	71	57	59	75
Location avec chauffeur	10	9	2	7	2	4	4	4	8	6
Messagerie	4	10	4	4	4	5	7	7	4	6
Transport routier de fret	93	70	52	61	58	58	60	46	47	63

\* IP : incapacité permanente

Source : CNAMTS (annexe E)

**Annexe 6.3 : accidents du travail dans le TRM élargi selon l'âge des victimes, en 2011**

Nombre d'accidents avec arrêt ou IP\* en unités ; structure en %

Classe d'âge	de 15 à 19 ans	de 20 à 24 ans	de 25 à 29 ans	de 30 à 34 ans	de 35 à 39 ans	de 40 à 49 ans	de 50 à 59 ans	de 60 à 64 ans	65 ans et plus	Total
<b>Accidents avec arrêt</b>										
Nombre	287	2 260	3 733	3 957	4 943	9 602	5 406	329	55	<b>30 572</b>
Structure	0,9	7,4	12,2	12,9	16,2	31,4	17,7	1,1	0,2	<b>100,0</b>
<b>Nouvelles incapacités permanentes</b>										
Nombre	6	51	141	207	270	806	645	52	5	<b>2 183</b>
Structure	0,3	2,3	6,5	9,5	12,4	36,9	29,5	2,4	0,2	<b>100,0</b>

\* IP : incapacité permanente

Source : CNAMTS (annexe E)

**Annexe 6.4 : accidents du travail dans le TRF élargi selon l'élément en cause, en 2011**

Nombre d'accidents avec arrêt ou IP\*, nombre de décès en unités ; structure en %

Éléments matériels en cause	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP*		Décès	
	Nombre	Structure	Nombre	Structure	Nombre	Structure
Accidents de plain-pied	6 208	20	395	18	4	5
Chutes avec dénivellement	5 875	19	493	23	3	4
Objets en cours de manipulation	6 593	22	448	21	0	0
Objets en cours de transport	3 797	12	248	11	0	0
Objets en mouvement accidentel	1 201	4	84	4	1	1
Appareils de levage et de manutention	2 432	8	157	7	1	1
Appareils de levage, amarrage et préhension	288	1	16	1	0	0
<b>Véhicules (sauf chariot de manutention)</b>	<b>2 313</b>	<b>8</b>	<b>227</b>	<b>10</b>	<b>35</b>	<b>47</b>
Autres	1 865	6	115	5	31	41
<b>Total</b>	<b>30 572</b>	<b>100</b>	<b>2 183</b>	<b>100</b>	<b>75</b>	<b>100</b>

\* IP : incapacité permanente

Source : CNAMTS (annexe E)

Voir Définitions « l'accidentologie du travail ».

## Annexe 6.5 : accidentologie routière à 6 jours

Tués, blessés et accidents impliquant un poids lourd en unités, total des accidents en milliers, proportion d'accidents impliquant un poids lourd en %

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Victimes d'accidents impliquant un poids lourd</b>											
<b>Blessés</b>	<b>9 731</b>	<b>9 386</b>	<b>8 723</b>	<b>9 201</b>	<b>8 546</b>	<b>8 253</b>	<b>7 811</b>	<b>7 390</b>	<b>6 505</b>	<b>5 357</b>	<b>4 997</b>
dont usagers d'un poids lourd	1 882	1 792	1 733	1 721	1 606	1 726	1 601	1 527	1 374	1 163	975
<i>Blessés légers</i>	<i>7 049</i>	<i>6 741</i>	<i>6 308</i>	<i>6 334</i>	<i>6 288</i>	<i>6 197</i>	<i>6 078</i>	<i>5 722</i>	<i>4 955</i>	<i>4 243</i>	<i>3 971</i>
<i>dont usagers d'un poids lourd</i>	<i>1 483</i>	<i>1 389</i>	<i>1 376</i>	<i>1 358</i>	<i>1 244</i>	<i>1 359</i>	<i>1 311</i>	<i>1 241</i>	<i>1 108</i>	<i>935</i>	<i>806</i>
<i>Blessés hospitalisés</i>	<i>2 682</i>	<i>2 645</i>	<i>2 415</i>	<i>2 867</i>	<i>2 258</i>	<i>2 056</i>	<i>1 733</i>	<i>1 668</i>	<i>1 550</i>	<i>1 114</i>	<i>1 026</i>
<i>dont usagers d'un poids lourd</i>	<i>399</i>	<i>403</i>	<i>357</i>	<i>363</i>	<i>362</i>	<i>367</i>	<i>290</i>	<i>286</i>	<i>266</i>	<i>228</i>	<i>169</i>
<b>Tués</b>	<b>1 250</b>	<b>1 276</b>	<b>1 097</b>	<b>1 056</b>	<b>1 102</b>	<b>1 018</b>	<b>998</b>	<b>1 005</b>	<b>940</b>	<b>720</b>	<b>696</b>
dont usagers d'un poids lourd	122	128	113	110	108	105	116	135	125	107	80
<b>Nombre d'accidents</b>	<b>7 555</b>	<b>7 309</b>	<b>7 288</b>	<b>6 751</b>	<b>6 639</b>	<b>6 599</b>	<b>6 291</b>	<b>6 039</b>	<b>5 333</b>	<b>4 472</b>	<b>4 212</b>
<i>Proportion d'accidents impliquant un poids lourd</i>	<i>5,7</i>	<i>5,5</i>	<i>5,8</i>	<i>5,4</i>	<i>5,3</i>	<i>5,3</i>	<i>5,2</i>	<i>5,2</i>	<i>5,1</i>	<i>5,0</i>	<i>4,9</i>

Champ : usagers d'un poids lourd : conducteurs et passagers (encadré)

Source : ONISR

## Annexe 6.6 : accidentologie routière à 30 jours

Tués, blessés et accidents impliquant un poids lourd en unités, total des accidents en milliers, proportion d'accidents impliquant un poids lourd en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Victimes d'accidents impliquant un poids lourd</b>												
<b>Blessés</b>	<b>7 754</b>	<b>7 333</b>	<b>6 451</b>	<b>5 316</b>	<b>4 949</b>	<b>5 312</b>	<b>6 044</b>	<b>5 113</b>	<b>4 619</b>	<b>3 951</b>	<b>3 978</b>	<b>3 720</b>
dont usagers d'un poids lourd	1 594	1 519	1 367	1 157	969	1 076	1 421	1 003	832	871	789	720
<i>Blessés légers</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>3 198</i>	<i>2 970</i>	<i>2 645</i>	<i>2 210</i>	<i>2 243</i>	<i>2 136</i>
<i>dont usagers d'un poids lourd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>695</i>	<i>543</i>	<i>527</i>	<i>466</i>	<i>426</i>	<i>417</i>
<i>Blessés hospitalisés</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>2 846</i>	<i>2 143</i>	<i>1 974</i>	<i>1 741</i>	<i>1 735</i>	<i>1 584</i>
<i>dont usagers d'un poids lourd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>nd</i>	<i>726</i>	<i>460</i>	<i>305</i>	<i>405</i>	<i>363</i>	<i>303</i>
<b>Tués</b>	<b>1 055</b>	<b>1 062</b>	<b>994</b>	<b>761</b>	<b>744</b>	<b>727</b>	<b>685</b>	<b>662</b>	<b>599</b>	<b>507</b>	<b>557</b>	<b>578</b>
dont usagers d'un poids lourd	123	143	132	113	86	90	87	68	76	54	65	67
<b>Nombre d'accidents</b>	<b>6 291</b>	<b>6 039</b>	<b>5 333</b>	<b>4 472</b>	<b>4 212</b>	<b>4 410</b>	<b>4 813</b>	<b>4 216</b>	<b>3 812</b>	<b>3 270</b>	<b>3 289</b>	<b>3 155</b>
<i>Proportion d'accidents impliquant un poids lourd</i>	<i>5,2</i>	<i>5,2</i>	<i>5,1</i>	<i>5,0</i>	<i>4,9</i>	<i>5,2</i>	<i>6,0</i>	<i>5,2</i>	<i>5,1</i>	<i>4,5</i>	<i>4,9</i>	<i>4,9</i>

Champ : usagers d'un poids lourd : conducteurs et passagers (encadré)

Source : ONISR

## Annexe 6.7 : accidents corporels sur le réseau national

En unités

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Ensemble du réseau national</b>									
accidents corporels	15 608	15 722	13 630	11 881	9 446	8 295	8 132	7 900	7 921
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 798	1 938	1 914	1 636	1 310	1 121	1 143	1 143	1 139
tués et blessés	23 474	23 549	20 096	17 288	13 656	12 164	11 904	11 350	11 305
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	2 598	2 821	2 902	2 381	1 875	1 621	1 720	1 670	1 723
<b>Autoroutes</b>									
accidents corporels	4 650	5 181	5 099	5 337	4 228	3 914	4 298	4 139	4 417
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	834	927	1 018	982	785	639	719	699	743
tués et blessés	6 936	7 555	7 460	7 688	6 238	5 741	6 178	5 919	6 399
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 230	1 342	1 550	1 461	1 157	933	1 079	1 010	1 096
<b>Routes nationales</b>									
accidents corporels	10 958	10 541	8 531	6 544	5 218	4 381	3 834	3 761	3 504
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	964	1 011	896	654	525	482	424	444	396
tués et blessés	16 538	15 994	12 636	9 600	7 418	6 423	5 726	5 431	4 906
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 368	1 479	1 352	920	718	688	641	660	627

Source : ONISR

## Annexe 6.8 : accidents corporels sur le réseau départemental et local

En unités

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Ensemble du réseau départemental et local</b>									
accidents corporels	69 782	68 803	66 679	69 391	65 041	64 020	59 156	57 124	53 228
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	2 414	2 472	2 899	2 580	2 502	2 149	2 146	2 012	1 807
tués et blessés	90 485	89 845	86 738	90 533	84 417	83 043	76 549	73 864	68 689
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	3 095	3 218	3 827	3 394	3 343	2 837	2 815	2 628	0
<b>Routes départementales</b>									
accidents corporels	24 696	23 684	22 454	23 890	22 365	23 544	21 889	21 200	19 625
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 324	1 235	1 538	1 355	1 319	1 224	1 214	1 117	1 099
tués et blessés	35 758	34 331	32 734	34 851	32 542	33 743	31 219	30 373	28 021
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 764	1 681	2 170	1 862	1 905	1 729	1 664	1 542	
<b>Voiries locales</b>									
accidents corporels	45 086	45 119	44 225	45 501	42 676	40 476	37 267	35 924	33 603
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 090	1 237	1 361	1 225	1 183	925	932	895	708
tués et blessés	54 727	55 514	54 004	55 682	51 875	49 300	45 330	43 491	40 668
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 331	1 537	1 657	1 532	1 438	1 108	1 151	1 086	

Source : ONISR

Voir Définitions « l'accidentologie routière ».



## Annexe A - Deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

Le Bilan social annuel du TRM exploite deux enquêtes pour traiter les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM :

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

### 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, sont interrogés 2 000 établissements du TRM. 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 (grands routiers ou non) ;
- les disques de chronotachygraphes, et / ou les enregistrements numériques des chronotachygraphes électroniques, 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 avril N + 2, le SOeS 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 annuelle 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, pour partie par téléphone.

Afin d'être complémentaire avec l'enquête « chronotachygraphes », le questionnaire de l'enquête porte 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 B : 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 qu'un quart des offres des métiers « Transport et logistique » (Cf. Document de travail décembre 2009, « Transport et logistique : un marché au-delà de la sphère du transport », K. Gormon, CGDD, SOeS).

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 SOeS correspond à 29 métiers dans la version 2 du *répertoire opérationnel des métiers et des emplois* (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 concernant le total des métiers "Transport et logistique", et en particulier les "Autres métiers Transport et logistique" et le "Magasinage et préparation de commandes". En conséquence, une analyse en évolution entre une année située avant et une année située après l'année 2010 n'est pas valable sur ces trois champs.

### Métiers « Transport et logistique » - correspondance entre les codes Rome V2 et V3

Libellés adoptés par le SOeS	Correspondance ROME V2 et ROME V3			
	Code V3		Code V2	
Conduite d'engins de déplacement des charges	N1101	Conduite d'engins de déplacement des charges	43312	Agent de manipulation et de déplacement des charges
Magasinage et préparation de commandes	N1103	Magasinage et préparation de commandes	43311	Agent du stockage et de la répartition de marchandises
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	43114	Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)
Conduite de transport en commun sur route	N4103	Conduite de transport en commun sur route	43112	Conducteur de transport en commun (réseau routier)
Courses-livraisons express ou par tournée	N4104	Courses et livraisons express	43113	Conducteur-livreur
	N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance		
Autres métiers Transport et logistique	N1102	Déménagement	43313	Déménageur
	N1104	Manceuvre et conduite d'engins lourds de manutention		
	N1105	Manutention manuelle de charges		
	N1201	Affrètement transport	43332	Affréteur
	N1202	Gestion des opérations de circulation internationale des marchandises	43331	Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises
	N1301	Conception et organisation de la chaîne logistique	61311	Responsable logistique
	N1302	Direction de site logistique		
	N1303	Intervention technique d'exploitation logistique		
	N2101	Navigation commerciale aérienne	43413	Personnel navigant commercial de l'aviation civile
	N2102	Pilotage et navigation technique aérienne	61321	Personnel navigant technique de l'aviation
	N2201	Personnel d'escalaéroportuaire	43314	Agent de routage
	N2202	Contrôle de la navigation aérienne	61332	Contrôleur de la navigation aérienne
	N2203	Exploitation des pistes aéroportuaires	43213	Conducteur d'engins de traction
	N2204	Préparation des vols	61331	Technicien de préparation des vols
	N2205	Direction d'escala et exploitation aéroportuaire	43414	Agent d'escala
	N3101	Encadrement de la navigation maritime	61322	Personnel d'encadrement de la marine
	N3102	Équipage de la navigation maritime	41221	Marin de la navigation maritime
	N3103	Navigation fluviale	41222	Marin de la navigation fluviale
	N3201	Exploitation des opérations portuaires et du transport maritime		
	N3202	Exploitation du transport fluvial		
	N3203	Manutention portuaire	43412	Agent de contrôle des transports en commun
	N4102	Conduite de transport de particuliers	43111	Conducteur de transport de particuliers
	J1305	Conduite de véhicules sanitaires		
	N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	61312	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises
	N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	61313	Responsable d'exploitation des transports routiers de voyageurs
	N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises	43333	Litigeur transport
			43332	Affréteur
	N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes		
	N4301	Conduite sur rails	43121	Conducteur sur réseau guidé
	N4302	Contrôle des transports en commun		
N4401	Circulation du réseau ferré	43322	Personnel du mouvement (transport ferroviaire)	
N4402	Exploitation et manœuvre des remontées mécaniques	43323	Agent de remontée filo-guidée	
N4403	Manœuvre du réseau ferré	43321	Agent de manœuvre du réseau ferré	
M1603	Distribution de documents		pas de correspondance uniforme en V2	

Le descriptif de chacun des métiers du *répertoire opérationnel des métiers et des emplois* (Rome) est disponible sur le site de Pôle emploi [www.pole-emploi.fr](http://www.pole-emploi.fr). Ce répertoire sert à identifier aussi précisément que possible chaque offre et chaque demande d'emploi afin que Pôle emploi puisse les rapprocher.

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, bétaillère, 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 C : notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE

La notion de branche ou de secteur, ainsi que le découpage de l'activité économique des établissements et entreprises influe directement sur les chiffres d'emploi, tant sur leur niveau que sur leur évolution, via le classement des effectifs. Le code d'activité principale exercée (APE) qu'attribue l'Insee aux entreprises n'a qu'une finalité statistique : il peut fournir une présomption d'exercice de l'activité correspondant au code mais n'en est pas la preuve. Il suit la nomenclature NAF.

Selon l'article L132-5 du Code du travail, les champs d'application professionnelle des conventions collectives doivent être définis en termes d'activités économiques, décrites en clair, et non par des codes. Il arrive que les signataires des conventions collectives fassent référence à des codes NAF dans la définition de leur champ d'application, le plus souvent à titre d'illustration

### Secteur / branche

Un **secteur** regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout-à-fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

Au contraire, une **branche** (ou branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

### Activité économique / activité principale

L'activité économique d'une unité de production est le processus qui conduit à la fabrication d'un produit ou à la mise à disposition d'un service.

La nomenclature des activités économiques en vigueur en France depuis janvier 2008 est la nomenclature d'activités française (NAF rév.2).

Dans la plupart des statistiques, on repère l'activité principale d'une entreprise ou d'une unité locale ou d'un établissement, il s'agit alors d'un classement par secteur.

Dans les statistiques relatives à la population active ou à l'emploi par activité, les individus sont classés selon l'activité principale de l'établissement ou de l'entreprise qui les emploie. Cet établissement peut être différent de celui où ils travaillent, en particulier pour les intérimaires, les salariés des entreprises de nettoyage, de service de maintenance de matériel.

L'activité principale exercée (APE) est déterminée en fonction de la ventilation des différentes activités de l'entreprise. Comme la valeur ajoutée des différentes branches d'activité est souvent difficile à déterminer à partir des enquêtes statistiques, c'est la ventilation du chiffre d'affaires ou des effectifs selon les branches qui est utilisée comme critère de détermination.

### Établissement / entreprise

L'entreprise est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché. Sa localisation géographique est par convention rattachée à celle de son siège.

L'établissement est une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. L'établissement, unité de production, constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie.

L'Activité principale exercée (APE) d'un établissement ou d'une entreprise peut fluctuer au cours du temps. Par exemple, les établissements peuvent déclarer à leur Centre de formalités des entreprises une adjonction ou une suppression d'activités qui sera à l'origine d'une modification du code APE ; les enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) où figure la ventilation du chiffre d'affaires peuvent aussi être à l'origine d'une modification du code APE. Ainsi, une diminution de l'emploi salarié d'un secteur d'activité ne signifie pas forcément la suppression de ces emplois : ces derniers sont peut-être comptabilisés dans un autre secteur d'activité.

Pôle emploi comptabilise les effectifs par secteur d'établissement, l'EAE par secteur d'entreprise et enfin, la Comptabilité nationale (Insee), par branche d'activité. Ainsi, une même réalité peut donner lieu à plusieurs « niveaux d'effectifs » en fonction de la source et du concept d'activité utilisés, mais aussi de la localisation des activités (*voir exemple ci-après*).

Source : Insee (www.insee.fr)

### Exemple (en NAF Rév.2)

Les deux entreprises ci dessous sont des sociétés fictives.

#### Entreprise 1 : « Transport Duchemin & Co » se composant de 3 établissements.

Le premier, situé à Alençon et qui inclut le siège social, compte 200 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros :

- 90 % dans la branche « Transports routiers de fret interurbains » (49.41A) – 185 salariés ;
- 7 % dans la branche « Entreposage et stockage non frigorifique » (52.10B) – 10 salariés ;
- 3 % dans la branche « Location et location-bail de camions » (77.12Z) – 5 salariés.

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, cet établissement aura pour APE : 49.41A.

Le second, situé à Caen, compte 10 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 600 000 euros, exclusivement dans la branche « Entreposage et stockage non frigorifique » (52.10B).

Enfin, le troisième est un établissement de formation (APE : 85.52A « Formation continue d'adultes »), situé à Flers. Il compte 15 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 800 000 euros.

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, l'entreprise Transport Duchemin & Co aura pour APE : 49.41A. Ses effectifs sont donc les suivants :

Branche	Établissement 1 Alençon (49.41A)	Établissement 2 Caen (52.10B)	Établissement 3 Flers (47.91B)	Entreprise Transports Duchemin & Co 49.41A)
49.41A Transports routiers de fret interurbains	185			185
52.10B Entreposage et stockage non frigorifique	10	10		20
77.12Z Location et location bail de camion de camions	5			5
85.59A Formation continue d'adultes			15	15
Total	200	10	15	225

**Entreprise 2 : « Surf & Co »**, entreprise mono-établissement (sur un seul site : Roubaix), de vente par Internet, compte 330 salariés. Elle réalise elle-même ses livraisons, c'est-à-dire, effectue du transport pour compte propre. Son chiffre d'affaires est de 15 millions d'euros :

- 70 % dans la branche « Vente à distance sur catalogue spécialisé » (47.91B) – 180 salariés ;
- 30 % dans la branche « Transports routiers de fret interurbains » (49.41A) – 150 salariés.

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, cette entreprise aura pour APE : 47.91B. Ses effectifs sont donc les suivants :

Branche	Établissement 1 Roubaix (47.91B)	Entreprise Surf & Co (47.91B)
47.91B Vente à distance sur catalogue spécialisé	180	180
49.41A Transports routiers de fret interurbains	150	150
TOTAL	180	330

Si l'économie se résumait à nos deux entreprises, les ventilations des effectifs seraient les suivantes :

	Pôle emploi	Enquête annuelle d'entreprise	Comptabilité nationale
49.41A Transports routiers de fret interurbains	200	225	180+150=335
52.10B Entreposage et stockage non frigorifique	10		
77.12Z Location et location-bail de camions			5
85.59A Formation continue d'adultes	15		15
47.91B Vente à distance sur catalogue spécialisé	330	330	180
TOTAL	555	555	555
dont Transport	210	225	355

Supposons maintenant que l'entreprise 2 ait « divisé » son activité sur deux sites, soit deux établissements :

- le site de Roubaix, traitant la vente ;
- le site de Tourcoing, traitant le transport.

Branche	Établissement 1 Roubaix (47.91B)	Établissement 2 Tourcoing (49.41A)	Entreprise Surf & Co (47.91B)
47.91B Vente à distance sur catalogue spécialisé	180		180
49.41A Transports routiers de fret interurbains		150	150
TOTAL	180	150	330

Si l'économie se résumait à nos deux entreprises, les ventilations des effectifs seraient, à présent, les suivantes :

	Pôle emploi	Enquête annuelle d'entreprise	Comptabilité nationale
49.41A Transports routiers de fret interurbains	200 + 180 = 380	225	180+150=335
52.10B Entreposage et stockage non frigorifique	10		
77.12Z Location et location-bail de camions			5
85.59A Formation continue d'adultes	15		15
47.91B Vente à distance sur catalogue spécialisé	330	330	180
TOTAL	555	555	555
dont Transport	390	225	355

## Annexe D : personnel roulant « marchandises » de la convention collective

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 FPA 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 FPA 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 ou d'un diplôme FPA 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 E : accidentologie - les codes risques et la NAF

Les statistiques d'accidentologie du travail de la CNAMTS se présentent par numéros de risques du Comité technique national (CTN). Sur les quatre premières positions de ces numéros, on retrouve les codes NAF Rév.1 qui ont une correspondance en NAF Rév.2.

Le SOeS a retenu cinq codes de risques pour couvrir les secteurs du transport routier de fret élargi (TRF élargi) et 41 pour le « transport et manutention ».

### Les codes risques du Comité technique national retenus pour le TRF élargi

Codes risques CNT	Nombre d'affiliés au régime général en 2011
602MD Transports routiers de marchandises	233 533
602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants	29 736
602MF Transports routiers associés (marchandises ou voyageurs)	3 281
602PC Location de véhicules utilitaires et industriels	28 588
634AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement / livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express	67 639

### Les codes risques du Comité technique national retenus pour le transport et manutention

Codes risques CNT	Libellés
050AA	Pêche en mer, entreprises d'armement pour la pêche en mer
601ZA	Transport ferroviaire : personnel contractuel SNCF
601ZB	Transport ferroviaire : chemin de fer d'intérêt général, voies d'intérêt local. - Exploitation d'embranchements particuliers
602AA	Transports urbains de voyageurs
602BB	Transport routier de voyageurs
602CA	Téléphériques, remontées mécaniques
602EA	Transport de voyageurs par taxi
602MD	Transports routiers de marchandises
602ME	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes, frigorifiques ou réfrigérants
602MF	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs)
602NA	Déménagement et garde-meubles
602PC	Location de véhicules utilitaires et industriels
611AB	Transports maritimes et côtiers de personnes et de marchandises y compris la location de bateaux avec équipage
612ZB	Transports fluviaux de marchandises
612ZC	Transports fluviaux et services associés, à l'exclusion du transport de marchandises, entreposage, manutention
621ZA	Transports aériens réguliers et non réguliers : personnel non navigant
621ZB	Transports aériens réguliers et non réguliers : personnel navigant
631AA	Chargement, déchargement ou manutention de marchandises dans les ports maritimes (personnel mensualisé ou occasionnel)
631AB	Ouvriers poissonniers soumis au régime de la vignette

631AY	Chargement et déchargement de marchandises dans les ports maritimes (activités dans les départements d'outre-mer)
631AZ	Ouvriers dockers maritimes intermittents, soumis au régime de la vignette, et effectuant quel que soit le classement de l'entreprise qui les emploie des opérations de chargement, de déchargement ou de manutention de marchandises
631BC	Entreprises de manutention (non visées aux numéros de risque 63.1ED et 74.7ZE)
631EB	Entrepôts, docks, magasins généraux (non frigorifiques) non reliés à une voie d'eau
631EC	Entrepôts de liquides en vrac avec installations de pompage
631ED	Manutention, entreposage dans les ports fluviaux
632AD	Gares routières et exploitation d'ouvrages routiers à péages
632CD	Services portuaires, maritimes et fluviaux non désignés par ailleurs
632EA	Services aéroportuaires
633ZA	Agences de voyage
634AA	Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express
634CE	Affrètement et organisation des transports maritimes
634CF	Affrètement et organisation de transports routiers
634CG	Affrètement et organisation de transports aériens
641CA	Autres activités de courrier : activités autres que celles exercées par La Poste. - Acheminement du courrier, lettre, colis généralement en express. - Activités de coursiers urbains et taxis-marchandises
747ZE	Entreprises de travaux connexes aux sociétés de transports ferroviaires y compris la manutention dans les gares ferroviaires. Entreprises de nettoyage de matériel roulant sur les emprises de chemin de fer
851JA	Ambulances
900BA	Enlèvement des ordures ménagères avec personnel de collecte et des déchets industriels et commerciaux banals
900BB	Entreprises de nettoyage, d'arrosage, de balayage. Entreprises d'enlèvement d'ordures ménagères sans personnel de chargement
900BC	Entreprises de traitement des ordures ménagères et des déchets industriels et commerciaux banals
930HB	Pompes funèbres et services annexes, y compris le commerce d'articles funéraires



## 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 <sup>(1)</sup> ;
- 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 <sup>(2)</sup> ou 918 heures <sup>(2)</sup> par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures hebdomadaires en moyenne ou 650 heures par trimestre <sup>(2)</sup> ou 866 heures <sup>(2)</sup> par quadrimestre pour les autres personnels roulants <sup>(1)</sup> ;
- 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.

<sup>(1)</sup> Hors conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.

<sup>(2)</sup> Transports effectués exclusivement avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes durant la période considérée.

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 : 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<sup>e</sup> heure et jusqu'à la 43<sup>e</sup> heure incluse hebdomadaire (ou 153<sup>e</sup> heure jusqu'à la 186<sup>e</sup> heure mensuelle) sont majorées de 25 %. Les heures effectuées à compter de la 44<sup>e</sup> heure hebdomadaire (ou 187<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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'Union fédérale des transports (UFT), TLF, l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (Unostra), l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE) et quatre organisations syndicales.

Cet accord, étendu le 27 juin 2011, revalorise à compter du 1<sup>er</sup> avril 2011 et à hauteur de 1,6 % l'ensemble des grilles applicables depuis le 20 février 2010.

### 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 juillet	9,43	9,53	9,79	9,43	9,43	9,43	9,51	9,53	9,79

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

### Tendances récentes de 2013 et situation économique

#### **Le PIB ou la production manufacturière en volume aux prix de l'année précédente chaînés**

Ce mode de calcul rend mieux compte des évolutions en volume des agrégats que celui à « prix constants », car le poids de chaque composante élémentaire du 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.

**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.

**La tonne-kilomètre** est l'unité retenue pour mesurer le transport de marchandises correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre. Ainsi, 10 tonnes de marchandise transportées sur 10 km comptent autant qu'1 tonne transportée sur 100 km (100 tonnes-kilomètres).

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

**Le pavillon français** correspond aux véhicules immatriculés en France.

**Le transport national** correspond à un chargement et un déchargement dans un même pays, ici la France.

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

**Les demandes d'emploi en catégorie A** correspondent aux demandeurs sans emploi et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

**L'indice de production de services de transports (IPST)** est un outil synthétique de l'analyse conjoncturelle des transports qui permet la mesure en volume de l'évolution trimestrielle de l'ensemble de la production marchande de services de transports. Son principe de construction repose sur :

- (i) des valeurs monétaires déflatées, par les prix de l'année de base (2000) ou
- (ii) des quantités physiques produites et vendues,

(i) et (ii) étant pondérées par les poids monétaires de leurs sous branches du chiffre d'affaires dans l'ensemble des transports l'année de base (2000). L'indice est calculé sur la base 2000 des comptes nationaux.

**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 (49.41 en NAF Rév.2).

**L'indicateur de tension** : voir « L'emploi et le marché du travail », page suivante.

## L'emploi et le marché du travail

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 à 2010, 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 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.

### Le 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.

Pour les secteurs du transport routier de voyageur et du transport routier de fret élargi, 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** (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif moyen de l'année.

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.

Les **demandes d'emploi enregistrées** (DEE) sont quant à elles un indicateur de flux.

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 **offres d'emploi collectées** (OEC) sont le flux des offres collectées par Pôle emploi.

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.

### 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) <sup>(1)</sup>

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Les 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	Les 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	Les demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, ayant exercé une activité réduite longue (i.e. de plus de 78 heures au cours du mois).	Catégories 6, 7, 8
Catégorie D	Les 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	Les demandeurs d'emploi non tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, en emploi (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).	Catégorie 5
<b>Catégories A, B, C</b>	<b>Demandeurs d'emploi faisant des actes positifs d'emploi.</b>	<b>Catégories 1, 2, 3, 6, 7, 8</b>

<sup>(1)</sup> 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, quant à elles, sont au nombre de huit (catégories 1 à 8) et regroupent les demandeurs d'emploi en fonction du type d'emploi recherché.

Jusqu'en 1995, ces catégories étaient les suivantes :

- La catégorie 1 enregistrait les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps plein.
- La catégorie 2 enregistrait les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps partiel.
- La catégorie 3 enregistrait les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi à durée limitée (CDD, mission d'intérim, vacation).
- La catégorie 4 enregistrait 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 enregistrait les personnes pourvues d'un emploi mais à la recherche d'un autre emploi, donc non immédiatement disponibles.

Depuis 1995, les personnes ayant exercé une activité réduite ou occasionnelle de 78 heures ou plus dans le mois précédent sont exclues des catégories 1, 2 et 3 pour former les catégories 6, 7 et 8.

---

## Le rythme de travail

Selon les réponses de l'établissement à l'enquête « chronotachygraphes », les conducteurs de poids lourds sont classés suivant deux rythmes de travail : « grand routier » (ou « longue distance ») et *courte distance*.

Un conducteur « **grand routier** » est du personnel roulant conduisant un poids lourd et affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins 6 repos journaliers par mois hors du domicile (décret 2000-69 du JO 27 janvier 2000) ; on parle aussi de « découchés ».

Un conducteur ***courte distance*** est un conducteur de poids lourds n'ayant pas 6 découchés obligatoires par mois.

Légalement, trois catégories de conducteurs sont distinguées : les grands routiers, les conducteurs de messagerie, et les conducteurs *courte distance*. La définition des grands routiers est celle retenue par l'enquête « chronotachygraphes ». 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



## La durée de travail

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

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

Le **temps de service** est la durée pendant laquelle un conducteur est à la disposition de l'entreprise et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations. Mesuré à partir de la lecture des « chronotachygraphes », il se décompose en **temps de conduite**, **autres temps de travail** comme l'entretien, le chargement, le déchargement du camion ou les opérations administratives et **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.

Le **taux de conduite** correspond au temps de conduite rapporté au temps de service.

La **distance parcourue**, exprimée en kilomètres, est uniquement relevée par les chronotachygraphes numériques en même temps que le temps de service ; soit, en 2012, pour près des trois quarts des relevés.

---

## Les revenus salariaux

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

Le **salaires 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 DADS postes exhaustifs, et l'Insee avec les DADS postes au 1/12<sup>e</sup> pour les catégories socioprofessionnelles.

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

Le **salaires 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, 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 **salaires 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 salaire en équivalent temps plein, le SHBO et le SMPT.

### La 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.

---

### L'accidentologie 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.

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'accidentologie routière

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures », lui permettant ainsi de se comparer avec ses voisins européens et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité 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 ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de 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 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 **tués**, sont parmi les victimes, les personnes qui décèdent sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident. Cette définition est retenue à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005,

Les **blessés**, sont parmi les victimes, des victimes non tuées.

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 **milieu urbain** 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.

Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

Le **taux de dépassement de la vitesse limite** est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse limite.



## Bibliographie

---

### Tendances récentes de 2013

Publications chaque trimestre

- « Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage », Chiffres & statistiques, SOeS, CGDD
- « La conjoncture des transports », Chiffres & statistiques, SOeS, CGDD
- « Transports routiers de marchandises », Chiffres & statistiques, SOeS, CGDD
- « Principaux indicateurs », Informations rapides, Insee conjoncture
- « La masse salariale et l'emploi du secteur privé », Acoess Stat conjoncture
- « L'emploi salarié et le marché du travail dans les transports », Chiffres & statistiques, SOeS, CGDD

### La situation économique

- « Les comptes des transports en 2012 », 50<sup>e</sup> rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, SOeS, juillet 2013

### Les données économiques et sociales sur les transports

- « Mémento de statistiques des transports », SOeS  
disponible sur le site internet du SOeS (rubrique : Transports/Données d'ensemble)
- « Bulletin mensuel statistique des transports du SOeS », SOeS  
disponible sur le site internet du SOeS (rubrique : Transports/Données d'ensemble/Indicateurs transport)
- Les données détaillées de l'EAE sont disponibles sur le site internet du SOeS (rubriques : Transports/Entreprises et emploi/Activités des entreprises)
- Les données structurelles détaillées sur les entreprises de transport en 2011, issues de l'enquête sectorielle annuelle, sont disponibles sur le site de l'Insee : <http://www.insee.fr>, rubrique Bases de données/Statistiques structurelles d'entreprises/ Fiches sectorielles des unités légales

### L'emploi et le marché du travail

- « Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi en 2012 », Dares Analyses, Dares, à venir
- « Emploi, chômage, population active : bilan de l'année 2011 », Dares Analyses n° 037, Dares, juin 2013
- « Emploi et chômage des 15-29 ans en 2012 », Dares Analyses n° 073 Dares, novembre 2013
- « L'intérim en 2012 : fort repli du travail temporaire », Dares Analyses - n° 049, Dares, juillet 2013
- « Les métiers en 2010 : reprise des créations d'emploi et évolution contrastée des tensions selon les métiers », Dares Analyses - n° 84, Dares-Pôle emploi-CAS, novembre 2011
- « Les portraits statistiques des métiers 1982-2011 » Synthèse stat' n° 2, Dares, décembre 2012
- « Les mouvements de main-d'œuvre en 2012 », Dares Analyses, Dares, à venir
- « Les sortants des listes de demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi, en décembre 2012 », Dares Analyses n° 041, Dares, juin 2013
- « Les dispositifs de cessation anticipée d'activité en 2012 », Dares Analyses, Dares, à venir

- « Transport et logistique : un marché du travail au-delà de la sphère du transport », Document de travail « Le travail et l'emploi dans le transport de marchandises », SOeS, décembre 2009
- « Conditions de travail et précarité dans l'emploi », Premières synthèses, premières informations n° 28.2, Dares, juillet 2009

### La durée

- « La durée du travail des salariés à temps complet », Dares analyses n° 47, Dares, juillet 2013
- « Négociation collective et grèves en 2011, négociations en légère hausse, conflits en forte baisse », Dares Analyses n° 059, Dares, septembre 2013

### Les revenus

- Fiches thématiques - Salaires, niveaux de vie - France, portrait social - Insee Références - Édition 2013
- « Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1<sup>er</sup> décembre 2012 », Dares Analyses n° 76, Dares, décembre 2013
- « Participation, intéressement et épargne salariale en 2011 : une baisse de 4 % des montants distribués », Dares Analyses n° 068, Dares, novembre 2013
- « Les emplois rémunérés sur la base du Smic en 2010 : souvent faiblement qualifiés, à temps partiel et à durée déterminée », Dares Analyses N° 095, Dares, décembre 2012
- « Salaires conventionnels et salaires effectifs : une corrélation variable selon la catégorie socioprofessionnelle et la taille de l'entreprise », Dares Analyses N° 093, Dares, décembre 2012
- « La structure des rémunérations en 2010 : les primes représentent en moyenne 12,9 % de la rémunération dans les entreprises de 10 salariés ou plus du secteur privé », Dares Analyses N° 063, Dares, septembre 2012
- « L'emploi dans le secteur privé en 2011, une année en demi-teinte », AcoSS Stat Bilan n° 153, AcoSS, juin 2012
- « Les allègements de cotisations sociales patronales sur les bas salaires en France de 1993 à 2009 », Dares document d'études N° 169, Dares, février 2012

### La formation

- « La dépense nationale pour la formation professionnelle continue et l'apprentissage en 2011 », Dares Analyses, à venir.
- « Les prestataires de formation continue en 2011 », Dares Analyses n° 062, Dares, octobre 2013.
- Formation professionnelle, annexe au projet de loi de finances pour 2013  
[http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/farandole/2013/pap/pdf/Jaune2013\\_formation\\_professionnelle.pdf](http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/farandole/2013/pap/pdf/Jaune2013_formation_professionnelle.pdf)
- « Rapport 2012 de l'OPTL », OPTL, janvier 2013

### L'accidentologie

- « Faits marquants et chiffres clés 2011 », CNAMTS
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2012, ONISR
- « L'exposition des salariés aux accidents du travail en 2007 », Premières synthèses Premières informations n° 50.2, Dares, décembre 2009

### Sites internet à consulter

- Ministère de l'écologie, du développement Durable et de l'Écologie (MEDDE) :
  - [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)
  - Site « Transports » du Medde :
    - [www.transports.developpement-durable.gouv.fr](http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr)
    - Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) :
      - [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)
- Comité national routier (CNR) :
  - [www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)
- Ministère du travail, de l'emploi et de la santé :
  - <http://www.travail-emploi-sante.gouv.fr/>
  - rubrique : études, recherche, statistiques de la Dares
- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
  - [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
- Pôle emploi :
  - <http://www.pole-emploi.org>
- Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :
  - [www.cereq.fr](http://www.cereq.fr)
- Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :
  - [www.risquesprofessionnels.ameli.fr](http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr)
- Comité pour la prévention du risque routier professionnel
  - <http://www.risque-routier-professionnel.fr/>
- Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) :
  - [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)
- L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos) :
  - <http://www.acoss.fr/>
  - rubrique : Publications / Acoss Stat
- Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :
  - [www.cncp.gouv.fr](http://www.cncp.gouv.fr)
- Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) :
  - <http://www.fpspp.org>



## Sigles et abréviations

**Acemo** : enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)

**Across** : 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

**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

**BTP** : bâtiment travaux publics

**BTS** : brevet de technicien supérieur

**CA** : chiffre d'affaires

**CAP** : certificat d'aptitude professionnelle

**CAT** : commission des accidents du travail

**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

**CIEC** : centre d'instruction élémentaire de conduite

**CIF** : congé individuel 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

**CRDS** : contribution au remboursement de la dette sociale

**CS** : catégorie sociale

**CSG** : contribution sociale généralisée

**CTN** : comités techniques nationaux

**CTR** : comités techniques régionaux

**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

**DGGN** : direction générale de la gendarmerie nationale

**DGITM** : direction générale des infrastructures des transports et de la mer

**DGMT** : direction générale de la mer et de transports

**DGPN** : direction générale de la police nationale

**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

**DTMRF** : direction des transports maritimes, routiers et fluviaux

**DUT** : diplôme universitaire de technologie

**EAE** : enquête annuelle d'entreprise

**EACT** : enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers

**ESA** : enquête sectorielle annuelle

**EBE** : excédent brut d'exploitation

**ECF** : école de conduite française

**Emmo** : enquête mouvements de main-d'œuvre

**ETP** : équivalent temps plein

**EQTP** : équivalent emploi à temps plein (utilisé pour l'emploi intérimaire)

**FBCF** : formation brute de capital fixe

**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

**GMR** : garanties mensuelles de rémunération

**IC** : ingénieurs et cadres

**IFTP** : instituts de formation professionnelle

**Inrets** : institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

**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

**MD** : matières dangereuses

**Medde** : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'Énergie

**MP** : maladies professionnelles

**MSA** : mutualité sociale agricole

**NAF** : nomenclature d'activités française

**nc** : non compris

**OEC** : offres d'emploi collectées



**ONISR** : observatoire national interministériel de la sécurité routière

**ONQ** : ouvriers non qualifiés

**OPCA** : organisme paritaire collecteur agréé

**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





Direction générale des infrastructures  
des transports et de la mer  
Direction des services de transport  
Sous-direction du travail et des affaires sociales  
Arche Sud  
92055 La Défense cedex  
Fax : 33 (0) 1 40 81 10 67  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Commissariat général au développement durable  
Service de l'observation et des statistiques  
Sous-direction des statistiques des transports  
Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mél : [Division-Sociale.Cgdd@  
developpement-durable.gouv.fr](mailto:Division-Sociale.Cgdd@developpement-durable.gouv.fr)  
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 72  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

Directeur de la publication  
Jean-Paul Albertini  
ISSN : 2102-474X  
ISBN : 978-2-11-128693-1

Bureau de la diffusion  
Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mél : [diffusion.soes.cgdd@  
developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)



## Bilan social annuel du transport routier de marchandises 2012

Le Bilan social annuel du TRM 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.

Le transport routier de marchandises (TRM) élargi (ou « Transport routier de fret élargi ») couvre les secteurs des « transports routiers de fret de proximité » (49.41B en NAF rév.2), des « transports routiers de fret interurbains » (49.41A en NAF rév.2), de la « location de camions avec chauffeur » (49.41C en NAF rév.2) et de la « messagerie, fret express » (52.29A en NAF rév.2).

Ce bilan est réalisé par le Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Commissariat général au développement durable (CGDD) avec le concours de la Direction des services de transport (DST) de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

Par ailleurs, le SOeS publie un document de synthèse sur les informations sociales relatives au transport routier de voyageurs. Ces deux publications sont consultables à l'adresse suivante : [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr) rubrique Transports/Emploi.



CGDD  
DGITM  
Publication réalisée par le  
Service de l'observation et des statistiques  
Bureau des synthèses économiques  
et sociales sur les transports  
Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex

