

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

FÉVRIER 2017

sommaire

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

- 5 – Synthèse et tendances récentes**
- 11 – Partie 1 : la situation économique**
- 19 – Partie 2 : l'emploi et le marché du travail**
- 33 – Partie 3 : la durée du travail**
- 41 – Partie 4 : les salaires**
- 47 – Partie 5 : la formation**
- 55 – Partie 6 : l'accidentalité**
- 61 – Partie 7 : annexes**

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

contributeurs

AA

Alexandra **Albenque**

SOeS

SP

Sébastien **Picard**

SOeS

CC

Carlo **Colussi**

SOeS

FR

François **Rageau**

SOeS

VP

Véronique **Paquel**

SOeS

Annie **Badouard**
Christian **Prat**

DGITM/DST

avant-propos



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

Ce Bilan, qui porte sur l'année 2015, fait apparaître une croissance de l'emploi salarié dans le transport routier de fret élargi grâce au dynamisme des entreprises du transport routier de fret de proximité et à un retour à la croissance dans le transport interurbain. Le recours à l'intérim s'est également de nouveau accru. Le temps de service des conducteurs de poids lourds grands routiers augmente alors que celui des conducteurs sur courte distance est stable. En 2015, le pouvoir d'achat des salariés du transport de marchandises progresse légèrement et le salaire moyen par tête augmente quasiment au même rythme que l'an précédent. Le nombre d'accidents de la route impliquant un poids lourd a de nouveau diminué en 2015. Au cours du premier semestre 2016, l'activité du transport routier de marchandises se redresse et l'emploi salarié poursuit sa croissance.

Nous formulons le vœu que ce bilan social constitue un outil d'aide à la compréhension de l'évolution économique et sociale du transport routier de marchandises.

Sylvain Moreau

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

Thierry Guimbaud

DIRECTEUR DES SERVICES DE
TRANSPORT

Synthèse et tendances récentes

— En 2015, l'emploi salarié augmente dans le transport routier de fret élargi, notamment dans le transport de proximité et le recours à l'intérim s'accroît de nouveau. Le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête progresse légèrement, après une stagnation en 2014. Début 2016, le transport intérieur poids lourds mesuré en tonnes kilomètres, se redresse et l'emploi salarié poursuit sa croissance dans le transport routier de fret élargi et la progression du salaire moyen par tête se prolonge à un rythme plus soutenu qu'au semestre précédent.



SYNTHÈSE DE L'ANNÉE 2015*

L'emploi salarié augmente de 1,6 % en 2015

En 2015, 398 700 personnes sont salariées dans le transport routier de fret élargi. Les effectifs augmentent de 1,6 % en un an, soit nettement plus qu'en 2014 (+ 0,2 %). Cette hausse est plus sensible que dans le transport et entreposage hors activités postales, où le nombre de salariés s'accroît de 1,0 %. Dans l'ensemble des secteurs marchands, la progression de l'emploi salarié est limitée à + 0,6 % en 2015.

L'augmentation des effectifs salariés concerne les deux principaux secteurs du transport routier de fret élargi. Dans le transport routier de proximité, elle s'établit à + 2,3 %, soit 3 200 emplois supplémentaires. Dans le transport routier interurbain, le nombre d'emplois augmente pour la première fois depuis quatre ans (+ 1,9 %, soit + 3 400 emplois). En revanche, les effectifs salariés sont pratiquement stables dans la messagerie et fret express (- 0,1 %) et ils diminuent encore dans la location de camions avec chauffeur (- 1,4 %).

Les entreprises de TRF élargi ont également davantage fait appel à l'intérim en 2015. 21 000 intérimaires en équivalent temps plein ont été employés dans le secteur, en hausse de 12,1 % en un an. Le recours à l'intérim atteint son niveau le plus élevé depuis 2007 dans le transport routier de fret élargi et, en 2015, les intérimaires représentent 5,4 % des effectifs salariés.

36,3 % des salariés du transport et entreposage hors activités postales sont employés par le TRF élargi fin 2015. La part du transport de proximité dans le TRF élargi progresse continuellement et atteint 36 % en 2015, soit une augmentation de 7,8 points depuis 2005. Cette progression se fait notamment au détriment du TRF interurbain qui reste le premier employeur du TRF élargi avec 44,3 % des effectifs du secteur en 2015.

Les femmes occupent une place réduite dans les effectifs salariés du TRF élargi. Elles occupaient 11,0 % des postes du secteur fin 2014 et cette part diminue depuis 2007.

Les salariés du TRF élargi sont âgés en moyenne de 42,0 ans en 2014, contre 41,7 ans un an plus tôt. L'âge moyen le plus élevé est dans la location de camions avec chauffeur (43 ans) et dans le transport routier interurbain (42,7 ans). Il est le plus faible dans le transport routier de proximité (41,0 ans).

Les conducteurs routiers représentent 71,9 % des postes du TRF élargi fin 2014, soit 0,6 point de plus que l'année précédente. Cette part n'a cessé d'augmenter depuis 2008. La hausse s'observe dans chacune des composantes du secteur.

Le temps partiel se développe dans le TRF élargi mais reste nettement moins fréquent que dans les autres secteurs du transport et entreposage. On compte 7,9 % de postes à temps partiel dans le TRF élargi, contre 12,6 % dans l'ensemble du transport et entreposage (hors activités postales).

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs augmente

En 2015, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements du TRF élargi s'établit à 45 heures et 45 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il s'accroît de 25 minutes en un an, sous l'effet d'une hausse de 60 minutes pour les conducteurs grands routiers conjuguée à une stabilité pour les conducteurs sur courte distance. La part des salariés effectuant plus de 48 heures hebdomadaires s'accroît nettement parmi les grands routiers alors qu'elle se réduit un peu en courte distance.

Malgré la hausse du temps de service, le temps consacré à la conduite reste quasi stable, à 30 heures et 50 minutes par semaine, soit 5 minutes de plus qu'en 2014. Le temps de conduite des grands routiers diminue de 15 minutes et occupe 74 % de leur temps de service. Il augmente en courte distance (+ 15 minutes) et s'établit à 62 % du temps de service.

Le pouvoir d'achat des salariés du TRF élargi augmente en 2015.

En 2015, le salaire brut moyen par tête distribué par les entreprises du TRF élargi progresse de 0,7 % en valeur, contre + 0,6 % l'année précédente. L'absence de hausse des prix à la consommation (+ 0,0 % après + 0,5 % en 2014) permet une hausse du pouvoir d'achat du salaire brut moyen par tête (+ 0,7 %). Le salaire net moyen de l'ensemble des salariés du TRF élargi, incluant primes et compléments, avait diminué en 2014 (- 0,3 %) en euros constants (i.e. inflation déduite). Ce recul constitue le quatrième consécutif : le salaire net des salariés du TRF élargi est ainsi inférieur de 4,1 points à son niveau de 2010. Le salaire net des conducteurs routiers du TRF élargi a baissé de 0,5 % en euros constants en 2014. 14 % des salariés du TRF élargi bénéficient de la hausse du Smic au 1^{er} janvier 2016.

La collecte d'offres d'emploi pour des postes de conducteurs routiers de poids lourds poursuit son redressement

Avec 42 600 offres pour des postes de conduite de transport routier de marchandises sur longue distance confiées à Pôle emploi en 2015, le nombre d'emplois de conducteur de poids lourds proposés augmente de 14,2 % par rapport à 2014. Les offres faites par l'intermédiaire des entreprises de travail temporaire sont de nouveau en forte hausse (+ 21,6 %). Celles recueillies par Pôle emploi auprès d'entreprises de transport terrestre augmentent plus modérément (+ 9,7 %). Au total, 38 % d'entre elles

* Certaines données se rapportent à l'année 2014, les chiffres plus récents n'étant pas encore disponibles à la date de publication de ce bilan.

sont proposées par les entreprises de transport terrestre, 42 % par les entreprises d'intérim. Un peu plus de 31 % des offres d'emploi sont à durée indéterminée et 64 % sont pour des contrats de moins de 6 mois.

543 200 demandeurs d'emploi immédiatement disponibles (catégories A, B et C de Pôle emploi) sont à la recherche d'un poste dans les métiers du transport et de la logistique fin 2015 (+ 4,6 %), soit une neuvième année consécutive de hausse. Parmi eux, 73 100 sont à la recherche d'un poste de conducteur de transport (+ 4,9 %).

Le nombre de nouvelles inscriptions à Pôle emploi sur le métier de conducteurs de poids lourds diminue en 2015, mais reste à un niveau élevé. Toutefois, la forte hausse du nombre d'offres déposées entraîne une progression sensible des tensions sur le marché du travail. L'indicateur de tension, mesuré par le rapport entre les offres déposées à Pôle emploi et les nouvelles inscriptions s'accroît de 8 points en 2015 par rapport à 2014. Il reste néanmoins très en dessous de sa moyenne observée sur le long terme.

Premier semestre 2016 : l'activité de transport atténuée sa baisse et les effectifs salariés continuent à augmenter

Au deuxième trimestre 2016, l'activité économique française diminue légèrement (- 0,1 %), après avoir enregistré une forte progression au premier trimestre (+ 0,6 %). L'acquis de croissance du produit intérieur brut (PIB) pour l'année 2016 s'établit à + 1,0 %. Dans ce contexte, le volume de la production marchande du transport de marchandises tous modes confondus diminue au premier semestre 2016 par rapport au deuxième semestre 2015 (- 2,4 %). La production réalisée par le transport routier de marchandises recule un peu plus (- 3,0 %). Le transport intérieur poids lourd, mesuré en tonnes-kilomètres, réalisé par le pavillon français progresse de 0,7 % au premier semestre 2016 par rapport au second semestre 2015.

Dans ce contexte mitigé, au premier semestre 2016, l'emploi salarié hors intérim progresse dans le transport routier de fret élargi plus fortement (+ 1,0 %) que dans l'ensemble des secteurs principalement marchands (+ 0,3 %). Parallèlement, selon les données de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss), la masse salariale hors intérim augmente nettement (+ 1,7 %) et le salaire moyen par tête s'accroît de 0,7 % au premier semestre 2016, par rapport au deuxième semestre 2015.

Le nombre d'offres d'emplois de conducteur de transport de marchandises poids lourd déposées à Pôle emploi se redresse au 1^{er} semestre 2016 (+ 8,0 % par rapport au 2^e semestre 2015), mais moins rapidement que le nombre de nouveaux inscrits à Pôle emploi sur ce métier (+ 9,4 %). De ce fait, le taux de tension diminue. Il demeure éloigné de sa moyenne de long terme.

Le nombre de formations initiales baisse sensiblement

En 2015, le nombre de formations initiales minimales obligatoires (Fimo) se replie (- 12,7 %). Dans le même temps, le nombre de Fimo obtenues par équivalence lors de formations longues délivrées par l'Éducation nationale ou par le ministère du Travail reprend sa progression (+ 1,4 %), après un fléchissement en 2014. Au total, 28 500 Fimo ont été délivrées en 2015, soit une baisse de 5,9 %. Les formations passerelles ont permis en 2015 à 1 121 conducteurs en provenance du transport routier de voyageurs d'accéder à la profession de conducteur de transports routiers de marchandises poids lourds. Cette même année, le nombre de permis poids lourds délivrés diminue de 5,0 %. Cette baisse ne concerne que les permis délivrés aux hommes. Le nombre de femmes ayant obtenu un permis de conduire poids lourd en 2015 est en hausse de 1,1 %. Ces dernières ne représentent cependant que 5,5 % des nouveaux titulaires de permis poids lourd.

Parallèlement à la formation initiale, 98 900 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies en 2015, soit un recul de 3,6 %.

En 2014, d'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, l'engagement financier en faveur de la formation continue des entreprises du TRF élargi s'est légèrement réduit par rapport à 2013. Avec 1,93 % de leur masse salariale en 2014, il est nettement inférieur à celui observé dans l'ensemble du transport terrestre (4,12 %). La proportion de salariés du TRF élargi ayant suivi une formation continue dans l'année a cependant progressé : elle s'établit à 32,9 % (+ 0,8 point en un an).

Le nombre d'accidents baisse

En 2015, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de 1,5 %, soit une cinquième année consécutive de recul. Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux. 473 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit sept de moins que l'année précédente. En dix ans, le nombre de tués dans ces accidents a reculé de 35 %.

28 200 accidents du travail avec arrêt du travail ont été déclarés en 2014 dans le TRF élargi, soit une baisse de 2,8 % par rapport à 2013. Parmi ceux-ci, 1980 ont causé une incapacité permanente (- 5,4 %). Dans le même temps, le nombre de salariés du TRF élargi affiliés au régime général diminue de 0,7 %. Le nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés s'établit donc à 79,1 contre 80,8 en 2013. C'est le niveau le plus bas depuis 2010. La fréquence des accidents du travail reste toutefois nettement supérieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs (34,0 accidents pour 1 000 salariés).

TENDANCES AU PREMIER SEMESTRE 2016

L'activité économique française progresse nettement au premier trimestre 2016 (+ 0,6 %), puis diminue légèrement au deuxième trimestre, en raison du recul de la production de biens manufacturés (- 1,0 %). L'acquis de croissance pour l'année 2016 s'établit donc à + 1,0 % à la fin du premier semestre. Dans ce contexte économique d'ensemble, le volume de la production marchande du transport de marchandises du premier semestre 2016 est en retrait par rapport à celui du second semestre 2015 (- 2,4 %). Sur cette même période, les tonnes-kilomètres réalisées par les poids lourds immatriculés en France augmentent légèrement (+ 0,7 %). Les coûts et prix des prestations pour la longue distance augmentent au deuxième trimestre. L'emploi salarié du TRF élargi augmente sur le premier semestre (+ 1,0 %), moins que la masse salariale (+ 1,7 %). Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) pour le métier de conducteur de transport routier de marchandises (TRM) baisse, alors que les entreprises déposent plus d'offres pour ce métier.

La production marchande du transport routier de marchandises atténue sa baisse

Le volume de production marchande de services de transport de marchandises, tous modes confondus, est en retrait de 2,4 % au premier semestre 2016 par rapport au second semestre 2015 d'après l'indice de production des services de transport (IPST). Sur le premier semestre de 2016, il se situe ainsi en dessous de sa moyenne de 2015 (- 4,0 %) (figure 1). Le recul est du même ordre pour le mode routier dont la production marchande se situe, sur le premier semestre 2016, 4,4 % en dessous de son niveau moyen de 2015.

L'activité du TRM est erratique

L'activité de transport routier de marchandises du pavillon français, mesurée en tonnes-kilomètres, progresse de 0,7 % au premier semestre 2016 par rapport au second semestre de 2015 (en données corrigées des variations saisonnières). Après une baisse en fin d'année 2015 (- 3,6 %), l'activité a augmenté de 4,0 % au premier trimestre 2016, puis reculé de 2,7 % au deuxième trimestre 2016 (figure 2).

Les prix et coûts sur la longue distance remontent à nouveau au deuxième trimestre

Après avoir diminué d'octobre 2015 à janvier 2016, le cours du gazole-fioul domestique a augmenté de février à juin 2016. De ce fait, les coûts du transport routier de fret (TRF) longue distance ont diminué de la mi-2015 au premier trimestre 2016, puis sont en hausse au deuxième (+ 1,9 % - figure 6). Il en va de même pour les prix, qui ont augmenté au deuxième trimestre 2016 (+ 0,7 %).

L'emploi et la masse salariale continuent à augmenter

Depuis début 2015, l'augmentation trimestrielle de l'emploi est comprise entre 0,3 % et 0,6 %. Au cours du premier semestre 2016, 4 700 emplois ont été créés dans le TRF élargi, dont 50 % en provenance du TRF interurbain. Seul le sous-secteur « messagerie, fret express » perd des emplois, et ce depuis le troisième trimestre 2015.

Depuis la mi-2014, la croissance de la masse salariale est égale ou supérieure à celle de l'emploi ; elle progresse de 0,7 % depuis le deuxième trimestre 2015, sauf au premier trimestre 2016 où elle a atteint + 1,0 %, pour la première fois depuis fin 2011 (figure 3) ; en effet,

l'accord du 3 novembre 2015, applicable à compter du 1^{er} janvier 2016, a relevé de 2,1 % les minima conventionnels.

Au total, sur le premier semestre, l'effectif salarié (y compris intérim) de l'ensemble du transport et de l'entreposage progresse par rapport à fin 2015 (+ 0,5 % - figure 4), soit légèrement plus que pour l'ensemble de l'économie (+ 0,4 %). Dans le même temps, hors intérim, la masse salariale augmente de 1,7 %.

Le dynamisme des offres d'emploi se poursuit, tandis que les demandes baissent

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) baisse depuis la mi-2015. Il recule de 2,3 % au premier trimestre 2016 et de 0,7 % au second (figure 5), soit 1 300 demandeurs d'emploi en moins. Au deuxième trimestre, le nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de conducteur TRM est 4,6 % plus faible que le niveau moyen de 2015, soit une baisse bien supérieure à celle de l'ensemble des métiers Transport et logistique (- 1,3 %) et de l'ensemble de l'économie (- 0,7 %).

Après avoir augmenté sur 2015 et le premier trimestre 2016, le nombre d'offres d'emploi pour la conduite de TRM baisse de 3,1 % au deuxième trimestre 2016 (- 400 offres). Parallèlement, les inscriptions à Pôle emploi font un bond de 16,9 %, chiffre jamais atteint en sept ans. De ce fait, ce sont en moyenne 58 nouvelles offres d'emploi qui sont collectées pour 100 nouvelles demandes. Ce ratio, appelé indicateur de tension (définitions), baisse de 14 points au cours du deuxième trimestre 2016. Il demeure éloigné de sa moyenne de long terme (84 nouvelles offres pour 100 nouvelles demandes).

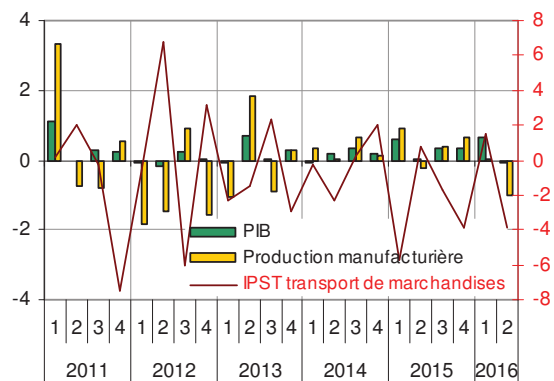
La présente fiche a été réalisée sur la base des résultats disponibles au 23 novembre 2016.

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

Synthèse et tendances récentes

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

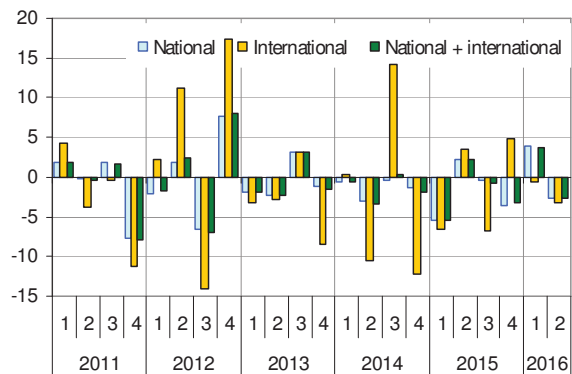
Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



Sources : Insee, comptes nationaux ; SOeS

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

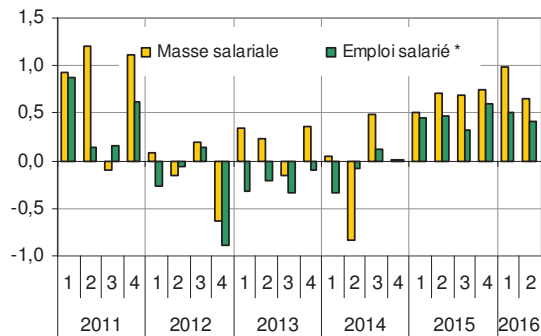
Évolutions trimestrielles des t-km en %, données CVS-CJO



Champ : compte propre et compte d'autrui, transport intérieur.
Source : SOeS, enquête TRM

Figure 3 : masse salariale et effectifs salariés du TRF élargi

Évolutions trimestrielles en %, données CVS

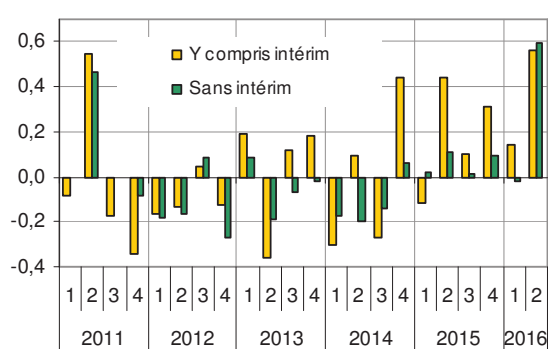


* Rupture de série pour l'indicateur de tension de l'ensemble du T & L.

Sources : SOeS à partir de Acofos

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

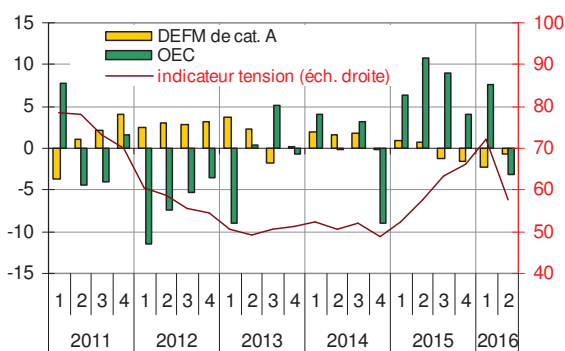
Évolutions trimestrielles en %, données CVS



Source : Insee, estimations d'emploi

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

Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO

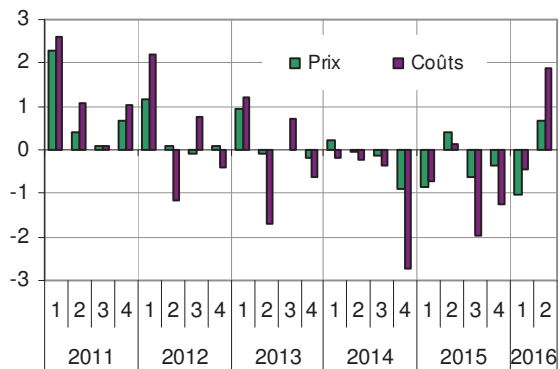


Champ : demandes d'emploi en fin de trimestre (DEFM) en catégorie A, offres d'emploi collectées (OEC) par Pôle emploi.

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 %, données CVS-CJO



Sources : Insee ; SOeS ; CNR



Synthèse et tendances récentes

partie 1

La situation économique

— En 2015, l'activité de transport routier de marchandises, mesurée en t-km, réalisé par les entreprises françaises du transport routier de fret recule de 8,7 % en un an, après - 4,6 % en 2014. Cette baisse affecte le transport national et l'international, mais est plus accentuée sur ce dernier marché. Le chiffre d'affaires des entreprises de TRF baisserait de nouveau, mais la valeur ajoutée se redresserait, principalement en raison de la poursuite de la baisse du coût des carburants. Le coût du personnel diminuerait en raison des mesures d'allègement des charges sociales décidées dans le cadre du pacte de responsabilité et de solidarité décidé par le gouvernement.



1A LES TRANSPORTS ROUTIERS PAR LES ENTREPRISES FRANÇAISES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 2015, les entreprises du TRM (transport par les poids lourds de plus de 3,5 t) avec 115,9 milliards de tonnes-km réalisent 34,6 % du transport intérieur terrestre de marchandises en France ; leur activité sur le territoire français est en baisse de 8,7 % et, au total, le transport intérieur terrestre de marchandises baisse de 1,6 %. Le transport routier en compte propre progresse de 0,7 %, le transport en France par les transporteurs routiers étrangers augmente de 3,0 %. Le transport réalisé à l'étranger par les entreprises françaises de TRM diminue bien davantage (- 15,4 %) et ne représente plus que 3,7 % de leur activité. La baisse de l'activité des entreprises de TRM concerne toutes les distances. Les volumes transportés et les distances parcourues diminuent.

Le transport intérieur terrestre de marchandises continue de baisser en 2015

Le transport intérieur terrestre de marchandises poursuit son mouvement à la baisse commencé en 2008 : (- 1,6 % en 2015, - 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2010). La baisse de 2015 concerne le transport routier (- 2,9 %) et le transport fluvial (- 2,6 %). Le transport par oléoduc (+ 3,5 %) et le transport ferroviaire (+ 5,1 %) sont en hausse (figure 1.A1).

Le recul global du transport intérieur routier français est dû à l'activité de transport par les entreprises françaises de transport routier de marchandises (TRM) (- 8,7 %), qui n'est pas compensée par l'augmentation du pavillon étranger (+ 3,0 %), celles du compte propre (+ 0,6 %) et du transport par VUL (+ 1,9 %). Depuis 2010, le transport intérieur routier recule de 1,6 % en moyenne annuelle, le transport par les entreprises de TRM (- 4,2 %) représente 45 % du transport routier en 2015 (54 % en 2008, 60 % en 2000).

La baisse d'activité sous pavillon français n'affecte que les entreprises de TRM

Avec 177,0 milliards de t-km (figure 1A.2), le transport routier total sous pavillon français (172,2 Md t-km en France) est assuré à 68,0 % par les entreprises du TRM (compte d'autrui, 120,4 Md t-km). L'effondrement de 14,0 % entre 2008 et 2009 a été suivi d'une légère reprise en 2010 et 2011 ; depuis 2011 l'activité du pavillon français a diminué au total de 15,0 %.

Le transport pour compte d'autrui (effectué par les entreprises de TRM, transport intérieur et transport à l'étranger), avec 120,4 Md de t-km, plonge en 2015 (- 9,0 %) : le transport national baisse de 8,4 %, le transport international, notamment la partie à l'étranger se dégrade encore fortement (- 15,4 % en 2015 et - 9,5 % en moyenne annuelle depuis 2010). Le transport international représente 9,4 % de l'activité des entreprises de TRM (22,8 % en 2000).

Le transport pour compte propre progresse de 0,7 % en 2015. Sa part dans le transport total du pavillon français (17,5 %) a largement progressé (13,3 % en 2008 et en 2000).

Le transport par VUL progresse de 1,9 % en 2015. Il représente 13,2 % du transport total sous pavillon français.

L'activité française des entreprises de TRM se dégrade sur toutes les distances

Dans les entreprises de TRM (figure 1A.3), la baisse de l'activité (mesurée en t-km) est marquée sur toutes les distances : sur les distances supérieures à 500 km le transport diminue de 9,8 % en 2015, (- 6,2 % en moyenne depuis 2010), sur moyenne distance qui concentre près de la moitié de l'activité des entreprises de TRM, il diminue de 7,2 % (- 3,7 % depuis 2010) et sur courte distance (moins de 150 km) il diminue de 11,3 % en 2015 (- 3,7 % en moyenne annuelle depuis 2010). Les quantités transportées (mesurées en t) diminuent de plus de 10 % sur les courtes et moyennes distances et de 4,7 % sur les longues distances.

La baisse d'activité des entreprises de TRM concerne tous les conditionnements et tous les produits

Dans les entreprises de TRM, le transport par conteneurs, qui ne représente que 3,8 % du transport routier de marchandises, recule de 8,0 % (figure 1A.6). Le transport par palettes (43,8 % du transport de marchandises) baisse de 4,6 %, tandis que le transport de vracs solides (30,2 % du transport de marchandises) recule de 9,5 %.

Le repli de l'activité du transport intérieur sous pavillon français par les poids lourds concerne tous les types de marchandises : le transport de produits manufacturés, machines et matériels de transport (43,8 milliards de t-km) diminue en 2015 de 11,8 %, celui de matériaux de construction recule de 8,7 % ; celui de produits agricoles et agroalimentaires (47,0 milliards de t-km) de 3,0 % et celui des autres produits de 2,2 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 1 : la situation économique

Figure 1A.1 : transport intérieur terrestre de marchandises

En milliards de t-km et %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/2010
Transport intérieur terrestre total*	334,6	-0,1	-1,1	-1,6	-1,3
Transport ferroviaire	34,3	-0,9	1,1	5,1	2,7
Transport fluvial	7,5	1,3	-3,8	-2,6	-1,3
Oléoducs	11,4	-24,0	-4,0	3,5	-8,3
Transport routier	257,9	1,3	-1,4	-2,9	-1,6
Pavillon français	148,7	-0,3	-3,5	-6,8	-3,1
<i>Entreprises de TRM</i>	115,9	-2,1	-4,6	-8,7	-4,2
Pavillon étranger	109,2	3,9	2,0	3,0	0,8

* Y compris oléoducs.

Champ : transport intérieur terrestre tous modes y compris oléoducs.

Source : SOeS, Rapport CCTN 2016

Figure 1A.2 : transport routier (y compris à l'étranger) de marchandises sous pavillon français

En milliards de t-km et %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/2010
Transport intérieur terrestre total y compris oléoducs	334,6	-0,1	-1,1	-1,6	-1,3
Transport ferroviaire	34,3	-0,9	1,1	5,1	2,7
Transport fluvial	7,5	1,3	-3,8	-2,6	-1,3
Oléoducs	11,4	-24,0	-4,0	3,5	-8,3
Transport routier	257,9	1,3	-1,4	-2,9	-1,6
Pavillon français	148,7	-0,3	-3,5	-6,8	-3,1
<i>Entreprises de TRM</i>	115,9	-2,1	-4,6	-8,7	-4,2
Pavillon étranger	109,2	3,9	2,0	3,0	0,8

Champ : transport total pavillon français.

Sources : SOeS, enquête TRM, Rapport CCTN 2016

Figure 1A.3 : transport routier de marchandises en poids lourds (hors VUL) selon la classe de distance (y compris à l'étranger)

En milliards de t-km et %

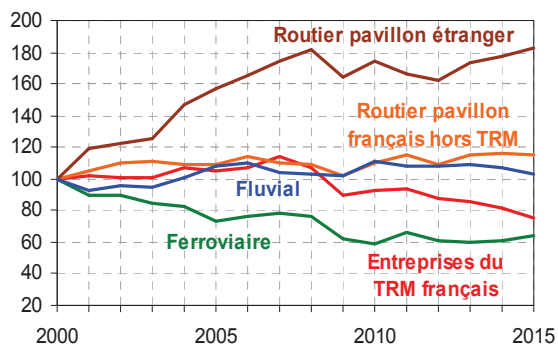
PL > 3,5 tonnes	Niveau	Évolutions annuelles			
	2015	2013	2014	2015	2015/2010
Pavillon français	153,6	-0,4	-3,8	-7,0	-3,4
Moins de 150 km	47,7	0,4	-1,8	-8,7	-1,8
De 150 à moins de 500 km	67,9	0,9	-4,9	-4,9	-2,9
À 500 km et plus	38,0	-3,6	-4,4	-8,5	-5,8
Entreprises de TRM : compte d'autrui	120,4	-2,2	-5,0	-9,0	-4,5
Moins de 150 km	28,1	-3,2	-3,2	-11,3	-3,7
De 150 à moins de 500 km	57,2	0,0	-5,6	-7,2	-3,7
À 500 km et plus	35,1	-4,8	-5,4	-9,8	-6,2

Champ : transport total, pavillon français poids lourds (PTAC > 3,5 t).

Source : SOeS, enquête TRM

Figure 1A.4 : évolution des transports intérieurs de marchandises hors oléoduc et transit

En t-km, base 100 en 2000

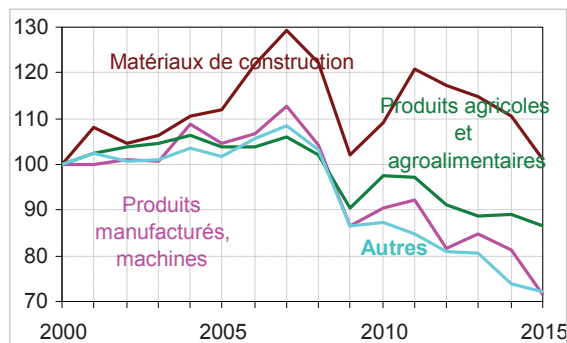


Champ : tous modes hors transit et hors oléoducs.

Source : SOeS, Rapport CCTN 2016

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

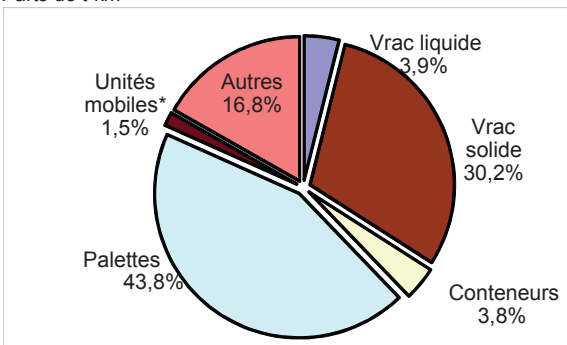


Champ : transport intérieur, pavillons français poids lourds, hors transit.

Source : SOeS, enquête TRM

Figure 1A.6 : transport par les entreprises du TRM (y compris à l'étranger) sous pavillon français selon le conditionnement en 2015

Parts de t-km



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

Source : SOeS, enquête TRM

1B LES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI

En 2015, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret (TRF) élargi diminue (- 2,1 %), selon les premières estimations, et atteint 49,3 milliards d'euros. La baisse plus rapide des consommations intermédiaires entraîne une progression de la valeur ajoutée brute de 3,0 %. Avec un excédent brut d'exploitation (EBE) en nette augmentation (+ 10,9 %), le taux de marge gagne 0,8 point par rapport à 2014 pour atteindre 11,0 %.

Près de 41 000 entreprises

Au 1^{er} janvier 2015, le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi confirme sa reprise entamée l'année précédente. Il compte désormais 40 859 entreprises soit + 2,0 % (donnée provisoire) par rapport à début 2014 (figure 1B.1). C'est la plus forte progression depuis 2008. Sur les 811 entreprises de plus dans le transport routier de fret élargi, 561 exercent une activité de transport routier de fret interurbain. En 2015, le taux de création d'entreprises (hors micro-entreprises), à savoir le rapport entre le nombre de créations dans l'année et le nombre d'entreprises au début d'année, atteint 6,2 % soit un niveau comparable aux deux années précédentes. Le taux de défaillance en 2015 est de 3,0 % en recul de 0,3 point par rapport à 2014 suite à la diminution des défaillances.

Le chiffre d'affaires recule pour la quatrième année consécutive mais l'EBE augmente pour la troisième année consécutive

En 2015, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret élargi serait de l'ordre de 49,3 Mds€, en baisse pour la quatrième année consécutive, - 2,1 % (figure 1B.2 et encadré).

Les consommations intermédiaires (CI) reculeraient nettement (- 4,8 %), plus encore qu'en 2013, suite principalement à la forte diminution des dépenses en carburants qui devraient décroître, pour la troisième année consécutive (- 15,4 %). Plusieurs facteurs contribueraient à cette diminution : une réduction de la consommation totale de carburants des poids lourds français (- 4,4 %), confirmée par les baisses combinées de la circulation (véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) et des consommations unitaires des poids lourds, ainsi que la forte chute du coût du gazole professionnel (- 11,5 % - figure 1B.3). Les autres CI, qui pèsent pour près de 80 %, devraient peu diminuer.

En prenant le chiffre d'affaires comme indicateur de production, compte tenu de l'évolution des CI, la valeur ajoutée brute (VAb) se redresserait nettement (+ 3,0 %) alors que sur la période 2010-2014 elle a peu évolué. Le taux de valeur ajoutée (VAb/CA) augmenterait de 1,7 point pour s'établir à 35,3 %.

Les charges de personnel hors intérim sont en légère hausse (+ 1,6 %). Ainsi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) devrait croître pour la troisième année consécutive, passant de 1,7 Md€ en 2014 à 1,9 Md€ en 2015 ce qui accroîtrait le taux de marge (EBE/VAb). Celui-ci gagnerait 0,8 point par rapport à l'année précédente pour atteindre 11,0 % en 2015.

Sur la longue distance, diminution des prix des prestations et forte baisse des coûts

En moyenne annuelle, les prix des prestations diminuent sur la longue distance : - 1,1 % pour le national, - 0,3 % pour l'international (figures 1B.4 et 1B.5). Les coûts sur la longue distance baissent bien plus fortement (- 4,1 %) sous l'effet de la forte chute de prix du gazole professionnel (- 11,5 %) et de celle du coût du personnel de conduite (- 1,6 %, figure 1B.3). Ce dernier diminue en raison des mesures d'allègement des charges sociales décidées dans le cadre du pacte de responsabilité et de solidarité par le gouvernement : réduction des charges sociales patronales (réductions sur les « bas salaires », couramment appelée allègement « Fillon ») et des cotisations d'allocations familiales. Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts est un peu plus marqué avec des prix des prestations en hausse de 1,0 % alors que les coûts diminuent nettement (- 4,1 % pour les ensembles articulés de 40 tonnes et - 3,1 % pour les véhicules porteurs).

L'investissement en poids lourds reprendrait

Les entreprises de TRF élargi investiraient plus en 2015. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds augmente (+ 10,5 %) après trois années en recul pour atteindre 43 000 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés) en 2015.

Une estimation délicate du CA pour 2015

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises du TRF élargi repose sur un compromis entre des indicateurs qui divergent pour l'année 2015 :

- l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du transport routier de marchandises (- 9,0 %), multiplié par l'indice des prix des prestations (- 1,2 %). L'évolution de l'activité en valeur est de - 10,0 % ;
- l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, diminue légèrement moins (- 0,1 %). Il s'avère souvent optimiste car les disparitions d'entreprises sont difficilement prises en compte.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 1 : la situation économique

Figure 1B.1 : indicateurs de démographie d'entreprises du TRM élargi

En nombre d'entreprises, évolutions et taux en %

	2015	2013	2014	2015	2015 /2010
Nombre d'entreprises au 1^{er} janvier	40 859	0,3	1,0	2,0	0,8
Transports routiers de fret interurbains	13 091	-0,6	0,7	4,5	0,5
Transports routiers de fret de proximité	25 769	0,9	1,3	1,1	1,2
Location de camions avec chauffeur	1 026	-2,0	-2,6	-4,7	-3,3
Messagerie, fret express	973	-0,5	1,9	2,6	0,4
Défaillances	1 233	3,7	3,3	3,0	3,5
Transports routiers de fret interurbains	351	3,5	3,0	2,7	3,3
Transports routiers de fret de proximité	838	3,8	3,5	3,3	3,6
Location de camions avec chauffeur	12	2,5	1,5	1,2	1,9
Messagerie, fret express	32	5,7	3,1	3,3	4,0
Créations hors micro-entreprises	2 529	6,1	6,3	6,2	7,2
Transports routiers de fret interurbains	1 036	5,3	6,6	7,9	6,2
Transports routiers de fret de proximité	1 429	6,7	6,5	5,5	8,0
Location de camions avec chauffeur	14	1,5	1,2	1,4	1,6
Messagerie, fret express	50	4,6	3,9	5,1	5,3

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

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

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

Figure 1B.2 : comptes des entreprises du TRF élargi

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

	2015 (e)	2013 (r)	2014 (p)	2015 (e)	2014(p) /2010
Chiffre d'affaires	49 346	-1,7	-0,1	-2,1	0,0
Production	48 688	-1,9	0,4	-2,1	0,5
Consommations Inter.	31 260	-2,8	0,1	-4,8	0,8
dt Sous-traitance incorporée	-	-1,8	3,6	-	1,9
dt Achats de carburant	6 348	-4,0	-4,7	-15,4	0,3
dt Locations, charges loc. *	-	-3,1	-0,2	-	-1,7
dt Crédit-bail	-	-1,9	-0,6	-	-0,7
dt Autres CI	-	-2,8	-0,1	-	0,9
Valeur ajoutée brute	17 428	-0,1	1,0	3,0	0,0
Impôts, taxes - Subv. d'expl.	895	-4,9	-4,1	10,9	-2,2
Charges de personnel	14 616	-2,2	-2,1	1,6	-0,5
Excédent brut d'exploitation	1 917	38,4	42,3	10,9	7,2
Taux de marge (EBE/VAb)	11,0%	2,1 pts	3,0 pts	0,8 pt	-

Notes : (r) révisé ; (p) provisoire ; (e) estimé ; CI : Consommations intermédiaires.

* Locations, charges locatives et de copropriété.

Champ : transport routier de fret élargi.

Sources : estimations SOeS d'après notamment Insee-Esane, ;Acoss ; CNR

Figure 1B.3 : indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance

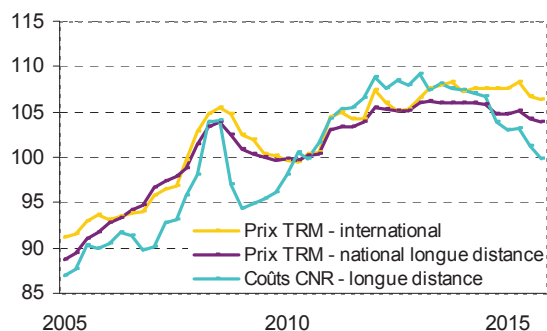
En %

Évolution de l'indice (%)	2013	2014	2015	Moyenne 2010 - 2015
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	-4,1	-6,2	-11,5	-0,4
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	1,3	-0,3	-0,4	2,0
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,0	1,1	0,1	1,7
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,4	1,9	-0,2	0,6
Personnel de conduite (salaires et charges)	3,2	0,1	-1,6	0,6
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,0	0,0	0,0	1,1
Charges de structure (personnel administratif)	1,2	0,3	-0,1	0,1
Indice synthétique hors gazole	2,0	0,4	-0,7	0,8
Indice synthétique	-0,1	-1,7	-4,1	0,4

Sources : CNR, calculs SOeS

Figure 1B.4 : prix et coûts TRM longue distance

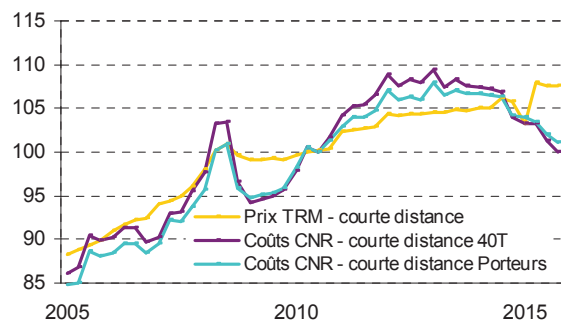
Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Source : CNR

Figure 1B.5 : prix et coûts TRM courte distance

Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Source : CNR

1C LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS L'UNION EUROPÉENNE

Le mode routier occupe une place prépondérante dans le transport de fret dans l'Union européenne (UE) puisqu'il représente plus des trois quarts du transport de marchandises en 2014. L'activité de transport de l'ensemble des pavillons de l'UE augmente de 0,4 % en 2014. Celui assuré par les pavillons des nouveaux États membres progresse (+ 2,1 %) alors que celui effectué par les anciens États membres recule (- 0,4 %).

Le pavillon routier français, avec 165 Mds t-km, réalise 9,6 % du transport routier européen (quatrième position de l'UE).

En 2013, le transport routier de marchandises (TRM) de l'UE regroupait 563 milliers d'entreprises et employait plus de 2,9 millions de personnes. Les performances des entreprises de TRM varient fortement entre anciens et nouveaux États membres.

Le transport routier est prépondérant dans le transport terrestre.

En 2014, la route représente 75,4 % des transports terrestres de l'UE en t-km, le fer 18,0 % et le fluvial 6,6 %. La part du transport routier, qui a cru jusqu'en 2009, tend à baisser chez les anciens membres de l'Union européenne (AEM ou UE à 15) – (79,3 % en 2008, 75,3 % en 2014) et à croître chez les nouveaux membres (NEM) – (71,3 % en 2008, 75,8 % en 2014). Quatre pays réalisent ensemble plus de 53 % du transport routier européen : Allemagne (18,0 %), Pologne (14,5 %), Espagne (11,3 %) et France (9,6 %).

L'activité de transport routier de l'ensemble des pavillons augmente de 0,4 % en 2014 (figure 1C.1) ; elle avait perdu plus de 10 points en 2008 et depuis reste à un niveau oscillant entre 1 700 milliards de tonnes-km et 1 750 milliards de tonnes-km. En 2014, les NEM assurent 29,6 % du TRM européen (22,3 % en 2008). Le transport sous pavillon polonais a progressé en moyenne de 5,5 % par an depuis 2010, tandis que le pavillon allemand diminuait de 0,2 % par an, le pavillon espagnol de 1,7 % et le pavillon français de 2,4 %.

L'activité internationale progresse globalement plus vite que l'activité nationale.

L'activité internationale des pavillons (612 Mds t-km) est tirée par celle des NEM (baisse de 2,6 % pour les AEM, croissance de 3,7 % pour les NEM en 2014). Les NEM assurent 69,8 % de leur activité à l'international (21,0 % pour les AEM).

Le pavillon français perd des parts de marché dans le TRM européen.

En 2014, le pavillon français représente 9,6 % du TRM de l'UE, contre 10,7 % en 2008. C'est surtout sur le transport international que le TRM français recule : pour les échanges entre la France et l'Union, le poids du TRM français dans le total est passé de 23,9 % en 2004 à 15,8 % en 2008 et 10,7 % en 2014.

Des profils d'entreprises contrastés entre anciens et nouveaux membres

563 100 entreprises assurent le TRM européen (figure 1C.3) ; les deux tiers sont situées dans les anciens États membres. Le nombre d'entreprises de TRM a décliné entre 2012 et 2013 (- 1,7 %) tant dans les AEM (- 1,4 %)

que chez les NEM (- 2,2 %). La tendance est nettement inversée en France (+ 4,3 %).

La part des salariés dans les effectifs totaux (salariés et non salariés) est variable selon les pays : très forte en France, Roumanie, Royaume-Uni (entre 95 % et 97 %) ou plus faible en Espagne, Pologne et Italie (entre 66 % et 71 %). Les effectifs totaux (figure 1C.3) ont faiblement diminué en 2013 (- 0,4 %). La baisse a été particulièrement importante en Espagne (- 4,8 %) et au Royaume-Uni (- 4,3 %). Les salariés ont enregistré une très légère progression (+ 0,2 %) due aux NEM (principalement la Roumanie, + 8,7 %) ainsi qu'à l'Allemagne (+ 3,6 %).

Les entreprises de TRM des NEM sont généralement de petite taille (3,6 salariés par entreprise contre 4,4 pour l'ensemble de l'UE) ; c'est aussi le cas en Espagne et en Italie. En Allemagne, Pays-Bas et France, le nombre moyen de salariés par entreprise dépasse 9.

Le chiffre d'affaires (CA) des entreprises de TRM de l'UE a fléchi au même rythme que les effectifs (- 0,4 %) bien que celui des NEM a encore augmenté (+ 4,5 %). L'Espagne et l'Italie sont les principaux pays touchés par ce repli du CA (respectivement - 5,5 % et - 3,9 %). L'Italie qui occupait la première place de l'UE depuis plusieurs années, l'a cédé en 2013 à la France qui a affiché un CA de 43,7 Mds€.

En 2013, les entreprises de TRM de l'UE ont dégagé une valeur ajoutée de 99,3 Mds€ en baisse de 0,5 % : 89 % de cette VA a été réalisée dans les anciens États membres. Les charges de personnel ont atteint 65,7 Mds€ (92 % dans les anciens États membres). Rapportées au nombre de salariés, les dépenses de personnel sont très variables : 27 k€ en moyenne dont 34 k€ dans les AEM (39 k€ en France et 27 k€ en Allemagne) et seulement 8 k€ dans les NEM (entre 16 k€ en Slovaquie et 3 k€ en Roumanie). Ceci se traduit dans les écarts de rentabilité (VA/CA) entre anciens et nouveaux membres de l'UE qui restent importants. Les NEM tirent la moyenne de l'Union vers le bas (20,7 % contre 31,9 %).

En 2013 les NEM employaient 27,8 % des effectifs et réalisaient 17,9 % du CA et 11,2 % de la VA.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 1 : la situation économique

Figure 1C.1 : évolution du transport routier de marchandises dans l'Union européenne

Niveau en milliards de t-km, évolutions en %

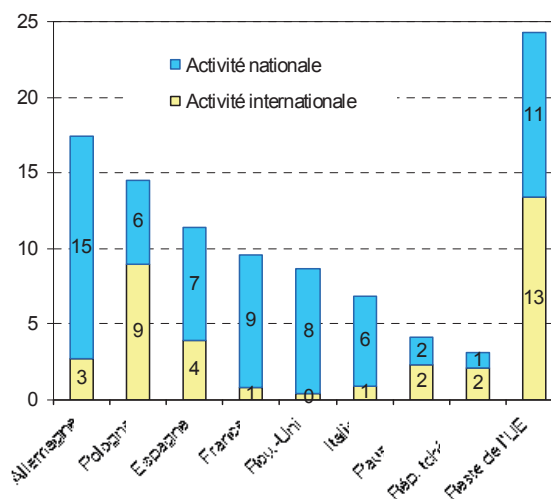
Pavillon	Niveau 2014	Évolutions annuelles			
		2012	2013	2014	2014 / 2010
Anciens États membres	1 214	-5,3	-1,3	-0,4	-2,3
dont : Allemagne	310	-5,2	-0,4	1,4	-0,2
Espagne	196	-3,7	-3,3	1,6	-1,7
France	165	-7,1	-0,4	-3,6	-2,4
Italie	118	-13,2	2,6	-7,4	-9,5
Pays-Bas	71	-8,0	3,5	1,0	-1,7
Royaume-Uni	142	3,2	-7,1	-2,7	-0,6
Suède	42	-9,3	0,1	25,2	3,7
Nouveaux États membres	511	4,2	9,3	2,1	4,9
dont : Pologne	251	7,1	11,4	1,3	5,5
Rép. tchèque	54	-6,6	7,2	-1,5	1,1
Roumanie	35	12,6	14,7	3,3	7,9
Union européenne	1 754	-2,9	1,6	0,4	-0,4

Note de lecture : le transport routier de marchandises est mesuré ici selon le pavillon du transporteur. Le pavillon français a ainsi transporté 165 milliards de tonnes kilométriques en 2014.

Source : Eurostat

Figure 1C.2 : poids des pavillons dans l'activité dans l'Union européenne en 2014

En %



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

Source : Eurostat

Figure 1C.3 : les entreprises de TRM dans l'Union européenne en 2013

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

	2013						Évolutions 2013/2012					
	Entre-prises	Effectif total	dont salariés	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée	Charges de personnel	Entre-prises	Effectif total	dont salariés	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée	Charges de personnel
Anciens États membres	375,8	2 122	1 801	257,2	88,2	60,5	-1,4	-1,5	-1,3	-1,4	-0,5	-0,3
dont :												
Allemagne	35,9	410	371	39,2	17,1	9,8	0,5	3,4	3,6	3,4	5,8	6,0
Espagne	108,2	306	203	30,0	9,8	5,7	-5,0	-4,8	-4,8	-5,5	-6,8	-7,5
France	37,7	352	342	43,7	14,5	13,3	4,3	0,1	-0,1	1,6	1,2	0,8
Italie	72,7	305	221	42,6	10,7	7,7	-3,8	-3,6	-3,1	-3,9	-0,8	-2,1
Pays-Bas	11,2	114	104	19,3	6,9	5,0	10,1	-2,9	-3,3	-1,9	-2,2	-2,2
Royaume-Uni	33,5	242	230	28,2	11,4	6,7	8,5	-4,3	-5,3	-2,8	-5,4	-1,7
Nouveaux États membres	187,2	816	668	54,0	11,2	5,1	-2,2	2,5	4,4	4,5	-0,5	4,6
dont :												
Pologne	77,1	294	209	20,3	3,8	1,6	-5,4	1,2	4,3	1,9	-7,1	3,8
Rép. tchèque	30,7	114	85	7,5	1,7	0,9	-1,9	-2,1	-2,6	-4,0	1,9	-6,8
Roumanie	22,6	114	110	6,1	1,1	0,4	5,5	7,8	8,7	11,6	13,9	12,8
Union européenne	563,1	2 938	2 469	311,2	99,3	65,7	-1,7	-0,4	0,2	-0,4	-0,5	0,1

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

Source : Eurostat

partie 1 : la situation économique

Spécificités structurelles

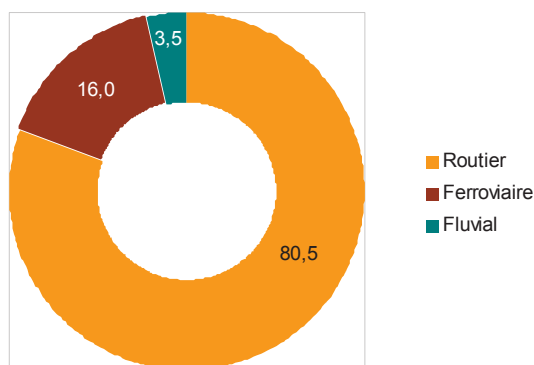
80,5 % des tonnes-kilomètres (t-km) du transport terrestre intérieur de marchandises (hors oléoducs) sont réalisées sur la route en 2015, le reste l'étant par voies fluviale ou ferrée. Environ 73 % des tonnes-kilomètres réalisées sur la route par les entreprises françaises le sont par des entreprises du transport routier de fret (compte d'autrui).

Les produits manufacturés et les produits agroalimentaires sont les principaux produits transportés par les entreprises du transport routier de fret (mesurés en t-km). Dans 43 % des cas, le transport routier s'effectue sur des distances comprises entre 150 et 500 kilomètres. Le secteur du transport routier de fret élargi compte environ 41 000 entreprises, dont 26 000 dans le transport de proximité.

Si le compte d'autrui dans le transport en France effectue toujours la majorité des tonnes-kilomètres en France, dans le transport international entre la France et l'Europe, le pavillon français ne réalise plus que 10 % des tonnes-kilomètres en 2014.

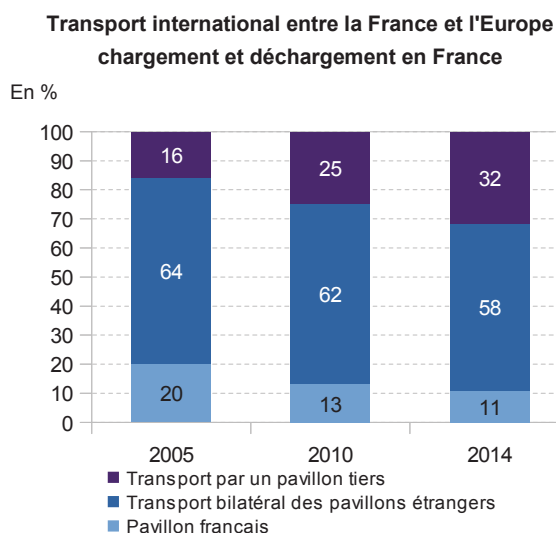
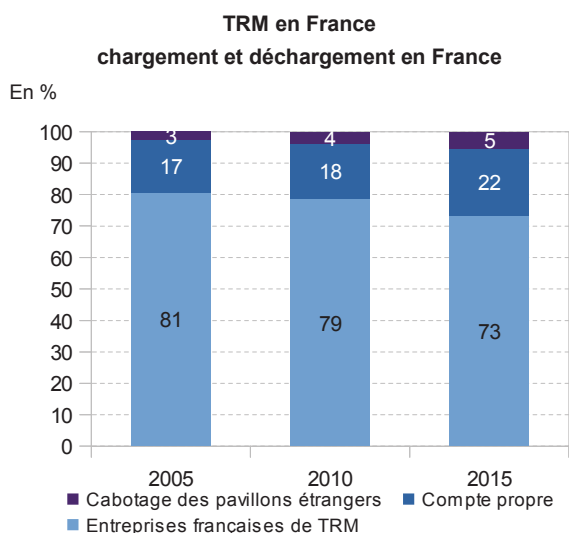
Place du transport routier dans le transport terrestre de marchandises en France en 2015

En %



Source : SOeS - Rapport CCTN 2016

Place du pavillon français dans le transport européen



Source : Eurostat

partie 2

L'emploi et le marché du travail

— Fin 2015, 398 700 salariés sont employés dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi, soit une hausse de 1,6 % en un an. L'augmentation des effectifs se poursuit à un rythme soutenu dans le transport de proximité. Dans l'interurbain, l'emploi salarié progresse pour la première fois depuis 2011. Le recours à l'emploi intérimaire augmente de nouveau en 2015 et la part de l'emploi intérimaire dans l'emploi du secteur s'établit à 5,4 % en 2015, son plus haut niveau observé. 42 600 offres d'emploi de conducteurs de transport de marchandises longue distance ont été déposées à Pôle emploi en 2015, soit une hausse de 14,2 % en un an. 42 % de ces offres sont déposées par des entreprises du TRF élargi, 40 % par des entreprises de travail temporaire. En 2013, 19 900 non salariés exercent une activité dans le TRF élargi, soit 5 % des emplois. Les deux tiers exercent leur activité dans le transport routier de proximité.



2A L'EMPLOI SALARIÉ

En 2015, l'emploi salarié continue d'augmenter dans le transport routier de fret (TRF) élargi, se rapprochant de son niveau atteint fin 2008. Le volume d'emploi intérimaire sollicité par le TRF élargi est en hausse. L'emploi salarié progresse plus dans le TRF élargi que dans l'ensemble des secteurs marchands hors agriculture et que dans l'ensemble du transport et entreposage hors activités postales.

L'emploi salarié continue d'augmenter dans le TRF élargi

Au 31 décembre 2015, le TRF élargi emploie 398 700 salariés, soit un peu plus du tiers de l'emploi total des transports et de l'entreposage hors activités postales. Sur un an, le secteur progresse de 1,6 % (+ 6 200 salariés), soit la plus forte croissance depuis 2008. L'ensemble du transport et entreposage hors activités postales progresse de 1,0 %, et l'ensemble des secteurs marchands non agricoles de 0,6 % (figure 2A.1). Ces mouvements s'opèrent dans un contexte de repli de l'activité du TRF élargi mesurée en véhicules-kilomètres (figure 2A.3).

En moyenne annuelle sur 2010-2015, l'emploi dans le TRF élargi progresse quasiment autant que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage hors activités postales (+ 0,3 % contre + 0,4 %), alors qu'il recule de 0,1 % dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles.

L'emploi dans le TRF interurbain se retourne

Le TRF de proximité est le seul secteur en croissance continue depuis 2005. Après deux années de croissance, le secteur de la messagerie et du fret express recule légèrement (- 0,1 %). Dans la location de camions avec chauffeur, les baisses se poursuivent, mais à un rythme plus faible (- 1,4 %, après -1,8 % en 2014 et - 2,2 % en 2013).

Après trois années de baisse, l'effectif salarié du TRF interurbain repart à la hausse (+ 1,9 %, plus forte progression depuis 2002). Avec 176 700 salariés, il reste le sous-secteur le plus important en termes d'effectifs. Après avoir baissé continûment de 2003 à 2014, sa part dans le TRF élargi remonte de 0,1 point.

L'emploi intérimaire augmente plus vigoureusement

Avec 21 000 emplois en équivalent temps plein en 2015, l'emploi intérimaire mobilisé par le TRF élargi renforce sa croissance (+ 12,1 %, après + 8,8 % en 2014 et + 2,2 % en 2013). Cette croissance est semblable à celle de l'ensemble du transport et entreposage (+ 12,3 %), l'ensemble des secteurs marchands non agricoles ne gagnant que 5,4 % d'emplois.

Le nombre d'intérimaires augmente dans tous les sous-secteurs. Le TRM interurbain (6 900 intérimaires) se rapproche de son niveau de 2007. Avec 6 600 intérimaires chacun, la messagerie retrouve presque son niveau de 2001, et le TRF de proximité atteint son plus haut niveau depuis 2000.

La part de l'intérim dans l'emploi salarié total (y compris l'intérim) s'accroît de 0,5 point pour atteindre

5,4 %, soit le plus haut niveau atteint depuis 2008 (voir fiche 2C).

Plus de la moitié des employés travaillent dans une entreprise de 50 salariés et plus

Au 31 décembre 2014, les entreprises de 10 à 49 salariés regroupent environ le tiers des employés du TRF élargi, sauf pour « Messagerie, fret express » (12,5 %). En effet, ce secteur est le plus concentré : 85 % de ses salariés travaillent dans des entreprises de plus de 50 salariés. À l'inverse, dans le TRF de proximité, moins de 40 % des salariés travaillent dans des entreprises de plus de 50 salariés et 20 % dans des entreprises de moins de 10 salariés.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Estimation de l'emploi salarié en 2015

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

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

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 à 2013, 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) – septembre 2016 ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de septembre 2016.

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.

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

Figure 2A.1 : effectif salarié au 31 décembre

Niveaux en milliers ; structure et évolutions en %

Secteur d'activité	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Struct. 2015	Évolutions annuelles			
								2013	2014	2015	2015/ 2010
Transports et entreposage * dont	1 079,9	1 089,3	1 085,3	1 086,8	1 088,9	1 099,5	100	0,1	0,2	1,0	0,4
Transport routier de fret élargi	392,6	396,4	393,5	391,5	392,5	398,7	36	-0,5	0,2	1,6	0,3
Transports routiers de fret interurbains	181,7	182,4	178,0	174,6	173,3	176,7	16	-1,9	-0,7	1,9	-0,6
Transports routiers de fret de proximité	132,1	136,3	138,2	139,1	140,4	143,6	13	0,7	0,9	2,3	1,7
Location de camions avec chauffeur	18,4	18,1	18,5	18,1	17,8	17,5	2	-2,2	-1,8	-1,4	-1,0
Messagerie, fret express	60,4	59,5	58,8	59,7	61,0	60,9	6	1,6	2,1	-0,1	0,2
Transport routier de voyageurs	87,1	88,7	91,8	94,0	96,2	99,3	9	2,4	2,3	3,3	2,6
Transport routier régulier de voyageurs	59,1	59,5	60,0	60,8	61,5	63,0	6	1,2	1,3	2,4	1,3
Autres transports routiers de voyageurs	28,1	29,2	31,7	33,2	34,6	36,3	3	4,6	4,3	4,7	5,2
Ensemble des secteurs marchands **	16 004	16 061	15 953	15 929	15 867	15 963	-	-0,2	-0,4	0,6	-0,1

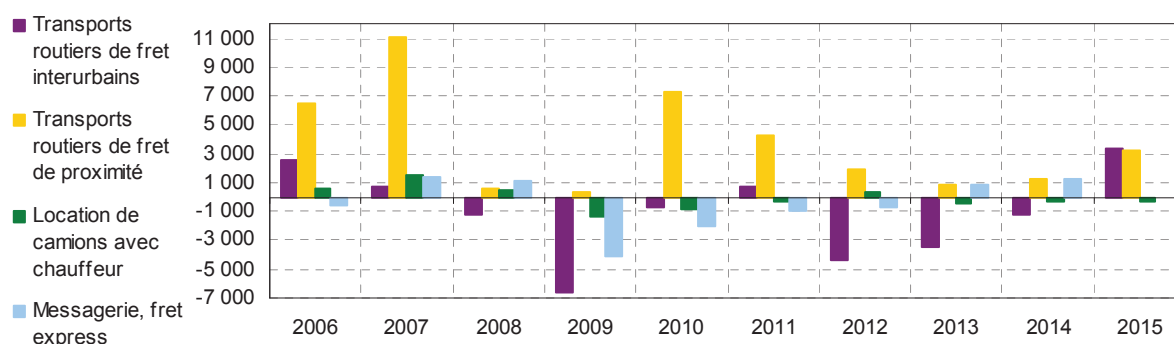
* Hors « Activité de poste et de courrier ».

** Hors agriculture.

Données arrêtées au 30 septembre 2016.

Sources : SOeS à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoss

Figure 2A.2 : évolution de l'effectif salarié au 31 décembre dans le TRF élargi

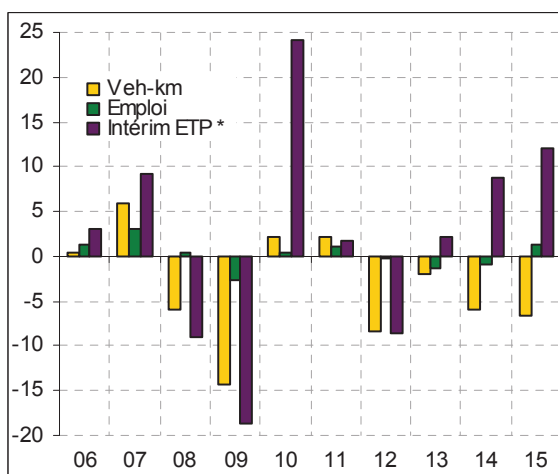


Données arrêtées au 30 septembre 2016.

Sources : SOeS à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoss

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 SOeS ; Insee, estimations d'emploi ; Acoss

Figure 2A.4 : répartition des salariés par taille d'entreprise au 31 décembre 2014

En %

Activité	Taille			Ensemble
	0 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 salariés et plus	
Transports routiers de fret interurbains	9,2	33,5	57,4	100
Transports routiers de fret de proximité	20,2	41,3	38,5	100
Location de camions avec chauffeur	5,8	38,3	55,9	100
Messagerie, fret express	2,6	12,5	84,9	100
Ensemble	12,6	34,6	52,9	100

Champ : France métropolitaine, postes salariés.

Source : Insee, base DADS semi-définitive (postes)

2B LES CARACTÉRISTIQUES DES SALARIÉS

La hausse de l'âge moyen des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi se prolonge en 2014, comme dans l'ensemble des secteurs. Les salariés âgés de plus de 45 ans représentent cette année 40,6 % des effectifs, ceux âgés de 30 ans et moins 17,7 %. Les conducteurs représentent un peu moins des trois quarts des postes, et leur part augmente depuis 2008. Le secteur reste peu féminisé, du fait de la prédominance des postes ouvriers. La part des hommes dans les effectifs s'accroît depuis 2008.

L'âge moyen des salariés du secteur continue à augmenter

Au 31 décembre 2014, les salariés du TRF élargi sont âgés en moyenne de 42 ans, soit 0,2 année de moins que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les salariés les plus âgés travaillent dans le secteur de la location de camion avec chauffeur (43 ans en moyenne) et du transport routier de fret interurbain (42,7 ans). Les salariés du transport de fret de proximité et de la messagerie sont plus jeunes (respectivement 41 ans et 41,8 ans). Les conducteurs sont plus âgés que l'ensemble des salariés : 42,4 ans en 2014 dans le TRF élargi. L'âge moyen des salariés du transport routier de fret élargi et celui des conducteurs salariés sont en hausse de 0,3 année, comme dans l'ensemble des secteurs, mais un peu moins que dans le transport et entreposage (+ 0,5 année).

Depuis 2008, l'âge moyen des salariés a augmenté de 1,7 année dans le transport routier de fret élargi et de 0,9 année dans le transport et entreposage. La hausse la plus importante est observée dans la messagerie et fret express (+ 2,4 années).

La part des salariés âgés de 30 ans et moins dans le total se réduit, passant de 19,8 % en 2008 à 17,7 % en 2014 (figure 2B.1). Parallèlement, la part des salariés âgés de plus de 50 ans progresse fortement : + 6,3 points. Fin 2014, 24,3 % des postes du TRF élargi sont ainsi occupés par des salariés seniors (plus de 50 ans).

Par secteur détaillé, 21,1 % des salariés du transport routier de proximité ont 30 ans ou moins. Dans les autres composantes du transport routier de fret élargi, cette part est inférieure à 17 % (14,2 % dans la location de camions avec conducteur).

La part des femmes poursuit sa diminution, le temps partiel augmente mais reste rare

Le secteur du transport routier de fret élargi est structurellement peu féminisé : en 2014, les femmes n'occupent que 11,0 % des postes du secteur, loin des 25,2 % observés dans l'ensemble du transport et entreposage. Cette part recule de 0,8 point par rapport à 2008 (- 0,2 point par rapport à 2013) : elle baisse de 0,9 point à 1,1 point dans chacun des sous-secteurs, excepté l'interurbain qui est quasi-stable (- 0,1 point). Dans l'ensemble des transports et entreposage, la part des femmes baisse aussi : - 2,3 points depuis 2008.

Par secteur détaillé, les femmes occupent 21,5 % des postes dans la messagerie, où les activités administratives sont plus développées, et seulement 5,9 % des postes dans la location de camions avec chauffeur (figure 2B.4).

Le temps partiel continue à progresser légèrement : 7,9 % des postes du transport routier de fret élargi sont à temps partiel, soit une hausse de 0,2 point par rapport à 2013. Cette part augmente depuis 2008, mais reste très en dessous de celle observée dans l'ensemble du transport et entreposage (14,0 %).

Le secteur demeure très ouvrier

Au 31 décembre 2014, 82,8 % des salariés des établissements du TRF élargi sont des ouvriers, essentiellement qualifiés (figure 2B.2), soit 0,3 point de plus qu'en 2013. Ces ouvriers sont très majoritairement des conducteurs de camions (poids lourds et véhicules légers) : ceux-ci représentent 71,9 % des effectifs du secteur, soit environ 259 900 postes (figure 2B.3). 82,3 % des salariés de la location de camions avec chauffeur sont des conducteurs, 35,3 % dans la messagerie. La part prépondérante des conducteurs dans les effectifs se renforce dans le TRF élargi entre 2008 et 2013 : elle augmente de 2,3 points.

A contrario, le taux d'encadrement est faible : on compte 3,8 % de postes de cadres, et 5,4 % de professions intermédiaires. La part des cadres est relativement stable alors que celle des professions intermédiaires décroît. La messagerie et fret express se distingue des autres par sa structure socioprofessionnelle : ce secteur compte en effet davantage de professions intermédiaires que les autres composantes du TRF élargi.

Depuis 2008, la part des ouvriers qualifiés dans l'ensemble des postes salariés a un peu augmenté (+ 1,6 point) alors que celle des professions intermédiaires a diminué (- 1,4 point). La proportion des autres catégories socioprofessionnelles a moins varié.

Champ

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

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

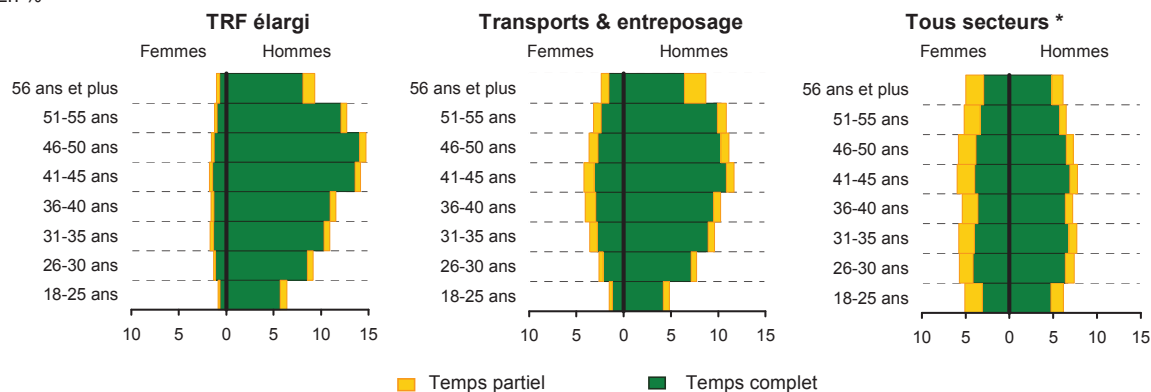
La nomenclature des professions et catégories sociales (PCS-ESE) utilisée dans les DADS permet également d'identifier les conducteurs de véhicules routiers (les « chauffeurs »).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

Figure 2B.1 : pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2014

En %

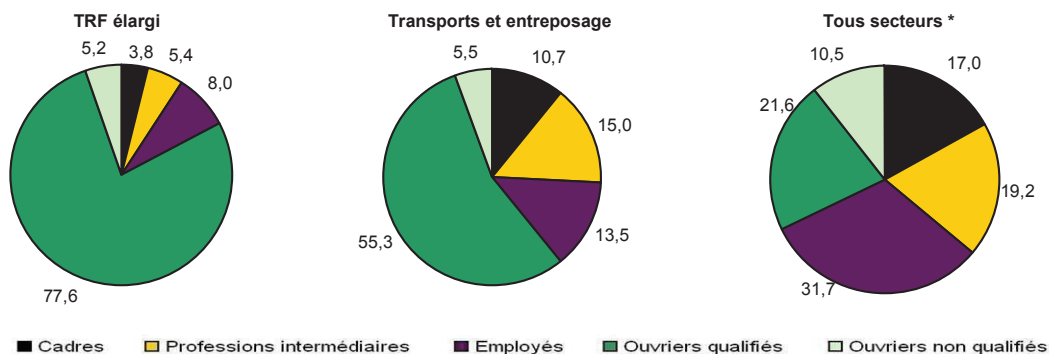


* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Sources : Insee, base DADS semi-définitive ; calculs SOeS

Figure 2B.2 : structure par catégorie socioprofessionnelle des salariés au 31 décembre 2014

En %



* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Sources : Insee, base DADS semi-définitive ; calculs SOeS

Figure 2B.3 : proportion de conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2014

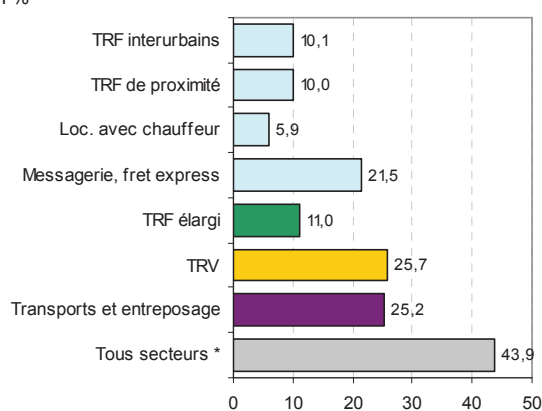
En %

Secteur d'activité	Part des conducteurs parmi les salariés	Part des femmes parmi les conducteurs
Transport routier de fret élargi	71,9	2,6
TRF interurbains	75,1	2,1
TRF de proximité	76,2	3,1
Location de camions avec chauffeur	82,3	1,8
Messagerie, fret express	35,3	3,4
Transport routier de voyageurs	81,8	22,2
Transport urbain de voyageurs et taxis	56,2	16,5
Transports et entreposage (HZ)	41,2	13,9

Sources : Insee, base DADS semi-définitive ; calculs SOeS

Figure 2B.4 : part des postes salariés occupés par des femmes au 31 décembre 2014

En %



* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Sources : Insee, base DADS semi-définitive ; calculs SOeS

2C LES CARACTÉRISTIQUES DES EMPLOIS

En 2014, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, la mobilité de la main-d'œuvre continue à augmenter. En 2015, le recours à l'emploi intérimaire poursuit sa hausse. La part des salariés à temps partiel est faible dans le secteur. Le nombre d'entrées dans le dispositif de congé de fin d'activité chute de 41 %.

La rotation de la main-d'œuvre est en hausse

En 2014, dans le TRF élargi, le taux de rotation du personnel salarié s'établit à près de 30 %. Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (16,9 %) et la construction (19,3 %). C'est un taux néanmoins bien inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (62,7 %) et en particulier de l'ensemble du tertiaire (79,9 % - *figure 2C.1*). Il progresse de 2,6 points par rapport à 2013, alors qu'il augmente de 1,8 point dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, de 0,1 point dans l'industrie, et qu'il baisse de 2,1 points dans la construction. Par ailleurs, la part des contrats à durée déterminée (CDD) dans les embauches réalisées par le TRF élargi recule de 2 points pour s'établir à 61 %.

L'emploi intérimaire augmente encore

Le volume de travail temporaire utilisé en 2015 par le TRF élargi augmente (+ 12,1 %, soit + 2 300 postes, *fiche 2A*). Il s'établit à 21 000 équivalents-emplois temps plein sur l'année.

La part des emplois intérimaires au sein de l'emploi salarié, appelée taux de recours à l'intérim, augmente de 0,5 point dans le TRF élargi pour atteindre 5,4 % en 2015. Cette augmentation est identique à celle de l'ensemble des transports et de l'entreposage, et supérieure à celle de l'ensemble de l'économie (+ 0,1 point).

Le recours à l'emploi intérimaire est relativement fréquent dans le transport et entreposage. Avec 4,7 %, 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 chacun des sous-secteurs du TRF élargi, les salariés travaillent moins souvent à temps partiel que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (*figure 2C.3*). Ainsi, la proportion de temps partiel est

presque deux fois moindre dans le TRF élargi que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Fin 2014, 7,9 % des salariés du TRF élargi et 14,0 % des salariés du secteur transports et entreposage sont à temps partiel. En particulier, les ouvriers qualifiés, majoritairement constitués de conducteurs dans le transport routier, sont rarement à temps partiel dans le TRF élargi (5,9 % en 2014). Les employés et les ouvriers non qualifiés du TRF élargi sont les catégories socioprofessionnelles les plus concernées par le travail à temps partiel. 15,2 % des cadres du TRF élargi travaillent à temps partiel, soit un peu plus que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (12,3 %).

Les femmes sont plus souvent à temps partiel que les hommes (+ 14,6 points). Mais la qualification influe sur l'écart entre les taux de temps partiel masculin et féminin. En effet, le différentiel est de 19,9 points chez les ouvriers non qualifiés et de 8,4 points chez les cadres. Les différences de recours au temps partiel par CSP sont aussi plus marquées chez les femmes : plus du tiers des ouvrières non qualifiées sont à temps partiel, contre 21,3 % des femmes cadres.

Le nombre d'entrées en CFA des conducteurs routiers de marchandises baisse de 41 % en 2015

En 2011, les conditions d'ouverture des régimes du congé de fin d'activité (CFA) ont été modifiées, de telle sorte que l'âge d'entrée dans ce dispositif a été reporté de 55 à 57 ans sauf dans quelques cas (voir *encadré*). Ce report entraîne, en 2012, une baisse du nombre d'entrants due à la baisse de plus de moitié de la fraction des 55-56 ans. Puis, en 2013, le nombre d'entrants augmente de 83 %, suite à l'arrivée décalée de deux années des conducteurs routiers de marchandises qui étaient âgés de 55 ou 56 ans à la mi-2011. Les entrants de 55-56 ans sont en baisse en 2014 et ont quasiment disparu en 2015, c'est pourquoi le total des entrées est en repli de 10 % en 2014 et de 41 % en 2015. La part des 57 ans et plus était à son minimum (22 %) en 2008. Depuis lors, elle n'a pas cessé d'augmenter, pour passer de 32 % en 2011 à 99 % en 2015.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

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.

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

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

En %

Activité	Taux de rotation			
	2012	2013	2014	Moyenne 2009-2014
Industrie	17,7	16,8	16,9	17,3
Construction	21,3	21,4	19,3	22,2
Tertiaire	65,4	73,9	79,9	66,3
Transports et entreposage	25,7	25,2	27,0	26,1
TRF élargi	25,9	27,3	29,9	27,6
Ensemble	51,9	58,5	62,7	52,7

Champ : France métropolitaine, établissements d'au moins 1 salarié du secteur concurrentiel hors agriculture.

Sources : DMMO, statistique publique ; Dares, enquêtes DMMO-EMMO

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

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

Activité	Nombre d'intérimaires 2015*	Taux de recours moyen			Moyenne 2010-2015
		2013	2014	2015	
Agriculture	2,7	1,2	1,3	1,2	1,2
Industrie	240,4	6,5	6,9	7,3	7,0
Construction	96,7	7,5	7,1	7,1	7,4
Tertiaire	208,1	1,4	1,4	1,6	1,5
Transports et entrep.	66,6	3,9	4,2	4,7	4,0
TRF élargi	21,0	4,4	4,9	5,4	4,7
Ensemble	547,9	2,9	2,9	3,0	3,0

* En équivalent-emplois temps plein sur l'année.

Champ : France métropolitaine.

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 2014

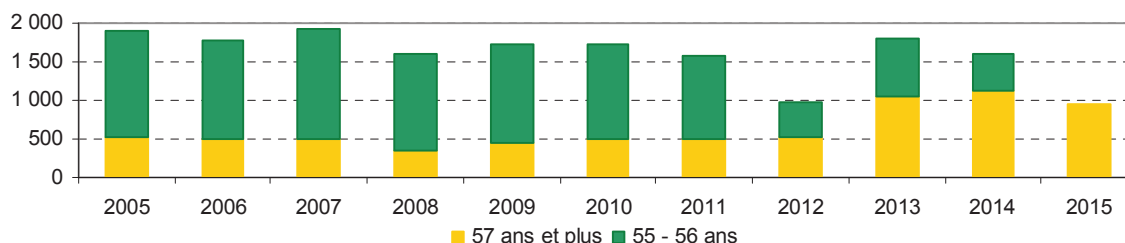
En %

Catégorie socioprofessionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie, fret express	TRF élargi			Transports et entreposage
					Ensemble	Hommes	Femmes	
Cadres	17,0	17,9	11,9	9,2	15,2	12,9	21,3	12,3
Professions intermédiaires	8,3	8,6	8,9	5,9	7,7	4,7	14,1	11,3
Employés	18,5	22,4	20,5	11,9	18,5	8,5	23,5	20,0
Ouvriers qualifiés	4,4	7,9	3,5	6,8	5,9	5,6	16,8	13,4
Ouvriers non qualifiés	12,4	14,8	22,5	22,7	16,5	14,5	34,4	15,5
Ensemble	6,4	9,6	4,8	10,2	7,9	6,3	20,9	14,0

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS

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



Champ : France entière.

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 CFA prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2015, 29 708 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif depuis sa création ; 61,5 % des bénéficiaires avaient 55 ou 56 ans lors de leur entrée en CFA.

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

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

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

2D LES NON-SALARIÉS

Au 31 décembre 2013, 19 900 personnes au total exercent une activité non salariée dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi. Parmi elles, 13 100 travaillent dans le transport routier de fret de proximité (en baisse de 3,4 % sur un an) et 5 900 dans le transport routier de fret interurbain (- 2,9 %). Ces « indépendants » représentent 5 % des personnes en emploi dans l'ensemble du TRF élargi, soit une part un peu plus importante que dans l'ensemble des transports (4 % de non-salariés) mais nettement inférieure à celle de l'ensemble des secteurs non agricoles (10 %). Les activités de messagerie et fret express ainsi que la location de camion avec chauffeur comptent très peu de non-salariés, que ce soit en proportion ou en valeur absolue.

Les gérants de société sont plus nombreux que les entrepreneurs individuels

La population des non-salariés est constituée des entrepreneurs individuels (dont les auto-entrepreneurs) et des gérants de société. La part des gérants continue à augmenter (+ 2,6 points en 2013, après + 2 points en 2012). C'est dans le TRF interurbain que les gérants sont les plus représentés (68,1 %), et que la part progresse le plus en 2013 (+ 2,9 points).

Peu d'auto-entrepreneurs sont installés dans le secteur

L'auto-entrepreneuriat est peu développé dans le secteur. Le choix de ce régime concerne seulement 3,3 % des non-salariés, contre 25,6 % dans l'ensemble des secteurs non agricoles. Ce faible attrait s'explique par l'importance des charges liées à ces activités, difficilement compatible avec le plafonnement du chiffre d'affaires que ce régime impose. Par ailleurs, l'inscription au régime du commerce et des sociétés (RCS) reste obligatoire pour les transporteurs routiers de fret auto-entrepreneurs, contribuant également à en limiter son intérêt.

Une activité qui s'exerce parfois en parallèle d'un emploi salarié

L'activité non salariée peut s'exercer en complément d'un emploi salarié. Dans le TRF élargi, la pluriactivité concerne 9,7 % des non-salariés (hors auto-entrepreneurs), moins que dans l'ensemble des secteurs non agricoles (10,2 %). Chez les auto-entrepreneurs, cette situation est bien plus fréquente puisqu'elle concerne 27,5 % des non-salariés.

Le revenu mensuel est de 2 370 euros

En 2013, le revenu moyen des indépendants hors auto-entrepreneurs du TRF élargi s'élève à 2 370 euros nets mensuels (figure 2D.2). Il est supérieur à celui des non-salariés de l'ensemble des transports (1 870 euros) du fait des faibles revenus des exploitants de taxis exerçant la plupart du temps sous le régime auto-entrepreneur, et qui représentent plus de la moitié des effectifs non salariés du transport et entreposage. En euros constants, c'est-à-dire en tenant compte de la hausse des prix à la consommation, ce revenu moyen est en baisse de 2,6 %, soit moins que dans l'ensemble des transports (- 3,1 %) et que dans l'ensemble des non-salariés hors agriculture (- 4,0 %).

Il existe de fortes disparités individuelles

Une grande variété de situations individuelles se cache derrière le montant moyen. En particulier, certains

indépendants n'ont tiré aucune rémunération de leur activité non salariée en 2013, soit parce qu'ils n'ont dégagé aucun bénéfice, soit parce que leurs dividendes sont trop faibles pour être intégrés au revenu déclaré (cf. encadré). Leur part est de 10,8 % dans le TRF élargi, soit 3,2 points de plus que dans l'ensemble des transports et 0,7 point de plus que dans l'ensemble des secteurs non agricoles. Par ailleurs, parmi ceux qui ont dégagé un revenu positif, la moitié gagne moins de 2 120 euros et 10 % moins de 620 euros, tandis que les 10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 5 000 euros (figure 2D.2).

Peu de femmes, et leur rémunération est nettement inférieure à celle des hommes

Dans le TRF élargi, les femmes sont un peu plus représentées (12,9 %) parmi les non-salariés que parmi le personnel salarié (11,0 %) – (figures 2D.1 et 2B.4). Celles-ci dégagent un revenu de 39 % inférieur à celui des hommes (figure 2D.4). Cet écart important peut s'expliquer par plusieurs facteurs jouant de façon concomitante (gérant ou entrepreneur individuel, temps de travail, lieu d'exercice...).

Le revenu est supérieur à celui des salariés

Avec un revenu d'activité mensuel net de 2 370 euros, les non-salariés du TRF élargi (hors auto-entrepreneurs) dégagent de leur activité non salariée une rémunération mensuelle supérieure d'un tiers à celle des salariés du secteur (restreint à la France métropolitaine). En effet, les gérants de sociétés sont assez nombreux parmi les non-salariés. Ils exercent une fonction de cadre, mieux rémunérée.

Les non-salariés

Les non-salariés se distinguent des salariés par l'absence de contrat de travail et par le fait qu'ils ne dépendent de personne (pas de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre). Ce sont des critères qui sont adoptés par les organismes sociaux pour distinguer le non-salarié du salarié. La base « Non-salariés » de l'Insee est issue de sources administratives gérées par la Caisse centrale de la mutualité sociale agricole (CCMSA) pour le secteur de l'agriculture, et par l'agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss), caisse nationale des Urssaf, pour les autres secteurs d'activité.

La dernière base disponible se rapporte à l'année 2013.

Depuis 2013, le revenu des non-salariés inclut la partie excédant 10 % du capital détenu des montants individuels de dividendes et intérêts de comptes courants d'associés.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

Figure 2D.1 : structure de l'emploi non salarié au 31 décembre 2013

Effectif en milliers, évolution et parts en %

Secteur d'activité	Effectif total au 31/12			Part des gérants	Part des AE*	Part des pluriactifs		Part des femmes	Structure par âge	
	Niveau 2013	2012/2011	2013/2012			Hors AE	AE		Moins de 30 ans	60 ans et plus
TRF élargi	19,9	-1,4	-3,4	60,2	3,3	9,7	27,5	12,9	6,5	10,0
4941A TRF interurbains	5,9	-2,6	-2,9	68,1	3,0	10,8	22,6	14,6	5,9	10,7
4941B TRF de proximité	13,1	-0,7	-3,5	57,3	3,0	9,3	28,8	12,2	6,8	9,5
4941C Location de camions avec chauffeur	0,5	-4,3	-2,4	47,4	5,0	7,3	33,3	11,1	3,5	13,8
5229A Messagerie, fret express	0,4	-1,8	-5,1	54,8	13,0	8,5	32,1	14,7	7,1	11,3
Ensemble des transports	61,1	2,3	2,9	30,2	7,2	6,5	28,9	11,5	6,3	12,2
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	2 668,1	5,4	5,1	29,4	25,6	10,2	31,8	34,5	9,6	12,4

* AE : auto-entrepreneurs.

Champ : France (métropole et DOM), y compris auto-entrepreneurs.

Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.2 : revenus d'activité mensuels nets des non-salariés en 2013

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

	Revenu mensuel moyen (en €)				Dispersion des revenus (hors auto-entrepreneurs)				
	Ensemble	Hors auto-entrepreneurs (AE)			AE	Part des revenus nuls (%)	Médiane*	D1*	D9*
		2013	2012/2011	2013/2012					
TRF élargi dont	2 310	2 370	-2,6	-2,6	340	10,8	2 120	620	5 000
4941A TRF interurbains	2 570	2 630	-4,4	-0,5	340	10,8	2 320	690	5 450
4941B TRF de proximité	2 190	2 240	-1,7	-3,2	350	11,0	2 020	580	4 800
Ensemble des transports	1 770	1 870	-3,0	-3,1	340	7,6	1 420	520	3 930
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	2 520	3 190	-1,7	-4,0	440	10,1	2 190	450	7 780

* Médiane et déciles calculés en excluant les revenus nuls.

Note : si on ordonne les non-salariés selon leur revenu, les déciles les séparent en groupes d'effectifs égaux. Les 10 % de non-salariés aux revenus les plus faibles gagnent moins que le 1^{er} décile de revenu, soit 620 euros par mois dans le TRF élargi. Les 10 % de non-salariés aux revenus les plus élevés gagnent plus de 5 000 euros par mois dans le TRF élargi.

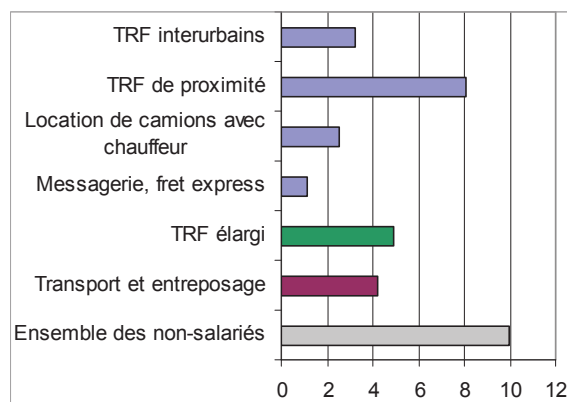
Depuis 2013, le revenu des non-salariés inclut une partie des dividendes. C'est pourquoi les évolutions 2012/2011 et 2013/2012 ne sont pas comparables.

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

Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.3 : part des non-salariés dans l'emploi total en 2013

En %

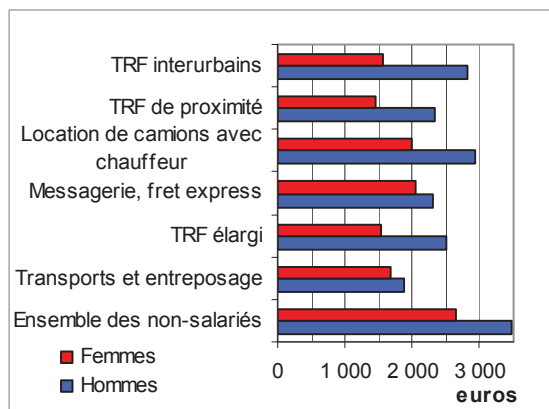


Champ : France métropolitaine, hors agriculture, y compris auto-entrepreneurs.

Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.4 : revenu mensuel moyen des non-salariés par sexe en 2013

En euros



Champ : France (métropole et DOM), hors agriculture, hors taxés d'office et hors auto-entrepreneurs.

Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SOeS

2E LE MARCHÉ DU TRAVAIL « TRANSPORT ET LOGISTIQUE » : LES OFFRES D'EMPLOI

Le nombre d'offres d'emploi pour l'ensemble des métiers « Transport et logistique » (T & L) confiées par les entreprises à Pôle emploi s'accroît en 2015 (+ 9,4 %) après trois années de baisse. Comme les nouvelles inscriptions à Pôle emploi augmentent plus faiblement, les difficultés de recrutement deviennent plus fortes. La part des contrats à durée indéterminée (CDI) s'élève pour la troisième année consécutive, atteignant 27,2 %.

Le nombre d'offres d'emploi T & L progresse en 2015

Pour l'ensemble des métiers T & L, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi au cours de 2015 est de 221 300, en hausse de 9,4 % par rapport à 2014, après avoir reculé de 4,4 % l'année précédente. Cette progression concerne tous les sous-secteurs, la « conduite d'engins de déplacement de charges » (+ 16,9 %) et la « conduite de TRM sur longue distance » (+ 14,2 %) ayant les plus fortes croissances.

Le métier de « magasinage-préparation de commandes » représente 27 % (60 400 postes) des offres d'emploi T & L collectées par Pôle emploi en 2015. La « conduite de véhicules de TRM sur longue distance » en représente 19 % (42 600 offres) et les autres métiers de la conduite 24 %. 8 % des offres concernent des postes de manutentionnaires. Enfin, 21 % des offres s'adressent aux techniciens ou cadres du transport routier et aux métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime ou le ferroviaire (figure 2E.1).

En 2015, la Haute-Normandie est la seule région où les offres de conduite de TRM longue distance diminuent ; la hausse la plus forte se trouve en Bretagne (+ 33,4 %) – (figure 2E.3). C'est en Rhône-Alpes que l'on trouve la plus forte proportion d'offres pour ce métier (12,8 %, soit + 2,2 points depuis 2010), alors que l'Île-de-France arrivait en tête jusqu'en 2011. En ce qui concerne le métier de « magasinage-préparation de commandes », les poids des régions les plus pourvoyeuses d'offres se sont renforcés depuis 2010 ; l'Île-de-France vient en premier (17,3 %, soit + 2,7 points), puis Rhône-Alpes (11,9 %, + 1 point) et PACA (10,7 %, + 2,6 points).

Moins d'un quart des offres d'emploi T & L sont déposées par les entreprises de transport et entreposage

Les établissements du secteur « transports et entreposage » ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du transport T & L et les fonctions de transport et logistique sont souvent assurées directement par des entreprises d'autres secteurs que ceux du transport. En 2015, 23 % des offres T & L sont émises par des établissements ayant pour activité principale le transport. Les entreprises du commerce déposent 12 % des offres T & L. Les agences d'intérim occupent une place grandissante : moins de 20 % des offres T & L enregistrées à Pôle emploi avant 1998, plus de 30 % dès 2004 et 41 % en 2015. Elles sont désormais le principal pourvoyeur (42 %) des offres de conduite de poids lourds de TRM ; jusqu'en 2014, la majorité des offres d'emploi pour ce métier étaient proposées par le secteur « transports et entreposage ».

La part des CDI continue à augmenter

Parmi l'ensemble des offres T & L proposées par Pôle emploi, 60 200 offres correspondent à des contrats à durée indéterminée (CDI) – (figure 2E.2 et annexe 2.12). Leur part est de 27,2 % (+ 1,7 point en 2015, après + 1,5 point en 2014). Les contrats « courts » (un à six mois) restent les plus nombreux, frôlant les 50 % en 2015. La part des contrats « très courts » (moins d'un mois) diminue depuis 2010, passant à 12,8 % en 2015 (- 3,3 points en 2015, après - 2,4 points en 2014). Pour le métier de magasinage-préparation de commandes, les offres pour ce type de contrat ne cessent de diminuer depuis 2010 et les évolutions ont été, à chaque fois, plus marquées que pour l'ensemble du T & L.

Pour la conduite de TRM longue distance, depuis 1995, la part des offres en CDI est systématiquement plus élevée que pour l'ensemble du T & L ; elle est de 31,5 % en 2015, et elle a aussi augmenté depuis 2012 mais dans une moindre mesure (+ 1,8 point, contre + 5,1 points). Depuis 2009, plus de 55 % des offres de ce secteur sont en contrat court.

Les offres augmentent plus que les demandes

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail T & L (offres d'emploi rapportées aux demandes, voir définitions en annexe) augmente de 3 points, passant de 37 % à 40 % (figure 2E.4). Les entreprises ont en effet plus de difficultés à recruter car la hausse des offres collectées est plus importante que celle des nouvelles inscriptions (+ 1,2 %).

À part en 2014, les tensions dans la conduite de TRM longue distance évoluent dans le même sens que dans l'ensemble du T & L. En 2015, elles atteignent leur niveau le plus élevé depuis 2011.

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

Le **marché du travail** « transport et logistique » est défini à partir des **métiers** concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. Le service de l'observation et des statistiques (SOeS) en a retenu 39 et les a agrégés en sept groupes. Dans la rédaction de cette fiche, la notion de métiers correspond à celle de groupe de métiers.

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

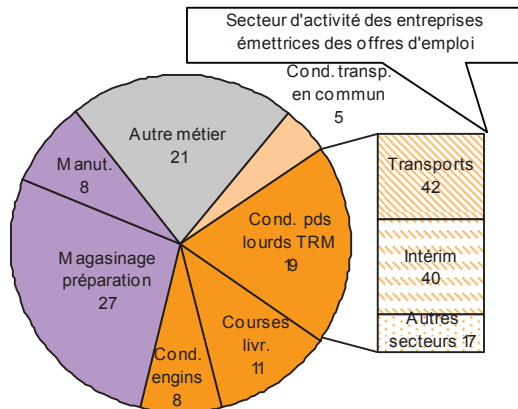
Le **changement de la nomenclature** des métiers de Pôle emploi fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T & L ».

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

Figure 2E.1 : répartition des offres d'emploi selon le métier proposé

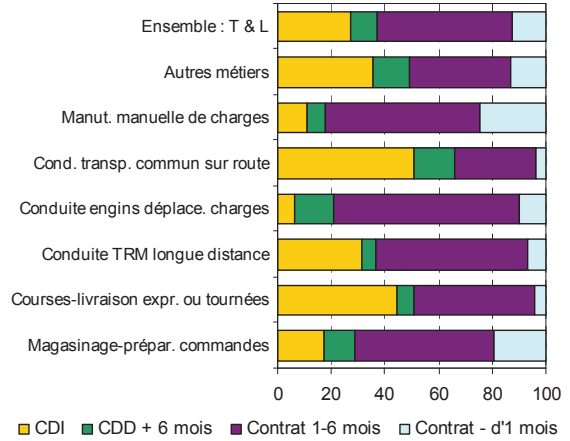
En %, données brutes



Sources et champ : cf. figure 2E.4

Figure 2E.2 : répartition des offres d'emploi selon le contrat de travail proposé

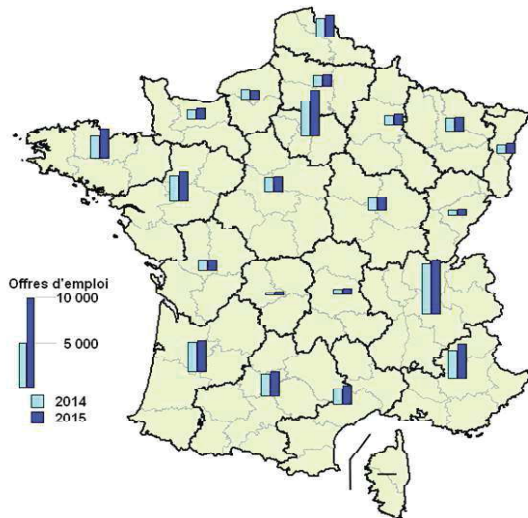
En %, données brutes



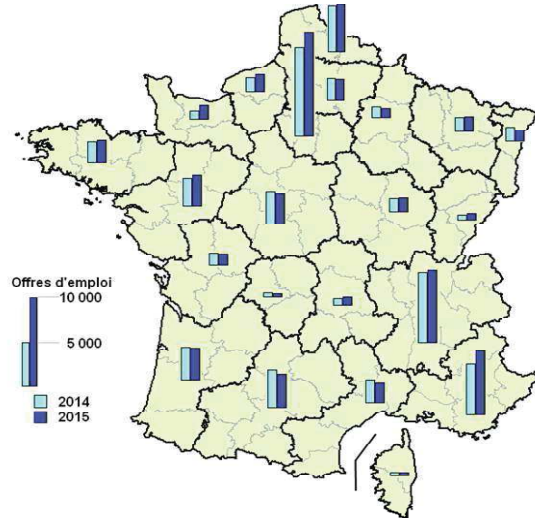
Sources et champ : cf. figure 2E.4

Figure 2E.3 : offres d'emploi collectées en 2014 et 2015

Conduite TRM longue distance



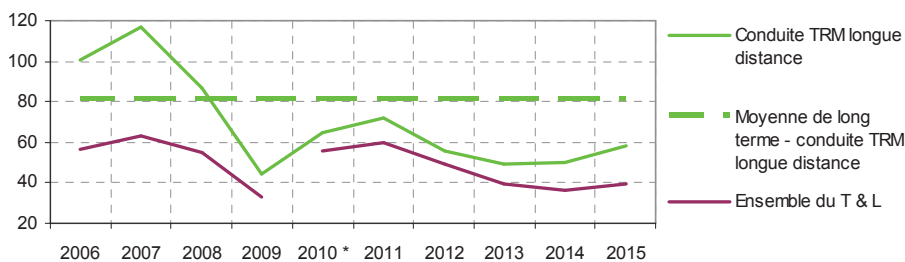
Magasinage et préparation de commandes



Sources et champ : cf. figure 2E.4

Figure 2E.4 : indicateur de tension (offres collectées sur demandes)

En %, données brutes



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

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

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

2F LE MARCHÉ DU TRAVAIL « TRANSPORT ET LOGISTIQUE » : LES DEMANDEURS D'EMPLOI

Fin 2015, Pôle emploi recense 543 200 demandeurs d'emploi tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) dans les métiers « Transport et logistique » (T & L). Cet effectif correspond à un surcroît de 24 000 demandeurs par rapport à fin 2014, soit une augmentation de 4,6 %. La hausse se retrouve dans tous les métiers du T & L. Elle est plus faible que celle observée pour l'ensemble de l'économie (+ 4,9 %). La hausse du stock des demandeurs s'accompagne d'une hausse des nouvelles inscriptions. Parallèlement, le nombre d'offres confiées à Pôle emploi par les entreprises pour tous ces métiers a augmenté (fiche 2E).

543 200 personnes recherchent activement un emploi à fin 2015

Fin décembre 2015, 590 400 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 92 % de cette population, soit 543 200 personnes (figure 2F.1). Parmi elles, 364 300 (67 %) n'ont exercé aucune activité en décembre (catégorie A), 10 % ont exercé une activité réduite « courte », c'est-à-dire de moins de 78 heures (catégorie B) et 23 % ont exercé une activité réduite « longue », de plus de 78 heures (catégorie C).

Entre fin 2014 et fin 2015, le nombre de demandeurs d'emploi T & L tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) augmente de 4,6 % (+ 24 000), après + 6,8 % en 2014. La hausse ralentit sensiblement pour les demandeurs sans aucune activité (+ 2,2 %, soit 7 700 demandeurs en plus, après + 5,9 % en 2014). En 2015, la demande d'emploi dans les transports augmente moins que pour l'ensemble des métiers (+ 4,6 %, contre + 4,9 %); en revanche, elle est supérieure en moyenne de 2010 à 2015 (+ 6,5 %, contre + 6,3 %).

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. Depuis 2012, le rythme de hausse s'affaiblit pour la « conduite de TRM longue distance » et les autres métiers du T & L tandis qu'il s'accélère pour le métier « conduite de transport en commun sur route ».

Depuis 2009, l'âge des demandeurs d'emploi augmente

La part des demandeurs d'emploi de moins de 25 ans en catégories A, B et C pour le métier de conduite de TRM longue distance est faible (4,5 %, contre 12,2 % pour l'ensemble des métiers du T & L); en effet, l'âge minimum pour passer le permis poids lourds est de 21 ans. Les jeunes demandeurs d'emploi souhaitent plus souvent effectuer de la manutention manuelle de charges (22,7 %), qui ne nécessite aucun diplôme. La conduite de transports en commun sur route est relativement moins pénible et plus compatible avec des contraintes familiales (car plus souvent à temps partiel) que d'autres métiers du T & L. De ce fait, les demandeurs d'emploi de 50 ans et plus

représentent 34,4 % des demandeurs d'emploi, contre 21,7 % dans l'ensemble du T & L. Ces métiers sont accessibles aux employés d'autres secteurs des transports, et sont alors choisis plus tard dans la carrière. Ainsi, les personnes suivant une formation passerelle du TRM vers le TRV (transport routier de voyageurs) sont bien plus nombreuses que celles réalisant la reconversion inverse (annexe 5.4b).

En 2015, le nombre de demandeurs T & L en catégories A, B et C augmente dans toutes les tranches d'âge. Depuis sept ans, il croît plus vite que l'ensemble pour les 50 ans ou plus. Ainsi, en 2015, la part de ces derniers augmente de 1 point alors qu'elle diminue de 0,7 point pour les 25 à 49 ans et de 0,3 point pour les moins de 25 ans. Ce vieillissement des demandeurs d'emploi s'observe pour chacun des métiers. En 19 ans, la part des demandeurs ayant 50 ans ou plus a augmenté de 17 points pour les conducteurs de TRM longue distance, de 20 points pour les conducteurs de transport en commun sur route et de 15 points pour les coursiers.

Les femmes représentent à peine 13 % des demandeurs d'emploi

La demande d'emploi pour les métiers du T & L est très masculine, avec seulement 13 % de femmes (soit 70 000 inscrites) parmi les demandeurs des catégories A, B et C; cette faible présence des femmes se retrouve dans l'emploi salarié (25,2 %). Celles-ci ne se positionnent pas sur les mêmes métiers que les hommes. Ainsi, 3,2 % des femmes sont inscrites sur un métier de « conduite TRM longue distance » et 6,4 % dans les « courses-livraisons », contre respectivement 15,0 % et 16,7 % pour les hommes (figure 2F.4). À l'inverse, elles sont proportionnellement plus nombreuses à rechercher un emploi dans le « magasinage-préparation de commandes » (40,7 % contre 25,0 % des hommes). Un tiers recherche dans les autres métiers du T & L (contre 13,7 % pour les hommes), essentiellement sur des emplois de technicien logistique, ambulancier ou agent de distribution.

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

Se référer à la fiche 2E.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

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

Évolutions annuelles en % ; niveau en milliers ; données brutes

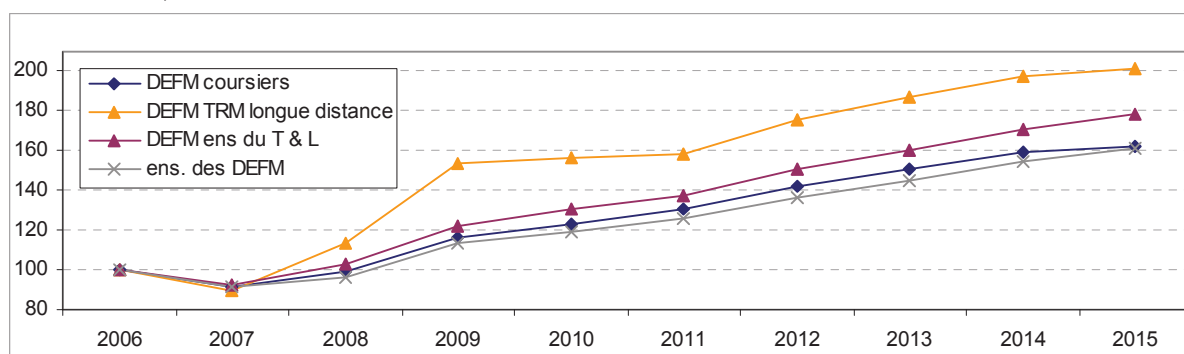
	Ensemble					Dont femmes				
	Niveau 2015	Évolutions annuelles				Niveau 2015	Évolutions annuelles			
		2013	2014	2015	2015 / 2010		2013	2014	2015	2015 / 2010
Ensemble des métiers du T & L										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	543,2	6,2	6,8	4,6	6,5	70,0	5,7	6,8	5,6	6,5
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	364,3	4,9	5,9	2,2	6,4	41,8	5,5	5,3	3,0	6,6
dont conduite TRM longue distance										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	73,1	6,7	5,6	2,0	5,2	2,2	7,0	8,0	1,5	3,8
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	45,7	3,1	5,8	-1,8	4,5	1,3	1,9	7,6	-3,5	2,7
Ensemble des demandeurs d'emploi										
Actes positifs de recherche (catégories A, B et C)	5 551,7	6,1	6,4	4,9	6,3	2 776,6	5,1	5,8	5,6	6,2
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	3 638,5	5,6	5,4	2,4	5,8	1 705,9	5,0	4,5	3,3	5,6

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

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

Figure 2F.2 : demandeurs d'emploi en fin d'année par métier

Base 100 en 2006, données brutes

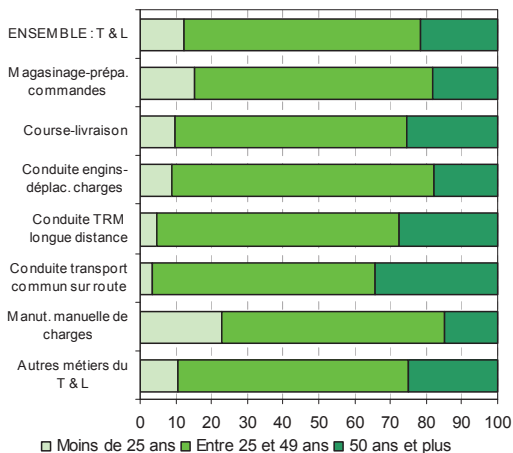


Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année.

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

Figure 2F.3 : répartition des demandeurs d'emploi T & L par métier recherché selon leur classe d'âge

En %, données brutes

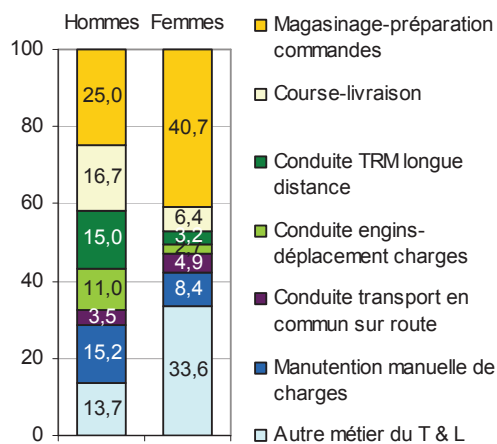


Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année.

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

Figure 2F.4 : répartition des demandeurs d'emploi T & L par métier recherché selon le sexe

En %, données brutes



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

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

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

Spécificités structurelles

Le transport routier de fret interurbain est le premier secteur du TRF élargi en termes d'emploi salarié, avec 44 % des effectifs. Il est suivi par le transport routier de fret de proximité (36 % des effectifs). La part du transport routier interurbain dans les effectifs du TRF élargi est en baisse régulière depuis plusieurs années, au profit du transport routier de fret de proximité. Les salariés du TRF élargi sont majoritairement des hommes, ouvriers, qualifiés lorsqu'ils sont conducteurs de poids lourds. Le temps partiel est peu développé. Le personnel est plus stable que dans l'ensemble des secteurs d'activité, la réponse aux besoins ponctuels de main d'œuvre supplémentaire se faisant surtout par le recrutement de personnel intérimaire.

Parmi les métiers spécifiques au transport et à la logistique, la conduite de transport routier de marchandises sur longue distance représente environ une offre d'emploi sur cinq. Parmi elles, 38 % proviennent d'entreprises de transport et entreposage et 42 % de l'intérim. Le recrutement de conducteurs de véhicules poids lourds de transport de marchandises est considéré par les employeurs comme structurellement difficile.

Répartition par secteur détaillé des effectifs salariés du TRF élargi
2000 2015



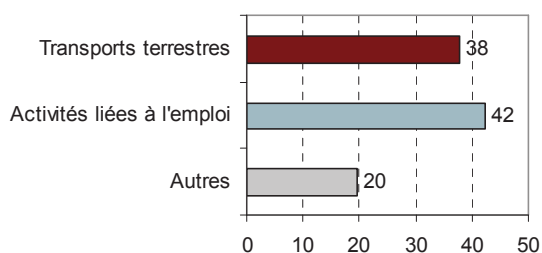
■ Transports routiers de fret interurbains ; ■ Transports routiers de proximité ; ■ Messagerie fret express ; ■ Location de camions avec chauffeur

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

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

Répartition des offres d'emploi de conducteur routier marchandises longue distance par secteur d'activité

En %

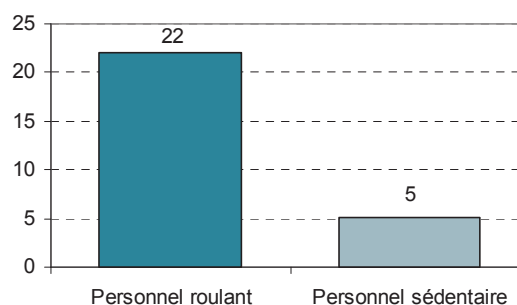


Champ : France métropolitaine.

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

Part des chefs d'entreprises considérant comme difficile le recrutement par type de salariés

En %



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

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

partie 3

La durée du travail

— En 2015, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 45 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il s'accroît de 25 minutes en un an, sous l'effet d'une hausse de 60 minutes pour les conducteurs grands routiers conjugué à une stabilité pour les conducteurs sur courte distance. Le temps de conduite augmente de 5 minutes, à 30 heures et 50 minutes hebdomadaires. La hausse atteint 15 minutes pour les conducteurs sur courte distance. À l'inverse, le temps de conduite des conducteurs grands routiers se replie de 15 minutes.



3A LE TEMPS DE SERVICE HEBDOMADAIRE DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI ET SES COMPOSANTES

En 2015, le temps de service hebdomadaire des salariés conducteurs de poids lourds du transport routier de fret élargi augmente et atteint son plus haut niveau depuis 2010. Les conducteurs grands routiers effectuent 60 minutes de plus qu'en 2014, alors que le temps de service des conducteurs sur courte distance est stable. Cette hausse est principalement due à un accroissement du temps consacré par les grands routiers aux travaux autres que la conduite. Le temps de conduite global est stable sous l'effet d'une baisse pour les grands routiers et d'une hausse pour les conducteurs courte distance. Le temps de service s'accroît régulièrement avec la taille des établissements.

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers s'accroît de 25 minutes en 2015

En 2015, la durée hebdomadaire moyenne du temps de service des conducteurs de poids lourds salariés exerçant dans le transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 45 minutes sur une semaine complète (figure 3A.1). Elle est en hausse de 25 minutes par rapport à 2014. Cette progression est due à une augmentation de 60 minutes du temps de service des conducteurs grands routiers, soit 48 heures 45 minutes hebdomadaires, alors que le temps de service des conducteurs sur courte distance est stable pour la deuxième année consécutive, à 43 heures 25 minutes. Le temps de service des conducteurs grands routiers atteint un niveau très élevé en 2015 par rapport à sa moyenne des cinq dernières années. En moyenne annuelle, il progresse de 13 minutes par an sur cinq ans. Le temps de service des conducteurs sur courte distance a également augmenté, en moyenne de 10 minutes par an, sur les cinq dernières années.

La hausse du temps de service est plus forte dans le transport interurbain que dans le transport de proximité

Cette augmentation du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers salariés s'observe quel que soit le secteur, mais est plus sensible dans le transport interurbain, premier employeur de conducteurs de poids lourds dans le TRF élargi. Il augmente de 35 minutes par rapport à 2014 dans ce secteur, contre une augmentation de 20 minutes dans le transport de proximité. Il atteint ainsi 46 heures et 55 minutes en 2015 dans l'interurbain et 44 heures et 35 minutes dans la proximité (figure 3A.2). Le temps de service des conducteurs grands routiers s'accroît de 65 minutes en interurbain et de 45 minutes en proximité. Le temps de service des conducteurs sur courte distance recule de 20 minutes dans le transport interurbain alors qu'il augmente de 10 minutes dans le transport de proximité.

La part des conducteurs effectuant au moins 48 heures hebdomadaires de service augmente

40,4 % des conducteurs de poids lourds effectuent un temps de service d'une durée hebdomadaire supérieure ou égale à 48 heures en 2015, soit 1,7 point de plus en un an sur les semaines complètes. 57,2 % des conducteurs grands routiers effectuent au moins 48 heures hebdomadaires (+ 4,9 points en un an). En revanche, 27,4 % conducteurs sur courte distance travaillent en moyenne au moins 48 heures par semaine soit 0,7 point de moins en un an.

Le temps de service des grands routiers augmente quelle que soit la taille de l'établissement

Le temps de service des conducteurs grands routiers varie entre 48 heures 10 minutes dans les établissements de moins de 20 salariés et 49 heures 10 minutes dans ceux employant 100 salariés et plus. Il s'accroît quelle que soit la taille des établissements. La stabilité globale du temps de service des conducteurs sur courte distance est le résultat d'une augmentation dans les grands et les petits établissements compensée par une baisse dans les établissements de taille intermédiaire (figure 3A.3). Globalement, le temps de service s'élève avec la taille des établissements.

Le temps de conduite global est quasi stable

En 2015, les conducteurs de poids lourds conduisent en moyenne 30 heures et 50 minutes par semaine, soit 5 minutes de plus qu'en 2014. Le temps consacré par les grands routiers à la conduite recule de 15 minutes en 2015, après avoir atteint en 2014 son maximum observé sur dix ans. Il s'accroît pour les conducteurs courte distance (+ 15 minutes). Les conducteurs grands routiers conduisent en moyenne 35 heures 55 minutes par semaine, soit 74 % de leur temps de service (figure 3A.1). Les conducteurs sur courte distance conduisent 26 heures et 50 minutes en moyenne hebdomadaire, soit 62 % de leur temps de service. L'augmentation du temps de service est donc principalement due à une hausse des temps de travail autres que la conduite, notamment pour les grands routiers.

La distance parcourue chaque semaine par les conducteurs routiers de poids lourds est stable

Les conducteurs routiers parcourent en moyenne 1 998 kilomètres chaque semaine en 2015, autant qu'en 2014 (figure 3A.4). Les conducteurs sur courte distance parcourent 1 515 kilomètres (+ 28 kilomètres en un an), les conducteurs grands routiers 2 386 (- 35 kilomètres).

Avertissement

Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se limitant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus, dites « semaines complètes ». En 2015, en moyenne 56 % des semaines des conducteurs courte distance sont complètes et 66 % pour les grands routiers.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

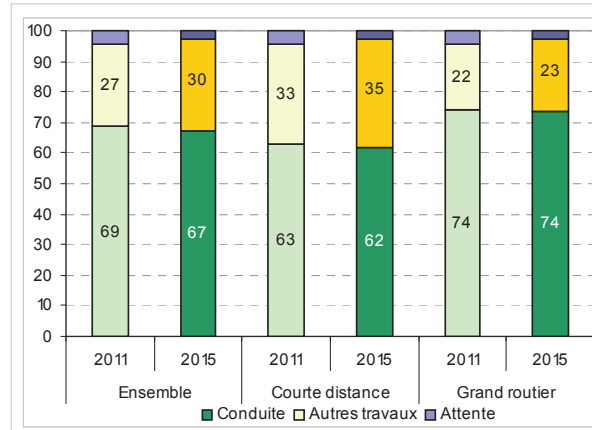
partie 3 : la durée du travail

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

Niveaux en heures : minutes, évolutions en minutes

	2015	Évolution annuelle			
		2013	2014	2015	Moyenne 5 ans
Temps de service	45:45	20	-10	25	-3
Courte distance	43:25	15	0	0	10
Grand routier	48:45	40	-30	60	13
Temps de conduite	30:50	-10	-5	5	-21
Courte distance	26:50	0	-35	15	9
Grand routier	35:55	5	25	-15	1
Autres travaux	13:35	25	5	25	30
Courte distance	15:20	10	45	-10	13
Grand routier	11:25	45	-50	75	23
Temps d'attente	1:15	0	-10	-5	-13
Courte distance	1:10	10	-15	-10	-13
Grand routier	1:25	-10	-10	5	-11

En %



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

Lecture : en 2015, le temps de service des conducteurs de poids lourds sur courte distance s'établit à 43 h 25 par semaine complète.

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

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

Niveaux en heures : minutes, évolutions en minutes

	2015	Évolution annuelle			
		2013	2014	2015	Moyenne 5 ans
Interurbain (49.41A)	46:55	25	-20	35	-6
Courte distance	44:15	70	-10	-20	11
Grand routier	48:45	15	-40	65	8
Proximité (49.41B)	44:35	40	-30	20	8
Courte distance	43:00	-20	-15	10	11
Grand routier	48:35	145	-25	45	30

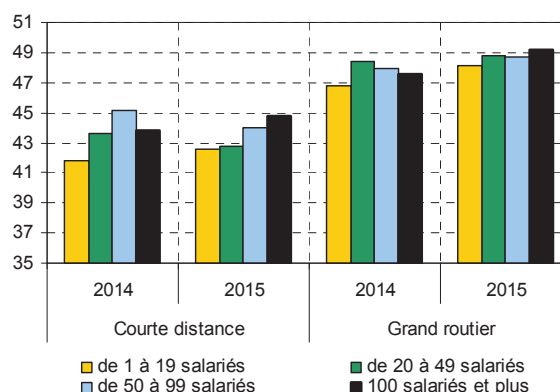
Remarque : la taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie (52.29A) ou de la location avec chauffeur (49.41C) qui regroupent 10 % des conducteurs, ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRF élargi des conducteurs courte distance »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

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

Source : SOeS ; enquête « chronotachygraphes »

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

En heures : minutes



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

Source : SOeS ; enquête « chronotachygraphes »

Figure 3A.4 : distance parcourue hebdomadaire et vitesse moyenne apparente

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

	Niveau 2014		Évolution annuelle							
	Distance	Vitesse	Distance				Vitesse			
			2013	2014	2015	Moyenne 5 ans	2013	2014	2015	Moyenne 5 ans
Conducteurs de poids lourds	1 898	62	-10	29	0	16	0,0	1,1	-0,1	-0,1
Courte distance	1 515	56	11	-44	28	18	0,5	-0,3	0,4	0,0
Grand routier	2 386	66	1	104	-35	9	-0,2	2,2	-0,5	-0,3
dont TRF de proximité										
Courte distance	1 622	58	21	-29	0	20	0,3	-0,7	0,2	0,0
Grand routier	2 390	67	4	89	-73	15	0,1	1,9	-0,7	-0,1
dont TRF interurbains										
Courte distance	1 477	56	-20	-90	35	9	0,2	-0,6	0,6	0,0
Grand routier	2 389	66	-11	116	103	-11	-0,9	2,3	0,7	-0,6

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

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

3B LE TEMPS DE SERVICE JOURNALIER DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI ET SES COMPOSANTES

En 2015, le nombre moyen de jours travaillés par mois des conducteurs de poids lourds du transport routier de fret élargi se stabilise, après deux années de hausse. Le temps de service journalier augmente de sept minutes. La hausse est plus importante pour les grands routiers que pour les conducteurs sur courte distance. L'augmentation du temps de service des grands routiers est due à un net accroissement du temps consacré aux tâches autres que la conduite, que ne compense pas le repli du temps de conduite. À l'inverse, le temps de conduite des conducteurs courte distance augmente, alors que le temps passé aux autres travaux se réduit un peu.

Le nombre de jours travaillés par mois est stable

En 2015, les conducteurs routiers de poids lourds (à temps complet ou partiel) employés par des entreprises du transport de fret élargi travaillent en moyenne 17,1 jours par mois (*figure 3B.1*), soit 205 jours par an. Ce nombre se stabilise, après deux années de hausse. Il reste toutefois nettement inférieur à son maximum observé en 2010 (17,6 jours). Le nombre de jours travaillés par les conducteurs sur courte distance se maintient au même niveau que l'année précédente (16,6), alors que les grands routiers ont effectué un peu plus de journées de travail qu'en 2014 (+ 0,1 jour, soit 17,8 jours par mois).

Par secteur d'activité, le nombre de jours effectivement travaillés recule de 0,3 jour dans le transport interurbain alors qu'il s'accroît de 0,8 jour dans le transport de proximité. Le nombre de jours de travail devient ainsi identique dans les deux secteurs d'activité, soit 17,2 jours par mois.

Au cours des cinq dernières années, le nombre de jours travaillés s'établit en moyenne à 16,8 jours par mois pour l'ensemble des conducteurs de poids lourds, soit 16,4 pour les conducteurs sur courte distance et 17,4 pour les grands routiers.

Le temps de service quotidien augmente

En 2015, le temps de service des conducteurs routiers du transport de fret élargi est en moyenne de 8 heures 57 minutes par jour (*figure 3B.2*). Il augmente de 7 minutes par rapport à 2014 et dépasse ainsi son maximum observé en 2011. Cette hausse concerne en premier lieu les grands routiers : ils effectuent 9 heures 26 de service en 2015, soit 13 minutes de plus que l'année précédente. La hausse du temps de service quotidien est plus modérée pour les conducteurs sur courte distance : + 3 minutes, soit 8 heures 34 par jour. Le temps de service de ces derniers retrouve son niveau de 2011.

Le temps de conduite quotidien augmente légèrement

Le temps de conduite s'accroît en moyenne de 2 minutes, et le temps consacré aux travaux autres que la conduite (chargement, déchargement...) augmente de 6 minutes en un an. Le temps d'attente déclaré est quasi stable (- 1 minute).

Si le temps de conduite des conducteurs sur courte distance est en hausse de 7 minutes, atteignant 5 heures 18 minutes par jour, celui des conducteurs grands routiers fléchit (- 4 minutes) et s'établit à 6 heures 56 minutes par jour. Le temps de conduite des grands

routiers comme des conducteurs sur courte distance est proche en 2015 de sa moyenne observée sur 5 ans.

Par secteur, le temps de service est plus élevé dans le transport interurbain que dans le transport de proximité. Il est identique dans les deux secteurs pour les grands routiers (9 heures 25 minutes), alors que les conducteurs sur courte distance travaillent 14 minutes de plus dans le transport interurbain que dans le transport de proximité.

Chaque jour, un conducteur de poids lourds parcourt en moyenne 370 kilomètres, autant qu'en 2014. Cette distance est de 460 kilomètres pour un grand routier (- 9) et de 299 kilomètres pour un conducteur courte distance (+ 8).

La distance parcourue mensuellement s'accroît

En 2015, les conducteurs de poids lourds effectuent en moyenne 6 322 kilomètres chaque mois, soit 17 kilomètres de plus qu'en 2014 (*figure 3B.3*). Cette hausse est le résultat d'une hausse sensible de la distance parcourue par les conducteurs sur courte distance (+ 134 kilomètres), conjuguée à une baisse d'une moindre ampleur de la distance effectuée par les grands routiers (- 106 kilomètres). Le nombre mensuel de kilomètres parcourus par les grands routiers reste néanmoins largement supérieur à celui parcouru par les conducteurs sur courte distance (respectivement 8 209 et 4 957 kilomètres).

Sur longue période, la distance parcourue par les grands routiers est supérieure à la moyenne des cinq dernières années, de 330 kilomètres pour les conducteurs grands routiers et de 97 kilomètres pour les conducteurs sur courte distance. Pour ces derniers, cette distance est la plus élevée de ces dernières années.

Par secteur d'activité, les conducteurs employés dans les entreprises de transport interurbain, qui emploie davantage de conducteurs grands routiers effectuent 6 925 kilomètres par mois, alors que les salariés du transport de proximité, majoritairement conducteurs sur courte distance, parcourent 5 872 kilomètres chaque mois (*figure 3B.3*).

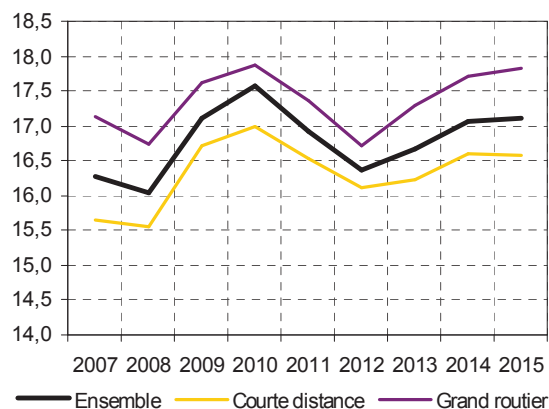
En 2015, cette distance recule dans le transport routier de fret interurbain (- 259 kilomètres), alors qu'elle augmente dans le transport de proximité (+ 504 kilomètres).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 3 : la durée du travail

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

En jours



En jours

	Niveau	Niveau	Évolution		
	2015	moyen 5 ans	2013	2014	2015
Ensemble	17,1	16,8	0,3	0,4	0,0
<i>Courte distance</i>	16,6	16,4	0,1	0,4	0,0
Grand routier	17,8	17,4	0,6	0,4	0,1
dont TRF interurbains	17,2	17,1	0,6	0,4	-0,3
<i>Courte distance</i>	16,5	16,5	0,7	0,3	-0,5
Grand routier	17,8	17,5	0,7	0,4	-0,3
dont TRF de proximité	17,2	16,6	-0,3	0,3	0,8
<i>Courte distance</i>	16,9	16,5	-0,4	0,3	0,6
Grand routier	17,8	16,9	0,1	0,3	1,1

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

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.2 : temps de service journalier et ses composantes, distance journalière

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

	2015					Évolution 2014 - 2015				
	Service	Conduite	Autres travaux	Attente	Distance	Service	Conduite	Autres travaux	Attente	Distance
Ensemble	8:57	6:01	2:40	0:15	370	7	2	6	-1	0
<i>Courte distance</i>	8:34	5:18	3:02	0:14	299	3	7	-2	-2	8
Grand routier	9:26	6:56	2:13	0:17	460	13	-4	16	1	-9
dont TRF interurbains	9:08	6:20	2:33	0:15	402	9	-4	14	-1	-7
<i>Courte distance</i>	8:44	5:29	3:02	0:13	317	1	2	4	-4	1
Grand routier	9:25	6:55	2:14	0:17	461	14	-8	23	0	-15
dont TRF de proximité	8:46	5:46	2:43	0:17	342	7	11	-5	2	15
<i>Courte distance</i>	8:30	5:16	2:58	0:17	294	6	9	-4	1	13
Grand routier	9:25	7:00	2:07	0:17	461	8	11	-6	3	13

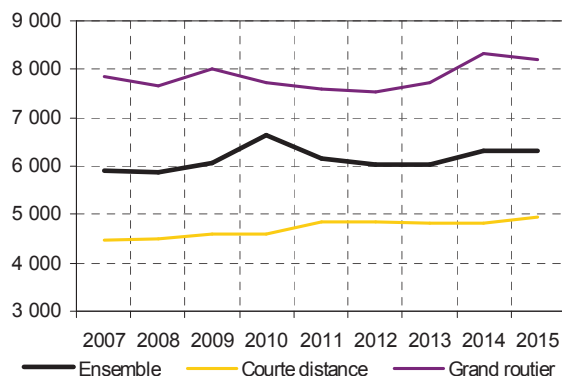
En raison des arrondis, le temps de service peut ne pas être strictement égal à la somme de ses composantes.

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

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.3 : distance mensuelle moyenne parcourue

En kilomètres



En kilomètres

	Niveau	Niveau	Évolution		
	2015	moyen 5 ans	2013	2014	2015
Ensemble	6 322	6 167	-12	283	17
<i>Courte distance</i>	4 957	4 860	-17	-2	134
Grand routier	8 209	7 879	180	587	-106
dont TRF interurbains	6 925	6 889	74	394	-259
<i>Courte distance</i>	5 234	5 285	180	9	-132
Grand routier	8 202	8 105	278	519	-376
dont TRF de proximité	5 872	5 553	-183	-44	504
<i>Courte distance</i>	4 981	4 823	-261	-190	401
Grand routier	8 216	7 298	-155	669	722

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

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

3C LES HORAIRES DE TRAVAIL

Les actifs employés dans le transport routier de fret élargi ont couramment des horaires de travail « atypiques ». En 2015, près d'un tiers d'entre eux ont travaillé entre minuit et cinq heures du matin durant le mois précédant l'enquête et 10 % ont effectué la moitié de leurs heures ou plus dans cette plage horaire (travail de nuit). 34 % des actifs du transport routier de fret élargi ont travaillé sur la plage horaire allant de 20 heures à minuit (travail en soirée). Le travail de nuit est beaucoup plus fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique où moins de 10 % des actifs sont concernés. En revanche, l'écart est moins important pour le travail du soir, qui concerne plus d'un actif sur cinq tous secteurs confondus. Travailler le samedi est un peu moins fréquent que dans l'ensemble des secteurs en 2015 et le travail du dimanche est peu répandu, en raison notamment des contraintes réglementaires.*

Un actif sur trois du transport routier de fret élargi travaille la nuit

Le travail entre minuit et 5 heures est très répandu dans le transport routier de fret élargi : en 2015, 30 % des salariés ou indépendants du secteur travaillent pendant cette plage horaire durant le mois précédant l'enquête, et 10 % ont effectué au moins la moitié de leurs heures de travail la nuit (figure 3C.1). Cette proportion est quasiment identique à celle observée les années précédentes. Le travail entre minuit et 5 heures est plus fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble du transport et entreposage hors activités postales (25 %) et, plus encore, que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique, où seuls 9 % des actifs travaillent de nuit.

Les actifs du transport routier de fret élargi sont également amenés à travailler en soirée (figure 3C.2). En 2015, 34 % d'entre eux travaillent entre 20 heures et minuit. Cela représente plus de la moitié de leurs heures de travail pour 8 % des actifs, moins de la moitié pour 26 %. Le travail en soirée est répandu dans l'ensemble du transport et entreposage (hors activités postales) : 36 % des actifs travaillant dans ce secteur sont concernés (8 % pour plus de la moitié de leurs heures, 28 % pour moins de la moitié). En revanche, dans l'ensemble des secteurs d'activité, hors fonction publique, le travail le soir est moins fréquent. Travailler entre 20 heures et minuit ne concerne que 24 % des actifs de ces secteurs.

Le travail du samedi et du dimanche est moins fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble du transport et entreposage

En 2015, 33 % des actifs employés dans le transport routier de fret élargi ont travaillé au moins un samedi dans le mois précédant l'enquête, dont 23 % au moins deux. Le travail le samedi est moins fréquent que dans les autres secteurs : dans l'ensemble du transport et entreposage (hors activités postales), 43 % des actifs ont travaillé au moins un samedi au cours du mois précédent, soit une proportion plus élevée que celle observée dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique (39 %). Les salariés du transport les plus concernés par le travail du samedi sont ceux du transport de voyageurs (transport urbain, ferroviaire, taxis).

En revanche, le travail dominical concerne assez peu les actifs du transport routier de fret élargi : 7 % des actifs

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

À l'inverse, dans l'ensemble du transport et entreposage (hors activités postales), le travail du dimanche est assez répandu : plus d'un actif sur quatre a travaillé au moins un dimanche durant le mois précédent. Cette proportion est la plus élevée dans les transports de voyageurs (aérien, ferroviaire...) ainsi que dans la gestion des infrastructures (aéroports, etc...). C'est davantage que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique. En 2015, 19 % des actifs ont travaillé au moins un dimanche dans le mois.

Les horaires atypiques

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

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

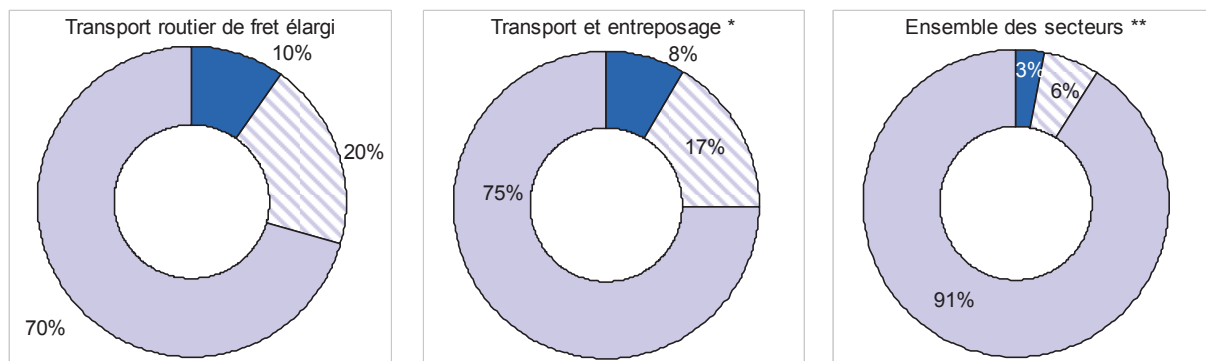
L'enquête emploi de l'Insee permet de mesurer la part de l'emploi travaillant en soirée (entre 20 heures et minuit) ou de nuit (entre minuit et 5 heures). Parmi ceux ayant travaillé le soir ou de nuit, on distingue ceux pour qui cela représente plus de la moitié de leurs horaires de travail.

* Actifs employés : salariés et non salariés.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 3 : la durée du travail

Figure 3C.1 : le travail entre minuit et 5 heures en 2015

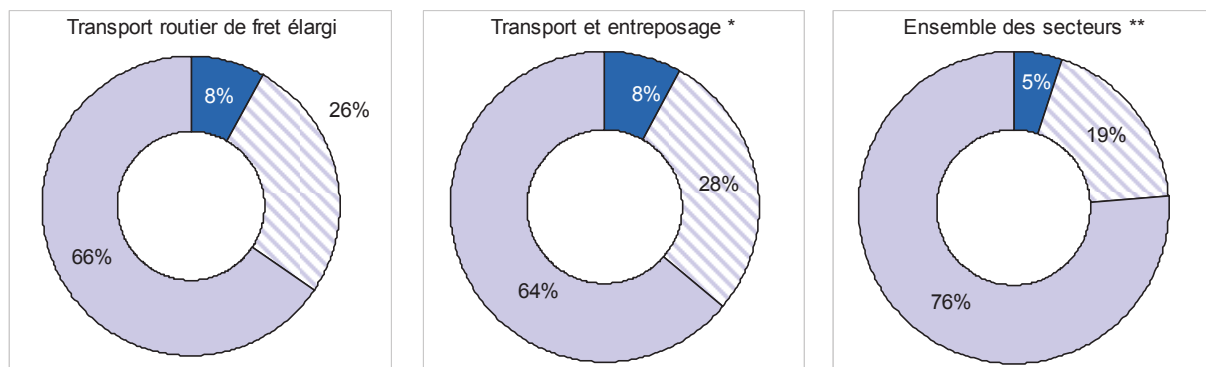


Au cours des 4 dernières semaines : ■ La moitié des heures de travail ou plus ■ Moins de la moitié des heures de travail ■ Non

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

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SOeS

Figure 3C.2 : le travail entre 20 heures et minuit en 2015



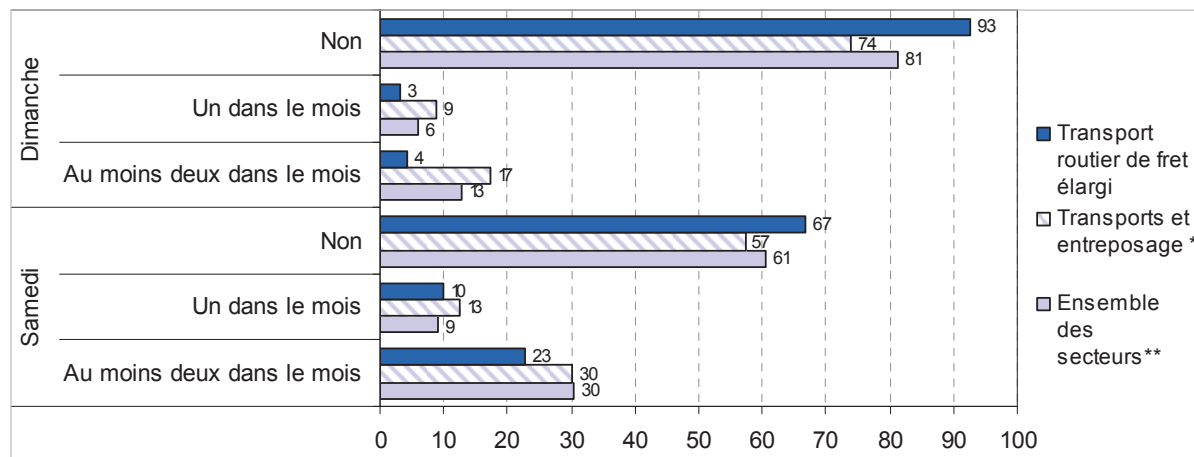
Au cours des 4 dernières semaines : ■ La moitié des heures de travail ou plus ■ Moins de la moitié des heures de travail ■ Non

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

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SOeS

Figure 3C.3 : le travail en fin de semaine en 2015

En %



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

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SOeS

partie 3 : la durée du travail

Spécificités structurelles

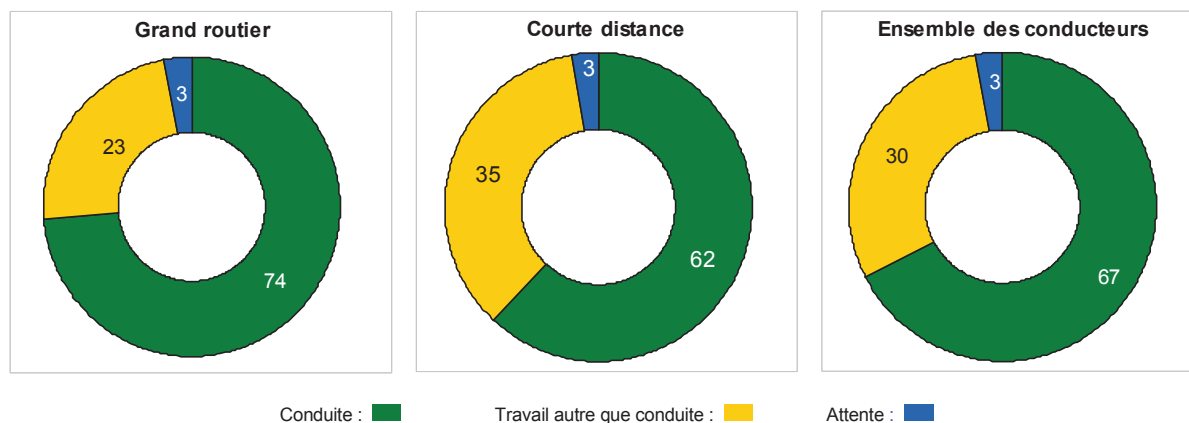
Le temps de service hebdomadaire des conducteurs courte distance est inférieur à celui des grands routiers d'un peu plus de 4 heures. De même, le nombre moyen de jours travaillés sur un mois des conducteurs courte distance est inférieur d'une journée à celui des grands routiers.

Les conducteurs courte distance consacrent moins de 65 % de ce temps à la conduite alors que les conducteurs grands routiers en consacrent autour de 75 %. Les conducteurs courte distance parcourent moins de kilomètres par mois et consacrent plus de temps au chargement et déchargement, entretien ou opérations administratives que les grands routiers.

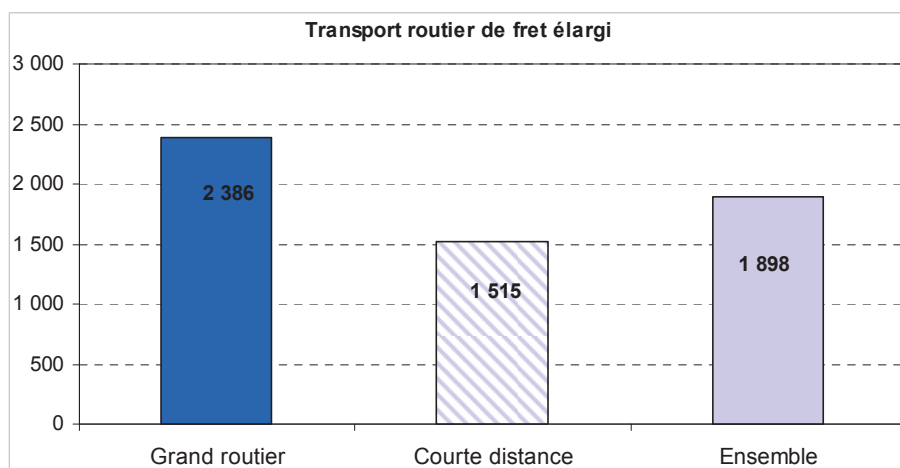
Dans le transport routier de fret élargi, le travail en soirée ou de nuit est largement répandu, puisqu'il concerne environ un tiers des salariés.

Un actif sur trois du transport routier de fret élargi travaille la nuit, cependant le travail du samedi et surtout du dimanche y est moins fréquent que dans l'ensemble du transport et entreposage.

Répartition du temps de service des conducteurs routiers en 2015



Distance hebdomadaire moyenne parcourue



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du TRF élargi sur les semaines complètes, France métropolitaine et Drom.
Source : Soes, enquêtes « chronotachygraphes »

partie 4

Les salaires

— En 2015 le salaire moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi, primes et compléments compris, augmente de 0,7 %, après + 0,6 % en 2014. Le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête progresse cependant davantage en 2015 que l'année précédente, en raison de la stabilité des prix à la consommation. Cette augmentation ne permet toutefois pas d'effacer le recul du pouvoir d'achat observé notamment en 2011 et 2012. Celui-ci a diminué en moyenne de 0,1 % par an de 2010 à 2015. En raison de l'absence de revalorisation des salaires conventionnels depuis le 1^{er} janvier 2013, 12,0 % des « salariés roulants marchandises » ont bénéficié de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2016, soit autant qu'au 1^{er} janvier 2013.



4A LE POUVOIR D'ACHAT ET LES TAUX HORAIRES CONVENTIONNELS

En 2015, le pouvoir d'achat de l'ensemble des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi (salaires, primes et compléments) augmente, après une quasi stabilité en 2014. Le salaire mensuel par tête progresse quasiment au même rythme qu'en 2014, mais l'absence d'inflation permet au pouvoir d'achat de progresser. Les négociations collectives de branche sur les salaires ont abouti à un accord fin 2015 et le salaire horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds au coefficient 128M (définitions annexe D) repasse au-dessus du niveau du Smic au 1^{er} janvier 2016.

Le pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête progresse en 2015

En 2015, le salaire moyen par tête (SMPT), qui inclut les primes, les indemnités et des effets de structure (ancienneté et qualification notamment), augmente de 0,7 % par rapport à 2014 dans le transport routier de fret élargi, contre + 0,6 % l'année précédente (figure 4A.1). Cette hausse est de nouveau plus faible que dans le transport et entreposage hors activités postales (+ 1,3 %), et que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels de l'économie française (+ 1,6 %). Elle prolonge une tendance sur plusieurs années : de 2010 à 2015, le SMPT progresse en moyenne de 1,0 % par an dans le TRF élargi, soit 0,6 point de moins que dans le transport et entreposage (hors activités postales).

En l'absence de hausse des prix en 2015 (+ 0,0 % après + 0,5 %), le pouvoir d'achat du SMPT s'accroît dans le transport routier de fret élargi (+ 0,7 % – figure 4A.1), alors que la hausse avait été quasi nulle en 2014. En moyenne annuelle, le pouvoir d'achat du SMPT recule de 0,1 % par an entre 2010 et 2015 dans ce secteur, alors qu'il augmente en moyenne de 0,5 % par an dans l'ensemble des transports et entreposage (hors activités postales) et de 0,8 % dans l'ensemble des secteurs concurrentiels.

Le pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers augmente légèrement

Sur un champ un peu différent (les ouvriers du transport terrestre et par conduite), le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base (SHBO) s'accroît de 0,9 % en 2015, après + 0,6 % en 2014. Le ralentissement de l'inflation (0,0 % après + 0,5 % en 2014) permet une progression

plus forte de ce pouvoir d'achat, alors que son augmentation nominale est quasi identique en 2014 et en 2015 (figure 4A.3). Entre 2010 et 2015, la hausse annuelle du pouvoir d'achat des ouvriers du transport terrestre n'était que de 0,3 % par an.

Le salaire horaire conventionnel des conducteurs routiers est revalorisé au 1^{er} janvier 2016

Le Smic brut a été revalorisé à 9,61 euros de l'heure au 1^{er} janvier 2015 puis à 9,67 euros au 1^{er} janvier 2016 (figure 4A.5). Les négociations annuelles de branche ont abouti en novembre 2015 à un accord de revalorisation des rémunérations conventionnelles au 1^{er} janvier 2016. À cette date, le taux horaire conventionnel des conducteurs de poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) – (128M) s'établit à 9,71 euros de l'heure (+ 20 centimes) et le salaire horaire des conducteurs hautement qualifiés (150M) fixé par les accords de branche atteint 10,00 euros de l'heure (+ 21 centimes), soit un niveau supérieur de 29 centimes à celui du coefficient 128M. Le précédent accord avait pris effet au 1^{er} janvier 2013.

14 % des salariés roulants dépendant de la convention collective du transport routier de marchandises et activités auxiliaires de transports ont bénéficié de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2016 (figure 4A.4). C'est autant qu'au 1^{er} janvier 2013.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Le calcul du salaire horaire de base ouvrier (SHBO) est issu de l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Acemo) de la Dares qui mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de 10 salariés ou plus du secteur concurrentiel hors agriculture. Ce SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales, mesuré sur la seule population des ouvriers. Il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut de base (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours de RTT, la durée de travail hebdomadaire en moyenne sur l'année est de 35 heures et l'horaire mensuel de base est de 152 heures).

Le Smic est revalorisé, au 1^{er} juillet de chaque année jusqu'en 2009 puis au 1^{er} janvier de chaque année à partir de 2010, en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation. Il est également revalorisé par décret lorsque l'indice national des prix à la consommation atteint un niveau correspondant à une hausse d'au moins 2 % par rapport à l'indice constaté lors de l'établissement du Smic immédiatement antérieur.

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

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

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

partie 4 : les salaires

Figure 4A.1 : évolution du salaire mensuel brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat

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

	Niveau 2015	Évolution annuelle				Moyenne 2015 / 2010
		2013	2014	2015		
Ensemble des secteurs concurrentiels ⁽¹⁾						
Masse salariale	531,9	1,2	1,6	1,7	2,0	
SMPT	2 491	1,8	1,6	1,6	1,9	
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,9	1,1	1,6	0,8	
Transports et entreposage ⁽²⁾						
Masse salariale	35,4	1,5	1,2	2,0	2,0	
SMPT	2 609	1,5	0,9	1,3	1,6	
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,6	0,4	1,3	0,5	
dont TRF élargi						
Masse salariale	9,9	0,1	-0,1	1,6	1,2	
SMPT	2 184	1,4	0,6	0,7	1,0	
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,5	0,1	0,7	-0,1	

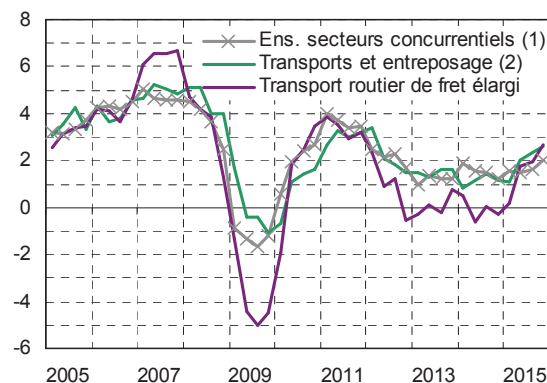
⁽¹⁾ Secteurs concurrentiels : établissements cotisant à l'Urssaf.

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

Sources : Acoess ; calculs SOeS

Figure 4A.2 : évolution de la masse salariale

Glissement annuel en %



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

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

Sources : Acoess ; calculs SOeS

Figure 4A.3 : évolution du salaire horaire brut de base ouvrier (moyenne annuelle)

En %

	2013	2014	2015	Moyenne 2015 / 2010
 Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,8	1,5	1,2	1,8
Transports et entreposage dont	1,8	1,1	0,9	1,5
Transports terrestres et par cond.	1,7	1,0	0,9	1,4
Transports aériens	1,9	0,2	0,5	1,2
Entrepos. et serv. auxil. transp.	1,9	1,5	1,2	1,6
Prix à la consommation	0,9	0,5	0,0	1,1
 Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	0,9	1,0	1,2	0,7
Transports et entreposage dont	0,8	0,6	0,9	0,4
Transports terrestres et par cond.	0,8	0,5	0,9	0,3
Transports aériens	1,0	-0,3	0,5	0,2
Entrepos. et serv. auxil. transport.	1,0	1,0	1,2	0,4

Sources : Dares ; enquête Acemo Insee ; calculs SOeS – (encadré ci-contre).

Figure 4A.4 : proportion de salariés au Smic

En %, Smic en euros

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

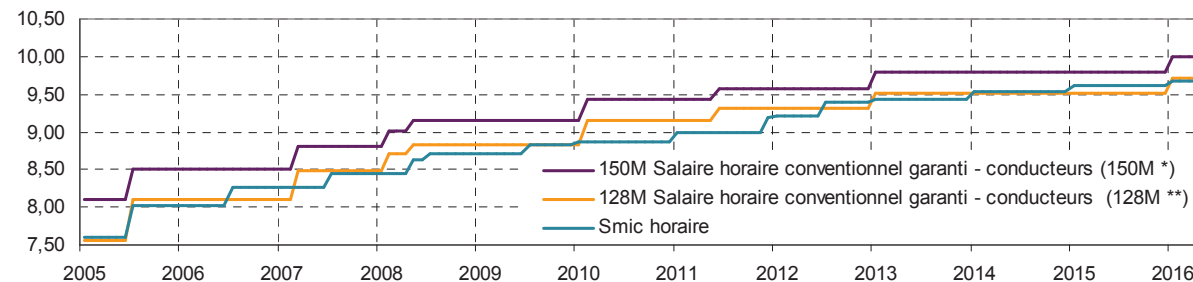
⁽¹⁾ Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (annexe D – « Personnel roulant marchandises » de la convention collective).

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

Source : Dares ; enquête Acemo

Figure 4A.5 : évolutions des salaires conventionnels et du Smic

En euros



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

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

Sources : Dares – enquête Acemo, Insee, DGITM/DST, calculs SOeS

4B LES SALAIRES NETS EN 2014

En 2014, le salaire net réel moyen en équivalent temps plein perçu par les ouvriers qualifiés du transport routier de fret (TRF) élargi, qui représentent un peu plus des trois quarts des effectifs du secteur (fiche 2B), diminue (- 0,7 %), soit une quatrième année consécutive de recul. Toutes catégories socioprofessionnelles confondues, il baisse de 0,3 % en un an. Cette diminution se produit dans toutes les composantes du TRF élargi, à l'exception de la messagerie. Le salaire médian est identique dans le TRF élargi et dans l'ensemble des secteurs (1 690 €).

Le salaire net réel moyen recule en 2014 dans le transport routier de fret élargi

En 2014, les salariés du TRF élargi perçoivent un salaire moyen par équivalent temps plein (EQTP) de 1 800 € nets mensuels (figure 4B.1). Leur pouvoir d'achat diminue de 0,3 % sur un an. Ce quatrième recul consécutif est toutefois plus faible qu'en 2013 (- 1,4 %), en partie du fait d'une hausse plus modérée de l'indice des prix à la consommation (+ 0,5 % après + 0,9 %). Le pouvoir d'achat des salariés de l'ensemble des secteurs privé et semi-public retrouve une évolution positive (+ 0,7 %) après avoir diminué en 2013 (- 0,3 %). Dans l'ensemble du transport et entreposage, le salaire net réel s'accroît de 0,4 %.

Le salaire net réel des ouvriers qualifiés du transport routier, diminue de nouveau en 2014 (- 0,7 %). Parmi ces ouvriers, celui des conducteurs routiers se replie de 0,5 %. Cette diminution est la quatrième consécutive.

En 2014, le salaire net des femmes est en moyenne un peu supérieur à celui des hommes dans le TRF élargi

En 2014, le salaire net moyen des salariées du secteur – celles-ci occupent 11,0 % des emplois salariés (fiche 2.B) – dépasse de 30 euros celui des salariés (1 790 € mensuels). Cette situation est essentiellement due à une surreprésentation des cadres parmi les femmes, ce qui augmente le salaire moyen de l'ensemble. À l'inverse, les hommes sont plus fréquemment ouvriers, conducteurs ou manœuvres, aux salaires plus bas. Par catégorie socioprofessionnelle fine, en revanche, le salaire net des femmes est inférieur à celui des hommes, l'écart allant de 6 % pour les ouvriers non qualifiés à 15 % pour les cadres. Cet écart est cependant moins accentué que pour l'ensemble des secteurs hors fonction publique. Par secteur d'activité détaillé, le salaire mensuel net moyen des femmes, comme celui des hommes, est le plus bas dans le TRF de proximité et le plus élevé dans la messagerie et fret express (figure 4B.4).

Le pouvoir d'achat des conducteurs routiers diminue en 2014 de - 0,5 % à - 0,6 % selon le secteur d'activité

En 2014, la messagerie et fret express offre le salaire net moyen le plus élevé du transport routier de fret élargi (figure 4B.4). Ceci s'explique par une plus grande proportion de cadres que dans les autres secteurs, du fait de l'importance des activités d'organisation logistique dans ce secteur. Le salaire le plus bas s'observe dans le transport de proximité, qui emploie relativement peu de conducteurs hautement qualifiés.

Compte tenu de l'inflation, le salaire net réel diminue dans le transport interurbain (- 0,4 %), le transport de proximité (- 0,4 %) et la location de camion avec conducteur (- 0,8 % ; cf. annexe dématérialisée 4.6). À l'inverse, le

salaire net réel s'accroît dans la messagerie et fret express (+ 0,6 %), principalement en raison d'une hausse de la part des cadres dans les effectifs (fiche 2.B).

Le salaire net réel des ouvriers qualifiés diminue de 0,6 % dans le transport routier de proximité et de 0,5 % dans les autres composantes du transport routier de fret élargi.

Le salaire médian est le même dans le transport routier de fret élargi et dans l'ensemble des secteurs privés et semi publics

En 2014, Le salaire net médian en EQTP, qui partage les salariés en deux groupes d'effectifs égaux, est de 1 690 euros par mois dans le transport routier de fret élargi, soit le même montant que dans l'ensemble des secteurs privé et semi public (figure 4B.3). 10 % des salariés (1^{er} décile) gagnent moins de 1 250 € nets mensuels par EQTP tandis que les 10 % les mieux rémunérés (9^e décile) perçoivent plus de 2 320 €. Ces derniers gagnent ainsi 1,9 fois plus que les 10 % des salariés les moins bien payés. L'échelle des salaires est plus resserrée dans le TRF élargi que dans l'ensemble des secteurs d'activité, où 10 % des salariés en équivalent temps plein gagnent moins de 1 190 euros mensuels tandis qu'à l'autre bout de l'échelle des salaires 10 % gagnent plus de 3 380 € par mois, soit un rapport de 2,8.

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

À qualification équivalente, le salaire horaire net des postes à temps partiel du TRF élargi (7,9 % des postes) est généralement inférieur à celui des temps complets (figure 4B.5). L'écart est de 6,2 % pour les employés, 1,8 % pour les cadres. En revanche, les ouvriers qualifiés à temps partiel perçoivent un salaire net horaire supérieur à celui des ouvriers qualifiés à temps plein (+ 0,7 %). Néanmoins, les salariés à temps partiel sont globalement mieux rémunérés car ils sont plus souvent cadres que les salariés à temps complet. Le salaire mensuel net des salariés à temps partiel s'établit ainsi à 11,0 € de l'heure dans le TRF élargi, contre 10,3 € de l'heure à temps complet.

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

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 4 : les salaires

Figure 4B.1 : salaires mensuels nets moyens et évolution du pouvoir d'achat par équivalent temps plein (EQTP)

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

Catégories socioprofessionnelles	2014					Évolution 2014/2013		
	TRF élargi			Transports et entreposage	Tous secteurs	TRF élargi	Transports et entreposage	Tous secteurs
	Hommes	Femmes	Ensemble					
Ensemble des salariés	1 790	1 820	1 800	2 180	2 200	-0,3	0,4	0,7
Cadres*	3 630	3 090	3 480	4 100	3 970	0,3	0,2	0,5
Professions intermédiaires	2 280	2 090	2 220	2 420	2 270	1,3	0,0	0,5
Employés	1 900	1 620	1 720	2 010	1 640	0,4	1,6	0,9
Ouvriers qualifiés	1 710	1 540	1 710	1 830	1 800	-0,7	-0,4	0,4
Ouvriers non qualifiés	1 550	1 460	1 550	1 620	1 520	1,1	1,7	1,0

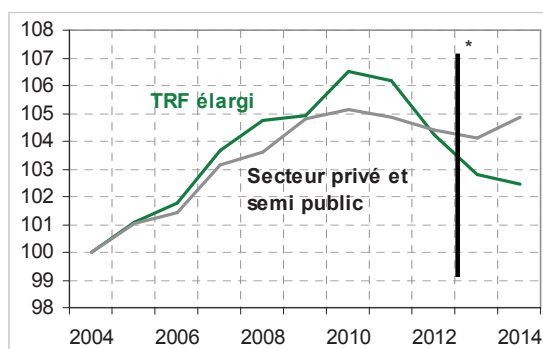
* Hors chefs d'entreprises salariés.

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

Source : Insee – DADS 2014 semi-définitif ; calculs SOeS

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

Salaires en euros constants, base 100 en 2004

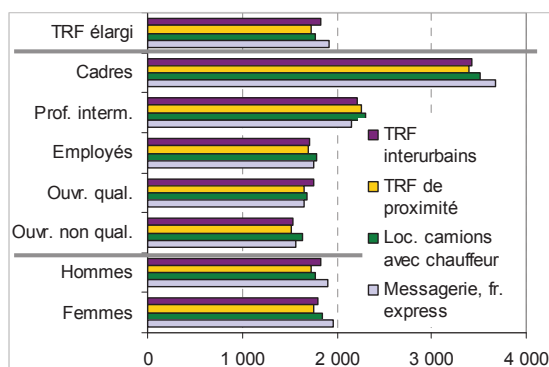


* Rupture de série : en raison de l'intégration des CPCS0 dans la mesure du salaire net, ce dernier n'est pas directement comparable avant 2012.

Source et champ : cf. figure 4B.1

Figure 4B.4 : salaires mensuels nets moyens par EQTP selon le secteur en 2014

En euros courants



Source et champ : cf. figure 4B.1

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

Figure 4B.3 : distribution des salaires mensuels nets par EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle en 2014

En euros courants

	TRF élargi	Cadres	Prof. Interm.	Em-ployés	Ouvr. qualif.	Ouvr. non qualif.	Tous secteurs
1 ^{er} décile (D1)	1 250	2 080	1 590	1 190	1 170	1 250	1 190
1 ^{er} quartile	1 450	2 530	1 820	1 370	1 310	1 450	1 370
Médiane	1 690	3 190	2 120	1 600	1 480	1 670	1 690
3 ^e quartile	1 950	4 000	2 490	1 910	1 690	1 890	2 310
9 ^e décile (D9)	2 320	5 370	3 000	2 310	1 950	2 140	3 380
D9/D1	1,9	2,6	1,9	1,9	1,7	1,7	2,8
Moyenne	2 200	3 970	2 270	1 640	1 800	1 520	2 200

Lecture : en 2014, 10 % des salariés du TRF élargi perçoivent un salaire mensuel net par EQTP inférieur à 1 250 € (1^{er} décile ou D1), 25 % perçoivent moins de 1 450 € (1^{er} quartile ou Q1), et 50 % perçoivent moins de 1 690 € (médiane ou 2^e quartile).

Source et champ : cf. figure 4B.1

Figure 4B.5 : salaires horaires* nets selon la catégorie socioprofessionnelle en 2014

En euros courants

Salariés	Temps complet		Temps partiel	
	TRF élargi	Transport entrepo-sage	TRF élargi	Transport entrepo-sage
Ensemble	10,3	13,6	11,0	14,0
Cadres**	22,1	26,2	21,7	27,2
Professions interm.	14,0	15,7	14,0	15,9
Employés	11,1	12,9	10,4	14,1
Ouvriers qualifiés	9,6	11,1	9,6	10,9
Ouvriers non qualifiés	10,0	10,5	9,8	10,3

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

** Hors chefs d'entreprises salariés.

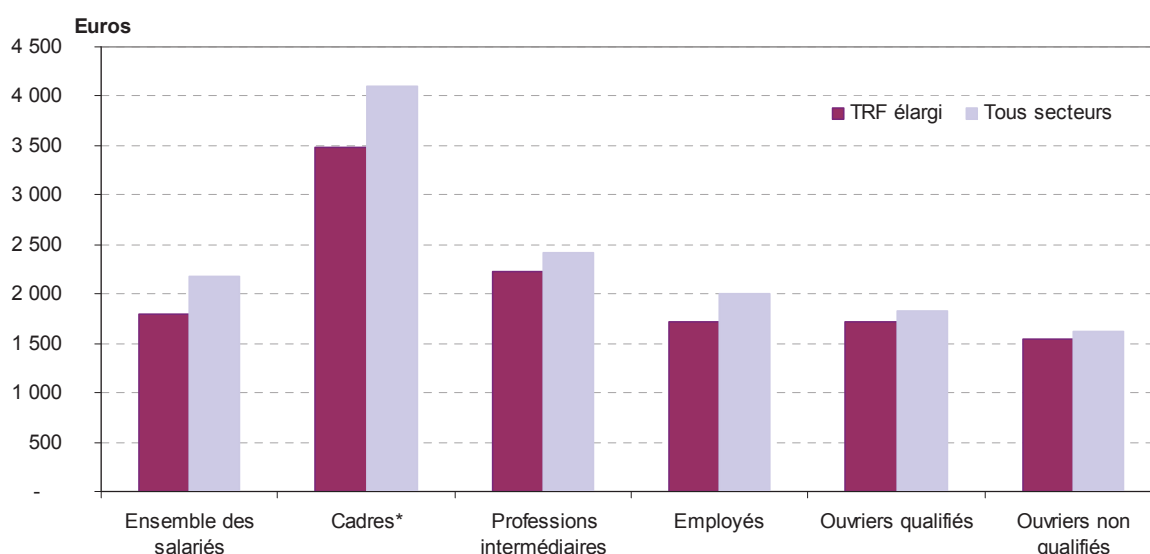
Source et champ : cf. figure 4B.1

partie 4 : les salaires

Spécificités structurelles

Le salaire net moyen dans le TRF élargi est plus faible que celui de l'ensemble des salariés « transports et entreposage ». Cette situation s'explique en partie par une proportion moins élevée de cadres, de professions intermédiaires, mais aussi d'employés alors que celle des ouvriers qualifiés, essentiellement des conducteurs, y est plus importante. La proportion de salariés rémunérés au Smic y est plus forte. Enfin, le salaire net mensuel moyen des femmes est proche de celui des hommes.

Les salaires nets moyens en EQTP dans le transport routier de marchandises élargi et dans l'ensemble des secteurs en 2014

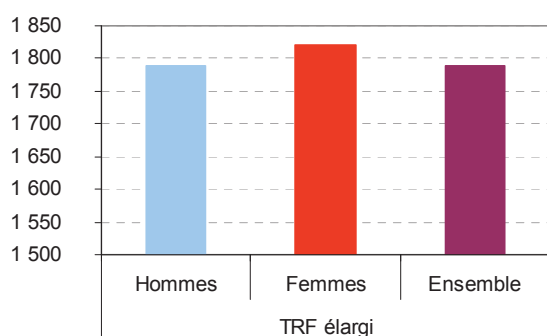


* Hors chefs d'entreprises salariés.

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

Source : Insee – DADS 2014 semi-définitif ; calculs SOeS

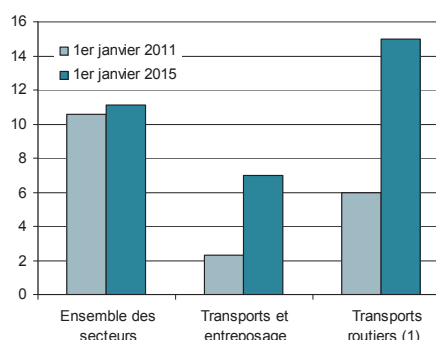
Les salaires nets moyens en EQTP par sexe dans le transport routier de fret élargi



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

Source : Insee – DADS 2014 semi-définitif ; calculs SOeS

Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic en 2015



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.

(1) désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (annexe D – personnel roulant « marchandises » de la convention collective).

Source : Dares – Enquête Acemo

partie 5

La formation

— En 2015, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers poids lourds diminue de 5,9 % par rapport à 2014. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées baisse pour la troisième année consécutive. Le nombre de formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de fret diminue très sensiblement. 37 870 permis poids lourds ont été délivrés en 2015, en baisse de 5,0 %. C'est le niveau le plus bas depuis 15 ans. D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation en 2014, les entreprises du transport routier de fret (TRF) élargi ont légèrement réduit leur engagement financier en matière de formation continue, mais la part des salariés ayant bénéficié d'au moins une formation a continué à croître.



5A LES DIPLÔMES ET QUALIFICATIONS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI

Le niveau de formation initiale générale des actifs des entreprises du transport routier de fret élargi, sédentaires ou roulants, salariés ou non, est peu élevé, du fait de la prédominance de l'emploi ouvrier. Comme pour l'ensemble des actifs, ce niveau est en hausse régulière, sous l'effet de l'arrivée dans l'emploi de classes d'âge davantage qualifiées. Le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et le brevet d'études professionnelles (BEP) sont en 2015 les diplômes les mieux représentés parmi les actifs du transport routier de fret.

La formation initiale est complétée par des formations spécifiques obligatoires « transport », dont la moitié concerne la conduite.

43 % des actifs du transport routier de fret sont titulaires d'un diplôme de niveau CAP ou BEP en 2015

Le secteur du transport routier de fret élargi emploie très largement des actifs ayant un niveau de qualification peu élevé. Ainsi, en 2015, la qualification de type CAP ou BEP y est la plus courante (43 % des actifs). Les actifs ayant le baccalauréat ou plus et les non diplômés ou titulaires d'un brevet des collèges sont quasiment au même niveau en 2015 : 29 % ont au moins le baccalauréat, 28 % n'ont pas de diplôme ou au plus le brevet des collèges.

Le niveau de qualification demandé dans le transport routier de fret élargi reste toujours plus bas que dans l'ensemble des secteurs (hors fonction publique). En effet, 57 % des actifs occupés ont, dans l'ensemble des secteurs, le baccalauréat ou plus, soit près de 20 points de plus que dans le TRF élargi (figure 5A.1).

Le niveau des diplômes obtenus s'élève régulièrement

Le niveau moyen de qualification s'élève progressivement, comme dans l'ensemble de l'économie : la part des non diplômés ou titulaires du brevet des collèges (BEPC avant 1986) recule de 10 points entre 2010 et 2015 au profit des diplômés du bac et de l'enseignement supérieur ainsi que des titulaires d'un CAP ou d'un BEP.

Cette hausse du niveau s'observe sur longue période et concerne le transport routier comme l'ensemble des secteurs d'activité. La part des non diplômés ou titulaires du seul brevet des collèges a reculé de 15 points entre 2000 et 2015 dans le TRF élargi et de 16 points dans l'ensemble des secteurs d'activité. En 2000, seuls 17 % des actifs du transport routier de fret avaient le bac ou plus et 43 % n'avaient aucun diplôme ou au plus le brevet des collèges.

Un tiers des jeunes conducteurs routiers sont diplômés d'un baccalauréat

L'arrivée dans la vie active des classes d'âge plus jeunes et davantage formées entraîne cette hausse sensible des niveaux de qualification. Sur les seuls conducteurs routiers du transport routier de fret élargi, pour la période 2010 – 2015, 20 % des moins de 30 ans n'ont aucun diplôme ou au plus le brevet des collèges. Cette proportion monte à 32 % parmi les conducteurs de 30 à 49 ans et à 49 % pour ceux ayant 50 ans et plus (figure 5A.2).

Les CAP et BEP restent les diplômes les plus fréquents parmi les jeunes conducteurs, mais la proportion de bacheliers augmente fortement : 35 % d'entre eux ont le baccalauréat ou plus, contre 16 % dans la classe d'âge

30–49 ans. Cette hausse de la part des titulaires du bac et plus s'explique par le développement des filières professionnelles de niveau bac, créées en 1985 et en développement continu depuis. Un baccalauréat professionnel spécifique de transport routier de marchandises a été créé en 2010 et devrait contribuer à renforcer ce mouvement de hausse des qualifications.

Les conducteurs de moins de 30 ans sont plus souvent diplômés de la filière transport que leurs aînés, selon les résultats de l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT) réalisée en 2008 (figure 5A.3).

Outre les évolutions du niveau de diplôme initial, le dispositif de formation professionnelle obligatoire, créé et développé depuis 1995, a contribué à accroître le nombre de détenteurs de diplômes et titres professionnels du transport. Il repose sur une obligation de qualification initiale pour l'exercice de la conduite professionnelle (cf. fiche 5C).

Le nombre d'élèves en contrats de professionnalisation et d'apprentissage diminue en 2014

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 2014, l'organisme paritaire collecteur agréé (OPCA) pour le secteur des transports a financé 2 958 contrats de professionnalisation marchandises pour la filière transports routiers de marchandises et activités auxiliaires, soit 139 de moins qu'en 2013. 27 % de ces contrats de professionnalisation concernent la conduite en 2014, contre 30 % en 2013 (figure 5A.4).

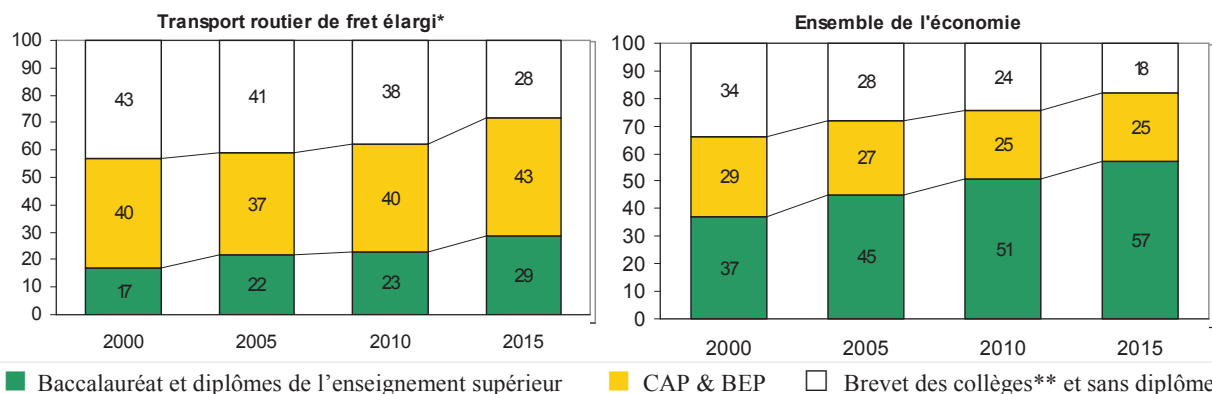
L'apprentissage financé par les organismes de la branche recule également : 2 333 contrats d'apprentissage ont été financés en 2014, soit environ 500 de moins que l'année précédente. La conduite représente 12 % de ces contrats en 2014, une part en baisse de 3 % par rapport à 2013.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 5 : la formation

Figure 5A.1 : répartition des actifs selon le diplôme le plus élevé obtenu

En %



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

Source : Insee ; enquête emploi (en 1998 enquête annuelle ; à partir de 2002, enquête emploi en continu), calculs SOeS

Figure 5A.2 : diplôme le plus élevé des conducteurs routiers entre 2010 et 2015

En %

	Moins de 30 ans	De 30 à 49 ans	50 ans et plus	Ensemble
Aucun/Brevet des collèges *	20	32	49	35
CAP ou BEP	45	52	46	49
Bac ou plus	35	16	6	16

Lecture : 20 % des conducteurs routiers âgés de moins de 30 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges (* BEPC avant 1986).

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

Source : Insee ; enquêtes emploi 2010 – 2015, calculs SOeS

Figure 5A.3 : formation initiale des conducteurs routiers en 2008

En %

Diplôme obtenu	Moins de 30 ans	Ensemble
Aucun ou brevet des collèges*	6	27
Spécifique filière transport	44	18
Non spécifique	50	55

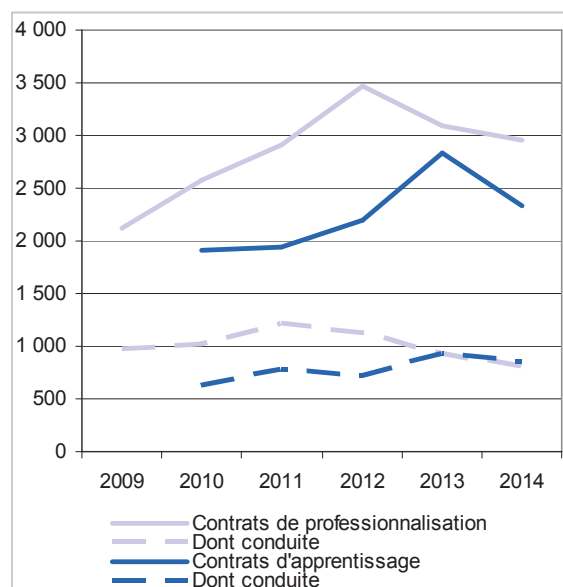
Lecture : 6 % des conducteurs de poids lourds âgés de moins de 30 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges.

Champ : conducteurs de poids lourds du TRF élargi.

Source : SOeS – EACT

Figure 5A.4 : contrats d'apprentissage et de professionnalisation suivis par la branche

Niveau en nombre de participants, évolutions en %



Sources : AFPA, AFT, AIFC, Promotrans

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

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

- le rapport présente l'exhaustivité des effectifs en formation continue hors formation obligatoire au sein des centres de formation de l'AFT-IFTIM et Promotrans ;
- les conducteurs effectuant de la conduite pour compte propre sont inclus depuis 2008 dans les effectifs en formation Fimo et Fcoos ; 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'AFPA, l'AFT-IFTIM et Promotrans (ce qui explique notamment que l'on ait davantage d'effectifs affichés en master).

5B LA CONTRIBUTION DES ENTREPRISES À LA FORMATION CONTINUE EN 2014

En 2014, l'effort de financement de la formation continue des salariés s'est légèrement réduit de 0,3 point dans les entreprises du transport routier de fret (TRF) élargi. Toutefois, la part des salariés du secteur ayant bénéficié d'une formation au cours de l'année a continué sa progression et la durée moyenne des formations a atteint son plus haut niveau depuis dix ans. L'effort physique de formation atteint donc également un niveau inédit dans le secteur.

Le taux de participation financière à l'effort de formation continue recule légèrement en 2014

En 2014, les entreprises de 10 salariés et plus du transport routier de fret élargi ont consacré l'équivalent de 1,93 % de leur masse salariale à la formation continue de leur personnel, qu'il soit sédentaire ou roulant, soit 0,03 point de moins que l'année précédente. 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).

L'effort de financement des entreprises du TRF élargi est moins élevé que celui constaté pour l'ensemble de l'économie (2,67 % en 2014). Il est nettement plus faible que dans l'ensemble des transports terrestres (4,12 % en 2014 ; *figure 5B.1*), qui comprennent notamment le transport ferroviaire et le transport urbain, où le taux de participation financière est important.

Le taux de participation financière à la formation des salariés s'accroît globalement avec la taille de l'entreprise : il est de 1,25 % dans les entreprises employant de 10 à 19 salariés et de 1,96 % dans celles de 2 000 salariés et plus. En 2014, il est toutefois le plus élevé dans les entreprises de 50 à 249 salariés : 2,33 %. Il est assez nettement supérieur à l'obligation légale (*voir encadré*).

Davantage de salariés ont été formés en 2014

Si le taux de participation financière est quasi stable en 2014, la proportion de salariés du secteur ayant eu accès à une ou plusieurs formations progresse, s'établissant à 32,9 % des salariés, soit 0,8 point de plus que l'année précédente (*figure 5B.2*). Elle revient ainsi au niveau observé en 2009, lorsque la croissance

économique avait été fortement négative (-2,9 %). Les entreprises avaient alors été incitées à former leurs salariés lors des périodes de chômage partiel. La part des salariés formés dans le TRF élargi reste plus basse que dans l'ensemble des secteurs, de près de 11 points (*figures 5B.4*). Cela s'explique en partie par des effets de structure : la part des salariés formés est structurellement plus faible dans les petites entreprises, nombreuses dans le TRF élargi. En 2014, 13,4 % des salariés des entreprises de 10 à 19 salariés ont eu accès à une formation, contre 53,3 % dans celles employant 2 000 salariés et plus. De même, la formation bénéficie plus souvent aux cadres et professions intermédiaires qu'aux ouvriers, très majoritaires dans les effectifs du transport routier de fret.

La durée moyenne des formations s'allonge en 2014

La hausse de l'accès à la formation s'accompagne d'une durée moyenne plus longue que les années précédentes. Ainsi, en 2014, elle est de 28,5 heures contre 26,9 heures en 2013 (*figure 5B.2*). Depuis 2009, la durée moyenne des stages n'a cessé de progresser, gagnant près de 7 heures en 5 ans. Elle dépasse en 2014 la durée moyenne observée tous secteurs confondus. Rapporté au nombre de salariés employés, le nombre d'heures de formation s'établit à 9,4 heures en 2014 (*figure 5B.3*). C'est le plus haut niveau sur la période 2005-2014. Ce nombre d'heures est plus important dans les établissements de 50 salariés et plus que dans les établissements de moins de 50 salariés. En revanche, la durée moyenne des formations est globalement plus longue dans ces derniers.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

La formation continue et la déclaration 24-83

Chaque employeur est tenu de participer au financement de la formation professionnelle continue des salariés ou des demandeurs d'emploi. Cette obligation de participer s'applique aux entreprises privées ainsi qu'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 (moins de 10 salariés : 0,55 % de la masse salariale ; de 10 à 19 salariés : 1,05 % de la masse salariale ; 20 salariés et plus : 1,6 %). Pour permettre le contrôle du versement de la participation, les employeurs d'au moins dix salariés doivent remplir une **déclaration annuelle (dite 24-83)** et la transmettre au Service des impôts. Le Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Cereq) exploite ces déclarations fiscales annuelles 24-83 de toutes les entreprises et associations de 10 salariés et plus.

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 (non compris les formations en alternance).

Taux d'accès à la formation continue : nombre de salariés ayant eu accès à une ou plusieurs formations dans l'année/effectifs totaux.

Taux de participation financière : dépenses de formation professionnelle/masse salariale.

partie 5 : la formation

Figure 5B.1 : formation continue dans les entreprises en 2014

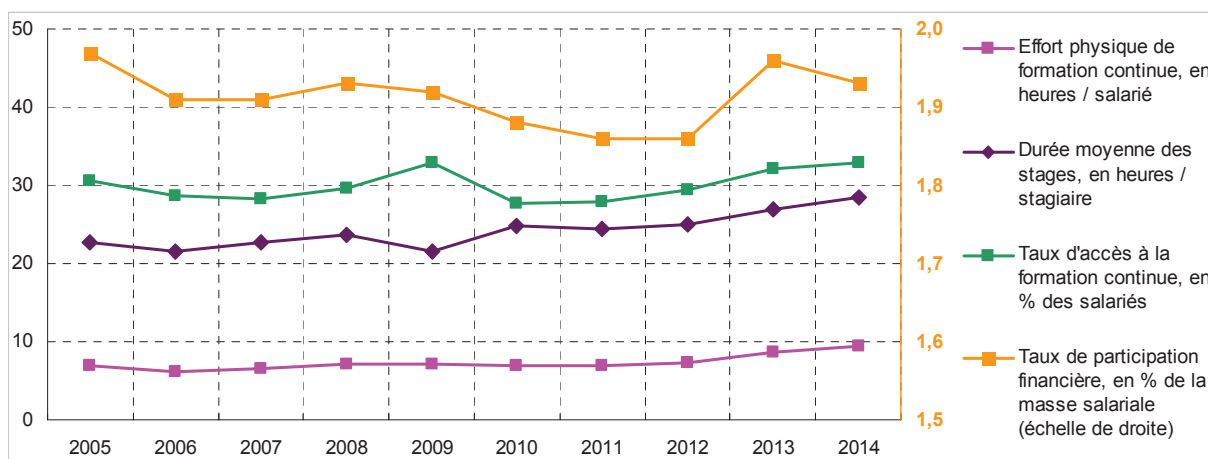
Taille des entreprises (nombre de salariés)	De 10 à 19	De 20 à 49	De 50 à 249	De 250 à 499	De 500 à 1 999	2 000 et plus	TRF élargi	Transports terrestres et par conduites*	Ensemble de l'économie
Effort physique de formation continue, en heures/salarié de l'entreprise	4,1	6,2	10,1	8,9	7,9	30,3	9,4	18,2	11,8
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire	30,6	29,8	25,2	25,0	13,8	52,6	28,5	38,3	27,1
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	13,4	21,0	40,0	36,4	56,6	53,3	32,9	47,6	43,7
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	1,25	1,74	2,33	2,02	1,93	1,96	1,93	4,12	2,67

* Code 49 de la NAF Rév. 2.

Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Figure 5B.2 : évolution de la formation continue dans les entreprises du TRF élargi de 2005 à 2014

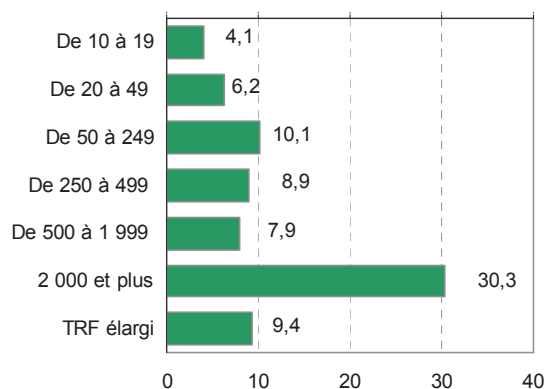


Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Figure 5B.3 : effort physique de formation continue dans le TRF élargi en 2014, selon la taille de l'entreprise

En heures/salarié

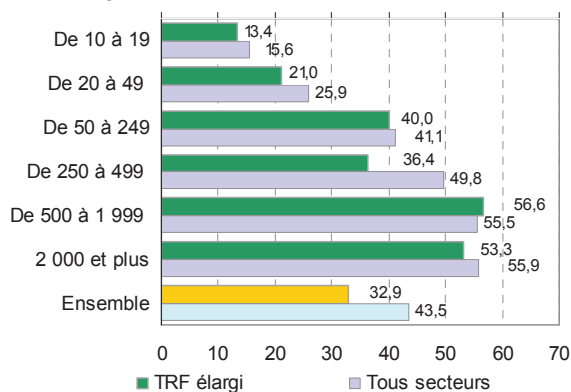


Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Figure 5B.4 : taux d'accès à la formation continue dans le TRF élargi en 2014, selon la taille de l'entreprise

En % de stagiaires



Champ : France entière ; entreprises de 10 salariés et plus.

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

5C LES FORMATIONS OBLIGATOIRES DES CONDUCTEURS

Le nombre de conducteurs ayant obtenu en 2015 la qualification initiale de conducteur poids lourds diminue, après s'être redressé en 2014. Le nombre de formations courtes délivrées recule nettement et n'est pas compensé par la plus légère hausse du nombre d'entrants dans le métier issus des formations initiales longues. Le nombre de qualifications initiales délivrées par le Ministère en charge de l'emploi (titres professionnels de conducteurs routiers) augmente sensiblement en 2015 et le développement des diplômes professionnels délivrés par le Ministère de l'éducation nationale se poursuit, porté par le développement du baccalauréat professionnel de conducteur routier. Le nombre de conducteurs ayant obtenu la qualification de conducteur poids lourd marchandises grâce aux formations passerelles se replie. Le nombre de formations continues obligatoires diminue encore en 2015, après un sommet atteint en 2012.

Le nombre de formations initiales suivies baisse

En 2015, 28 535 personnes ont suivi une formation initiale leur donnant accès à la profession de conducteur de poids lourds de transport de marchandises, soit une baisse de 5,9 % par rapport à 2014 (figure 5C.1). Le niveau le plus élevé de la décennie a été atteint en 2007, avec 33 778 personnes ayant suivi une formation initiale dans ce domaine. Cette hausse est due au repli prononcé du nombre de personnes ayant suivi une formation courte. Le nombre de formations initiales minimum obligatoires (Fimo), premier mode d'accès à ces métiers s'établit à 15 680 attestations délivrées en 2015, en diminution de 12,7 % par rapport à 2014. Le recul de la part de la Fimo dans les sortants de formation initiale se prolonge en 2015 et n'atteint plus que 55 %, soit 4 points de moins qu'en 2014 (figure 5C.2).

Le nombre de diplômés issus de formations initiales longues augmente de 3,9 % en 2015. Cette hausse ne compense toutefois pas le fort repli du nombre de Fimo délivrées.

Les formations initiales longues de l'Éducation nationale, qui permettent d'obtenir la Fimo par équivalence, continuent de se développer. Le nombre de qualifications initiales délivrées au titre d'une formation scolaire progresse de 1,4 % en un an, avec 3 921 diplômés. Cette hausse est portée par la croissance régulière du nombre de diplômés du bac professionnel « conducteur du transport routier de marchandises », dont la première promotion est sortie en 2013. 29 % des diplômés de l'Éducation nationale sont issus de ce baccalauréat, les autres provenant du CAP de conducteur routier.

8 934 titres professionnels permettant l'accès à la profession de chauffeur routier ont été délivrés par le ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, soit une augmentation de 5,1 % en un an. Cette voie, appréciée des entreprises du secteur, représente plus de deux tiers des diplômés issus de la formation initiale longue.

Le nombre de formations passerelles recule nettement

1 121 formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de marchandises ont été suivies en 2015, soit une baisse de 16,3 % par rapport à 2014. Le développement de ces formations, mises en place depuis 2009 et qui permettent la mobilité des conducteurs entre les secteurs du transport de marchandises et de voyageurs, a connu une très forte croissance jusqu'en 2012, mais semble avoir atteint un palier depuis. Le nombre de conducteurs ayant suivi une

formation « passerelle » permettant de passer du transport routier de marchandises vers le transport routier de voyageurs se stabilise en 2015, avec 3 228 conducteurs bénéficiaires en 2015 (- 0,6 % – annexe 5.4b dématérialisée).

Le nombre de formations continues obligatoires diminue de nouveau en 2015

En 2015, 98 911 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies, en recul de 3,6 % par rapport à 2014. Cette baisse est la troisième consécutive. Le nombre de FCO avait atteint son maximum en 2012. Les conducteurs ayant bénéficié d'une dispense de formation initiale au titre des droits acquis, prévue par le nouveau dispositif de formation mis en place en 2007, avaient en effet l'obligation de suivre une FCO avant le 10 septembre 2012. Le nombre de FCO qui avait déjà sensiblement diminué en 2013 et 2014 revient à un niveau proche de celui observé en 2009.

Le nombre de permis poids lourd délivrés diminue et atteint son plus bas niveau depuis 1999

En 2015, 37 870 permis de conduire de poids lourds marchandises ont été délivrés (permis des catégories C et EC) par les centres d'examens (figure 5C.3), dont 2 071 à des femmes. Après une hausse ponctuelle en 2014, le nombre de permis délivrés recule de nouveau (- 5,0 %), retrouvant la tendance entamée en 2009. Il est à son plus bas niveau depuis 15 ans.

Le nombre de femmes ayant obtenu le permis poids lourd en 2015 continue cependant à augmenter et leur part dans les nouveaux titulaires de ce permis atteint 5,5 % en 2015. Elle reste encore loin de son maximum observé en 2008 (6,8 % des permis avaient alors été délivrés à des femmes).

Règlement

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

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

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 5 : la formation

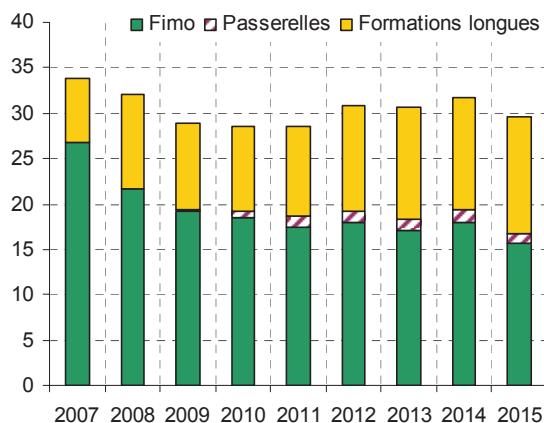
Figure 5C.1* : formations obligatoires initiales et continues suivies par les conducteurs dans le transport routier de fret

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Évolution 2015 / 2014
Formation d'accès à la profession de conducteur							
Formation initiale minimale obligatoire (Fimo)	18 541	17 526	17 913	17 128	17 961	15 680	-12,7
Formation initiale longue	9 337	9 933	11 638	12 450	12 368	12 855	3,9
acquise au titre d'un CAP d'un BEP ou d'un bac professionnel	2 225	2 322	2 671	3 724	3 866	3 921	1,4
Dont CAP/BEP	2 225	2 322	2 671	2 805	2 838	2 788	-1,8
Dont Baccalauréat professionnel *	-	-	-	919	1 028	1 133	10,2
acquise au titre d'un titre professionnel	7 112	7 611	8 967	8 726	8 502	8 934	5,1
Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)	27 878	27 459	29 551	29 578	30 329	28 535	-5,9
Passerelles (Voyageurs → Marchandises)	747	1 085	1 320	1 134	1 340	1 121	-16,3
Formation continue							
FCOS / FCO	101 686	100 941	121 153	107 199	102 644	98 911	-3,6

* Le baccalauréat professionnel « Conducteur transport routier marchandises » a été créé par arrêté du 3 juin 2010. La première promotion a été diplômée en 2013. Certains diplômés de ce baccalauréat peuvent déjà avoir acquis la Fimo en ayant suivi un CAP du même domaine, d'où de possibles double comptes.
Sources : DGITM/DST ; Depp/ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

Figure 5C.2* : répartition des qualifications initiales et formations passerelles obtenues

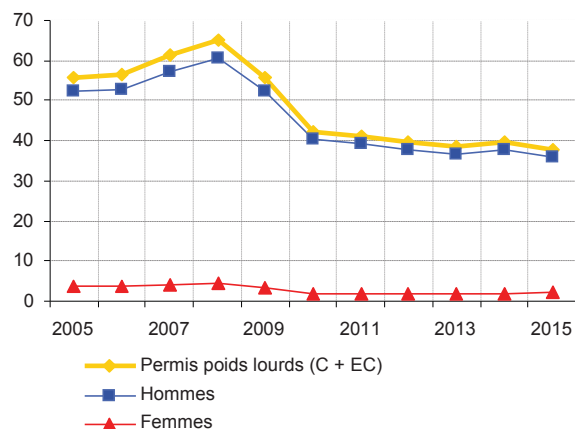
En milliers



Sources : DGITM/DST ; Depp/ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

Figure 5C.3 : nombre de permis poids lourds délivrés, selon le sexe

En milliers



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.

L'ex-décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 codifié aux articles R. 3314-1 à R. 3314-28 du livre III de la partie réglementaire sur le transport routier du code des transports,

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 :

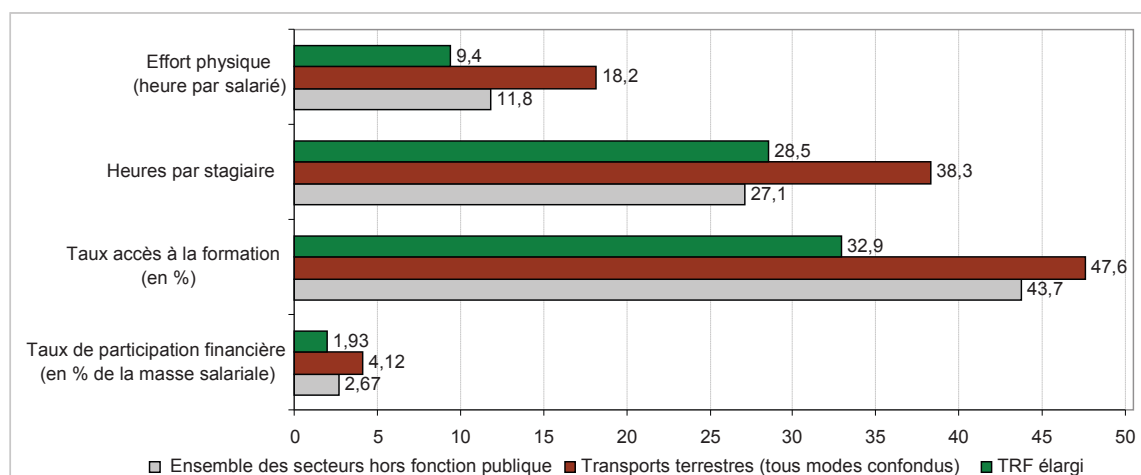
- une qualification initiale longue de 280 heures au moins qui correspond au titre professionnel de conducteur routier délivré par le ministre chargé de l'emploi et aux diplômes tels que le CAP ou le BEP « conduite et services dans le transport routier » ;
- une qualification initiale accélérée de 140 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.

partie 5 : la formation

Spécificités structurelles

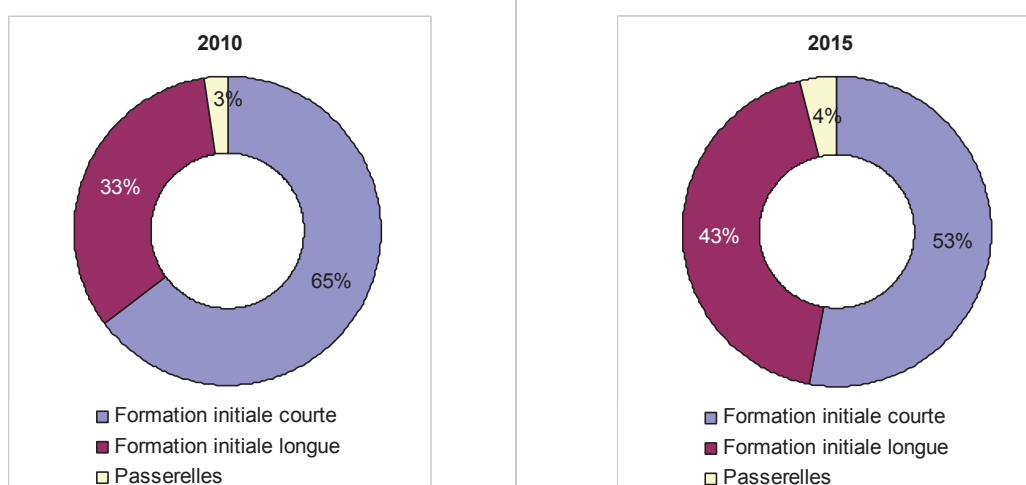
Les salariés du transport routier de fret élargi ont un niveau de formation initiale qui reste faible malgré une hausse régulière comme dans l'ensemble de l'économie. Ainsi, les jeunes conducteurs routiers de poids lourds sont plus diplômés que leurs aînés. Dans le transport terrestre (tous modes confondus), près d'un salarié sur deux suit une formation chaque année, les stages durent en moyenne 43,6 heures. Dans le TRF élargi, un tiers des salariés suivent une formation dans l'année, pour des stages de 28,5 heures en moyenne. Rapportée au nombre de salariés, la durée des formations est en moyenne de 18,2 heures par salarié dans le transport terrestre et 9,4 heures par salarié dans le TRF élargi. L'effort d'engagement financier dans la formation continue des établissements du TRF élargi est deux fois plus bas que celui de l'ensemble du transport terrestre. La présence dans le transport terrestre de très grandes entreprises à la politique de formation plus développée explique cet effort financier supérieur. La formation initiale courte est la principale voie d'accès au métier de conducteur routier de marchandises avec 53 % des diplômes délivrés. La formation initiale longue se développe cependant fortement, avec un gain de 10 points en cinq ans.

La formation continue financée par les entreprises



Source : Cereq ; déclarations 24.83

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



Sources : DGITM/DST/ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, ministère du Travail, de l'Emploi, de la Formation professionnelle et du Dialogue social

partie 6

L'accidentalité

— En 2015, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de 1,5 %, soit une cinquième année consécutive de recul. Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux. 473 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit sept de moins que l'année précédente. En 2014, le nombre d'accidents du travail avec arrêt avait reculé de 2,8 % dans le transport routier de fret (TRF) élargi : l'indice de fréquence des accidents a diminué également cette année (- 1,7 %). Le risque d'accident ayant entraîné une incapacité permanente se replie pour la deuxième année consécutive. En revanche, le nombre de salariés du transport routier de fret élargi décédés dans leur travail a augmenté, avec 73 décès en 2014.



6A LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

En 2014, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, 79,1 accidents avec arrêt du travail pour 1 000 salariés ont été reconnus par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), soit 1,7 point de moins qu'en 2013. Le risque d'accident ayant entraîné une incapacité permanente recule également (5,6 accidents pour 1 000 salariés). Les ouvriers, notamment non qualifiés, sont les plus exposés au risque d'accident. Ce risque recule toutefois nettement au cours des dernières années.

Le risque d'accident baisse de nouveau en 2014 dans le TRF élargi

En 2014, la CNAMTS a reconnu 79,1 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés dans le transport routier de fret élargi, soit 1,7 accident de moins que l'année précédente (figure 6A.1). Cette diminution est la quatrième consécutive. Dans le même temps, le nombre d'accidents avec arrêt de travail a légèrement augmenté (+0,2) dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique. La fréquence des accidents du travail reste cependant plus de deux fois plus élevée dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble des secteurs d'activité.

Le nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente, pour 1 000 salariés, diminue également dans le TRF élargi, à 5,6 (figure 6A.2). 73 décès dans le cadre de l'activité professionnelle ont été enregistrés en 2014, soit un taux de 2,1 pour 10 000, en augmentation de 0,3 point.

Le risque d'accident du travail des ouvriers diminue

Le risque élevé d'accident du travail dans le transport routier de fret élargi est notamment dû à la forte proportion d'ouvriers dans ce secteur, ceux-ci étant nettement plus exposés au risque d'accident du travail que les autres catégories socioprofessionnelles du fait de la nature manuelle de leur activité. Il est le plus élevé pour les ouvriers non qualifiés (dont les manutentionnaires). En 2014, on compte 191 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 ouvriers non qualifiés contre 73 accidents avec arrêt pour 1 000 ouvriers qualifiés (figure 6A.3). Ce risque diminue depuis 2010 pour les ouvriers qualifiés (- 13 points). Après une année de stabilité, l'indice de fréquence des accidents des ouvriers non qualifiés recule

de nouveau en 2014 (- 9 points). Depuis 2010, le risque diminue très fortement : - 44 points.

Les risques d'accidents du travail sont les plus élevés dans la location de camions avec chauffeurs

La fréquence des accidents est plus élevée dans les établissements de location de camion avec conducteur, avec 92 accidents pour 1 000 salariés en 2014, suivi par la messagerie fret express (88 accidents). Elle est plus basse dans le transport routier de fret interurbain (75 accidents) et le transport routier de proximité (79 accidents – figure 6A.4).

Plus d'accidents du travail chez les jeunes, mais des accidents plus graves pour leurs aînés

Le risque de subir un accident du travail dans les activités du TRF élargi est plus élevé pour les jeunes salariés que pour les plus âgés (figure 6A.5). Mais la gravité des accidents augmente avec l'âge. On compte ainsi 102 accidents pour 1 000 salariés âgés de moins de 30 ans en 2014, contre 63 pour 1 000 salariés âgés de 50 ans et plus. En revanche, pour 1 000 salariés de moins de 30 ans 2,9 accidents ont entraîné une incapacité permanente, contre 7,2 accidents pour 1 000 salariés de 50 ans et plus.

En raison de la nature des postes occupés, le risque d'accident est plus élevé pour les hommes que pour les femmes dans le transport routier de fret élargi. On compte ainsi en 2014, 84,9 accidents du travail avec arrêt pour 1 000 hommes salariés, contre 31,8 pour les femmes. Les accidents sont également plus graves : en 2014, pour 1 000 hommes salariés, 6,0 accidents ont entraîné une incapacité permanente. Pour 1 000 femmes salariées, 2,3 accidents du travail avec arrêt ont entraîné une incapacité permanente.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

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

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

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

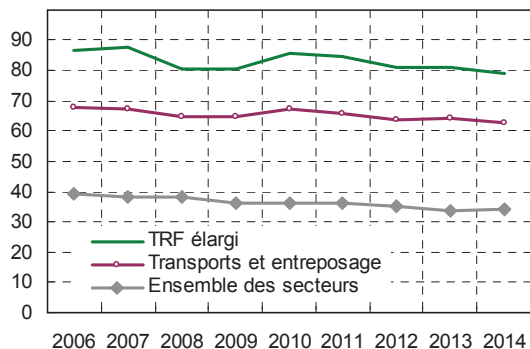
Indice de fréquence : nombre d'accidents avec arrêt ou accidents en premier règlement rapporté à 1 000 salariés. Pour calculer l'indice de fréquence des ouvriers qualifiés et non qualifiés du TRF élargi, le Service de l'observation et des statistiques estime le nombre de salariés par catégories sociales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

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

partie 6 : l'accidentalité

Figure 6A.1 : évolution de l'indice de fréquence des accidents du travail selon le secteur

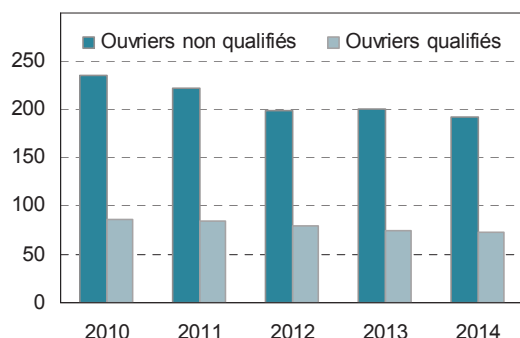
Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



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

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

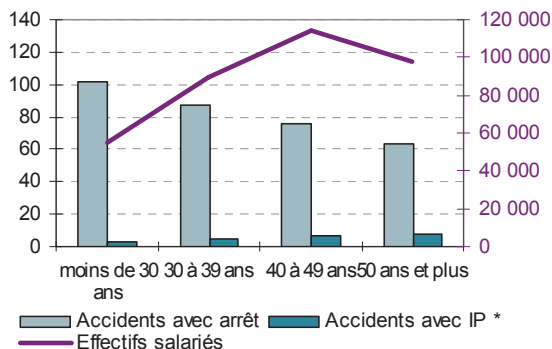
Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



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

Figure 6A.5 : indice de fréquence des accidents et répartition des effectifs selon l'âge, en 2014

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés et nombre de salariés



* IP : incapacité permanente.
Champ : régime général, France métropolitaine.
Sources : CNAMTS ; Insee ; DADS ; calculs SOeS

Figure 6A.2 : indice de fréquence des accidents, taux de risque et taux de décès dans le TRF élargi

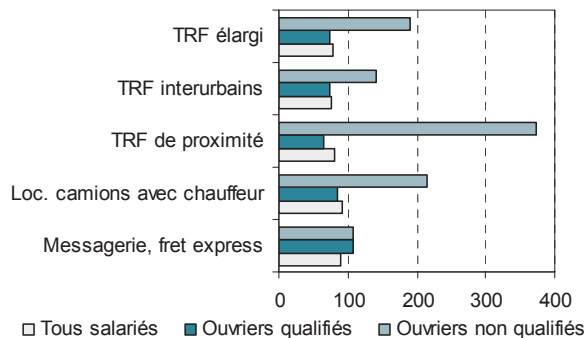
Indice de fréquence et taux de risque pour 1 000 salariés,
Taux de décès pour 10 000,
Salariés et accidents en milliers, nouvelles IP * et décès en unités

	2012	2013	2014	Moyenne 2014/2010
Indice de fréquence	81,1	80,8	79,1	82,2
Taux de risque d'accidents avec IP *	6,0	5,8	5,6	5,8
Taux de décès	1,7	1,8	2,1	1,8
Nombre				
Salariés	364,4	358,4	356,0	360,7
Accidents avec arrêt	29,6	29,0	28,2	29,6
Nouvelles IP *	2 189	2 090	1 978	2 104
Décès	62	65	73	65

* IP : incapacité permanente.
Champ : régime général, France métropolitaine.
Sources : CNAMTS ; calculs SOeS

Figure 6A.4 : indice de fréquence des accidents dans le TRF élargi selon l'activité et la qualification, en 2014

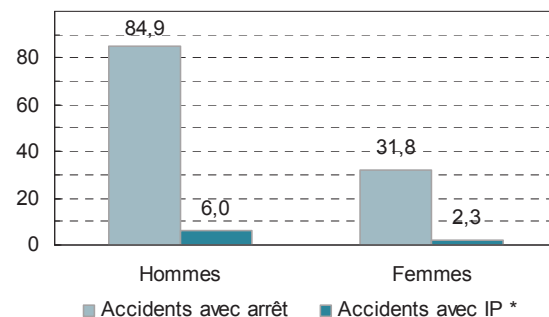
Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



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

Figure 6A.6 : indice de fréquence des accidents selon le genre dans le TRF élargi, en 2014

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



* IP : incapacité permanente.
Champ : régime général, France métropolitaine.
Sources : CNAMTS ; Insee ; DADS ; calculs SOeS

6B L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE IMPLIQUANT DES POIDS LOURDS

En 2015, 2 721 accidents impliquant au moins un poids lourd ont été dénombrés. Ils représentent 4,8 % des accidents corporels de la route. Le nombre de tués dans ces accidents impliquant un poids lourd diminue (- 1,5 %).

Les nombres de tués et de blessés diminuent légèrement

Avec 473 décès en 2015, le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd diminue de 1,5 %, après une hausse en 2014 de 3,2 %. Entre 2000 et 2015, le nombre de tués a été divisé par plus de deux comme pour l'ensemble des accidents.

Si les accidents impliquant un poids lourd ne représentent que 4,8 % de l'ensemble des accidents, ils représentent 13,7 % des personnes tuées. On compte ainsi 17,4 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit près de trois fois plus que pour l'ensemble des accidents (6,1 tués pour 100 accidents).

Avec 3 362 blessés en 2015, le nombre de blessés dans ces accidents est stable (- 0,4 %), suivant une hausse de 2,7 % en 2014. Depuis 2000, ce nombre a également été divisé par plus de deux.

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd poursuit sa baisse

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd diminue en 2015 pour la cinquième année consécutive : 1,5 % (- 17,3 % depuis 2010). Il baisse un peu plus vite que l'ensemble des accidents routiers (- 15,9 % depuis 2010).

Les accidents impliquant un poids lourd restent plus fréquents sur autoroutes

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (30 %) que l'ensemble des accidents (9 %). Cela s'explique par la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules, les poids lourds effectuant une plus grande part de leur parcours sur autoroutes que les autres véhicules. Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd se répartissent quasi équitablement hors agglomérations et en agglomérations (respectivement 36 % et 34 %) contrairement aux accidents concernant l'ensemble des véhicules qui ont très majoritairement lieu en agglomérations (66 %).

Les accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves hors agglomérations

Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomérations (hors autoroutes) qu'en milieu urbain. En effet, on dénombre pour 100 accidents impliquant un poids lourd, 32,2 personnes tuées hors agglomérations contre 8,1 en agglomérations et 11,8 sur autoroutes. Concernant l'ensemble des véhicules, le nombre de tués pour 100 accidents est bien inférieur, quelle que soit la localisation : 15,3 hors agglomérations, 2,7 en agglomérations et 5,7 sur autoroutes.

Des dépassements de vitesse plus nombreux

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route : quel que soit le type de voie (à l'exception de la circulation en agglomération), les vitesses maximales autorisées (VMA) sont inférieures pour les poids lourds. Si les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées entre poids lourds et véhicules légers sont proches sur les autoroutes en 2015, ils sont bien plus élevés pour les poids lourds sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations (46 % contre 17 %, mesurés à partir d'un échantillon de points). Quant aux taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h par les poids lourds, ils restent inférieurs à 7 %, quel que soit le type de voie.

Les accidents dans le transport routier de matières dangereuses sont rares

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. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement entre 2008 et 2014 sur le réseau public. En 2015, on dénombre 34 accidents corporels, soit 3 de plus qu'en 2014. Le nombre de tués dans ces accidents atteint son minimum : 5 personnes. Aucun de ces décès n'est en lien avec les marchandises transportées.

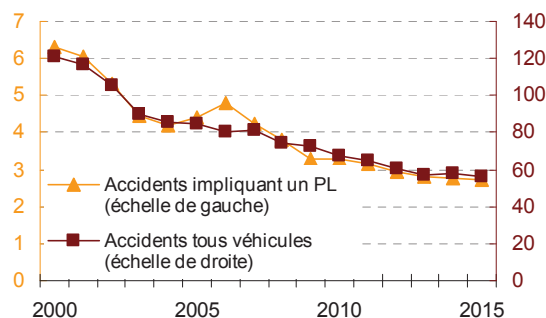
Champ de l'accidentalité des véhicules poids lourds de transport de marchandises : cette fiche porte sur l'accidentalité de l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris et non sur les seuls poids lourds français appartenant à des entreprises du transport routier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

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

partie 6 : l'accidentalité

Figure 6B.1 : évolution du nombre d'accidents corporels de la route

Nombre d'accidents en milliers (double échelle)

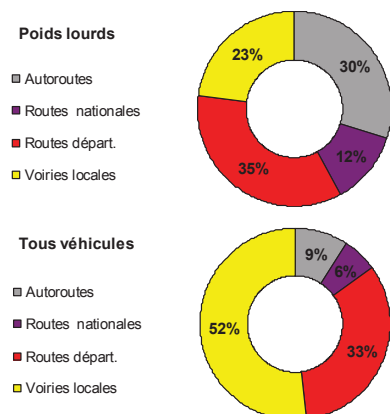


Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure 6B.3 : répartition des accidents corporels selon le type de réseau en 2015

En %



Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure 6B.5 : taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2015

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

	Vitesse maximale autorisée (VMA) en km/h (1)		Taux de dépassement de la VMA		Taux de dépassement de la VMA + 10 km/h	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Autoroutes	130	90	21	19	3	0
Autres autoroutes et routes à 2x2 voies	110	90	22	15	4	7
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations	90	80	17	46	4	4
Agglomérations	50	50	32	22	6	2

VL : véhicule léger ; PL : poids lourd.

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

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure 6B.2 : nombre de tués selon la catégorie de véhicule impliquée dans un accident corporel

Nombre d'accidents corporels, de tués et nombre de tués pour 100 accidents corporels ; évolutions en % et en points

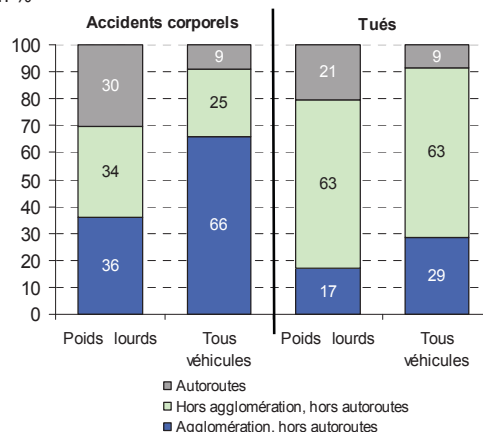
	2015	2015/2014	2015/2010	2015/2000
Nombre d'accidents :		évolution en %		
impliquant un poids lourd	2 721	-1,5	-17,3	-56,7
tous véhicules	56 603	-2,7	-15,9	-53,3
Nombre de tués dans les accidents :		évolution en %		
impliquant un poids lourd	473	-1,5	-15,1	-55,2
tous véhicules	3 461	2,3	-13,3	-57,2
Nombre de tués pour 100 accidents :		évolution en points		
impliquant un poids lourd (1)	17,4	0,0	0,4	0,6
tous véhicules (2)	6,1	0,3	0,2	-0,5
Risque relatif (1)/(2)	2,8	-0,1	0,0	0,3

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure 6B.4 : accidents corporels et tués selon la localisation en 2015

En %

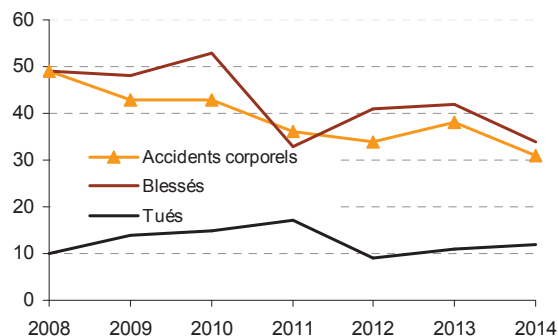


Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Figure 6B.6 : nombre d'accidents et de victimes dans le transport de matières dangereuses

En unités



Champ : France métropolitaine.

Source : MEEM/DGPR/Mission transports des matières dangereuses

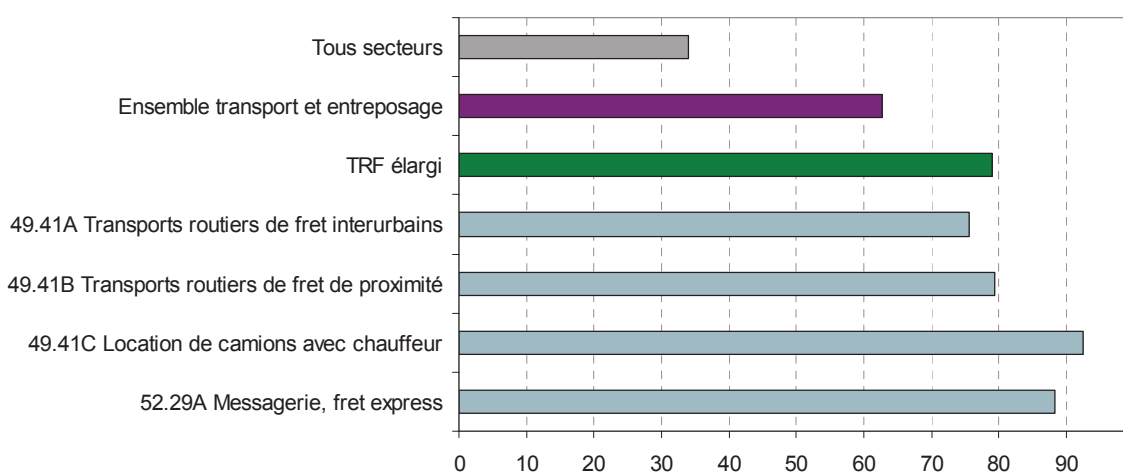
partie 6 : l'accidentalité

Spécificités structurelles

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

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

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés, par secteur, en 2014

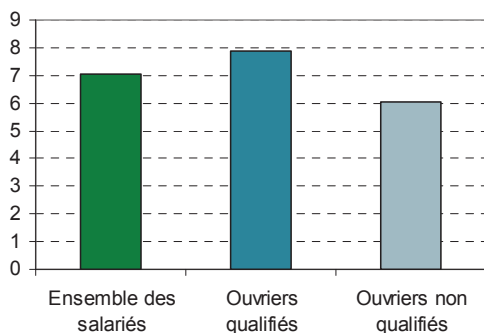


Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee ; DADS ; calculs SOeS

Part des accidents ayant causé une incapacité permanente

En %

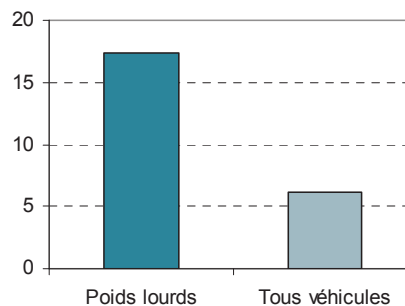


Champ : régime général, France métropolitaine.

Sources : CNAMTS ; Insee ; DADS ; calculs SOeS

Nombre de tués pour 100 accidents impliquant :

Nombre de tués



Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

partie 7

Annexes



annexes

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du bilan social sont disponibles au format électronique sur le site internet du service de l'observation et des statistiques du ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer :

[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique Transport/entreprises et emploi/Emploi – social/](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique/Transport/entreprises%20et%20emploi/Emploi%20-%20social/)

Annexe 1 – la situation économique

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

Annexe 2 – L'emploi et le marché du travail

- Annexe 2.1** Effectif salarié au 31 décembre
- Annexe 2.2** Effectif salarié en moyenne annuelle
- Annexe 2.3a** Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise (de 2000 à 2010)
- Annexe 2.3b** Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise (de 2011 à 2014)
- Annexe 2.4** Effectifs salariés et non salariés au 31 décembre dans le transport routier de fret élargi
- Annexe 2.5** Part des non-salariés dans l'emploi au 31 décembre
- Annexe 2.6** Structure de l'emploi non salarié au 31 décembre
- Annexe 2.7** Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre
- Annexe 2.8** Part des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre
- Annexe 2.9** Structure par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre
- Annexe 2.10** Âges moyen et médian de la population salariée au 31 décembre
- Annexe 2.11** Répartition des salariés par âge au 31 décembre
- Annexe 2.12** Part des salariés à temps partiel au 31 décembre
- Annexe 2.13** Nombre d'intérimaires en équivalents-emplois temps plein sur l'année
- Annexe 2.14** Taux de recours moyen au travail intérimaire
- Annexe 2.15** Taux de rotation de la main-d'œuvre
- Annexe 2.16** Offres d'emploi collectées par secteur émetteur
- Annexe 2.17** Offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé
- Annexe 2.18** Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers " Transport et logistique " par catégorie
- Annexe 2.19** Répartition des demandeurs d'emploi au 31 décembre par tranche d'âge

annexes

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

Annexe 3 – La durée du travail

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

Annexe 4 – Les revenus salariaux

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

Annexe 5 – La formation

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

Annexe 6 – L'accidentalité

- Annexe 6.1** Accidents du travail
- Annexe 6.2** Accidents du travail dans le TRF élargi, par secteur détaillé
- Annexe 6.3a** Accidents du travail dans le TRF élargi selon l'âge des victimes
- Annexe 6.3b** Accidents du travail dans le TRF élargi selon le sexe des victimes
- Annexe 6.4** Accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'élément en cause
- Annexe 6.5** Accidentalité routière à 30 jours

annexes

Annexe 6.6 Accidents corporels sur le réseau national et les autoroutes

Annexe 6.7 Accidents corporels sur les réseaux départemental et local

Annexe A : les secteurs et le champ couverts

Les données présentées dans ce bilan sont principalement relatives à quatre secteurs d'activité, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, que l'on désigne par « TRF élargi » et à des métiers du transport et de la logistique (cf. tableau). L'approche sectorielle respecte la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2) et non les conventions collectives. Ce bilan repose sur l'exploitation d'enquêtes statistiques et de fichiers administratifs utilisant le code d'activité principale exercée (APE) de l'entreprise ou de l'établissement attribué par l'Insee à des fins statistiques et, parfois, la nomenclature des métiers utilisée par Pôle emploi (le ROME).

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

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

Annexe B : les enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

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

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

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 2 500 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 octobre 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 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. Le questionnaire de l'enquête portait d'une part sur la perception par le conducteur de la durée du travail et de son évolution, d'autre part sur d'autres aspects des conditions de travail (rémunération et autres éléments accessoires, formation, déroulement de carrière, accidents du travail, travail de nuit).

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

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

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

Le champ « Transport et logistique » défini par le SOeS correspond à 29 métiers dans la version 2 du Rome, et en regroupe 39 dans la version 3. La nouvelle codification des métiers, entrée en vigueur le 15 décembre 2009, perturbe la continuité des séries statistiques suivantes : « Magasinage et préparation de commandes », « Conduite d'engins de déplacement de charges », « Manutention manuelle de charges » et « Autres métiers Transport et logistique ». Par conséquent, une analyse en évolution entre une année située avant et une année située après l'année 2010 n'est pas valable sur ces champs.

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

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

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

Définition

Conduit un véhicule routier lourd (poids total autorisé en charge – PTAC – supérieur à 3,5 tonnes) afin de transporter des marchandises (produits, véhicules...), en moyenne ou longue distance selon la réglementation du travail et du transport routier et les impératifs de satisfaction de la clientèle (délais, conformité...).

Réalise des opérations liées au transport (arrimage des charges, élargement de documents, contrôle des marchandises...).

Peut effectuer des opérations de chargement/déchargement et l'entretien de suivi du véhicule.

Accès à l'emploi métier

Cet emploi/métier est accessible sans diplôme ni expérience professionnelle. Un CAP/BEP en conduite routière, service transport routier peut en faciliter l'accès.

Le permis poids lourds C ou E(C) complété par la formation initiale minimale obligatoire (Fimo) est exigé. Un renouvellement périodique de la Fimo par la formation Continue Obligatoire - FCO - (précédemment FCOS) est exigé.

Une carte de conducteur personnelle (délivrée par le préfet) est obligatoire.

Des habilitations spécifiques (certificats de formation ADR) peuvent être requises selon la nature des produits ou des marchandises transportées (matières dangereuses, produits pétroliers, citerne gaz...).

Une bonne condition physique (acuité visuelle, auditive, réflexes...) est requise.

Un ou plusieurs certificat(s) d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces)- conditionné(s) par une aptitude médicale à renouveler périodiquement peu(ven)t être requis.

La pratique d'une langue étrangère peut être demandée pour le transport à l'international.

Conditions d'exercice de l'activité

L'activité de cet emploi/métier s'exerce à bord de véhicules de plus de 3,5 tonnes pour le compte d'entreprises de transport, d'entreprises industrielles ou commerciales, d'entreprises de location de véhicules lourds avec conducteur, de l'armée, en contact avec le personnel d'exploitation, les clients, les services de douane...

Elle varie selon le type de véhicule (citerne, bétailière, porte-voitures...), la nature du fret (produits dangereux,

annexes

produits en vrac, animaux...) et la zone de trafic (régionale, nationale, internationale).

L'activité peut s'exercer les fins de semaine, jours fériés, de nuit et impliquer un éloignement du domicile de plusieurs jours.

Le port d'équipements de protection (gants, chaussures de sécurité, gilet fluorescent...) peut être requis.

Environnements de travail

Structures :

- boutique, commerce de détail ;
- collectivité territoriale ;
- entreprise artisanale ;
- entreprise de forage/extraction ;
- entreprise de location de véhicules ;
- entreprise de transport ;
- entreprise industrielle ;
- entreprise publique/établissement public ;
- industrie manufacturière.

Conditions : travail en indépendant.

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

Les entreprises et établissements du transport routier de fret sont principalement rattachés à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport, repéré par un code identifiant de la convention collective (IDCC). Les définitions présentées ci-dessous sont issues de la publication de la Dares « Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2013 ».

Convention collective

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

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

Convention collective de branche

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

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

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

Conventions collectives et nombre d'entreprises

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

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

Dénombrer le nombre d'entreprises rattachées à telle ou telle convention collective n'est donc pas immédiat. Deux indicateurs complémentaires existent : le nombre d'entreprises pour lesquelles au moins un salarié est couvert par une convention donnée et le nombre d'entreprises pour lesquelles la dite convention s'applique à la majorité des salariés (comptés au 31 décembre 2013) de l'unité. Le deuxième indicateur conduit à attribuer une (et une seule) convention collective « principale » par entreprise. Les mêmes indicateurs sont également déclinés au niveau établissement.

Principales données statistiques sur la convention collective du transport routier

En 2013, selon les données publiées par la Dares, 36 820 entreprises employant 661 000 salariés en fin d'année avaient pour convention collective principale celle du transport routier (IDCC 16 - *tableau 1*). Ces salariés sont répartis entre 36 activités économiques au sens de la NAF. Parmi les dix principaux codes NAF (mesurés en termes d'emploi salarié) soumis à la convention collective « transports routiers » (*tableau 2*), les salariés du transport routier de fret interurbains sont les plus nombreux (26,4 % des effectifs soumis à cette convention), suivis par les salariés des transports routiers de fret de proximité (18,2 %).

Le choix de la convention collective de rattachement et l'activité principale exercée ne sont pas systématiquement liés : si 99,6 % des salariés de la messagerie et fret express (5229A) sont couverts par la convention collective « transports routiers », ce n'est le cas que de 90,3 % des salariés des transports routiers de fret de proximité (4941B) (*tableau 3*).

annexes

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

Effectifs 2013	Ayant cet IDCC comme convention collective principale
Nombre d'entreprises (IDCC principal)	36 820
Nombre de salariés au 31/12/2013	661 000
Nombre de salariés en équivalent-temps plein (ETP) en 2013	611 500
Nombre d'établissements (IDCC principal)	42 950

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2013, calculs Dares

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

10 principaux codes NAF présents dans l'IDCC 00016 (en % des salariés présents au 31/12/2013)		Répartition des salariés de cet IDCC
4941A	Transports routiers de fret interurbains	26,4
4941B	Transports routiers de fret de proximité	18,2
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	9,5
5229B	Affrètement et organisation des transports	8,5
8690A	Ambulances	8,0
5229A	Messagerie, fret express	6,6
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	5,0
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	3,6
4941C	Location de camions avec chauffeur	2,8
4942Z	Services de déménagement	1,8
Total cumulé des 10 principaux codes NAF		90,4
Autres codes NAF		9,6

Lecture : 26,4 % des salariés couverts par la convention collective « transports routiers » sont employés dans des entreprises ayant pour activité principale le transport routier de fret interurbain (4941A).

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2013, calculs Dares

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

Dix principaux codes NAF où l'IDCC est le plus présent (en % des salariés présents au 31/12/2012)		Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
5229A	Messagerie, fret express	99,6
4941A	Transports routiers de fret interurbains	97,8
4942Z	Services de déménagement	97,3
4941C	Location de camions avec chauffeur	97,0
8690A	Ambulances	96,3
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	94,3
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	91,3
4941B	Transports routiers de fret de proximité	90,3
7712Z	Location et location-bail de camions	90,2
5229B	Affrètement et organisation des transports	90,2

Lecture : 99,6 % des salariés des entreprises employés dans les entreprises de la messagerie et du fret express sont couverts par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2013, calculs Dares

Tableau 4 : répartition des salariés par activité regroupée

Croisement entre l'IDCC et le regroupement NAF 17 de la nomenclature d'activités (en % des salariés présents au 31/12/2013)		Répartition des salariés de cet IDCC	Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
	AGRICULTURE	0,1	0,2
	INDUSTRIE	0,4	0,1
	CONSTRUCTION	0,3	0,1
FZ	Construction	0,3	0,1
	SERVICES	99,2	3,6
GZ	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	0,4	0,1
HZ	Transports et entreposage	85,7	42,7
IZ	Hébergement et restauration	0,0	0,0
JZ	Information et communication	0,0	0,0
KZ	Activités financières et d'assurance	0,5	0,4
LZ	Activités immobilières	0,1	0,2
MN	Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de	4,4	1,1
OQ	Administration publique, enseignement, santé humaine et action	8,0	0,7
RU	Autres activités de services	0,1	0,1
	Total	100,0	4,3

Lecture : parmi les salariés couverts par la convention collective « transports routiers », 85,7 % travaillent dans le secteur du transport et de l'entreposage. Parmi les salariés du transport et de l'entreposage, 42,7 % sont couverts par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2013, calculs Dares

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

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

1 – Livreurs : groupe 3 (coefficient 115M)

Livreur

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

Livreur sur triporteur à moteur

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

2 – Conducteur de véhicule jusqu'à 3,5 tonnes de poids total en charge inclus : groupe 3 bis (coefficient 118M)

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

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

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

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

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

3 – Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 11 tonnes de poids total en charge inclus : groupe 4 (coefficient 120M)

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

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

4 – Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total en charge inclus : groupe 5 (coefficient 128M)

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

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

5 – Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de poids total en charge : groupe 6 (coefficient 138M)

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

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

6 – Conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd : groupe 7 (coefficient 150M)

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

En particulier : utilise rationnellement (c'est-à-dire conformément aux exigences techniques du matériel et de la sécurité) et conserve en toutes circonstances la maîtrise de son véhicule ; en assure le maintien en ordre de marche ; a les connaissances mécaniques suffisantes pour lui permettre soit de dépanner son véhicule, s'il en a les moyens, soit en cas de rupture de pièces ou d'organes de signaler à l'entreprise la cause de la panne ; peut prendre des initiatives notamment s'il est en contact avec le client ; est capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès, de sa cargaison et, lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé, de son outillage ; peut être amené en cas de nécessité à charger ou à décharger son véhicule.

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

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

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

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

Le cadre juridique de la durée du travail des personnels roulants salariés des entreprises de transport routier de marchandises comprend des dispositions communautaires (règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite, de pause et de repos dans le domaine des transports par route, et la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier) et des dispositions législatives et réglementaires nationales. Des dispositions spécifiques au transport routier sont prévues par plusieurs articles de la partie législative du Code des transports qui assurent notamment la transposition de la directive 2002/15 précitée et des articles de la partie réglementaire du code des transports codifiant 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 D.3312-45 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 roulants¹ ;
- 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 trimestre² ou 918 heures² par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures hebdomadaires en moyenne ou 650 heures par trimestre² ou 866 heures² par quadrimestre pour les autres personnels roulants ;
- 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures hebdomadaires en moyenne ou 572 heures par trimestre ou 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (article 5-6 du décret).

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

La durée quotidienne du temps de service ne peut être supérieure à 12 heures. Elle peut être, à titre temporaire, prolongée pour l'accomplissement de travaux urgents dans les conditions fixées à l'article R.3312-52 du code des transports.

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.

¹ Hors conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.

² Transports effectués exclusivement avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes durant la période considérée.

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

Le travail de nuit

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

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

Le repos quotidien

Aux termes de l'article 3312-53 du code des transports les repos quotidiens doivent respecter les minima suivants :

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

Temps de repos normal : période d'au moins 11 heures avec possibilité de fractionnement en une première tranche de 3 heures et deuxième tranche de 9 heures ;

Temps de repos réduit : période d'une durée d'au moins 9 heures et de moins de 11 heures – possible trois fois maximum entre deux temps de repos hebdomadaires.

- Personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006 : 10 heures consécutives pendant les 24 heures précédant tout moment où ils exécutent un travail effectif ou sont à disposition.

Le repos hebdomadaire

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

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

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

L'accord conclu le 23 avril 2002

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

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

L'accord conclu le 14 décembre 2009

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

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

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

L'accord conclu le 23 mars 2011

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

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

L'accord conclu le 19 décembre 2012

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

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

L'accord conclu le 3 novembre 2015

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

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

Minima horaires garantis des personnels roulants du transport routier de marchandises

En euros

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

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

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

Définitions

Situation économique et tendances récentes

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

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

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

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

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

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

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

Le pavillon français correspond aux véhicules immatriculés en France.

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

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

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

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

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

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

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

L'indice 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.

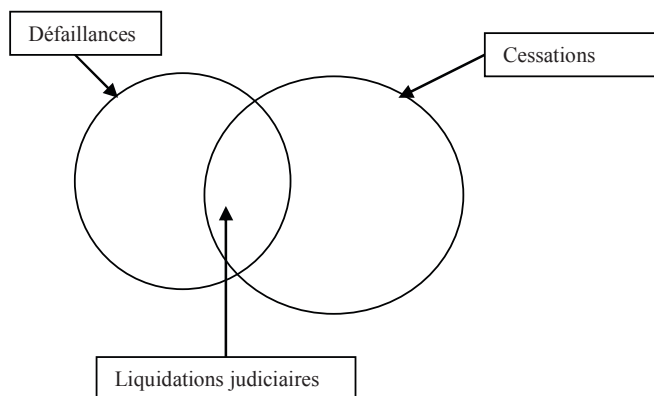
L'indice des prix du TRF est constitué de prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le transport routier de fret (code 49.41 en NAF Rév.2).

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

Le stock d'entreprises au 1^{er} janvier correspond au nombre d'entreprises en activité à cette date.

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

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



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

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

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 à partir de l'année 2007, et de Pôle emploi pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares.

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

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

L'emploi non salarié se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail, et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre.

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

annexes

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

Le **taux de recours annuel** à l'intérim est une moyenne des taux de recours trimestriels à l'intérim.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du **Bureau international du travail** (BIT) : on peut être inscrit à Pôle emploi tout en exerçant une activité (réduite ou non). Certains demandeurs ne sont donc pas considérés comme chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT peuvent rechercher un emploi sans être inscrits à Pôle emploi, par exemple lorsqu'ils n'ont pas cotisé assez longtemps pour avoir droit à une indemnisation.

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

L'**indicateur de tension** est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en 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 Conseil national de l'information statistique (Cnis) sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (rapport n° 108 – septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E) (1)

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

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

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

La durée du travail

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

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

Un conducteur est dit « **grand routier** » (ou « longue distance ») s'il est affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors du domicile (décret 2000-69 du JO 27 janvier 2000) ; on parle aussi de « découchés ».

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les revenus salariaux

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

Le **salaires en équivalent temps plein** (EQTP) prend en compte tous les postes de travail y compris à temps partiel au prorata de leur volume de travail rapporté à celui d'un poste à temps complet. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste 6 mois à 80 % et ayant perçu 10 000 € compte pour 0,4 EQTP (= 0,5 x 0,8) rémunéré 25 000 € par an

annexes

(= 10 000/0,4 - salaire annualisé). Les apprentis et les stagiaires sont exclus du calcul. Les résultats sont issus du fichier exhaustif de diffusion DADS, produit par l'Insee.

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

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

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

Le **salaire moyen par tête** (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle.

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

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

La formation

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

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

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

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

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

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

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

Les accidents du travail

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

Le **taux de risque avec incapacité permanente** (IP) est le nombre d'accidents avec arrêt ayant entraîné une incapacité permanente, rapporté à 1 000 salariés.

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

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

L'accidentalité routière

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

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

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

Usagers d'un accident corporel			
Indemnes	Victimes		
	<i>Blessés</i>		Tués
	<i>Blessés légers</i>	<i>Blessés hospitalisés</i>	

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

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

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

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

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

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

Dans ce bilan, on entend par **agglomération** l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Bibliographie

Tendances récentes de 2016

Publications chaque trimestre

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

La situation économique

- « Les comptes des transports en 2015 », 53^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, CGDD, SOeS, Datalab, août 2016

Les données économiques et sociales sur les transports

- « Mémento de statistiques des transports », CGDD, SOeS disponible sur le site internet du SOeS (rubrique : Transports/Données d'ensemble)
- « Bulletin mensuel statistique des transports du SOeS », CGDD, SOeS disponible sur le site internet du SOeS (rubrique : Transports/Données d'ensemble/Indicateurs transport)
- Les données structurelles détaillées sur les entreprises de transport en 2013, issues de l'enquête sectorielle annuelle (Ésane), sont disponibles sur le site de l'Insee : <http://www.insee.fr>, rubrique Bases de données/Statistiques structurelles d'entreprises/Présentation des résultats des statistiques d'entreprises (Ésane)

L'emploi et le marché du travail

- « Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi en 2014. L'activité réduite progresse encore », Dares, Dares Analyses n° 075, octobre 2015
- « Emploi, chômage, population active : rebond de l'emploi salarié en 2015 », Dares, Dares Analyses n° 035, juillet 2016
- « Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2013 », Dares, Dares résultats n° 016, mars 2016
- « L'emploi intérimaire poursuit sa hausse au 4^e trimestre 2015 », Dares, Dares Analyses – n° 018, mars 2016
- « Des entrées et des sorties de main-d'œuvre plus fréquentes au 4^e trimestre 2014 », Dares, Dares Indicateurs – n° 038, mai 2015
- « Les dispositifs de cessation anticipée d'activité en 2013. La progression des retraites anticipées pour carrière longue se poursuit », Dares, Dares analyses – n° 042, juin 2015
- « Les effectifs salariés du secteur privé repartent à la hausse en 2015 », AcoSs, AcoSs Stat n° 236, juillet 2016
- « Les métiers en 2022 – Résultats et enseignement », France stratégie/Dares, Rapport du groupe Prospective des métiers et qualifications, juillet 2014
- « Les portraits statistiques des métiers 1982-2011 » Dares, Synthèse stat' n° 2, décembre 2012
- « Transport et logistique : un marché du travail au-delà de la sphère du transport », CGDD, SOeS, Document de travail « Le travail et l'emploi dans le transport de marchandises », décembre 2009
- « Conditions de travail et précarité dans l'emploi », Dares, Premières synthèses, premières informations n° 28.2, juillet 2009

La durée du travail

- « Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre au 4^e trimestre 2015 – Résultats définitifs », Dares, Dares indicateurs n° 015, mars 2016

annexes

- « Le travail de nuit en 2012 », Dares, Dares analyses n° 62, août 2014
- « Le travail du dimanche en 2014 », Dares, Dares analyses n°78, octobre 2015
- « Le travail en horaires atypiques en Île-de-France », Dirrecte Île-de-France, Bref thématique n° 43, février 2014

Les revenus

- « France, portrait social », Insee, Insee Références – Édition 2015, novembre 2015
- « Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2016. 56,6 % de femmes parmi les 1,6 million de salariés concernés », Dares, Dares Résultats n° 068, novembre 2016
- « Participation, intéressement et épargne salariale en 2014. Un complément de rémunération qui repart à la hausse en 2014 », Dares, Dares Résultats n° 049, septembre 2016
- « Évolution des salaires de base par branche professionnelle en 2015. Un ralentissement dans un contexte de faible inflation », Dares, Dares Résultats n° 030, juin 2016
- « Salaires conventionnels et salaires effectifs : une corrélation variable selon la catégorie socioprofessionnelle et la taille de l'entreprise », Dares, Dares Analyses n° 093, décembre 2012
- « 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, Dares Analyses n° 063, septembre 2012
- « Les allègements de cotisations sociales patronales sur les bas salaires en France de 1993 à 2009 », Dares, Dares document d'études n° 169, février 2012

La formation

- « La dépense nationale pour la formation professionnelle continue et l'apprentissage en 2013. La part de l'effort global de formation dans le PIB poursuit sa baisse », Dares, Dares Résultats n° 063, novembre 2016
- « Les prestataires de formation continue en 2011 », Dares, Dares Analyses n° 062, octobre 2013
- Formation professionnelle, annexe au projet de loi de finances pour 2017 www.performance-publique.budget.gouv.fr Accueil/Documents budgétaires/Lois, projets de lois et documents annexés par année/Exercice 2017/PLF 2017 – Jaunes budgétaires
- « Rapport 2015 de l'OPTL », OPTL, janvier 2016

L'accidentalité

- « Faits marquants et chiffres clés 2011 », CNAMTS
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2016, ONISR
- « Les accidents du travail et les accidents de trajet. Toujours plus fréquents chez les ouvriers, malgré une tendance globale à la baisse », Dares, Dares Résultats n° 039, juillet 2016

Sites Internet à consulter

- Ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer (Meem) :
 - www.developpement-durable.gouv.fr
 - Site « Transports » du Meem :
www.transports.developpement-durable.gouv.fr
 - Service de l'observation et des statistiques (SOEs) :
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
- Comité national routier (CNR) :
www.cnr.fr

annexes

- Ministère du Travail, de l'emploi de la formation professionnelle et du dialogue social :
<http://travail-emploi.gouv.fr/>
rubrique : études, recherche, statistiques de la Dares
- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
www.insee.fr
- Pôle emploi :
<http://www.pole-emploi.org>
- Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :
www.cereq.fr
- Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :
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
- L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos) :
<http://www.acoss.fr/>
rubrique : Publications/Acos Stat
- Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :
www.cncp.gouv.fr
- Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) :
<http://www.fpspp.org>
- Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport :
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichIDCC.do?idConvention=KALICONT000005635624>

Sigles et abréviations

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

Acoss : agence centrale des organismes de sécurité sociale

Afpa : association nationale pour la formation professionnelle des adultes

AFT : association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique

AFTRAL : « Apprendre et se Former en TRAnsport et Logistique », activités de formation de l'AFT

Apalt : association pour la promotion de l'apprentissage de la logistique et du transport

APE : activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)

AT : accidents du travail

Baac : bulletin d'analyse d'accidents corporels

Bac : baccalauréat

BEP : brevet d'études professionnelles

BEPC : brevet d'études du premier cycle

BIT : bureau international du travail

Bodacc : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

BTS : brevet de technicien supérieur

CA : chiffre d'affaires

CAP : certificat d'aptitude professionnelle

Commission AT/MP : commission des accidents du travail/maladies professionnelles

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

CCTN : commission des comptes des transports de la nation

CDD : contrat à durée déterminée

CDI : contrat à durée indéterminée

CE : comité d'entreprise

Cereq : centre d'études et de recherche sur les qualifications

CFA : congé de fin d'activité

CFP : certificat de formation professionnelle

CGDD : commissariat général au développement durable

CI : consommations intermédiaires

CIF : congé individuel de formation

CPF : compte personnel de formation

CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

Cnir : centre national d'information routière

Cnis : conseil national de l'information statistique

CNPE : commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités des auxiliaires du transport

annexes

CNR : comité national routier

CRDS : contribution au remboursement de la dette sociale

CS : catégorie sociale

CSG : contribution sociale généralisée

CTN : comités techniques nationaux

CVS : corrigé des variations saisonnières

DADS : déclarations annuelles de données sociales

Dares : Direction de l'animation, de la recherche des études et des statistiques

DEE : demandes d'emplois enregistrées

DEFM : demandes d'emploi en fin de mois

DGITM : Direction générale des infrastructures des transports et de la mer

DGPR : Direction générale de la prévention des risques

DIF : droit individuel à la formation

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

DP : délégués du personnel

DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières

DUT : diplôme universitaire de technologie

EAE : enquête annuelle d'entreprise

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

ESA : enquête sectorielle annuelle

EBE : excédent brut d'exploitation

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

FNTR : Fédération nationale des transports routiers

Fongecfa : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

GMR : garanties mensuelles de rémunération

Inrets : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

annexes

Insee : Institut national de la statistique et des études économiques

IP : incapacité permanente

IPC : indice des prix à la consommation

IPST : indice des prix des services de transports

IPTRM : indice des prix du transport routier de marchandises

JO : journal officiel

Medde : ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (jusqu'en février 2016)

Meem : ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer

MTMD : mission transport de matières dangereuses du Medde

MP : maladies professionnelles

MSA : mutualité sociale agricole

NAF : nomenclature d'activités française

nd : non disponible

nc : non compris

ns : non significatif

OEC : offres d'emploi collectées

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONQ : ouvriers non qualifiés

OPCA : organisme paritaire collecteur agréé

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

Smic : salaire minimum de croissance

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

SHBO : salaire horaire de base des ouvriers

t-km : tonnes-kilomètres

TAM : techniciens et agents de maîtrise

annexes

TICPE : Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (anciennement TIPP)

TIPP : taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers

TRF : transport routier de fret

TRM : transport routier de marchandises

TRV : transport routier de voyageurs

TVA : taxe sur la valeur ajoutée

Unostra : Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles

VA : valeur ajoutée

VUL : véhicule utilitaire léger

Conditions générales d'utilisation

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

Dépôt légal : février 2017

ISSN : en cours

Impression : imprimerie intégrée du ministère.
Imprimé sur du papier certifié ecolabel européen.
www.ecolabel.eu

Directeur de publication : Sylvain Moreau

Rédactrice en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Jennyfer Lavail



Créé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le Bilan social annuel du transport routier de marchandises offre, pour le secteur des transports routiers de marchandises, un cadrage économique ainsi que des données et analyses sur l'évolution des emplois, du marché du travail, des revenus, de la formation des salariés et des accidents. Il vise à établir un diagnostic objectif nécessitant exhaustivité des approches et mobilisation du plus grand nombre de sources d'information. Instrument de connaissance des conditions sociales de l'activité du transport routier de marchandises, il a pour ambition d'être utile à l'ensemble des parties prenantes du secteur et en particulier aux partenaires sociaux du transport routier de marchandises, en fournissant les compléments contextuels utilisés dans le dialogue social.

Ce bilan, dont voici la 21^e édition, est réalisé par le service de l'observation et des statistiques (SOeS) du commissariat général au développement durable avec le concours de la direction des services de transport (DST) de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

Bilan social annuel du transport routier de marchandises 2015



commissariat général au développement durable

Service de l'Observation et des Statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

