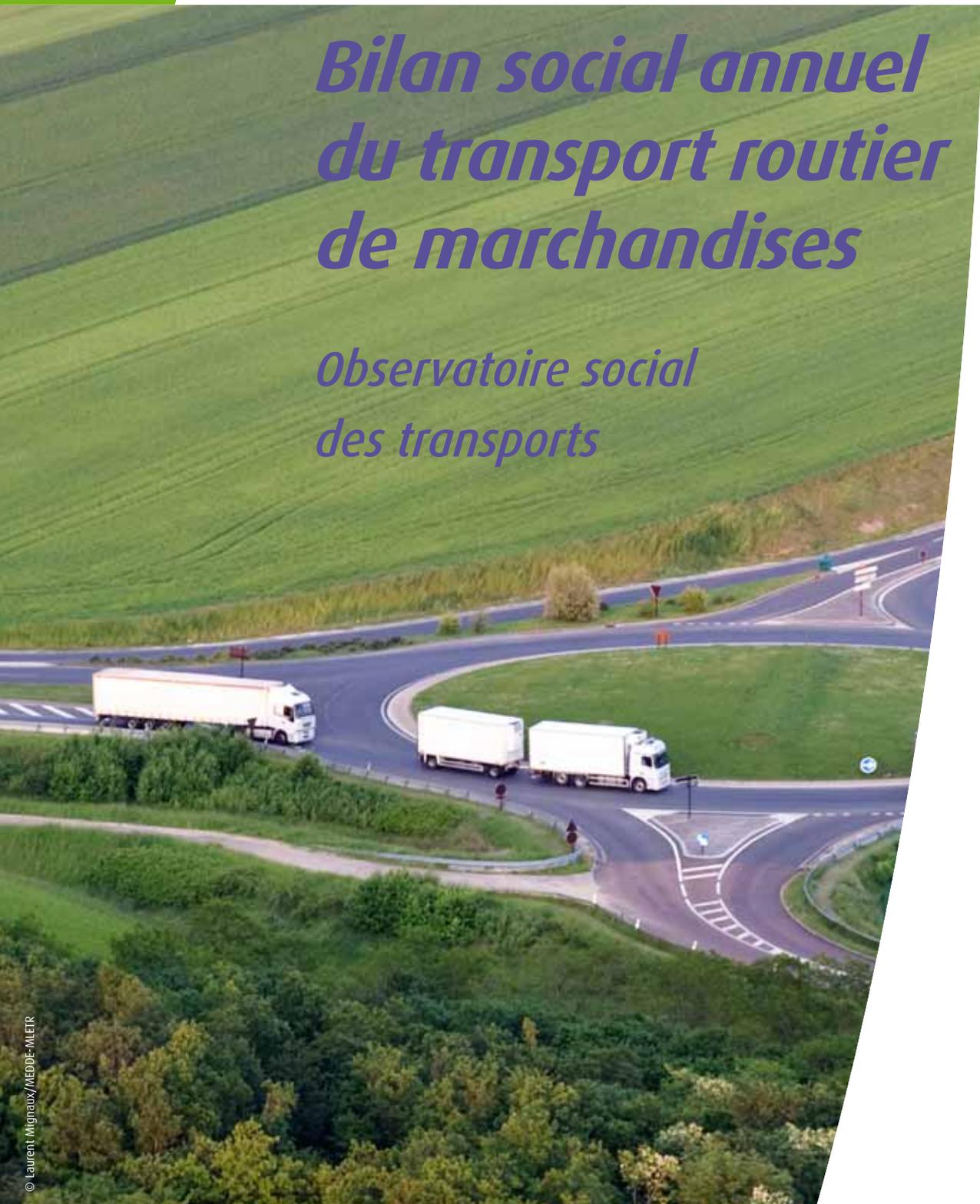


RéférenceS

Décembre
2014

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

*Observatoire social
des transports*



© Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR



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

L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2013.

Secteurs, champ couvert

Les données utilisées 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, un code métier.

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

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

Équipe

La rédaction du bilan a été assurée par François Rageau, du bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports, avec Alexandra Albenque, Carlo Colussi, Véronique Paquel, Sébastien Picard et Guillaume Lubatti (avant son départ), du service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Medde), avec également la participation d'Annie Badouard, Christian Prat et Marianne Vebr de la direction des services de transport, de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du Medde.

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

Directeur de la publication : Paul Delduc

Rédactrice en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Patricia Repérant

Crédit photo : Laurent Mignaux/MEDDE-MLETR - circulation de camions sur un giratoire aux abords de la forêt de Fontainebleau

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Publication réalisée par le SOeS

Observatoire social des transports

Décembre 2014

Avant-propos

Créé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le *Bilan social annuel du transport routier de marchandises* est devenu un ouvrage de référence fournissant des données et des informations en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs, de revenus des salariés, de formation et d'accidentologie. Il vise à établir un diagnostic objectif nécessitant exhaustivité des approches et mobilisation du plus grand nombre de sources d'information. Il constitue un instrument de connaissance des conditions sociales de l'activité du transport routier de marchandises. Il a été enrichi cette année de deux fiches, sur les non salariés et sur les horaires atypiques dans le transport routier de marchandises.

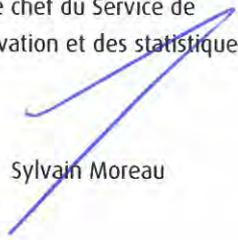
Ce *Bilan*, qui porte sur l'année 2013, fait apparaître, dans un contexte macroéconomique toujours difficile, une demande de transport qui baisse à nouveau, à un rythme toutefois ralenti par rapport à 2012. En conséquence, les volumes transportés par les entreprises françaises de transport de fret se sont contractés et le chiffre d'affaires de ces entreprises a diminué. L'emploi salarié a reculé légèrement et l'intérim est en progression. Le temps de service des conducteurs de poids lourds est reparti à la hausse en raison de temps d'attente plus importants. Après deux années de recul, le pouvoir d'achat des salariés du transport de marchandises progresse légèrement, sous l'effet conjugué d'une hausse du salaire moyen par tête incluant les effets de structure et d'un ralentissement de l'inflation. Le nombre d'accidents de la route impliquant un poids lourd a continué à baisser en 2013.

Au cours du premier semestre 2014, l'activité du transport routier de marchandises se réduit à un rythme ralenti et l'emploi salarié est quasiment stable.

Établi par le Service de l'observation et des statistiques en collaboration avec la Direction des services de transport, le *Bilan social annuel* dont voici la 19^e édition a pour ambition d'être utile à l'ensemble des parties prenantes du secteur et en particulier aux partenaires sociaux du transport routier de marchandises, en fournissant les compléments contextuels utilisés dans le dialogue social.

Le chef du Service de
l'observation et des statistiques

Sylvain Moreau



Le directeur des services de transport

Thierry Guimbaud

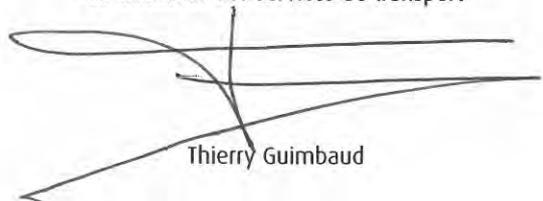






Table des matières

I - Synthèse de l'année 2013	7
II - Tendances récentes de 2014	11
III - Fiches	15
1 - La situation économique	17
1A - Les transports routiers de marchandises par les entreprises françaises du transport routier de fret	18
1B - Les entreprises du transport routier de fret élargi	20
2 - L'emploi et le marché du travail	23
2A - L'emploi salarié	24
2B - Les caractéristiques des salariés	26
2C - Les caractéristiques des emplois	28
2D - Les non-salariés	30
2E - Le marché du travail « Transport & Logistique » : les offres d'emploi	32
2F - Le marché du travail « Transport & Logistique » : les demandeurs d'emploi	34
3 - La durée du travail	37
3A - La durée de service hebdomadaire des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes	38
3B - Le temps de service journalier des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes	40
3C - Les horaires de travail	42
4 - Les revenus salariaux	45
4A - Le pouvoir d'achat du salaire horaire et les taux horaires conventionnels des ouvriers	46
4B - Les salaires nets en 2012	48
5 - La formation	51
5A - Les diplômes et qualifications dans le transport routier de fret élargi	52
5B - La contribution des entreprises à la formation continue en 2012	54
5C - Les formations obligatoires des conducteurs	56
6 - L'accidentologie	59
6A - Les accidents du travail	60
6B - L'accidentologie routière impliquant des poids-lourds	62
IV - Annexes	65
Annexe A : les deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du transport routier de fret	66
Annexe B : le marché du travail, champ « Transport & Logistique »	67
Annexe C : les entreprises et établissements rattachés à la convention collective « transports routiers et activités auxiliaires du transport »	70
Annexe D : le personnel roulant « marchandises » de la convention collective	73
Annexe E : l'accidentologie - la NAF et les codes risques	75
Annexe F : La durée du travail - réglementation communautaire et nationale	76
Annexe G : les accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises	78
Définitions	79
Bibliographie	84
Sigles et abréviations	87





I - Synthèse de l'année 2013

Synthèse de l'année 2013

L'activité recule

En 2013, la demande de transport de fret adressée aux entreprises françaises notamment du transport routier de fret (TRF) diminue de nouveau, mais à un rythme atténué par rapport à 2012, sous l'effet d'un ralentissement moindre que l'année précédente de l'activité des branches utilisatrices du transport (- 0,6 %). Les quantités transportées sous pavillon français pour compte d'autrui, exprimées en tonnes-km totales, diminuent (- 2,2 % pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes) et atteignent leur niveau le plus bas de la décennie. Cette baisse s'observe à la fois sur la longue distance (500 km et plus) et la courte distance (moins de 150 km). Les quantités transportées sur des distances intermédiaires (entre 150 et 500 km) se maintiennent au même niveau qu'en 2012. Il en résulte un repli de 0,4 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret élargi, après -1,0 % en 2012. Les défaillances d'entreprises du TRF diminuent légèrement en 2012 et le nombre d'entreprises du secteur progresse légèrement (+ 0,9 %).

La diminution de l'emploi salarié est très faible en 2013

Dans ce contexte, les effectifs salariés du transport routier de fret élargi baissent de nouveau entre fin 2012 et fin 2013, mais très légèrement (- 0,1 %). Cette diminution est plus faible que dans l'ensemble des secteurs marchands (- 0,5 %). Le nombre de salariés recule dans les transports routiers interurbains et la location de camions avec chauffeur. À l'inverse, il est de nouveau en hausse dans le transport routier de proximité, atteignant son niveau le plus élevé de la décennie. Le nombre de salariés augmente dans la messagerie fret express, interrompant plusieurs années de repli. Le TRF élargi représente 36 % des salariés du transport et entreposage fin 2013, poids inchangé par rapport à la fin 2012. 45 % des salariés du TRF sont employés dans des entreprises du TRF interurbain, ce qui correspond à une baisse de 2,2 points par rapport à la fin 2008. *A contrario*, la part du transport de proximité dans les effectifs salariés a progressé de 4,1 points en cinq ans et ce secteur emploie 35,0 % des salariés du TRF élargi en 2013.

En 2013, les entreprises du TRF élargi ont augmenté leur recours à l'intérim : le nombre d'intérimaires (en équivalent temps plein) employés par celles-ci a augmenté de 5,4 % par rapport à 2012. Les intérimaires représentent 4,4 % des effectifs salariés.

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs s'accroît

En 2013, le temps de service des conducteurs de poids lourds employés du TRF élargi augmente, après deux années de recul. Cette hausse est plus sensible pour les grands routiers. Notamment, les temps consacrés aux travaux autres que la conduite sont en hausse, davantage pour les grands routiers que pour les conducteurs *courte distance*. En revanche, le temps de conduite des grands routiers comme des conducteurs *courte distance* n'a quasiment pas varié par rapport à l'année précédente. Conséquence de cette hausse du temps de service hebdomadaire moyen, la part des conducteurs de poids lourds effectuant des semaines de travail excédant 48 heures de service hebdomadaire augmente, alors que la part de ceux effectuant moins de 39 heures hebdomadaires régresse.

Le pouvoir d'achat des salariés du TRF élargi augmente en 2013, après deux années de recul

En 2013, le salaire brut moyen par tête distribué par les entreprises du TRF élargi progresse de 1,4 % en valeur, un peu plus vite que l'année précédente. Cette croissance, conjuguée à un ralentissement de la hausse des prix, permet au pouvoir d'achat du salaire moyen brut par tête d'augmenter de 1,4 %. Cette évolution fait suite à deux années de recul du salaire net moyen réel (i.e. inflation déduite) de l'ensemble des salariés du TRF élargi, incluant primes et compléments (- 1,8 % en 2012 après déjà - 0,4 % en 2011).



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

Avec 35 200 offres pour des postes de conduite de transport routier de marchandises confiées à Pôle emploi en 2013, le nombre d'emplois de conducteur de poids lourds proposés recule de nouveau (- 13,6 % en un an, après -20,8 % l'année précédente). La diminution est également sensible sur l'ensemble des offres d'emploi pour les métiers « Transport et logistique » (-19,2 %) et tous métiers confondus (-11,9 %). Les entreprises du secteur des transports et entreposage déposent 41 % de ces offres, les entreprises d'intérim 38 %.

Le nombre de demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste dans les métiers du transport et de la logistique immédiatement disponibles (catégories A, B et C de Pôle emploi) poursuit sa progression en 2013 (conduite de transport routier de marchandises : + 6,7 %, ensemble des métiers du transport et entreposage : + 6,2 %, données brutes). Cette hausse est la septième après six années consécutives de hausse. Fin décembre 2013, 67 800 demandeurs d'emploi sont à la recherche d'un poste de conducteur de poids lourds du transport routier de marchandises, 486 200 pour l'ensemble du domaine métier.

La diminution du nombre d'offres déposées alors que le nombre d'inscriptions progresse dans le même temps entraîne une baisse des tensions sur le marché du travail des conducteurs de poids lourds comme de l'ensemble des métiers du transport et entreposage. Ce niveau est très bas en 2013, bien en dessous de sa moyenne observée sur le long terme.

Premier semestre 2014 : l'activité de transport baisse mais l'offre d'emploi de conduite TRM repart

Au deuxième trimestre 2014, l'activité économique française se replie (- 0,1 %), après une stagnation au premier trimestre ; l'acquis de croissance du produit intérieur brut (PIB) pour l'année 2014 restant faible, à + 0,2 %. Le volume de la production marchande du transport de marchandises tous modes confondus diminue au premier semestre 2014 par rapport au deuxième semestre 2013 (- 3,9 %). Le recul est plus important pour le mode routier (- 4,8 %). De même, les tonnes-kilomètres réalisées pour compte d'autrui par les poids lourds immatriculés en France baissent sensiblement au premier semestre 2014 par rapport au second semestre 2013 (- 3,6 %).

Au premier semestre 2014, l'emploi salarié recule dans le TRF élargi (- 0,3 %), plus fortement que dans l'ensemble de l'économie. Cependant, selon les données de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss), la masse salariale baisse légèrement (- 0,1 %), se traduisant par une progression au premier semestre 2014 de 0,2 % du salaire moyen par tête, par rapport au deuxième semestre 2013. Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi de conducteur de transport de marchandises recommence à augmenter, alors que les entreprises déposent plus d'offres pour ce métier.

Le nombre de formations initiales augmente

En 2013, le nombre de permis poids lourds délivrés baisse encore, de 2,9 % et atteint son niveau le plus bas depuis 1999. Le flux de nouvelles formations initiales obligatoires (Fimo) diminue assez sensiblement (- 4,4 %) mais ce recul est plus que compensé par la croissance du nombre de formations initiales longues valant équivalence de Fimo (+ 7,4 %). Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) avait fortement augmenté en 2012 en raison de l'arrivée à échéance le 10 septembre 2012 du report de l'obligation faite aux conducteurs routiers dispensés de FCO en 2007, au titre des droits acquis, de passer cette FCO. En 2013, le nombre de FCO dispensées retrouve un niveau plus proche de celui observé avant 2012.

En 2012, 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'était maintenu au même niveau qu'en 2011. Avec 1,86 % de leur masse salariale en 2012 il est toutefois toujours inférieur à celui observé dans l'ensemble du transport terrestre (4,0 %). La proportion de salariés du TRF élargi ayant suivi une formation continue dans l'année a cependant progressé : elle s'établit à 29,3 %, soit + 1,3 point en un an.

Le nombre d'accidents baisse

29 600 accidents du travail avec arrêt du travail ont été déclarés en 2012 dans le TRF élargi, en baisse de 4,1 % par rapport à 2011. Dans le même temps, le nombre de salariés du TRF élargi affiliés au régime général diminue de 0,3 %. On compte

81 accidents du travail pour 1 000 salariés en 2012, soit 3 de moins qu'en 2011. La fréquence des accidents du travail reste toutefois nettement supérieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs (35 accidents pour 1 000 salariés).

En 2013, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de nouveau (- 5,3 %). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux. On dénombre 465 personnes tuées dans ces accidents, soit 21 de moins que l'année précédente.



II – Tendances récentes de 2014

Tendances récentes de 2014

Au deuxième trimestre 2014, en raison notamment du recul de la production de biens manufacturés, l'activité économique française se replie avec un produit intérieur brut (PIB) en volume en baisse de 0,1 % après une stagnation au trimestre précédent. L'acquis de croissance pour l'année 2014 s'établit à + 0,2 %. Dans ce contexte économique d'ensemble, le volume de la production marchande du transport de marchandises du premier semestre 2014 est en retrait par rapport à celui du second semestre 2013 (- 3,9 %). Sur cette même période, les tonnes-kilomètres réalisées par les poids lourds immatriculés en France baissent presque autant (- 3,6 %). Les coûts et prix des prestations pour la longue distance varient très peu. L'emploi salarié du TRF élargi stagne tandis que la masse salariale se réduit en fin de semestre. Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) pour le métier de conducteur de transport routier de marchandises (TRM) recommence à augmenter, alors que les entreprises déposent plus d'offres pour ce métier.

La production marchande du transport routier de marchandises recule

Le volume de production marchande de services de transport de marchandises, tous modes confondus, est en retrait de 3,9 % au premier semestre 2014 par rapport au second semestre 2013 d'après l'indice de production des services de transport (IPST). Il se situe ainsi, sur le premier semestre de 2014, en dessous de sa moyenne de 2013 (- 3,3 %) et baisse sur chacun des deux premiers trimestres (*figure 1*). Le recul est plus important pour le mode routier dont la production marchande se situe, sur le premier semestre 2014, 4,1 % en dessous de son niveau moyen de 2013.

Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées diminue

De même, l'activité de transport routier de marchandises du pavillon français, mesurée en tonnes-kilomètres, baisse de 3,6 % au premier semestre 2014 par rapport au second semestre de 2013 : après une baisse en fin d'année 2013 (- 1,4 %), l'activité a diminué de 2,3 % au premier trimestre 2014, puis de 1,1 % au deuxième trimestre 2014 (*figure 2*).

Les coûts sont en baisse sur la longue distance

L'indice des prix du transport routier de fret (TRF) longue distance augmente au premier trimestre 2014 puis se maintient au deuxième (+ 0,3 % puis + 0,0 %). Après une baisse de 0,6 % au dernier trimestre 2013, les coûts poursuivent leur resserrement (- 0,2 % pour chacun des deux premiers trimestres de 2014).

La réduction de l'emploi salarié se poursuit

L'emploi salarié du TRF élargi baisse continûment depuis le troisième trimestre 2012. L'emploi se replie de 0,1 % au second trimestre 2014 après - 0,2 % au premier trimestre.

La masse salariale versée par les entreprises du secteur augmente au premier trimestre avant de chuter au second (*figure 3*). Au total, à la fin du premier semestre, l'effectif salarié (y compris intérim) de l'ensemble du transport et de l'entreposage est en retrait par rapport à fin 2013 (- 0,2 % - *figure 4*), soit un recul plus fort que pour l'ensemble de l'économie (- 0,1 %).

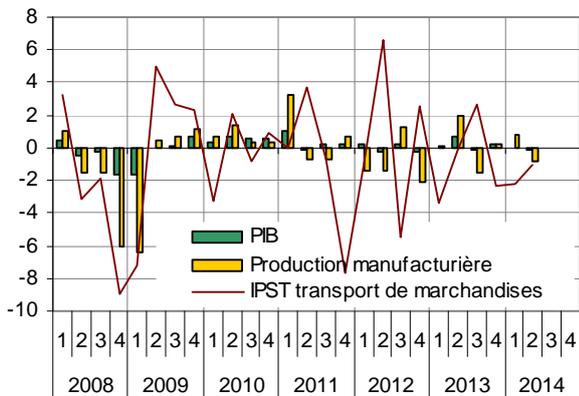
Les offres et les demandes d'emploi pour la conduite de TRM sont en hausse

Le nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de conducteur de transport de marchandises sur longue distance inscrits à Pôle emploi et sans emploi (DEFM de catégorie A) progresse au premier semestre 2014 (+ 1,8 % au premier trimestre et + 2,4 % au deuxième trimestre (*figure 5*). Au deuxième trimestre, le nombre d'inscrits pour ce métier dépasse de 4,0 % le niveau moyen enregistré en 2013, soit une hausse légèrement plus forte que pour l'ensemble des métiers *Transport et logistique* (+ 3,7 %). Les offres correspondantes repartent à la hausse. Parallèlement, les inscriptions à Pôle emploi continuent d'augmenter. De ce fait, ce sont en moyenne 50 nouvelles offres d'emploi qui sont collectées pour 100 nouvelles demandes. Ce ratio, appelé indicateur de tension (*cf. définitions*), se stabilise, son niveau étant éloigné de sa moyenne de long terme (86 nouvelles offres pour 100 nouvelles demandes).

La présente fiche a été réalisée sur la base des résultats disponibles au 2 décembre 2014.

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

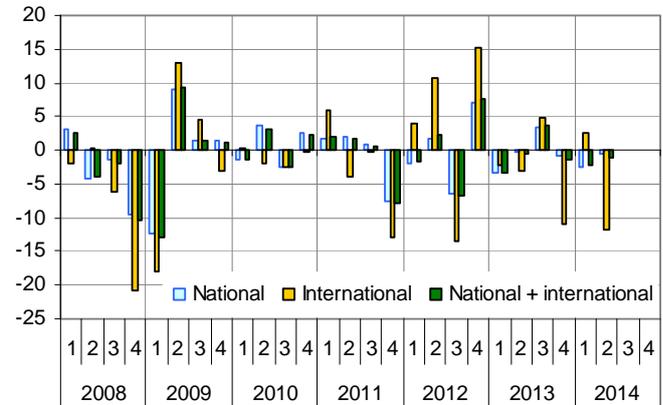
Évolutions trimestrielles en %, CVS-CJO



Sources : Insee - comptes nationaux, SOeS

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

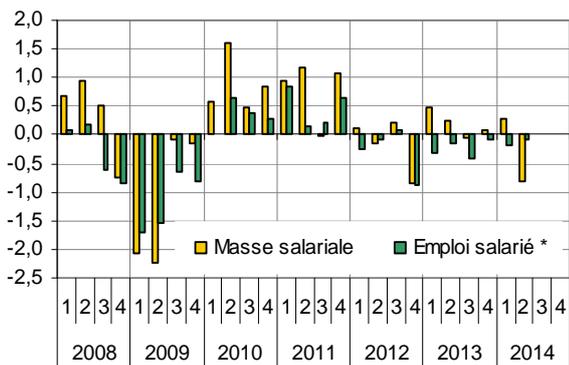
Évolutions trimestrielles des t-km en %, CVS-CJO



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

Figure 3 : masse salariale et effectif salarié du TRF élargi

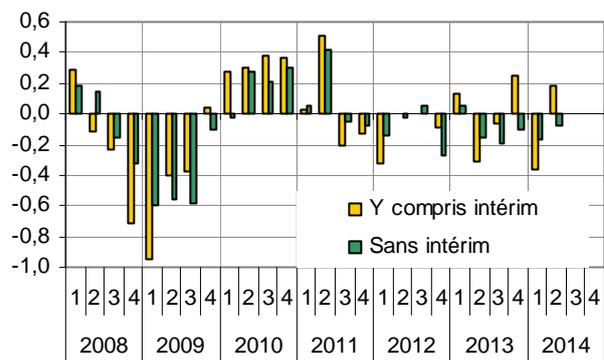
Évolutions trimestrielles en %, CVS



* Hors emplois intérimaires
Sources : SOeS à partir de AcoS

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

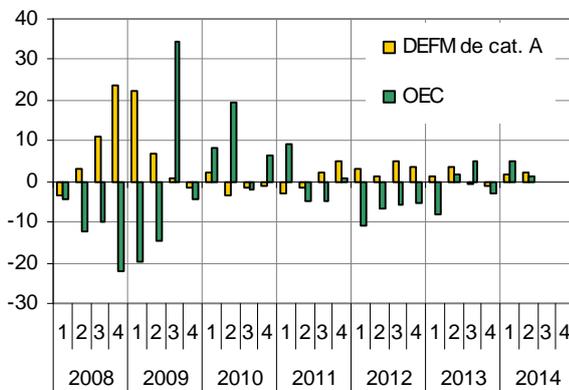
Évolutions trimestrielles en %, CVS



Sources : Insee-estimations d'emploi

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

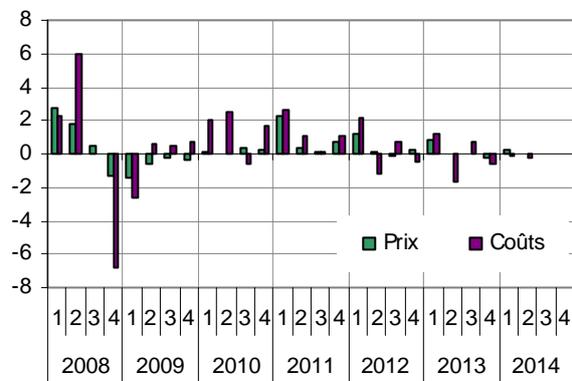
Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



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





III - Fiches

1 | La situation économique

En 2013

En 2013, le transport routier de marchandises réalisé par les entreprises françaises du transport routier de fret diminue de nouveau, de 2,2 % en un an, sous l'effet de la baisse d'activité des branches utilisatrices de transport. Ce recul, moins accentué que l'année passée (- 6,7 %), prolonge la tendance observée sur les cinq dernières années.

Globalement, la situation de ces entreprises se dégraderait légèrement, avec un chiffre d'affaires, une valeur ajoutée et un excédent brut d'exploitation en recul. La masse salariale serait stable, alors que les consommations intermédiaires se replieraient.

Spécificités structurelles

Près de 85 % des tonnes-kilomètres (t-km) du transport terrestre intérieur de marchandises en 2013 sont réalisés sur la route, le reste l'étant par voie fluviale, ferrée ou par oléoduc. Environ 72 % des tonnes-km réalisées 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). Ils le sont, dans près de 50 % des cas, sur des distances comprises entre 150 et 500 kilomètres. Le secteur du transport routier de fret élargi compte environ 40 000 entreprises, dont 25 000 dans le transport de proximité.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit l'activité des entreprises françaises du transport routier de marchandises : le contexte de la demande qui leur est adressée en quantité (t-km) et l'offre qu'elles produisent. La demande de transport concerne toutes les marchandises, l'ensemble des modes et les pavillons français ou étrangers. L'offre se focalise sur l'activité des entreprises françaises et leur situation financière, qui conditionne notamment l'emploi et les dépenses salariales.

1A

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

En 2013, l'activité (mesurée en t-km) des entreprises françaises du transport routier de fret (TRF) diminue de 2,2 %, le transport réalisé en France (95,7 % des volumes) diminuant de 2,1 %, celui hors de France de 5,1 %.

Les entreprises de TRF assurent 39 % du transport intérieur de marchandises en France, le reste du transport routier (compte propre et véhicules utilitaires légers - VUL) 16 %, le transport routier sous pavillon étranger 30 %, le transport ferroviaire et fluvial 15 %, contre respectivement 42 %, 13 %, 28 % et 17 % en 2008.

Le transport intérieur terrestre de marchandises se stabilise en 2013

Le transport intérieur terrestre de marchandises est presque stable en 2013 (- 0,5 % après - 5,5 %). Hors oléoducs, il progresse légèrement, de 0,7 %. Depuis 2008, il baisse de 3,0 % en moyenne annuelle (- 2,6 % hors oléoducs).

La quasi-stabilité de 2013 résulte d'une légère croissance de 0,9 % du transport routier, principal poste des transports terrestres, et d'une baisse contenue du transport ferroviaire (- 1,6 %).

La croissance du transport routier combine une stabilité du pavillon français (- 0,1 %), et une augmentation (+ 3,0 %) du pavillon étranger. Depuis 2008, le transport routier recule de 2,5 % en moyenne annuelle, celui sous pavillon français de 2,9 %.

Le transport ferroviaire poursuit sa tendance à la baisse (- 1,6 %). Depuis 2008, il a baissé de 4,6 % par an. Le transport fluvial progresse de 2,8 % en 2013. Depuis 2008, sa progression est de 1,2 % en moyenne annuelle.

Le transport par oléoduc, avec la délocalisation des raffineries vers les pays producteurs de pétrole, la fermeture des raffineries de Reichstett courant 2011 et de Petit-Couronne courant 2012, accentuée encore la baisse déjà forte de 2012 (- 26,6 % en 2013 et - 11,9 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Le transport routier par des entreprises de TRF fléchit plus que le reste du transport routier

Le transport routier sous pavillon français (y compris les véhicules utilitaires légers - VUL - *tableau 1A.2*) est quasi stable (- 0,2 %). Après la forte chute de 2009 (- 14,8 %), et une légère reprise en 2010 et 2011, il rejoint en 2012 son niveau de 2009. Depuis 2008, il recule de 3,2 % en moyenne annuelle.

Le transport pour compte d'autrui (effectué par les entreprises de TRF), avec 139,1 Md de t-km, continue de baisser (- 2,2 %) mais moins fortement qu'en 2012 (- 6,7 %). Le transport international, notamment la partie à l'étranger se dégrade fortement (- 3,3 % en 2013 et - 8,6 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; depuis 2008 les distances parcourues à l'étranger ont diminué de 12 % en moyenne par an, alors que les tonnages ont augmenté de 2 % par an. L'activité internationale des transporteurs français s'effectue de plus en plus avec les pays proches de la France, au détriment de pays plus lointains.

Le transport pour compte propre progresse de 8,1 % en 2013 (+ 1,4 % en moyenne annuelle depuis 2008), après une très forte dégradation en 2012 (- 9,3 %).

Le transport par VUL progresse de 1,0 % en 2013 et de 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008.

L'activité sur les longues distances continue de diminuer

Pour les entreprises de TRF, l'activité des poids lourds de plus de 3,5 tonnes (compte d'autrui, *tableau 1A.3*) est stable en 2013 sur les trajets de 150 à 500 km, mais a diminué en moyenne de 3,5 % par an depuis 2008 ; ces trajets représentent 47 % de l'activité. L'activité sur longue distance diminue de 4,8 % en 2013, un peu moins rapidement qu'en moyenne depuis 2008 (- 7,2 %). L'activité sur courte distance diminue de 3,2 % en 2013 (- 2,8 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La baisse du transport sous pavillon français concerne presque tous les produits et tous les conditionnements

Le léger recul du transport routier sous pavillon français affecte toutes les catégories de produit et semble généralement plus fort que l'évolution de la production des biens.

Le transport de produits agricoles et alimentaires (48,2 Md de t-km), qui représentent 29,2 % des produits transportés, continue de se replier (- 2,8 %) en raison du recul de la production agricole et de l'industrie agroalimentaire (- 3,2 %). Depuis 2008, le transport de ces produits par le pavillon français a reculé de 2,8 % en moyenne annuelle.

Le transport de produits manufacturés, machines et matériels de transport, (51,8 Md de t-km) progresse en 2013 de 3,7 % (après - 11,6 % en 2012) ; le transport de matériel de transport, qui représente un cinquième du transport de produits manufacturés, est en baisse de 7,2 %, après - 5,7 % en 2012 en lien avec la baisse des immatriculations de véhicules neufs.

Le transport de matériaux de construction diminue de 2,1 %, alors que la production du secteur ne baisse que de 1,8 % après deux années de progression.

Le transport par conteneurs recule de 3,9 % après une baisse de 15,7 % en 2012 ; il ne représente toutefois que 3,5 % du transport routier de marchandises. Le transport par palettes (37,7 % du transport de marchandises) progresse de 3,0 %, tandis que le transport par vracs solides (33,8 % du transport de marchandises) est quasi stable (- 0,3 %).

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

Figure 1A.1 : transport intérieur terrestre de marchandises

En milliards de t-km et %

	niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
Transport intérieur terrestre total yc oléoducs	339,7	1,3	-5,5	-0,5	-3,0
Transport routier	288,6	0,3	-5,3	0,9	-2,5
Pavillon français	188,0	2,1	-6,1	-0,1	-2,9
Entreprises de TRF	133,1	0,9	-6,4	-2,1	-4,3
Pavillon étranger	100,6	-3,1	-3,8	3,0	-1,8

Champ : transport intérieur terrestre tous modes y compris oléoducs.

Source : SOeS, Rapport CCTN 2012

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

En milliards de t-km et %

	niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
Compte d'autrui	139,1	0,8	-6,7	-2,2	-4,6
Transport national	124,4	1,2	-6,7	-2,1	-4,0
Transport international	14,8	-2,7	-6,6	-3,3	-8,6
en France	8,8	-2,8	-2,7	-2,0	-7,4
à l'étranger	6,0	-2,6	-11,6	-5,1	-10,1
Compte propre	32,6	7,6	-9,3	8,1	1,4
Transport national	31,6	7,7	-8,6	7,3	1,5
Transport international	1,0	5,6	-33,4	44,6	-2,7
en France	0,6	-6,8	-19,8	47,8	-1,9
à l'étranger	0,4	21,9	-47,2	39,7	-3,8
Véhicules utilitaires légers	22,7	2,4	0,0	1,0	0,6
Transport routier sous pavillon français	194,4	2,0	-6,4	-0,2	-3,2
Transport national (yc VUL)	178,6	2,4	-6,2	-0,2	-2,6
Transport international	15,8	-2,2	-8,2	-1,2	-8,3
en France	9,4	-3,0	-3,6	0,2	-7,1
à l'étranger	6,4	-1,3	-14,0	-3,2	-9,8

On ne sait pas éclater le transport par VUL entre compte propre et compte d'autrui.

Champ : transport total pavillon français.

Sources : SOeS, enquêtes TRM, Rapport CCTN juillet 2014

Figure 1A.3 : transport routier de marchandises en poids lourds (hors VUL) selon la classe de distance

En milliards de t-km et %

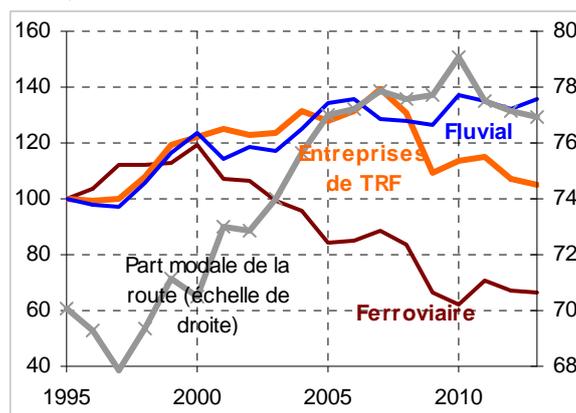
	niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
Compte d'autrui	139,1	0,8	-6,7	-2,2	-4,6
Moins de 150 km	32,7	5,4	-5,4	-3,2	-2,8
De 150 km à moins de 500 km	65,3	2,2	-7,6	0,0	-3,5
A 500 km et plus	41,1	-4,6	-6,3	-4,8	-7,2
Compte propre	32,6	7,6	-9,3	8,1	1,4
Moins de 150 km	20,5	6,6	-2,2	6,7	2,2
De 150 km à moins de 500 km	9,8	11,5	-14,6	7,7	1,6
A 500 km et plus	2,3	1,3	-37,7	24,9	-4,9
Ensemble	171,7	1,9	-7,1	-0,4	-3,6
Moins de 150 km	53,2	5,8	-4,3	0,4	-1,1
De 150 km à moins de 500 km	75,1	3,4	-8,5	0,9	-3,0
A 500 km et plus	43,4	-4,2	-8,2	-3,6	-7,1

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

Source : SOeS, enquête TRM

Figure 1A.4 : évolution des transports intérieurs de marchandises et de la part modale routière

En t-km, base 100 en 1995



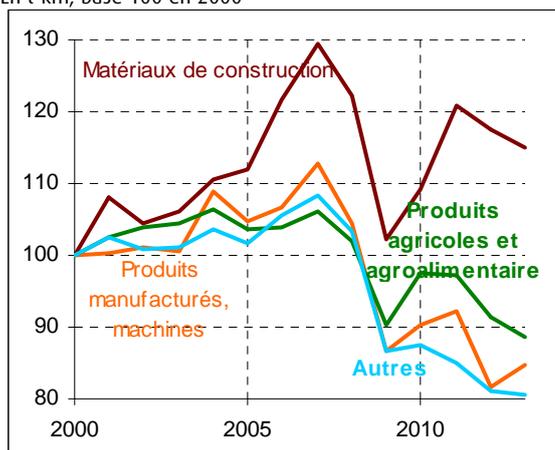
Lecture : En 2013, la part modale de la route est de 76,9 %.

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

Source : SOeS, Rapport CCTN 2012

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

En t-km, base 100 en 2000

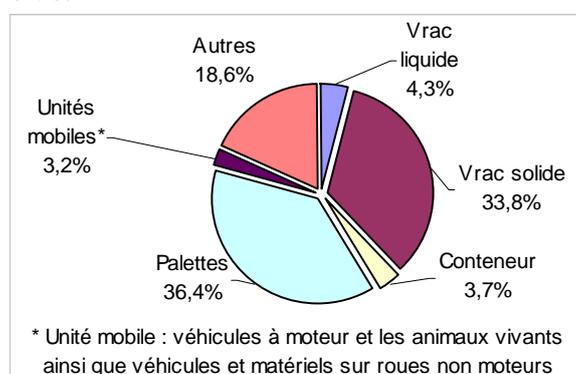


Champ : transport intérieur, pavillons français poids lourds (PTAC > 3,5 t), hors transit.

Source : SOeS, enquête TRM

Figure 1A.6 : transports routiers sous pavillon français selon le conditionnement en 2013

Parts de t-km



* Unité mobile : véhicules à moteur et les animaux vivants ainsi que véhicules et matériels sur roues non moteurs

Source : SOeS, enquête TRM

1B | Les entreprises du transport routier de fret élargi

En 2013, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de marchandises (TRM) pourrait reculer de 0,4 % et atteindrait 51,3 Md€. Malgré une légère baisse des consommations intermédiaires, la valeur ajoutée brute reculerait de 0,5 %. Avec un excédent brut d'exploitation (EBE) en recul de 5,6 %, le taux de marge perdrait 0,3 point.

Les créations d'entreprises chutent fortement

Au 1^{er} janvier 2013, le secteur du transport routier de fret élargi compte près de 39 900 entreprises soit + 0,9 % depuis début 2012 (figure 1B.1). Cependant, d'après les déclarations auprès du système d'identification du répertoire des entreprises (Sirene), les créations, y compris nouveaux auto-entrepreneurs, diminuent de 14,0 % en 2013. En particulier les créations « classiques » (hors auto-entreprises) chutent de 18,9 %. Tous les secteurs sont touchés, en particulier le fret de proximité qui enregistre environ 500 créations « classiques » de moins qu'en 2012. Les défaillances d'entreprises (différentes des cessations – voir définitions en annexe) diminuent légèrement (- 0,7 %).

Le chiffre d'affaires recule pour la deuxième année consécutive

En 2013, le chiffre d'affaires serait de l'ordre de 51,3 Md€, en baisse de 0,4 % en un an (figure 1B2 et encadré) après la baisse de 1,0 % en 2012.

Les consommations intermédiaires (CI) reculeraient également (- 0,3 %). Parmi celles-ci, la dépense en carburants devrait décroître pour la deuxième année consécutive après deux années de fortes augmentations (- 4,9 %). Plusieurs facteurs contribueraient à cette diminution : d'une part la réduction de la consommation totale de carburants des poids lourds français (- 0,9 %), due à la fois à une baisse des distances parcourues (- 2,0 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) et au recul des consommations unitaires des poids lourds (- 0,5 %), d'autre part la chute du prix du gazole professionnel (- 4,1 %).

La sous-traitance incorporée (« cœur de métier ») confiée à d'autres entreprises devrait rester quasi stable. Les autres CI pourraient augmenter de 2,1 %. En prenant le chiffre d'affaires comme indicateur de production, compte tenu de l'évolution des CI, la valeur ajoutée brute (VAB) fléchirait un peu (- 0,5 %) comme les années précédentes (- 0,3 % en 2011 et - 0,1 % en 2012).

Les charges de personnel hors intérim restent stables en 2013 (+ 0,1 %) : la hausse du salaire par tête est quasiment compensée par le recul de l'emploi salarié. Ainsi, l'EBE devrait décroître de 5,6 % et impacter le taux de marge (EBE/VAB), qui perdrait 0,3 point par rapport à l'année précédente pour atteindre 5,3 % en 2013.

L'enquête de conjoncture de l'Insee corrobore une détérioration des résultats d'exploitation de 2013 dans le TRM en les situant autour du niveau de 2010. La situation de trésorerie, qui inclut notamment les effets des délais de

paiement et ceux des charges financières bancaires, semble encore plus défavorable.

Sur la longue distance, les prix des prestations augmentent et les coûts baissent très faiblement

En moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent sur la longue distance que ce soit à l'international (+ 1,5 %) ou au national (+ 0,8 %) (figures 1B.4 et 1B.5) alors que globalement les coûts sur la longue distance diminuent très légèrement (- 0,1 %). Ceci s'explique par la forte chute du prix du gazole professionnel (- 4,1 %) pas entièrement compensée par les hausses comprises entre 0,4 % et 3,2 % dans tous les autres postes (figure 1B.3). Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts semble tenu car les prix des prestations croissent de 0,3 % et les coûts sont soit stables (ensembles articulés 40 tonnes) soit en hausse modérée de 0,7 % (véhicules porteurs).

L'investissement en poids lourds continuerait de diminuer

Les entreprises de TRM investiraient moins en 2013. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds recule comme en 2012. Le repli est de 1,3 % pour atteindre 45 000 véhicules (porteurs, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés), au niveau de 2003.

Une estimation délicate du CA pour 2013

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises repose sur un compromis entre des indicateurs qui divergent pour l'année 2013.

En combinant l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui, par le pavillon français du TRM (- 2,2 %) avec l'indice des prix des prestations (+ 0,9 %), l'évolution de l'activité en valeur est de - 1,4 %.

L'indice d'évolution de la production en valeur de la branche TRM est provisoirement estimé à + 0,5 % par l'Insee (Comptes nationaux).

L'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, progresse de 0,6 %. Il est souvent optimiste, en particulier en période de crise, car les disparitions d'entreprises sont difficilement prises en compte.

Les deux derniers indicateurs suggèrent néanmoins que le premier indicateur est peut-être légèrement pessimiste, c'est pourquoi, pour bâtir l'estimation du compte d'exploitation du secteur, nous retenons une évolution un peu moins basse que nous estimons égale à la moyenne des deux premiers indicateurs soit - 0,4 %.

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

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

En nombre d'entreprises, évolutions en %

	Niveau	évolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	13/08
Nombre d'entreprises au 1^{er} janvier	39 850	0,1	0,6	0,9	0,5
Transports routiers de fret interurbains	12 489	-1,1	-0,9	-0,2	-0,8
Transports routiers de fret de proximité	25 313	1,0	1,5	1,5	1,3
Location de camions avec chauffeur	1 112	-3,9	-3,4	-1,4	-2,8
Messagerie, fret express	936	-2,4	0,4	0,1	-0,2
Défaillances	1 472	-6,9	9,4	-0,7	3,2
Transports routiers de fret interurbains	440	0,9	-4,2	1,9	3,9
Transports routiers de fret de proximité	951	-10,4	15,3	-2,8	2,6
Location de camions avec chauffeur	28	-11,1	4,2	12,0	8,1
Messagerie, fret express	53	-8,6	50,0	10,4	8,0
Créations (totales)	2 909	-7,2	-11,3	-14,0	-4,6
Transports routiers de fret interurbains	800	-9,8	-10,8	-0,7	-0,9
Transports routiers de fret de proximité	1 958	-5,8	-12,9	-19,1	-6,6
Location de camions avec chauffeur	64	-17,2	108,3	28,0	22,7
Messagerie, fret express	87	-17,8	-0,9	-17,1	7,0
dont Créations hors auto-entreprises	2 406	0,2	-10,7	-18,9	-8,1
Transports routiers de fret interurbains	661	-3,1	-6,6	-4,9	-4,6
Transports routiers de fret de proximité	1 685	0,9	-12,9	-22,8	-9,4
Location de camions avec chauffeur	17	-5,9	81,3	-41,4	-5,9
Messagerie, fret express	43	13,7	5,2	-29,5	-7,1

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

Champ : transports routiers du TRM 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 en %

	2013 (e)	2011	2012	2013	2013(e) /2009
Chiffre d'affaires	51 325	3,4	-1,0	-0,4	2,5
Production	50 748	3,6	0,7	-0,4	2,5
Consommations intermédiaire	33 970	5,6	1,2	-0,3	3,6
dt Achats de carburant	7 208	2,9	-3,4	-4,9	-
dt Sous-traitance incorporée	11 586	3,2	2,9	-0,3	-
dt Autres CI	15 176	9,1	2,3	2,1	-
Valeur ajoutée brute	16 777	-0,3	-0,1	-0,5	0,6
Impôts, taxes - Subv. d'expl.	811	-0,8	1,8	-6,1	-6,1
Charges de personnel	15 072	1,6	1,2	0,1	1,5
Excédent brut d'exploitation	895	-19,6	-18,2	-5,6	-6,1

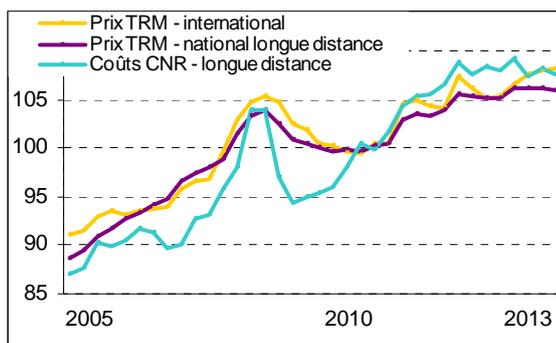
Notes : (p) provisoire ; (e) estimé ; CI Consommations intermédiaires.

Champ : transports routiers du TRM élargi = NAF 49.41A - 49.41B - 49.41C - 52.29A.

Sources : niveaux 2012 hormis CI : Insee-Esane en mai 2014 ; 2013 : calculs SOeS ; évolutions en % : calculs SOeS ;

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

base 100 : moyenne annuelle de 2010



Source : CNR

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

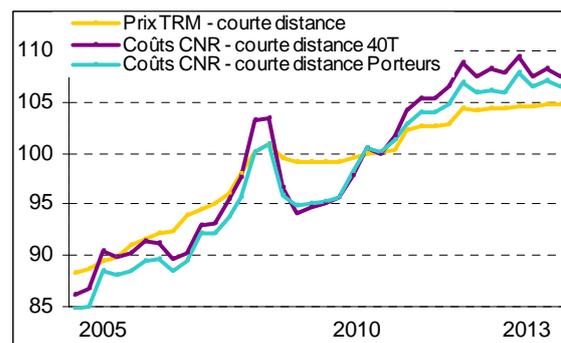
En %

Évolution de l'indice	2011	2012	2013	Moyenne 2008 - 2013
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	16,4	5,7	-4,1	1,3
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	6,1	3,2	1,3	3,4
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,8	2,6	2,0	3,6
Détention du matériel (renouvellement, financement,	-1,0	1,9	0,4	1,3
Personnel de conduite (salaires et charges)	1,7	-0,3	3,2	1,5
Frais de déplacement (repas et nuitées)	1,3	2,0	2,0	1,6
Charges de structure (personnel administratif)	-1,5	0,9	1,2	0,9
Indice synthétique hors gazole	1,3	1,2	2,0	1,8
Indice synthétique	5,4	2,7	-0,1	1,4

Sources : SOeS, CNR

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

base 100 : moyenne annuelle de 2010



Source : CNR



2 | L'emploi et le marché du travail

En 2013

En 2013, l'emploi salarié des établissements du transport routier de fret (TRF) élargi se replie. Cette baisse est cependant six fois plus faible que celle de l'année précédente. Dans le même temps, le volume d'emploi intérimaire sollicité et la mobilité de la main-d'œuvre sont en hausse.

Le TRF de proximité est le seul sous-secteur en croissance continue depuis 2005.

Spécificités structurelles

Les salariés du TRF élargi constituent le tiers des salariés des transports et de l'entreposage. Ce sont principalement des ouvriers de sexe masculin qui travaillent rarement à temps partiel. Les conducteurs sont considérés comme ouvriers qualifiés lorsqu'ils conduisent des poids lourds. Les plus jeunes travaillent dans le TRF de proximité.

40 % des offres d'emploi du transport et de la logistique sont issues d'entreprises de travail temporaire, et 12 % du commerce. La conduite de transport routier de marchandises sur longue distance représente 17 % des offres d'emploi du transport et de la logistique ; parmi elles, 41 % proviennent d'entreprises de transport, 38 % de l'intérim et 21 % d'autres secteurs.

Organisation du chapitre

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

2A

L'emploi salarié

En 2013, l'emploi salarié se replie dans le transport routier de fret (TRF) élargi. Cette baisse est cependant six fois plus faible que celle de l'année précédente. Dans le même temps, le volume d'emploi intérimaire sollicité par le TRF élargi augmente. L'emploi salarié diminue autant dans le TRF élargi que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage mais moins que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles.

L'emploi salarié recule légèrement dans le TRF élargi

Au 31 décembre 2013, le TRF élargi emploie 392 500 salariés, soit un peu plus du tiers de l'emploi total des transports et de l'entreposage. Sur un an, le secteur perd 500 salariés (- 0,1 %, *figure 2A.1*), cette baisse étant néanmoins nettement plus faible que celle de 2012 (- 3 200 salariés). L'effectif retrouve son niveau de 2010. Ces mouvements s'opèrent dans un contexte de repli tenu de l'activité du TRF mesurée en véhicules-kilomètres (*figure 2A.3*).

La croissance de l'emploi salarié ralentit encore dans le TRF de proximité

Le TRF de proximité est le seul secteur en croissance continue depuis 2005. En revanche, sa progression ralentit depuis 2011. Dans le TRF interurbain et la location de camions avec chauffeur, les baisses se poursuivent ; sur les dix dernières années, ces sous-secteurs n'ont chacun enregistré qu'à trois reprises une évolution positive. Avec 176 700 emplois, le TRF interurbain reste toutefois le secteur le plus important en termes d'effectifs. Le secteur de la messagerie et du fret express rebondit (+ 1,6 %, après - 0,9 %).

L'emploi intérimaire est en hausse

Avec 17 200 emplois en équivalent temps plein en 2013, l'emploi intérimaire mobilisé par le TRF élargi augmente de 2,1 % par rapport à 2012 (*figure 2A.3*). Sa part dans l'emploi salarié total (y compris l'intérim) s'accroît de 0,1 point pour atteindre 4,4 % (*voir la fiche 2C*).

La majorité des employés travaillent dans une entreprise de 50 salariés et plus

Les entreprises de 10 à 49 salariés regroupent environ le tiers des employés du TRF élargi, sauf pour la messagerie (22,4 %). Les salariés du TRF de proximité se répartissent de façon plus homogène ; en effet, ils sont plus nombreux dans les entreprises de 0 à 9 salariés (21,1 % contre moins de 9 % dans les autres sous-secteurs), et minoritaires (39,2 %) dans celles de 50 salariés et plus.

Estimation de l'emploi salarié en 2013

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

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

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 à 2011, et de Pôle emploi pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos - septembre 2014) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de septembre 2014.

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.

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

Figure 2A.1 : effectif salarié au 31 décembre

Niveaux en milliers, structure et évolutions en %

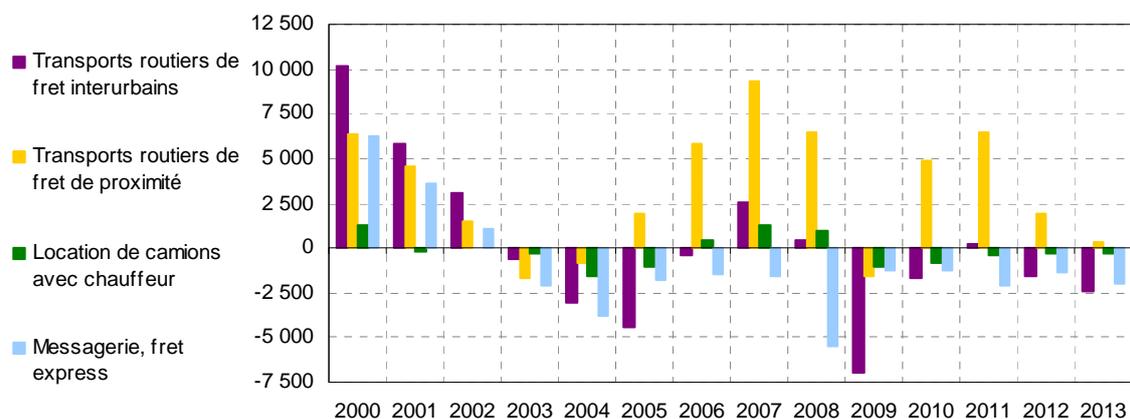
Secteur d'activité						en %				
	2009	2010	2011	2012	2013	Struct. 2013	Évolutions annuelles			
							2011	2012	2013	2013/ 2009
Transports et entreposage * dont	1 072,7	1 079,7	1 088,9	1 086,1	1 085,3	100	0,9	-0,3	-0,1	0,3
Transport routier de voyageurs	84,7	87,1	88,6	91,6	94,2	9	1,7	3,3	2,9	2,7
Transport routier régulier de voyageurs	59,1	59,1	59,5	60,7	61,8	6	0,7	2,1	1,8	1,1
Autres transports routiers de voyageurs	25,6	28,1	29,2	30,9	32,4	3	3,9	5,8	5,0	6,1
Transport routier de fret élargi	388,9	392,5	396,2	393,0	392,5	36	1,0	-0,8	-0,1	0,2
Transports routiers de fret interurbains	182,4	181,6	182,4	178,6	176,7	16	0,4	-2,1	-1,1	-0,8
Transports routiers de fret de proximité	124,8	132,0	136,3	137,5	138,2	13	3,2	0,9	0,5	2,6
Location de camions avec chauffeur	19,3	18,4	18,1	18,0	17,7	2	-1,6	-0,8	-1,6	-2,1
Messagerie, fret express	62,5	60,4	59,5	58,9	59,9	6	-1,6	-0,9	1,6	-1,0
Ensemble des secteurs marchands **	15 950	16 005	16 060	15 961	15 887	-	0,3	-0,6	-0,5	-0,1

* hors "Activités de poste et de courrier".

** hors agriculture.

Données arrêtées au 30 septembre 2014.

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

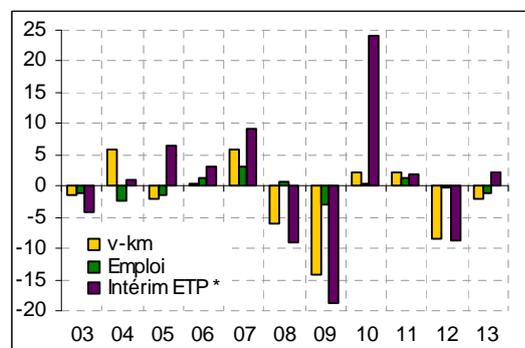
Figure 2A.2 : effectif salarié en moyenne annuelle dans le TRF élargi


Données arrêtées au 30 septembre 2014.

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

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

Évolutions en %



* ETP : emplois équivalents temps plein.

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

Figure 2A.4 : répartition des salariés par taille d'entreprise au 31 décembre 2012

En %

Activité	Taille			Ensemble
	0 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 salariés et plus	
Transports routiers de fret interurbains	8,8	32,6	58,6	100
Transports routiers de fret de proximité	21,1	39,8	39,2	100
Location de camions avec chauffeur	6,0	37,1	56,9	100
Messagerie, fret express	7,5	22,4	70,1	100
Ensemble	12,8	33,8	53,5	100

Champ : postes salariés.

Sources : Insee - DADS (postes)

2B | Les caractéristiques des salariés

L'âge moyen des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi s'élève de nouveau en 2012, comme dans l'ensemble des secteurs. Notamment, la proportion des salariés âgés de plus de 50 ans augmente nettement. Le secteur reste très masculin, du fait de la prédominance des postes ouvriers dans l'emploi. Les conducteurs représentent plus des trois quarts des postes, en 2012 comme les années précédentes.

La population salariée du secteur vieillit

En 2012, les salariés du TRF élargi sont âgés en moyenne d'un peu plus de 41 ans, soit un an de moins que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage. Les salariés les plus âgés travaillent dans le secteur de la location de camion avec chauffeur (42,6 ans en moyenne) et du transport routier de fret interurbain (42,2 ans). Les salariés du transport de fret de proximité et de la messagerie sont plus jeunes (respectivement 40,7 ans et 40,8 ans). Les conducteurs sont plus âgés : 42,0 ans en 2012 dans le TRF élargi. L'âge moyen est en hausse de 0,2 an par rapport à 2011, pour les conducteurs comme pour l'ensemble des salariés du transport routier de fret élargi.

Depuis 2008, l'âge moyen des salariés augmente davantage dans le transport routier interurbain (+ 1,4 an) que dans le transport de proximité (+ 1 an), les autres secteurs étant dans une position intermédiaire. Parmi les conducteurs, c'est aussi dans le transport routier de fret interurbain que l'âge moyen augmente le plus (+ 1,5 an).

La pyramide des âges des salariés du transport routier de fret élargi se déforme (*figure 2B.7*). La part des salariés âgés de 30 ans et moins dans le total se réduit, passant de 19,8 % en 2008 à 18,3 % en 2012. Parallèlement, la part des salariés âgés de plus de 50 ans progresse fortement sur la même période : + 4,3 points. Fin 2012, 22,3 % des postes du TRF élargi sont ainsi occupés par des salariés seniors (plus de 50 ans).

Cette part des seniors est comparable à celle observée dans l'ensemble des activités hors fonction publique et salariés des particuliers employeurs. En revanche, l'emploi des jeunes est plus développé dans ces secteurs, avec 25 % des postes occupés par des salariés âgés de 30 ans ou moins.

La part des femmes diminue, le temps partiel reste rare

Le secteur du transport routier de fret est structurellement peu féminisé : en 2012, les femmes n'occupent que 11,3 % des postes du secteur, loin des 26,7 % observés dans l'ensemble du transport et entreposage. Cette part est en recul, avec - 0,5 point par rapport à 2008 (- 0,2 point par rapport à 2011).

Par secteur détaillé, les femmes occupent 22,3 % des postes dans la messagerie, où les activités administratives sont plus développées, et seulement 6,5 % des postes dans la location de camions avec chauffeur (*figure 2B.4*).

7,6 % des postes du transport routier de fret élargi sont à temps partiel, soit une hausse de 0,1 point par rapport à 2011. Cette part augmente depuis plusieurs années, mais

reste très en dessous de celle observée dans l'ensemble du transport et entreposage (13,7 %).

Le secteur demeure très ouvrier

Au 31 décembre 2012, 82,4 % des salariés des établissements du TRF élargi sont des ouvriers, essentiellement qualifiés (*figures 2B.2 et 2B.3*). En effet, les conducteurs de camions (poids lourds et véhicules légers) représentent 71,1 % des effectifs du secteur, soit environ 263 000 postes. Cette part atteint 81,6 % dans la location de camions avec chauffeur. En revanche, elle est nettement moins forte dans la messagerie (35,1 %).

Le taux d'encadrement est faible : on compte 3,7 % de postes de cadres, et 5,7 % de professions intermédiaires. Dans l'ensemble du transport et entreposage, il y a proportionnellement trois fois plus de cadres et de professions intermédiaires. La messagerie se différencie nettement des autres secteurs du TRF élargi : du fait de l'importance de la partie logistique de cette activité, on y compte 7,6 % de postes cadres et 16,4 % de professions intermédiaires.

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

Champ

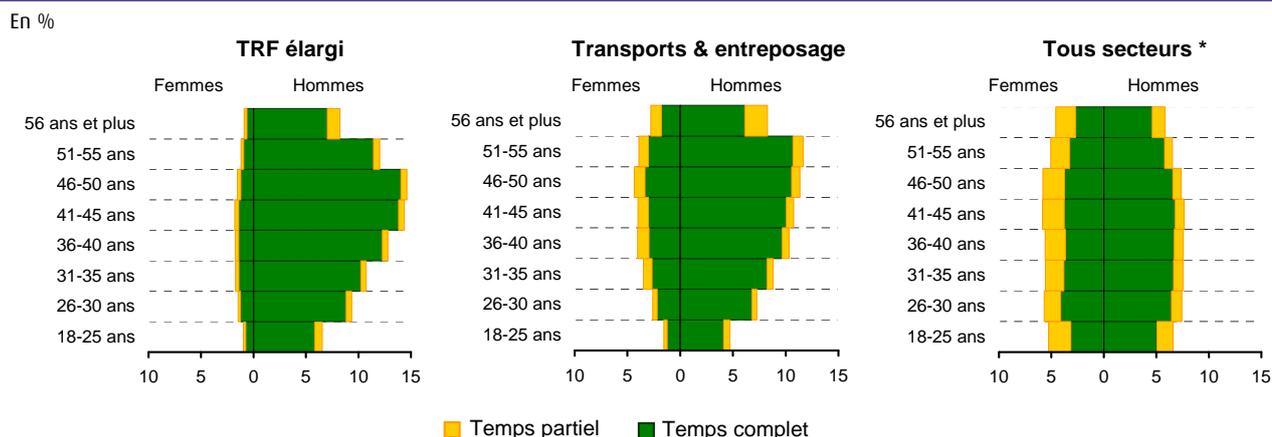
Sont étudiés dans cette fiche les salariés d'établissements dont l'activité principale appartient au secteur « transports et entreposage ». On distingue en particulier le transport routier de fret « élargi » (« 4941A », « 4941B », « 4941C », « 5229A »), qui emploie de nombreux conducteurs de véhicules poids lourds de transport de marchandises.

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.

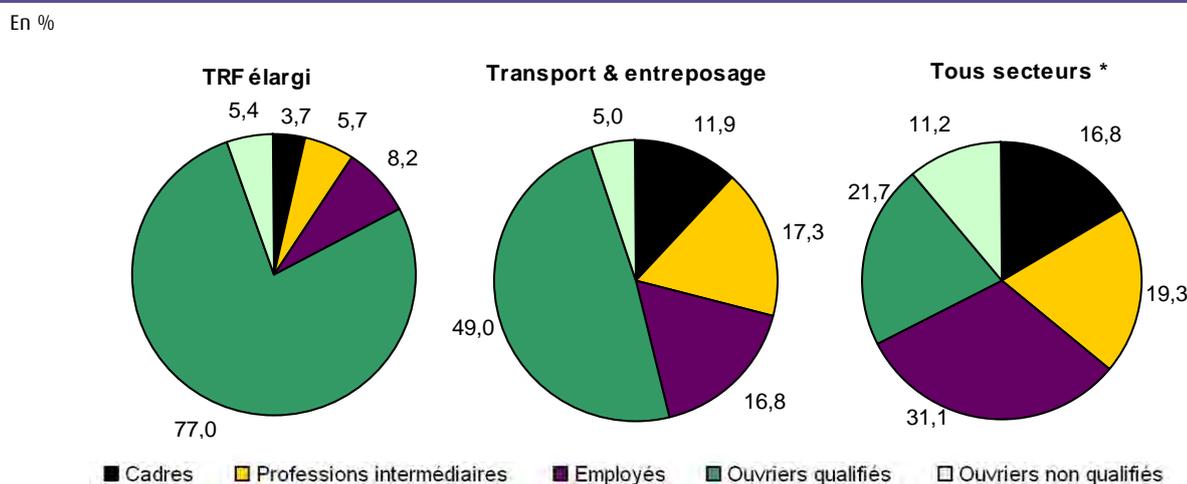
Figure 2B.1 : pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2012



* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Figure 2B.2 : structure par catégories socioprofessionnelles des salariés au 31 décembre 2012



* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

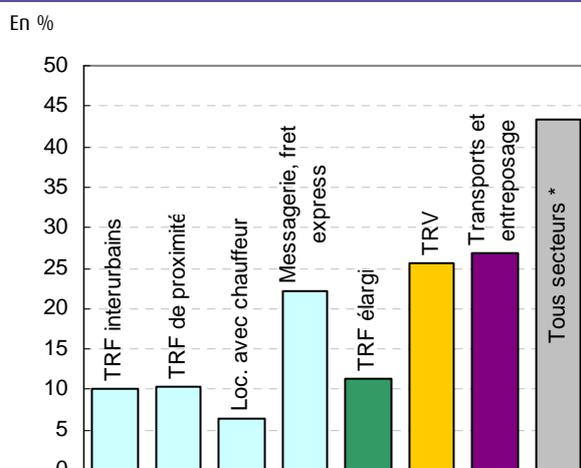
Figure 2B.3 : proportion de conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2012

En %

Secteur d'activité	Part des conducteurs parmi les salariés	Part des femmes parmi les conducteurs
Transport routier de fret élargi	71,1	2,5
TRF interurbains	74,9	2,0
TRF de proximité	74,8	3,2
Location de camions avec chauffeur	81,6	1,8
Messagerie, fret express	35,1	3,3
Transport routier de voyageurs	81,1	21,9
Transport urbain de voyageurs et taxis	54,8	15,7
Transports et entreposage (HZ)	35,8	12,5

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Figure 2B.4 : part des postes salariés occupés par des femmes, au 31 décembre 2012



* hors fonction publique et particuliers employeurs

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

En 2013, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, la mobilité de la main-d'œuvre comme le recours à l'emploi intérimaire sont en augmentation après avoir baissé en 2012. La part des salariés à temps partiel y est faible, bien moindre en particulier que dans le transport routier de voyageurs.

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

En 2013, dans le TRF élargi, le taux de rotation du personnel salarié s'établit à 27,5 %. Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (16,8 %) et la construction (21,4 %). C'est un taux néanmoins bien inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (58,5 %) et en particulier de l'ensemble du tertiaire (73,9 % - *figure 2C.7*). Il progresse de 1,3 point par rapport à 2012, alors qu'il augmente seulement de 0,1 point dans la construction et baisse de 0,9 point dans l'industrie. Par ailleurs, la part des contrats à durée déterminée (CDD) dans les embauches réalisées par le TRF élargi augmente de 2 points pour s'établir à 63 %.

L'emploi intérimaire augmente

Après une année 2012 de repli, le volume de travail temporaire utilisé en 2013 par le TRF élargi augmente (+ 1,1 %, soit + 350 postes, *fiche 2A, figure 2A.3*). Il s'établit à 17 200 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, recule dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique. Mais elle augmente de 0,1 point dans le TRF élargi pour atteindre 4,4 % en 2013.

Le recours à l'emploi intérimaire est relativement fréquent dans le transport et entreposage. Avec 3,9 %, 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 séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

Les emplois à temps partiel sont peu nombreux

Dans le TRF élargi, comme dans chacun de ses sous-secteurs, les salariés travaillent moins souvent à temps partiel que dans l'ensemble des transports et entreposage (*figure 2C.3*). Ainsi, la proportion de salariés du TRF élargi à temps partiel est cinq fois moins élevée que dans le transport routier de voyageurs (TRV) et presque deux fois moindre que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Fin 2012 (dernière année disponible), 7,6 % des salariés du TRF élargi, 41,4 % des salariés du TRV et 13,7 % 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 fréquemment à temps partiel dans le TRV alors qu'ils le sont rarement dans le TRF élargi (respectivement 45,3 % et 5,6 % en 2012). Les employés et les ouvriers non qualifiés du TRF élargi sont les catégories socioprofessionnelles les plus concernées par le travail à temps partiel, mais bien moins que dans le TRV. 14,1 % des cadres du TRF élargi travaillent à temps partiel, soit un peu plus que dans le TRV (12,7 %).

Le nombre d'entrées en CFA des conducteurs routiers de marchandises augmente fortement

L'accord du 30 mai 2011 signé par les partenaires sociaux et l'État a modifié les conditions d'ouverture des régimes du congé de fin d'activité (CFA), en reportant de 55 à 57 ans l'âge d'entrée dans ce dispositif, sauf dans quelques cas. Il a été mis en application au 1^{er} juillet 2011 (*voir encadré*). L'arrivée des conducteurs routiers de marchandises qui étaient âgés de 55 ou 56 ans à la mi-2011 a donc été décalée de deux années. Ce report de l'âge d'accès au CFA entraîne, en 2013, une forte augmentation du nombre d'entrants. Ainsi, 1 799 conducteurs routiers de marchandises ont alors intégré ce dispositif, soit une croissance de 83 % par rapport à l'année passée. Au final, le nombre total de conducteurs bénéficiaires du CFA s'accroît de 2,9 % en 2013.

Définitions

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

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

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

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

En %, données brutes

Activité	Taux de rotation			Moyenne 2008-2013
	2011*	2012	2013	
Industrie	17,8	17,7	16,8	17,3
Construction	23,4	21,3	21,4	22,7
Tertiaire dont	62,6	65,4	73,9	63,7
Transports et entreposage dont	26,1	25,9	25,4	26,0
TRF élargi	29,5	26,2	27,5	27,4
Ensemble	50,2	51,9	58,5	50,8

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

Champ : établissements d'au moins 1 salarié

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

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

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

Activité	Nombre d'intérimaires 2013*	Taux de recours moyen			Moyenne 2008-2013
		2011	2012	2013	
Agriculture	2,6	1,2	1,2	1,2	1,2
Industrie	217,2	7,6	6,8	6,5	6,5
Construction	110,0	7,9	7,6	7,6	7,5
Tertiaire dont	179,6	1,5	1,4	1,4	1,4
Transports et entreposage dont	54,4	4,0	3,7	3,9	3,7
TRF élargi	17,2	4,7	4,3	4,4	4,4
Ensemble	509,3	3,3	3,0	2,9	2,9

*en équivalent-emplois temps plein sur l'année

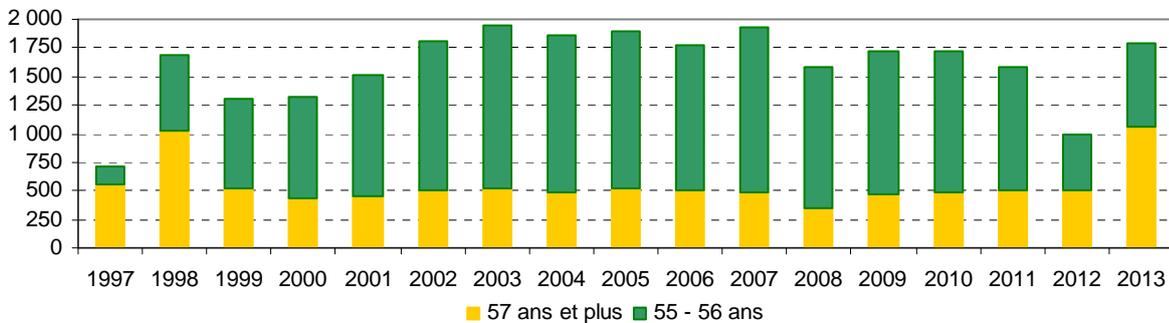
Sources : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim, calculs SOeS

Figure 2C.3 : proportion de salariés à temps partiel au 31 décembre 2012

En %

Catégorie socioprofessionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie, fret express	TRF élargi	TRV	Transports et entreposage
Cadres	14,4	16,2	10,9	10,9	14,1	12,7	11,9
Professions intermédiaires	7,4	7,3	9,0	6,7	7,2	10,4	12,8
Employés	18,7	22,8	20,8	12,4	18,7	26,5	19,2
Ouvriers qualifiés	4,1	7,7	3,9	6,2	5,6	45,3	12,2
Ouvriers non qualifiés	13,0	12,8	22,0	21,9	15,7	39,1	15,8
Ensemble	6,0	9,2	5,2	10,1	7,6	41,4	13,7

Sources : Insee - DADS, calculs SOeS

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


Source : DGITM

Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'État ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité (CFA) pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2013, 27 141 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif depuis sa création ; 65,4 % des bénéficiaires avaient 55 ou 56 ans lors de leur entrée en CFA.

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

Au 31 décembre 2011, 20 800 personnes au total exercent une activité non salariée dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi. Parmi elles, 13 700 exercent dans le transport routier de fret de proximité (en baisse de 1,3 % sur un an) et 6 200 dans le transport routier de fret interurbain (en baisse également de 1,3 %) - (figure 2D.1). Ces « indépendants » représentent 5,2 % des personnes en emploi dans l'ensemble du secteur (figure 2D.3), soit une part un peu plus importante que dans l'ensemble des transports (4,1 % de non-salariés) mais nettement inférieure à celle de l'ensemble des secteurs non agricoles (9 %). Les activités de messagerie et fret express ainsi que la location de camions avec chauffeur ne comptent que très peu de non-salariés.

La répartition entre gérants de société et entrepreneurs individuels est équilibrée

La population des non-salariés est constituée des entrepreneurs individuels (dont les auto-entrepreneurs, cf. paragraphe suivant) et des gérants de société. Les non-salariés du TRF élargi se caractérisent par une répartition relativement équilibrée entre ces deux statuts (56,3 % de gérants et donc 43,7 % d'entrepreneurs individuels, figure 2D.1). Dans le TRF interurbain, les gérants sont plus nombreux (65,0 %).

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 2,3 % des non-salariés, contre près de 18 % dans l'ensemble des secteurs. Ce faible attrait s'explique par l'importance des charges liées à de telles activités, difficilement compatible avec le plafonnement du chiffre d'affaires que ce régime impose. Par ailleurs, l'inscription au registre 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'une activité salariée

L'activité non salariée peut s'exercer en complément d'un emploi salarié. Dans le TRF élargi, c'est le cas d'un non-salarié sur dix (hors auto-entrepreneurs), soit autant que dans l'ensemble des secteurs non agricoles. Chez les auto-entrepreneurs, cette situation est bien plus fréquente puisqu'elle concerne un salarié sur trois.

Le revenu moyen est de 2 180 euros

En 2011, le revenu moyen des indépendants « classiques » (c'est-à-dire hors auto-entrepreneurs) du TRF élargi s'élève à 2 180 euros nets mensuels (figure 2D.2). C'est plus que celui des non-salariés de l'ensemble des transports (1 790 euros) du fait des faibles revenus des exploitants de taxis qui représentent 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 1,0 % sur un an, alors qu'une hausse de 1,6 % est observée pour l'ensemble des non-salariés hors agriculture. Cette baisse est en revanche moins importante que dans l'ensemble des transports.

Il existe de fortes disparités individuelles

Une grande variété de situations individuelles se cache derrière ce montant moyen. En particulier, certains indépendants n'ont tiré aucune rémunération de leur activité non salariée en 2011, soit qu'ils n'aient dégagé aucun bénéfice, soit qu'ils se rémunèrent sous forme de dividendes. Leur part est de 10,7 % dans le TRF élargi, soit 3,3 points de plus que dans l'ensemble des transports et 0,9 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 1 960 euros et 10 % moins de 580 euros, tandis que les 10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 4 540 euros (Figure 2D.2).

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

Dans le TRF élargi, les femmes sont aussi peu représentées parmi les non-salariés que parmi le personnel salarié (environ 12 % dans les deux cas - figure 2D.1). Celles-ci dégagent un revenu de près de 40 % 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, ancienneté, lieu d'exercice...).

Le revenu est supérieur à celui des salariés

Avec un revenu d'activité mensuel net de 2 180 euros, les non-salariés du TRF élargi (hors auto-entrepreneurs) dégagent de leur activité non salariée une rémunération mensuelle supérieure de 23 % à celle des salariés du secteur (restreint à la France métropolitaine). Cet écart s'explique par la présence des gérants de sociétés assez nombreux parmi les non-salariés, qui exercent une fonction de cadre.

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 ces 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 CCMSA pour le secteur de l'agriculture, et par l'Acoss (l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale), caisse nationale des Urssaf, pour les autres secteurs d'activité.

Cette base étant disponible tardivement, les données présentées dans ce bilan se rapportent à l'année 2011.

Figure 2D.1 : Structure de l'emploi non salarié au 31 décembre 2011

Effectif en milliers, évolutions et parts en %

Secteur d'activité	Effectif total au 31/12			Part des gérants	Part des AE*	Part des pluriactifs		Part des femmes	Structure par âge	
	Niveau 2011	2010/2009	2011/2010			Hors AE	AE		Moins de 30 ans	60 ans et plus
TRF élargi	20,8	0,3	-1,5	56,3	2,3	10,0	32,9	12,9	7,2	8,4
4941A TRF interurbains	6,2	-0,2	-1,3	65,0	2,0	11,2	31,5	14,1	6,5	9,6
4941B TRF de proximité	13,7	0,7	-1,3	52,9	2,2	9,7	32,9	12,3	7,7	7,7
4941C Location de camions avec chauffeur	0,5	-5,5	-6,4	44,3	1,6	6,7	50,0	11,5	1,4	11,3
5229A Messagerie, fret express	0,4	4,4	-3,8	52,8	10,1	7,9	5,6	18,0	6,7	8,8
Ensemble des transports	58	0,8	0,5	29,2	3,6	6,8	32,1	11,7	6,1	10,5

*AE : auto-entrepreneurs.

Champ : France entière, y compris auto-entrepreneurs.

Sources : Insee, base Non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.2 : Revenus d'activité mensuels nets des non salariés en 2011

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*	1 ^{er} décile*	9 ^e décile*
		2011	2010/2009	2011/2010					
TRF élargi	2 140	2 180	-1,2	-1,0	360	10,7	1 960	580	4 540
4941A TRF interurbains	2 350	2 390	-1,7	-1,7	340	11,5	2 150	660	4 850
4941B TRF de proximité	2 030	2 060	-0,7	-0,5	380	10,4	1 850	530	4 320
4941C Locations de camions avec chauffeur	2 660	2 700	-3,4	-2,2	270	9,8	2 370	870	5 390
5229A Messagerie, fret express	1 980	2 130	0,1	-3,0	340	8,4	1 840	510	4 620
Ensemble des transports et entreposage	1 750	1 790	-0,2	-1,3	380	7,4	1 400	540	3 700
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	2 660	3 100	4,3	1,6	450	9,8	2 070	440	7 470

* Médiane et déciles calculés en excluant les revenus nuls.

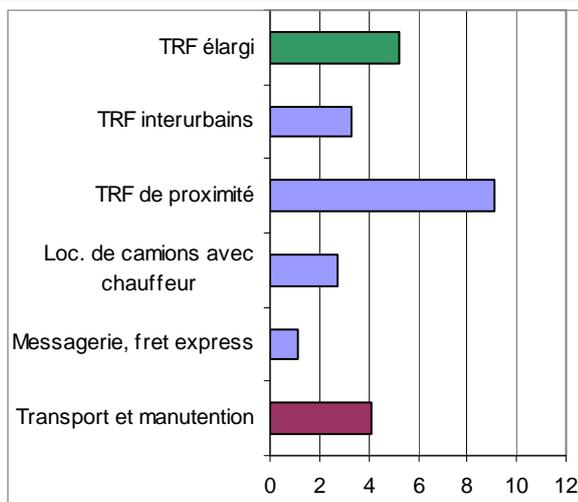
 Lecture : si on ordonne les salariés selon leur salaire, les déciles les séparent en groupes d'effectifs égaux. Les 10 % de salariés aux revenus les plus faibles gagnent moins que le 1^{er} décile de salaire, soit 580 euros par mois dans le TRF élargi. Les 10 % des salariés aux revenus les plus élevés gagnent plus de 4 540 euros par mois dans le TRF élargi.

Champ : France entière, hors taxés d'office, y compris auto-entrepreneurs.

Source : Insee, base Non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.3 : Part des non-salariés dans l'emploi total en 2011

En %

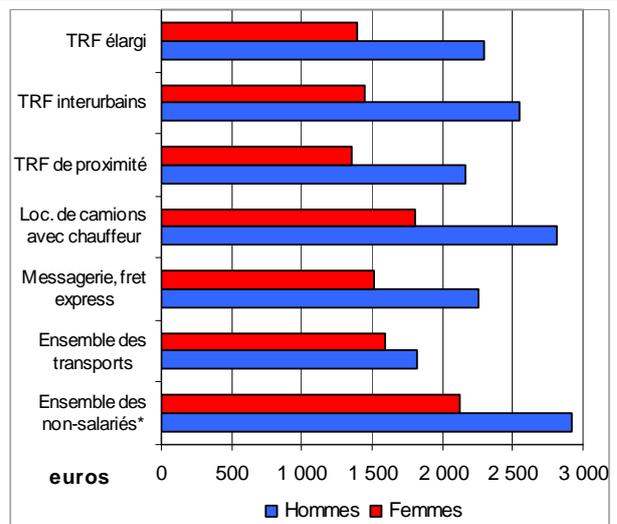


Champ : France entière, y compris auto-entrepreneurs.

Sources : Insee, base Non-salariés ; calculs SOeS

Figure 2D.4 : Revenu mensuel moyen des non salariés par sexe en 2011

En euros



Champ : France entière, 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

L'année 2013 enregistre à nouveau un recul des offres d'emploi pour les métiers « Transport et logistique » (T & L) confiées par les entreprises à Pôle emploi (- 19,2 %). Le repli s'observe dans tous les métiers sauf la conduite de transport en commun sur route qui augmente de 0,3 %. Le recul des offres du T & L se conjugue avec une légère baisse des nouvelles demandes, entraînant ainsi un net relâchement des difficultés de recrutement. Parmi les offres proposées en 2013, la part des contrats à durée indéterminée (CDI) progresse légèrement (24,0 %, soit + 1,9 point) et la part des contrats « courts » (1 à 6 mois) repasse au-dessous du seuil symbolique des 50 %.

Les offres d'emploi T & L reculent en 2013

Pour l'ensemble des métiers T & L, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi au cours de 2013 s'élève à 211 500, en baisse de 19,2 % par rapport à 2012 (- 50 300 offres), après avoir reculé de 16,3 % l'année précédente. La baisse concerne tous les métiers du T & L, notamment - 29,2 % (- 8 100 offres) pour la manutention manuelle de charges et environ - 22 % pour la manutention manuelle de charges et les « autres métiers du T & L » (annexe 2.12). La Picardie, l'Auvergne et la Corse sont les seules régions où les offres de magasinage-préparation de commandes ne diminuent pas, la baisse la plus forte étant observée en Franche-Comté (- 49,2 %) - (figure 2E.3).

Le métier de magasinage-préparation de commandes représente 31 % des offres d'emploi T & L collectées par Pôle emploi en 2013. La conduite de véhicules de TRM sur longue distance en représente 17 % (35 200 offres), les autres métiers de la conduite 23 %. 9 % concernent des offres de 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.7).

Près de deux offres d'emploi sur cinq sont émises par des entreprises de travail temporaire

Les établissements du secteur « transports et entreposage » (HZ) ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du travail T & L et les fonctions de transport et de logistique sont souvent assurées directement par des entreprises d'autres secteurs que ceux du transport. En 2013, 78 % des offres T & L sont émises par des établissements d'autres secteurs que le transport, part en baisse par rapport à 2012 (- 2,1 points) car les offres provenant de ces secteurs baissent plus que celles du transport (- 21,3 % et - 10,6 %). Les entreprises de travail temporaire déposent 38 % des offres T & L et celles du commerce 12 %. Les agences d'intérim occupent une place grandissante : moins de 20 % dans les offres T & L enregistrées à Pôle emploi avant 1998, 30 % dès 2004 et près de 40 % depuis 2010. En revanche, s'agissant du seul métier de conducteur de poids lourds de transport routier de marchandises (TRM) sur longue distance, les entreprises du secteur HZ sont le principal pourvoyeur des offres, puisqu'elles en déposent 41 % (figure 2E.7). De surcroît, parmi tous les métiers T & L, il s'agit du métier le plus souvent demandé par les entreprises du secteur HZ (près de 32 % de leurs offres le ciblent).

Les CDI sont un peu plus nombreux parmi les contrats proposés

Parmi l'ensemble des offres T & L proposées par Pôle emploi, la part des contrats « très courts » (moins d'un mois) diminue à nouveau, passant de 20,1 % à 18,6 % (figure 2E.2 et annexe 2.13). 50 800 offres correspondent à des contrats à durée indéterminée (CDI) ; leur part dans les offres remonte légèrement, passant à 24,0 % (+ 1,9 point). À l'inverse, les contrats « courts » (1 à 6 mois) confortent encore leur prépondérance, à 49,4 % (- 1,8 point). Pour le métier de magasinage-préparation de commandes, le recul des offres pour un contrat « très court » est, cette année encore, plus marqué que pour l'ensemble du T & L (près de - 3 points).

Les tensions diminuent nettement sur le marché du travail

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail T & L (offres d'emploi rapportées aux demandes) diminue de 9 points, passant de 49 % à 40 % (figure 2E.4). Ce recul résulte des effets conjoints de la baisse des offres et de celle, mais moindre, des demandes enregistrées. Seul l'indicateur de tension de la conduite de transport en commun sur route se maintient. Avec 49 offres pour 100 demandes en 2013, celui de la conduite de TRM longue distance se maintient bien en deçà de sa moyenne de longue période de 84 offres pour 100 demandes.

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

Le **marché du travail** « transport et logistique » est défini à partir des **métiers** concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi, 39 métiers ayant été retenus par le SOeS, agrégés en cinq métiers.

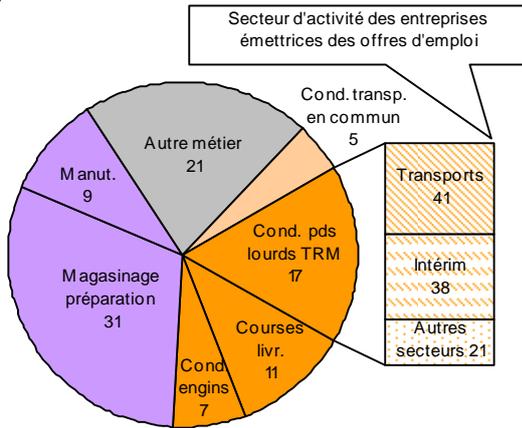
Les **métiers** sont transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, la conduite d'engin et déplacement de charges peut être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

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.

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

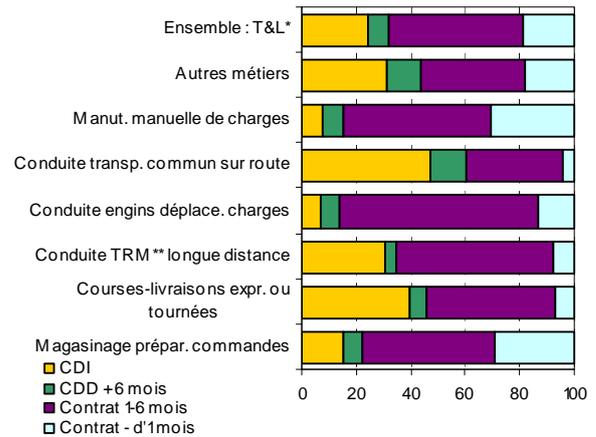
En %, données brutes



Sources et champ : cf. figure 2E.4

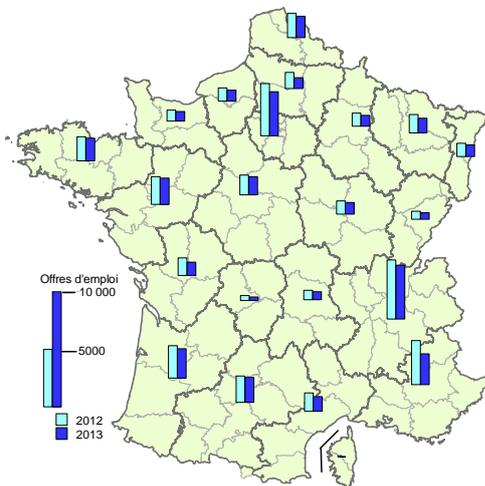
Figure 2E.2 : répartition des offres d'emploi selon le contrat de travail proposé

En %, données brutes



Sources et champ : cf. figure 2E.4

Figure 2E.3 : offres d'emploi collectées en 2012 et 2013
Conduite TRM longue distance



Sources et champ : cf. figure 2E.4

Magasinage et préparation de commandes

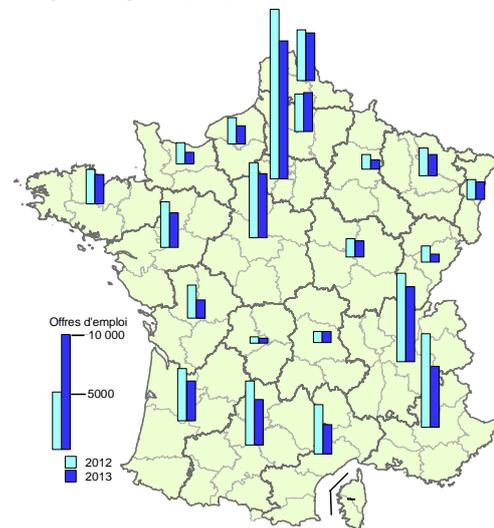
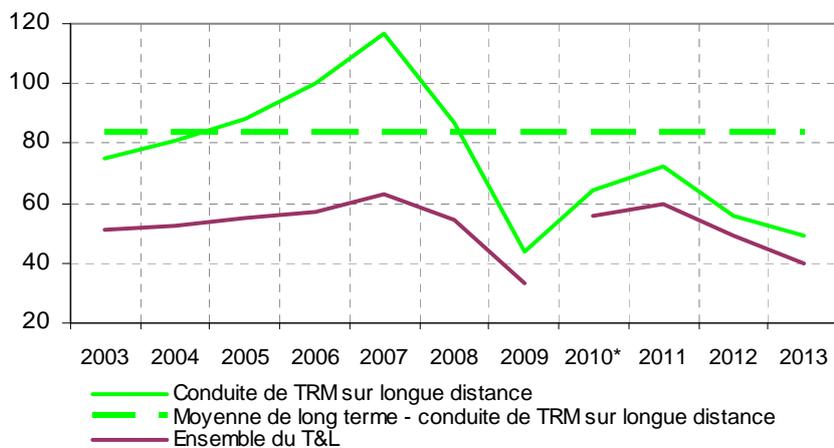


Figure 2E.4 : indicateur de tension (offres collectées sur demandes)

En %, données brutes



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 2013, Pôle emploi recense 486 200 demandeurs d'emploi dans les métiers « Transport et logistique » (T & L) tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C). Cet effectif correspond à un surcroît de 28 240 demandeurs par rapport à fin 2012, soit une progression de 6,2 %. La hausse se retrouve dans tous les métiers du T & L. Elle est similaire à celle observée pour l'ensemble de l'économie (+ 6,1 %). Le nombre de demandeurs a été alimenté par un flux annuel de nouvelles inscriptions en baisse par rapport à 2012, mais, dans le même temps, le nombre d'offres confiées à Pôle emploi par les entreprises pour tous ces métiers a diminué sensiblement (fiche 2E).

486 200 personnes recherchent activement un emploi T & L à fin 2013

Fin décembre 2013, 529 900 personnes recherchant un emploi dans un des métiers T & L sont inscrites à Pôle emploi, toutes catégories confondues. Les demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) représentent plus de 90 % de cette population, soit 486 200 personnes (figure 2F.1). Parmi elles, 336 700 (69,2 %) n'ont exercé aucune activité en décembre (catégorie A), 10,2 % ont exercé une activité réduite « courte », c'est-à-dire de moins de 78 heures (catégorie B) et 20,6 % ont exercé une activité réduite « longue », de plus de 78 heures (catégorie C).

Le nombre de demandeurs sans aucune activité augmente moins vite en 2013

Entre fin 2012 et fin 2013, le nombre de demandeurs d'emploi T & L tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) augmente de 6,2 % (+ 28 240), après + 9,3 % en 2012. Mais la hausse s'accélère pour les demandeurs en activité réduite « courte » (+ 13,6 % soit + 11 950). En conséquence, la part de cette catégorie de demandeurs d'emploi se renforce en 2013 (figure 2F.1).

Tous les métiers sont concernés

Le nombre de demandeurs en catégorie A, B ou C progresse quel que soit le métier du T & L recherché. La hausse atteint en particulier 7,9 % pour les « autres métiers du T & L », c'est-à-dire les techniciens ou les cadres du transport routier et métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime, la manutention ou le ferroviaire. Pour le métier « magasinage et préparation de commandes », l'année 2013 constitue la sixième année consécutive de hausse (+ 6,2 % soit + 7 500, après + 9,8 % en 2012). Il en va de même pour le métier « conduite de TRM longue distance » (+ 6,7 %, soit + 4 200).

L'évolution de la demande d'emploi des coursiers et des conducteurs de transport routier de marchandises (TRM) longue distance a été relativement proche de celle du secteur T&L et de l'ensemble de la demande d'emploi (DEFM) jusqu'en 2007. Mais depuis lors, la hausse de la demande d'emploi des conducteurs de TRM longue distance dépasse celle du secteur T & L, avec des accélérations en 2008 et en 2011.

Le vieillissement des demandeurs d'emploi se poursuit

En 2013, le nombre de demandeurs T & L en catégories A, B et C augmente dans toutes les tranches d'âge sauf celle

des moins de 25 ans. Il croît plus vite que l'ensemble pour les 50 ans ou plus. Ainsi, la part de ces derniers augmente de 1,2 point alors qu'elle diminue de 0,3 point pour les moins de 25 ans et 0,9 point pour les 25 à 49 ans. Ce vieillissement des demandeurs d'emploi s'observe pour chacun des métiers. Sur le long terme, pour les conducteurs de transport en commun sur route, la part des demandeurs ayant 50 ans ou plus a augmenté de 18 points en 17 ans, et de 13 points pour les conducteurs d'engins de charges et TRM longue distance.

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 62 100 inscrites) parmi les demandeurs des catégories A, B et C ; on retrouve cette faible présence des femmes dans l'emploi salarié. Par ailleurs, celles-ci ne se positionnent pas sur les mêmes métiers que les hommes. Ainsi, 3,3 % seulement des femmes à la recherche d'un emploi T & L sont inscrites sur un métier de « conduite de TRM longue distance », contre 15,5 % pour les hommes (figure 2F.3). À l'inverse, elles sont proportionnellement plus nombreuses à rechercher un emploi dans le « magasinage-préparation de commandes » (40,0 % contre 24,6 % pour les hommes) ou encore dans la « conduite de transport en commun » (4,3 % contre 3,0 %).

Les demandeurs d'emploi recherchent majoritairement un emploi durable

Dans le T & L, en 2013, 94,1 % des demandeurs d'emploi T & L (catégories A, B et C) sont à la recherche d'un emploi durable (contrats de plus de six mois). Mais le nombre de demandeurs recherchant un contrat temporaire a augmenté de près de 50 % en trois ans, contre une hausse de 22,2 % pour l'emploi durable. Cette hausse fait écho au recours accru aux « formes particulières d'emploi » par les entreprises. En effet, celles-ci déposent de plus en plus d'offres pour des contrats de courte durée auprès de Pôle emploi, et font appel à l'emploi intérimaire qui leur assure une souplesse d'adaptation à l'évolution de la demande (voir fiches 2A et 2E).

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.

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

Évolutions et structure en % ; niveau en milliers

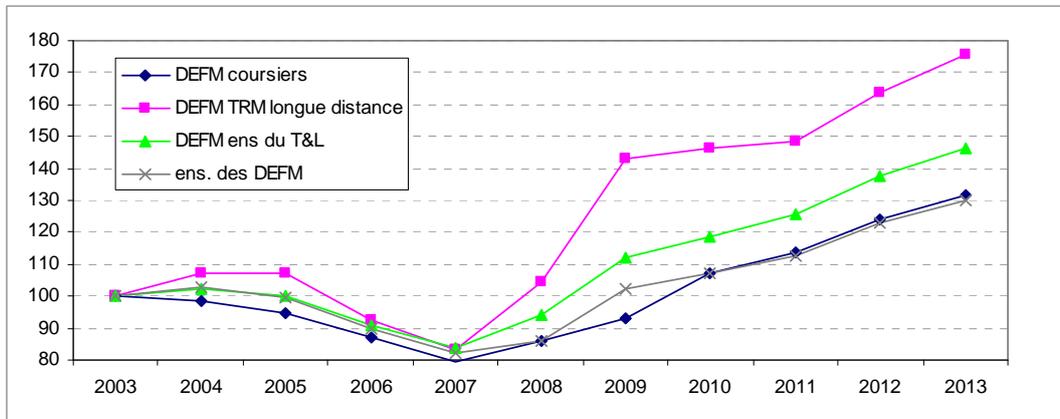
	Ensemble					Dont femmes			
	Niveau 2013	Évolutions annuelles				Niveau 2013	Évolutions annuelles		
		2011	2012	2013	2013 / 2008		2011	2012	2013
Ensemble des métiers du T&L									
Actes positifs de recherche (catégories A, B, C)	486,2	5,8	9,3	6,2	9,1	62,1	7,4	7,2	5,7
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	336,7	7,4	11,7	4,9	8,3	38,5	10,3	9,3	5,5
dont conduite de TRM longue distance									
Actes positifs de recherche (catégories A, B, C)	67,8	1,4	10,7	6,7	10,5	2,1	0,9	2,0	7,0
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	44,0	2,3	13,4	3,1	8,2	1,3	3,1	4,5	1,9
Ensemble des demandeurs d'emploi									
Actes positifs de recherche (catégories A, B, C)	4 974,4	5,3	8,6	6,1	8,5	2 483,9	6,8	7,7	5,1
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	3 372,0	5,5	10,2	5,6	8,4	1 580,1	7,2	8,3	5,0

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

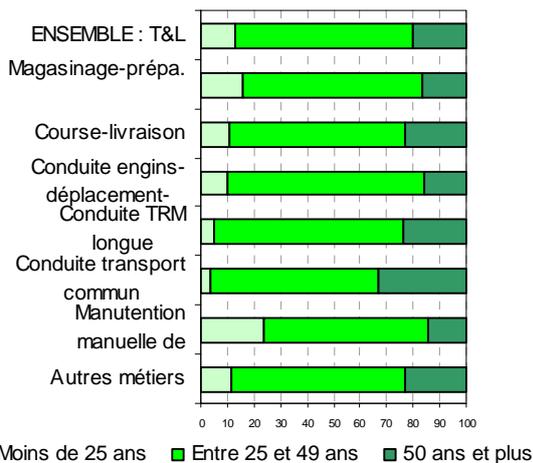
Base 100 en 2003



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

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

En %

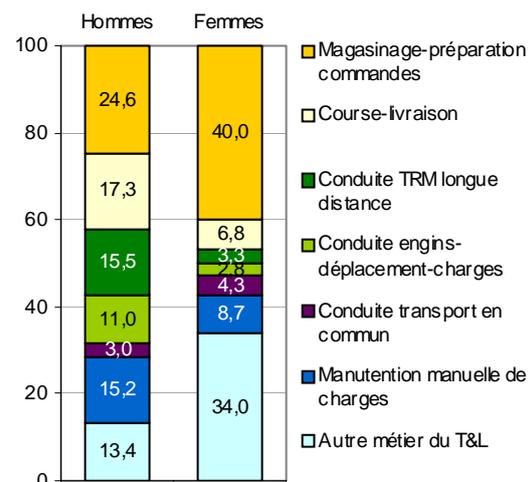


Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de fin d'année de catégories A, B et C.

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

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

En %



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

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





3 | La durée du travail

En 2013

En 2013, 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 25 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il s'accroît de 15 minutes en un an, plus fortement pour les conducteurs grands routiers que pour les conducteurs sur courte distance. Cette hausse est due à une augmentation du temps consacré aux autres travaux, alors que le temps de conduite des grands routiers et des routiers *courte distance* reste quasi stable en 2013.

Spécificités structurelles

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs *courte distance* est inférieur à celui des grands routiers d'environ 5 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 et les conducteurs grands routiers autour de 75 %. En effet, 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.

Organisation du chapitre

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

3A

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

En 2013, le temps de service hebdomadaire des salariés conducteurs de poids lourds du transport routier de fret élargi repart à la hausse, après avoir reculé en 2012. Cette augmentation est plus sensible pour les grands routiers que pour les conducteurs sur courte distance, alors même que les premiers ont déjà une durée de travail plus longue. Si les temps de conduite évoluent très peu, les travaux autres que la conduite progressent en 2013. En cinq ans, le temps de service des conducteurs routiers augmente de 1 heure et 25 minutes, soit en moyenne de 17 minutes par an.

Le temps de service des conducteurs grands routiers s'accroît nettement

En 2013, la durée hebdomadaire moyenne de service des conducteurs de poids lourds salariés exerçant dans le transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 25 minutes sur une semaine complète (*figure 3A.1 - voir avertissement*). Elle augmente de 15 minutes par rapport à 2012. Le temps de service des conducteurs sur courte distance progresse sur le même rythme (+ 15 minutes, à 43 heures 30 minutes) alors que celui des grands routiers croît plus vivement (+ 40 minutes, à 48 heures 15 minutes). La hausse du temps de service de l'ensemble des conducteurs est tempérée par une progression sensible de la part des conducteurs *courte distance* dans l'ensemble des conducteurs, ce qui a pour effet de réduire la durée moyenne de service. Sur les cinq dernières années, toutefois, le temps de service des conducteurs routiers est orienté à la hausse, en moyenne de 17 minutes par an.

La hausse est un peu plus forte dans le transport de proximité que dans l'interurbain

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers salariés augmente de 35 minutes dans le transport de proximité et de 20 minutes dans le transport interurbain. À 44 heures et 45 minutes par semaine complète, le temps de service des conducteurs du transport de proximité est le plus élevé observé depuis 2002 (*figure 3A.2*). Cette hausse est due à une forte progression de la durée de service des conducteurs grands routiers, celle des routiers sur courte distance diminuant en 2013, pour la première fois depuis quatre ans. Dans le transport interurbain, le temps de service est en hausse dans les deux catégories de conducteurs.

La part des conducteurs effectuant au moins 48 heures hebdomadaires de service repart en hausse

En conséquence de l'augmentation du temps de service en 2013, sur les semaines complètes, 41 % des conducteurs de poids lourds effectuent un temps de service d'une durée hebdomadaire supérieure ou égale à 48 heures, soit près de deux points de plus en un an. Parmi les grands routiers, cette part atteint 55 %. Elle s'établit à 31 % des routiers *courte distance*. À l'inverse, 18 % des conducteurs travaillent moins de 39 heures par semaine complète (25 % sur courte distance, 9 % parmi les grands routiers).

Les temps de service se rapprochent, quelle que soit la taille de l'établissement

Le temps de service des conducteurs sur courte distance augmente dans les grands et les petits établissements et diminue dans les établissements de taille intermédiaire, conduisant à une réduction des différences selon la taille (*figure 3A.3*). Il reste le plus élevé dans les établissements de 100 salariés et plus (44 heures et 35 minutes). Les temps de service des grands routiers sont plus homogènes, augmentant davantage là où ils étaient les plus faibles (moins de 20 salariés). Cette tendance à l'homogénéisation des temps de service s'observe depuis plusieurs années.

Les grands routiers consacrent plus de leur temps de service à la conduite que les routiers courte distance

En 2013, les conducteurs grands routiers conduisent en moyenne 35 heures 45 par semaine, soit 74 % de leur temps de service, comme en 2008 (*figure 3A.1*). Les conducteurs *courte distance* conduisent 27 heures et 10 minutes en moyenne hebdomadaire, soit autant qu'en 2012. Cela représente 62 % de leur temps de service. En revanche, le temps d'attente déclaré poursuit sa baisse régulière, observée depuis huit ans, au profit des travaux autres que la conduite.

La distance parcourue par les conducteurs sur courte distance poursuit sa progression

Le nombre de kilomètres parcourus chaque semaine par les salariés conducteurs sur courte distance est en légère hausse (+ 24 km) pour la troisième année consécutive (*figure 3A.4*). Il progresse très peu pour les grands routiers (+ 5 km). Ces derniers parcourent néanmoins environ 800 kilomètres de plus que les conducteurs sur courte distance.

Avertissement

Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se limitant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus, dites « semaines complètes ». En 2013, en moyenne 63 % des semaines des conducteurs *courte distance* sont complètes et 61 % pour les grands routiers.

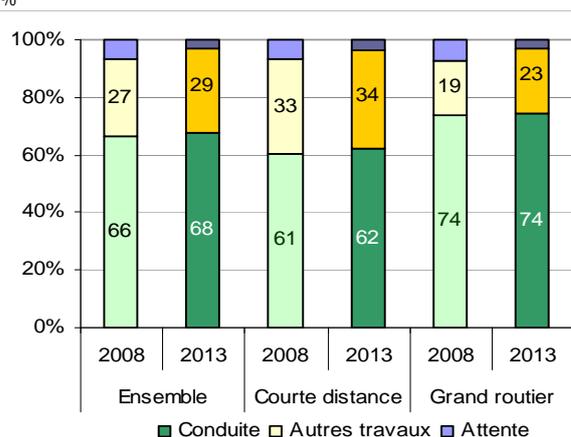
Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont disponibles dans les annexes dématérialisées.

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

Niveaux en heures : minutes, évolutions en minutes

	2013	Évolution annuelle			
		2011	2012	2013	Moyenne 5 ans
Temps de service	45:25	-20	-30	15	17
<i>Courte distance</i>	43:30	45	-10	15	17
<i>Grand routier</i>	48:15	30	-35	40	19
Temps de conduite	30:45	-75	-20	-10	18
<i>Courte distance</i>	27:10	70	-5	0	20
<i>Grand routier</i>	35:45	-10	0	5	16
Autres travaux	13:10	80	15	35	18
<i>Courte distance</i>	14:45	-5	25	10	12
<i>Grand routier</i>	11:00	60	-15	50	26
Temps d'attente	1:30	-25	-25	-5	-19
<i>Courte distance</i>	1:35	-20	-30	5	-15
<i>Grand routier</i>	1:30	-20	-20	-15	-23

En %



Remarque : en 2013, le temps de conduite baisse pour la moyenne de l'ensemble des conducteurs (- 10 minutes) alors que, dans le même temps, il est inchangé pour les conducteurs courte distance et augmente pour les grands routiers (+ 5 minutes). Cela s'explique par une modification de la répartition entre grands routiers et courte distance dans l'ensemble des conducteurs de poids lourds, au bénéfice des conducteurs sur courte distance.

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

Niveaux en heures : minutes, évolutions en minutes

	2013	Évolution annuelle			
		2011	2012	2013	Moyenne 5 ans
Interurbains (49.41A)	46:35	-40	-30	20	18
<i>Courte distance</i>	44:45	55	-40	75	25
<i>Grand routier</i>	48:20	15	-15	15	17
Proximité (49.41B)	44:45	45	-35	35	14
<i>Courte distance</i>	43:05	50	30	-20	6
<i>Grand routier</i>	48:10	110	-125	135	25

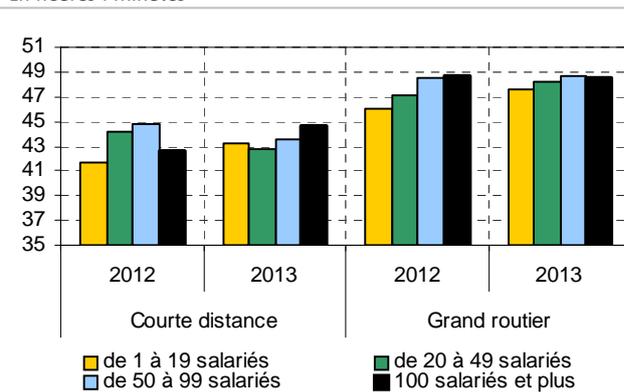
Remarque : la taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie (52.29A) ou de la location avec chauffeur (49.41C) qui regroupent 10 % des conducteurs, ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRF élargi des conducteurs courte distance » (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 2013		Évolution annuelle							
	Distance	Vitesse	Distance				Vitesse			
			2011	2012	2013	Moyenne 5 ans	2011	2012	2013	Moyenne 5 ans
Ensemble des conducteurs poids lourds	1 860	60	-89	9	-3	18	-0,5	1,0	0,1	-0,1
<i>Courte distance</i>	1 535	57	136	33	24	21	2,7	1,4	1,0	0,1
<i>Grand routier</i>	2 310	65	8	44	5	9	0,5	1,2	0,1	-0,2
dont TRF de proximité										
<i>Courte distance</i>	1 535	59	228	-19	31	12	2,9	1,3	0,7	0,0
<i>Grand routier</i>	2 166	65	47	10	13	-8	1,6	0,6	0,2	-0,4
dont TRF interurbains										
<i>Courte distance</i>	1 652	56	93	111	-6	22	1,7	2,4	0,4	0,0
<i>Grand routier</i>	2 373	63	-70	98	6	17	-3,4	3,1	-0,1	-0,1

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

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 2013, le nombre moyen de jours travaillés par mois par les conducteurs de poids lourds du transport routier de fret élargi se stabilise, après deux années de recul. La distance parcourue quotidiennement par les grands routiers et les conducteurs sur courte distance est identique en 2012 et 2013. Le temps de service journalier augmente légèrement, de deux minutes en courte distance, de sept minutes pour les grands routiers, sous l'effet d'une hausse des temps consacrés aux autres travaux. En revanche, le temps d'attente déclaré par les grands routiers continue à se réduire.

Le nombre de jours travaillés par mois est stable

En 2013, les conducteurs de poids lourds (à temps complet ou partiel) travaillent en moyenne 16,6 jours par mois (*figure 3B.1*), soit 199 jours par an. Après deux années de recul, ce nombre de jours se stabilise. Il est supérieur d'une demi-journée par mois au point bas atteint en 2008, mais reste en dessous de sa moyenne des cinq dernières années. Le nombre de jours travaillés augmente pour les conducteurs grands routiers (+ 0,2 jour) alors qu'il est stable pour les conducteurs de courte distance (+ 0,0 jour). La diminution de la part des grands routiers dans l'ensemble des conducteurs de poids lourds explique la stabilité de l'ensemble par effet de structure. Les premiers travaillent en moyenne 17,3 jours par mois en 2013, les seconds 16,2.

Par secteur d'activité, cette augmentation est uniquement due à la hausse observée pour les conducteurs du transport interurbain (+ 0,3 jour) qui emploie plus souvent des grands routiers. Dans le transport de proximité, le nombre de jours travaillés régresse (- 0,4 jour).

La distance parcourue mensuellement est stable

Les conducteurs de poids lourds parcourent en moyenne 6 000 kilomètres chaque mois en 2013, soit pratiquement la même distance qu'en 2012 (*figure 3B.2*). Les conducteurs grands routiers effectuent 100 kilomètres de plus que l'année précédente alors que les conducteurs sur courte distance parcourent la même distance. La stabilité de l'ensemble est due à l'augmentation de la part des conducteurs *courte distance* dans l'ensemble des conducteurs de poids lourds : avec environ 4 800 km par mois, les conducteurs sur courte distance roulent moins que les conducteurs grands routiers (7 700 km). Cela s'explique par un nombre mensuel moyen de jours travaillés, un temps de conduite journalier et une vitesse moyenne moins élevés.

Par secteur d'activité, les conducteurs employés dans les entreprises de transport interurbain effectuent davantage de kilomètres que les salariés du transport de proximité (6 700 kilomètres contre 5 400). Cette tendance à parcourir une distance plus grande dans le premier secteur

s'observe chez les grands routiers et les conducteurs sur courte distance.

En 2013, la distance parcourue mensuellement est stable dans le transport routier de fret interurbain alors qu'elle diminue dans le transport de proximité. Dans le transport interurbain, l'augmentation du nombre de jours de travail compense la diminution de la distance quotidienne parcourue. Dans le transport de proximité, le nombre de jours travaillés recule alors que la distance parcourue augmente un peu.

La durée quotidienne de conduite diminue

En 2013, le temps de service des conducteurs routiers du transport de fret élargi est en moyenne de 8 heures et 51 minutes par jour, en hausse de 3 minutes par rapport à l'année précédente (*figure 3B.3*). Les conducteurs grands routiers effectuent 9 heures et 19 minutes de service par jour, les conducteurs de courte distance 8 heures et 31 minutes.

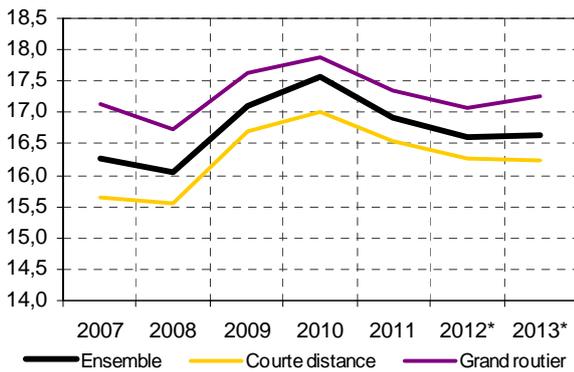
Le temps de service des grands routiers augmente davantage que celui des conducteurs sur courte distance. En revanche, leur temps de conduite se stabilise (6 heures et 53 minutes pour les premiers et 5 heures et 18 minutes pour les seconds). Du fait de la hausse de la proportion de conducteurs de courte distance dans l'ensemble des conducteurs, le temps de conduite de l'ensemble des conducteurs se replie légèrement, de 3 minutes (- 0,8 %). Ceux-ci passent ainsi 5 heures 58 minutes par jour à la conduite.

Sur longue période, la durée de conduite varie très peu pour les grands routiers, un peu plus pour les conducteurs de courte distance. En revanche, les temps d'attente et de travaux autres que la conduite fluctuent davantage.

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

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

En jours



En jours

	Niveau 2013*	Niveau Moyen 5 ans	Évolution		
			2011	2012	2013
Ensemble	16,6	17,0	-0,6	-0,5	0,0
<i>Courte distance</i>	16,2	16,5	-0,5	-0,4	0,0
Grand routier	17,3	17,4	-0,5	-0,7	0,2
dont TRF interurbains	17,1	17,2	-0,8	-0,5	0,3
<i>Courte distance</i>	16,7	16,6	-0,7	-0,4	0,4
Grand routier	17,6	17,6	-0,6	-0,6	0,3
dont TRF de proximité	16,1	16,7	-0,3	-0,4	-0,4
<i>Courte distance</i>	16,0	16,5	-0,2	-0,1	-0,5
Grand routier	16,4	17,1	-0,3	-1,0	-0,2

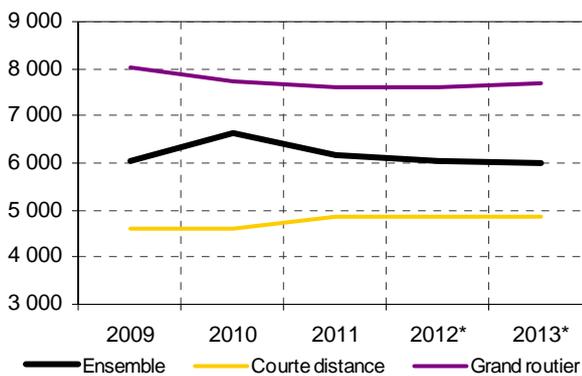
* Des travaux méthodologiques ont été menés afin d'améliorer la qualité des données présentées ici. Cette nouvelle méthodologie a été appliquée à partir de l'année 2012. Afin que le lecteur puisse retrouver les évolutions calculées précédemment, les données 2012 sont présentées selon les deux méthodologies dans les annexes dématérialisées.

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

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.2 : distance mensuelle moyenne parcourue

En kilomètres



En kilomètres

	Niveau 2013	Niveau moyen 5 ans	Evolution		
			2011	2012	2013
Ensemble	5 985	6 168	-474	-119	-37
<i>Courte distance</i>	4 839	4 744	265	-14	-5
Grand routier	7 689	7 722	-114	-50	87
dont TRF interurbains	6 726	6 908	-576	-117	-12
<i>Courte distance</i>	5 358	5 132	510	-113	141
Grand routier	8 052	7 959	-20	-124	180
dont TRF de proximité	5 431	5 503	-237	75	-105
<i>Courte distance</i>	4 780	4 739	183	278	-227
Grand routier	6 802	7 167	-281	4	-122

* données 2012 et 2013 calculées selon la nouvelle méthodologie (cf. figure 3B.1).

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

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

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

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

	2013					Évolution* 2012 - 2013				
	Service	Conduite	Attente	Autres travaux	Distance	Service	Conduite	Attente	Autres travaux	Distance
Ensemble	8:51	5:58	0:17	2:35	359	3	-3	-1	7	-3
<i>Courte distance</i>	8:31	5:18	0:17	2:54	298	2	-1	0	3	0
Grand routier	9:19	6:53	0:17	2:08	446	7	0	-4	10	0
dont TRF interurbains	9:04	6:17	0:19	2:27	393	4	-6	-1	11	-7
<i>Courte distance</i>	8:46	5:30	0:21	2:54	322	11	-1	4	8	1
Grand routier	9:20	7:00	0:18	2:02	458	2	0	-5	7	2
dont TRF de proximité	8:44	5:46	0:14	2:42	336	7	1	-3	9	3
<i>Courte distance</i>	8:28	5:22	0:14	2:51	298	23	-1	2	22	-1
Grand routier	9:17	6:36	0:16	2:25	415	4	0	11	18	0

* données 2012 et 2013 calculées selon la nouvelle méthodologie (cf. figure 3B.1).

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

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Les salariés du transport routier de fret élargi ont couramment des horaires de travail « atypiques ». Près de la moitié travaille ainsi habituellement ou occasionnellement entre 20 heures et minuit, soit nettement plus que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique. Ils sont encore plus de 40 % à travailler entre minuit et 5 heures du matin. Travailler le samedi est aussi fréquent que dans l'ensemble des secteurs. En revanche, en raison notamment des contraintes réglementaires, le travail du dimanche est peu répandu.

Près de la moitié des actifs du transport routier de fret travaillent le soir et la nuit

Les actifs du transport routier de fret élargi sont fréquemment soumis à des durées du travail longues. Mais leurs semaines de travail comportent également d'autres caractéristiques, entrant dans la catégorie des horaires « atypiques ».

Les personnes travaillant dans le transport routier de fret élargi sont fréquemment amenées à travailler en soirée (*figure 3C.1*). En 2012, 47 % d'entre eux travaillent entre 20 heures et minuit, soit occasionnellement (26 %), soit habituellement (21 %). Le travail en soirée est répandu dans l'ensemble du transport et entreposage : 51 % des actifs travaillant dans ce secteur sont concernés (23 % occasionnellement, 28 % habituellement). C'est en revanche nettement plus que dans l'ensemble des secteurs d'activité, hors fonction publique. Travailler entre 20 heures et minuit ne touche que 34 % des actifs de ces secteurs.

Le travail entre minuit et 5 heures est également très répandu dans le transport routier de fret élargi : en 2012, 43 % des salariés ou indépendants du secteur travaillent pendant cette plage horaire, dont 23 % habituellement (*figure 3C.2*). C'est un peu plus que dans l'ensemble des transports et entreposage hors activités postales (40 %). En revanche, dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique, seuls 14 % des actifs travaillent de nuit.

Une proportion qui évolue peu depuis dix ans

La fréquence du travail de soirée ou de nuit est stable dans le temps (*figure 3C.4*). Légèrement plus faible de 2007 à 2009 elle est depuis revenue au niveau observé en 2003.

Le travail du samedi est répandu, celui du dimanche beaucoup moins

En 2012, 51 % des actifs employés dans le transport routier de fret élargi travaillent le samedi, dont 20 % habituellement. C'est moins que dans l'ensemble du transport et entreposage (58 %), mais proche de la proportion observée dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique (52 %). Les salariés du transport les plus concernés par le travail du samedi sont ceux du transport de voyageurs (transport urbain, ferroviaire, taxis et remontées mécaniques).

En revanche, les actifs du transport routier de fret élargi sont peu nombreux à exercer leur activité professionnelle le dimanche (14 %) et seulement 4 % d'entre eux habituellement. Cela est notamment dû à la législation sur le transport routier, qui interdit aux poids lourds de circuler le dimanche sauf exceptions (transport de denrées périssables...). Au total cependant, 37 % des actifs du transport et entreposage travaillent occasionnellement ou habituellement le dimanche, par rapport à 29 % des actifs dans l'ensemble de l'économie, hors fonction publique.

Une proportion qui reste stable depuis dix ans

La part des actifs du transport routier de fret élargi travaillant le samedi n'a pas évolué notablement depuis 2003 (*figure 3C.4*). Le minimum est atteint en 2009 et 2010 (47 %), le maximum en 2012, mais également en 2008 (51 %).

De même, la part des actifs travaillant le dimanche varie faiblement, autour de 15 %.

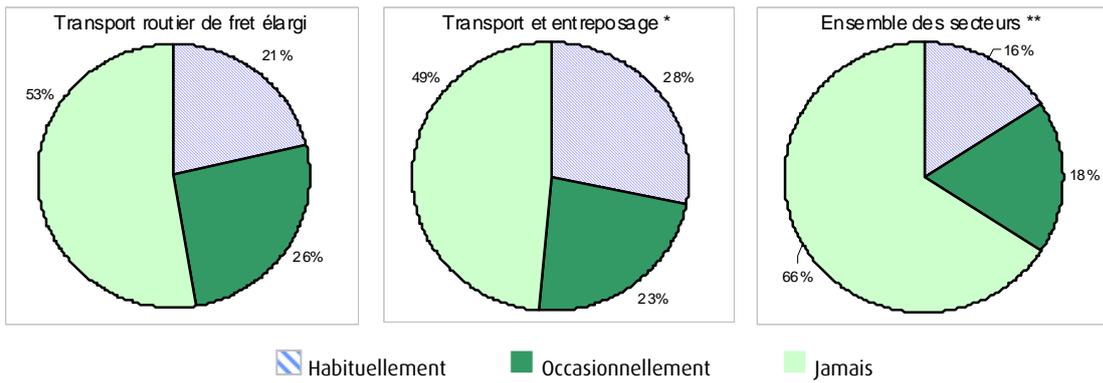
Les horaires atypiques

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).

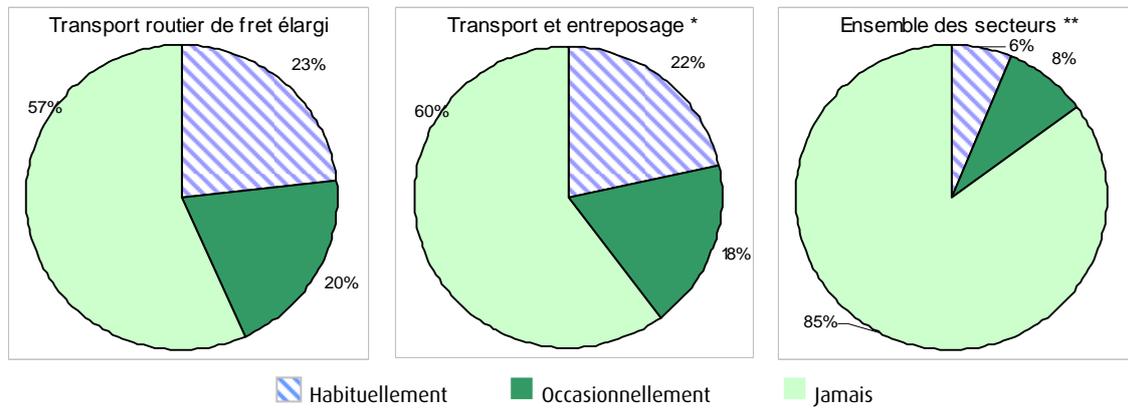
Figure 3C.1 : le travail entre 20 heures et minuit



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

Sources : Insee - enquête emploi, calculs SOeS

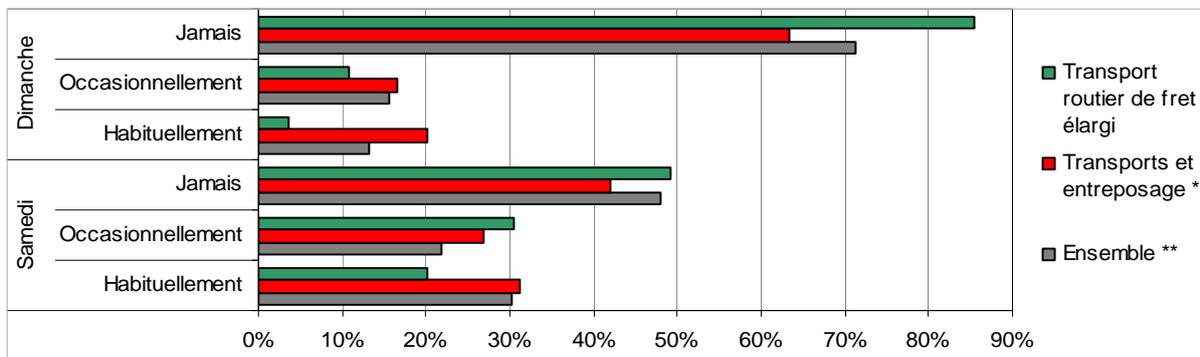
Figure 3C.2 : le travail entre minuit et 5 heures



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

Sources : Insee - enquête emploi, calculs SOeS

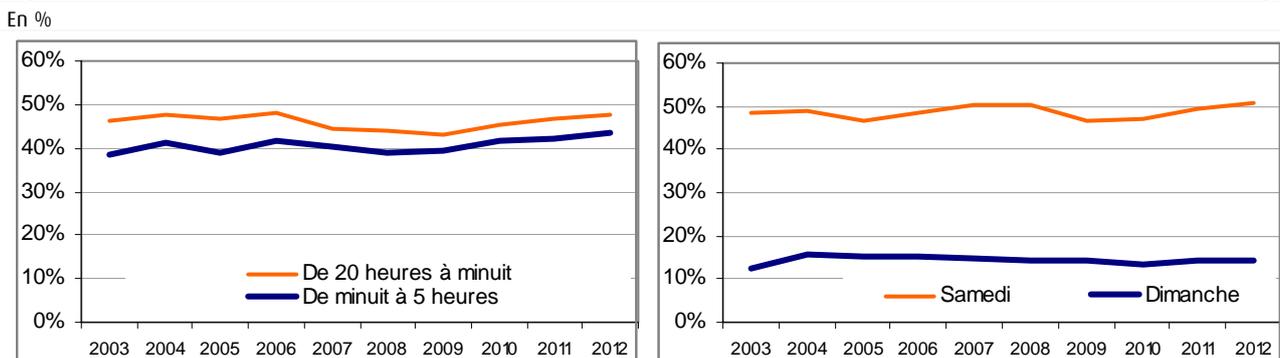
Figure 3C.3 : le travail en fin de semaine



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

Sources : Insee - enquête emploi, calculs SOeS

Figure 3C.4 : proportion d'actifs travaillant en horaires « atypiques » dans le transport routier de fret élargi



Sources : Insee - enquête emploi, calculs SOeS





4 | Les revenus salariaux

En 2013

Le salaire moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi, primes et compléments compris, augmente en 2013 un peu plus vite que l'année passée (+ 1,4 % après + 0,5 % en 2012). En revanche, la hausse des prix à la consommation ralentit nettement cette même année. Il en résulte une hausse du pouvoir d'achat moyen des salariés du TRF élargi, toutes catégories confondues, de 0,5 %. Cette augmentation ne compense toutefois pas les baisses observées les années précédentes et, sur cinq ans, le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête est en recul de 0,1 % par an. En raison de l'absence de revalorisation des salaires conventionnels en 2012, 12,0 % des « salariés roulants marchandises » sont rémunérés au Smic au 1^{er} janvier 2013, soit 5 points de plus qu'un an auparavant.

Spécificités structurelles

Le salaire net moyen dans le TRF élargi est plus faible que celui de l'ensemble des salariés « transports et entreposage ». 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.

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit les revenus salariaux du TRF élargi sous deux angles :

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

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

En 2013, le pouvoir d'achat de l'ensemble des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi (salaires, primes et compléments) augmente, interrompant le recul enregistré en 2011 et 2012. Cette évolution est due à un net ralentissement de la hausse des prix à la consommation, le salaire mensuel par tête ayant augmenté moins vite en 2013 qu'en 2012. La revalorisation du salaire horaire des conducteurs de poids lourds au coefficient 128M (voir définitions en annexe D), entrée en vigueur en janvier 2013, a permis à ce dernier de revenir à un niveau supérieur de 3 centimes au Smic.

Le pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête augmente en 2013

En 2013, le salaire moyen par tête (SMPT), qui inclut les primes, les indemnités et des effets de structure (ancienneté et qualification notamment), augmente de 1,4 % par rapport à 2012 dans le TRF élargi, soit plus vite que l'année précédente (+,5 % - *figure 4A.1*). Cette hausse est très proche de celle des salaires de l'ensemble du transport et entreposage (hors activités de poste et de courrier), avec + 1,5 %. Elle est toutefois inférieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs concurrentiels de l'économie française (+ 1,8 %).

La hausse des prix ralentit nettement en 2013 (+ 0,9 % après + 2,0 %). Il en résulte une hausse du pouvoir d'achat du SMPT dans le transport routier de fret élargi (+ 0,5 %), après deux années de repli (*figure 4A.1*).

Le pouvoir d'achat du SMPT augmente également dans le transport et entreposage (+ 0,6 %). Il croît légèrement plus dans l'ensemble de l'économie, hors fonction publique (+ 0,9 %).

Sur les cinq dernières années, le pouvoir d'achat du SMPT affiche un recul de 0,1 % en moyenne annuelle dans le TRF élargi. Dans le même temps, il augmente dans le transport et entreposage (+ 0,3 %), mais moins que dans l'ensemble des secteurs d'activité, hors fonction publique (+ 0,6 %).

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

La hausse du pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base des ouvriers (SHBO) dans les transports terrestres

confirme l'amélioration observée sur le pouvoir d'achat du SMPT. À + 0,8 %, il interrompt son recul amorcé en 2011 (*figure 4A.3*).

Le salaire horaire conventionnel des conducteurs courte distance dépasse légèrement le Smic en 2013

Le salaire horaire des conducteurs hautement qualifiés (150M) fixé par les accords de branche est supérieur à celui du coefficient 128M de 28 centimes en 2013, à 9,79 euros de l'heure (*figure 4A.5*).

Le Smic brut a été revalorisé à 9,43 euros de l'heure au 1^{er} janvier 2013. Il avait déjà été augmenté de 20 centimes en juillet en raison d'une hausse sensible des prix à la consommation. Il est alors passé au-dessus du 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) négocié dans les accords collectifs de la branche entrés en application en juin 2011. La hausse à 9,51 euros de l'heure effective en janvier 2013 lui a permis de revenir à un niveau supérieur au Smic, de 3 centimes.

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

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 déflaté de l'indice des prix à la consommation est appelée pouvoir d'achat du SMPT.

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 2013	Évolution annuelle				Moyenne 2013 / 2008
		2011	2012	2013		
Ensemble des secteurs concurrentiels ⁽¹⁾						
Masse salariale	519,8	3,6	2,1	1,2	1,5	
SMPT	2 436	2,5	2,2	1,8	1,9	
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,4	0,2	0,9	0,6	
Transports et entreposage ⁽²⁾						
Masse salariale	34,4	3,0	2,2	1,5	1,5	
SMPT	2 554	2,3	2,0	1,5	1,6	
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,2	0,0	0,6	0,3	
dont TRF élargi						
Masse salariale	9,8	3,4	1,0	0,1	0,4	
SMPT	2 150	1,6	0,5	1,4	1,3	
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-0,5	-1,5	0,5	-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.3 : évolution du Salaire horaire brut de base ouvrier (moyenne annuelle)

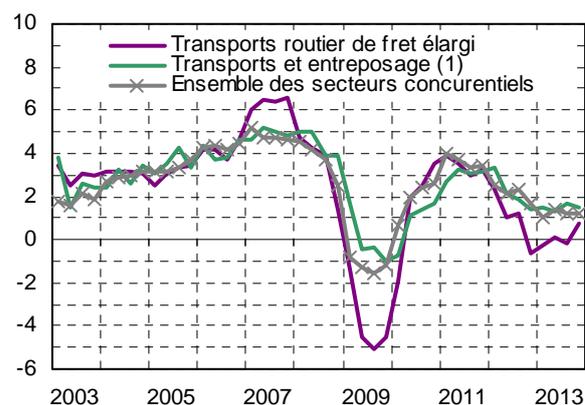
En %

	2011	2012	2013	Moyenne 2013 / 2008
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	2,2	2,2	1,8	2,1
Transports et entreposage dont	1,8	1,7	1,8	1,9
Transports terrestres et par cond.	1,8	1,7	1,7	1,9
Transports aériens	1,8	1,7	1,9	1,7
Entrepos. et serv. auxil. transp.	2,3	0,8	1,9	1,9
Prix à la consommation	2,1	2,0	0,9	1,5
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	0,1	0,2	0,9	0,7
Transports et entreposage dont	-0,3	-0,3	0,8	0,8
Transports terrestres et par cond.	-0,3	-0,3	0,8	0,5
Transports aériens	-0,3	-0,3	1,0	0,1
Entrepos. et serv. auxil. transport.	0,2	-1,1	1,0	0,8

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

Figure 4A.2 : évolution de la masse salariale

Glissement annuel en %



(1) hors activités de poste et de courrier (NAF "53").

Sources : Acoess, calculs SOeS

Figure 4A.4 : proportion de salariés au Smic

En %

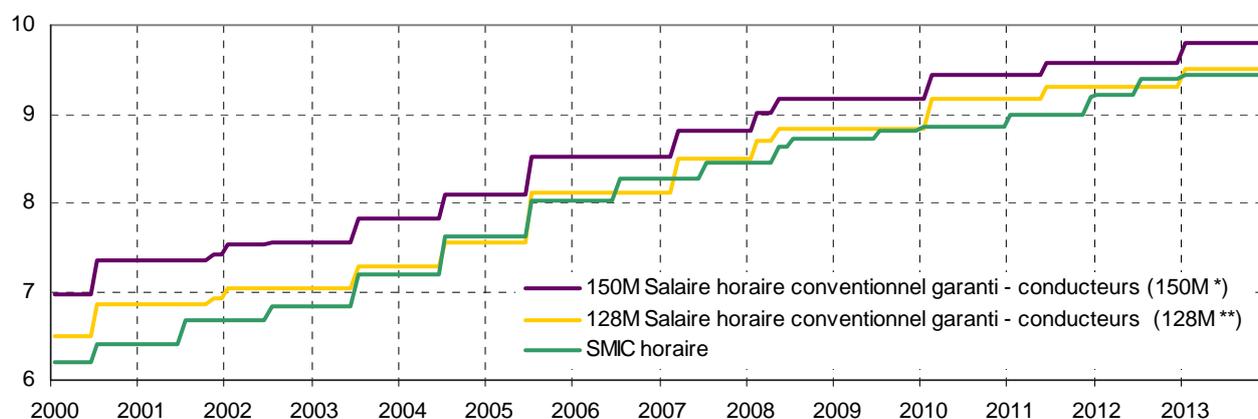
Secteur d'activité	1 ^{er} janvier 2010	1 ^{er} janvier 2011	1 ^{er} déc. 2011	1 ^{er} janvier 2013
Ensemble des secteurs	9,8	10,6	11,1	12,3
Transports et entreposage	4,2	2,3	2,8	5,6
Transports routiers (1)	9,0	6,0	7,0	12,0

 (1) désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (Annexe D - « Personnel roulant marchandises » de la convention collective).
 Champ : ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales. France métropolitaine.

Source : Dares - enquête Acemo

Figure 4A.5 : 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 2012

En 2012, le salaire net réel moyen 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 de nouveau (- 2,2 %), après un premier recul en 2011. Cette baisse est plus forte que pour l'ensemble des salariés du secteur. Toutes les composantes du TRF élargi sont affectées par ce recul du salaire net. Le salaire mensuel net des femmes est inférieur à celui des hommes de 1,7 %.

Le salaire net réel moyen recule de nouveau en 2012 dans le transport routier de fret élargi

En 2012, les salariés du TRF élargi perçoivent un salaire moyen par équivalent temps plein (EQTP) de 1 780 € nets mensuels. Leur pouvoir d'achat est en baisse de 1,8 % sur un an. C'est la seconde diminution consécutive, le salaire net réel (ou salaire net en euros constants, ie déflaté de l'inflation) ayant reculé de 0,4 % en 2011 (figures 4B.1 et 4B.2). Elle est supérieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs privé et semi-public (- 0,4 %).

Cependant, en cinq ans, le salaire net réel mensuel a progressé de 0,5 % dans le TRF élargi. Sur la même période, il a augmenté de 1,2 % dans l'ensemble des secteurs privé et semi-public.

Le recul annuel du salaire net réel touche particulièrement les ouvriers qualifiés du transport routier, majoritairement conducteurs routiers (-2,2 %), mais la plupart des autres catégories socioprofessionnelles sont également concernées, à l'exception des salariés non qualifiés (+0,2 % hors inflation).

Dans l'ensemble du transport et entreposage, le salaire net réel est quant à lui en baisse de 1,4 % en 2012.

Le salaire net des femmes est un peu inférieur à celui des hommes

Dans le TRF élargi, l'écart salarial entre les hommes et les femmes est peu marqué. Les salariées du secteur – celles-ci occupent 11,3 % des emplois (fiche 2B) – perçoivent un salaire moyen par EQTP inférieur de 1,7 % à celui des salariés. Cette différence, nettement plus faible que celle observée dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique, est en partie due à un effet de structure : les femmes sont peu nombreuses parmi les ouvriers, catégorie socioprofessionnelle où le salaire est le plus bas. En particulier, elles sont très rares sur les emplois de conducteur (moins de 3 %).

L'écart salarial est plus important par catégorie socioprofessionnelle : il va de 9,5 % dans les professions intermédiaires à 16,3 % pour les cadres. Toutefois, il reste moins accentué que pour l'ensemble des secteurs hors fonction publique.

Par secteur d'activité détaillé, le salaire mensuel net moyen des femmes, est le plus bas dans le TRF de proximité, le plus élevé dans la messagerie et fret express (figure 4B.4).

Le salaire net mensuel est plus élevé dans la messagerie et fret express, et le transport interurbain

En 2012, 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.

Compte tenu de l'inflation, le salaire net réel diminue dans tous les secteurs d'activité composant le TRF élargi (cf. annexe dématérialisée 4.5). Ce recul atteint 2,2 % dans la location de camion avec chauffeur, 2,0 % dans le transport interurbain. Il n'est que de 0,8 % dans la messagerie et fret express.

Le salaire net moyen des conducteurs routiers s'élève à 1 780 euros par mois en 2012 dans le TRF élargi. Il est de 1 770 euros dans le transport interurbain, de 1 630 euros dans la messagerie fret express. Il diminue de 2,2 % en termes réels pour l'ensemble du secteur (- 2,3 % dans le transport interurbain et la location de camions avec conducteurs, -1,3 % dans la messagerie et fret express).

Les salaires sont relativement plus homogènes dans le TRF que dans l'ensemble des secteurs

Dans le TRF élargi, 10 % des salariés gagnent moins de 1 240 € nets mensuels par EQTP tandis que les 10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 2 280 €. Les 10 % des salariés les mieux payés gagnent ainsi 1,8 fois plus que les 10 % des salariés les moins bien payés (rapport interdécile, voir figure 4B.3). C'est nettement moins que dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique (2,9). Les salaires sont plus homogènes : dans l'ensemble des secteurs d'activité, 10 % des salariés en équivalent temps plein gagnent moins de 1 180 euros mensuels tandis qu'à l'autre bout de l'échelle des salaires, 10 % gagnent plus de 3 460 euros par mois.

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

À qualification équivalente, le salaire horaire net des postes à temps partiel du TRF élargi (7,6 % des postes) est généralement inférieur à celui des temps complets (figure 4B.5). L'écart est de 6,0 % pour les employés, 4,5 % pour les cadres. En revanche, on n'observe plus en 2012 de différence de salaires entre les temps complets et les temps partiels pour les ouvriers qualifiés ou les professions intermédiaires dans le TRF élargi.

Néanmoins, les salariés à temps partiel semblent globalement mieux rémunérés car le secteur présente la spécificité d'une plus forte proportion de cadres parmi ces derniers. Le salaire mensuel net s'établit ainsi à 10,30 euros pour les salariés à temps complet du TRF élargi contre 10,90 euros pour les salariés à temps partiel.

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

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	2012					Évolution 2012/2011		
	TRF élargi			Transport et entreposage	Tous secteurs	TRF élargi	Transport et entreposage	Tous secteurs
	Hommes	Femmes	Ensemble					
Ensemble des salariés	1 780	1 750	1 780	2 130	2 150	-1,8	-1,4	-0,4
Cadres*	3 550	2 970	3 390	3 800	4 030	-1,3	-1,1	-0,8
Professions intermédiaires	2 200	1 990	2 130	2 270	2 200	-1,5	-1,3	-1,1
Employés	1 860	1 570	1 670	1 870	1 570	-0,1	2,7	-0,4
Ouvriers qualifiés	1 710	1 500	1 700	1 800	} 1 650	-2,2	-3,2	} -0,5
Ouvriers non qualifiés	1 520	1 380	1 510	1 570				

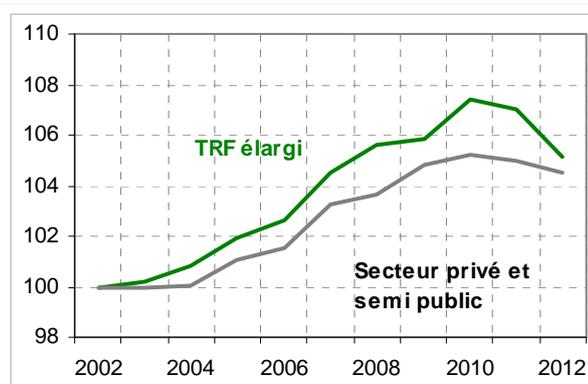
* Hors chefs d'entreprises salariés pour le TRF élargi et les transports et entreposage.

Champ : France métropolitaine pour le TRF et les transports et entreposage, France entière pour l'ensemble « secteur privé et semi-public ».

Source : Insee - DADS 2012 semi-définitif, calculs SOeS pour le TRF élargi, et les transports et entreposage

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

Salaires en euros constants, base 100 en 2002



Source et champ : cf. figure 4B.1

Figure 4B.3 : distribution des salaires mensuels nets par EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle en 2012

En euros courants

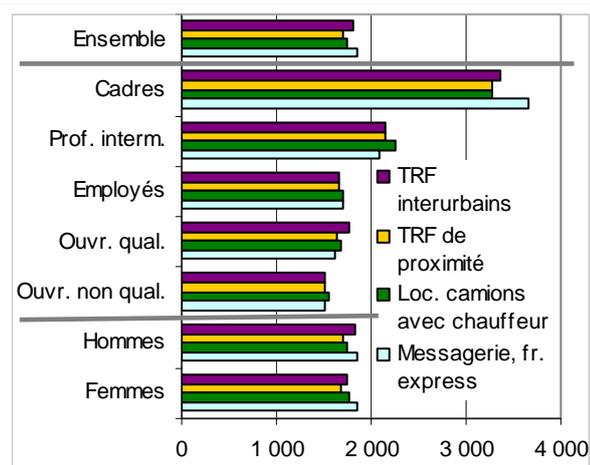
	TRF élargi	Cadres	Prof. Intern.	Em-ployés	Ouvr. qualif.	Ouvr. non qualif.	Tous secteurs
1 ^{er} décile (D1)	1 240	1 970	1 520	1 170	1 140	1 240	1 180
1 ^{er} quartile	1 430	2 400	1 750	1 330	1 280	1 440	nd *
Médiane	1 680	3 050	2 040	1 560	1 450	1 670	1 730
3 ^e quartile	1 940	3 830	2 390	1 850	1 650	1 890	nd *
9 ^e décile (D9)	2 280	5 180	2 830	2 220	1 900	2 140	3 460
D9/D1	1,8	2,6	1,9	1,9	1,7	1,7	2,9
Moyenne	1 780	3 390	2 130	1 670	1 700	1 510	2 150

 Lecture : en 2012, 10 % des salariés du TRF élargi perçoivent un salaire mensuel net par EQTP inférieur à 1 240 € (1^{er} décile ou D1), 25 % perçoivent moins de 1 430 € (1^{er} quartile ou Q1), 50 % perçoivent moins de 1 680 € (médiane ou 2^e quartile). * : non disponible.

Source et champ : cf. figure 4B.1

Figure 4B.4 : salaires mensuels nets moyens par EQTP selon le secteur en 2012

En euros courants



Source et champ : cf. figure 4B.1

Figure 4B.5 : salaires horaires* nets selon la catégorie socioprofessionnelle en 2012

En euros courants

	Temps complet		Temps partiel	
	TRF élargi	Transport et entreposage	TRF élargi	Transport et entreposage
Ensemble des salariés	10,3	13,3	10,9	13,6
Cadres**	21,7	24,4	20,7	25,4
Professions intermédiaires	13,9	14,8	13,9	14,7
Employés	10,9	12,1	10,3	12,9
Ouvriers qualifiés	9,6	10,9	9,6	10,6
Ouvriers non qualifiés	9,9	10,2	9,8	9,8

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

** Hors chefs d'entreprises salariés.

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.





5 | La formation

En 2013

En 2013, le nombre de permis poids lourds délivrés s'élève à 38 681. Le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires diminue légèrement par rapport à 2012 (-0,3 %). Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées baisse, après une forte augmentation en 2012. Le nombre de formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de fret diminue, pour la première fois depuis sa création. D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, disponibles pour 2012, les entreprises du transport routier de fret (TRF) élargi ont maintenu leur engagement financier en matière de formation continue.

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, 29,3 % des salariés suivent une formation dans l'année, pour des stages de 25,0 heures en moyenne. Rapportée au nombre de salariés, la durée des formations est en moyenne de 20,5 heures par salarié dans le transport terrestre et 7,3 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.

Présentation du chapitre

Ce chapitre analyse :

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

5A | Les diplômes et qualifications dans le transport routier de fret élargi

Dans leur ensemble, les actifs des entreprises du transport routier de fret élargi, qu'ils soient sédentaires ou roulants, salariés ou non, ont un niveau de formation initiale générale faible. Comme pour l'ensemble des actifs, ce niveau est en hausse régulière ; le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et le brevet d'études professionnelles (BEP) sont en 2012 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.

38 % des actifs du transport routier de fret ont un niveau CAP ou BEP en 2012

Le transport routier de fret élargi est un secteur recourant très largement à des actifs de niveau de qualification peu élevé : ainsi, en 2012, 36 % de ces actifs ont un niveau de diplôme inférieur ou égal au brevet des collèges et 38 % ont une qualification de type CAP ou BEP. Les actifs ayant le baccalauréat ou plus ne représentent que 26 % des actifs occupés du secteur, soit deux fois moins que dans l'ensemble de l'économie (*figure 5A.1*).

Le niveau de qualification s'élève progressivement

Toutefois, le niveau moyen de qualification s'élève progressivement : la part des non diplômés ou titulaires du brevet des collèges (BEPC avant 1986) recule de 5 points entre 2007 et 2012, au profit des titulaires d'un CAP ou d'un BEP (+ 2 points) et des diplômés du bac et plus (+ 4 points). En 2012, ces derniers représentent un peu plus de 25 % des actifs du transport routier de fret élargi.

Cette hausse du niveau s'observe sur longue période. En 2002, seuls 17 % des actifs du transport routier de fret avaient le bac ou plus et 43 % n'avaient aucun diplôme ou le brevet des collèges.

Les jeunes conducteurs routiers sont plus souvent diplômés que leurs aînés

Ces tendances se retrouvent dans les tranches d'âge des conducteurs routiers, sur la période 2009 / 2012. En effet, si 57 % des conducteurs âgés d'au moins 50 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges, ce n'est le cas que de 28 % des conducteurs salariés de moins de 30 ans (*figure 5A.2*). Si les CAP et BEP restent les diplômes les plus fréquents parmi les jeunes conducteurs, c'est surtout la proportion de bacheliers qui augmente : 30 % d'entre eux ont le baccalauréat ou plus, contre 12 % 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.

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

Le nombre de participants aux formations obligatoires d'accès au métier recule légèrement en 2012

En 2012, 80 453 personnes en emploi, salariées ou demandeuses d'emploi, ont participé à des formations soutenues par la branche professionnelle dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport. La moitié d'entre elles suivent des formations de conduite et 44 % des formations au certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces). Seuls 4 % d'entre elles suivent des formations de direction, pour obtenir l'attestation de capacité professionnelle leur permettant d'exercer la profession de commissionnaire de transport.

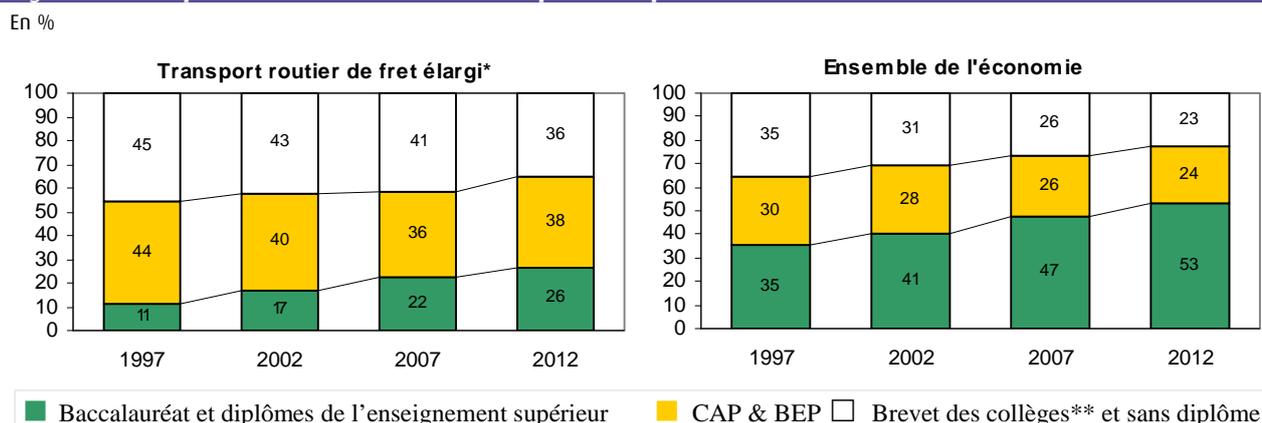
Le nombre de participants à la formation obligatoire d'accès au métier dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport baisse de nouveau en 2012 de 0,6 % après une forte baisse en 2011 (- 3,6 %). Ce recul est notamment dû au repli du nombre de formations initiales minimums obligatoires (Fimo, - 3,3 %) et de formations transport de matière dangereuse (- 2,6 %) délivrées. En revanche, les formations passerelles continuent leur progression (+ 7,9 %) et les formations Caces se développent au même rythme que l'année passée (*figure 5A.4*).

La formation en alternance et le contrat de professionnalisation augmentent

Le contrat de professionnalisation constitue, avec l'apprentissage, l'un des deux canaux de la formation en alternance. Ce contrat a été créé en 2004. En 2012, l'organisme paritaire collecteur agréé (OPCA) pour le secteur des transports a financé 3 473 contrats de professionnalisation pour la filière transports routiers de marchandises et activités auxiliaires, dont 1 116 pour la conduite.

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

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



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

Source : Insee - enquête emploi (en 1997 enquête annuelle ; à partir de 2002, enquête emploi en continu).

Figure 5A.2 : diplôme le plus élevé des conducteurs routiers entre 2009 et 2012

En %

Diplôme obtenu	Moins de 30 ans	De 30 à 49 ans	50 ans et plus	Ensemble
Aucun / Brevet des collèges *	28%	41%	57%	42%
CAP ou BEP	42%	47%	39%	44%
Bac ou plus	30%	12%	4%	13%

Lecture : 28 % 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 : Enquête emploi 2009 - 2012, 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 : participants aux formations obligatoires d'accès au métier dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

Niveau en nombre de participants, évolutions en %

	Niveau 2012	Évolution annuelle			
		2010	2011	2012	2009 / 2012
Direction - encadrement	3 456	6,3	4,1	-12,4	-5,4
Conduite	40 741	5,4	-9,5	-3,0	-3,6
<i>Fimo (voya., marchand.)</i>	18 890	1,3	-13,8	-3,3	-7,7
<i>Passerelles</i>	3 125	29,0	2,9	7,9	ND
<i>Matières dangereuses</i>	12 784	-0,4	9,3	-2,6	0,5
Caces	35 538	-5,0	3,6	3,7	-3,2
Autres	718	9,1	13,2	7,6	7,9
Total	80 453	1,1	-3,6	-0,6	-3,4

Caces : certificat d'aptitude à la conduite en sécurité d'engins de maintenance.

Champ : participants à des formations obligatoires dans les organismes de formation soutenus par la branche.

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 Fcos ; à partir de 2009 sont inclus les stagiaires formés par les moniteurs d'entreprises au titre de la délégation de compétence ;
- les effectifs sur les titres professionnels en conduite routière, Fimo et FCO des centres 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 2012

En 2012, les entreprises du transport routier de fret (TRF) élargi ont maintenu leur effort de financement de la formation continue de leurs employés au même niveau que l'année précédente. Cet effort demeure plus faible que dans les entreprises de l'ensemble du transport terrestre. La part des salariés du secteur ayant bénéficié d'une formation a toutefois augmenté par rapport à l'année passée.

Le taux de participation financière à l'effort de formation continue est stable en 2012

En 2012, les entreprises de 10 salariés et plus du transport routier de fret élargi ont consacré l'équivalent de 1,86 % de leur masse salariale, soit autant que l'année précédente, à la formation continue de leur personnel, qu'il soit sédentaire ou roulant, salarié ou non. 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 (2,72 % en 2012). Il est nettement plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (4,21 % en 2012 ; *figure 5B.7*), 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 1,16 % dans les entreprises employant de 10 à 19 salariés, de 2,28 % dans celles de 2 000 salariés et plus. Il est assez nettement supérieur à l'obligation légale (*voir encadré*).

Davantage de salariés ont été formés en 2012

Si le taux de participation financière reste stable en 2012, la proportion de salariés du secteur ayant eu accès à une ou plusieurs formations progresse, s'établissant à 29,3 % des salariés, soit 1,3 point de plus que l'année précédente (*figures 5B.2*). Elle rejoint ainsi la moyenne observée entre 2005 et 2012. La part des salariés formés en 2012 dans le TRF élargi est plus basse que dans l'ensemble des secteurs, de près de 14 points, mais elle a augmenté un peu plus vite. 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 (*figures 5B.4*) et 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 est de 25 heures en 2012, contre 24,4 heures l'année précédente. C'est moins que dans l'ensemble des secteurs (28,7 heures), mais cet écart s'est réduit au cours des huit dernières années. Le nombre d'heures de formation s'établit à 7,3 heures par salarié en 2012 (*figure 5B.3*), après 6,9 heures l'année précédente. C'est le plus haut niveau sur la période 2005-2012.

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.

Figure 5B.1 : formation continue dans les entreprises en 2012

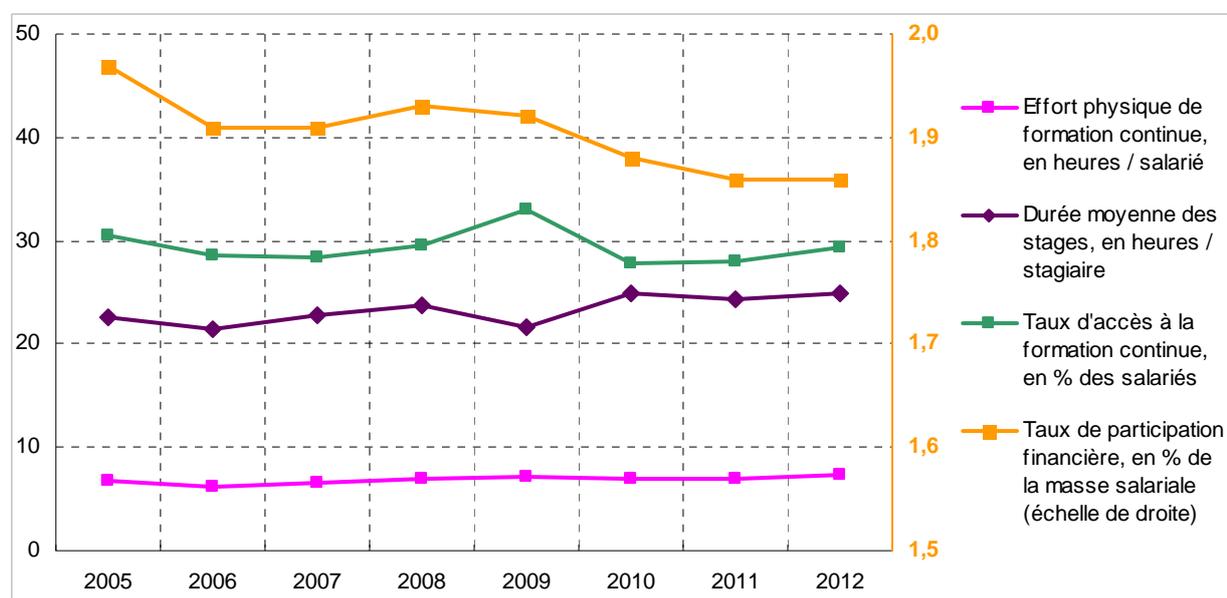
Taille des entreprises (nombre de salariés)	de 10 à 19	de 20 à 49	de 50 à 249	de 250 à 499	de 500 à 1 999	2 000 et plus	TRF élargi	Transports terrestres et par conduites*	Ensemble de l'économie
Effort physique de formation continue, en heures / salarié de l'entreprise	4,5	5,7	8,1	9,1	7,8	8,8	7,3	20,5	12,0
Durée moyenne des stages, en heures / stagiaire	28,0	30,8	25,0	25,0	17,5	21,9	25,0	43,6	28,7
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	16,0	18,6	35,5	37,4	43,7	40,2	29,3	47,1	43,2
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	1,16	1,70	2,01	2,09	1,91	2,28	1,86	4,21	2,72

* Code 49 de la NAF Rév.2.

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

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

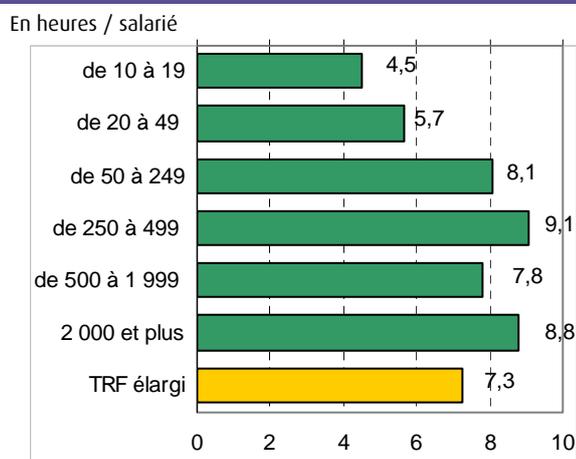
Figure 5B.2 : évolution de la formation continue dans les entreprises du TRF élargi de 2005 à 2012



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

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

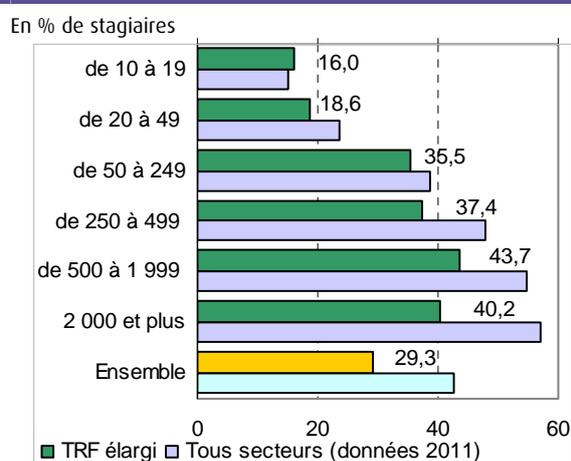
Figure 5B.3 : effort physique de formation continue dans le TRF élargi en 2012, selon la taille de l'entreprise



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 2012, selon la taille de l'entreprise



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 2013 la qualification initiale de conducteur poids lourds recule légèrement, sous l'effet d'une baisse du nombre de formations courtes délivrées, que ne compense pas la progression continue de la formation initiale longue. L'année 2013 marque notamment la sortie de la première promotion de diplômés du baccalauréat professionnel « conducteur routier de marchandises ». Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) suivies recule nettement : de nombreux conducteurs dispensés de qualification initiale au titre des droits acquis lors de la mise en place en 2007 du nouveau dispositif de formation (cf. encadré page 53) devaient suivre la FCO au plus tard le 10 septembre 2012, gonflant ainsi les effectifs ayant suivi cette formation durant cette année. L'année 2013 peut donc être considérée comme une année de retour à une situation comparable aux années antérieures à 2012.

Le nombre de formations initiales suivies diminue un peu

En 2013, 27 259 personnes ont suivi une formation initiale leur donnant accès à la profession de conducteur de poids lourds de transport de marchandises, soit une légère baisse (- 0,3 %) par rapport à 2012 (figure 5C-1). Le niveau le plus élevé de la décennie a été atteint en 2007, avec 32 391 personnes ayant suivi une formation initiale dans ce domaine.

Le premier mode d'accès à ces métiers reste l'obtention de la formation initiale minimum obligatoire (Fimo), avec 17 128 attestations délivrées en 2013, soit un recul de 4,4 % par rapport à 2012. La Fimo représente 63 % des sortants de formation initiale, mais cette part est en recul régulier (figure 5C-2).

À l'inverse, les formations initiales longues se développent, notamment celles issues du système scolaire (CAP / BEP / Bac professionnel). La première promotion du baccalauréat professionnel « Conducteur transport routier marchandises », créé par arrêté du 3 juin 2010 est diplômée en 2013. Ainsi, parmi les 1 405 élèves diplômés en 2013, 913 ont obtenu ce baccalauréat professionnel. En revanche, le nombre de titres professionnels délivrés par le ministère de l'emploi se replie (- 2,7 %, après toutefois un bond de 17,8 % en 2012). 8 726 personnes ont été diplômées dans cette voie, appréciée des entreprises du secteur en 2013. Au total, le nombre de sortants de formations initiales longues progresse de 7,4 % en 2013.

Les formations passerelles ont bénéficié à 1 134 conducteurs de poids lourds marchandises en 2013

Les formations passerelles, mises en place depuis 2009 et qui permettent la mobilité des conducteurs entre les secteurs du transport de marchandises et de voyageurs, diminuent, pour la première fois depuis leur création. Le nombre de conducteurs ayant suivi une formation permettant de passer du transport routier de voyageurs vers le transport routier de marchandises baisse de 14,1 %, soit 186 bénéficiaires en moins.

À l'inverse, le nombre de conducteurs ayant suivi une formation « passerelle » permettant de passer du transport routier de marchandises vers le transport routier de voyageurs continue à se développer, avec

2 781 conducteurs bénéficiaires en 2013 (+ 12,1 % - annexe 5.4b dématérialisée).

Le nombre de formations continues obligatoires revient à son niveau de 2011 et 2010

En 2013, 107 199 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies, soit une baisse de 11,5 % en un an.

Cette forte diminution s'explique par le fait que les conducteurs qui ont bénéficié d'une dispense de formation initiale au titre des droits acquis, prévue par le nouveau dispositif de formation mis en place en 2007, avaient l'obligation de suivre une FCO avant le 10 septembre 2012. En 2013, le nombre de formations continues obligatoires suivies reste cependant supérieur à son niveau antérieur.

Le nombre de permis poids lourd délivrés est de nouveau en baisse

On dénombre 38 681 permis de conduire de poids lourds marchandises délivrés en 2013 (permis des catégories C et EC) par les centres d'examens (figure 5C-3), dont 1 929 à des femmes. Ce nombre est en baisse (- 2,9 %), pour la cinquième année consécutive. Il est inférieur de 41 % à son maximum de la décennie, observé en 2008. La part des permis délivrés à des femmes est de 5,0 %, en augmentation depuis 2010, mais elle reste encore légèrement inférieure à la moyenne observée au cours des 10 dernières années.

Encadré

Pour pouvoir conduire, dans un cadre professionnel, un véhicule poids lourds de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge, les conducteurs doivent être titulaires d'une qualification initiale. Celle-ci peut être obtenue soit par une formation courte (la formation 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.

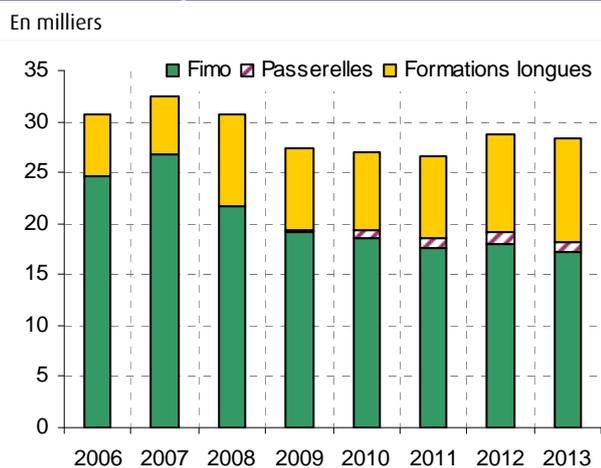
Figure 5C.1 : formations initiales et continues suivies par les conducteurs dans le transport routier de fret

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Formation d'accès à la profession de conducteur								
Formation initiale minimale obligatoire (Fimo)	24 585	26 722	21 640	19 142	18 541	17 526	17 913	17 128
Formation initiale longue	6 082	5 669	9 096	8 008	7 761	8 020	9 434	10 131
acquise au titre d'un CAP d'un BEP ou d'un bac professionnel	805	658	748	650	649	409	467	1 405
Dont CAP/BEP	805	658	748	650	649	409	467	512
Dont Baccalauréat professionnel *								913
acquise au titre d'un titre professionnel	5 277	5 011	8 348	7 358	7 112	7 611	8 967	8 726
Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)	30 667	32 391	30 736	27 150	26 302	25 546	27 347	27 259
Passerelles (Voyageurs → Marchandises)				161	747	1 085	1 320	1 134
Formation continue								
FCOS / FCO	91 177	67 837	85 521	97 688	101 686	100 941	121 153	107 199

* Le baccalauréat professionnel « Conducteur transport routier marchandises » a été créé par arrêté du 3 juin 2010. La première promotion a été diplômée en 2013.

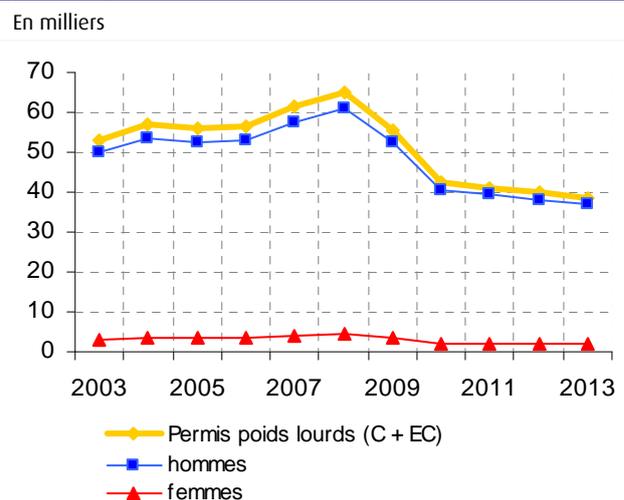
Source : DGITM / DST

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



Source : DGITM / DST

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



Source : DSCR

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

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

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

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

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



6 | L'accidentologie

En 2013

En 2013, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de 5,3 %. Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de deux. 465 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 21 de moins que l'année précédente.

En 2012, le nombre d'accidents avec arrêt de travail avait reculé de 4 % dans le transport routier de fret (TRF) élargi tandis que le nombre d'affiliés au régime général du secteur était resté quasi stable : l'indice de fréquence des accidents baisse donc cette année et atteint son plus bas niveau depuis 2009.

Spécificités structurelles

Le nombre d'accidents avec arrêt de travail par salarié du TRF élargi est plus de deux fois plus élevé que celui de l'ensemble des secteurs suivis par le régime général. Les ouvriers non qualifiés et en particulier les manutentionnaires sont les plus exposés.

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

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit

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

6A | Les accidents du travail

En 2012, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, 81 accidents avec arrêt du travail pour 1 000 salariés sont reconnus par la Caisse nationale d'assurance-maladie des travailleurs salariés (CNAMTS). Le nombre d'accidents avec arrêt du travail se replie nettement, alors que le nombre d'affiliés au régime général est en légère baisse ; il en résulte une nette diminution du risque d'accident dans la profession.

Le risque d'accident baisse dans le TRF élargi

En 2012, la CNAMTS a reconnu 81 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés dans le transport routier de fret élargi, soit 3 de moins que l'année précédente. Le risque d'accident du travail revient ainsi à son niveau de 2009 (figure 6A.1). En revanche, le nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente, pour 1 000 salariés, est stable, à 6,0 ‰ (figure 6A.2). 62 décès dans le cadre de l'activité professionnelle ont été enregistrés en 2012, soit un taux de 1,7 ‰, en légère diminution (- 0,01 point).

La fréquence des accidents du travail est toujours très supérieure dans le transport routier de fret à celle observée pour l'ensemble des secteurs d'activité (hors fonction publique). En 2012, on compte 35 accidents du travail pour 1 000 salariés de ces secteurs, soit plus de deux fois moins que dans le transport routier de fret élargi.

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

Le risque d'accident est très différent selon la qualification. Il est particulièrement élevé pour les ouvriers non qualifiés (dont les manutentionnaires). Les ouvriers non qualifiés sont en effet concernés par 16 % des accidents du travail avec arrêt alors que ces salariés ne constituent que 5 % de l'ensemble des salariés du TRF élargi. Ainsi, en 2012, pour 1 000 ouvriers non qualifiés, 199 ont eu un accident avec arrêt de travail contre 79 accidents avec arrêt pour 1 000 ouvriers qualifiés (figure 6A.3). Toutefois, la fréquence des accidents du travail diminue en 2012 pour les deux catégories socioprofessionnelles.

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

Globalement, la fréquence des accidents est la plus élevée dans les établissements de location de camion avec conducteur, avec 92 accidents pour 1 000 salariés en 2012. Elle est la plus basse dans le transport routier de fret interurbain (77 accidents pour 1 000 salariés). Toutefois, par catégorie socioprofessionnelle, la fréquence d'accidents du travail est la plus importante pour les ouvriers non qualifiés du transport de fret de proximité (338 ‰ en 2012 - figure 6A.4). Pour les ouvriers qualifiés, on observe une fréquence d'accidents du travail la plus élevée parmi les salariés de la messagerie et fret express (105 ‰).

La gravité des accidents augmente avec l'âge

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 est plus grande quand le salarié est âgé.

Ainsi, si 25 % des salariés du TRF élargi sont âgés de 50 ans et plus, ils ne sont concernés que par 20 % des accidents du travail avec arrêt. En revanche, ils représentent 34 % des victimes d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente et 48 % des décès enregistrés.

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 ou Cnam)

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

Ces statistiques annuelles comptabilisent des accidents du travail survenus et déclarés ayant entraîné l'imputation au compte employeur d'un premier règlement pour une indemnité journalière ou en capital. Les résultats des sièges sociaux et bureaux ne sont pas donnés avec les activités dont relèvent les entreprises. Elles sont, pour la première fois dans ce rapport, **basées sur les codes d'activité économiques** des établissements et non plus sur les codes risques, calculés par la CNAMTS (cf. « évolution de la fiche accidents du travail », page suivante).

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.

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

Pour 1 000 salariés

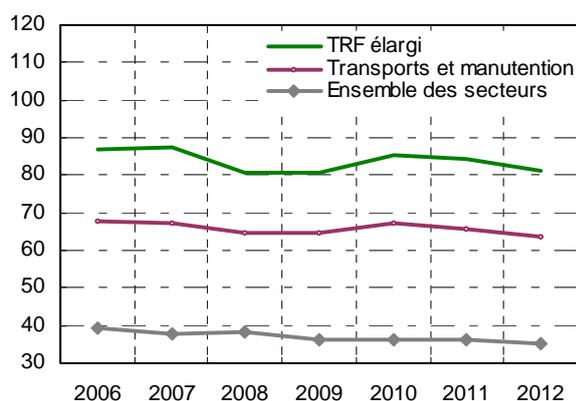

 Champ : régime général - France métropolitaine.
 Sources : CNAMTS, calculs SOeS

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,

Taux de décès pour 10 000,

Salariés et accidents en milliers, nouvelles IP et décès en unités

	2010	2011	2012	Moyenne 2012 / 2008
Indice de fréquence	85,4	84,4	81,1	82,9
Taux de risque d'accidents avec IP*	5,8	6,0	6,0	5,9
Taux de décès	1,6	1,8	1,7	1,6
Nombre				
Salariés	359,1	365,5	364,4	362,6
Accidents avec arrêt	30,7	30,9	29,6	30,1
Nouvelles IP*	2 086	2 175	2 189	2 138
Décès	59	66	62	60

*IP : incapacité permanente.

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

Pour 1 000 salariés

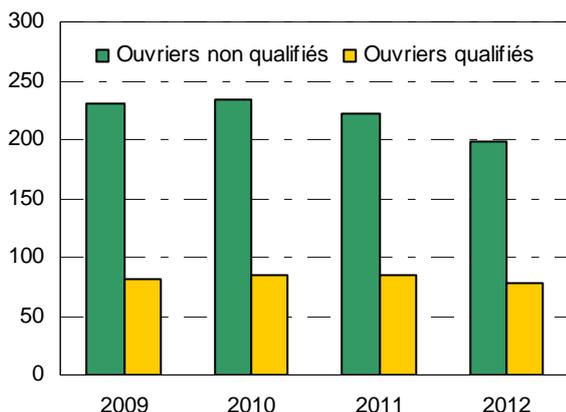

 Champ : régime général - France métropolitaine
 Sources : CNAMTS, calculs SOeS

Figure 6A.4 : indice de fréquence des accidents pour les ouvriers dans le TRF élargi selon l'activité, en 2012

Pour 1 000 salariés

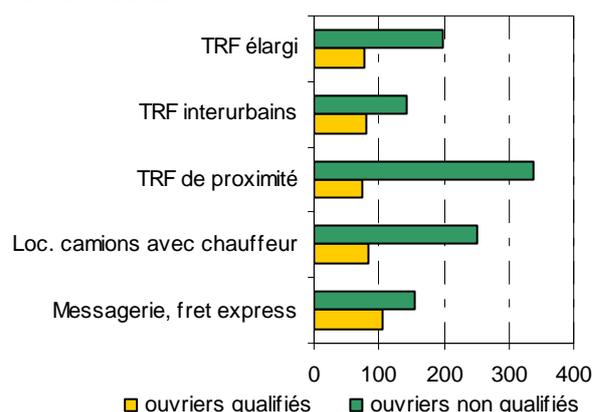
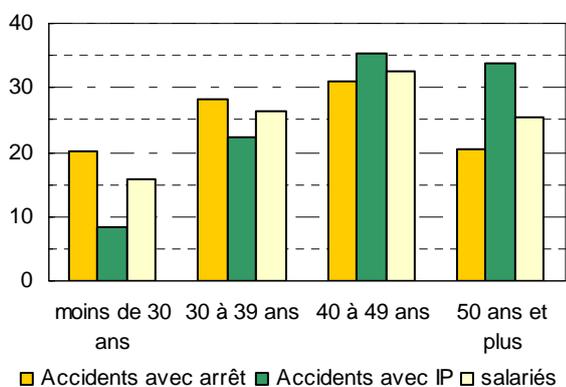

 Champ : régime général - France métropolitaine
 Sources : CNAMTS, calculs SOeS

Figure 6A.5 : répartition des effectifs et des accidents dans le TRF élargi selon l'âge en 2012

En %


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

Évolution de la fiche « accidents du travail »

Pour calculer les statistiques d'accidents du travail, la CNAMTS attribue à chaque établissement un risque principal, se présentant par numéro de risque du Comité technique national (CTN). Les quatre premières positions de ces numéros correspondent aux codes NAF Rév.1 avec une correspondance en NAF Rév.2. Dans les précédentes éditions du bilan social, les statistiques étaient présentées sur les établissements ayant pour risque principal celui lié au transport routier de marchandises, que ceux-ci appartiennent au secteur d'activité ou non.

À partir de cette édition et dans un souci de cohérence avec les autres fiches, les statistiques d'accidents du travail sont présentées pour les établissements ayant pour code d'activité économique principale le transport routier de fret élargi, selon la nomenclature d'activité française (NAF Rév.2).

6B | L'accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2013, on dénombre 2 791 accidents impliquant au moins un poids lourd, en baisse de 5,3 % par rapport à 2012. Ils représentent 4,9 % des accidents corporels de la route, soit l'équivalent de la part des poids lourds dans la circulation en France métropolitaine mesurée en véhicules-kilomètres. Cependant, les accidents impliquant un poids lourd sont plus graves que les autres : en 2013, on compte 16,7 tués pour 100 accidents corporels impliquant un poids lourd, contre 5,8 tués pour 100 accidents impliquant l'ensemble des véhicules.

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

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd diminue en 2013 pour la troisième année consécutive : - 5,3 % (- 6,1 % en moyenne annuelle entre 2000 et 2013). Il diminue un peu moins vite que l'ensemble des accidents (- 6,0 %), alors que la circulation intérieure des poids lourds stagne quand celle de l'ensemble des véhicules augmente légèrement (+ 0,7 %). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de 2 (*figure 6B-1*).

Le nombre de tués et de blessés diminue

Avec 465 décès en 2013, le nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd poursuit sa baisse (- 4,3 %, après - 15,9 % en 2012), après deux années de hausse (2010 et 2011). Sur la période 2000-2013, on observe une baisse de 6,1 % par an en moyenne.

L'écart de gravité entre les accidents impliquant un poids lourd et l'ensemble des accidents augmente pourtant en 2013 : on compte 16,7 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit 2,9 fois plus que pour l'ensemble des accidents (5,8 tués pour 100 accidents), contre 2,7 fois en 2012 (*figure 6B-2*).

Le nombre de blessés dans ces accidents impliquant un poids lourd diminue fortement en 2013 (- 10,3 %, soit 3 289 blessés), prolongeant les baisses enregistrées en 2012 (- 1,4 %) et en 2011 (- 6,5 %). Sur la période 2000-2013, on observe une baisse de 6,4 % par an en moyenne.

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus fréquents sur autoroute

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (26 %) que l'ensemble des accidents (8 %) - (*figure 6B-3*). Cela s'explique par la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules : les poids lourds effectuent une plus grande part de leur parcours sur autoroute que les autres véhicules. Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu tout autant en agglomération qu'en dehors (respectivement 37 % et 36 %) contrairement aux accidents concernant l'ensemble des véhicules qui ont très majoritairement lieu en agglomération (69 %) - (*figure 6B-4*).

Les accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves hors agglomération

Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomération (hors autoroutes) qu'en milieu urbain. En effet, on dénombre - pour 100 accidents impliquant un poids lourd - 28,9 personnes tuées hors agglomération contre 8,5 en

milieu urbain et 11,3 sur autoroutes. Concernant l'ensemble des véhicules, le nombre de tués pour 100 accidents est bien inférieur, quelle que soit la localisation : 16,2 hors agglomération, 2,4 en milieu urbain et 5,8 sur autoroutes.

La vitesse représente un moindre facteur de risque pour les poids lourds

Si la vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route, elle concerne peu les poids lourds qui dépassent les vitesses maximales autorisées plus rarement que les véhicules légers : le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h pour les poids lourds est d'ailleurs quasi nul, quel que soit le type de voie (*figure 6B-5*).

Les accidents dans le transport routier de matières dangereuses sont rares

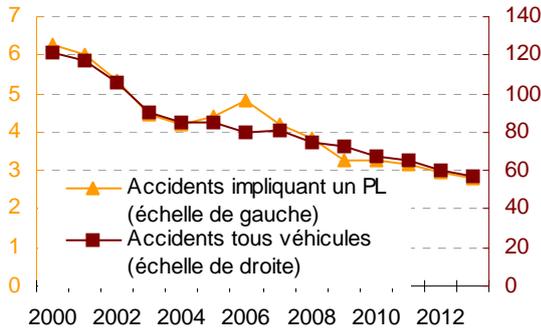
Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Le nombre d'accidents corporels impliquant le transport routier de matières dangereuses a diminué progressivement entre 2008 et 2012 sur le réseau public. Il augmente en 2013 où l'on dénombre 38 accidents, soit 4 de plus qu'en 2012 (*figure 6B-6*). Si entre 2008 et 2013, le nombre de tués dans ces accidents oscille entre 9 et 17 personnes par an, seuls 2 décès sont en lien avec les marchandises transportées.

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

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

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

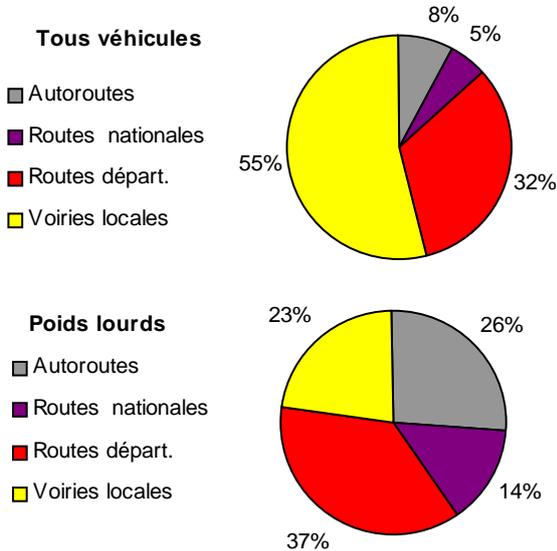
Nombre d'accidents en milliers (double échelle)



Source : ONISR

Figure 6B-3 : répartition des accidents corporels selon le type de réseau en 2013

En %



Source : ONISR

Figure 6B-5 : taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2013

En %

	Taux de dépassement de la VMA		Taux de dépassement de la VMA + 10 km/h	
	Véhicules légers	Poids lourds	Véhicules légers	Poids lourds
Autoroutes de liaison	20	13	3	0
Autoroutes de dégagement et routes à 2x2 voies	20	8	4	2
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	20	22	3	0
Agglomérations	33	n.s.	9	n.s.

n.s. : non significatif.

Source : ONISR

Figure 6B-2 : taux de gravité des accidents de la route

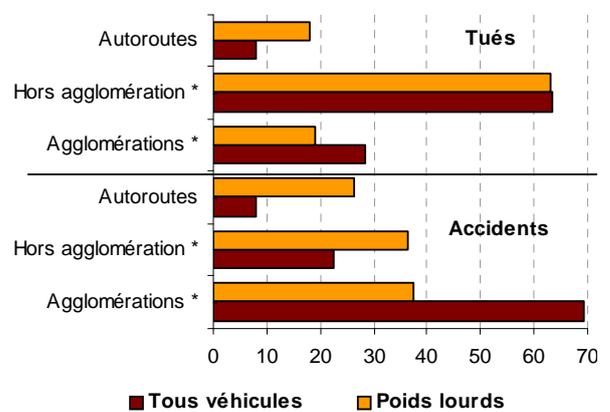
Nombre de tués pour 100 accidents corporels ; évolutions en points

	2000	2008	2012	2013	2013 / 2008
Accidents impliquant un PL (1)	16,8	15,7	16,5	16,7	1,0
Accidents tous véhicules (2)	6,7	5,7	6,0	5,8	0,1
Risque relatif (1)/(2)	2,5	2,7	2,7	2,9	0,2

Source : ONISR

Figure 6B-4 : accidents corporels et tués selon la localisation en 2013

Répartitions en %



* hors autoroutes.

Source : ONISR

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

En unités



Champ : transport de matières dangereuses.
Source : DGPR / MTMD





IV – Annexes

Extrait des annexes dématérialisées consultables sur le site

[Http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/)

Rubrique : Transport / Données d'ensemble /

Annexe A : les deux 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 2 000 établissements du TRM. Afin de limiter la charge des établissements enquêtés, ces derniers sont interrogés sur une liste de conducteurs dont le nombre est limité à 30 pour les établissements de 250 salariés et plus, et à 20 sous ce seuil de salariés.

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

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

- le rythme de travail (grands routiers ou non) ;
- les disques de chronotachygraphes, et / ou les enregistrements numériques des chronotachygraphes électroniques, sur un mois de référence.

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

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

Les informations des DADS d'une année N donnée étant disponibles tardivement, en général en 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 B : 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 22 % 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 concernant le total des métiers "Transport et logistique", et en particulier les "Autres métiers Transport et logistique" et le "Magasinage et préparation de commandes". En conséquence, une analyse en évolution entre une année située avant et une année située après l'année 2010 n'est pas valable sur ces trois champs.

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

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

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

Définition

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

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

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

Accès à l'emploi métier

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

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

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

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

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

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

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

Conditions d'exercice de l'activité

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

Elle varie selon le type de véhicule (citerne, bétailière, porte-voitures...), la nature du fret (produits dangereux, produits en vrac, animaux...) et la zone de trafic (régionale, nationale, internationale).

L'activité peut s'exercer les fins de semaine, jours fériés, de nuit et impliquer un éloignement du domicile de plusieurs jours. Le port d'équipements de protection (gants, chaussures de sécurité, gilet fluorescent...) peut être requis.

Environnements de travail

Structures :

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

Conditions : travail en indépendant.

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

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

Annexe C : 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 2011 ».

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 2011) 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 2011, selon les données publiées par la Dares, 36 850 entreprises employant 655 600 salariés en fin d'année avaient pour convention collective principale celle du transport routier (IDCC 16 - *tableau 1*). Ces salariés sont répartis entre 43 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 (27,8 % des effectifs soumis à cette convention), suivis par les salariés des transports routiers de fret de proximité (17,8 %).

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 89,9 % des salariés des transports routiers de fret de proximité (4941B) (tableau 3).

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

Effectifs 2011	Ayant cet IDCC comme convention collective principale
Nombre d'entreprises (IDCC principal)	36 850
Nombre de salariés au 31/12/2011	655 600
Nombre de salariés en équivalent-temps plein (ETP) en 2011	603 700
Nombre d'établissements (IDCC principal)	42 980

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2011, 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 31/12/2011)		Répartition des salariés de cet IDCC
4941A	Transports routiers de fret interurbains	27,8
4941B	Transports routiers de fret de proximité	17,8
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	9,0
5229B	Affrètement et organisation des transports	8,1
8690A	Ambulances	7,7
5229A	Messagerie, fret express	6,9
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	4,8
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	3,3
4941C	Location de camions avec chauffeur	2,7
4942Z	Services de déménagement	2,0
Total cumulé des 10 principaux codes NAF		90,1
Autres codes NAF		9,9

Lecture : 27,8 % 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 2011, 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 31/12/2011)		Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
5229A	Messagerie, fret express	99,6
4941A	Transports routiers de fret interurbains	97,6
4942Z	Services de déménagement	96,7
8690A	Ambulances	95,8
4941C	Location de camions avec chauffeur	95,1
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	92,2
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	90,3
4941B	Transports routiers de fret de proximité	89,8
7712Z	Location et location-bail de camions	89,6
5229B	Affrètement et organisation des transports	84,8

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 2011, 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 31/12/2011)		Répartition des salariés de cet IDCC	Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
	AGRICULTURE	0,0	0,1
	INDUSTRIE	0,5	0,1
	CONSTRUCTION	0,3	0,1
FZ	Construction	0,3	0,1
	SERVICES	99,2	3,4
GZ	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	0,5	0,1
HZ	Transports et entreposage	85,4	42,1
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 soutien	4,8	1,0
OQ	Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	7,8	0,7
RU	Autres activités de services	0,2	0,1
	Total	100,0	4,2

Lecture : parmi les salariés couverts par la convention collective « transports routiers », 85,4 % travaillent dans les transports et entreposage. Parmi les salariés du transport et de l'entreposage, 42,1 % sont couverts par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2011, calculs Dares

Annexe D : 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 peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe E : l'accidentologie - la NAF et les codes risques

Les statistiques d'accidentologie du travail de la CNAMTS se présentent selon le code APE ou par numéro de risques du Comité technique national (CTN).

Le code APE (activité principale exercée), ou code NAF, est attribué par l'Insee à chaque établissement en fonction de son activité économique. Il caractérise son activité principale par référence à la nomenclature d'activités française (NAF).

Le numéro de risque est attribué par l'Assurance-maladie - risques Professionnels à chaque établissement en fonction de l'activité exercée par la majorité de ses salariés, à des fins de tarification et de prévention. L'ensemble de ces numéros constitue une nomenclature des risques professionnels, propre à l'Assurance-maladie - risques professionnels définie par l'arrêté du 17 octobre 1995. Compte tenu de ses objectifs, il diffère du code APE (ou code NAF) attribué par l'Insee.

Les statistiques sont dorénavant présentées selon l'activité principale des entreprises, afin d'assurer une meilleure cohérence avec les autres chapitres du *bilan social*.

Le SOeS avait retenu cinq codes de risques pour couvrir les secteurs du transport routier de fret élargi (TRF élargi).

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

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

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

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

Le temps de service

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

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » ;
- 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels 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 roulants¹ ;
- 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures hebdomadaires en moyenne ou 572 heures par trimestre ou 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (article 5-6 du décret).

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

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

La pause

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

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

Le travail de nuit

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

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.



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

Le repos quotidien

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

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

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

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

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

Le repos hebdomadaire

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

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

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

L'accord conclu le 23 avril 2002

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

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

L'accord conclu le 14 décembre 2009

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

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

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

L'accord conclu le 23 mars 2011

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 23 mars 2011 par l'Union fédérale des transports (UFT), TLF, l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (Unostra), l'Organisation des transporteurs routiers européens (Otre) et quatre organisations syndicales.

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

Minima horaires garantis des personnels roulants du transport routier de marchandises

En euros

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

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

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



Définitions

Situation économique et tendances récentes

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

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

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

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

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

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

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

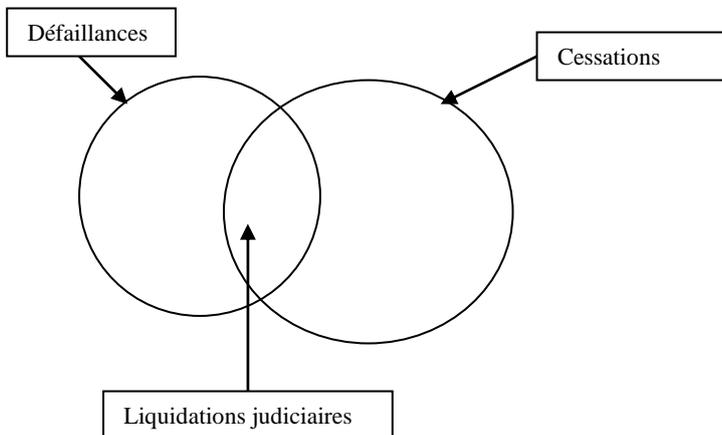
Le **transport international** correspond à un chargement et un déchargement dans deux pays différents.

Un **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.

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.



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.

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

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

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

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

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

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

Le taux de recours à l'intérim

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

Le taux de recours annuel à l'intérim est une moyenne 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** (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif moyen de l'année.

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

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

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

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

Le rythme de travail

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

Un conducteur est dit « **grand routier** » s'il est affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins 6 repos journaliers par mois hors du domicile (décret 2000-69 du JO 27 janvier 2000) ; on parle aussi de « découchés ».

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

Légalement, trois catégories de conducteurs sont distinguées : les grands routiers, les conducteurs de messagerie, et les conducteurs *courte distance*. La définition des grands routiers est celle retenue par l'enquête « chronotachygraphes ». Les conducteurs de messagerie sont les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison. Les conducteurs *courte distance* (ou « autres conducteurs ») sont les personnels roulants dans les transports routiers de marchandises qui ne sont pas des grands routiers ou des conducteurs

La durée du travail

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

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

Le **temps de service** est la durée pendant laquelle un conducteur est à la disposition de l'entreprise et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations. Mesuré à partir de la lecture des « chronotachygraphes », il se décompose en **temps de conduite** , **autres temps de travail** 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 80 % des relevés en 2013.

Les revenus salariaux

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

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

Le SOeS le calcule par exploitation des fichiers DADS postes exhaustifs, et l'Insee avec les DADS postes au 1/12^e pour les catégories socioprofessionnelles.

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

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

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



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

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

L'accidentologie du travail

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

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

Depuis le 1^{er} janvier 2005, la France a adopté une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures », lui permettant ainsi de se comparer avec ses voisins européens et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière.

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

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

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

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

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

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

Les **victimes** sont les non indemnes.

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

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

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

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

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

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

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

Bibliographie

Tendances récentes de 2014

Publications chaque trimestre

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

La situation économique

- « Les comptes des transports en 2013 », 51^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, CGDD, SOeS, Références, juillet 2014

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 2011, 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/ Fiches sectorielles des unités légales

L'emploi et le marché du travail

- « Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi en 2013 », Dares, Dares Analyses n° 082, octobre 2014
- « Emploi, chômage, population active : bilan de l'année 2013 », Dares, Dares Analyses n° 052, juillet 2014
- « Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2011 », Dares, Dares Analyses n° 046, juin 2014
- « L'emploi intérimaire au 4^e trimestre 2013 : en forte hausse », Dares, Dares Analyses – n° 026, mars 2014
- « Les mouvements de main-d'œuvre au 4^e trimestre 2013 », Dares, Dares Analyses – n° 034, avril 2014
- « Les cessations anticipées d'activité en 2012 », Dares, Dares Analyses – n° 061, août 2014
- « L'emploi du secteur privé diminue en 2013 mais se stabilise en fin d'année », Acoess, Acoess Stat n° 195, juillet 2014
- « 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

- « La durée du travail des salariés à temps complet », Dares, Dares analyses n° 47, juillet 2013
- « Le travail de nuit en 2012 », Dares, Dares analyses n° 62, août 2014
- « Le travail en horaires atypiques en Île-de-France », Directe Île-de-France, Bref thématique n° 43, février 2014

Les revenus

- « France, portrait social », Insee, Insee Références - Édition 2014, novembre 2014
- « Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1^{er} décembre 2014 », Dares, Dares Analyses n° 87, novembre 2014
- « Participation, intéressement et épargne salariale en 2012 : Le plan d'épargne entreprise devient le dispositif le plus répandu », Dares, Dares Analyses n° 053, juillet 2014
- « Évolution des salaires de base par branche professionnelle en 2013 », Dares, Dares Analyses n° 66, août 2014
- « Les salaires par secteur et par branche professionnelle en 2011 », Dares, Dares Analyses N° 028, avril 2014
- « Les emplois rémunérés sur la base du Smic en 2010 : souvent faiblement qualifiés, à temps partiel et à durée déterminée », Dares, Dares Analyses N° 095, décembre 2012
- « 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 2011 », Dares, Dares Analyses n° 080, décembre 2013
- « Les prestataires de formation continue en 2011 », Dares, Dares Analyses n° 062, octobre 2013
- Formation professionnelle, annexe au projet de loi de finances pour 2014 [www.performance-publique.budget.gouv.fr](http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/Accueil/Document/budgetaires/Lois,projets_de_lois_et_documents_annexes_par_annee/Exercice_2014/PLF_2014-Jaunes_budgetaires) Accueil / Documents budgétaires / Lois, projets de lois et documents annexés par année / Exercice 2014 / PLF 2014 - Jaunes budgétaires
- « Rapport 2013 de l'OPTL », OPTL, janvier 2014

L'accidentologie

- « Faits marquants et chiffres clés 2011 », CNAMTS
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2013, ONISR
- « Les accidents du travail entre 2005 et 2010 : une fréquence en baisse », Dares, Dares Analyses n° 010, février 2014

Sites internet à consulter

- Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Medde) :
 - www.developpement-durable.gouv.fr
 - Site « Transports » du Medde :
 - 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
- 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 / Acoss Stat
- Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :
 - www.cncp.gouv.fr
- Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) :
 - <http://www.fpspp.org>



Sigles et abréviations

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

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

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

CAT / 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

CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

Cnir : centre national d'information routière

Cnis : conseil national de l'information statistique

CNPE : commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités des auxiliaires du transport

CNR : comité national routier

CRDS : contribution au remboursement de la dette sociale

CS : catégorie sociale

CSG : contribution sociale généralisée

CTN : comités techniques nationaux

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

Fongecfa : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

GMR : garanties mensuelles de rémunération

IFTP : institut de formation professionnelle

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

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

MTMD : Mission transport de matières dangereuses du Medde

MP : maladies professionnelles

MSA : mutualité sociale agricole

NAF : nomenclature d'activités française

nc : non compris

OEC : offres d'emploi collectées

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONQ : ouvriers non qualifiés

OPCA : organisme paritaire collecteur agréé

OQ : ouvriers qualifiés

ORT : Observatoire régional des transports

Otre : Organisation des transporteurs routiers européens

PCS : professions et catégories sociales

PIB : produit intérieur brut



PL : poids lourds

Promotrans : association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires

PTAC : poids total autorisé en charge

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

TICPE : Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (anciennement TIPP)

TIPP : taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers

TRF : transport routier de fret

TRM : transport routier de marchandises

TRV : transport routier de voyageurs

TVA : taxe sur la valeur ajoutée

Unotra : Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles

VA : valeur ajoutée

VUL : véhicule utilitaire léger



**Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer**

Direction des services de transport

**Sous-direction du travail et des affaires
sociales**

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

www.developpement-durable.gouv.fr

**Commissariat général au développement
durable**

Service de l'observation et des statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Mél : [Division-Sociale.Cgdd@](mailto:Division-Sociale.Cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Bureau de la diffusion

Tour Séquoia

92055 La Défense cedex

Mél [diffusion.soes.cgdd@](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)
developpement-durable.gouv.fr

Dépôt légal : décembre 2014

ISSN : 2102-474X

ISBN : 978-2-11-138806-2

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille - 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 - art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 42).



Bilan social annuel du transport routier de marchandises 2013

Le *Bilan social annuel du TRM* offre, pour le secteur des transports routiers de marchandises, un cadrage économique ainsi que des données et analyses sur l'évolution des emplois, du marché du travail, des revenus, de la formation des salariés et des accidents.

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

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

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



CGDD

DGITM

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

