

Commissariat général au développement durable

Dans le transport routier de marchandises, un chauffeur sur cinq conduit un véhicule utilitaire léger

MAI 2019

En 2017, environ 260 000 conducteurs routiers de transport de marchandises sont salariés dans les établissements du transport routier de fret élargi qui effectuent l'essentiel du transport pour compte d'autrui. Dans ces établissements, un peu plus de 210 000 salariés conduisent des véhicules poids lourds. Parmi eux, 49 % sont des conducteurs de véhicules poids lourds sur courte distance, 32 % sont grands routiers et 19 % sont conducteurs de véhicules utilitaires légers. Cette répartition est plutôt stable au cours des dix dernières années, malgré le dynamisme du transport routier de fret de proximité.

En 2017, environ 260 000 conducteurs routiers de transport de marchandises sont salariés dans les établissements du transport routier de fret (TRF) élargi, en France hors Mayotte. Le TRF élargi est défini comme le regroupement de quatre secteurs d'activité : le transport routier de fret interurbain, le transport routier de fret de proximité, la location de camions avec chauffeurs ainsi que la messagerie et fret express. Ces secteurs d'activité effectuent l'essentiel du transport routier pour compte d'autrui, ce dernier représentant lui-même 88 % du transport intérieur routier en France en 2017 (55^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation). Peu de conducteurs routiers de transport de marchandises exercent leur activité sous le statut de non-salarié : en 2014, on compte environ 20 000 non-salariés dans le TRF élargi. Le nombre de non-salariés sous le statut d'entrepreneur individuel (hors microentrepreneurs) effectuant eux-mêmes le transport est inférieure à 8 000, soit moins de 3 % des effectifs de conducteurs.

Les entreprises du TRF élargi font appel à trois grandes catégories de chauffeurs : des conducteurs de poids lourds, répartis entre salariés « grands routiers », c'est-à-dire passant au moins six nuits par mois hors de leur domicile, et salariés « courte distance », regroupant tous les autres conducteurs de

poids lourds, et une troisième catégorie constituée des conducteurs de véhicules utilitaires légers (voir encadré 1).

LA MOITIÉ DES CONDUCTEURS ROUTIERS APPARTIEN À LA CATÉGORIE « COURTE DISTANCE » DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI

Dans le TRF élargi, le recours aux véhicules poids lourds pour transporter les marchandises est très largement dominant. De ce fait, au 1^{er} janvier 2017, 81 % des chauffeurs salariés conduisent ce type de véhicule. Les conducteurs routiers sur courte distance sont les plus nombreux, avec 49 % des salariés conducteurs (graphique 1). Viennent ensuite les conducteurs grands routiers, dont le contrat de travail leur fait obligation de passer au moins six nuits en dehors de leur domicile (32 %). La proportion de chauffeurs de véhicule utilitaire léger n'est cependant pas négligeable dans le TRF élargi, puisqu'ils représentent 19 % des effectifs salariés conducteurs de ce secteur.

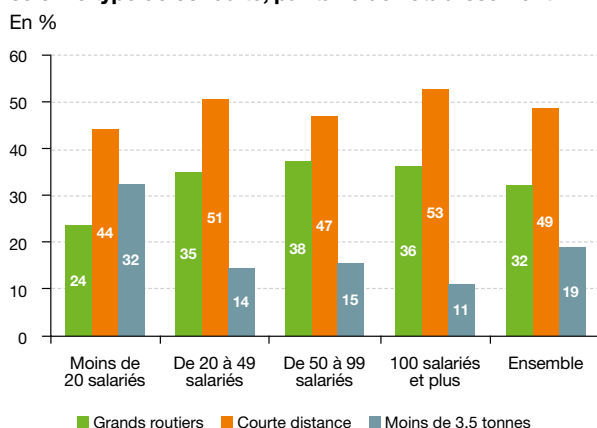
Les établissements de moins de 20 salariés se distinguent nettement des établissements plus grands par un recours plus important aux véhicules utilitaires légers : les chauffeurs sur ce type de véhicule y représentent 32 % des conducteurs en 2017, contre 11 à 15 % dans les établissements employant 20 salariés et plus. Les investissements nécessaires à l'activité de transporteur par véhicule poids lourd sont en effet plus difficiles à financer dans le cas d'une très petite entreprise, et les règles d'accès à la profession de transporteur léger sont moins contraignantes que pour la profession de transporteur poids lourd.

Dans les établissements de 20 salariés et plus, la proportion de chauffeurs de véhicules poids lourds varie peu selon la taille. Elle est néanmoins la plus forte dans les plus grands établissements (100 salariés et plus) avec 89 % des conducteurs salariés.

Les différentes catégories de conducteurs routiers du transport de marchandises

- **Conducteur grand routier** : conducteur de véhicules poids lourds (poids total autorisé en charge (PTAC) > 3,5 tonnes) affecté à des services lui faisant obligation de passer au moins six repos journaliers par mois hors de son domicile.
- **Conducteur de messagerie** : conducteur de véhicules poids lourds affecté, 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. Dans cette publication, les conducteurs de messagerie sont assimilés à des conducteurs sur courte distance.
- **Conducteur courte distance** : tout autre conducteur de véhicules poids lourds du transport routier de marchandises.
- **Conducteur de transport routier de marchandises sur véhicules utilitaires légers (PTAC < 3,5 t).**

Graphique 1 : répartition au 1^{er} janvier 2017 des conducteurs selon le type de conduite, par taille de l'établissement



Note : données provisoires.

Champ : établissements du transport routier de fret élargi, France hors Mayotte.

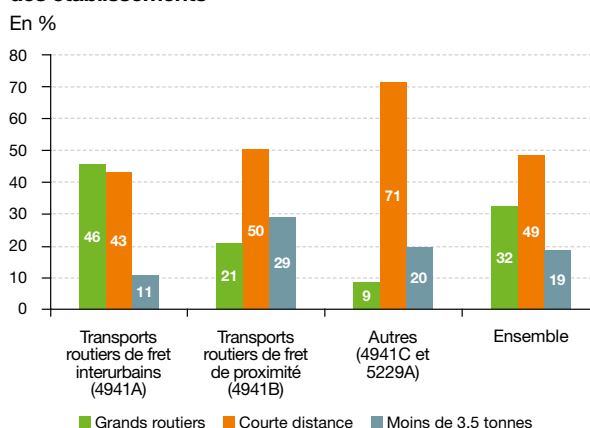
Sources : SDES, enquête chronotachygraphes ; Insee, DADS

Les conducteurs de véhicules poids lourds sur courte distance sont les plus nombreux, quelle que soit la taille de l'établissement, cette proportion variant de 44 % dans les établissements de moins de 20 salariés à 53 % dans ceux employant 100 salariés et plus. La part des chauffeurs grands routiers est peu élevée dans les petits établissements (24 %), alors qu'elle est très proche dans les établissements de taille supérieure (de 35 % à 38 %).

29 % DES CHAUFFEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET DE PROXIMITÉ CONDUISSENT DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Les chauffeurs de poids lourds sur courte distance sont nettement majoritaires dans le transport routier de fret de proximité (50 % des conducteurs), et davantage encore dans les autres secteurs du TRF élargi hors transport routier de fret interurbain (71 %) - (graphique 2). À l'inverse, les conducteurs de poids lourds grands routiers sont la première catégorie de chauffeurs dans le transport interurbain de fret.

Graphique 2 : répartition au 1^{er} janvier 2017 des chauffeurs routiers par type de conduite, selon le secteur d'activité des établissements



Note : données provisoires.

Champ : établissements du transport routier de fret élargi, France hors Mayotte.

Sources : SDES, enquête chronotachygraphes ; Insee, DADS

Ce secteur est en effet davantage orienté vers le transport sur longue distance, imposant un nombre supérieur de nuits passées hors du domicile.

La part des conducteurs de véhicules légers est la plus élevée dans le transport routier de proximité, qui compte le plus d'établissements de moins de 20 salariés et des spécialistes du transport du dernier kilomètre. En revanche, ils sont peu nombreux dans le TRF interurbain (11 %), les véhicules légers étant moins concurrentiels sur les longues distances.

DAVANTAGE DE CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS SUR COURTE DISTANCE EN 2017 PAR RAPPORT À 2007

Le contexte économique a été très fluctuant depuis 2008 : ayant débuté avec la plus forte crise économique de l'après-guerre, cette période se termine par un net regain d'activité dans le transport routier et une pénurie marquée de conducteurs routiers, affectant les capacités de transport des entreprises du secteur.

Dans le transport routier de marchandises, un chauffeur sur cinq conduit un véhicule utilitaire léger

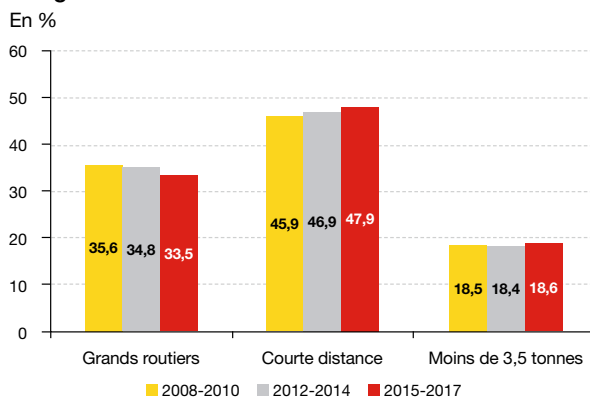
Néanmoins, la répartition des emplois salariés entre conduite de véhicules légers et poids lourds n'a pas évolué sensiblement sur cette période. La part des conducteurs de véhicules légers est restée plutôt stable, en hausse de 0,1 point, à 18,6 % (graphique 3). Le développement accéléré du e-commerce ces dernières années ne paraît ainsi pas avoir entraîné une hausse de la part des conducteurs de véhicules légers dans les effectifs de conducteurs du TRF élargi. L'évolution récente des immatriculations de véhicules utilitaires légers (baisse de 2011 à 2016, puis hausse en 2017) confirme qu'il n'y a pas eu de dynamique particulière pour ce type de véhicule. En revanche, au sein des conducteurs de véhicules poids lourds, la part des grands routiers dans les effectifs salariés conducteurs baisse, de 2,1 points, à 33,5 % en 2015-2017, au profit des conducteurs sur courte distance (+ 2,0 points à 47,9 %).

Plusieurs facteurs concourent à réduire le recours aux conducteurs grands routiers, aux rémunérations plus élevées. Le poids des longs trajets dans l'ensemble du trafic poids lourds s'est sensiblement réduit au cours des dernières années : la part des véhicules-kilomètres effectués lors de trajets de 500 kilomètres et plus, qui nécessitent le plus souvent l'emploi de conducteurs grands routiers, est ainsi passée de 33,2 % en 2007 à 29,8 % en 2017. Cette diminution de 3,4 points s'est effectuée au profit des trajets de 300 à moins de 500 kilomètres.

L'optimisation des livraisons a également pu contribuer à réduire les besoins en conducteurs grands routiers. En effet, selon l'enquête transports routiers de marchandises (TRM), la part des véhicules-km effectués à vide a nettement baissé entre 2007 et 2017, passant de 22,1 % à 16,6 %. Des circuits mieux organisés peuvent permettre aux chauffeurs de passer moins de temps hors de leur domicile.

Par ailleurs, sous l'effet notamment de la très forte concurrence des entreprises de transport routier issues des pays de l'Europe de l'Est, entrés dans l'Union européenne à partir de 2004, les entreprises françaises du TRF se sont recentrées sur le transport intérieur et n'opèrent que très peu de transport à l'international. La hausse de la part des conducteurs sur courte distance, de 2 points, au détriment des

Graphique 3 : répartition des chauffeurs routiers selon la catégorie de conducteur entre 2008 et 2017*



* Pas d'enquête réalisée sur les données 2011 ; données 2017 provisoires.
 Note : afin de lisser les évolutions, les données sont cumulées sur trois années. Les proportions présentées sur ce graphique sont donc légèrement différentes de celles calculées sur la seule année 2017.
 Champ : établissements du transport routier de fret élargi, France hors Mayotte.
 Sources : SDES, enquête chronotachygraphes ; Insee, DADS

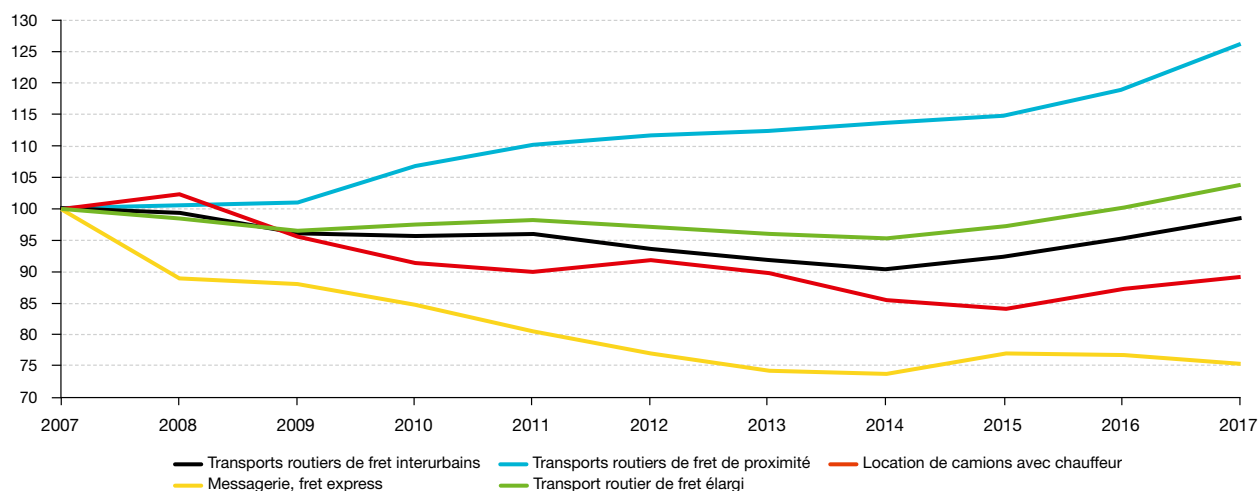
conducteurs grands routiers, s'explique également par la forte hausse des effectifs salariés des transports routiers de fret de proximité, secteur moins soumis à la concurrence de ces pays.

UNE QUASI-STABILITÉ DE LA PART DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LÉGERS

405 100 salariés sont employés dans le secteur du fret élargi fin 2017, soit une augmentation de 3,9 % en dix ans (+ 15 200 postes). Cette hausse a été portée par le dynamisme des transports routiers de fret de proximité (+ 26,2 %), alors que les effectifs salariés se sont nettement réduits dans la messagerie et fret express (- 24,7 %), la location de camions avec chauffeur (- 10,8 %) et, dans une moindre mesure, les transports routiers de fret interurbains (- 1,6 %) - (graphique 4).

Graphique 4 : évolution de l'emploi salarié au 31 décembre dans le transport routier de fret élargi

Indice base 100 en 2007



Champ : établissements du transport routier de fret élargi, France hors Mayotte.
 Sources : SDES, à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acooss ; SNCF

Le repérage des conducteurs routiers du transport de marchandises dans les déclarations sociales

Dans les déclarations annuelles de données sociales (DADS), les salariés sont associés à une catégorie sociale utilisant la nomenclature des professions et catégories sociales de l'Insee (PCS). La PCS recense deux codes pour les chauffeurs routiers de transport de marchandises : « routiers et grands routiers » et « chauffeurs livreurs ».

- Les chauffeurs routiers et grands routiers (PCS 641a) sont des salariés préparant et effectuant le transport de marchandises dans un véhicule lourd. Ils sont responsables de l'arrimage et de leur chargement. Ils participent parfois à l'entretien courant de leur véhicule.
- Les chauffeurs livreurs et coursiers (PCS 643a) sont des salariés qui conduisent des véhicules légers pour enlever ou livrer des marchandises, en général à faible distance. Ils ont la responsabilité de leur chargement et des opérations commerciales et encaissements qui peuvent être liés à la livraison.

Dans la pratique, la répartition entre la conduite de véhicules poids lourds et de véhicules légers n'est pas toujours aisée : des chauffeurs livreurs conduisent des poids lourds. Une étude menée à partir du volet annuel de l'enquête chronotachygraphes 2018 permet de comparer le type de véhicule conduit et la catégorie sociale déclarée. Si la plupart des chauffeurs routiers et grands routiers sont conducteurs de véhicules poids lourds, une part non négligeable des chauffeurs livreurs conduisent ce type de véhicule (*tableau ci-dessous*). La PCS déclarée n'est ainsi pas suffisante pour déterminer avec précision le type de véhicule conduit.

Répartition		Professions et catégories sociales (PCS)	
		Chauffeur routier/grand routier (641a)	Chauffeur-livreur (643a)
Véhicule conduit	Poids lourd	96 %	32 %
	Véhicule utilitaire léger	4 %	68 %
	Tous véhicules	100 %	100 %

Le dynamisme de l'emploi salarié est plus soutenu dans les grands établissements que dans les petits.

Globalement, l'évolution sectorielle de l'emploi salarié est plutôt favorable à la hausse de la part des chauffeurs de moins de 3,5 tonnes dans le total : le secteur d'activité le plus dynamique est celui qui emploie le plus de conducteurs de véhicules légers. À l'inverse, la croissance plus faible de l'emploi dans les petits établissements, qui recourent plus fréquemment à des chauffeurs de véhicules légers, a un effet modérateur sur le développement de l'emploi de ces conducteurs.

Ainsi, compte tenu de l'évolution des effectifs salariés dans les différents secteurs d'activité entre 2008-2010 et 2015-2017,

la part des conducteurs de véhicules légers aurait augmenté mécaniquement de 0,6 point entre les deux périodes, si la structure de l'emploi des conducteurs salariés était restée constante au sein de chaque secteur. À l'inverse, la plus faible croissance des effectifs salariés dans les établissements de moins de 20 salariés, recourant traditionnellement davantage à ces conducteurs, a pesé négativement sur la croissance de la part de ces conducteurs pour environ 0,3 point. Au total, la part des conducteurs de véhicules légers dans l'ensemble du TRF élargi est restée quasiment stable sur la période, à 18,6% en 2015-2017.

François RAGEAU, SDES

Dépôt légal : mai 2019

ISSN : 2557-8510 (en ligne)
2555-7572 (imprimé)

Impression : imprimerie intégrée du MTES, imprimé sur du papier certifié ecolabel européen www.ecolabel.eu

Directeur de publication : Sylvain Moreau

Rédacteur en chef : Lionel Janin

Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet

Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours

Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE