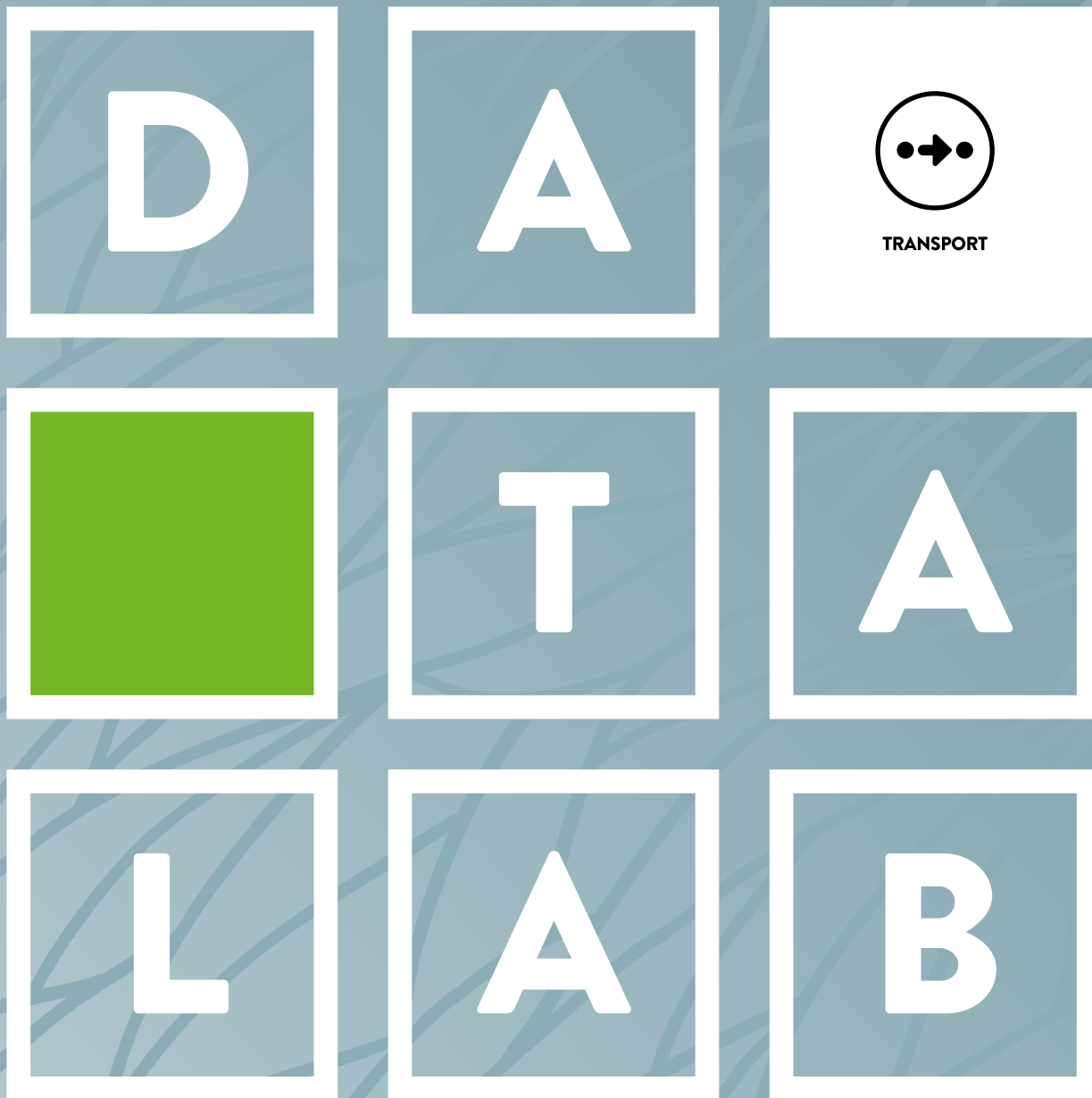




Commissariat général au développement durable

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Édition 2020

JUIN 2020

sommaire

**Bilan social annuel
du transport routier
de marchandises**
Édition 2020

- 5** - Synthèse et tendances récentes
- 11** - La situation économique
- 23** - L'emploi et le marché du travail
- 45** - La durée du travail
- 57** - Les salaires
- 65** - La formation
- 73** - L'accidentalité
- 81** - Annexes

Document édité par :
**Le service des données
et études statistiques (SDES)**

*Les séries longues présentées dans cette publication
sont téléchargeables sur le site du SDES.*

contributeurs

CC

Carlo Colussi
carlo.colussi@
developpement-durable.gouv.fr

FR

François Rageau
francois.rageau@
developpement-durable.gouv.fr

SL

Serge Lambrey
serge.lambrey@
developpement-durable.gouv.fr

CS

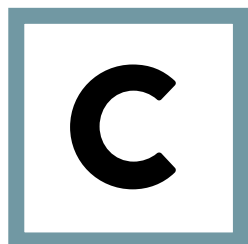
Clotilde Sarron
clotilde.sarron@
developpement-durable.gouv.fr

AN

Arthur Nguyen
arthur.nguyen@
developpement-durable.gouv.fr

Le SDES remercie également Lionel Kaniewski et Gaspard Granger, de la Direction générale des infrastructures terrestres et maritimes/Direction des services de transport, pour leur participation à la réalisation de ce bilan.

avant-propos



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

Ce Bilan, qui porte sur l'année 2018, fait de nouveau apparaître une augmentation soutenue de l'emploi salarié dans le transport routier de fret élargi. En revanche, le recours à l'intérim baisse légèrement après avoir fortement progressé les années précédentes. Le temps de conduite des conducteurs poids lourds s'accroît, surtout en courte distance. En 2018, le pouvoir d'achat brut des salariés du transport de marchandises diminue légèrement, en raison d'une hausse des prix plus forte que l'année précédente. Le nombre de titres professionnels donnant accès à la profession de conducteur routier poids lourd délivrés progresse de nouveau, sous l'effet du plan gouvernemental d'investissement dans les compétences, mais les difficultés de recrutement de conducteurs sont au plus haut. Le nombre d'accidents de la route impliquant un poids lourd recule, après deux années d'augmentation. Au cours du premier semestre 2019, l'activité du transport routier de marchandises est dynamique, mais la croissance de l'emploi salarié ralentit et les tensions sur le marché du travail se détendent.

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

— **Béatrice Sédillot**

CHEFFE DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

introduction

Synthèse et tendances récentes



Synthèse de l'année 2018

L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES CROÎT À UN RYTHME PLUS MODÉRÉ

En 2018, l'activité de transport routier de marchandises, mesurée en tonnes-kilomètres, réalisée par les entreprises françaises du transport routier de marchandises par poids lourds (compte d'autrui), augmente de 1,3 %, après + 9,2 % en 2017. La hausse est essentiellement portée par le transport national (+ 1,7 %), le transport international reprenant sa baisse (- 6,1 %) seulement interrompue en 2017. Cette plus faible augmentation de l'activité fait écho au ralentissement de la croissance en France (+ 1,7 %, après + 2,2 %).

Le chiffre d'affaires des entreprises du transport routier de fret élargi augmente de 5,5 % en 2018, soit un rythme proche de celui observé en 2017. Le taux de marge d'exploitation augmente nettement, malgré l'augmentation du prix du carburant.

La création d'entreprises est toujours dynamique en 2018, alors que les défaillances atteignent leur plus bas niveau depuis 2007.

L'EMPLOI SALARIÉ AUGMENTE DE 3,7 % EN 2018 DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI

Fin décembre 2018, 419 100 personnes sont salariées dans le transport routier de fret (TRF) élargi. La hausse des effectifs s'accélère encore, avec + 3,7 % par rapport à fin 2017 et le secteur atteint ainsi son plus haut niveau d'emploi jamais observé. Dans les transports et l'entreposage, la progression des effectifs salariés est plus modérée en 2018 (+ 1,2 %). Dans l'ensemble des secteurs marchands, elle s'établit à + 1,0 %.

L'augmentation des effectifs salariés concerne en 2018 trois secteurs du transport routier de fret élargi sur quatre. Comme en 2017, elle est la plus forte dans le transport routier de proximité avec + 6,0 %, soit 9 500 emplois salariés supplémentaires. Dans ce secteur, la croissance est ininterrompue depuis 2004. Le nombre de salariés augmente de 2,9 % dans le transport routier interurbain, premier secteur employeur du TRF élargi (+ 5 500 emplois) et de 3,7 % dans la location de camions avec chauffeur (+ 700 salariés). En revanche, la messagerie et fret express reste à l'écart avec une baisse des effectifs qui s'accélère (- 2,1 %, après -1,8 % en 2017).

En 2018, 25 200 intérimaires en équivalent temps plein ont été employés dans le transport routier de fret élargi, soit une baisse de 2,9 % en un an. L'évolution du nombre d'intérimaires dans le secteur est similaire à celle de l'industrie, alors que dans la construction et l'ensemble du commerce

et des services, les effectifs intérimaires continuent leur progression.

Le taux de recours à l'intérim, souvent considéré comme un indicateur avancé de la conjoncture de l'emploi, recule également dans le TRF élargi et, en moyenne annuelle, les intérimaires représentent 5,6 % des effectifs salariés, contre 6,1 % un an plus tôt. Cette proportion est la plus élevée dans la messagerie et fret express (15,1 %), la plus faible dans le transport routier de fret interurbain (4,2 %).

Le TRF élargi représente 29,9 % des salariés des transports et de l'entreposage fin 2018. La part du transport de proximité dans le TRF élargi augmente continuellement et dépasse 40 % des effectifs en 2018, soit une augmentation de 7,1 points en dix ans. Cette progression se fait notamment au détriment du TRF interurbain, mais aussi de la messagerie et fret express, dont les effectifs baissent pratiquement sans interruption depuis 2003.

Le transport routier de fret élargi est un secteur très masculin : 11,1 % des postes salariés sont occupés par des femmes au 31 décembre 2016. Cette proportion a tendance à décroître sur le long terme (- 0,8 point en dix ans).

Comme dans l'ensemble des secteurs, l'âge moyen des salariés du TRF élargi augmente : il est de 42,4 ans en 2016, contre 42,2 ans un an plus tôt. Il est le plus élevé dans la location de camions avec chauffeur et dans le transport routier interurbain, le plus faible dans le transport routier de proximité. Les conducteurs routiers sont en moyenne plus âgés que l'ensemble des salariés : la moyenne d'âge s'élève à 42,8 ans fin 2016, en progression de 0,2 an en un an. Les mesures d'allongement de la durée du travail pour bénéficier d'une retraite à taux plein sont un des facteurs concourant à cette élévation de l'âge moyen.

Les conducteurs routiers représentent 71,2 % des postes du TRF élargi fin 2016. Cette part augmente depuis 2008. La progression de la part des conducteurs dans les effectifs est forte dans les transports routiers de proximité (+ 3,5 points) et la location de camions avec chauffeurs (+ 2,3 points). Elle est plus modérée dans les transports interurbains et la messagerie et fret express. La réduction de la place de ce dernier secteur dans l'ensemble contribue à la hausse globale, la proportion de conducteurs étant très inférieure à celle observée dans les autres composantes du TRF élargi.

4,9 % des effectifs salariés du TRF élargi sont à temps partiel fin 2016, soit - 0,5 point en un an. Le temps partiel est nettement moins fréquent que dans l'ensemble des secteurs des transports et de l'entreposage, où il représente 11,7 % des postes.

LE TEMPS DE SERVICE HEBDOMADAIRE DES CONDUCTEURS AUGMENTE

En 2018, le temps de service hebdomadaire des conducteurs poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 56 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il augmente de 46 minutes en un an, sous l'effet d'une hausse de 65 minutes pour les conducteurs routiers sur courte distance conjuguée à une quasi-stabilité pour les conducteurs grands routiers. La part des salariés effectuant plus de 48 heures hebdomadaires recule nettement parmi les grands routiers alors qu'elle progresse faiblement en courte distance.

Le temps consacré à la conduite augmente en 2018, à 30 heures et 49 minutes par semaine, soit 44 minutes de plus qu'en 2017. Cette hausse concerne surtout les conducteurs sur courte distance (+ 41 minutes). Le temps de conduite des conducteurs grands routiers augmente quant à lui de 9 minutes.

LE POUVOIR D'ACHAT DES SALARIÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI RECULE

En 2018, le salaire brut moyen par tête distribué par les entreprises du transport routier de fret élargi progresse de 1,6 % en valeur, contre + 1,4 % l'année précédente. La nette reprise de la hausse des prix à la consommation (+ 1,8 %, après + 1,0 % en 2017) entraîne cependant un léger repli du pouvoir d'achat du salaire brut moyen par tête. Il diminue de 0,2 % en 2018, après avoir augmenté les cinq années précédentes.

Le salaire net moyen de l'ensemble des salariés du TRF élargi, incluant primes et compléments, était en hausse en 2016 (+ 1,0 %) en euros constants (*i.e.* inflation déduite), prolongeant la tendance amorcée en 2015. Le salaire net moyen des conducteurs routiers du TRF élargi a davantage augmenté que celui de l'ensemble des salariés du secteur (+ 1,4 % en euros constants en 2016), et s'établit à 1 710 euros nets mensuels.

LA COLLECTE D'OFFRES D'EMPLOI POUR DES POSTES DE CONDUCTEURS ROUTIERS DE POIDS LOURDS SE STABILISE À UN HAUT NIVEAU EN 2018

Après une vive croissance en 2017 (+ 37,5 %), le nombre d'offres d'emploi pour des postes de conduite de transport routier de marchandises sur longue distance confiées à Pôle emploi recule un peu en 2018 (- 1,0 %), mais reste à un niveau très élevé. 44 % de ces offres sont proposées par l'intermédiaire des entreprises de travail temporaire, 37 % par des entreprises de transport terrestre ; les premières diminuent de 3 % en un an, les secondes se stabilisent (- 0,3 %). Au total, la qualité

des offres d'emploi proposées s'améliore : 45 % d'entre elles sont à durée indéterminée en 2018, soit 7 points de plus qu'en 2017. La proportion de contrats à durée indéterminée dépasse ainsi son précédent maximum atteint en 2007 (44 %).

63 500 demandeurs d'emploi immédiatement disponibles (catégories A, B et C de Pôle emploi) sont à la recherche d'un poste de conducteur de transport routier de marchandises sur longue distance au 31 décembre 2018. Le nombre d'inscrits à Pôle emploi pour ce métier diminue de 4,9 % par rapport à fin 2017, après déjà un recul de 5,1 % l'année précédente. Le nombre de demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste dans le domaine des transports et de la logistique diminue très peu sur la même période (- 0,4 %, soit 546 100 demandeurs d'emploi en fin d'année).

Le nombre de nouvelles inscriptions à Pôle emploi sur le métier de conducteur poids lourds diminue en 2018 et revient à son plus bas niveau depuis dix ans. Cette baisse, plus forte que celle du nombre d'offres déposées, entraîne une nouvelle hausse des tensions sur le marché du travail. L'indicateur de tension, mesuré par le rapport entre les nouvelles inscriptions et les offres déposées à Pôle emploi, s'accroît de 14 points en 2018 par rapport à 2017, après une progression de 35 points en 2017. Il retrouve ainsi son niveau de 2007.

LE NOMBRE DE TITRES PROFESSIONNELS DÉLIVRÉS ENREGISTRE UNE FORTE HAUSSE

En 2018, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers poids lourds augmente de 8,4 % par rapport à 2017. Cette hausse est portée par la nette progression du nombre de titres professionnels délivrés par le ministère du Travail (+ 26,5 %). Le nombre de formations initiales issues de l'Éducation nationale donnant équivalence de la formation initiale minimum obligatoire (Fimo) s'accroît de 1,6 % alors que le nombre de Fimo délivrées par voie accélérée recule de 7,2 %. La forte progression du nombre de titres professionnels délivrés depuis 2016 s'explique par la mise en place du plan gouvernemental « 500 000 formations supplémentaires », qui a permis de financer davantage de formations, puis, depuis 2018, par le lancement du plan d'investissement dans les compétences. Au total, 37 100 Fimo ont été délivrées en 2018 dont, pour la première fois, moins de 40 % par la formation accélérée.

Un peu plus de 1 000 conducteurs en provenance du transport routier de voyageurs ont bénéficié d'une formation passerelle en 2018 pour accéder à la profession de conducteur de transport routier de marchandises poids lourd (- 15 %).

Cette même année, le nombre de permis poids lourd délivrés augmente de 3,3 %, soit une deuxième année consécutive de hausse. Cette croissance ne permet cependant pas de retrouver le niveau observé cinq ans plus tôt.

5,8 % des nouveaux titulaires de permis poids lourd sont des femmes.

Parallèlement à la formation initiale, 93 500 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies en 2018, soit un recul de 7,8 %.

LE NOMBRE D'ACCIDENTS REPART À LA BAISSSE

En 2018, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de 0,7 %, après deux années de hausse. Après une longue période de recul, ce nombre évolue peu depuis 2013, autour de 2 800 accidents par an.

444 personnes ont été tuées dans ces accidents, dont 37 conducteurs. En cinq ans, le nombre de tués dans ces accidents a reculé de 4,5 %.

30 300 accidents du travail avec arrêt du travail ont été déclarés en 2017 dans le TRF élargi, en hausse de 5,3 % par rapport à 2017. Parmi ceux-ci, 1 845 ont causé une incapacité permanente (- 0,5 %). Dans le même temps, le nombre de salariés du TRF élargi affiliés au régime général augmente de 5,1 %. Le nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés est donc en légère hausse et s'établit à 79,0 contre 78,8 en 2017. La fréquence des accidents du travail reste nettement supérieure à celle observée dans l'ensemble des secteurs (33,4 accidents pour 1 000 salariés en 2017).

Tendances au premier semestre 2019

En France, l'activité économique progresse de nouveau de 0,3 % au deuxième trimestre 2019 comme au premier trimestre. Dans ce contexte plutôt favorable, l'activité du transport routier de marchandises pour compte d'autrui augmente de 4,8 % au premier semestre 2019 par rapport au second semestre 2018. La croissance de l'emploi salarié hors intérim du TRF élargi fléchit au premier semestre 2019 (+ 0,9 %). Les tensions sur le marché du travail s'atténuent, mais le recrutement de conducteurs demeure difficile.

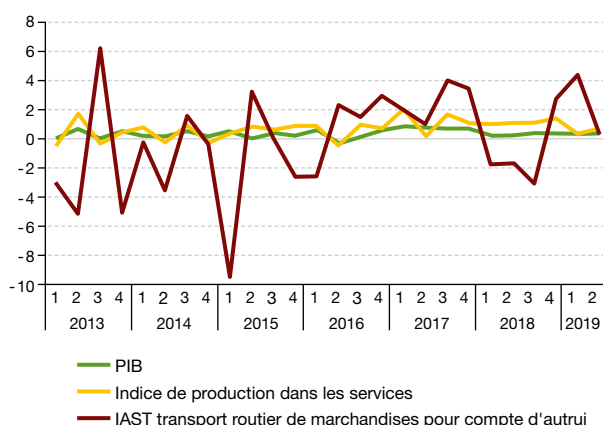
LA PRODUCTION MARCHANDE DU TRM POUR COMPTE D'AUTRUI AUGMENTE

La production marchande de services de transport routier de marchandises pour compte d'autrui, mesurée par l'indice d'activité des services de transport (IAST)-(voir définitions), augmente solidement au premier semestre 2019 (+ 4,8 %) après un second semestre 2018 atone (figure 1).

Cette évolution intervient dans un contexte général plutôt favorable de l'activité économique française. Le produit intérieur brut (PIB) progresse de 0,3 % au deuxième trimestre 2019, après + 0,3 % au trimestre précédent, tandis que la hausse de l'indice de production dans les services (IPS) est de 0,4 %, après + 0,7 %.

Figure 1 : PIB, production dans les services, et production marchande du transport routier de marchandises pour compte d'autrui

Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



Champ : France pour le PIB et l'IPS, compte d'autrui en France métropolitaine pour l'IAST.
Note : le transport pour compte d'autrui représente un peu plus des trois quarts de l'activité de transport routier de marchandises.
Sources : Insee, comptes trimestriels, IPS ; SDES

L'ACTIVITÉ DU TRM NATIONAL SE REDRESSE

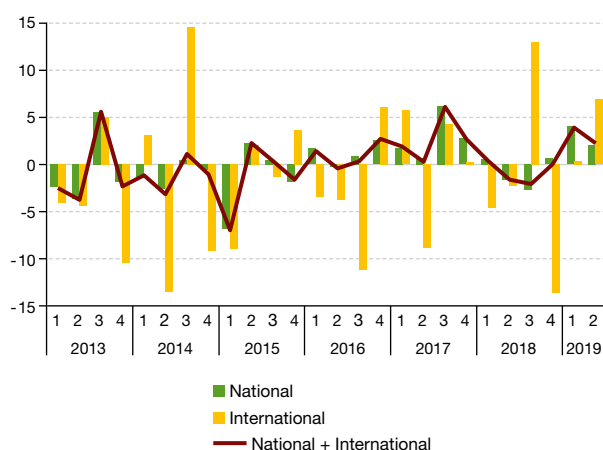
Après un second semestre 2018 morose, l'activité de transport routier de marchandises des poids lourds immatriculés en France, mesurée en tonnes-kilomètres parcourues sur le territoire national, augmente de 6,2 % au premier semestre 2019 par rapport au second semestre 2018 (figure 2).

Cette hausse est portée par le rebond du transport national, avec une progression de 6,8 % du compte d'autrui et de 1,8 % pour le compte propre.

L'activité de transport international sur la partie française des parcours demeure marginale (4 % de l'activité). Souvent sujette à de fortes variations, elle augmente de 7,2 % au premier semestre 2019.

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

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



Champ : France métropolitaine, transport routier intérieur, compte propre et compte d'autrui.
Source : SDES, enquête TRM

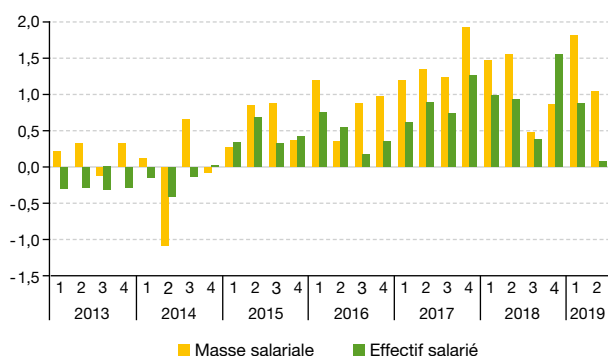
L'EMPLOI SALARIÉ RALENTIT

Après deux années de croissance à un rythme soutenu, l'emploi salarié hors intérim du TRF élargi ralentit au premier semestre 2019 (+ 0,9 %, après + 1,9 % au second semestre 2018).

Sur la même période, la masse salariale du TRF élargi augmente de 2,9 %, la hausse du premier trimestre 2019 (+ 1,8 %) étant soutenue par la prime exceptionnelle de pouvoir d'achat instaurée fin 2018, dans le cadre des mesures d'urgence économiques et sociales (figure 3).

Figure 3 : masse salariale et effectif salarié du TRF élargi (hors intérim)

Évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acoess-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

LES TENSIONS SE RELÂCHENT SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS

Sur le marché du travail, les tensions s'atténuent pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique, y compris pour les métiers de la conduite.

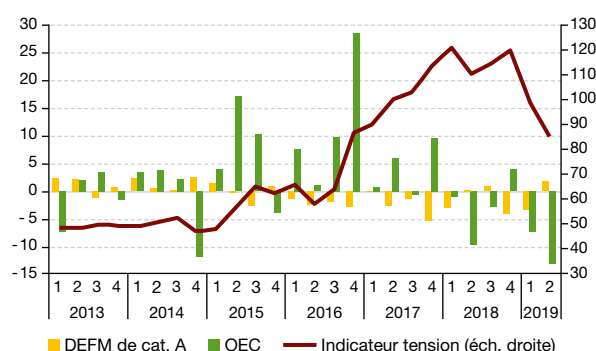
Pour les conducteurs de transport routier de marchandises sur longue distance, cœur de l'activité du TRM, le nombre d'offres d'emploi collectées par Pôle emploi recule nettement (- 19,3 %) au premier semestre 2019, tandis que les nouvelles inscriptions s'accroissent parallèlement de 13,2 % (figure 4).

Après avoir atteint deux fois son plus haut niveau courant 2018, l'indicateur de tension (voir définitions) du métier de conducteur TRM se relâche (- 20 points au premier trimestre 2019, puis - 14 points au deuxième trimestre) et revient au niveau de sa moyenne de long terme.

Sur la même période, le nombre de demandeurs d'emploi immédiatement disponibles (catégorie A) se replie légèrement (- 3,4 % au premier trimestre 2019, suivi de + 1,8 % au deuxième trimestre).

Figure 4 : Offres (flux) et demandes d'emploi (stock) de conducteur TRM 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.

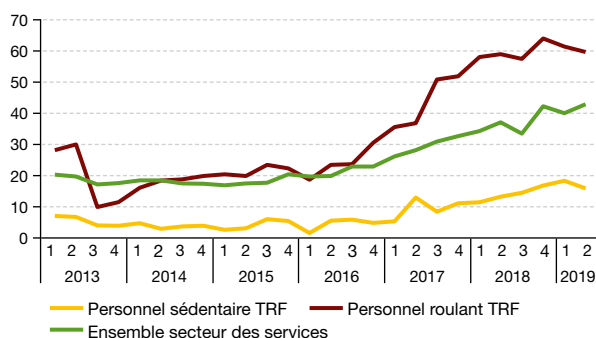
Sources : Dares, Pôle emploi - statistiques du marché du travail ; calculs CVS-CJO par le SDES

LE RECRUTEMENT DE CONDUCTEURS DEMEURE DIFFICILE

D'après l'enquête trimestrielle de conjoncture menée par l'Insee auprès des chefs d'entreprises du TRF élargi (hors activités postales), le recrutement de conducteurs demeure problématique, malgré une légère amélioration au premier semestre 2019. Fin 2019, 60 % des entreprises déclarent avoir des difficultés à recruter du personnel roulant (contre 17 % pour le personnel sédentaire). Les difficultés de recrutement s'accroissent depuis mi-2016 beaucoup plus vivement pour les conducteurs du TRM que dans l'ensemble du secteur des services (figure 5).

Figure 5 : part des chefs d'entreprise déclarant rencontrer des difficultés de recrutement

En %, données CVS-CJO



Champ : France métropolitaine, TRF élargi et activités de courrier (hors poste).

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

Avertissement

Sur la base des résultats disponibles en octobre 2019

partie 1

La situation économique

— En 2018, le transport routier de marchandises réalisé en France par les entreprises françaises du transport routier de marchandises (compte d'autrui) ralentit (+ 1,3 %, après + 9,2 % en 2017). En revanche, le transport pour compte propre progresse fortement (+ 11,3 % en 2018, après + 2,7 % en 2017). L'activité des transporteurs routiers étrangers augmente également (+ 2,7 %). En 2018, le chiffre d'affaires des entreprises de TRF élargi augmente de 5,5 % et la valeur ajoutée brute de 8,7 % suite à une relative maîtrise des consommations intermédiaires.



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

En 2018, les entreprises du transport routier de marchandises (TRM) réalisent 127,6 milliards de tonnes-kilomètres par poids lourds (plus de 3,5 tonnes), soit 34,6 % du transport intérieur terrestre de marchandises, y compris les oléoducs. Le transport sur le territoire français, avec pour départ et origine la France, des entreprises de TRM progresse de 1,7 % en 2018. Au total, le transport intérieur terrestre de marchandises augmente de 2,2 %, du fait de la hausse du transport routier (+ 2,9 %) tandis que le transport ferroviaire baisse fortement, de 4,2 %, en raison des grèves du deuxième trimestre à la SNCF. Le transport en France par les transporteurs routiers étrangers augmente de 2,7 % tandis que le transport réalisé à l'étranger par les entreprises françaises de TRM baisse de 5,7 %.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES RALENTIT EN 2018

Le transport intérieur terrestre de marchandises (tous modes confondus) ralentit en 2018 (+ 2,2 %, après + 6,1 % en 2017). En moyenne annuelle depuis 2013, le transport intérieur terrestre de marchandises croît de 1,6 % (figure 1.1.1).

En 2018, l'activité du transport routier, y compris les véhicules utilitaires légers (VUL), est de 317,3 milliards de tonnes-kilomètres. Elle croît de 2,9 % en 2018 et de 1,7 % en moyenne annuelle depuis 2013. Le transport routier représente 89,1 % du transport intérieur hors oléoducs. Le transport ferroviaire baisse de 4,2 % en 2018, fortement impacté par les grèves du deuxième trimestre à la SNCF. Il baisse de 0,1 % en moyenne annuelle depuis 2013. Le transport par oléoducs augmente de 4,0 % en 2018. En moyenne annuelle sur cinq ans,

Figure 1.1.1 : transport intérieur terrestre de marchandises
En milliards de tonnes-kilomètres et %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Transport intérieur terrestre total *	368,5	1,4	6,1	2,2	1,6
Transport ferroviaire	32,0	- 4,9	2,7	- 4,2	- 0,1
Transport fluvial	6,7	- 8,4	- 1,8	- 0,2	- 3,3
Oléoducs	12,4	- 0,6	5,3	4,0	1,6
Total transport routier	317,3	2,5	6,7	2,9	1,7
Transport routier poids lourds	292,8	2,6	7,0	3,2	1,7
Pavillon français	168,5	1,6	7,7	3,6	0,4
dont entreprises de TRM (**)	127,6	- 0,5	9,2	1,3	- 0,8
Pavillon étranger	124,4	4,0	6,1	2,7	3,7
Transport routier véhicules utilitaires légers (VUL)	24,5	1,4	3,3	- 0,3	1,5

* y compris oléoducs.

** y compris partie française du transport international des entreprises du TRM.
Champ : transport intérieur terrestre tous modes y compris oléoducs.

Source : SDES, Rapport CCTN, édition 2019

il croît de 1,6 %. Le transport fluvial se stabilise (- 0,2 % en 2018, après - 1,8 % en 2017 et - 3,3 % en moyenne annuelle depuis 2013).

Le transport intérieur routier sous pavillon français par poids lourds (véhicules immatriculés en France) est de 168,5 milliards de tonnes-kilomètres en 2018. En 2018, il progresse de 3,6 %, mais ralentit (+ 7,7 % en 2017).

Figure 1.1.2 : transport routier (y compris à l'étranger) de marchandises sous pavillon français

En milliards de tonnes-kilomètres et %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Transport routier sous pavillon français (1)+(2)+(3)	197,8	1,4	7,0	2,9	0,3
Transport national (yc VUL)	186,4	2,0	7,4	3,3	0,9
Transport international	11,4	- 5,6	1,5	- 3,6	- 6,3
en France	6,5	- 8,2	- 1,6	- 3,2	- 7,0
à l'étranger	4,9	- 1,7	5,9	- 4,1	- 5,4
Entreprises de TRM (PL > 3,5 tonnes) : compte d'autrui (1)	131,9	- 0,6	9,1	1,1	- 1,1
Transport national	121,9	0,0	9,8	1,7	- 0,4
Transport international	10,0	- 7,0	1,8	- 6,1	- 7,5
en France	5,7	- 8,3	- 2,0	- 6,4	- 8,2
à l'étranger	4,3	- 4,9	7,4	- 5,7	- 6,5
Autres entreprises (PL > 3,5 tonnes) : compte propre (2)	41,4	9,1	2,7	11,3	4,9
Transport national	40,0	9,1	2,8	11,1	4,9
Transport international	1,4	8,5	- 1,0	19,1	6,6
en France	0,8	- 6,7	3,1	26,9	5,7
à l'étranger	0,6	33,4	- 5,7	9,3	8,0
Véhicules utilitaires légers (3)	24,5	1,4	3,3	- 0,3	1,5

Note : en raison des arrondis, les totaux peuvent ne pas être strictement égaux à la somme de leurs composantes.

Champ : transport total pavillon français, y compris VUL.

Source : SDES, enquête TRM pour les poids lourds et CCTN, édition 2019 pour les VUL

partie 1 : la situation économique

L'activité du pavillon français en poids lourds en France et à l'international est assurée à 76,1 % par les entreprises du TRM (voir définitions), soit 131,9 milliards de tonnes-kilomètres hors VUL. Leur activité, en France ou à l'étranger, ralentit en 2018 (+ 1,1 %, après + 9,1 %). Le transport routier pour compte propre progresse fortement (+ 11,3 %, après + 2,7 %). Sa part dans le transport total du pavillon français y compris VUL (20,9 %) est en augmentation depuis 10 ans (13,3 % en 2008).

LE TRANSPORT NATIONAL DES ENTREPRISES DE TRM RALENTIT

L'activité des entreprises du TRM est à 96,7 % réalisée sur le territoire français. Le transport national (voir définitions) représente 92,4 % de l'activité, le reste étant constitué par la partie en France des trajets internationaux (4,3 %) et par la partie internationale de ces trajets (3,3 %). Le transport national des entreprises du TRM ralentit sensiblement en 2018 (+ 1,7 %, après + 9,8 % en 2017), il atteint 121,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2018.

La partie en France des trajets internationaux des entreprises de TRM baisse de 6,4 % en 2018 tandis que la partie internationale des trajets des entreprises du TRM baisse de 5,7 % en 2018.

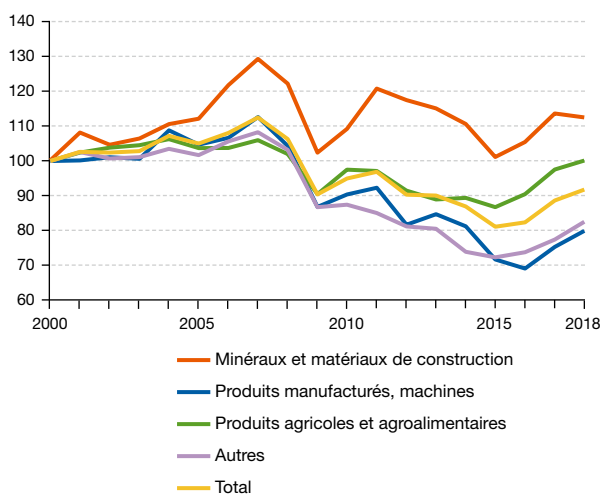
LE TRANSPORT DE PRODUITS MANUFACTURÉS ET DE PRODUITS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES PROGRESSE

Le transport intérieur sous pavillon français par les poids lourds progresse en 2018 pour toutes les catégories de marchandises hormis les minéraux et matériaux de construction. Le transport de produits manufacturés et machines augmente de 6,1 %, celui de produits agricoles et alimentaires de 2,7 % tandis que le transport de minéraux et matériaux de construction baisse de 1,0 %. (figure 1.1.3).

Dans les entreprises de TRM (compte d'autrui), le transport par conteneurs, qui représente 3,7 % du transport routier de marchandises en tonnes-kilomètres, baisse de 8,6 % en 2018. Le transport par palettes (48,2 % du transport de marchandises) augmente de 1,4 %, tandis que le transport de vracs solides (32,3 % du transport de marchandises) augmente de 3,0 %. Le transport de vracs liquides s'établit à 4,4 % du transport de marchandises des entreprises du TRM. Les unités mobiles et les autres conditionnements représentent 11,4 % des tonnes-kilomètres transportées.

Figure 1.1.3 : évolution des transports intérieurs routiers en poids lourds, sous pavillon français, par type de marchandises

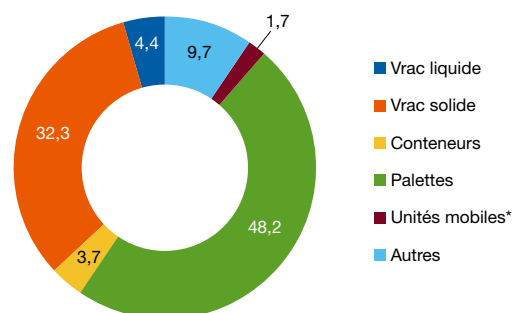
Indice base 100 en 2000, en tonnes-kilomètres



Source : SDES, enquête TRM

Figure 1.1.4 Transports routiers de marchandises des entreprises du TRM selon le conditionnement de la marchandise

En %



* Unité mobile : comprend les véhicules à moteur et les animaux vivants ainsi que les véhicules et matériels sur roues.
Champ : transport intérieur, entreprises du TRM poids lourds compte d'autrui, hors transit.

Source : SDES, enquête TRM

partie 1 : la situation économique

L'ACTIVITÉ FRANÇAISE DES ENTREPRISES DE TRM AUGMENTE SURTOUT POUR LES COURTES DISTANCES

Dans les entreprises de TRM (*figure 1.1.5*), l'activité (mesurée en tonnes-kilomètres) est en forte augmentation pour les distances inférieures à 150 kilomètres (+ 12,5 %). Elle progresse légèrement pour les distances comprises entre 150 et 500 kilomètres (+ 1,3 %) et baisse de 6,6 % sur les trajets de plus de 500 kilomètres. En moyenne annuelle sur les cinq dernières années, l'activité sur les trajets de moins de 150 km baisse de 1,6 %, tandis que les trajets de 150 à 500 km et ceux de 500 km et plus diminuent respectivement de 0,6 % et 1,4 %.

Figure 1.1.5 : transport routier de marchandises en poids lourds (hors VUL) selon la classe de distance (y compris à l'étranger)

En milliards de tonnes-kilomètres et %

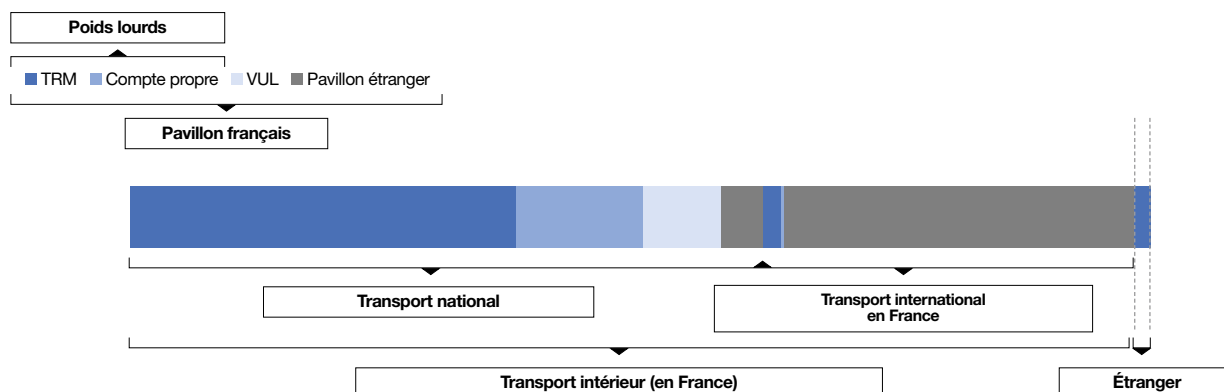
	Niveau	Évolutions annuelles				
PL > 3,5 tonnes	2018	2016	2017	2018	2018/2013	
Pavillon français	173,3	1,5	7,6	3,4	0,2	
Moins de 150 km	50,4	- 4,2	- 1,2	11,8	- 1,1	
De 150 à moins de 500 km	80,7	4,2	10,0	3,6	1,5	
À 500 km et plus	42,3	3,6	13,5	- 5,6	- 0,6	
Entreprises de TRM : compte d'autrui	131,9	- 0,6	9,1	1,1	- 1,1	
Moins de 150 km	30,1	- 6,0	1,5	12,5	- 1,6	
De 150 à moins de 500 km	63,5	- 0,1	9,7	1,3	- 0,6	
À 500 km et plus	38,3	2,7	13,7	- 6,6	- 1,4	

Champ : transport national et international, poids lourds (PTAC > 3,5 t) immatriculés en France uniquement.

Source : SDES, enquêtes TRM

Figure 1.1.6 : description schématique des flux de transport routier de marchandises

En tonnes-kilomètres



Note : les définitions des concepts sont détaillées en annexes de ce bilan.

Source : SDES

1.2 Les entreprises du transport routier de fret élargi

En 2018, le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de fret (TRF) élargi augmente nettement (+ 5,5 %) et atteint 59,7 milliards d'euros selon les premières estimations. La valeur ajoutée brute progresse (+ 8,7 %) en dépit de la hausse des consommations intermédiaires (+ 3,9 %). Avec un excédent brut d'exploitation (EBE) en nette augmentation, le taux de marge gagne 2,5 points par rapport à 2017 pour atteindre 14,3 %.

43 000 ENTREPRISES SONT ACTIVES DANS LE TRF ÉLARGI

Au 31 décembre 2017, le nombre d'entreprises du secteur du transport routier de fret (TRF) élargi augmente pour la huitième année consécutive. Le secteur qui regroupe les secteurs des transports routiers de fret interurbains, des transports routiers de fret de proximité, de la location de camions avec chauffeur et de la messagerie, fret express, compte désormais 42 994 entreprises, soit + 2,7 % par rapport à fin 2016

(figure 1.2.1). Cette hausse est la plus forte enregistrée depuis 2010. Le transport routier de fret interurbain est de nouveau le secteur le plus dynamique (766 entreprises supplémentaires). Après deux années de baisse, le transport routier de fret de proximité progresse à nouveau (+ 311 entreprises). En 2018, le taux de création d'entreprises hors micro-entreprises (voir définitions) atteint 8,2 %, soit le taux le plus élevé depuis 2012. Le taux de défaillance en 2018 est de 2,6 %, soit le plus bas niveau sur la période 2014-2018, en recul de 0,1 point par rapport à 2017.

Figure 1.2.1 : indicateurs de démographie d'entreprises du TRF élargi

En nombre d'entreprises, évolutions et taux en %

	Niveau	Évolutions annuelles			Taux de croissance annuel moyen
	31/12/2017	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31-12-2017/31-12-2012
Nombre d'entreprises	42 994	1,5	1,1	2,7	1,6
Transports routiers de fret interurbains	15 357	6,4	4,9	5,2	4,3
Transports routiers de fret de proximité	25 575	- 1,0	- 0,8	1,2	0,3
Location de camions avec chauffeur	1 047	1,5	- 1,4	1,8	- 1,1
Messagerie, fret express	1 015	2,3	- 0,6	2,6	1,8

Lecture : entre le 31-12-2012 et le 31-12-2017 le nombre d'entreprises a augmenté en moyenne annuelle de 1,6 % (taux de croissance annuel moyen).

	Niveau	Taux de défaillance			Taux annuel moyen
	2018	2016	2017	2018	2014-2018
Défaillances	1 112	2,8	2,7	2,6	2,9
Transports routiers de fret interurbains	383	2,4	2,5	2,5	2,6
Transports routiers de fret de proximité	691	3,1	2,9	2,7	3,1
Location de camions avec chauffeur	4	1,0	1,3	0,4	1,1
Messagerie, fret express	34	3,2	3,0	3,3	3,2

Lecture 1 : le nombre de défaillances en 2018 (1 112) rapporté au nombre d'entreprises au 31/12/2017 (42 994) est égal au taux de défaillance 2018 de 2,6 %.

Lecture 2 : la moyenne des taux de défaillance annuels sur la période 2014-2018 est de 2,9 %.

	Niveau	Taux de création			Taux annuel moyen
	2018	2016	2017	2018	2014-2018
Créations hors micro-entreprises	3 522	6,1	6,7	8,2	6,7
Transports routiers de fret interurbains	1 512	7,8	8,0	9,8	8,0
Transports routiers de fret de proximité	1 935	5,5	6,2	7,6	6,3
Location de camions avec chauffeur	25	0,9	1,4	2,4	1,4
Messagerie, fret express	50	3,7	5,1	4,9	4,5

Lecture 1 : le nombre de créations hors micro-entreprises en 2018 (3 522) rapporté au nombre d'entreprises au 31/12/2017 (42 994) est égal au taux de création hors micro-entreprises 2018 de 8,2 %.

Lecture 2 : la moyenne des taux de création annuels sur la période 2014-2018 est de 6,7 %.

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

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

Sources : Insee-Sirene ; Bodacc

partie 1 : la situation économique

En 2018, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret élargi est estimé à 59,7 milliards d'euros, en hausse de 5,5 % (figure 1.2.2 et encadré). Il progresse pour la quatrième année consécutive.

Les dépenses d'achats de carburants augmenteraient assez fortement (+ 11,4 %). Cette hausse est la conséquence de l'augmentation du coût du gazole professionnel (+ 11,9 %) - (figure 1.2.3) qui est faiblement atténuée par les légères baisses des consommations unitaires des poids lourds (- 0,4 %) et du trafic des poids lourds français (- 0,5 %). Les autres consommations intermédiaires progressant aussi, il en résulte un accroissement de l'ensemble des consommations intermédiaires de 3,9 %. Cette augmentation freine légèrement la hausse de la valeur ajoutée brute de 8,7 %. Celle-ci enregistre sa plus forte progression depuis cinq ans. Le taux de valeur ajoutée (VAb/CA) augmente de 1,0 point pour s'établir à 33,6 %.

La hausse des charges de personnel hors intérim (+ 5,6 %) est moins rapide que celle de la valeur ajoutée brute. Ainsi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) croît pour la cinquième année en six ans, passant de 2,2 milliards d'euros en 2017 à 2,9 milliards d'euros en 2018 et le taux de marge (EBE/VAb) s'accroît nettement. Celui-ci gagne 2,5 points par rapport à l'année précédente pour atteindre 14,3 % en 2018, soit le plus haut niveau depuis le début de la crise.

Figure 1.2.2 : comptes des entreprises du TRF élargi

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions et taux en %, différences de taux en points

	2018 (e)	2015	2016	2017	2018 (e)
Chiffre d'affaires	59,7	0,7	2,5	6,7	5,5
Production	59,0	0,9	2,6	6,7	5,5
Consommations intermédiaires	38,9	- 0,2	2,6	8,3	3,9
dont sous-traitance incorporée	-	3,6	3,0	9,5	-
dont achats de carburant	6,6	- 6,6	0,8	3,9	11,4
Valeur ajoutée brute	20,0	2,9	2,6	3,6	8,7
Impôts, taxes - Subv. d'expl.	0,8	- 6,0	- 0,6	- 3,1	6,4
Charges de personnel	16,4	0,5	3,8	3,6	5,6
Excédent brut d'exploitation	2,9	28,7	- 4,3	5,4	31,6
Taux de marge (EBE/VAb)	14,3 %	2,4 pts	- 0,8 pt	0,2 pt	2,5 pts

(e) : estimé.

Champ : transports routiers de fret « élargi » (Naf Rév.2 : 49.41A, 49.41B, 49.41C, 52.29A).

Sources : estimations SDES d'après notamment Insee-Ésane ; Acoiss ; CNR

Figure 1.2.3 : évolutions des indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance

En %

Évolution de l'indice (%)	2016	2017	2018	TCAM * 2018/2013
Gazole professionnel	- 7,1	8,4	11,9	- 1,3
Maintenance	- 0,4	1,0	1,6	0,2
Infrastructures	1,2	1,0	1,6	1,0
Détention du matériel	1,2	1,7	1,0	1,1
Personnel de conduite	1,8	- 0,5	2,2	0,1
Frais de déplacement	2,0	0,6	1,2	0,8
Charges de structure	1,1	0,2	1,4	0,4
Indice synthétique hors gazole	1,2	0,4	1,6	0,5
Indice synthétique	- 0,8	2,0	4,1	- 0,3

*TCAM : taux de croissance annuel moyen.

Source : CNR, calculs SDES

Méthodologie d'estimation du chiffre d'affaires pour 2018

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises du TRF élargi repose sur un compromis entre des indicateurs qui augmentent plus ou moins fortement pour l'année 2018 :

- l'activité mesurée par le nombre de tonnes-kilomètres transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM (+ 1,1 %) avec l'indice des prix des prestations (+ 2,1 %) donne une évolution de l'activité en valeur de + 3,3 % ;
- l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, augmente de 7,7 %.

L'évolution retenue est la moyenne des évolutions des deux indicateurs.

L'AUGMENTATION DES COÛTS EST SUPÉRIEURE À CELLE DES PRIX

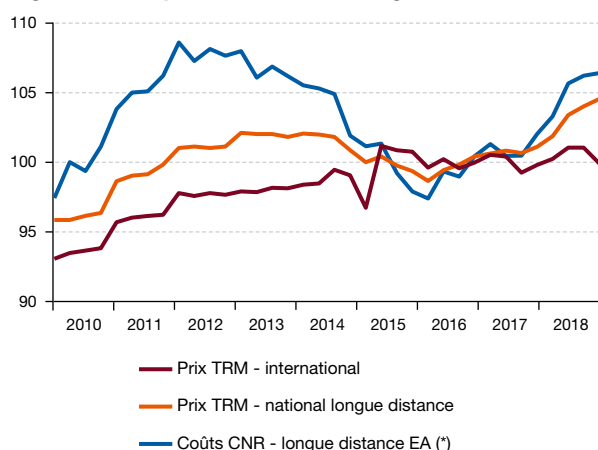
En 2018, en moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent sur la longue distance (*i.e.* les transports dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile) : + 2,5 % pour le national et + 0,5 % pour l'international. Les coûts pour les entreprises sur la longue distance croissent à un rythme supérieur (+ 4,1 %) : tous les postes participent à cette augmentation, en particulier celui du gazole professionnel. Sur la courte distance, le différentiel entre coûts et prix est aussi marqué : en moyenne annuelle, les prix augmentent (+ 2,5 %) alors que les coûts croissent

nettement, + 4,1 % pour les ensembles articulés (jusqu'à 44 tonnes) et + 3,6 % pour les véhicules porteurs.

L'INVESTISSEMENT EN POIDS LOURDS SE POURSUIT EN 2018

En 2018, les entreprises de TRM investissent davantage comme c'est le cas depuis 2015. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves en France métropolitaine de poids lourds continue d'augmenter atteignant plus de 56 000 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés) en 2018.

Figure 1.2.4a : prix et coûts TRM longue distance

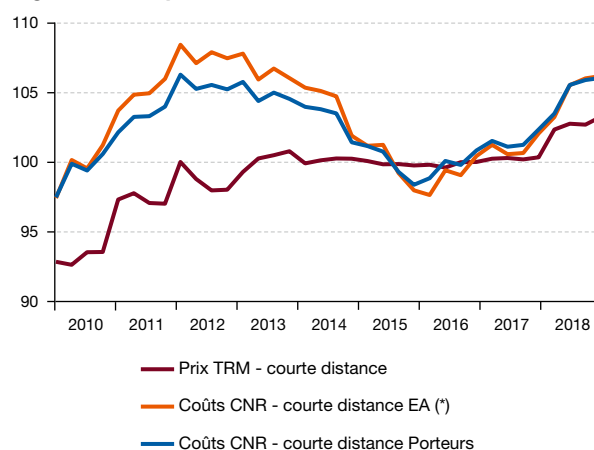


Base 100 : moyenne annuelle de 2015.

EA (*) : l'expression « véhicules tracteurs chargés jusqu'à 40 tonnes (40T) » est remplacée par « ensembles articulés (EA) tracteurs chargés jusqu'à 44 tonnes ».

Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

Figure 1.2.4b : prix et coûts TRM courte distance



Base 100 : moyenne annuelle de 2015.

EA (*) : l'expression « véhicules tracteurs chargés jusqu'à 40 tonnes (40T) » est remplacée par « ensembles articulés (EA) tracteurs chargés jusqu'à 44 tonnes ».

Sources : SDES ; Insee-Opise ; CNR

1.3 Le transport routier de marchandises dans l'Union européenne

L'activité de transport routier de fret de l'ensemble des pavillons européens (Espace économique européen – EEE et Suisse) s'établit à 1 955,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2017. L'activité augmente de 4,7 % par rapport à 2016 : celle assurée par les pavillons de l'Est progresse fortement (+ 9,4 %), celle effectuée par les autres pavillons augmente également (+ 2,6 %). En 2017, le pavillon routier français (167,7 milliards de tonnes-kilomètres), réalise 8,6 % du transport routier européen, ce qui le place en quatrième position européenne.

En 2016, le transport routier de marchandises (TRM) de l'UE hors Irlande regroupait près de 584 000 entreprises et employait 3,2 millions de personnes. Le chiffre d'affaires était en légère hausse (+ 0,6 %) et s'établissait à 333 milliards d'euros.

EN 2017, 8,6 % DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EUROPÉEN EST RÉALISÉ PAR DES ENTREPRISES FRANÇAISES

En 2017, l'activité du transport routier de marchandises européen s'établit à 1 955,8 milliards de tonnes-kilomètres transportées dont 1 922,4 milliards de tonnes-kilomètres transportées en Union européenne (figure 1.3.1). Cinq pays réalisent ensemble 61 % de ce transport routier (figure 1.3.2) : la Pologne (17,1 %), l'Allemagne (15,5 %), l'Espagne (11,8 %), la France (8,6 %) et le Royaume-Uni (8,3 %). L'activité des pays de l'Est est dynamique : en croissance de 9,4 % en 2017 (figure 1.3.1).

Figure 1.3.1 : poids des pavillons dans l'activité dans l'Espace économique européen en 2017

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2017	2015	2016	2017	2017/2012
Pologne	335,2	3,9	11,5	15,3	8,6
Allemagne	303,2	1,4	0,3	- 0,9	0,4
Espagne	231,1	7,0	3,6	6,5	3,0
France	167,7	- 7,0	1,5	7,6	- 0,6
Royaume-Uni	162,1	- 0,2	7,6	0,7	- 0,6
Italie	119,7	- 0,8	- 3,6	6,3	- 0,7
Pays-Bas	68,1	- 2,6	- 1,9	0,1	0,1
Roumanie	54,7	11,1	23,5	13,6	13,0
République tchèque	44,4	8,7	- 14,2	- 11,9	- 2,8
Suède	41,4	5,4	3,3	- 1,9	5,9
Belgique	40,6	12,9	0,1	- 3,3	2,1
UE 28	1 922,4	2,0	4,3	4,8	2,6
Espace économique européen et Suisse	1 955,8	2,0	4,1	4,7	2,6
dont pays de l'Est	637,2	5,5	8,2	9,4	6,9

Pays de l'Est : Pologne, Roumanie, République tchèque, Hongrie, Lituanie, Slovaquie, Bulgarie, Slovaquie, Lettonie, Croatie, Estonie.

Champ : espace économique européen hors Malte et Islande, y compris la Suisse.

Source : Eurostat et SDES, enquête TRM

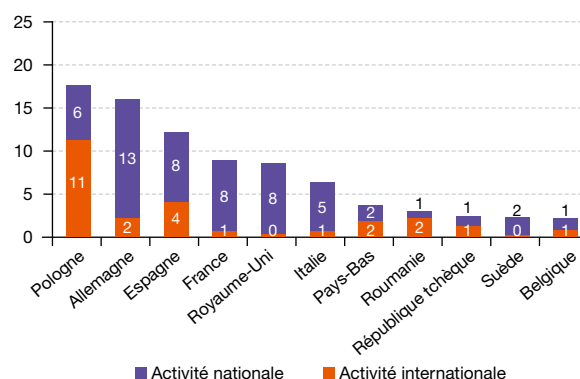
Elle représente cette année 33,5 % du transport routier européen, contre 24,0 % en 2010. L'activité des autres pavillons progresse moins rapidement (+ 2,6 % en 2017). Sur le long terme, les parts de la France et de l'Italie tendent à diminuer.

En 2017, le transport national (voir définitions) en Europe augmente de 4,2 %. L'activité nationale des pavillons sur leur propre territoire augmente de 3,7 %, tandis que le cabotage augmente de 17,4 %. Trois pays, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni concentrent 46 % du transport national européen. Près des trois quarts du cabotage européen sont réalisés en Allemagne (49,1 %) et en France (25,2 %). Le cabotage s'accroît dans ces deux pays en 2017 (+ 25,9 % en Allemagne et + 17,4 % en France), pour couvrir respectivement 7,3 % et 6,9 % des tonnes-kilomètres réalisées sur ces deux marchés nationaux.

L'INTERNATIONAL EST PRÉPONDERANT DANS L'ACTIVITÉ DES PAVILLONS DE L'EST

Figure 1.3.2 : poids des pavillons dans l'activité dans l'Espace économique européen en 2017

En %



Note de lecture : le transport national du pavillon français (transport ayant une origine et une destination française) représente 8 % du transport intérieur européen ; le transport international du pavillon français (ayant une origine ou une destination à l'étranger) représente 1 % du transport intérieur européen.

Source : Eurostat et SDES, enquête TRM

Avec 706 milliards de tonnes-kilomètres en 2017, l'activité internationale des pavillons représente 36,1 % de l'activité de transport routier de marchandises. Les pavillons de l'Est en réalisent 62,3 % (30,4 % pour la Pologne). L'activité internationale représente 69,1 % de l'activité globale des pavillons de l'Est. Ce taux est de 20,2 % pour les autres pavillons (13,4 % en Allemagne, 8,0 % en France). Le transport international progresse de 6,6 % en 2017.

EN 2016 LE NOMBRE D'ENTREPRISES AINSI QUE LES EFFECTIFS AUGMENTENT NETTEMENT

L'effectif total employé dans les entreprises de TRM dans l'Union européenne hors Irlande, dépasse les 3,2 millions de personnes salariés ou non salariés en 2016, soit une hausse de 5,6 % par rapport à l'année précédente. L'Allemagne reste à la première place avec 433 500 personnes, soit une hausse de 1,5 %.

Le nombre d'entreprises est également en croissance de 3,2 % pour atteindre 584 500 unités dans l'Union. L'Espagne avec 106 400 entreprises occupe la première place (figure 1.3.3).

À 333 milliards d'euros, le chiffre d'affaires des entreprises de TRM de l'UE est en légère hausse (+ 0,6 %). Le principal contributeur à cette croissance est la France (+ 2,5 milliards d'euros). De même le chiffre d'affaires (CA) progresse dans les autres pays de l'Union à l'exception de l'Espagne et de la Lettonie (- 0,4 %). L'Italie maintient sa première place (45,9 milliards d'euros) devant la France et l'Allemagne.

Allemagne, France, Royaume-Uni, Italie, Espagne, Pays-Bas et Pologne occupent aussi en 2016 les premières places en termes de valeur ajoutée (VA) aux coûts des facteurs : ils concentrent 72,1 % de celle-ci. Elle accuse un léger recul dans l'UE-15, mais reste dynamique dans les pays de l'Est (+ 7,6 %), en particulier en Pologne (+ 7,7 %).

Celle-ci conforte en 2016 sa place de principal pavillon des pays de l'Est (11,1 % de l'effectif total du TRM en UE juste derrière la France qui ne compte que 1 100 personnes de plus, 7,6 % du chiffre d'affaires et 4,5 % de la valeur ajoutée).

DES CONDITIONS D'EMPLOI ET DES PROFILS D'ENTREPRISES TRÈS HÉTÉROGÈNES ENTRE L'OUEST ET L'EST DE L'UE

Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « Charges de personnel/Effectif salarié » s'échelonne en 2016, dans les pays de l'Est, de 4 500 euros par salarié (Bulgarie) à 17 600 euros par salarié (Slovénie) et dans les pays de l'ancienne UE-15, de 13 500 euros (Grèce) à 56 800 euros (Danemark) en passant par 38 700 euros en France. Selon les réglementations des pays, les cotisations sociales apparaissent ou non dans les charges de personnel.

Les entreprises des pays de l'Est concentrent 30,3 % des effectifs pour 19,5 % du chiffre d'affaires et 13,4 % de la valeur ajoutée en 2016.

Elles sont globalement de plus petite taille (4,0 salariés par entreprise contre 4,7 pour l'ensemble de l'UE), mais l'écart continue de se resserrer. Si en Pologne, République tchèque ou Croatie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle des entreprises d'Italie, les pays baltes (surtout la Lituanie) disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de celui de l'Allemagne, de la France ou des Pays-Bas.

Les écarts de rentabilité (VA/CA) entre Ouest et Est restent importants. Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment le travail), mais aussi un rapport de force avec les chargeurs plus défavorable aux transporteurs.

Avertissement

Les données comptables sur les entreprises présentées dans cette fiche portent sur l'année 2016, les dernières disponibles au niveau européen.

partie 1 : la situation économique

Figure 1.3.3 : les entreprises de TRM dans l'Union européenne en 2016

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

	Niveau 2016							Évolutions 2016/2015					
	Entre-Prises	Effectif total	dont Salariés	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée*	Charges de personnel	Taux de valeur ajoutée **	Entre-Prises	Effectif total	dont Salariés	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée*	Charges de personnel
UE-15 (1)	379,3	2 240	1 958	268,5	97,7	65,7	36	3,2	4,9	6,1	- 0,2	- 0,8	1,6
dont Allemagne	37,5	434	395	41,6	17,9	11,2	43	1,6	1,5	1,5	1,0	- 2,4	5,5
France	34,6	358	351	44,8	15,4	13,6	34	0,4	7,7	7,9	5,8	2,9	4,5
Italie	66,0	325	251	45,9	13,1	8,8	28	- 1,7	4,9	7,3	2,3	7,9	6,7
Espagne	106,4	321	231	31,1	11,1	6,2	36	5,2	2,4	3,7	- 0,2	- 3,9	0,5
Royaume-Uni	53,6	295	286	30,8	14,4	7,9	47	-	-	-	-	-	-
Pays-Bas	11,3	120	111	20,8	7,5	5,3	36	1,8	4,7	4,9	4,4	4,1	4,2
Pays de l'Est	205,2	974	812	65,0	15,1	7,2	23	3,2	7,3	6,1	4,1	7,6	13,1
dont Pologne	86,6	357	264	25,4	5,1	2,2	20	3,8	8,8	10,7	2,1	7,7	7,8
Roumanie	27,5	146	140	8,3	1,7	0,7	20	4,9	9,8	9,3	8,1	9,6	23,6
République tchèque	30,5	125	95	8,2	2,2	1,1	27	0,6	3,6	4,1	2,3	3,4	10,7
Union européenne (1)	584,5	3 214	2 770	333,5	112,8	72,9	34	3,2	5,6	6,6	0,6	0,2	2,6

(1) Sauf Irlande.

* Valeur ajoutée au coût des facteurs = Valeur ajoutée brute + (Subventions d'exploitation - Impôts, taxes et versements assimilés).

** Taux de valeur ajoutée = Valeur ajoutée au coût des facteurs/Chiffre d'affaires.

Pays de l'Est : Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

Source : Eurostat

Spécificités structurelles

89,1 % des tonnes-kilomètres du transport intérieur de marchandises (hors oléoducs) sont réalisées sur la route en 2018, le reste l'étant par voie fluviale ou ferrée. 66,7 % des tonnes-kilomètres réalisées sur la route par les entreprises françaises (en France ou à l'étranger) le sont par des entreprises du transport routier de marchandises (compte d'autrui).

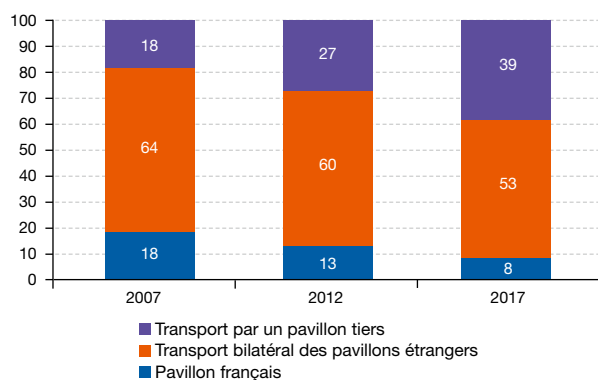
Les produits manufacturés et les produits agroalimentaires sont les principaux produits transportés par les entreprises du transport routier de fret (mesurés en tonnes-kilomètres).

Dans 46,5 % des cas, le transport routier s'effectue sur des distances comprises entre 150 et 500 kilomètres. Le secteur du transport routier de fret élargi compte 43 000 entreprises, dont 26 000 dans le transport de proximité.

54,2 % des tonnes-kilomètres de marchandises transportées en France sont transportées par le pavillon français et par la route (y compris véhicules utilitaires légers). Le pavillon français ne réalise plus que 8 % des tonnes-kilomètres du transport routier international déchargé en France en 2017.

Transport international entre la France et l'Europe, chargement et déchargement en France

En %

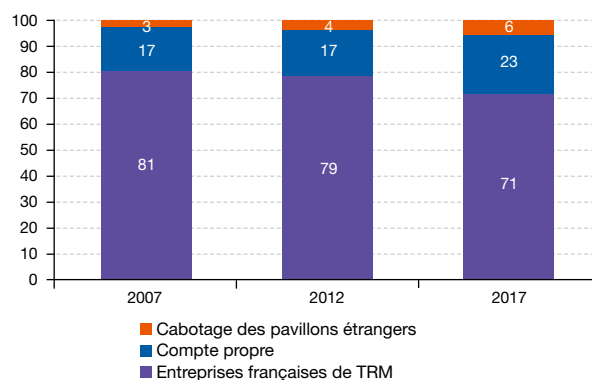


Transport bilatéral des pavillons étrangers : transport par un pavillon européen (hors pavillon français) à destination ou au départ du pays du pavillon concerné. Transport par un pavillon tiers : transport par un pavillon européen d'un pays différent du lieu de départ et de destination.

Source : Eurostat

TRM en France, chargement et déchargement en France

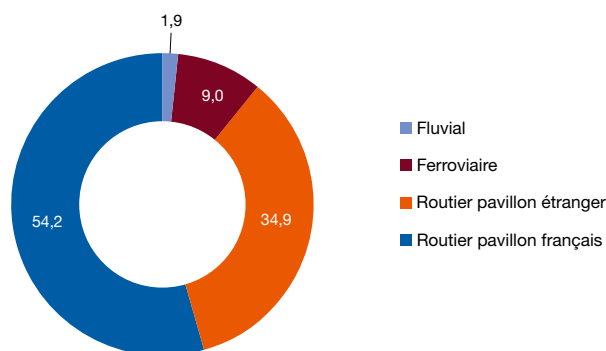
En %



Source : Eurostat

Parts modales du transport intérieur de marchandises (hors oléoducs)

En %



Source : SDES, rapport CCTN, édition 2019

partie 2

L'emploi et le marché du travail

— Fin 2018, 419 000 salariés (hors intérim) travaillent dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi, soit une hausse de 3,7 % en un an.

Le taux de recours à l'intérim perd 0,5 point à 5,6 %.

Dans le transport de fret interurbain, l'effectif salarié progresse pour la cinquième année consécutive et atteint 195 500 emplois. L'augmentation des effectifs du transport de proximité se poursuit à un rythme élevé (+ 6,0 %, 168 000 emplois au total).

Les tensions s'accroissent sur le marché du travail pour le métier de conducteur poids lourds sur longue distance : alors que le nombre d'offres d'emploi collectées par Pôle emploi diminue de 1,0 %, le nombre de nouveaux demandeurs d'emploi chute de 13,2 %.



2.1 L'emploi salarié

En 2018, l'emploi salarié hors intérim continue d'augmenter dans le transport routier de fret (TRF) élargi (+ 3,7 %, après + 3,5 % en 2017). Avec 14 900 salariés supplémentaires, le TRF contribue pour 8 % aux créations nettes d'emploi dans l'ensemble du secteur privé. Après quatre années de vive progression, l'emploi intérimaire recule de 2,9 %.

L'EMPLOI SALARIÉ POURSUIT SA CROISSANCE EN 2018 DANS LE TRF ÉLARGI

Au 31 décembre 2018, le TRF élargi emploie 419 000 salariés, soit 30 % de l'emploi total des transports et de l'entreposage hors intérim (figure 2.1.1). L'effectif salarié du secteur s'accroît de 3,7 % (soit + 14 900 salariés), après trois années successives de hausses supérieures à 3 %. Il s'agit de la plus forte progression observée depuis 2000 (voir annexe 2.1).

Comparativement, hors intérim, le nombre de salariés

progresses de 1,2 % dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, et de 1,0 % dans l'ensemble du secteur privé.

Le taux de croissance annuel moyen des effectifs salariés sur la période 2013-2018 s'établit à + 2,3 % dans le TRF élargi, nettement supérieur à ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage (+ 0,5 %) et de l'ensemble du secteur privé hors intérim (+ 0,6 %).

En 2018, le TRF contribue pour 8 % aux créations nettes d'emploi de l'ensemble du secteur privé.

Figure 2.1.1 : effectifs salariés du TRF élargi au 31 décembre, hors intérim

Niveau en milliers, données brutes, structure et évolutions en % (évolution sur 5 ans en moyenne annuelle)

Secteur d'activité	Niveaux						Part 2018	Évolutions annuelles			
	2013	2014	2015	2016	2017	2018		2016	2017	2018	2018/2013
Transports et entreposage	1 367,0	1 362,6	1 361,5	1 375,4	1 382,9	1 399,8	-	1,0	0,5	1,2	0,5
Transport routier de fret élargi	374,5	372,1	378,7	390,4	404,2	419,1	100	3,1	3,5	3,7	2,3
Transports routiers de fret interurbains	177,6	174,7	178,5	184,4	190,0	195,5	47	3,3	3,0	2,9	1,9
Transports routiers de fret de proximité	141,5	143,1	144,5	149,8	158,4	167,8	40	3,7	5,7	6,0	3,5
Location de camions avec chauffeur	18,4	17,5	17,2	17,9	18,2	18,9	5	4,1	1,6	3,7	0,5
Messagerie, fret express	37,0	36,8	38,5	38,3	37,6	36,8	9	- 0,5	- 1,8	- 2,1	- 0,1
Ensemble du secteur privé	18 125	18 104	18 146	18 281	18 487	18 674	-	0,7	1,1	1,0	0,6

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoiss ; SNCF – Données arrêtées au 12 mars 2019

LE TRF DE PROXIMITÉ CRÉE DAVANTAGE D'EMPLOIS QUE LE TRF INTERURBAIN EN 2018

Le TRF de proximité, dont l'effectif augmente continûment depuis 2005, compte 167 800 salariés au 31 décembre 2018 (+ 6,0 % sur un an). Avec un taux de croissance annuel moyen vigoureux de + 3,5 % sur cinq ans, les effectifs du TRF de proximité représentent désormais 40 % des salariés du TRF (figure 2.1.1).

Après trois années de baisse, de 2012 à 2014, la hausse de l'effectif salarié du TRF interurbain entamée en 2015 se confirme en 2018 (+ 2,9 %, après + 3,0 % en 2017). Avec

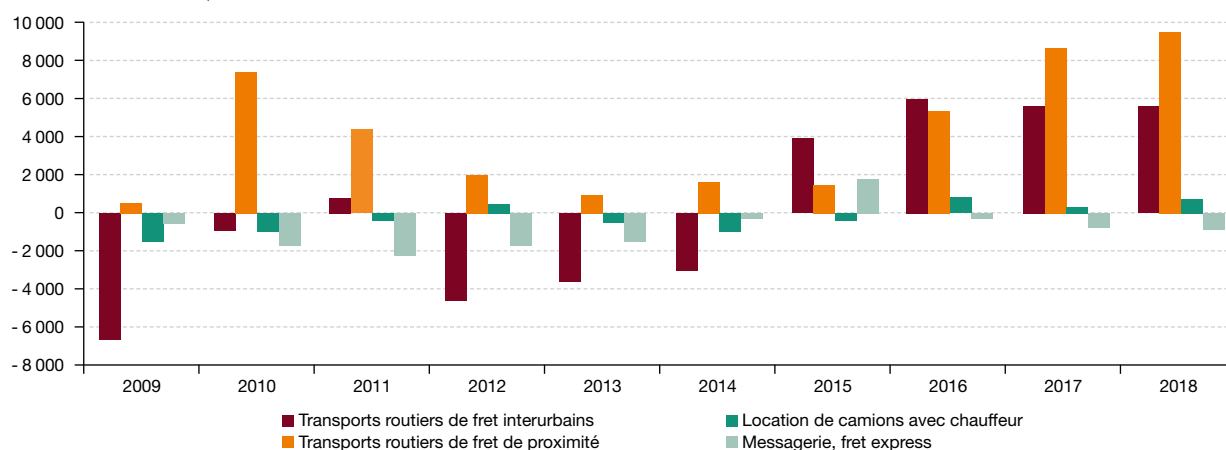
195 000 salariés, le TRF interurbain reste le principal employeur du TRF, mais ne représente plus que 47 % des effectifs.

Depuis deux ans, le TRF de proximité crée désormais davantage d'emplois (+ 9 500 emplois en 2018) que le TRF interurbain (+ 5 500 emplois en 2018) (figure 2.1.2).

Le secteur de la messagerie et du fret express emploie 36 800 personnes, soit 9 % des salariés du TRF élargi. Ce nombre décroît régulièrement depuis 2000, à l'exception d'un sursaut en 2015. Dans la location de camions avec chauffeur, l'effectif progresse de nouveau solidement en 2018 (+ 3,7 %, après + 1,6 %) et atteint 18 900 salariés.

Figure 2.1.2 : évolution de l'effectif salarié hors intérim dans le TRF élargi

En nombre d'individus, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte.

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoiss ; SNCF – Données arrêtées au 12 mars 2019

L'EMPLOI INTÉrimAIRE SE REPLIE EN 2018

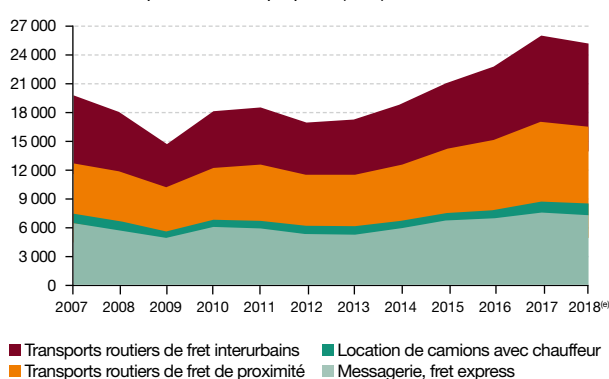
Après quatre années de vive progression, l'emploi intérimaire mobilisé par le TRF élargi recule de 2,9 % en 2018 (figure 2.1.3). Avec 25 200 emplois en équivalent temps plein (ETP), le volume de travail temporaire du TRF élargi représente le quart des emplois intérimaires ETP de l'ensemble du secteur des transports et de l'entrepôt (annexe 2.13). Dans l'ensemble des secteurs en revanche, l'emploi intérimaire continue à progresser.

Dans le TRF élargi, le taux de recours à l'intérim – part de l'intérim dans l'emploi salarié total – baisse de 0,5 point et s'établit à 5,6 % (contre 2,6 % pour le tertiaire marchand).

D'après les professionnels du secteur, ce moindre recours à l'intérim reflète un accroissement des embauches en contrat durable d'intérimaires par les entreprises du transport afin de pallier les difficultés de recrutement.

Figure 2.1.3 : volume de travail temporaire dans le TRF élargi

En nombre d'équivalents temps plein (ETP) au 31 décembre



(e) : données 2018 estimées

Champ : France hors Mayotte.

Source : Dares

PLUS DE LA MOITIÉ DES EFFECTIFS TRAVAILLENT DANS DES ÉTABLISSEMENTS DE MOINS DE 50 SALARIÉS

Le tissu économique du TRF élargi repose essentiellement sur les PME, et parmi elles sur les petits établissements. Au 31 décembre 2016, les établissements de moins de 50 salariés regroupent 56 % des effectifs du TRF élargi (figure 2.1.4).

Les deux tiers des effectifs du TRF de proximité exercent

leur activité dans des établissements de moins de 50 salariés, dont 20,2 % ont moins de 10 employés. À l'inverse, le secteur « messagerie, fret express » concentre 61,9 % de ses effectifs dans des établissements de 50 salariés et plus.

Depuis 2000, la répartition des effectifs par taille d'établissements est quasi stable (voir séries longues, annexes 2.3a et 2.3b).

Figure 2.1.4 : répartition des salariés du TRF élargi selon la taille d'établissement au 31 décembre 2016

En %

Activité	Taille			
	0 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 à 149 salariés	150 salariés et plus
Transports routiers de fret interurbains	10,2	39,8	30,1	19,9
Transports routiers de fret de proximité	20,2	48,8	21,5	9,5
Location de camions avec chauffeur	6,8	41,6	39,3	12,3
Messagerie, fret express	3,7	34,4	39,9	22,0
Ensemble	13,1	42,7	28,3	15,8

Lecture : 48,8 % des salariés du TRF de proximité travaillent dans des établissements employant de 10 à 49 salariés.

Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, DADS

Estimation de l'emploi salarié en 2018

Les statistiques présentées classent les salariés selon l'activité de leur établissement (Apet) et non celle de leur entreprise (Apen).

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

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années postérieures à 2007, et de l'Unedic pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares publiés en avril 2019.

Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France (hors Mayotte).

Le champ du secteur des transports et de l'entreposage décrit dans ce rapport est celui de la nomenclature d'activités française (NAF Rév.2). Il 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). La CNPE couvre le champ de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports. Par exemple, le transport sanitaire (8690A) et le transport de fonds (8010Z) sont couverts par la CNPE, mais sont exclus du champ du SDES ; à l'inverse, les services auxiliaires de transports terrestres (5221Z) et l'entreposage frigorifique (5210A) sont dans le champ du SDES mais hors champ de la CNPE.

2.2 Les caractéristiques des salariés

Au 31 décembre 2016, l'âge moyen de la population salariée du secteur du transport routier de fret (TRF) élargi continue d'augmenter, à un rythme plus élevé que dans l'ensemble du secteur privé. La part des salariés âgés de plus de 50 ans atteint 26,6 % des effectifs (+ 1,2 point sur un an), tandis que celle des « 18 - 30 ans » est de 17,1 % (- 0,4 point). Le secteur emploie peu de femmes (11,1 %) et la part d'emplois à temps partiel est faible (4,9 % des emplois). Les conducteurs représentent plus de sept postes salariés sur dix.

LA POPULATION SALARIÉE DU TRF ÉLARGI CONTINUE DE VIEILLIR

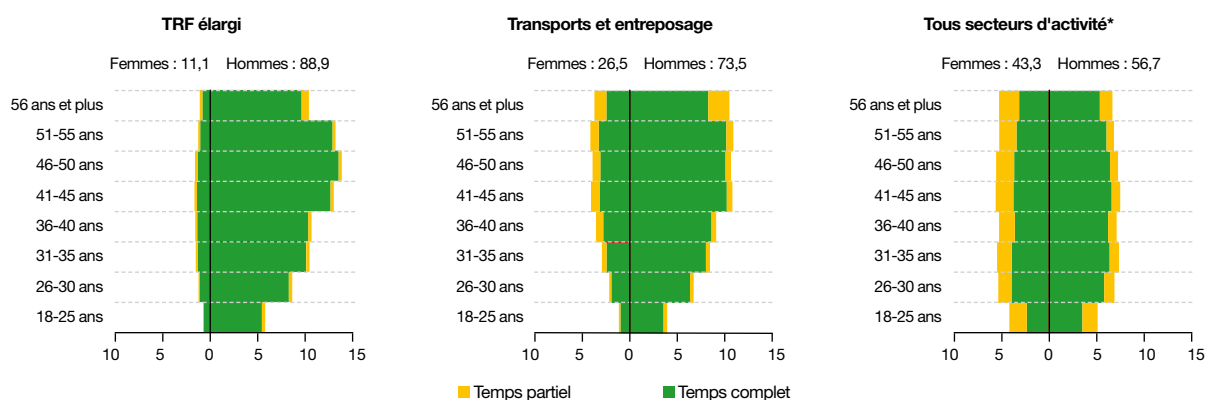
Au 31 décembre 2016, les salariés du TRF élargi sont âgés en moyenne de 42,4 ans, soit 16 mois de plus que l'âge moyen de l'ensemble des salariés du secteur privé (41,0 ans). La part des salariés du TRF élargi âgés de plus de 50 ans atteint 26,6 % des effectifs, soit une augmentation de 1,2 point sur un an, tandis que celle des « 18-30 ans » recule de 0,4 point, à 17,1 % (figure 2.2.1).

Les salariés les plus âgés travaillent dans le secteur de la location de camions avec chauffeur (43,7 ans en moyenne) et du transport routier de fret interurbain (43,2 ans). Les salariés du transport de fret de proximité et de la messagerie sont plus jeunes (respectivement 41,3 ans et 42,0 ans).

Ce vieillissement est particulièrement notable chez les conducteurs routiers du TRF interurbain, pour lesquels l'âge moyen est passé de 41 ans en 2007 à 43 ans et demi en 2016. L'âge médian de ces conducteurs est de 45 ans, contre 41 ans pour l'ensemble des salariés du secteur privé (voir annexe 2.10).

Figure 2.2.1 : pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2016

En %



* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) ; calculs SDES

LE SECTEUR EMPLOIE PEU DE FEMMES

Le secteur du TRF élargi est peu féminisé du fait de la prédominance des postes ouvriers, plus fréquemment occupés par des hommes. En 2016, les femmes n'occupent que 11,1 % des postes salariés du secteur, loin des 26,5 % observés dans l'ensemble des transports et de l'entreposage et des 43,3 % du secteur privé (*figure 2.2.1*).

Depuis 2008, la part des femmes recule dans trois des quatre sous-secteurs du TRF, et se maintient autour de 22 % dans la messagerie et le fret express, domaine dans lequel les activités administratives sont plus développées.

Parmi les 265 000 postes de conducteurs, 2,6 % sont occupés par des femmes (*figure 2.2.3*).

Figure 2.2.2 : proportion de conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2016

En %

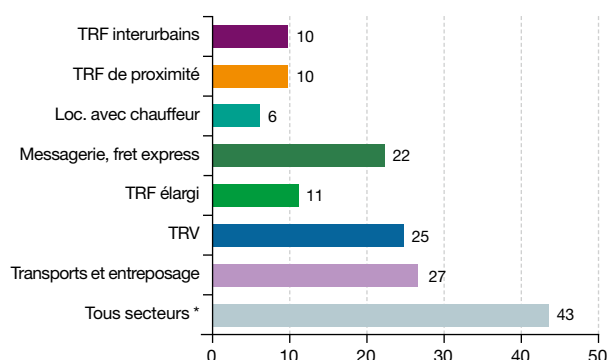
Secteur d'activité	Part des conducteurs parmi les salariés	Part des femmes parmi les conducteurs
Transport routier de fret élargi	71,2	2,6
TRF interurbains	74,7	2,2
TRF de proximité	75,2	3,1
Location de camions avec chauffeur	81,5	1,8
Messagerie, fret express	34,7	3,8
Transport routier de voyageurs	80,6	22,1
Transport collectif urbain, taxis et VTC	56,1	16,7
Transports et entreposage (HZ)	37,8	13,8

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) ; calculs SDES

Figure 2.2.3 : part des postes salariés occupés par des femmes, au 31 décembre 2016

En %



* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) ; calculs SDES

LA PART DE TEMPS PARTIEL EST FAIBLE

Les postes à temps partiel sont très minoritaires dans le TRF élargi en raison de la prédominance des postes d'ouvriers qualifiés masculins (*figure 2.2.1*). Au 31 décembre 2016, 4,9 % des salariés du TRF élargi occupent un emploi à temps partiel. Cette part reste faible, relativement à celles observées dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (11,7 %) et dans l'ensemble du secteur privé (23,3 %).

Les catégories socioprofessionnelles (CSP) les plus concernées par le temps partiel dans le TRF élargi sont les employés du TRF de proximité (17,5 %) et les ouvriers non qualifiés de la messagerie (21,2 %). 9,5 % des cadres du TRF travaillent à temps partiel, soit 2,8 points de moins que ceux de l'ensemble du secteur privé (*figure 2.2.4*).

À l'opposé, les ouvriers qualifiés, en majorité des conducteurs routiers hommes, sont rarement à temps partiel (3,2 %).

Les femmes sont quatre fois plus souvent à temps partiel que les hommes. La qualification influe sur l'écart entre les taux de temps partiel masculin et féminin : le différentiel est de 14,2 points chez les ouvriers non qualifiés et de 4,2 points chez les cadres.

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

Figure 2.2.4 : part de salariés à temps partiel, par CSP au 31 décembre 2016

En %

Catégorie socioprofessionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie fret express	TRF élargi			Transports et entreposage	Tous secteurs d'activité *
					Ensemble	Hommes	Femmes		
Cadres	9,6	13,0	11,5	3,1	9,5	8,5	12,7	9,6	12,3
Professions intermédiaires	5,0	5,2	4,5	4,1	4,8	1,9	10,6	12,1	18,0
Employés	13,5	17,3	16,0	8,6	13,8	4,9	18,4	16,0	34,3
Ouvriers qualifiés	2,2	4,7	0,9	4,4	3,2	3,0	10,7	10,7	14,6
Ouvriers non qualifiés	9,2	10,4	11,1	21,2	13,2	11,7	25,9	13,6	44,0
Ensemble	3,8	6,1	2,2	7,1	4,9	3,6	15,1	11,7	23,3

* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Lecture : 17,3 % des employés du TRF de proximité travaillent à temps partiel.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES

LE SECTEUR DEMEURE STRUCTURELLEMENT OUVRIER

La population salariée du TRF élargi est structurellement ouvrière. Au 31 décembre 2016, 81 % des salariés du secteur sont des ouvriers, essentiellement qualifiés (figure 2.2.5). Ces ouvriers sont très majoritairement des conducteurs de camions (poids lourds et véhicules légers) : ceux-ci représentent 71 % des effectifs du secteur (figure 2.2.2), soit 265 000 postes. La part de chauffeurs est de 82 % dans la location de camions avec chauffeur, de 35 % dans la messagerie et le fret express.

La prépondérance des conducteurs dans les effectifs du

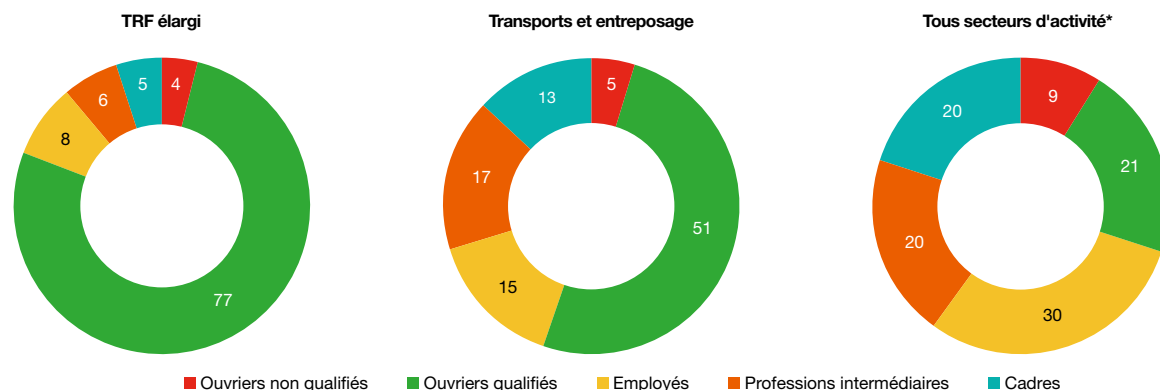
TRF élargi s'accroît régulièrement : depuis 2007, la part des conducteurs a augmenté de 3,5 points.

A contrario, le taux d'encadrement du secteur est faible. On compte seulement 5 % de postes de cadres et 6 % de professions intermédiaires.

Le secteur de la messagerie et fret express se distingue des autres sous-secteurs par une structure socioprofessionnelle moins déséquilibrée, se rapprochant de la répartition observée dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. On y compte davantage de cadres (11 %), de professions intermédiaires (16 %), d'employés (16 %), d'ouvriers non qualifiés (13 %), mais moins d'ouvriers qualifiés (44 %).

Figure 2.2.5 : structure par catégories socioprofessionnelles des salariés au 31 décembre 2016

En %



* Hors fonction publique et particuliers employeurs.

Champ : France hors Mayotte.

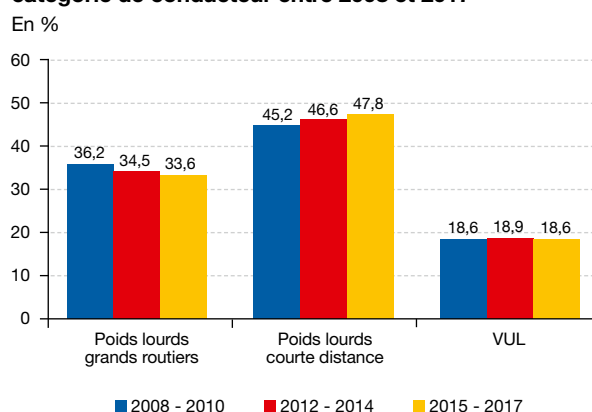
Sources : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) ; calculs SDES

PRÈS DE LA MOITIÉ DES CONDUCTEURS OPÈRENT SUR COURTE DISTANCE

Les entreprises du TRF élargi font appel à trois grandes catégories de conducteurs : les chauffeurs de poids lourds, répartis entre "grands routiers" (passant au moins six nuits par mois hors de leur domicile) et chauffeurs "courte distance", ainsi que les chauffeurs de véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes (VUL).

Le recours aux véhicules poids lourds est largement dominant, les chauffeurs de VUL représentant moins d'un conducteur sur cinq (*figure 2.2.6*). La part de conducteurs "courte distance" atteint 47,8 % en moyenne sur la période 2015-2017, en progression de 2,6 points par rapport à la période 2008-2010. Dans le même temps, la proportion de conducteurs "grands routiers" recule de 2,6 points à 33,6 %. Cette tendance s'explique à la fois par une optimisation des circuits de livraison, une diminution de la part de transport international des entreprises françaises de TRF, et une forte hausse des effectifs du TRF de proximité, secteur moins soumis à la concurrence étrangère.

Figure 2.2.6 : 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.
Champ : France hors Mayotte, établissements du transport routier de fret élargi.
Sources : SDES, enquête chronotachygraphes ; Insee, DADS

Champ

Cette fiche trace le portrait des salariés des établissements dont l'activité principale appartient au secteur du transport routier de fret « élargi » (« 4941A », « 4941B », « 4941C », « 5229A »), qui emploie de nombreux conducteurs de véhicules poids lourds de transport de marchandises. Les caractéristiques des salariés du secteur « transports et entreposage » et de l'ensemble du secteur privé hors particuliers employeurs sont rappelées, afin de situer le secteur dans l'ensemble des activités. Les intérimaires (fiche 2.3) ne sont pas comptabilisés dans ces effectifs, car dans les DADS, ils sont rattachés à une entreprise d'intérim sans précision de l'établissement dans lequel ils effectuent leur mission.

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

2.3 Les caractéristiques des emplois

En 2017, la rotation de la main-d'œuvre augmente dans le TRF élargi tandis que la part de contrats à durée indéterminée (CDI) diminue légèrement tout en demeurant à un niveau élevé (89,4 %) par rapport aux autres secteurs d'activité. En 2018, le taux de recours à l'intérim se replie. Le nombre de conducteurs routiers bénéficiaires du dispositif de congé de fin d'activité (CFA) progresse vivement.

LE TAUX DE ROTATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE AUGMENTE

En 2017, le taux de rotation du personnel salarié du TRF élargi s'établit à 42 %, en hausse de 4 points par rapport à 2016 (après + 3 points en 2015). Il est plus élevé que dans l'industrie (22 %) et la construction (26 %), mais nettement inférieur à celui de l'ensemble de l'économie marchande (105 %) et en particulier du secteur tertiaire (136 %) - (figure 2.3.1).

Cette hausse modérée résulte essentiellement du développement des CDD courts dans le TRF de proximité pour répondre aux variations de la demande alors que le recours au CDI reste relativement stable.

Figure 2.3.1 : taux de rotation de la main-d'œuvre

Niveau en % pour 100 salariés, évolutions en points

Activité	Niveau 2017	Évolutions annuelles, en points			
		2015	2016	2017	Moyenne 2012-2017
Industrie	22	1	1	2	1
Construction	26	1	3	4	1
Tertiaire marchand dont	136	17	6	0	9
Transports et entreposage dont	52	3	4	4	3
TRF élargi	42	0	3	4	2
Transports routiers de fret interurbains	40	1	1	4	2
Transports routiers de fret de proximité	50	0	5	7	3
Location de camions avec chauffeur	39	6	-2	5	2
Messagerie, fret express	30	-2	6	-1	0
Tous secteurs	105	13	6	2	7

Note : les mouvements de main-d'œuvre ne comptabilisent ni les transferts entre établissements d'une même entreprise, ni les flux liés à l'intérim.

Champ : France métropolitaine, établissements de dix salariés ou plus, du secteur concurrentiel (hors agriculture), champ MMO.

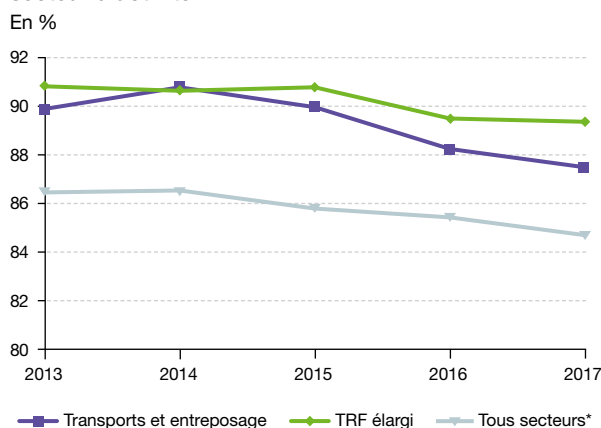
Source : Dares, MMO, données rétrospectives avant 2016

LE TAUX DE CDI S'ÉLÈVE À 89,4 % DANS LE TRF ÉLARGI

En 2017, 89,4 % des salariés du TRF élargi ont un contrat de travail à durée indéterminée (CDI), les autres emplois se répartissant entre contrats à durée déterminée (CDD, 5,6 %), missions d'intérim (3,9 %), stages et contrats d'apprentissage. Chez les conducteurs, la part d'emplois en CDI atteint 92 %.

Pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage, le taux de CDI est un peu moins élevé (87,6 %), mais est supérieur de près de 3 points à celui observé dans l'ensemble du secteur privé (84,8 %). Depuis 2015, la part de CDI recule dans tous les secteurs, l'écart entre le taux de CDI dans le TRF élargi et le taux de CDI dans le secteur privé demeure supérieur à 4 points (figure 2.3.2).

Figure 2.3.2 : évolution de la part de salariés en CDI par secteur d'activité



* hors fonction publique.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, enquêtes emploi ; calculs SDES

LE RECOURS À L'INTÉRIM DIMINUE EN 2018

En 2018, le taux de recours à l'intérim, part de l'emploi intérimaire dans l'emploi salarié total, diminue de 0,5 point dans le TRF élargi et revient à 5,6 %, après avoir atteint son plus haut niveau (6,1 %) en 2017 (figure 2.3.3).

Le recours à l'emploi intérimaire est relativement fréquent dans les transports et l'entreposage. Avec 6,5 %, ce taux est le plus élevé au sein des grands secteurs du tertiaire : le

contrat d'intérim est utilisé par le secteur des transports et de l'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. Le recours au travail temporaire dans les transports et l'entreposage reste 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 2.3.3 : taux de recours à l'intérim par secteur d'activité

Niveau en milliers d'ETP, taux de recours en % d'ETP

Activité	Nombre d'intérimaires 2018 *	Taux de recours moyen			
		2016	2017	2018	Moyenne 2014-2018
Industrie	299,7	8,3	9,5	8,7	8,3
Construction	153,7	9,0	10,5	10,0	9,0
Tertiaire marchand dont	304,3	2,2	2,6	2,6	2,2
Transports et entreposage dont	98,7	6,1	7,1	6,5	5,8
TRF élargi	25,2	5,6	6,1	5,6	5,5
Tous secteurs	788,3	2,4	2,6	3,1	2,8

* En équivalent-emplois temps plein sur l'année.
Champ : France hors Mayotte.

Sources : Dares ; calculs SDES

LE NOMBRE DE CONGÉS DE FIN D'ACTIVITÉ (CFA) RESTE ÉLEVÉ

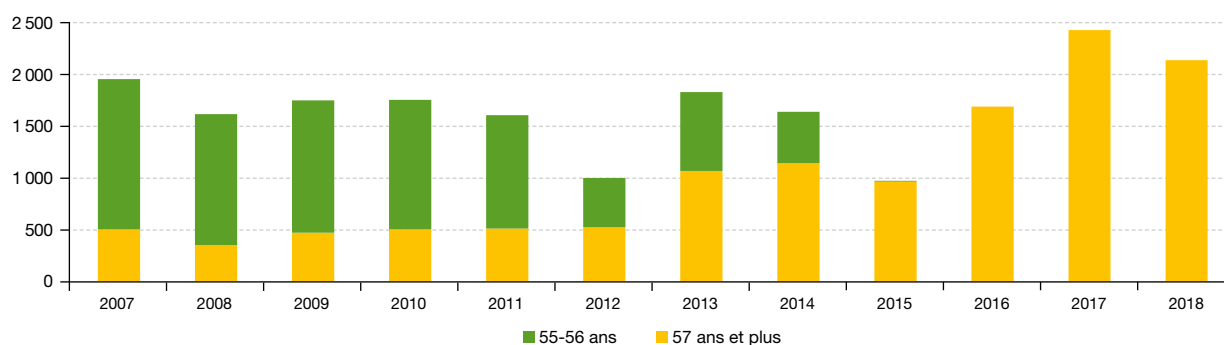
Après un recul de 41 % en 2015, en raison des aménagements induits par le nouvel accord du 11 mars 2014 (voir encadré), le nombre de conducteurs routiers cessant leur activité en recourant au congé de fin d'activité (CFA) demeure à un niveau élevé en 2018 avec 2 101 nouveaux bénéficiaires (figure 2.3.4).

Les modifications des conditions d'ouverture des régimes du CFA survenues en 2011 ont entraîné la baisse puis la disparition de la part des 55-56 ans au profit des 57 ans et plus.

Au 31 décembre 2018, 35 856 conducteurs routiers de marchandises ont bénéficié de ce dispositif depuis sa création en 1997.

Figure 2.3.4 : nombre de conducteurs du TRM entrés dans le dispositif de congé de fin d'activité

En %



Champ : France hors Mayotte.

Sources : DGITM ; FONGECFA

Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'État ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité (CFA) pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le CFA prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession.

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

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

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

2.4 Les non-salariés

Fin 2016, en France, 19 100 personnes exercent une activité non salariée dans le secteur du transport routier de fret (TRF) élargi, soit une diminution de 5,2 % par rapport à fin 2015. Les non-salariés représentent 4,7 % des personnes en emploi dans l'ensemble du TRF élargi. Hors micro-entrepreneurs, les non-salariés du TRF élargi dégagent de leur activité une rémunération mensuelle nette moyenne de 2 670 euros, supérieure d'un tiers à celle des salariés du secteur.

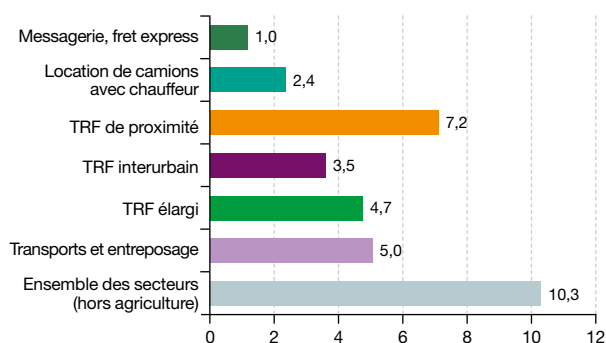
LES NON-SALARIÉS REPRÉSENTENT MOINS D'UN EMPLOI SUR VINGT DU TRF ÉLARGI

Fin 2016, en France, la population des non-salariés représente 4,7 % des personnes en emploi dans l'ensemble du TRF élargi, soit une part proche de l'ensemble des transports (5,0 % de non-salariés), mais deux fois moindre que celle de l'ensemble des secteurs non agricoles (10,3 %).

C'est dans l'activité de TRF de proximité que l'on compte la proportion la plus élevée de non-salariés (7,2 %), bien que cette part diminue régulièrement depuis 2010 (voir annexe 2.5). La part de non-salariés dans le TRF interurbain est stable à 3,5 % (figure 2.4.1).

Figure 2.4.1 : part des non-salariés dans l'emploi total (hors intérim) en 2016

En %



Lecture : 4,7 % des emplois (hors intérim) du TRF élargi sont occupés par des non-salariés.

Champ : France hors Mayotte, hors agriculture, y compris micro-entrepreneurs.

Sources : Insee, base non-salariés, estimations d'emploi salarié ; calculs SDES

LES EFFECTIFS NON-SALARIÉS DU TRF ÉLARGI BAISSENT DE 5,2 %

Au 31 décembre 2016, le nombre de non-salariés du TRF élargi s'établit à 19 100, en baisse de 5,2 % par rapport à fin 2015. Cette diminution, alors que l'emploi non-salarié augmente

dans l'ensemble du secteur des transports (+ 5,4 %) est due à la forte baisse des effectifs du TRF de proximité (- 8,2 %).

60 % des non-salariés du TRF élargi exercent leur activité dans le TRF de proximité, et 35 % dans le TRF interurbain. Les activités de messagerie et fret express ainsi que la location de camion avec chauffeur comptent très peu de non-salariés (figure 2.4.2).

La population des non-salariés du TRF élargi est constituée de gérants majoritaires de SARL (69,3 %), d'entrepreneurs individuels (25,5 %) et d'une faible part de micro-entrepreneurs (5,2 %). La part des gérants continue d'augmenter en 2016 (+ 0,7 point, après + 0,9 point en 2015, voir annexe 2.6).

PEU DE MICRO-ENTREPRENEURS DANS LE TRF

Le micro-entrepreneuriat progresse d'un point en 2016, mais reste peu développé dans le TRF élargi. Le choix de ce régime concerne seulement 5,2 % des non-salariés, contre 18,8 % dans les transports et l'entreposage et 31,2 % dans l'ensemble des secteurs non agricoles.

Ce faible attrait s'explique par l'importance des charges liées aux activités de TRF, difficilement compatibles avec le plafonnement du chiffre d'affaires que ce régime impose. Par ailleurs, l'inscription au régime du commerce et des sociétés (RCS) reste obligatoire pour les transporteurs routiers de fret micro-entrepreneurs, ce qui contribue également à en limiter son intérêt.

Les micro-entrepreneurs du TRF élargi retirent en moyenne 410 euros mensuels de leur activité non-salariée (figure 2.4.3). Cette activité est parfois exercée en complément d'une activité salariée, ce qui est le cas d'un micro-entrepreneur sur quatre en 2016.

LE REVENU NET MENSUEL MOYEN EST DE 2 670 EUROS

En 2016, le revenu d'activité des non-salariés (hors micro-entrepreneurs) du TRF élargi s'élève à 2 670 euros nets mensuels en moyenne (figure 2.4.3). Il est nettement supérieur à celui des non-salariés de l'ensemble des transports (1 920 euros) en raison des plus faibles revenus des exploitants de taxis et VTC, qui représentent plus de la moitié des effectifs du secteur.

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

Figure 2.4.2 : structure de l'emploi non salarié au 31 décembre 2016

Niveau en milliers, évolutions et parts en %

Secteur d'activité	Effectif total au 31/12			Part des gérants	Part des ME*	Part des pluriactifs**		Part des femmes	Structure par âge	
	Niveau 2016	2016/2015	2015/2014 r.			Hors ME	ME		Moins de 30 ans	60 ans et plus
TRF élargi	19,1	- 5,2	5,9	69,3	5,2	9,4	26,2	12,8	5,3	12,9
4941A TRF interurbains	6,8	0,4	15,1	74,7	7,8	10,0	25,1	13,5	5,7	13,7
4941B TRF de proximité	11,6	- 8,2	1,5	66,5	3,4	9,1	26,6	12,3	5,1	12,5
4941C Location de camions avec chauffeur	0,4	- 3,7	7,0	61,9	3,8	8,7	29,4	ns	ns	ns
5229A Messagerie, fret express	0,4	- 7,0	3,3	66,4	13,5	10,6	32,7	ns	ns	ns
Transports et entreposage	71,7	5,4	4,0	32,3	18,8	6,8	27,1	10,5	12,4	12,5
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	2 745	0,4	0,7	29,8	31,2	9,6	29,4	36,7	9,6	13,8

r : données révisées.

ns : non significatif, effectif insuffisant.

* ME : micro-entrepreneurs.

**Les non-salariés pluriactifs sont ceux qui, en fin d'année, exercent simultanément une activité salariée et non salariée.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SDES

En euros constants, c'est-à-dire en tenant compte de la hausse des prix à la consommation, ce revenu moyen augmente de 3,7 % en 2016 (après + 2,8 % en 2015). Cette hausse est plus importante que pour l'ensemble des transports et de l'entreposage (+ 1,2 %) et que pour l'ensemble des non-salariés hors agriculture (+ 2,7 %).

Le revenu mensuel moyen net dégagé par les non-salariés du TRF élargi est supérieur d'un tiers à celui des salariés du secteur (voir fiche 4.2). L'écart de revenus s'explique par la prépondérance des gérants de sociétés parmi les non-salariés. Ceux-ci exercent en effet des fonctions de cadre, mieux rémunérées.

Figure 2.4.3 : revenus d'activité mensuels nets des non-salariés en 2016

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

	Revenu mensuel moyen (en €)					Dispersion des revenus (hors micro-entrepreneurs)			
	Ensemble	Hors micro-entrepreneurs (ME)			ME	Part des revenus nuls (%)	Médiane*	D1*	D9*
		2016	2016/2015	2015/2014 r.					
TRF élargi dont	2 570	2 670	3,7	2,8	410	9,6	2 320	630	5 600
4941A TRF interurbains	2 700	2 860	2,2	1,8	380	9,8	2 470	690	5 990
4941B TRF de proximité	2 470	2 540	4,8	1,9	460	9,6	2 220	590	5 350
Ensemble des transports	1 690	1 920	1,2	0,7	340	8,4	1 450	480	4 150
Ensemble des non-salariés, hors agriculture	2 540	3 440	2,7	2,4	450	8,8	2 370	500	8 090

r : données révisées.

* Médiane et déciles calculés en excluant les revenus nuls.

Note : si on ordonne les non-salariés selon leur revenu, les déciles les séparent en groupes d'effectifs égaux. Les 10 % de non-salariés aux revenus les plus faibles gagnent moins que le 1^{er} décile de revenu, soit 630 euros par mois dans le TRF élargi. Les 10 % de non-salariés aux revenus les plus élevés gagnent plus de 5 600 euros par mois dans le TRF élargi.

Champ : France hors Mayotte, hors taxés d'office, y compris micro-entrepreneurs.

Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SDES

DE FORTES DISPARITÉS DE REVENUS

Hors micro-entrepreneurs, 9,6 % des non-salariés du TRF élargi n'ont retiré aucune rémunération de leur activité en 2016 (figure 2.4.3), soit parce qu'ils n'ont dégagé aucun bénéfice, soit parce que leurs dividendes sont trop faibles pour être intégrés au revenu déclaré (voir encadré). Cette part de revenus nuls est plus élevée de 1,2 point que celle observée dans l'ensemble des transports, et supérieure de 0,8 point à celle de l'ensemble des secteurs non agricoles.

Parmi ceux qui ont dégagé un revenu positif, la moitié gagne moins de 2 320 euros par mois et 10 % moins de 630 euros, tandis que les 10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 5 600 euros.

Hors revenus nuls, les disparités de revenus d'activité parmi les non-salariés du TRF élargi sont beaucoup plus marquées que chez les salariés du secteur : le rapport interdécile (D9/D1) est de 8,9 pour les non-salariés contre 1,9 chez les salariés (voir fiche 4.2, figure 4.2.3).

LES REVENUS DES FEMMES SONT INFÉRIEURS DE 37 % À CEUX DES HOMMES

Les femmes non-salariées sont près de trois fois moins nombreuses dans le TRF élargi que dans l'ensemble des secteurs non agricoles (12,8 % contre 36,7 %).

Bien que l'âge moyen des femmes non-salariées (47 ans) soit proche de celui de leurs homologues masculins (48 ans), et qu'elles soient 84 % à être gérantes de leur société (contre 67 % chez les hommes), elles dégagent un revenu moyen de

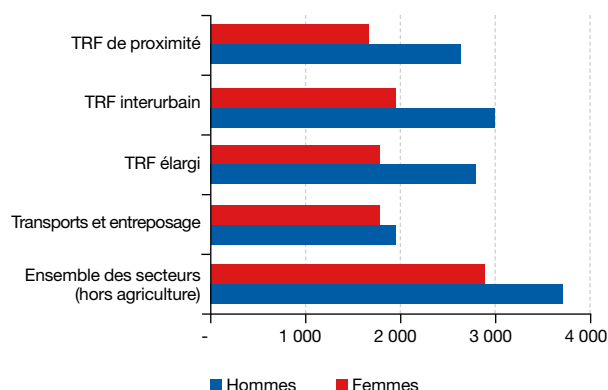
37 % inférieur à celui des hommes : 1 780 euros contre 2 810 euros, hors micro-entrepreneurs (figure 2.4.4).

Une partie de cet écart important peut s'expliquer par un moindre volume de travail, mais aussi et surtout par le fait d'être employeur. Alors que 71 % des non-salariés hommes emploient au moins un salarié, ce n'est le cas que de 52 % des femmes.

L'écart de revenu est stable depuis trois ans.

Figure 2.4.4 : revenu mensuel moyen des non-salariés par sexe en 2016

En euros



Champ : France hors Mayotte, hors agriculture, hors micro-entrepreneurs.
Sources : Insee, base non-salariés ; calculs SDES

Les non-salariés

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

La dernière base disponible se rapporte à l'année 2016.

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

2.5 Le marché du travail « transport et logistique » : les offres d'emploi

Au cours de l'année 2018, Pôle emploi a collecté 325 500 offres d'emploi pour les métiers du transport et de la logistique (T&L). Après avoir connu une envolée en 2016 et 2017, le nombre d'offres d'emploi T&L diminue de 9,8 %. Pour le personnel de conduite du TRM, l'offre d'emploi baisse de 4,4 %. Malgré ce repli de l'offre, les tensions persistent sur le marché du travail des conducteurs poids lourds sur longue distance. La part des contrats à durée indéterminée (CDI) offerts augmente pour les métiers de la conduite. Les agences d'intérim demeurent prépondérantes dans l'offre d'emploi.

L'OFFRE D'EMPLOI SE REPLIE POUR LE PERSONNEL DE CONDUITE

Au cours de l'année 2018, près de 10 % des offres collectées par Pôle emploi concernent des métiers relevant du transport et de la logistique (T&L)-(voir encadré infra), ce qui représente 325 500 offres d'emploi.

Parmi celles-ci, le nombre d'offres d'emploi de conducteur de transport routier de marchandises (TRM) s'établit à 103 200, en repli de 4,4 % par rapport au pic atteint en 2017 (figure 2.5.1). Cette baisse est modérée (- 1,0 %) pour les emplois de chauffeur poids lourds sur longue distance alors qu'elle est plus marquée pour les chauffeurs-livreurs (- 11,7 %).

Sur les cinq dernières années, la hausse annuelle moyenne des offres d'emploi de conducteur poids lourds sur longue distance, cœur de métier du TRM, demeure élevée (+ 15,7 %). La pénurie de chauffeurs poids lourds reste d'actualité.

L'offre d'emploi augmente légèrement pour les métiers de la logistique liés au TRM (+ 0,9 %) et atteint 144 100 offres. Cette augmentation est portée par la hausse soutenue des offres d'emploi de manutentionnaire (+ 20,3 %) et par la progression des offres d'emploi de conducteur d'engins de déplacement de charges (+ 13,6 %). À l'inverse, le nombre d'offres d'emploi de magasinier ou préparateur de commandes fléchit de 8,9 % en 2018.

Figure 2.5.1 : répartition des offres d'emploi collectées par Pôle emploi selon le métier proposé

Niveau en milliers, données brutes, évolutions en % (évolution sur 5 ans en moyenne annuelle)

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/2013
Personnel de conduite du TRM	103,2	20,4	32,7	- 4,4	12,2
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	72,9	25,6	37,5	- 1,0	15,7
Conduite et livraison par tournées sur courte distance ; Courses-livraisons express	30,3	11,4	23,3	- 11,7	5,9
Métiers de la logistique en lien avec le TRM	144,1	12,3	32,3	0,9	7,9
Magasinage et préparation de commandes	80,8	13,0	29,9	- 8,9	4,4
Manutention manuelle de charges	34,4	15,3	34,8	20,3	11,8
Conduite d'engins de déplacement de charges	29,0	11,9	31,4	13,6	15,8
Autres métiers du T&L	78,1	-	-	-	-
Ensemble des métiers du T&L	325,5	16,9	39,5	- 9,8	9,0
Ensemble des offres d'emploi	3 370,7	6,7	17,0	- 0,7	4,8

Champ : France métropolitaine.

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

partie 2 : l'emploi et le marché du travail

44 % DES OFFRES D'EMPLOI DE CONDUCTEUR TRM ÉMANENT DES AGENCES D'INTÉRIM

Les entreprises du secteur des transports et de l'entreposage ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du T&L. Les fonctions de transport et logistique sont parfois assurées directement pour leur compte propre par des entreprises d'autres secteurs. En 2018, seulement 22 % des offres d'emploi T&L sont émises par des entreprises ayant pour activité principale le transport et l'entreposage. Les entreprises du commerce déposent 10 % des offres T&L, et le secteur industriel en dépose 5 %.

Les agences d'intérim occupent une place grandissante : moins de 20 % des offres T&L enregistrées à Pôle emploi avant 1998, plus de 30 % dès 2004, 40 % à partir de 2012, puis 45 % en 2018 (voir annexe 2.16). Elles sont désormais le principal pourvoyeur des offres d'emploi de conducteur TRM sur longue distance (44 % en 2018, figure 2.5.2). Jusqu'en 2014, la majorité des offres d'emploi pour ce métier étaient proposées par le secteur « transports et entreposage ».

LA PART D'OFFRES D'EMPLOI EN CDI PROGRESSE POUR LES CONDUCTEURS TRM

Parmi l'ensemble des offres T&L proposées par Pôle emploi en 2018, 122 000, soit 37,5 %, correspondent à des contrats à durée indéterminée (CDI) (figure 2.5.3 et annexe 2.17).

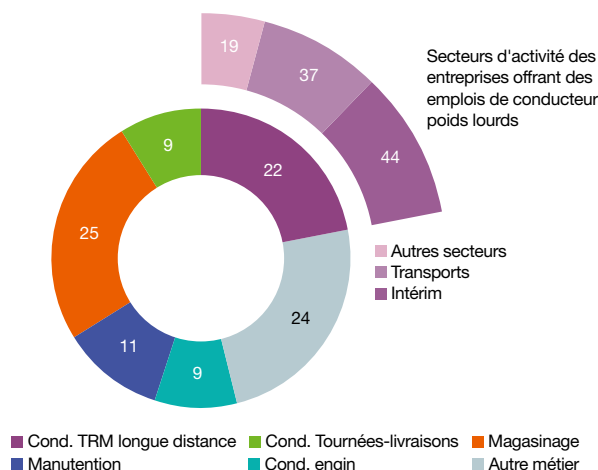
Dans la conduite de TRM longue distance, la part de CDI offerts est de 45 %, en progression de 7 points par rapport à 2017 et de 15 points depuis 2015. Pour les chauffeurs-livreurs, la part de CDI offerts s'élève à 51 %, en hausse de 1 point par rapport à 2017 et de 6 points depuis 2015.

C'est pour les conducteurs d'engins et de déplacement de charges que l'offre de CDI est la plus faible (19 %).

Hormis chez les chauffeurs-livreurs, les contrats « courts » (un à six mois) demeurent les plus nombreux, mais leur part recule depuis 2015. Enfin, la diminution continue des offres de contrats « très courts » (moins d'un mois) est notable sur les cinq dernières années, y compris pour les métiers peu qualifiés de la manutention ou du magasinage.

Figure 2.5.2 : répartition des offres d'emploi collectées par Pôle emploi selon le métier proposé en 2018

En %, données brutes



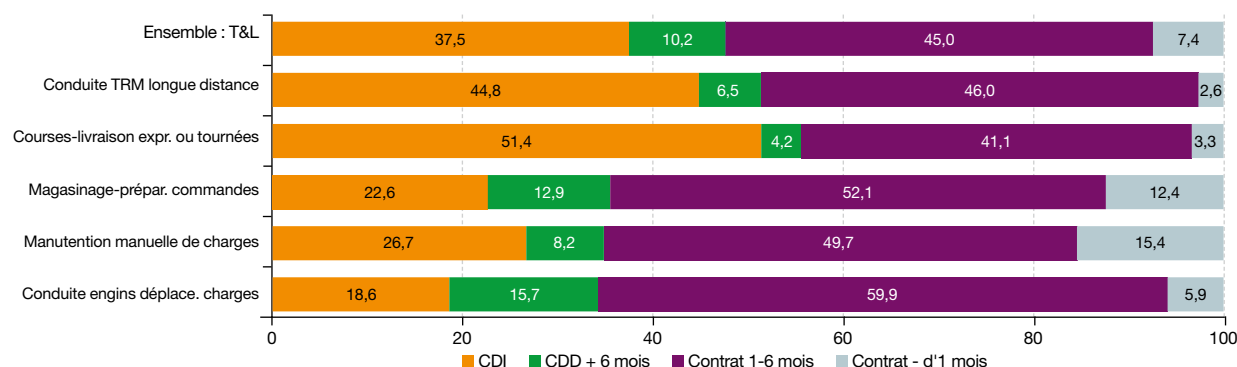
Lecture : 22 % des offres d'emploi du secteur des transports et de l'entreposage concernent les conducteurs TRM longue distance (tore intérieur). 37 % de ces offres d'emploi de conducteurs TRM sont émises par le secteur des transports, 44 % par les agences d'intérim, et 19 % par d'autres secteurs d'activité (section de tore extérieur).

Champ : France métropolitaine.

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

Figure 2.5.3 : répartition des offres d'emploi collectées par Pôle emploi selon le contrat de travail proposé

En %, données brutes



Champ : France métropolitaine.

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

UN MARCHÉ DU TRAVAIL TENDU POUR LES CONDUCTEURS POIDS LOURDS

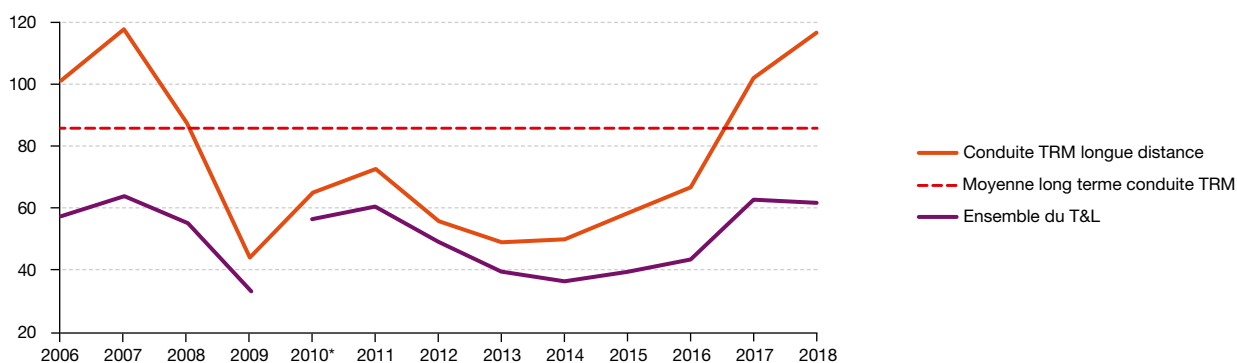
En 2018, l'indicateur de tension de l'ensemble des métiers du T&L (ratio offres collectées/nouvelles inscriptions à Pôle emploi) diminue légèrement (*figure 2.5.4*).

Mais les tensions s'accroissent de nouveau pour le métier de conducteur poids lourds sur longue distance.

En effet, bien que le nombre d'offres d'emploi déposées par les entreprises diminue de 1,0 %, le nombre de nouveaux demandeurs d'emploi enregistrés par Pôle emploi chute dans le même temps de 13,2 % (*annexes 2.16 et 2.21*). Cela se traduit par l'augmentation de 14 points de l'indicateur annuel de tension (après + 35 points en 2017) qui retrouve son niveau de 2007, 26 points au-dessus de sa moyenne de long terme.

Figure 2.5.4 : indicateur annuel de tension (offres collectées rapportées aux demandes enregistrées)

En %, données brutes



* 2010 : rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature Rome (répertoire opérationnel des métiers et des emplois) version 2 à Rome version 3.

Champ : France métropolitaine.

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

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

Le marché du travail « transport et logistique » est défini à partir des métiers concernés par les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. Le service des données et études statistiques (SDES) en a retenu 39 et les a agrégés en 6 groupes.

Les métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, la conduite de poids lourds sur longue distance 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 ». Dans la rédaction de cette fiche, la notion de métiers correspond à celle de groupe de métiers.

2.6 Le marché du travail « transport et logistique » : les demandeurs d'emploi

Fin 2018, Pôle emploi recense 546 100 demandeurs d'emploi tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) dans les métiers du transport et de la logistique (T&L). 78 % de ces demandes concernent les métiers du TRM. La demande d'emploi continue de se replier pour le métier de conducteur poids lourds sur longue distance (- 4,9 %, après - 5,1 % en 2017). Parallèlement, le nombre d'offres d'emploi de conducteurs confiées à Pôle emploi n'a diminué que de 1,0 % et les tensions persistent sur le marché du travail (voir fiche 2.5).

546 100 PERSONNES RECHERCHENT ACTIVEMENT UN EMPLOI « TRANSPORT ET LOGISTIQUE » (T&L) FIN 2018

Au 31 décembre 2018, 546 100 personnes recherchant un emploi dans un des métiers du domaine « transport et logistique » et tenues d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) sont inscrites à Pôle emploi (figure 2.6.1). Cela représente 2 400 demandeurs d'emploi de moins qu'en 2017 soit une baisse de 0,4 % (après + 1,3 % en 2017), du

même ordre que celle de l'ensemble des demandeurs d'emploi en France métropolitaine (- 0,3 %).

Parmi les groupes de professions spécifiques au TRM, le nombre de demandeurs d'emploi diminue davantage en 2018 pour le personnel de conduite (- 1,8 %) que pour les métiers de la logistique, moins qualifiés (- 0,3 %).

Sur cinq ans, en moyenne annuelle, seul le métier de conducteur poids lourds sur longue distance connaît une baisse durable des demandeurs d'emploi (- 1,3 %).

Figure 2.6.1 : demandeurs d'emploi en fin d'année pour les métiers T&L, par sexe

Niveau en milliers, données brutes, évolutions en % (évolution sur 5 ans en moyenne annuelle)

	Ensemble					dont femmes				
	Niveau 2018	Évolutions annuelles				Niveau 2018	Évolutions annuelles			
		2016	2017	2018	2018/2013		2016	2017	2018	2018/2013
Personnel de conduite du TRM	142,3	- 4,2	- 3,3	- 1,8	- 0,4	7,0	- 2,7	2,3	3,8	2,1
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	63,5	- 3,6	- 5,1	- 4,9	- 1,3	2,2	0,2	- 2,8	1,6	1,6
Conduite et livraison par tournées sur courte distance ; Courses-livraisons express	78,8	- 4,7	- 1,8	0,8	0,3	4,8	- 4,1	5,0	4,9	2,3
Métiers de la logistique en lien avec le TRM	285,4	0,2	2,6	- 0,3	2,9	41,6	1,5	7,3	5,1	5,4
Magasinage et préparation de commandes	150,3	0,1	2,8	- 0,5	3,1	32,8	1,4	8,0	5,1	5,7
Manutention manuelle de charges	75,9	- 2,0	2,7	- 3,2	1,6	6,3	0,8	4,5	2,7	3,3
Conduite d'engins de déplacement de charges	59,2	3,6	1,9	3,9	4,2	2,4	5,2	5,2	12,5	6,6
Autres métiers du T&L	118,4	4,2	4,1	1,0	4,9	30,5	3,7	6,4	2,3	5,1
Ensemble des métiers du T&L	546,1	- 0,3	1,3	- 0,4	2,4	79,0	1,9	6,5	3,9	4,9
Ensemble des demandeurs d'emploi	5 681,1	0,2	2,7	- 0,3	2,7	2 952,9	0,9	4,5	0,7	3,4

Champ : France métropolitaine, demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année.

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

NOUVEAU REcul DES DEMANDES D'EMPLOI DE CONDUCTEUR TRM

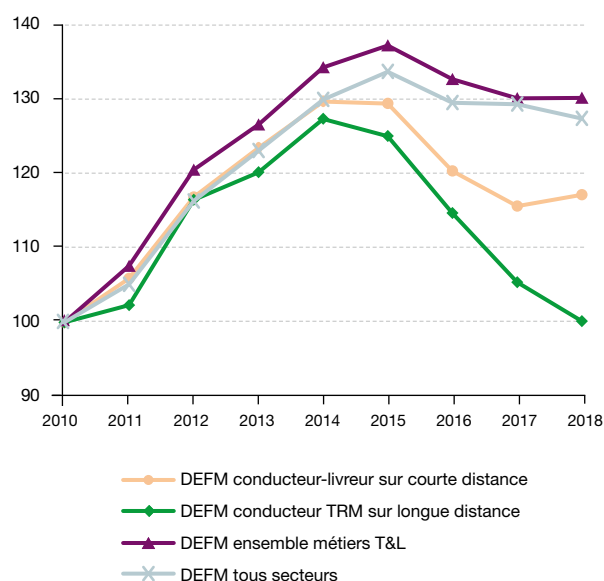
Le repli des demandes d'emploi de conducteur routier est très marqué depuis 2016. Le nombre de demandeurs d'emploi immédiatement disponibles (catégorie A) pour occuper un poste de conducteur poids lourds sur longue distance recule pour la quatrième année consécutive (- 4,8 %, après - 7,9 %

en 2017, - 8,1 % en 2016 et - 1,8 % en 2015) tandis que celui des conducteurs du domaine courses, livraisons express et tournées courte distance se redresse de 1,8 % (après - 3,8 % en 2017 et - 6,9 % en 2018) (figure 2.6.2).

Comme le nombre d'offres d'emploi de conducteur TRM sur longue distance n'a parallèlement diminué que de 1,0 % (voir fiche 2.5), le marché du travail continue de se tendre pour le cœur de métier du transport routier de marchandises.

Figure 2.6.2 : évolution du nombre de demandeurs d'emploi de catégorie A en fin d'année, par métier

Indice base 100 en 2010



DEFM : demandeurs d'emploi en fin de mois, au 31 décembre.
 Champ : France métropolitaine, demandeurs d'emploi de catégories A en fin d'année.
 Sources : Pôle emploi ; Dares (statistiques du marché du travail)

PEU DE JEUNES DEMANDEURS D'EMPLOI DE CONDUCTEUR TRM

Fin 2018, 12 % des demandeurs d'emploi de catégories A, B et C dans les métiers de T&L ont moins de 25 ans (contre 14 % pour l'ensemble des demandeurs d'emploi), 64 % ont entre 25 et 49 ans (resp. 61 %) et 24 % ont 50 ans ou plus (resp. 25 %).

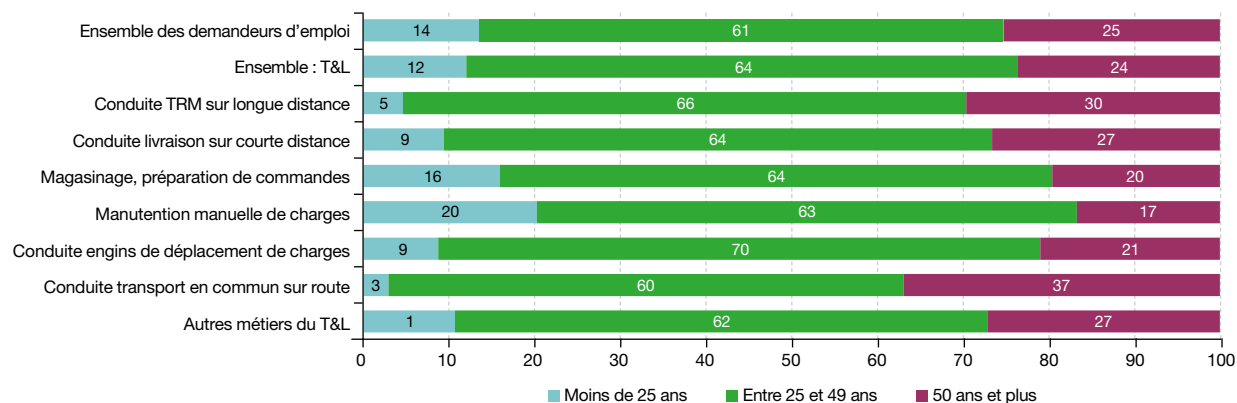
Comme pour l'ensemble des demandeurs d'emploi, la structure par tranche d'âge des demandeurs d'emploi dans les métiers du T&L montre un vieillissement progressif de cette population (voir annexe 2.19). La part des moins de 25 ans est ainsi passée de 14 % fin 2010 à 12 % fin 2018, celle des 25-49 ans de 70 % à 64 % et celle des 50 ans ou plus de 16 % à 24 %.

Du fait de l'âge minimum de 21 ans requis pour passer le permis poids lourds, la proportion de demandeurs d'emploi de conducteur TRM sur longue distance âgés de moins de 25 ans est naturellement faible (4,6 %) (figure 2.6.3). Les demandeurs d'emploi de moins de 25 ans sont deux fois plus nombreux (9,4 %) dans les courses-livraisons, le métier de conducteur de véhicule utilitaire léger (VUL) étant accessible dès 18 ans. Toutefois, les jeunes demandeurs d'emploi s'orientent en priorité vers des métiers ne nécessitant aucun diplôme, comme la manutention manuelle de charges (20 % des demandes) ou le magasinage-préparation de commandes (16 %).

Les demandeurs d'emploi de « 50 ans ou plus » sont davantage présents dans les métiers de la conduite. Ils représentent 30 % des demandeurs dans la conduite TRM sur longue distance (- 0,5 point sur un an, mais + 11,1 points depuis 2010) et 37 % des demandeurs d'emplois de transport en commun sur route (+ 1,1 point sur un an, + 10,9 points depuis 2010).

Figure 2.6.3 : répartition des demandeurs d'emploi T&L au 31 décembre 2018, par métier recherché selon leur classe d'âge

En %, données brutes



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

LA DEMANDE D'EMPLOI POUR LES MÉTIERS DU TRM EST TRÈS LARGEMENT MASCULINE

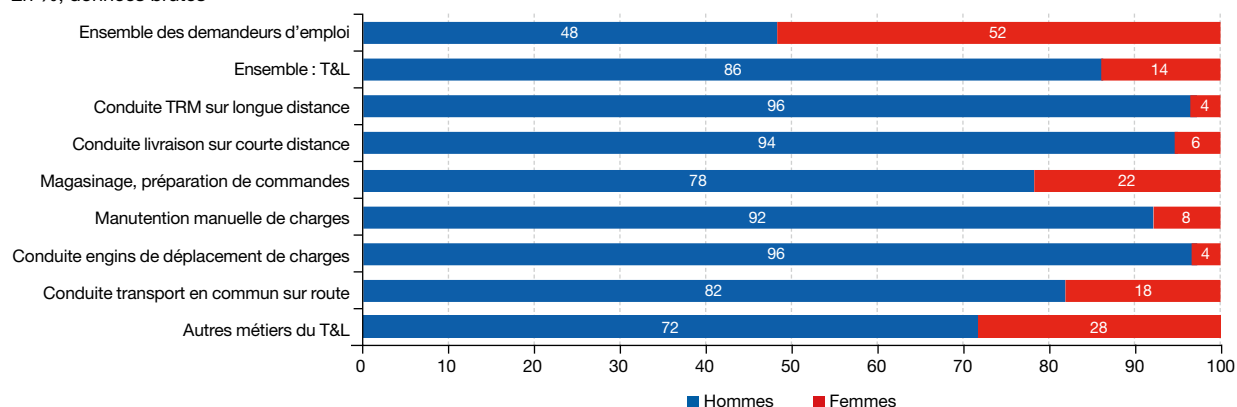
Alors que 52 % des demandeurs d'emploi dans la population générale sont des femmes, celles-ci ne représentent que 14 % des demandeurs d'emploi du T&L, soit 79 000 inscrites (figure 2.6.4). Cette proportion est en légère augmentation depuis deux ans (+ 0,6 point en 2018, après + 0,7 point en 2017). Entre 2016 et 2018, le nombre d'hommes demandeurs

d'emploi dans le T&L a diminué de 0,7 % tandis que celui des demandeuses d'emploi augmentait de 10,6 % (voir annexe 2.20).

Seulement 4 % des demandes d'emploi de chauffeurs poids lourds, et 6 % des demandes d'emploi de chauffeurs-livreurs émanent des femmes. Dans les métiers du T&L, les demandes féminines s'orientent en priorité vers le magasinage-préparation de commandes (22 % des demandes) et la conduite de transport en commun sur route (18 %), ce métier offrant davantage de possibilités d'emploi à temps partiel.

Figure 2.6.4 : répartition des demandeurs d'emploi T&L au 31 décembre 2017, par métier recherché selon le sexe

En %, données brutes



Champ : France métropolitaine, demandeurs d'emploi de catégories A, B et C en fin d'année.

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

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

Se référer à la fiche 2.5 "Les offres d'emploi".

Spécificités structurelles du secteur

Les salariés du TRF élargi sont majoritairement des hommes, ouvriers, qualifiés lorsqu'ils sont conducteurs poids lourds. La population salariée est en moyenne plus âgée que dans l'ensemble du secteur privé, le temps partiel est peu développé. Le personnel est plus stable que dans l'ensemble des secteurs d'activité, la réponse aux besoins ponctuels de main-d'œuvre supplémentaire s'opérant surtout par le recrutement de personnel intérimaire.

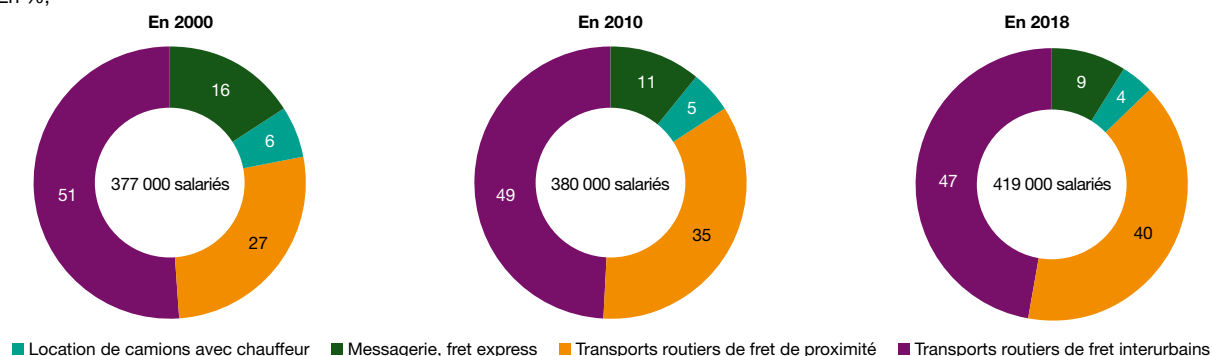
Le transport routier de fret interurbain est le premier secteur du TRF élargi en termes d'emploi salarié, avec 47 % des effectifs. Il est suivi par le transport routier de fret de proximité

(40 % des effectifs), dont la part augmente régulièrement depuis plus de quinze ans (figure 2.7.1).

Parmi les métiers spécifiques au transport et à la logistique, la conduite de transport routier de marchandises sur longue distance représente environ une offre d'emploi sur cinq ; 36,5 % de ces offres d'emploi émanent d'entreprises du secteur « transports et entreposage » alors que 44,2 % proviennent des agences d'intérim (figure 2.7.2). Le recrutement de conducteurs de véhicules poids lourds de transport de marchandises est considéré par les employeurs comme structurellement difficile (figure 2.7.3).

Figure 2.7.1 : évolution de la répartition des effectifs du TRF élargi par secteur détaillé

En %,



Champ : France (hors Mayotte).

Sources : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoiss

Figure 2.7.2 : répartition des offres d'emploi de conducteur TRM longue distance par secteur d'activité émetteur en 2018

Niveau en milliers, part en %

Secteur d'activité	Niveau 2018	Part
Transports et entreposage (HZ) dont	26,6	36,5
49. Transports terrestres et transports par conduites	24,7	33,9
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	1,8	2,4
Activités liées à l'emploi *	32,2	44,2
Industrie, construction (B, C, F)	2,9	3,9
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	3,3	4,5
Autres secteurs	8,0	10,9
Total	72,9	100,0

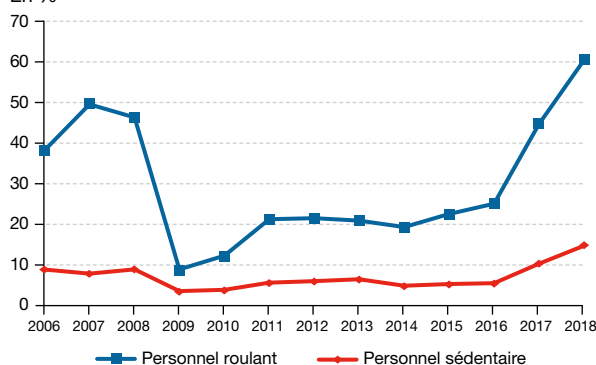
* Ce secteur comprend notamment les agences d'intérim.

Champ : France métropolitaine.

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

Figure 2.7.3 : part des chefs d'entreprises du TRF élargi déclarant des difficultés de recrutement

En %



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

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

partie 3

La durée du travail

— En 2018, le temps de service hebdomadaire des conducteurs poids lourds salariés d'établissements du transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 56 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il augmente de 46 minutes en un an, sous l'effet d'une hausse de 65 minutes pour les conducteurs sur courte distance conjuguée à une quasi stabilité pour les conducteurs grands routiers (- 1 minute). Cette hausse est la conséquence d'une nette progression du temps de conduite (+ 44 minutes), à 30 heures et 49 minutes hebdomadaires. Cette hausse du temps de conduite hebdomadaire concerne davantage les conducteurs sur courte distance (+ 41 minutes) que les grands routiers (+ 9 minutes). Un actif sur trois du transport routier de fret élargi travaille de nuit (entre minuit et cinq heures) contre moins d'un sur dix dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique.



3.1 Le temps de service hebdomadaire des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2018, le temps de service hebdomadaire des salariés conducteurs poids lourds du transport routier de fret élargi reprend sa progression. Les conducteurs sur courte distance effectuent 65 minutes de plus qu'en 2017, les conducteurs grands routiers quasiment le même temps que l'année précédente. Le temps de conduite augmente à la fois pour les conducteurs sur courte distance et les grands routiers. Le temps consacré par les conducteurs aux autres tâches (temps de travail, temps d'attente) s'accroît pour les conducteurs sur courte distance, alors qu'il recule sensiblement pour les grands routiers.

LE TEMPS DE SERVICE HEBDOMADAIRE DES CONDUCTEURS ROUTIERS AUGMENTE EN 2018

En 2018, la durée hebdomadaire moyenne du temps de service des conducteurs poids lourds salariés exerçant dans le transport routier de fret élargi s'établit à 45 heures et 56 minutes sur une semaine complète (figure 3.1.1), soit 46 minutes de plus qu'en 2017. Cette augmentation est le résultat d'une hausse du temps de service des conducteurs sur courte distance conjuguée à une quasi-stabilité de celui des grands routiers. Les premiers effectuent ainsi 44 heures et 16 minutes hebdomadaires les semaines complètes, les seconds 48 heures et 6 minutes. Le temps de service effectué par les conducteurs

Figure 3.1.1 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers poids lourds du TRF élargi

Niveau en heures : minutes, évolutions en minutes

	2018	Évolution annuelle			
		2016	2017	2018	Moyenne 5 ans
Temps de service	45:56	5	- 39	46	5
Courte distance	44:16	40	- 51	65	10
Grand routier	48:06	- 26	- 9	1	- 2
Temps de conduite	30:49	- 19	- 28	44	- 1
Courte distance	27:06	1	- 25	41	- 1
Grand routier	35:38	- 17	- 7	9	- 2
Autres travaux	14:41	56	3	8	19
Courte distance	16:41	64	- 17	32	23
Grand routier	12:05	32	19	- 6	13
Temps d'attente	0:26	- 32	- 14	- 6	- 13
Courte distance	0:29	- 25	- 10	- 7	- 13
Grand routier	0:23	- 40	- 21	- 3	- 13

Lecture : en 2018, le temps de service des conducteurs poids lourds grands routiers s'établit à 48 h 06 par semaine complète.

Champ : conducteurs poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus. Données 2017 et 2018 provisoires.

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

routiers de poids lourds a néanmoins diminué en moyenne de 2 minutes par an sur les cinq dernières années. Le temps de service des conducteurs sur courte distance a augmenté en moyenne de 10 minutes par an entre 2013 et 2018.

LE TEMPS DE SERVICE AUGMENTE DANS LE TRANSPORT DE PROXIMITÉ

La hausse du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers salariés s'observe dans le transport de proximité, qui emploie surtout des conducteurs sur courte distance (figure 2.2.5 - partie 2.2). Il atteint ainsi 44 heures et 54 minutes en 2018 dans ce secteur (figure 3.1.2). Il augmente également dans le transport interurbain (+ 24 minutes), qui emploie une plus grande proportion de conducteurs grands routiers et s'établit à 46 heures et 57 minutes dans ce secteur.

Figure 3.1.2 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi selon le secteur d'activité

Niveau en heures : minutes, évolutions en minutes

	2018	Évolution			
		2016	2017	2018	Moyenne 5 ans
Interurbain (49.41A)	46:57	2	- 21	24	3
Courte distance	45:28	48	- 26	52	9
Grand routier	48:15	- 17	- 5	- 5	- 1
Proximité (49.41B)	44:54	30	- 57	45	2
Courte distance	43:21	57	- 77	42	3
Grand routier	47:41	- 41	- 12	4	- 6

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 3.1.1) sont parfois inférieures à celles du TRF interurbain, mais aussi du TRF de proximité. Champ : conducteurs poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus. Données 2017 et 2018 provisoires. Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

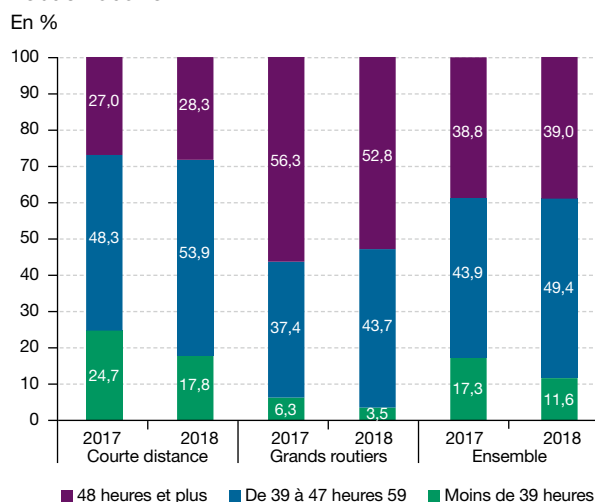
partie 3 : la durée du travail

PRÈS DE QUATRE CONDUCTEURS SUR DIX EFFECTUENT AU MOINS 48 HEURES HEBDOMADAIRES DE SERVICE EN 2018

La durée de service des conducteurs routiers de poids lourds du fret élargi est marquée par une très grande hétérogénéité. En 2018, 39,0 % d'entre eux effectuent un temps de service d'une durée hebdomadaire supérieure ou égale à 48 heures sur les semaines complètes, soit 0,2 point de plus en un an. En revanche, le temps de service est de moins de 39 heures pour 11,6 % de ces conducteurs (- 4,9 points en un an).

52,8 % des conducteurs grands routiers effectuent au moins 48 heures hebdomadaires (- 3,5 points en un an), 28,3 % des conducteurs sur courte distance (+ 1,3 point en un an). Parmi ces derniers, 17,8 % ont une durée de service hebdomadaire inférieure ou égale à 39 heures (*figure 3.1.3*).

Figure 3.1.3 : répartition des conducteurs routiers poids lourds du TRF élargi selon leur temps de service hebdomadaire



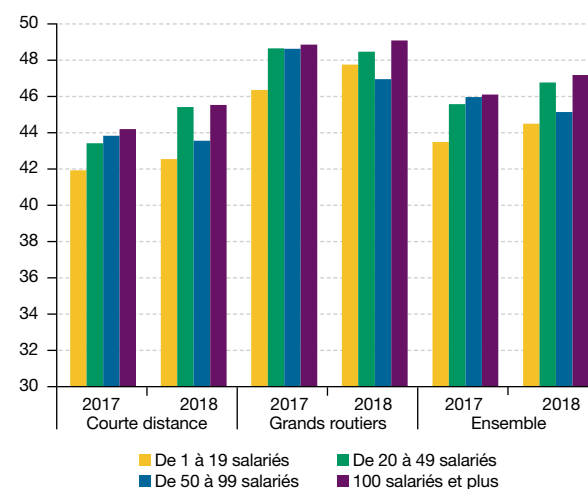
Champ : conducteurs poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus.
Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

LE TEMPS DE SERVICE AUGMENTE AVEC LA TAILLE DE L'ÉTABLISSEMENT

Le temps de service est généralement supérieur quand la taille des établissements augmente. Ainsi, il s'établit en 2018 à 44 heures et 24 minutes dans les établissements de moins de 20 salariés et à 47 heures et 5 minutes dans ceux employant 100 salariés et plus (*figure 3.1.4*). L'augmentation du temps de service est similaire dans toutes les classes d'effectifs, excepté dans les établissements employant de 50 à 99 salariés, où le temps de service moyen a reculé.

Figure 3.1.4 : temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi par taille d'établissement

En heures : minutes



Champ : conducteurs poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » effectuant une semaine de 5 jours et plus. Données 2017 et 2018 provisoires.
Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

LE TEMPS DE CONDUITE GLOBAL AUGMENTE

La conduite occupe une place prépondérante dans l'activité des conducteurs routiers. En 2018, elle représente 74 % du temps de service des grands routiers, 61 % de celui des conducteurs sur courte distance. Les conducteurs poids lourds conduisent en moyenne 30 heures et 49 minutes par semaine, soit 44 minutes de plus qu'en 2017 (*figure 3.1.1*). Cette hausse est un moyen de répondre à la forte demande adressée aux transporteurs en 2018.

Le temps consacré à la conduite par les conducteurs augmente quel que soit le type de conducteur : la hausse est forte pour les conducteurs sur courte distance (+ 41 minutes par semaine), plus modérée pour les grands routiers (+ 9 minutes). Les conducteurs sur courte distance conduisent 27 heures et 6 minutes en moyenne hebdomadaire, les conducteurs grands routiers 35 heures et 38 minutes par semaine. Toutefois, sur cinq ans, le temps de conduite est globalement stable, en courte distance et en grand routier.

Le temps de travail autre que la conduite (chargement, déchargement...) augmente en 2018 pour la huitième année consécutive. Cette hausse est portée par une nette progression pour les conducteurs sur courte distance, conjuguée à une légère diminution pour les grands routiers. Le temps d'attente accuse une baisse quasiment ininterrompue depuis 2006. Celle-ci est néanmoins plus faible que les années précédentes.

partie 3 : la durée du travail

LA DISTANCE PARCOURUE CHAQUE SEMAINE PAR LES CONDUCTEURS ROUTIERS POIDS LOURDS AUGMENTE

Les conducteurs routiers parcourent en moyenne 1 900 kilomètres chaque semaine en 2018, soit 71 kilomètres

de plus qu'en 2017 (*figure 3.1.5*). Les conducteurs sur courte distance parcourent 1 537 kilomètres (+ 67 kilomètres en un an), les conducteurs grands routiers 2 374 (+ 10 kilomètres en un an).

Figure 3.1.5 : distance hebdomadaire parcourue et vitesse moyenne apparente

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

	Niveau 2018		Évolution distance				Évolution vitesse			
	Distance	Vitesse	2016	2017	2018	Moyenne 5 ans	2016	2017	2018	Moyenne 5 ans
Conducteurs poids lourds	1 900	62	- 13	- 60	71	6	0,4	- 1,7	1,4	0,2
Courte distance	1 537	57	3	- 48	67	1	0,1	- 1,7	1,9	0,1
Grand routier	2 374	67	- 14	- 9	10	11	0,2	0,0	0,0	0,4
<i>dont TRF interurbains</i>	<i>2 060</i>	<i>64</i>	<i>- 16</i>	<i>- 41</i>	<i>40</i>	<i>4</i>	<i>- 0,2</i>	<i>- 0,6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>dont TRF de proximité</i>	<i>1 789</i>	<i>60</i>	<i>12</i>	<i>- 75</i>	<i>108</i>	<i>10</i>	<i>0,0</i>	<i>- 2,4</i>	<i>3,2</i>	<i>0,3</i>

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

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

Avertissement

Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se limitant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus, dites « semaines complètes ».

3.2 Le temps de service journalier des conducteurs du transport routier de fret élargi et ses composantes

En 2018, le nombre moyen de jours travaillés par mois des conducteurs poids lourds du transport routier de fret élargi diminue, après une croissance ininterrompue depuis 2013. Le temps de service journalier augmente de 6 minutes par rapport à l'année précédente. Cette hausse est principalement due à une progression du temps de conduite, mais le temps consacré aux travaux autres que la conduite est également en légère croissance. Le temps de service des conducteurs sur courte distance est en hausse, celui des conducteurs grands routiers est inchangé. Le nombre de kilomètres parcourus mensuellement recule, sous l'effet d'une baisse prononcée pour les grands routiers conjuguée à une stabilité pour les conducteurs sur courte distance.

LE NOMBRE DE JOURS TRAVAILLÉS PAR MOIS RECULE

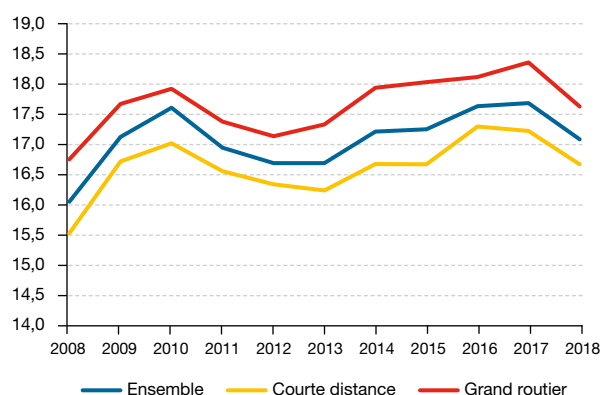
En 2018, les conducteurs routiers de poids lourds (à temps complet ou partiel) employés par des entreprises du transport routier de fret élargi effectuent en moyenne 17,1 jours de travail par mois, soit 204,7 jours par an (figure 3.2.1). Après une augmentation quasi continue depuis 2013, ce nombre baisse sensiblement. Le recul du nombre de jours travaillés concerne à la fois les conducteurs sur courte distance (- 0,6 jour par rapport à 2017, soit 16,7 jours par mois) et les grands routiers (- 0,7 jour, soit 17,6 jours par mois).

Par secteur d'activité, le nombre de jours effectivement travaillés diminue de 0,5 jour dans le transport routier interurbain et de 0,7 jour dans le transport routier de proximité. Le nombre de jours de travail dans le transport interurbain reste supérieur à celui observé dans le transport de proximité (respectivement 17,3 jours et 16,9 jours).

Au cours des cinq dernières années, le nombre de jours effectivement travaillés s'établit en moyenne à 17,3 jours par mois pour l'ensemble des conducteurs poids lourds, soit 16,9 pour les conducteurs sur courte distance et 18,0 pour les grands routiers.

Figure 3.2.1 : nombre moyen de jours travaillés par mois

En jours



Niveau et évolution en jours

	Niveau		Évolution annuelle		
	2018	Moyenne 5 ans	2016	2017	2018
Ensemble TRF	17,1	17,3	0,4	0,1	- 0,6
Courte distance	16,7	16,9	0,6	0,0	- 0,6
Grand routier	17,6	18,0	0,1	0,2	- 0,7
dont interurbains	17,3	17,5	0,2	0,2	- 0,5
Courte distance	16,8	17,0	0,6	0,1	- 0,4
Grand routier	17,7	18,0	0,0	0,3	- 0,5
dont proximité	16,9	17,2	0,6	- 0,2	- 0,7
Courte distance	16,7	17,0	0,5	- 0,3	- 0,6
Grand routier	17,4	17,8	0,6	0,0	- 1,2

Champ : conducteurs poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi » sur un mois. Le nombre de jours travaillés présenté dans ce tableau ne comprend pas les congés, les jours d'arrêt maladie, les jours de formation extérieure, les repos compensateurs. Il ne peut donc pas être assimilé au nombre de jours de travail des salariés conducteurs.

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

partie 3 : la durée du travail

LE TEMPS DE SERVICE QUOTIDIEN AUGMENTE LÉGÈREMENT

En 2018, le temps de service des conducteurs routiers du transport de fret élargi est en moyenne de 8 heures et 56 minutes par jour (*figure 3.2.2*). Il augmente de 6 minutes par rapport à 2017. Cette évolution est le résultat d'une hausse de 8 minutes du temps de service des conducteurs sur courte

distance conjuguée à une stabilité de celui des conducteurs grands routiers (0 minute). Les conducteurs sur courte distance effectuent un service quotidien de 8 heures et 39 minutes en 2018, les conducteurs grands routiers 9 heures et 18 minutes. Par secteur, le temps de service est plus élevé dans le transport interurbain, davantage orienté vers le transport à longue distance, que dans le transport de proximité.

Figure 3.2.2 : temps de service journalier et ses composantes

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

	2018					Évolution annuelle				
	Service	Conduite	Autres travaux	Attente	Distance	Service	Conduite	Autres travaux	Attente	Distance
Ensemble TRF	8:56	5:59	2:52	0:05	369	6	5	2	- 1	9
Courte distance	8:39	5:17	3:16	0:06	300	8	4	5	- 1	9
Grand routier	9:18	6:53	2:21	0:05	458	0	1	0	0	0
<i>dont interurbains</i>	9:08	6:18	2:45	0:05	400	3	2	1	0	4
<i>dont proximité</i>	8:43	5:47	2:50	0:06	346	3	6	0	- 2	15

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

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

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

LE TEMPS DE CONDUITE QUOTIDIEN AUGMENTE

Le temps de conduite des conducteurs routiers poids lourds du TRF élargi progresse en moyenne de 5 minutes en 2018 et le temps consacré aux travaux autres que la conduite (chargement, déchargement...) s'accroît de 2 minutes (*figure 3.2.2*). Le temps d'attente déclaré est quasi stable en 2018, après plusieurs années de baisse.

Les conducteurs sur courte distance conduisent 5 heures et 17 minutes par jour en 2018, soit 4 minutes de plus qu'en 2017. Le temps consacré par cette catégorie de conducteurs au travail autre que la conduite augmente légèrement plus (+ 5 minutes), alors que le temps d'attente est quasiment stable (- 1 minute). Les temps de conduite, de travail autre que la conduite et d'attente des conducteurs grands routiers sont très stables en 2018. Leur temps de conduite s'établit à 6 h 53 par jour. Il se situe au niveau de sa moyenne observée sur 5 ans.

Chaque jour, un conducteur poids lourd parcourt en moyenne 369 kilomètres. Cette distance est de 458 kilomètres pour un grand routier, soit une distance quasiment inchangée depuis 4 ans, et de 300 kilomètres pour un conducteur sur courte distance (+ 9 kilomètres en un an).

LA DISTANCE PARCOURUE MENSUELLEMENT DIMINUE

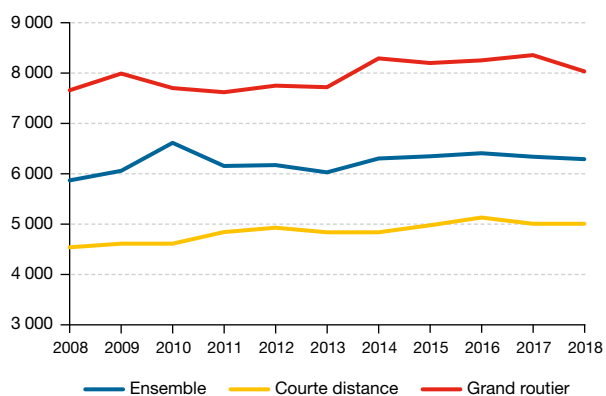
En 2018, les conducteurs poids lourds effectuent en moyenne 6 291 kilomètres chaque mois, soit 52 kilomètres de moins qu'en 2017. C'est le deuxième recul consécutif (*figure 3.2.3*). La distance parcourue par les conducteurs grands routiers diminue sensiblement (- 331 kilomètres), effaçant les hausses des deux années précédentes. La distance effectuée par les conducteurs sur courte distance est très proche de son niveau de 2017 (- 2 kilomètres) et reste un peu supérieure à son niveau moyen des cinq dernières années. Le nombre mensuel de kilomètres parcourus par les grands routiers est largement supérieur à celui parcouru par les conducteurs sur courte distance (respectivement 8 056 et 4 999 kilomètres en 2018).

Par secteur d'activité, les conducteurs employés dans les entreprises de transport interurbain, qui emploient davantage de conducteurs grands routiers, effectuent 6 888 kilomètres par mois en 2018, alors que les salariés du transport de proximité, majoritairement conducteurs sur courte distance, parcourent 5 855 kilomètres chaque mois (*figure 3.2.3*). Cette distance est en baisse dans le transport routier de fret interurbain (- 107 kilomètres), alors qu'elle augmente un peu dans le transport de proximité (+ 24 kilomètres).

partie 3 : la durée du travail

Figure 3.2.3 : distance mensuelle moyenne parcourue

En kilomètres



En kilomètres

	Niveau		Évolution annuelle		
	2018	Moyenne 5 ans	2016	2017	2018
Ensemble TRF	6 291	6 341	66	- 72	- 52
Courte distance	4 999	4 983	161	- 127	- 2
Grand routier	8 056	8 253	54	108	- 331
dont interurbains	6 888	6 998	0	65	- 107
Courte distance	5 494	5 369	107	109	80
Grand routier	8 146	8 345	98	163	- 337
dont proximité	5 855	5 808	167	- 225	24
Courte distance	4 787	4 879	191	- 321	- 58
Grand routier	7 849	7 998	11	- 90	- 308

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

Source : SDES, enquête « chronotachygraphes »

3.3 Les horaires de travail

Les actifs employés¹ dans le transport routier de fret élargi ont fréquemment des horaires de travail « atypiques ». En 2018, près d'un tiers d'entre eux ont travaillé entre minuit et cinq heures du matin (travail de nuit) durant le mois précédant l'enquête et 9 % ont effectué la moitié de leurs heures ou plus dans cette plage horaire. 29 % des actifs du transport routier de fret élargi ont travaillé sur la plage horaire allant de 20 heures à minuit (travail en soirée). Le travail de nuit est beaucoup plus fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique où moins de 10 % des actifs sont concernés. En revanche, l'écart est moins important pour le travail du soir, qui concerne un quart des actifs tous secteurs confondus. Travailler le samedi est un peu moins courant que dans l'ensemble des secteurs en 2018 et le travail du dimanche concerne moins d'un actif du secteur sur dix, en raison notamment des contraintes réglementaires.

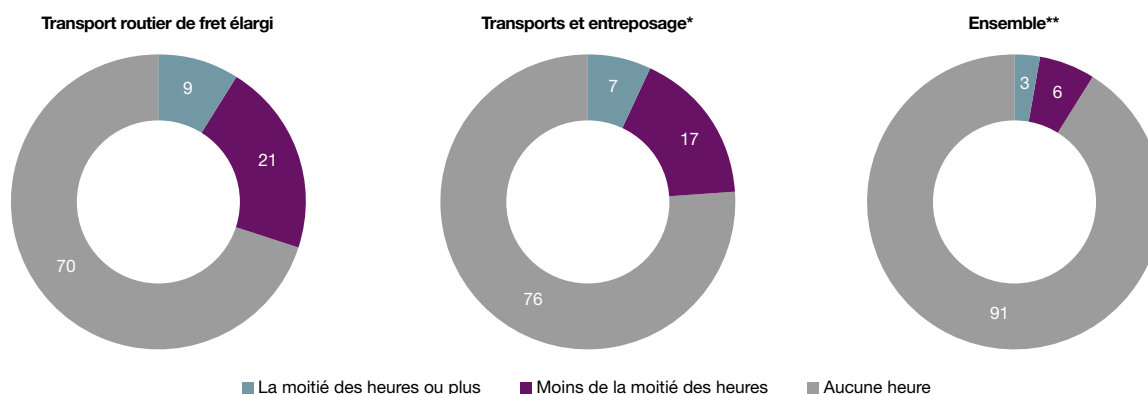
UN ACTIF SUR TROIS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI TRAVAILLE LA NUIT

Le travail entre minuit et 5 heures du matin est très répandu dans le transport routier de fret élargi : en 2018, 30 % des salariés ou indépendants du secteur travaillent pendant cette plage horaire durant le mois précédant l'enquête, et 9 % ont effectué au moins la moitié de leurs heures de travail la nuit (*figure 3.3.1*). Cette proportion est stable par rapport aux années précédentes. Le travail entre minuit et 5 heures est plus fréquent dans le transport routier de fret élargi que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage hors activités postales (24 %) et, plus encore, que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique, où seuls 9 % des actifs travaillent de nuit.

Les actifs du transport routier de fret élargi sont également amenés à travailler en soirée (*figure 3.3.2*). En 2018, 29 % d'entre eux travaillent entre 20 heures et minuit, soit un niveau proche de celui du travail de nuit. Cela représente plus de la moitié de leurs heures de travail pour 8 % des actifs, moins de la moitié pour 21 %. Le travail en soirée est plus courant dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (hors activités postales) : 34 % des actifs travaillant dans ce secteur sont concernés (8 % pour plus de la moitié de leurs heures, 26 % pour moins de la moitié). Dans l'ensemble des secteurs, hors fonction publique, 26 % des actifs exercent leur activité professionnelle entre 20 heures et minuit.

Figure 3.3.1 : le travail entre minuit et cinq heures en 2018

En %



* Hors activités de poste et de courrier.

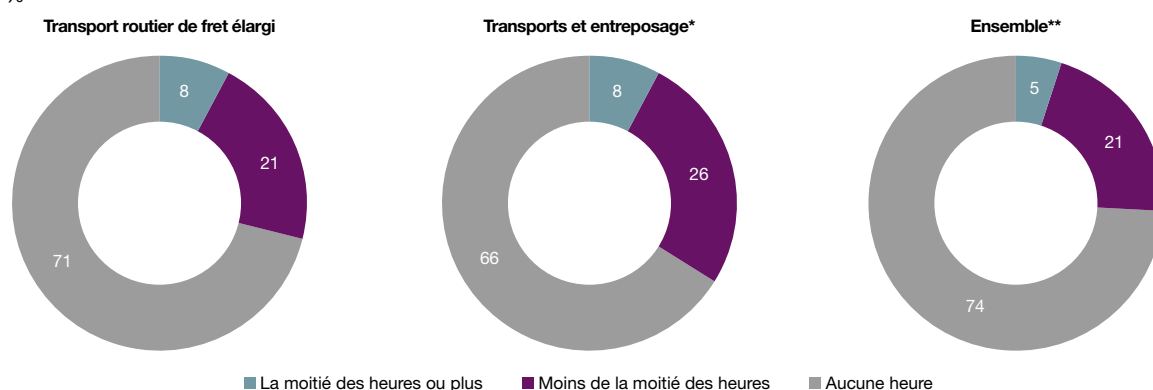
** Hors fonction publique.

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SDES

¹ Actifs employés : salariés et non salariés.

Figure 3.3.2 : le travail entre 20 heures et minuit en 2018

En %



* Hors activités de poste et de courrier.

** Hors fonction publique.

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SDES

LE TRAVAIL DU SAMEDI ET DU DIMANCHE EST MOINS RÉPANDU DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI QUE DANS L'ENSEMBLE DU TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

En 2018, 35 % des actifs employés dans le transport routier de fret élargi travaillent au moins un samedi dans le mois précédant l'enquête, dont 26 % au moins deux. Le travail le samedi est moins fréquent que dans les autres secteurs : dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (hors activités postales), 41 % des actifs ont travaillé au moins un samedi au cours du mois précédent, soit une proportion un peu plus élevée que celle observée dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique (39 %). Les salariés du transport les plus concernés par le travail du samedi sont ceux du transport de voyageurs (transport urbain, ferroviaire, aérien, taxis).

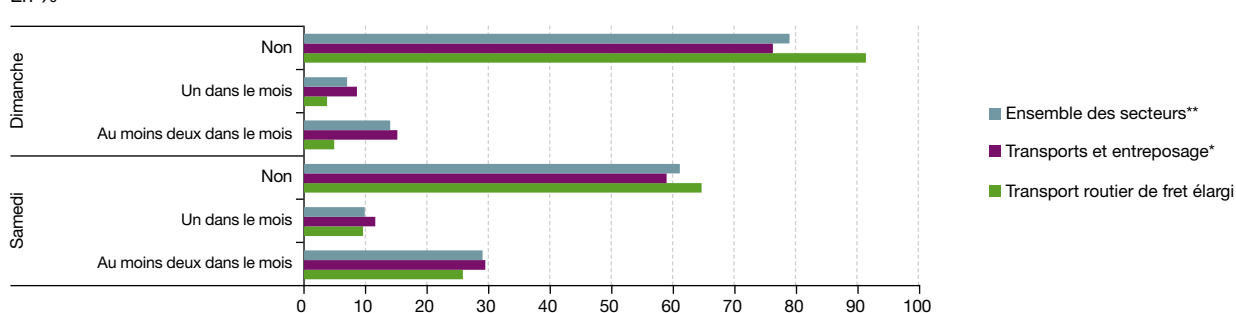
En revanche, le travail dominical concerne assez peu les

actifs du transport routier de fret élargi : 9 % des actifs ont travaillé au moins une fois le dimanche dans le mois précédent. Le travail du dimanche relève en effet d'une mesure dérogatoire au code du travail liée aux contraintes de production ou aux besoins du public. Par ailleurs, dans le cas du transport routier, la législation interdit aux poids lourds de circuler le dimanche, sauf exceptions (transport de denrées périssables...).

À l'inverse, dans l'ensemble des transports et de l'entreposage (hors activités postales), le travail du dimanche est davantage répandu : près d'un actif sur quatre a travaillé au moins un dimanche durant le mois précédent en 2018. Comme pour le travail le samedi, cette proportion est la plus élevée dans les transports de voyageurs (aérien, ferroviaire...), ainsi que dans la gestion des infrastructures (aéroports, etc...). Elle est également plus forte que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique. En 2018, 21 % des actifs ont travaillé au moins un dimanche dans le mois.

Figure 3.3.3 : le travail en fin de semaine en 2018

En %



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

Sources : Insee, enquête emploi ; calculs SDES

Les horaires atypiques

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

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

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

Spécificités structurelles

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs courte distance est inférieur à celui des grands routiers de près de 4 heures.

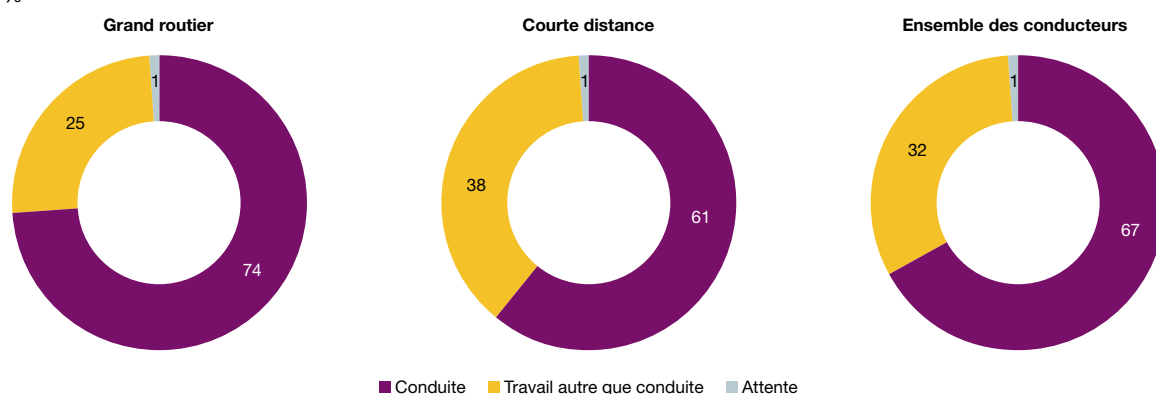
Les conducteurs sur courte distance consacrent moins de 65 % de ce temps à la conduite alors que les conducteurs grands routiers en consacrent autour de 75 %. Les conducteurs sur courte distance parcourent moins de kilomètres par mois et consacrent plus de temps au

chargement et déchargement, entretien ou opérations administratives que les grands routiers.

Dans le transport routier de fret élargi, entre un quart et un tiers des effectifs employés travaillent selon des horaires atypiques, travail en soirée, de nuit ou travail du samedi. Cependant, le travail du dimanche est moins fréquent que dans l'ensemble du transport et entreposage, en raison des contraintes réglementaires de circulation durant ce jour.

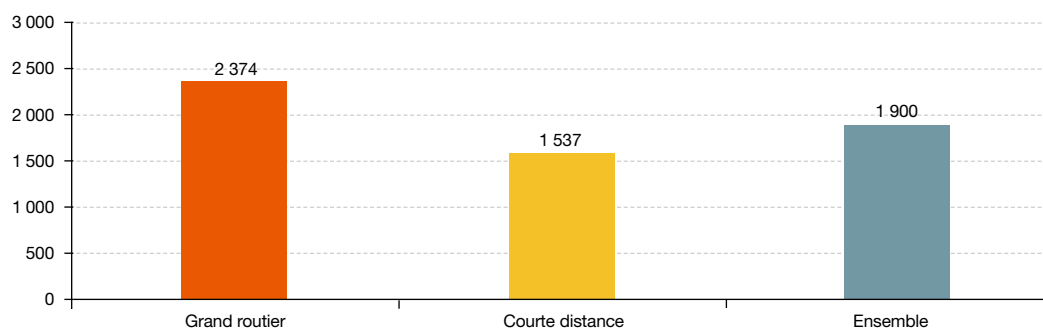
Répartition du temps de service des conducteurs routiers en 2018

En %



Distance hebdomadaire moyenne parcourue en 2018

En kilomètres



Champ : conducteurs poids lourds salariés des établissements du TRF élargi sur les semaines complètes
France hors Mayotte.

Source : SDES, enquêtes « chronotachygraphes »

partie 4

Les salaires

— Le salaire mensuel brut moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de fret (TRF) élargi, primes et compléments compris, augmente de 1,6 % en 2018, après + 1,4 % en 2017. Le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête recule toutefois en 2018, en raison d'une nette reprise de la hausse des prix à la consommation. En 2017, il s'était légèrement accru. Sur la période 2013-2018, le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête a progressé en moyenne de 0,4 % par an. 12,0 % des salariés soumis à la convention collective des "transports routiers" ont bénéficié de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2018. En 2016, le salaire mensuel net moyen des ouvriers qualifiés du transport routier de fret élargi avait progressé de 1,4 % en un an, compte tenu de l'inflation.



4.1 Le pouvoir d'achat et les taux horaires conventionnels

En 2018, le pouvoir d'achat du salaire brut moyen par tête (qui comprend les salaires, primes et compléments) de l'ensemble des salariés du transport routier de fret élargi diminue légèrement, après plusieurs années de progression. Le salaire mensuel par tête augmente pourtant davantage qu'en 2017, mais la reprise de l'inflation au cours de l'année annule cette évolution. Le pouvoir d'achat des salariés du TRF élargi a cependant progressé de 0,4 % par an en moyenne, entre 2013 et 2018. Les négociations collectives de branche sur les salaires ont abouti à un accord en avril 2017 et le salaire horaire conventionnel des conducteurs poids lourds au coefficient 128M (voir définitions, annexe D) repasse au dessus du niveau du Smic au 1^{er} décembre 2017.

LE SALAIRE BRUT MOYEN PAR TÊTE PROGRESSE DE 1,6 % EN 2018

En 2018, le salaire brut moyen par tête (SMPT), qui inclut les primes, les indemnités et des effets de structure (ancienneté et qualification notamment), augmente de 1,6 % par rapport à 2017 dans le transport routier de fret (TRF) élargi, contre + 1,4 % l'année précédente (figure 4.1.1). Cette hausse est inférieure à la croissance du SMPT dans les transports et l'entreposage hors activités postales (+ 1,7 %) et de celle de l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 2,0 %). En 2018, la masse salariale du TRF élargi est de 11 milliards d'euros. Elle augmente nettement (+ 5,6 %), comme les effectifs salariés du secteur.

Figure 4.1.1 : 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 2018	Évolution annuelle			
		2016	2017	2018	Moyenne 2018/2013
Ensemble des secteurs concurrentiels (1)					
Masse salariale	579	2,4	3,6	3,5	2,5
SMPT	2 620	1,4	1,7	2,0	1,6
Pouvoir d'achat du SMPT	-	1,2	0,7	0,2	0,9
Transports et entreposage (2)					
Masse salariale	38	2,4	2,3	3,8	2,3
SMPT	2 730	1,0	0,7	1,7	1,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,8	- 0,3	- 0,1	0,4
TRF élargi					
Masse salariale	11	3,2	4,5	5,6	3,0
SMPT	2 290	1,2	1,4	1,6	1,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	1,0	0,4	- 0,2	0,4

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

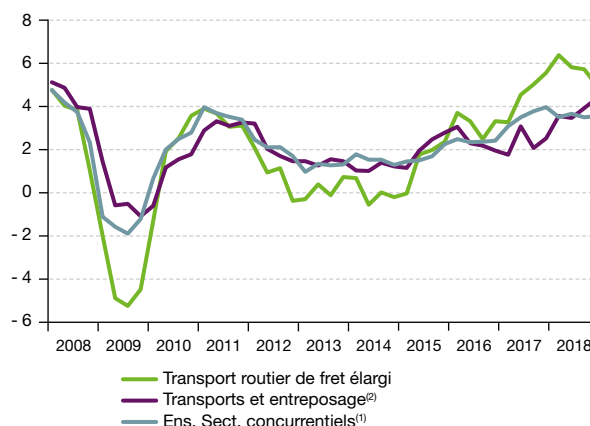
(2) Hors activités de poste et de courrier (NAF "53").

Champ : France hors Mayotte.

Sources : traitement SDES, d'après Acoff ; SNCF ; Dares ; Insee

Figure 4.1.2 : évolution de la masse salariale

Glissement annuel en %



Lecture : une évolution en glissement annuel compare la valeur d'une grandeur à deux dates séparées d'un an, par exemple, dans le TRF élargi, la masse salariale au 4^e trimestre 2018 est supérieure de 5,6 % à celle du 4^e trimestre 2017.

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

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

Champ : France hors Mayotte.

Source : traitement SDES, d'après Acoff

La hausse des prix s'est de nouveau accélérée en 2018 (+ 1,8 %, après + 1,0 % en 2017 et + 0,2 % en 2016) et, en conséquence, le pouvoir d'achat du SMPT se replie (- 0,2 %), alors qu'il avait légèrement progressé l'année précédente (+ 0,4 %)-(figure 4.1.1). Dans les transports et l'entreposage (hors activités postales), le pouvoir d'achat du SMPT recule pour la deuxième année consécutive (- 0,1 %, après - 0,3 %). Il avait progressé durant les quatre années précédentes (de 2013 à 2016).

En moyenne annuelle, le pouvoir d'achat du SMPT s'accroît de 0,4 % par an entre 2013 et 2018 dans le TRF élargi. Cette augmentation est identique à celle de l'ensemble des transports et de l'entreposage (+ 0,4 % par an), mais inférieure à celle de l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,9 %).

partie 4 : les salaires

LE POUVOIR D'ACHAT DU SALAIRE HORAIRE DE BASE DES OUVRIERS RECULE

Sur un champ un peu différent (les ouvriers des transports terrestres et par conduites), le pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base des ouvriers (SHBO) diminue également de - 0,3 % en 2018, contre + 0,1 % en 2017. La reprise de l'inflation annule la hausse nominale du SHBO en 2018 (*figure 4.1.3*). Entre 2013 et 2018, le pouvoir d'achat des ouvriers du transport terrestre augmente néanmoins de 0,4 % par an. Dans l'ensemble des secteurs (hors agriculture), la hausse s'établit à + 0,6 % par an.

Figure 4.1.3 : évolution du salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO - moyenne annuelle)

En %

Secteur d'activité	2016	2017	2018	Moyenne 2013/2018
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,2	1,3	1,5	1,3
Transports et entreposage	1,1	1,1	1,5	1,1
dont transports terrestres et par conduites	1,1	1,1	1,5	1,1
dont entreposage et services auxiliaires des transports	1,1	1,2	1,6	1,3
Prix à la consommation	0,2	1,0	1,8	0,7
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,0	0,2	- 0,3	0,6
Transports et entreposage	0,9	0,1	- 0,3	0,4
dont transports terrestres et par conduites	0,9	0,1	- 0,3	0,4
dont entreposage et services auxiliaires des transports	0,9	0,2	- 0,2	0,6

Champ : jusqu'en 2017, entreprises de 10 salariés et plus, 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. Depuis 2018, ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte).

Sources : Dares, enquête trimestrielle Acemo ; Insee, indice des prix à la consommation ; calculs SDES

LE SALAIRE HORAIRE CONVENTIONNEL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EST REVALORISÉ AU 1^{ER} DÉCEMBRE 2017

Les négociations annuelles de branche ont abouti en avril 2017 à un accord de revalorisation des rémunérations conventionnelles, accord étendu au 1^{er} décembre 2017. À cette date, le taux horaire conventionnel des conducteurs poids lourds de plus de 11 tonnes, et jusqu'à 19 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) – (128M), s'établit à 9,80 euros de l'heure (+ 9 centimes). Le salaire horaire des conducteurs hautement qualifiés (150M), fixé par les accords de branche, atteint 10,06 euros de l'heure (+ 6 centimes), soit un niveau supérieur de 26 centimes à celui du coefficient 128M. Le précédent accord avait pris effet au 1^{er} avril 2016 (date d'extension).

Le Smic brut a été revalorisé à 9,88 euros de l'heure au 1^{er} janvier 2018 (*figures 4.1.4 et 4.1.5*). 12 % des salariés roulants dépendant de la convention collective du transport routier de marchandises et activités auxiliaires de transports ont bénéficié de cette revalorisation, soit 0,5 point de plus que dans l'ensemble des secteurs (*figure 4.1.4*).

Figure 4.1.4 : proportion de salariés au Smic

En %, Smic en euros

Secteur d'activité	1 ^{er} janvier 2015	1 ^{er} janvier 2016	1 ^{er} janvier 2017	1 ^{er} janvier 2018*
Ensemble des secteurs	11,1	10,5	10,6	11,5
Transports et entreposage	7,0	5,7	6,5	6,7
Transports routiers ⁽¹⁾	15,0	12,0	13,0	12,0
Smic	9,61	9,67	9,76	9,88

(1) désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (Annexe D - « Personnel roulant marchandises » de la convention collective).

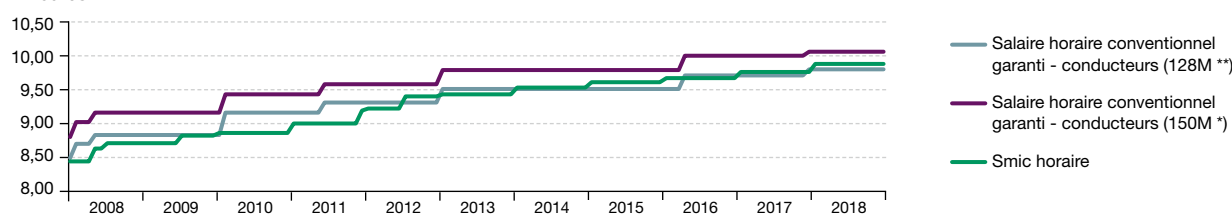
Champ : jusqu'en 2017, ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales. France métropolitaine. Depuis 2018, ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte).

* En raison de l'élargissement du champ aux départements d'outre-mer, les données de cette année ne sont pas strictement comparables à celles des années antérieures.

Source : Dares, enquête Acemo

Figure 4.1.5 : évolutions des salaires conventionnels et du Smic

En euros



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

** le coefficient 128M s'applique aux conducteurs poids lourds de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC. La date retenue est celle de l'arrêté d'extension de l'accord à l'ensemble des entreprises.

Champ : France (hors Mayotte),

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee, DGITM/DST ; calculs SDES

Les horaires atypiques

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 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 ; l'assiette déplafonnée 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 moyen déclarés aux Urssaf ; l'évolution de ce salaire moyen brut déflatée de l'indice des prix à la consommation est appelée pouvoir d'achat du SMPT.

4.2 Les salaires

En 2016, le salaire net réel moyen en équivalent temps plein perçu par les ouvriers qualifiés du transport routier de fret (TRF) élargi, qui représentent un peu plus des trois quarts des effectifs du secteur (fiche 2.1), augmente de 1,4 %. Toutes catégories socioprofessionnelles confondues, il s'accroît de 1,0 % en un an. Cette progression concerne toutes les composantes du TRF élargi, à l'exception de la messagerie et fret express. Le salaire médian dans le TRF élargi (1 720 euros) est très proche de celui de l'ensemble des secteurs (1 710 euros).

LE SALAIRE NET RÉEL MOYEN EST EN HAUSSE EN 2016 DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI

En 2016, les salariés du TRF élargi perçoivent un salaire moyen par équivalent temps plein (EQTP) de 1 830 euros nets mensuels (figure 4.2.1). Leur pouvoir d'achat augmente de 1,0 % sur un an, après + 1,1 % en 2015. Cette progression permet au pouvoir d'achat des salariés du secteur de revenir à son niveau de 2012 (figure 4.2.2). Elle est plus élevée en 2016 que dans l'ensemble des secteurs privés et semi-publics (+ 0,6 %). Cette évolution

plus favorable dans le secteur n'avait plus été observée depuis 2011. Dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, le salaire net recule de 0,8 %, après + 1,9 % en 2015.

Le salaire net des ouvriers qualifiés du TRF élargi, essentiellement des conducteurs routiers, s'établit à 1 710 euros mensuels. Compte tenu de la hausse des prix, il augmente de 1,4 % en 2016, après + 0,5 % en 2015. Les salaires conventionnels des conducteurs routiers ont été revalorisés de 2,1 % au 1^{er} avril 2016 (date d'extension), après un peu plus de trois années sans accord salarial de branche.

Figure 4.2.1 : 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	2016					Évolution 2016/2015		
	TRF élargi			Transports et entreposage	Tous secteurs	TRF élargi	Transports et entreposage	Tous secteurs
	Hommes	Femmes	Ensemble					
Cadres*	3 590	3 060	3 460	3 920	4 080	0,8	- 1,3	0,8
Professions intermédiaires	2 270	2 100	2 210	2 360	2 260	0,0	- 1,3	0,1
Employés	1 900	1 610	1 710	1 960	1 610	- 0,2	- 0,5	- 0,1
Ouvriers qualifiés	1 720	1 520	1 710	1 830	1 790	1,4	- 0,2	0,3
Ouvriers non qualifiés	1 540	1 410	1 530	1 590	1 460	0,3	- 0,3	- 0,1
Ensemble des salariés	1 830	1 850	1 830	2 210	2 270	1,0	- 0,8	0,6

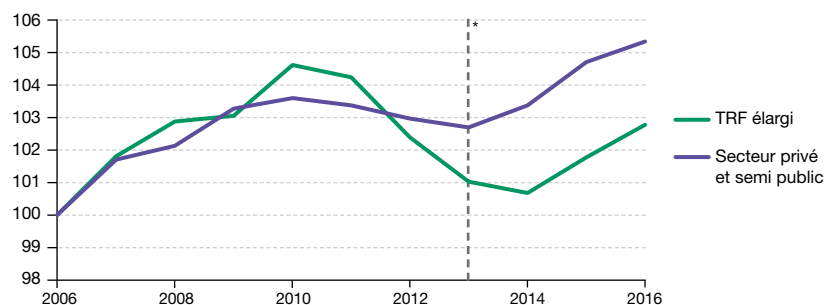
* Hors chefs d'entreprises salariés.

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

Sources : Insee, DADS 2016 ; calculs SDES

Figure 4.2.2 : évolution du salaire net réel moyen par équivalent-temps-plein

Salaires en euros constants, base 100 en 2006



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

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

Sources : Insee, DADS 2016 ; calculs SDES

EN 2016, LE SALAIRE NET DES FEMMES EST EN MOYENNE INFÉRIEUR DE 7 % À 15 % À CELUI DES HOMMES, SELON LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

En 2016, le salaire net moyen des salariées du transport routier de fret élargi – celles-ci occupent 11,1 % des emplois salariés (*fiche 2.2*) – est de 1 850 euros mensuels et dépasse de 20 euros celui des salariés (1 830 euros mensuels). Cette situation s'explique essentiellement par un effet de structure : les femmes sont très peu nombreuses parmi les ouvriers, conducteurs ou manœuvres, aux salaires plus bas. Ainsi, pour chaque catégorie socioprofessionnelle, le salaire net des femmes est inférieur à celui des hommes, l'écart allant de 7 % pour les professions intermédiaires à 15 % pour les cadres et les employés. Cet écart est cependant moins accentué que dans l'ensemble des secteurs hors fonction publique. Par secteur d'activité détaillé, le salaire mensuel net moyen des femmes, comme celui des hommes, est le plus bas dans le TRF de proximité, le plus élevé dans la messagerie et fret express (*figure 4.2.3*).

LA MESSAGERIE ET FRET EXPRESS OFFRE LES SALAIRES LES PLUS ÉLEVÉS EN 2016

En 2016, la messagerie et fret express offre le salaire net moyen le plus élevé du transport routier de fret élargi (*figure 4.2.3*). Ceci s'explique par une plus grande proportion de cadres que dans les autres secteurs, du fait de l'importance des activités d'organisation logistique dans ce secteur. Le salaire le plus

bas s'observe dans le transport de proximité, qui emploie relativement peu de conducteurs hautement qualifiés. Les salaires nets des ouvriers qualifiés sont les plus élevés dans le transport routier interurbain (1 770 euros mensuels) qui emploie de nombreux conducteurs grands routiers, les plus bas dans la messagerie et fret express (1 660 euros).

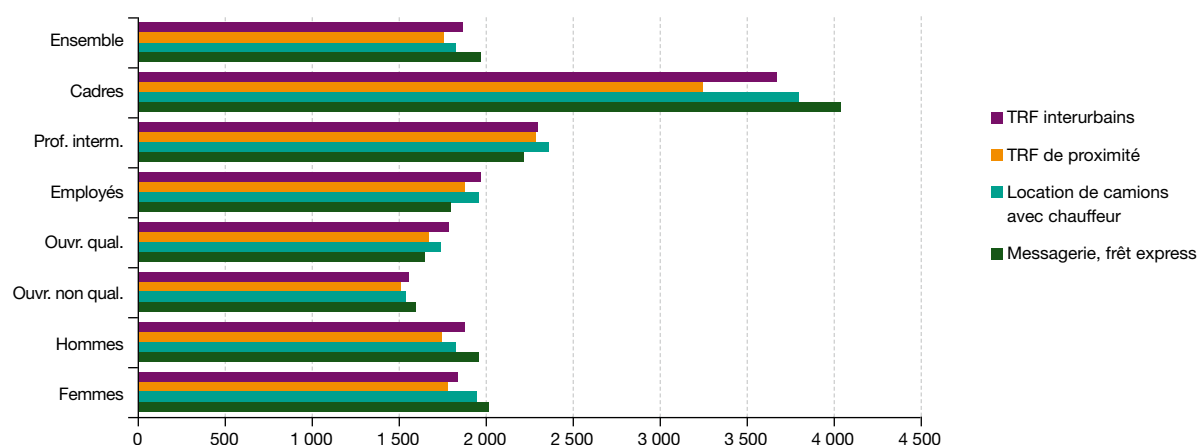
L'augmentation du salaire net réel en 2016 est un peu plus forte dans le transport routier de fret interurbain (+ 1,2 %) que dans le transport routier de proximité (+ 0,9 %). Le salaire net réel stagne dans la messagerie et fret express (- 0,1 %) (*voir annexe dématérialisée 4.6*).

LE SALAIRE MÉDIAN EST TRÈS PROCHE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE FRET ÉLARGI ET DANS L'ENSEMBLE DES SECTEURS PRIVÉS ET SEMI-PUBLICS

En 2016, Le salaire net médian en EQTP, qui partage les salariés en deux groupes d'effectifs égaux, est de 1 720 euros par mois dans le transport routier de fret élargi, soit pratiquement le même montant que dans l'ensemble des secteurs privé et semi-public (*figure 4.2.4*). 10 % des salariés (1^{er} décile) gagnent moins de 1 210 euros nets mensuels par EQTP tandis que les 10 % les mieux rémunérés (9^e décile) perçoivent plus de 2 380 euros. Ces derniers gagnent ainsi 2,0 fois plus que les 10 % des salariés les moins bien payés. L'échelle des salaires est plus resserrée pour les ouvriers qualifiés : 10 % d'entre eux (en équivalent temps plein) gagnent moins de 1 210 euros par mois, alors qu'à l'autre bout de l'échelle des salaires, 10 % gagnent plus de 2 190 euros mensuels, soit un rapport de 1,8.

Figure 4.2.3 : salaires mensuels nets moyens par équivalent temps plein selon le secteur en 2016

En euros courants



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

Sources : Insee, DADS 2016 ; calculs SDES

partie 4 : les salaires

Figure 4.2.4 : distribution des salaires mensuels nets par EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle en 2016

En euros courants

	Transport routier de fret élargi						Tous secteurs
	Ensemble	Cadres	Prof. Interm.	Employés	Ouvr. qualif.	Ouvr. non qualif.	
1 ^{er} décile (D1)	1 210	1 670	1 570	1 160	1 210	1 080	1 190
1 ^{er} quartile	1 450	2 310	1 840	1 360	1 440	1 280	1 380
Médiane	1 720	3 020	2 130	1 620	1 700	1 490	1 710
3 ^e quartile	1 990	4 040	2 490	1 940	1 930	1 700	2 370
9 ^e décile (D9)	2 380	5 690	2 980	2 330	2 190	1 950	3 540
D9/D1	2,0	3,4	1,9	2,0	1,8	1,8	3,0
Moyenne	1 870	3 840	2 280	1 720	1 750	1 640	2 270

Lecture : en 2016, 10 % des salariés du TRF élargi perçoivent un salaire mensuel net par EQTP inférieur à 1 210 euros (1^{er} décile ou D1), 25 % perçoivent moins de 1 450 euros (1^{er} quartile ou D1) et 50 % perçoivent moins de 1 720 euros (médiane ou 2^e quartile).

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

Sources : Insee, DADS 2016 ; calculs SDES

LA RÉMUNÉRATION HORAIRE DES OUVRIERS QUALIFIÉS À TEMPS PARTIEL EST PLUS FAIBLE QU'À TEMPS PLEIN

Le TRF élargi se distingue des autres secteurs par une rémunération plus élevée de ses salariés à temps partiel (4,9 % des postes) qu'à temps complet (figure 4.2.5). Le salaire mensuel net des salariés à temps partiel s'établit ainsi à 11,01 euros de l'heure, contre 10,47 euros de l'heure à temps complet. Cette situation particulière, qu'on ne retrouve pas dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, est en partie due à un effet de structure : les salariés à temps partiel sont plus souvent cadres que ceux à temps complet.

Figure 4.2.5 : salaires horaires* nets selon la catégorie socioprofessionnelle en 2016

En euros courants

Catégories socio-professionnelles	Temps complet		Temps partiel	
	TRF élargi	Transports entreposage	TRF élargi	Transports entreposage
Cadres**	23,01	27,51	21,69	28,37
Professions intermédiaires	14,37	16,37	14,42	14,97
Employés	12,07	13,33	11,23	13,31
Ouvriers qualifiés	9,69	11,24	9,50	10,80
Ouvriers non qualifiés	10,18	10,69	9,48	9,86
Ensemble des salariés	10,47	13,98	11,01	13,51

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

** Hors chefs d'entreprise salariés.

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

Sources : Insee, DADS 2016 ; calculs SDES

Avertissement

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

Depuis 2016, les déclarations annuelles de données sociales (DADS) que les entreprises adressent aux administrations ont été progressivement remplacées par les déclarations sociales nominatives (DSN). En 2016, nombre d'entreprises ont remis des DSN, en plus de leur DADS, soit sur la base du volontariat, soit dans le cadre d'obligations, prévues par la loi du 23 mars 2012, et définies par le décret 2016-611 du 18 mai 2016. De plus, les entreprises préparant l'arrivée de la DSN ont pu revoir leur système d'information et donc modifier leur comportement déclaratif sur plusieurs variables qui n'ont pas d'incidence financière directe (comme sur les professions et catégories socioprofessionnelles). Dans ce contexte de changement progressif des sources d'informations, l'Insee a engagé une refonte des traitements statistiques réalisés. Ainsi, en 2016, bien que la source utilisée soit toujours les seules DADS, les résultats en niveau ne sont pas complètement comparables à ceux des millésimes antérieurs. Les données du millésime 2015 ont été recalculées, afin de présenter des évolutions annuelles cohérentes 2016/2015. Les séries de salaires nets par catégorie socioprofessionnelle et celles à temps complet ou partiel connaissent donc une rupture en 2015.

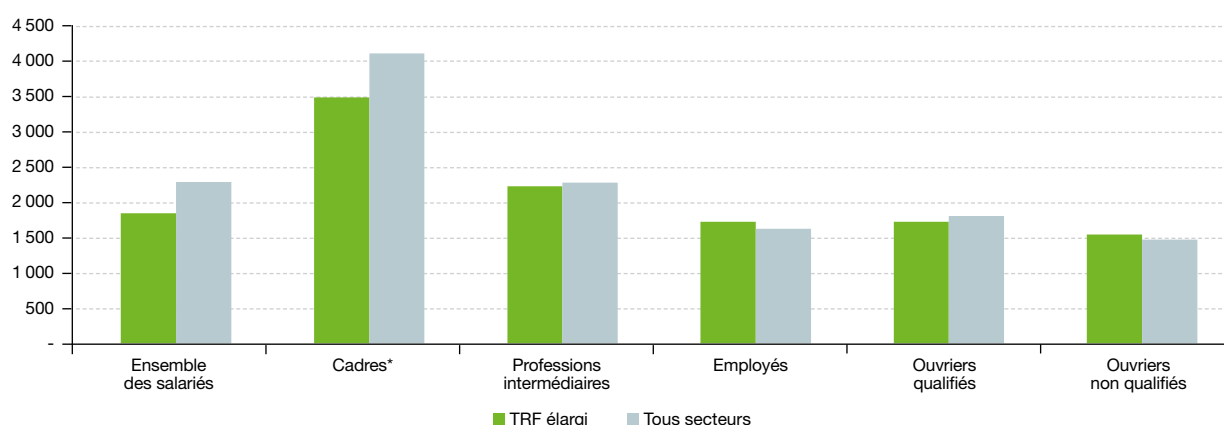
Spécificités structurelles

Le salaire net moyen dans le TRF élargi est plus faible que celui de l'ensemble des salariés. 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 un peu plus élevé que celui des hommes. Cette particularité du secteur est due à un effet de structure : 29,4 % des femmes salariées du TRF élargi y occupent un emploi de cadre en 2016, contre 8,7 % des hommes.

Les salaires nets dans le transport routier de fret élargi et dans l'ensemble des secteurs en 2016

En euros



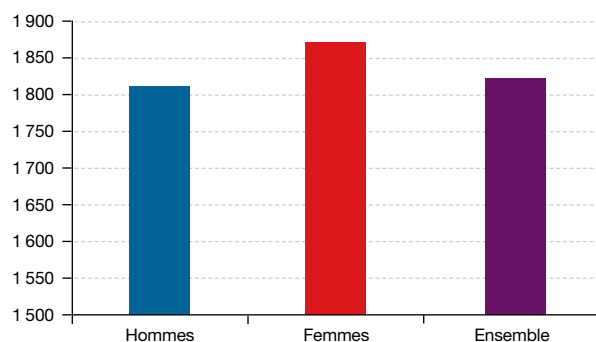
* Hors chefs d'entreprise salariés.

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

Sources : Insee, DADS 2016 ; calculs SDES

Les salaires nets moyens en EQTP par sexe dans le transport routier de fret élargi en 2016

En euros

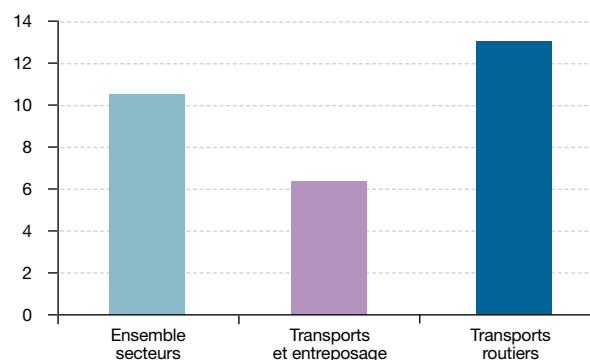


Champ : France métropolitaine, salariés en EQTP du privé et des entreprises publiques. Sont exclus les apprentis, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés, les salariés agricoles et les salariés des particuliers employeurs.

Sources : Insee, DADS 2016 ; calculs SDES

Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2018

En %



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

partie 5

La formation

— En 2018, le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers poids lourds augmente de 8,4 % par rapport à 2017. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées recule. Le nombre de formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de fret atteint son plus bas niveau depuis près de dix ans. 38 000 permis poids lourds ont été délivrés en 2018, soit une hausse de 3,3 % en un an. 45 % des actifs du transport routier de fret élargi sont titulaires d'un CAP ou d'un BEP en 2017. Ce niveau de diplôme est ainsi le plus fréquent dans le secteur.



5.1 Les diplômes et qualifications dans le transport routier de fret élargi

Le niveau de formation initiale générale des actifs des entreprises du transport routier de fret élargi, sédentaires ou roulants, salariés ou non, est peu élevé, du fait de la prédominance de l'emploi ouvrier. Mais, comme pour l'ensemble des actifs, ce niveau est en hausse régulière sous l'effet de l'arrivée dans l'emploi de classes d'âge davantage qualifiées. Le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et le brevet d'études professionnelles (BEP) sont les diplômes les mieux représentés en 2017 parmi les actifs du transport routier de fret, quelle que soit la classe d'âge. Le recours au contrat de professionnalisation se développe dans la branche pour répondre aux besoins de nouveaux conducteurs. La formation initiale est complétée par des formations spécifiques obligatoires « transport », dont la moitié concerne la conduite.

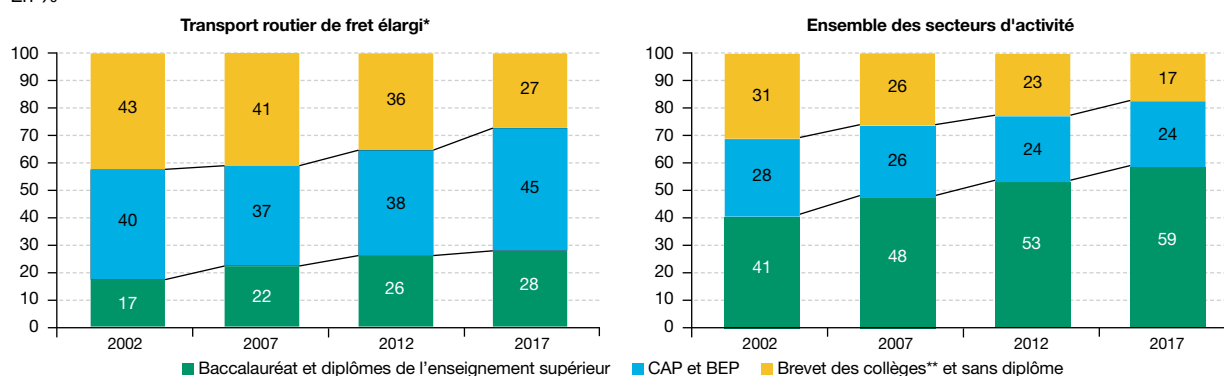
45 % DES ACTIFS DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET SONT TITULAIRES D'UN DIPLÔME DE NIVEAU CAP OU BEP EN 2017

Le secteur du transport routier de fret élargi emploie très largement des actifs ayant un niveau de qualification peu élevé (figure 5.1.1). En 2017, un peu plus du quart des actifs de ce

secteur n'a aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges, soit 10 points de plus que dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique (27 % contre 17 %). De même, 45 % des actifs détiennent une qualification de type CAP ou BEP, alors que cette part s'élève à 24 % dans l'ensemble des secteurs d'activité (hors fonction publique).

Figure 5.1.1 : répartition des actifs selon le diplôme le plus élevé obtenu

En %



* Regroupe les codes NAF Rév.2 : 49.41A, 49.41B, 49.41C et 52.29A. ** BEPC avant 1986.
Champ : France hors Mayotte.

Sources : Insee, enquête emploi en continu ; calculs SDES

LE NIVEAU DES DIPLÔMES OBTENUS S'ÉLÈVE RÉGULIÈREMENT

Dans le transport routier de fret élargi comme dans l'ensemble des secteurs, le niveau moyen de qualification s'élève progressivement, sous l'effet de l'arrivée à l'âge de la retraite de salariés entrés dans la vie active dans les années 60-70 et remplacés par des classes d'âge ayant effectué leur scolarité au moment où les politiques publiques visent à faire accéder davantage de jeunes à des études longues. La part des non

diplômés ou titulaires du brevet des collèges (BEPC avant 1986) dans le transport routier de fret élargi recule ainsi de 16 points entre 2002 et 2017, au profit des titulaires d'un CAP ou d'un BEP (+ 5 points) et des diplômés du Bac et de l'enseignement supérieur (+ 11 points). En 2002, seuls 17 % des actifs du secteur avaient le bac ou plus et 43 % n'avaient aucun diplôme ou au plus le brevet des collèges. L'augmentation de la part des actifs titulaires du bac ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur est toutefois plus faible au cours des dernières années qu'auparavant.

PLUS DU TIERS DES CONDUCTEURS DE MOINS DE 30 ANS DÉTIENT UN BACCALAURÉAT OU PLUS

L'élévation des qualifications des conducteurs routiers est très sensible à l'âge dans le transport routier de fret élargi. 37 % des salariés âgés de moins de 30 ans sont titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme du supérieur sur la période 2014-2017. Cette part tombe à 5 % pour ceux âgés de 50 ans et plus (figure 5.1.2). Cette hausse de la part des titulaires du bac et plus s'explique par l'élévation générale du niveau d'études impulsé notamment par le développement des filières professionnelles de niveau Bac, créées en 1985 et en croissance continue depuis. Un baccalauréat professionnel spécifique de conducteur de transport routier de marchandises a été créé en 2010 et devrait contribuer à renforcer cette hausse des qualifications.

Les CAP et BEP restent néanmoins les diplômes les plus fréquents parmi les conducteurs, quelle que soit leur classe d'âge : de 45 % des conducteurs entre 18 et 29 ans à 55 % entre 30 et 49 ans.

Outre les évolutions du niveau de diplôme initial, le dispositif de formation professionnelle obligatoire, créé et développé depuis 1995, a contribué à accroître le nombre de détenteurs de diplômes et titres professionnels du transport. Il repose sur une obligation de qualification initiale pour l'exercice de la conduite professionnelle (voir partie 5.2).

Figure 5.1.2 : diplôme le plus élevé des conducteurs routiers entre 2014 et 2017

En %

	Moins de 30 ans	De 30 à 49 ans	50 ans et plus	Ensemble
Aucun/Brevet des collèges*	18	27	42	30
CAP ou BEP	45	55	53	53
Bac ou plus	37	18	5	17

Lecture : 18 % des conducteurs routiers âgés de moins de 30 ans n'ont aucun diplôme ou, au plus, le brevet des collèges (* BEPC avant 1986).
Champ : conducteurs poids lourds salariés du TRF élargi, France hors Mayotte.

Sources : Insee, enquêtes emploi 2014-2017 ; calculs SDES

LE NOMBRE DE SALARIÉS EN CONTRATS DE PROFESSIONNALISATION AUGMENTE FORTEMENT

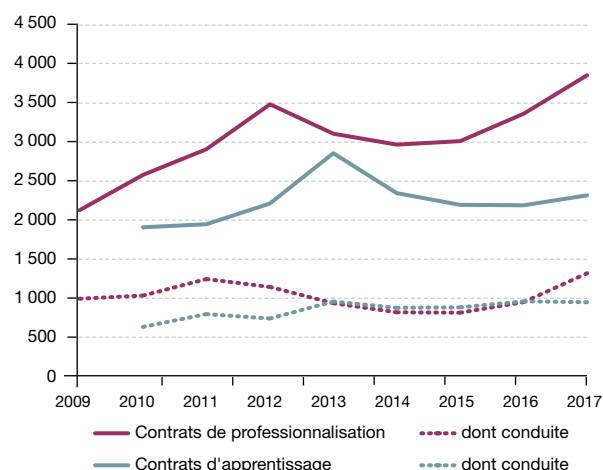
Le contrat de professionnalisation constitue, avec l'apprentissage, l'un des deux canaux de la formation en alternance. En 2017, l'organisme paritaire collecteur agréé (OPCA) pour le secteur des transports a financé 3 842 contrats

de professionnalisation "marchandises" pour la filière transports routiers de marchandises et activités auxiliaires, soit une hausse annuelle supérieure à 10 % pour la deuxième année consécutive. En 2017, un tiers de ces contrats de professionnalisation (1 285) concerne la conduite, en hausse de 38 % par rapport à 2016 (figure 5.1.3). Tous secteurs confondus, les entrées en contrat de professionnalisation ont augmenté de 7,1 % en 2017, après + 5,1 % en 2016.

Le nombre de contrats d'apprentissage financés par les organismes de la branche augmente nettement en 2017 par rapport à 2016, après avoir stagné l'année précédente : 2 306 contrats ont été financés en 2017, soit 126 de plus que l'année précédente. En revanche, le nombre de contrats d'apprentissage sur les métiers de la conduite a diminué en 2017. La conduite représente néanmoins 40 % des contrats d'apprentissage du domaine effectués dans les écoles ou centres de formation des apprentis (CFA) des organismes de formation de la branche, et les établissements de l'Éducation nationale ou de l'enseignement supérieur soutenus par l'Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport (AFT).

Figure 5.1.3 : contrats d'apprentissage et de professionnalisation suivis par la branche

En nombre de participants



Sources : AFT ; AFTRAL ; Promotrans ; OPCA transports et services ; OPTL

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 d'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'AFTRAL et de Promotrans ;
- les conducteurs effectuant de la conduite pour compte propre sont inclus depuis 2008 dans les effectifs en formation Fimo et FCO ; 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 AFTRAL 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'AFTRAL et Promotrans (ce qui explique notamment que l'on ait davantage d'effectifs affichés en master).

5.2 Les formations obligatoires des conducteurs

Le nombre de conducteurs ayant obtenu en 2018 la qualification initiale de conducteur poids lourds poursuit sa hausse. Le nombre de qualifications initiales délivrées par le ministère en charge de l'emploi (titres professionnels de conducteurs routiers) augmente de nouveau fortement en 2018, alors que le développement des diplômes professionnels délivrés par le ministère de l'Éducation nationale est freiné. Le nombre de formations courtes délivrées atteint un très bas niveau. Le nombre de conducteurs ayant obtenu la qualification de conducteur de véhicule de transport poids lourds marchandises grâce aux formations passerelles est également à son plus bas niveau depuis près de dix ans. Le nombre de formations continues obligatoires recule nettement en 2018.

LA HAUSSE DU NOMBRE DE FORMATIONS INITIALES SUIVIES SE POURSUIT EN 2018

En 2018, 37 116 personnes ont suivi une formation initiale leur donnant accès à la profession de conducteur poids lourds de transport de marchandises, soit une hausse de 8,4 % par rapport à 2017 (figure 5.2.1). Comme en 2017, cette hausse est due à la forte progression du nombre de titres professionnels délivrés par le ministère en charge de l'emploi et de la formation professionnelle. 18 837 titres professionnels permettant l'accès à la profession de chauffeur routier ont été délivrés en 2018, soit une augmentation de 26,5 % en un an. En 2017, la hausse était déjà supérieure à 20 %. Cette voie s'est beaucoup développée depuis 2016 en raison de la mise en place du plan gouvernemental « 500 000 formations supplémentaires », qui a permis de financer davantage de formations, puis, depuis 2018, du plan d'investissement dans les compétences (PIC).

Cette voie d'accès au métier, qui permet d'obtenir un permis poids lourd, est appréciée des entreprises du secteur, car elle donne une formation plus complète à des jeunes entrant sur le marché du travail que la formation initiale minimum obligatoire (Fimo - formation courte), davantage destinée à des actifs en reconversion. Le titre professionnel représente en 2018 plus de 80 % des diplômés issus de la formation initiale longue.

Le nombre de qualifications initiales délivrées au titre d'une formation de l'Éducation nationale permettant d'obtenir la Fimo par équivalence, a progressé plus modestement avec 3 996 diplômés (+ 1,6 %). Le nombre de diplômés d'un CAP de conducteur augmente sensiblement en 2018 (+ 3,2 %), alors que le nombre de nouveaux titulaires du Bac professionnel « conducteur du transport routier de marchandises » recule (- 2,3 %), pour la première fois depuis sa création en 2010. 29 % des diplômés de l'Éducation nationale sont issus de la filière baccalauréat, les autres provenant du CAP de conducteur routier.

Figure 5.2.1 : formations obligatoires initiales et continues suivies par les conducteurs dans le transport routier de fret

En nombre de personnes, évolutions en %

	Niveau					Évolution annuelle	
	2014	2015	2016***	2017	2018	2018/2017	2018/2013
Attestations Fimo, Fcos et Fco dans le transport routier de fret							
Formation initiale minimum obligatoire (Fimo)	17 961	15 680	16 682	15 398	14 283	- 7,2	- 3,6
Formation initiale longue	15 943	13 249	16 493	18 828	22 833	21,3	8,1
acquise au titre d'un CAP d'un BEP ou d'un bac professionnel	3 866	3 921	4 113	3 934	3 996	1,6	1,4
dont CAP/BEP	2 838	2 788	2 951	2 762	2 851	3,2	0,3
dont Bac professionnel *	1 028	1 133	1 162	1 172	1 145	- 2,3	4,5
acquise au titre d'un titre professionnel **	12 077	9 328	12 380	14 894	18 837	26,5	10,0
Total formations initiales (Fimo, diplômes et titres professionnels)	33 904	28 929	33 175	34 226	37 116	8,4	2,6
Passerelles	1 340	1 121	1 409	1 192	1 013	- 15,0	- 2,2
FCOS/FCO	102 644	98 911	98 981	101 389	93 501	- 7,8	- 2,7

Transport routier de fret : transport routier de marchandises (compte d'autrui + compte propre).

* Le baccalauréat professionnel « Conducteur transport routier marchandises » a été créé par arrêté du 3 juin 2010. La première promotion a été diplômée en 2013. Certains diplômés de ce baccalauréat peuvent déjà avoir acquis la Fimo en ayant suivi un CAP du même domaine, d'où de possibles doubles comptes.

** Série révisée en raison d'une amélioration de la collecte des données.

*** données révisées.

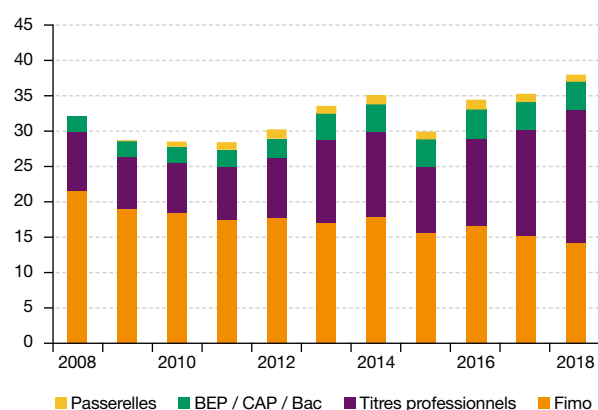
Sources : estimations SDES d'après DGITM/DST ; DEPP/ministère de l'Éducation nationale ; DGEFP/ministère du Travail

LE TITRE PROFESSIONNEL EST LA PREMIÈRE VOIE D'ACCÈS AU MÉTIER DE CONDUCTEUR EN 2018

14 283 attestations de suivi d'une formation initiale minimum obligatoire (Fimo) ont été délivrées en 2018, soit une diminution de 7,2 % par rapport à 2017. Le net recul de ce dispositif de qualification accélérée combiné à la forte croissance du nombre de titres professionnels délivrés confirme les changements structurels observés ces dernières années : le titre professionnel est devenu la principale voie d'accès au métier de conducteur routier de marchandises poids lourds (*figure 5.2.2*). En 2018, la Fimo représente 37 % des sortants de formations initiales donnant accès à la profession de conducteur poids lourds de transport de marchandises, contre 51 % cinq ans plus tôt.

Figure 5.2.2 : répartition des qualifications initiales et formations passerelles obtenues

En milliers



Sources : DGITM/DST ; DEPP/ministère de l'Éducation nationale ; DGEFP/ministère en charge de l'Emploi

LE NOMBRE DE FORMATIONS PASSERELLES RECULE DE NOUVEAU

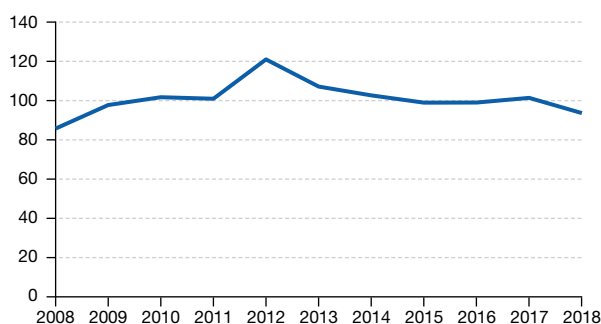
1 013 formations passerelles du transport routier de voyageurs vers le transport routier de marchandises ont été suivies en 2018, soit une baisse de 15,0 % par rapport à 2017. En deux ans, le recul est de près de 30 %. Ce dispositif de formation, mis en place depuis 2009 et qui permet la mobilité des conducteurs entre les secteurs du transport de marchandises et de voyageurs, a connu une très forte croissance jusqu'en 2012 puis, après une relative stagnation jusqu'en 2016, est en net repli. 2,7 % des formations donnant accès au métier sont délivrées via ce dispositif en 2018.

LA BAISSSE DU NOMBRE DE FORMATIONS CONTINUES OBLIGATOIRES SUIVIES REPREND EN 2018

En 2018, 93 501 formations continues obligatoires (FCO) ont été suivies, soit une baisse de 7,8% par rapport à 2017 (*figure 5.2.3*). Depuis 2013, le nombre de FCO stagne ou recule, excepté en 2017. Ce rebond en 2017 est la conséquence de la forte hausse du nombre de FCO suivies cinq ans plus tôt. Cette hausse était due à l'obligation faite aux conducteurs ayant bénéficié d'une dispense de formation initiale au titre des droits acquis, prévue par le nouveau dispositif de formation mis en place en 2007, de suivre une FCO avant le 10 septembre 2012. La FCO devant être suivie tous les cinq ans, la nette augmentation observée en 2012 se retrouve cinq années plus tard, mais est moins accentuée.

Figure 5.2.3 : nombre de formations continues obligatoires suivies

En milliers



Source : estimations SDES d'après DGITM/DST

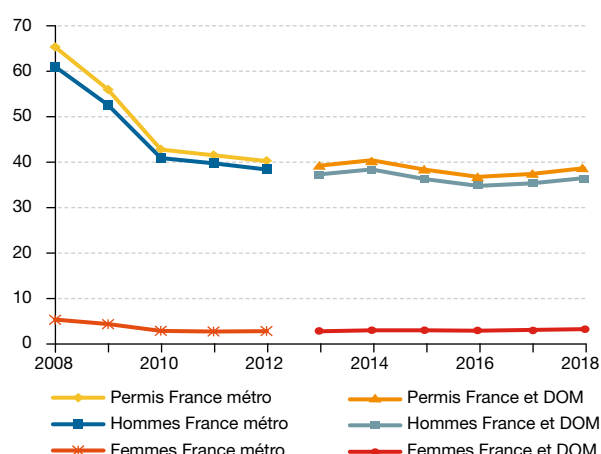
Pour pouvoir conduire, dans un cadre professionnel (pour compte d'autrui ou pour compte propre), un véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge, les conducteurs doivent être titulaires d'une qualification initiale (des exceptions sont toutefois prévues). Celle-ci peut 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).

LE NOMBRE DE PERMIS POIDS LOURD DÉLIVRÉS SE REDRESSE

En 2018, 38 175 permis de conduire de poids lourds de transport de marchandises ont été délivrés (permis des catégories C, C1, CE et C1E) par les centres d'examens en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer (figure 5.2.4). Ce nombre augmente de 3,3 % par rapport à 2017, après + 1,7 % l'année précédente. Ces deux années consécutives de hausse ne permettent cependant pas d'effacer le repli prononcé observé en 2015 et en 2016. Le nombre de permis de conduire délivrés ne retrouve pas son niveau observé 5 ans plus tôt (38 681). 2 215 femmes ont obtenu le permis poids lourds en 2018 en augmentation sensible par rapport à 2017 (+ 4,1 %). Leur part dans les nouveaux titulaires de ce permis progresse et s'établit à 5,8 %. Elle reste toutefois encore loin de son maximum observé en 2008 en France métropolitaine (6,8 % des permis avaient alors été délivrés à des femmes).

Figure 5.2.4 : nombre de permis poids lourds* délivrés selon le sexe

En milliers



* Permis poids lourd : permis C et EC jusqu'en 2015, C, C1, CE et C1E depuis 2016.
Champ : France métropolitaine jusqu'en 2012 ; France métropolitaine et DOM à partir de 2013.
Source : DSR

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, désormais codifié aux articles R. 3314-1 et suivants du code des transports, a repris 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 formation continue obligatoire (FCO) 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 de formation des conducteurs est en vigueur depuis le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs et depuis le 10 septembre 2009 pour le transport de marchandises.

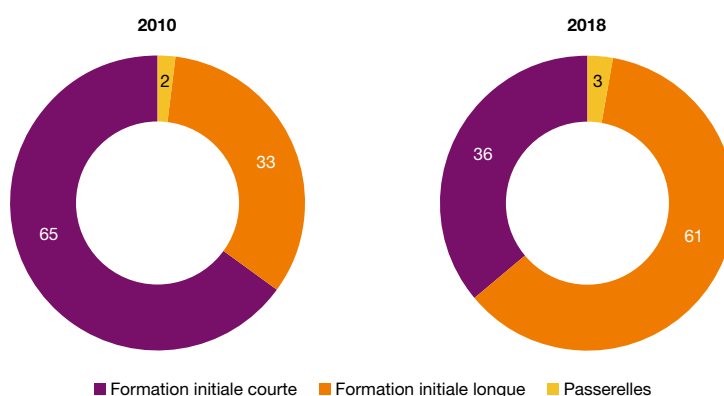
Spécificités structurelles

En 2018, 36 % des diplômes délivrés permettant l'accès au métier de conducteur routier de marchandises sont des formations initiales courtes, 61 % des formations longues. Les formations longues connaissent un développement accéléré, avec un gain de 29 points depuis 2010.

Le niveau de formation des conducteurs salariés du TRF élargi âgés de moins de 30 ans est plus élevé que celui de leurs aînés, âgés de 50 ans et plus : 37 % des premiers ont au moins le bac, alors que seulement 5 % des seniors disposent de ce niveau de formation.

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

En %

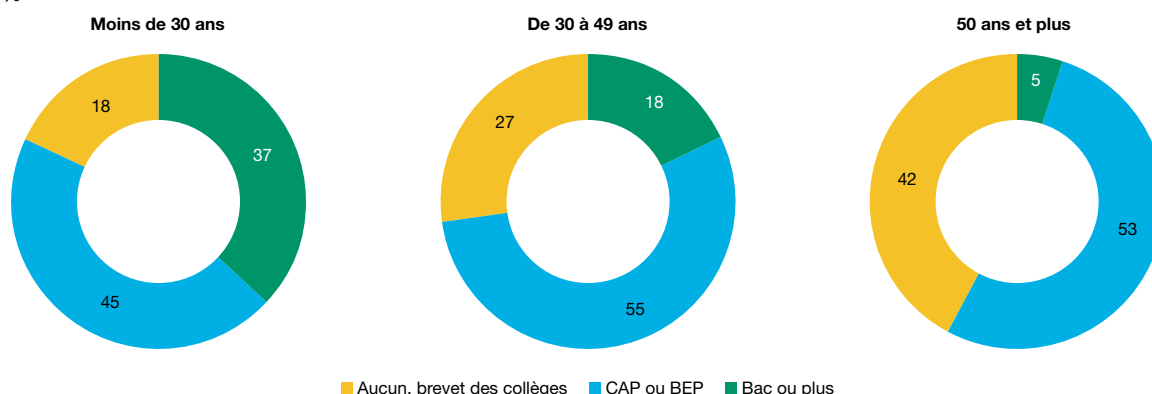


Champ : France hors Mayotte.

Sources : DGITM/DST ; Éducation nationale ; ministère du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle

Niveau de formation initiale selon l'âge des conducteurs salariés du TRF élargi

En %



Champ : conducteurs poids lourds salariés du TRF élargi, France hors Mayotte.

Sources : Insee, enquêtes emploi 2014-2017 ; calculs SDES

partie 6

L'accidentalité

— En 2018, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue de 0,7 %, après deux années de hausse. Depuis 2013, ce nombre augmente en moyenne de 0,3 % par an. 444 personnes ont été tuées dans ces accidents, dont 37 conducteurs de véhicules poids lourds. Le nombre de tués augmente de 6,2 % en un an. En 2017, le nombre d'accidents du travail avec arrêt a augmenté de 5,3 % dans le transport routier de fret (TRF) élargi et l'indice de fréquence des accidents s'est accru. Le risque d'accident ayant entraîné une incapacité permanente a en revanche diminué nettement, atteignant son plus bas niveau des dix dernières années. 60 décès de salariés du transport routier de fret élargi dans leur travail ont été constatés en 2017, soit un niveau proche de la moyenne des cinq dernières années.



6.1 Les accidents du travail

En 2017, dans le transport routier de fret (TRF) élargi, 79,0 accidents avec arrêt du travail pour 1 000 salariés ont été reconnus par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), soit 0,2 accident pour 1 000 salariés de plus qu'en 2016. En revanche, le risque d'accident ayant entraîné une incapacité permanente diminue sensiblement, avec 4,8 accidents pour 1 000 salariés. Les ouvriers, notamment non qualifiés, sont les plus exposés au risque d'accident. Ce risque recule au cours des dernières années pour les ouvriers qualifiés, alors qu'il s'accroît pour les non qualifiés.

LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL REMONTE LÉGÈREMENT DANS LE TRF ÉLARGI

En 2017, la CNAMTS a reconnu 79,0 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés dans le transport routier de fret élargi, après 78,8 l'année précédente (figure 6.1.1). Ce niveau évolue très peu depuis 2014. La fréquence des accidents du travail atteint son minimum depuis dix ans dans les transports et l'entreposage (- 1,4 accident pour 1 000 salariés par rapport à 2016), et dans l'ensemble des secteurs d'activité hors fonction publique (- 0,4 accident), avec 61,2 et 33,4 accidents déclarés pour 1 000 salariés.

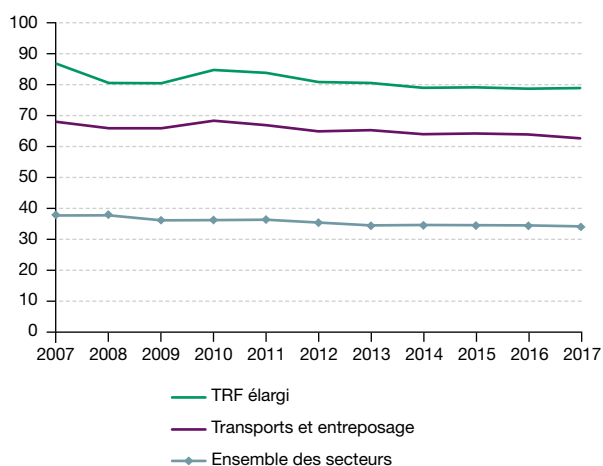
La fréquence des accidents du travail reste plus élevée dans le TRF élargi que dans l'ensemble des transports et cet écart est stable au cours des dernières années. On compte 2,1 accidents du travail de moins entre 2012 et 2017 dans le

TRF élargi et de 2,5 dans les transports et l'entreposage. Entre 2007 et 2012, elle avait davantage baissé dans le TRF élargi (- 6,4 accidents) que dans l'ensemble des transports (- 5,4 accidents).

Le nombre d'accidents ayant entraîné une nouvelle incapacité permanente diminue pour la cinquième année consécutive dans le TRF élargi (- 4,8 % en 2017), alors que les effectifs salariés assujettis ont sensiblement augmenté. Il en résulte un recul continu du taux de risque d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente, à 4,8 %. Ce taux se situe en dessous de sa moyenne des cinq dernières années (figure 6.1.2). Le taux de décès à la suite d'un accident du travail se stabilise à un bas niveau : 60 décès dans le cadre de l'activité professionnelle ont été enregistrés en 2017, soit un taux de 1,6 pour 10 000, soit 0,2 décès en dessous de sa moyenne sur cinq ans.

Figure 6.1.1 : évolution de l'indice de fréquence des accidents du travail selon le secteur

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



Champ : régime général, France hors Mayotte.
Source : traitement SDES, d'après CNAMTS

Figure 6.1.2 : indice de fréquence des accidents, taux de risque et taux de décès dans le TRF élargi

Indice de fréquence et taux de risque pour 1 000 salariés, taux de décès pour 10 000 salariés et accidents en milliers, nouvelles incapacités permanentes (IP) et décès en unités

	2015	2016	2017	Moyenne sur 5 ans
Indice de fréquence	79,3	78,8	79,0	79,4
Taux risque d'accidents avec IP*	5,5	5,3	4,8	5,4
Taux décès	1,6	1,7	1,6	1,8
Nombre				
Salariés	359,0	365,4	383,8	364,5
Accidents avec arrêt	28,5	28,8	30,3	28,9
Nouvelles IP*	1 970	1 939	1 845	1 964
Décès	58	63	60	64

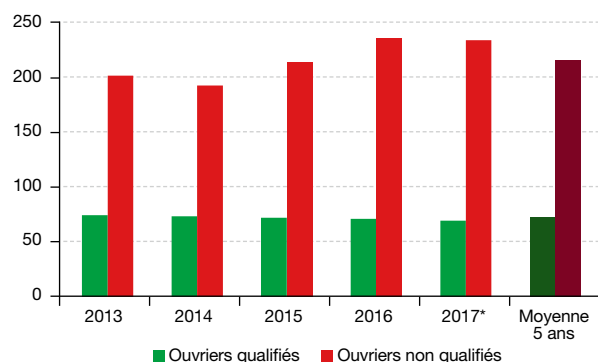
*IP : incapacité permanente.
Champ : régime général, France hors Mayotte.
Source : traitement SDES, d'après CNAMTS

LE RISQUE D'ACCIDENT DU TRAVAIL DES OUVRIERS QUALIFIÉS DIMINUE

Le risque élevé d'accident du travail dans le transport routier de fret élargi est notamment dû à la forte proportion d'ouvriers dans ce secteur, ceux-ci étant nettement plus exposés au risque d'accident du travail que les autres catégories socioprofessionnelles. Il est le plus élevé pour les ouvriers non qualifiés (dont les manutentionnaires). En 2017, on compte 232 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 ouvriers non qualifiés contre 69 accidents du travail pour 1 000 ouvriers qualifiés (figure 6.1.3). Ce risque diminue régulièrement depuis 2010 pour les ouvriers qualifiés (- 16 accidents) parmi lesquels on compte les chauffeurs de véhicules poids lourds. En revanche, l'indice de fréquence des accidents des ouvriers non qualifiés se stabilise en 2017, à un niveau supérieur (+18 accidents) à sa moyenne des cinq dernières années.

Figure 6.1.3 : indice de fréquence des accidents pour les ouvriers dans le TRF élargi, selon la qualification

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



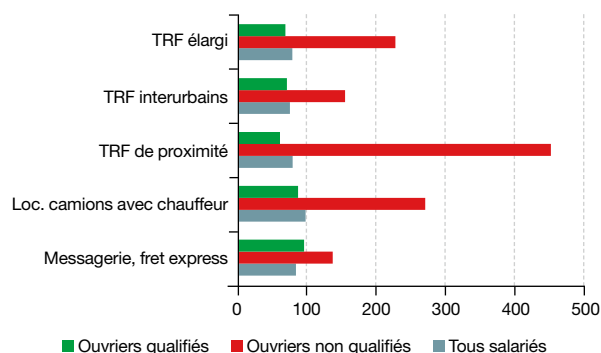
* Données 2017 provisoires.
Champ : régime général, France hors Mayotte.
Sources : traitement SDES, d'après CNAMTS ; Insee, DADS

LES RISQUES D'ACCIDENTS DU TRAVAIL SONT LES PLUS ÉLEVÉS DANS LA LOCATION DE CAMIONS AVEC CHAUFFEUR.

Avec 99 accidents pour 1 000 salariés en 2017, la fréquence des accidents est la plus élevée dans les établissements de location de camions avec chauffeur. Elle est nettement plus basse dans les autres secteurs du TRF élargi : messagerie fret express (84 accidents), transport routier de proximité (79 accidents), transport routier de fret interurbain (76 accidents) (figure 6.1.4). L'accidentalité selon les secteurs diminue en un an dans la messagerie, mais s'accroît dans la location de camions avec chauffeurs. La fréquence des accidents est nettement plus élevée parmi les ouvriers non qualifiés du transport routier de proximité que dans les autres secteurs d'activité.

Figure 6.1.4 : indice de fréquence des accidents dans le TRF élargi, selon l'activité et la qualification, en 2017

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



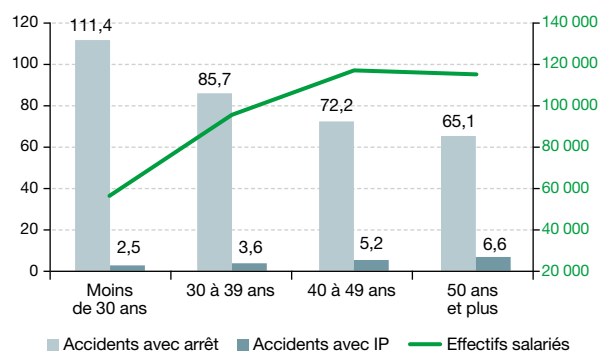
Champ : régime général, France hors Mayotte.
Source : traitement SDES, d'après CNAMTS, DADS 2016

PLUS D'ACCIDENTS DU TRAVAIL CHEZ LES JEUNES, MAIS DES ACCIDENTS PLUS GRAVES POUR LEURS AÎNÉS

Les jeunes salariés ont davantage de risque de subir un accident du travail dans les activités du TRF élargi que les plus âgés (figure 6.1.5). Mais la gravité des accidents augmente avec l'âge. On compte ainsi 111 accidents pour 1 000 salariés âgés de moins de 30 ans en 2017, contre 65 pour 1 000 salariés âgés de 50 ans et plus. En revanche, ces accidents entraînent moins souvent une incapacité permanente pour les plus jeunes. Pour 1 000 salariés de moins de 30 ans, 2,5 accidents ont entraîné une incapacité permanente en 2017, contre 6,6 accidents pour 1 000 salariés de 50 ans et plus.

Figure 6.1.5 : indice de fréquence des accidents et répartition des effectifs selon l'âge, en 2017

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

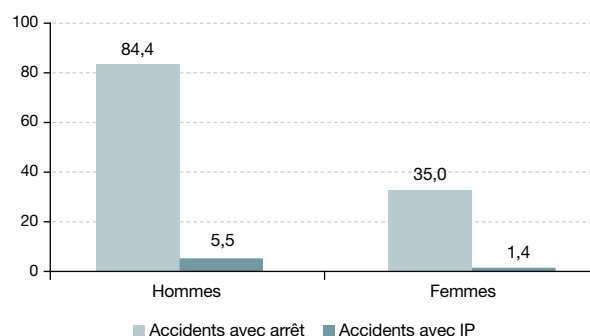


Champ : régime général, France hors Mayotte.
Sources : traitement SDES, d'après CNAMTS ; Insee, DADS 2016

En raison de la nature des postes occupés, le risque d'accident est plus élevé pour les hommes que pour les femmes dans le transport routier de fret élargi. On compte ainsi en 2017, 84,4 accidents du travail avec arrêt pour 1 000 hommes salariés, contre 35,0 pour les femmes. Les accidents sont également plus graves : en 2017, pour 1 000 hommes salariés, 5,5 accidents ont entraîné une incapacité permanente. Cette proportion n'est que de 1,4 accident pour 1 000 femmes salariées.

Figure 6.1.6 : indice de fréquence des accidents selon le genre dans le TRF élargi, en 2017

Nombre d'accidents pour 1 000 salariés



Champ : régime général, France hors Mayotte.

Sources : traitement SDES, d'après CNAMTS ; Insee, DADS 2016

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

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

Ces statistiques annuelles comptabilisent des accidents du travail survenus et déclarés ayant entraîné l'imputation au compte employeur d'un premier règlement pour une indemnité journalière ou en capital. Elles sont basées sur les codes d'activités économiques des établissements.

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

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

En 2017, les règles concernant le décompte des salariés ont changé avec la mise en œuvre de la DSN (déclaration sociale nominative) qui s'est substituée à la DADS (déclaration annuelle des données sociales) sur le champ du secteur privé. Les indices de fréquence 2017 présentés dans ce rapport ne sont donc pas calculés sur un champ strictement identique à celui des années précédentes.

6.2 L'accidentalité routière impliquant des poids lourds

En 2018, 2 830 accidents corporels ont impliqué un poids lourd. Ceux-ci ont entraîné le décès de 444 personnes dont 37 conducteurs poids lourds. 3 442 personnes ont également été blessées, dont 502 conducteurs poids lourds.

LE NOMBRE DE CONDUCTEURS TUÉS CHUTE

Après une diminution tendancielle entre 2000 et 2013, le nombre d'accidents impliquant un poids lourd est en légère hausse sur les cinq dernières années (+ 0,3 % par an). Avec 444 décès en 2018, le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd est en hausse de 6,2 %, après une baisse de 15,2 % en 2017. Avec 3 442 blessés en 2018, le nombre de blessés dans ces accidents décroît de 2,3 % en 2018.

37 conducteurs de véhicules poids lourds ont perdu la vie lors d'accidents de la route en 2018 (- 19,6 % en un an) et 502 ont été blessés (- 3,5 %). Le nombre de conducteurs blessés diminue en moyenne de 0,7 % par an depuis 2013 et le nombre de tués recule de 6,6 % par an depuis 2013 (figure 6.2.1 et 6.2.2).

Figure 6.2.1 : nombre de tués, blessés et d'accidents impliquant un poids lourd

Nombre d'accidents corporels, de blessés (dont conducteurs) et de tués (dont conducteurs) impliquant un poids lourd ; évolutions en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2018	2016	2017	2018	2018/ 2013
Nombre d'accidents impliquant un poids lourd	2 830	2,8	1,9	- 0,7	0,3
Nombre de tués dans les accidents impliquant un poids lourd	444	4,2	- 15,2	6,2	- 0,9
dont conducteurs d'un poids lourd	37	6,1	- 11,5	- 19,6	- 6,6
Nombre de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd	3 442	1,2	3,5	- 2,3	0,9
dont conducteurs d'un poids lourd	502	- 0,2	- 0,8	- 3,5	- 0,7

Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

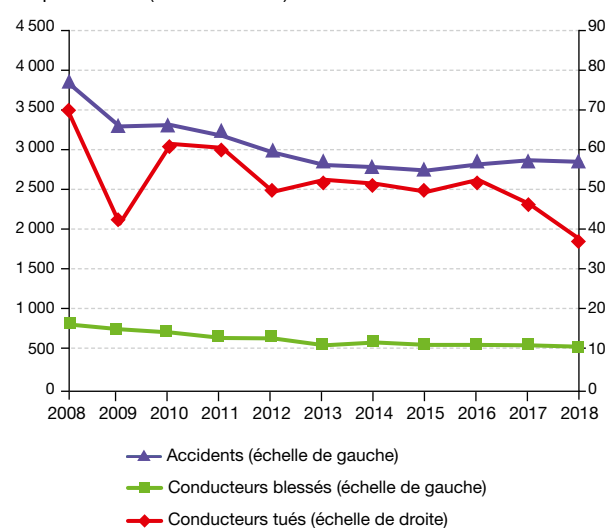
LE NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD BAISSÉ

Après deux années consécutives de hausse, le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd baisse

(- 0,7 %). Depuis 2013, il est cependant en légère hausse (+ 0,3 % en moyenne annuelle), alors que le nombre d'accidents concernant l'ensemble des véhicules diminue (- 0,4 % par an).

Figure 6.2.2 : évolution du nombre de conducteurs tués, blessés et d'accidents impliquant un poids lourd

Nombre d'accidents, de conducteurs tués et blessés impliquant un poids lourd (double échelle)

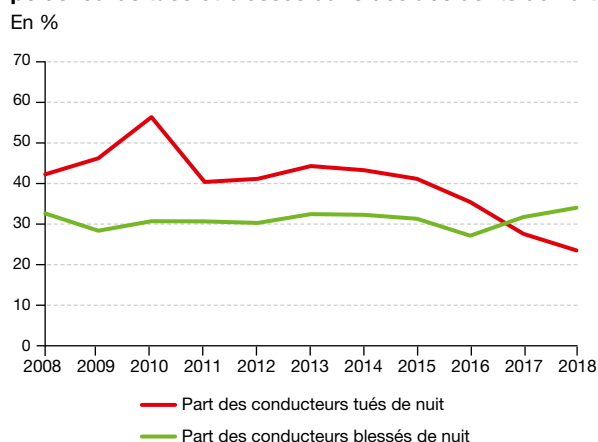


Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

LES ACCIDENTS DE NUIT IMPLIQUANT UN POIDS LOURD ONT CAUSÉ LE DÉCÈS DE 8 CONDUCTEURS

En 2018, 22 % des conducteurs poids lourds décédés l'ont été dans des accidents qui se sont produits de nuit. Cette proportion est en nette diminution cette année par rapport aux années antérieures (44 % en 2013). En revanche, la part des blessés dans des accidents de la route de nuit augmente en 2018 par rapport à l'année précédente (31 %), retrouvant le même niveau qu'il y a 10 ans (figure 6.2.3).

Figure 6.2.3 : évolution de la part des conducteurs poids lourds tués et blessés dans des accidents de nuit



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD SONT TOUJOURS PLUS FRÉQUENTS SUR AUTOROUTES

Les accidents corporels impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes (31 %) que l'ensemble des accidents (10 %). Cela s'explique par la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules, les poids lourds effectuant une plus grande part de leur parcours sur autoroutes que les autres véhicules. Les autres accidents corporels impliquant un poids lourd sont un peu plus fréquents hors agglomérations qu'en agglomérations (respectivement 39 % et 31 %) contrairement aux accidents concernant l'ensemble des véhicules qui ont très majoritairement lieu en agglomérations (64 %).

LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD SONT PARTICULIÈREMENT GRAVES HORS AGGLOMÉRATIONS

Comme l'ensemble des accidents, ceux impliquant un poids lourd sont plus graves hors agglomérations (hors autoroutes) qu'en milieu urbain. En effet, on dénombre pour 100 accidents impliquant un poids lourd, 24,4 personnes tuées hors agglomérations contre 10,5 en agglomérations et 9,9 sur autoroutes. Concernant l'ensemble des véhicules, le nombre de tués pour 100 accidents est bien inférieur, quelle que soit la localisation : 13,9 hors agglomérations, 2,7 en agglomérations et 4,8 sur autoroutes.

LES DÉPASSEMENTS DE VITESSE SONT PLUS NOMBREUX SUR LES ROUTES LIMITÉES À 80 KM/H

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Quel que soit le type de voie (à l'exception de la circulation en agglomération), les vitesses maximales autorisées sont inférieures pour les poids lourds (figure 6.2.4).

En 2018, les taux de dépassement des vitesses maximales autorisées entre poids lourds et véhicules légers sont relativement proches sur les autoroutes de liaison et celles de dégagement. En revanche, ils sont bien plus élevés pour les poids lourds sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomérations avant le 1^{er} juillet (57 % contre 26 %, mesurés à partir d'un échantillon de points) et sur les routes à 2 x 2 voies (62 % contre 39 %). Les taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h par les poids lourds sont également les plus élevés sur ce type de route.

Figure 6.2.4 : taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA) en 2018

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

	Vitesse maximale autorisée (VMA) en km/h ⁽¹⁾		Taux de dépassement de la VMA		Taux de dépassement de la VMA + 10 km/h	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Autoroutes de liaison	130	90	23	32	5	1
Autoroutes de dégagement	110	90	28	28	7	1
Routes à 2x2 voies	110	90	39	62	14	20
Routes à 2 ou 3 voies	90 puis 80 à partir du 1 ^{er} juillet 2018 ⁽²⁾	80	26	57	9	18
			30	25	8	2
Traversées de petites agglomérations	50	50	32	28	8	4

VL : véhicules légers ; PL : poids lourds à 4 essieux et plus.

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

(2) Les vitesses moyennes sont calculées sur l'année complète, les taux de dépassement de la VMA sont donnés pour la période avant l'application du 80 km/h et pour après.

Champ : échantillon de 215 points de mesures, France métropolitaine.

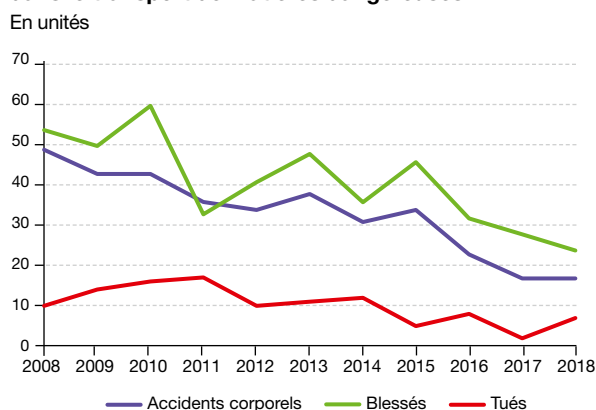
Source : ONISR

LES ACCIDENTS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MATIÈRES DANGEREUSES RESTENT RARES

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs, de pollution de l'environnement, voire de sécurité civile. 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 depuis 2008 sur le réseau public (figure 6.2.5).

En 2018, 17 accidents corporels se sont produits sur les routes de France métropolitaine. Le nombre d'accidents ne progresse pas en 2018 et reste à son plus bas niveau depuis 10 ans. Sept personnes ont été tuées dans ces accidents et deux de ces décès sont en lien avec les marchandises transportées.

Figure 6.2.5 : nombre d'accidents, de tués et de blessés dans le transport de matières dangereuses



Champ : France métropolitaine.

Source : MTES/DGPR/Mission transports des matières dangereuses

Remarque

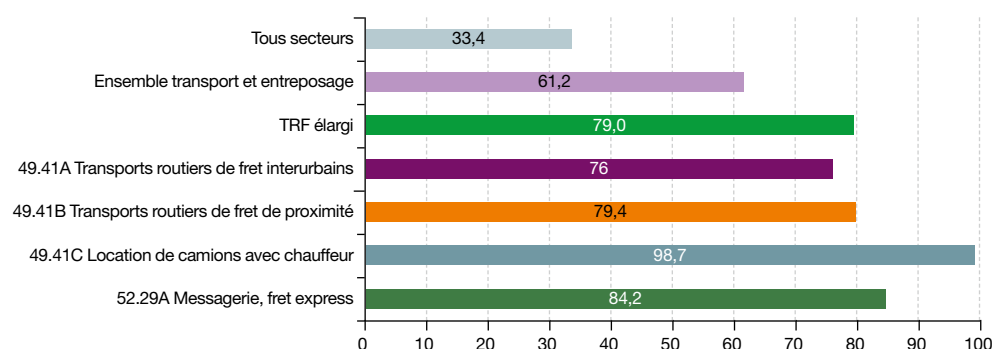
Cette fiche porte sur l'accidentalité de l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris et non sur les seuls poids lourds français.

Spécificités structurelles

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

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

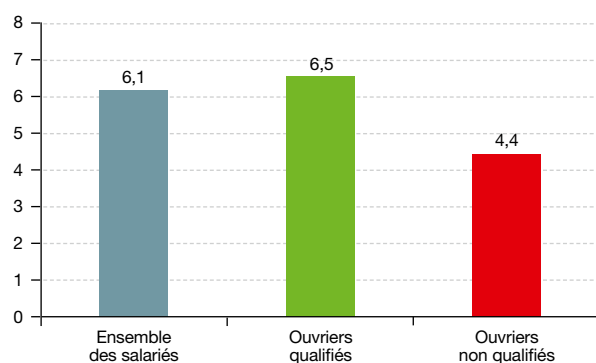
Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés, en 2017



Champ : régime général, France métropolitaine.
Sources : traitements SDES, d'après CNAMTS ; Insee

Part des accidents ayant causé une incapacité permanente en 2017, dans le TRF élargi

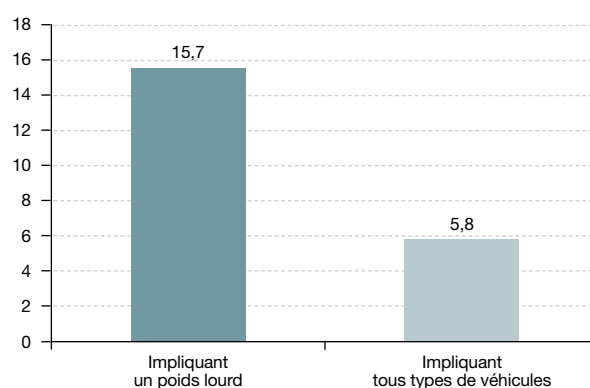
En %



Champ : régime général, France métropolitaine.
Sources : traitements SDES, d'après CNAMTS ; Insee

Nombre de tués pour 100 accidents en 2018

Nombre de tués



Champ : France métropolitaine.
Source : ONISR

Annexes

- Liste des annexes dématérialisées
- Annexes
- Définitions
- Bibliographie
- Sigles et abréviations



Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du bilan social sont disponibles au format électronique sur le site internet du Service des données et études statistiques du ministère de la Transition écologique et solidaire :

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transport-routier-de-marchandises-trm-social?rubrique=337

ANNEXE 1 LA SITUATION ÉCONOMIQUE

Annexe 1.1.1a	Transport intérieur terrestre de marchandises
Annexe 1.1.1b	Parts modales des transports intérieurs terrestres de marchandises
Annexe 1.1.2	Transports routiers de marchandises sous pavillon français
Annexe 1.1.3	Transport intérieur routier en poids lourds, par type de marchandises
Annexe 1.1.4	Évolution des transports intérieurs de marchandises hors oléoducs
Annexe 1.1.5	Transports routiers de marchandises en poids lourds selon la classe de distance
Annexe 1.2.1	Indicateurs de démographie d'entreprises
Annexe 1.2.1.2	Nombre d'entreprises selon la taille d'effectif salarié
Annexe 1.2.2	Comptes des entreprises des transports routiers de fret élargi
Annexe 1.2.3	Évolution des prix du transport routier de fret
Annexe 1.2.4	Évolution des coûts du TRM
Annexe 1.2.5	Immatriculations de véhicules de transport de marchandises poids lourds neufs
Annexe 1.3.1	Le transport terrestre de marchandises dans l'Union européenne
Annexe 1.3.2	Place du TRM français dans le TRM européen

ANNEXE 2 L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Annexe 2.1	Effectif salarié au 31 décembre
Annexe 2.2	Effectif salarié en moyenne annuelle
Annexe 2.3a	Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise (de 2000 à 2010)
Annexe 2.3b	Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise (de 2012 à 2015)
Annexe 2.4	Effectifs salariés et non salariés au 31 décembre dans le transport routier de fret élargi
Annexe 2.5	Part des non-salariés dans l'emploi au 31 décembre
Annexe 2.6	Structure de l'emploi non salarié au 31 décembre
Annexe 2.7	Part des femmes dans la population salariée au 31 décembre
Annexe 2.8	Part des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre
Annexe 2.9	Structure par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre
Annexe 2.10	Âges moyen et médian de la population salariée au 31 décembre
Annexe 2.11	Répartition des salariés par sexe et âge au 31 décembre
Annexe 2.12	Part des salariés à temps partiel au 31 décembre
Annexe 2.13	Volume de travail temporaire en équivalents-emplois temps plein sur l'année
Annexe 2.14	Taux de recours moyen au travail intérimaire
Annexe 2.15	Taux de rotation de la main-d'œuvre
Annexe 2.16	Offres d'emploi collectées par Pôle emploi, selon le secteur émetteur
Annexe 2.17	Offres d'emploi collectées par Pôle emploi, selon le contrat de travail proposé
Annexe 2.18	Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers " Transport et logistique " par catégorie
Annexe 2.19	Répartition des demandeurs d'emploi au 31 décembre par tranche d'âge
Annexe 2.20	Répartition par sexe des demandeurs d'emploi au 31 décembre
Annexe 2.21	Demandes d'emploi enregistrées (flux)
Annexe 2.22	Indicateur de tension annuel (flux offres de l'année / flux nouvelles demandes de l'année)

ANNEXE 3 LA DURÉE DU TRAVAIL

Annexe 3.1	Temps de service hebdomadaires des conducteurs routiers du TRF élargi
Annexe 3.2	Répartition du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi
Annexe 3.3	Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers sur courte distance du TRF élargi
Annexe 3.4	Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers grands routiers du TRF élargi
Annexe 3.5	Temps de service quotidien des conducteurs routiers du TRF élargi
Annexe 3.6	Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi (trimestriel)
Annexe 3.7	Distance moyenne parcourue par les conducteurs (annuel)
Annexe 3.8	Distance moyenne parcourue par les conducteurs pendant un jour (trimestriel)
Annexe 3.9	Travail de nuit et en soirée
Annexe 3.10	Travail le samedi et le dimanche

ANNEXE 4 LES REVENUS SALARIAUX

Annexe 4.1	Salaire horaire de base ouvrier (SHBO), Smic brut horaire
Annexe 4.2	Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels
Annexe 4.3	Évolution du salaire brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat
Annexe 4.4	Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic
Annexe 4.5	Salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle
Annexe 4.6	Évolution des salaires mensuels réels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle
Annexe 4.7	Salaires horaires nets moyens
Annexe 4.8	Revenus mensuels nets moyens des non-salariés

ANNEXE 5 LA FORMATION

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

ANNEXE 6 L'ACCIDENTALITÉ

Annexe 6.1	Accidents du travail en France métropolitaine
Annexe 6.2	Accidents du travail dans le TRF élargi, par secteur détaillé
Annexe 6.2b	Accidents du travail des ouvriers dans le TRF élargi, par secteur détaillé
Annexe 6.3a	Accidents du travail dans le TRF élargi selon l'âge des victimes
Annexe 6.3b	Accidents du travail dans le TRF élargi selon le sexe des victimes
Annexe 6.4	Accidentalité routière à 30 jours
Annexe 6.5	Accidents corporels, tués et blessés sur les différents réseaux
Annexe 6.6	Accidents corporels, tués et blessés dans le transport de matières dangereuses
Annexe 6.7	Tués, blessés dans des accidents de la route impliquant un poids lourd, selon le jour ou la nuit
Annexe 6.8	Tués, blessés dans des accidents de la route impliquant un poids lourd, selon le sexe

Annexe A : les secteurs et le champ couverts

Les données présentées dans ce bilan sont principalement relatives à quatre secteurs d'activité, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, que l'on désigne par « TRF élargi » et à des métiers du transport et de la logistique (*voir tableau*). L'approche sectorielle respecte la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2) et non les conventions

collectives. Ce bilan repose sur l'exploitation d'enquêtes statistiques et de fichiers administratifs utilisant le code d'activité principale exercée (APE) de l'entreprise ou de l'établissement attribué par l'Insee à des fins statistiques et, parfois, la nomenclature des métiers utilisée par Pôle emploi (le Rome).

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

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

Annexe B : les enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

Le Service des données et études statistiques réalise une enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers par lecture des « chronotachygraphes » (dite enquête « chronotachygraphes ») pour traiter des conditions de travail des conducteurs routiers du TRM.

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 2 700 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 (grand routier ou non) ;
- les enregistrements numériques des chronotachygraphes électroniques et/ou les disques de chronotachygraphes, sur un trimestre de référence (un mois avant 2017).

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 SDES 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.

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

Le marché du travail « Transport et logistique » est défini par des métiers, indépendamment du secteur d'activité de l'établissement où celui-ci est exercé. L'analyse du marché du travail « Transport et logistique » est donc une approche métiers. Cette approche est préférée à l'approche sectorielle qui se focalise sur les offres (besoins en personnel) émises par les seuls établissements dont l'activité principale relève des transports. Ces derniers n'émettent en effet que 22 % des offres des métiers « Transport et logistique ».

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 SDES correspond à 29 métiers dans la version 2 du Rome, et en

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

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

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

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

Définition

- Conduit un véhicule routier lourd (poids total autorisé en charge – PTAC – supérieur à 3,5 tonnes), afin de transporter des marchandises (produits, véhicules...), en moyenne ou longue distance selon la réglementation du travail et du transport routier et les impératifs de satisfaction de la clientèle (délais, conformité...).
- Réalise des opérations liées au transport (arrimage des charges, 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, C1, CE et C1E 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.

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

Les entreprises et établissements du transport routier de fret sont principalement rattachés à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport, repéré par un code identifiant de la convention collective (IDCC). Les définitions présentées ci-dessous sont issues de la publication de la Dares « Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2016 ».

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 toute autre association 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 2016) 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 2016, selon les données publiées par la Dares, 36 800 entreprises employant 687 600 salariés en fin d'année avaient pour convention collective principale celle du transport routier (IDCC 16 - *tableau 1*). Ces salariés sont répartis entre 38 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 », les salariés du transport routier de fret interurbains sont les plus nombreux (25,4 % des effectifs soumis à cette convention), suivis par les salariés des transports routiers de fret de proximité (18,1 %) (*tableau 2*).

Le choix de la convention collective de rattachement et l'activité principale exercée ne sont pas systématiquement liés : si 99,8 % des salariés de la messagerie et fret express (5229A) sont couverts par la convention collective « transports routiers », ce n'est le cas que de 92,8 % des salariés des transports routiers de fret de proximité (4941B) (*tableau 3*).

annexes

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

Effectifs 2016	Ayant cet IDCC comme convention collective principale
Nombre d'entreprises (IDCC principal)	36 800
Nombre de salariés au 31/12/2016	687 600
Nombre de salariés en équivalent-temps plein (ETP) en 2016	655 200
Nombre d'établissements (IDCC principal)	43 730

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2016, 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 31/12/2016)		Répartition des salariés de cet IDCC
4941A	Transports routiers de fret interurbains	25,4
4941B	Transports routiers de fret de proximité	18,1
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	9,8
5229B	Affrètement et organisation des transports	8,4
8690A	Ambulances	8,2
5229A	Messagerie, fret express	6,5
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	4,4
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	3,5
4941C	Location de camions avec chauffeur	3,0
4942Z	Transports de voyageurs par taxis	1,6
Total cumulé des 10 principaux codes NAF		88,9
Autres codes NAF		11,1

Lecture : 25,4 % des salariés couverts par la convention collective « transports routiers » sont employés dans des entreprises ayant pour activité principale le transport routier de fret interurbain (4941A).

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2016

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

10 principaux codes NAF où l'IDCC est le plus présent (en % des salariés présents au 31/12/2016)		Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
5229A	Messagerie, fret express	99,8
4941A	Transports routiers de fret interurbains	98,7
8690A	Ambulances	98,4
4941C	Location de camions avec chauffeur	98,4
4942Z	Services de déménagement	98,3
4939A	Transports routiers réguliers de voyageurs	95,7
4939B	Autres transports routiers de voyageurs	93,4
4941B	Transports routiers de fret de proximité	92,8
7712Z	Location et location-bail de camions	86,8
5224B	Manutention non portuaire	86,3

Lecture : 99,8 % 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 2016

annexes

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 31/12/2016)		Répartition des salariés de cet IDCC	Poids de l'IDCC dans chaque secteur d'activité
AZ	AGRICULTURE	0,1	0,2
	INDUSTRIE	0,4	0,1
FZ	CONSTRUCTION	0,3	0,1
	SERVICES	99,3	3,7
GZ	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	0,8	0,2
HZ	Transports et entreposage	85,0	44,9
IZ	Hébergement et restauration	0,0	0,0
JZ	Information et communication	0,1	0,1
KZ	Activités financières et d'assurance	0,5	0,4
LZ	Activités immobilières	0,0	0,1
MN	Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	4,3	1,0
OQ	Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	8,2	0,7
RU	Autres activités de services	0,2	0,2
	TOTAL	100,0	4,4

Lecture : parmi les salariés couverts par la convention collective « transports routiers », 85,0 % travaillent dans le secteur des transports et de l'entreposage. Parmi les salariés des transports et de l'entreposage, 44,9 % sont couverts par la convention collective « transports routiers ».

Champ : France entière.

Source : Insee, DADS 2016

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

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

1 – LIVREURS : GROUPE 3 (COEFFICIENT 115M)

Livreur

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

Livreur sur triporteur à moteur

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

2 - CONDUCTEUR DE VÉHICULE JUSQU'À 3,5 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE INCLUS : GROUPE 3 BIS (COEFFICIENT 118M)

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

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

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

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

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

3 - CONDUCTEUR DE VÉHICULE POIDS LOURD DE PLUS DE 3,5 TONNES ET JUSQU'À 11 TONNES DE POIDS TOTAL EN CHARGE INCLUS : GROUPE 4 (COEFFICIENT 120M)

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

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs de messageries. La possession du certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme de formation professionnelle pour adulte 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 de formation professionnelle pour adulte 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 de formation professionnelle pour adulte 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 formation professionnelle pour adulte de conducteur routier : 10 points.

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

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

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

LE TEMPS DE SERVICE

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

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » ;
- 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels roulants ;
- 35 heures par semaine ou 455 heures par trimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds.

Ce temps de service constitue le temps de travail équivalent à la durée légale du travail fixée à 35 heures par semaine au sens de l'article L. 3121-9 du Code du travail. Les heures supplémentaires sont celles réalisées au-delà de la durée équivalente à la durée légale du travail et ne peuvent être accomplies que dans la limite des durées maximales de temps de service.

LES DURÉES MAXIMALES DE TEMPS DE SERVICE

- 56 heures sur une semaine isolée, 53 heures hebdomadaires en moyenne, ou 689 heures par trimestre, ou 918 heures par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures hebdomadaires en moyenne, ou 650 heures par trimestre, ou 866 heures par quadrimestre pour les autres personnels roulants ;

- 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures hebdomadaires en moyenne, ou 572 heures par trimestre, ou 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (article 5-6 du décret).

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

La durée quotidienne du temps de service ne peut être supérieure à 12 heures. Elle peut être, à titre temporaire, prolongée pour l'accomplissement de travaux urgents dans les conditions fixées à l'article 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 heures et 5 heures est considéré comme travail de nuit. Cette période peut être substituée par une autre période de sept heures consécutives, comprise entre 21 heures et 7 heures comprenant en tout état de cause l'intervalle entre 24 heures et 5 heures, 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 heures et 6 heures.

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 heures et 5 heures 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 des 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 4 organisations syndicales.

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

L'ACCORD CONCLU LE 19 DÉCEMBRE 2012

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

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

L'ACCORD CONCLU LE 3 NOVEMBRE 2015

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

Il revalorise de 2,1 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 4 avril 2016.

L'ACCORD CONCLU LE 7 AVRIL 2017

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 3 novembre 2015 et le 7 avril 2017 par l'UFT, TLF, l'UNOSTRA, l'OTRE, la FNTR et deux organisations syndicales.

Il revalorise de 0,93 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 19 décembre 2017.

L'ACCORD CONCLU LE 6 MARS 2018

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 6 mars 2018 par l'OTRE, TLF, la FNTR et CNM et deux organisations syndicales.

Il revalorise de 1,53 % les rémunérations conventionnelles en vigueur. Cet accord a été étendu par arrêté du 19 avril 2019.

annexes

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	9,51	9,53	9,79	9,43	9,43	9,43	9,51	9,53	9,79
2016	avril	9,71	9,73	10,00	9,68	9,68	9,68	9,71	9,73	10,00
2017	décembre	9,8	9,82	10,06	9,77	9,77	9,77	9,8	9,82	10,06
2019	avril	9,95	9,97	10,21	9,92	9,92	9,92	9,95	9,97	10,21

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/DGITM

Définitions

SITUATION ÉCONOMIQUE ET TENDANCES RÉCENTES

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

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

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

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

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

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

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

Les entreprises du TRM sont des entreprises françaises réalisant du transport pour compte d'autrui par poids lourds immatriculés en France.

Le pavillon français correspond aux véhicules immatriculés en France.

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

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

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

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

$$\text{Production} = [\text{Ventes de marchandises} + \text{Production vendue de biens} + \text{Production vendue de services}] + [\text{Production stockée} + \text{Production immobilisée} - \text{Achats de marchandises} - \text{Variation de stocks de marchandises}]$$

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

$$\text{Production} = \text{CA} + [\text{Production stockée} + \text{Production immobilisée}] - [\text{Achats de marchandises} + \text{Variation de stocks de marchandises}]$$

L'indice d'activité des services de transport (IAST) est un indice trimestriel synthétique calculé par le SDES. Il permet de rendre compte de l'évolution du volume de la production marchande de services de transports et de l'entreposage dans sa globalité. Il succède à l'indice de production des services de transport. Cet indice est en base 2010, 1^{er} trimestre. L'IAST répond à un double besoin pour l'analyse conjoncturelle :

- apprécier, et comparer, trimestre après trimestre, les évolutions du volume des différents types de services de transports et l'évolution de l'ensemble des transports ;
- apprécier l'évolution de ces services de transport dans leur ensemble (branche « transport ») au regard des grands indicateurs macroéconomiques et des comptes nationaux trimestriels.

L'indice couvre l'ensemble des services de transports pour compte d'autrui réalisés par les entreprises résidentes (i.e. les activités marchandes uniquement ; est exclu le compte propre). L'IAST recouvre le champ des divisions 49 à 52 de la nomenclature d'activité française NAF rev. 2, à l'exception des transports spatiaux et du transport maritime de marchandises (en raison du secret statistique). Les activités de poste et de courrier ne sont pas couvertes non plus.

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

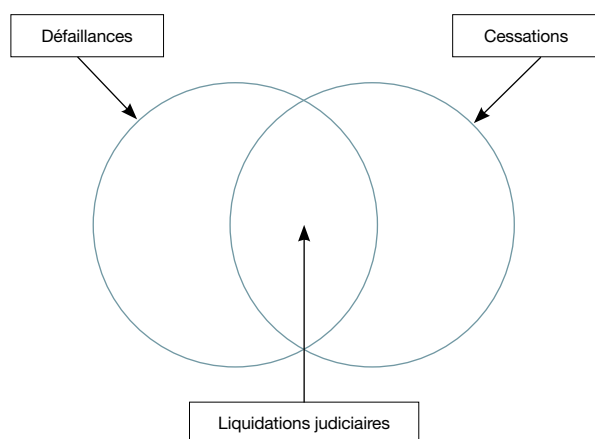
L'acquis de croissance d'une variable pour une année N correspond au taux de croissance de la variable entre l'année N-1 et l'année N que l'on obtiendrait si la variable demeurait jusqu'à la fin de l'année N au niveau du dernier trimestre connu.

Le **stock d'entreprises** au 31 décembre correspond au nombre d'entreprises en activité à cette date.

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

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 (voir 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.

Le **taux de défaillance** est le rapport entre le nombre de défaillances d'entreprises dans l'année et le nombre d'entreprises actives en fin d'année précédente.

Le **taux de création** est le rapport entre le nombre de créations d'entreprises dans l'année et le nombre d'entreprises actives en fin d'année précédente.

Indice synthétique de prix de revient longue distance ensemble articulé estimé par le Comité national routier (CNR) : (Revient = Prix auquel revient une marchandise, un objet fabriqué, un service, au producteur ou à l'utilisateur). L'indice « Longue distance ensemble articulé (EA) » a pour vocation d'observer l'évolution des coûts du transport routier de marchandises diverses à longue distance effectué au moyen d'ensembles articulés chargés jusqu'à 44 tonnes lors de prestations de transport pour compte d'autrui. Par longue distance, on entend ici les transports nationaux ou internationaux dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile. Cet indice est également représentatif des coûts d'un véhicule en location, à conditions d'exploitation identiques. (Base 100, décembre 2000).

Structure de l'indice synthétique longue distance ensemble articulé du CNR en 2018 (base 100 en décembre 2000)

En % (en situation du mois de décembre 2017)

Composantes de l'indice	2018
Gazole professionnel	23,5
Maintenance	8,2
Infrastructures	6,9
Matériel EA	12,2
Conducteur Longue distance	29,3
Frais de déplacement Longue distance	6,9
Charges de structure Longue distance	13

Source : CNR

Gazole professionnel : indice du coût du carburant, hors TVA, tenant compte des différents modes d'approvisionnement (pompe et cuve) et du remboursement partiel de la TICPE/ base 100 = décembre 2000. L'indice gazole professionnel intègre le remboursement partiel forfaitaire de la TICPE valable pour chaque semestre, sous réserve de confirmation par la Direction générale des douanes pour le semestre en cours.

Maintenance : indice comprenant les coûts d'entretien réparations (internes et externes) et les coûts de pneumatiques/ base 100 = décembre 2000.

Infrastructures : indice comprenant le coût des péages autoroutiers pour un poids lourd jusqu'à 44 tonnes et la taxe à l'essieu (barème tracteur avec suspension pneumatique sur essieu(x) moteur(s) et semi-remorque tridem). Cet indice est retenu pour le calcul des indices de synthèse « Longue distance EA » et « Régional EA ».

Matériel EA : indice comprenant les coûts de détention des ensembles roulants jusqu'à 44 tonnes (renouvellement et financement selon différents modes : emprunt, crédit-bail, location) et les coûts d'assurances (véhicule et marchandises transportées). Cet indice est retenu pour le calcul des indices de synthèse « Longue distance EA » et « Régional EA ».

Conducteur longue distance : indice du coût du personnel de conduite regroupant les évolutions des barèmes conventionnels, des charges sur salaires et les incidences des modifications de la réglementation sociale. Cet indice, base 100 = décembre 2000, est retenu pour le calcul de l'indice de synthèse « Longue distance EA ».

Frais de déplacement longue distance : indice du coût de la journée de grand déplacement comprenant deux repas, un décauché et un casse-croûte (source Convention collective, protocole des frais de déplacements). Cet indice est retenu pour le calcul de l'indice de synthèse « Longue distance EA ».

Charges de structure longue distance : indice des coûts de structure et des autres charges indirectes à composante personnel administratif modérée. Cet indice est retenu pour le calcul de l'indice de synthèse « Longue distance EA ».

L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SDES 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 (hors Mayotte).

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

L'emploi non salarié se distingue de l'emploi salarié par l'absence de contrat de travail, et de lien de subordination juridique permanente à l'égard d'un donneur d'ordre. Sont concernés, d'une part, les **micro-entrepreneurs** (ME) et, d'autre part, les non-salariés ou « **classiques** » (i.e. hors ME). Ces derniers sont pour l'essentiel des **entrepreneurs individuels** ou des **gérants** majoritaires de sociétés à responsabilité limitée.

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 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.

Mouvements de main-d'œuvre : le taux d'entrée (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif moyen de l'année. Le **taux de rotation de la main-d'œuvre** est la moyenne du taux d'entrée et du taux de sortie : (taux d'entrée + taux de sortie)/2.

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. Ils sont présentés pour la France métropolitaine.

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

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

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

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

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées en catégories A, B et C 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).

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

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

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

LA DURÉE DU TRAVAIL

La **durée du travail** effectif des personnels roulants marchandises est le temps pendant lequel le conducteur est à disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles. La durée du travail des salariés des entreprises de transport routier de marchandises est réglementée par l'ex décret n°83-40 du 26/01/1983 codifié aux articles R 3312-34 à R 3312-64 du code des transports qui s'applique aux salariés des entreprises de transport. Elle dépend de la catégorie du conducteur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La **distance parcourue**, exprimée en kilomètres, est relevée par les chronotachygraphes numériques en même temps que le temps de service, soit environ 97 % des relevés en 2017.

LES REVENUS SALARIAUX

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

Le **salaire en équivalent temps plein (EQTP)** prend en compte tous les postes de travail, y compris à temps partiel au prorata de leur volume de travail rapporté à celui d'un poste à temps complet. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste 6 mois à 80 % et ayant perçu 10 000 € compte pour 0,4 EQTP (= 0,5 x 0,8) rémunéré 25 000 € par an (= 10 000/0,4 - salaire annualisé). Les apprentis et les stagiaires sont exclus du calcul. Les résultats sont issus du fichier exhaustif de diffusion DADS, produit par l'Insee.

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

Le **salaire horaire de base ouvrier (SHBO)** est issu de l'enquête Acemo de la Dares. Cette enquête mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole. Le SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas

échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

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

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

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

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

LA FORMATION

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

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

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

Un **titre professionnel** est une certification professionnelle délivrée, au nom de l'État, par le ministère en charge du Travail. Il atteste que son titulaire maîtrise les compétences, aptitudes et connaissances permettant l'exercice d'un métier. Les titres professionnels sont enregistrés dans le répertoire national des certifications professionnelles (RNCP) géré par la Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP).

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

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

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

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

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Un accident survenu au salarié par le fait ou à l'occasion de son travail, quelle qu'en soit la cause, est considéré comme un **accident du travail**. Celui-ci peut être **sans arrêt**, lorsque la victime ne s'est vue prescrire aucun arrêt de travail et n'a subi aucune séquelle physique permanente. Il est dit **avec arrêt**, quand l'accident a engendré au moins un jour d'arrêt de travail, voire des séquelles physiques permanentes, voire un décès. Les statistiques présentées dans ce bilan portent sur les accidents avec arrêt.

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

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

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

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

L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

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

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

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

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

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

Les **victimes** sont les usagers impliqués non indemnes. Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes **tuées** : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (la France a adopté cette définition depuis le 1^{er} janvier 2005 permettant ainsi la comparabilité avec les autres pays européens) ;
- les **blessés** : victimes non décédées, dont l'état nécessite des soins médicaux (c'est-à-dire prodigués par un professionnel de la santé, quel que soit le cadre de ces soins : hôpital, cabinet médical, voire sur place).

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

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

Le **taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée (VMA)** est le pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse maximale autorisée. Celle-ci diffère selon la catégorie de la route et le type de véhicule.

Dans ce bilan, on entend par **agglomération** l'ensemble des réseaux (sauf les autoroutes) situés à l'intérieur d'une agglomération au sens du code de la route (parties de routes, c'est-à-dire l'ensemble des sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau (sauf les autoroutes), situé hors agglomération, constitue la catégorie « hors agglomérations ». Les « autoroutes » constituent un milieu à part entière.

Deux types d'autoroutes sont citées dans ce bilan. D'un côté, les **autoroutes de dégagement** sont celles situées à la périphérie des villes ; elles sont qualifiées d'« autoroutes urbaines ». De l'autre, les **autoroutes de liaison** sont celles allant de ville à ville ; elles sont qualifiées d'« autoroutes interurbaines ».

Bibliographie

TENDANCES RÉCENTES (2019)

Publications chaque trimestre

- *Indices des prix du transport de fret et de l'entreposage*, CGDD/SDES, Statinfo.
- *Activité du transport routier de marchandises*, CGDD/SDES, Statinfo.
- *La conjoncture des transports*, CGDD/SDES, Datalab Essentiel.
- *L'emploi salarié et le marché du travail dans les transports*, CGDD/SDES, Statinfo.
- *Principaux indicateurs*, Insee, Informations rapides, Insee conjoncture.
- *La masse salariale et l'emploi du secteur privé*, Insee, Acof Stat conjoncture.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE

- *Les comptes des transports en 2018*, 56^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, CGDD/SDES, Datalab, août 2019.
- *Caractéristiques comptables, financières et d'emploi des entreprises en 2016 - Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises (Ésane)*, Insee, Insee Résultats, septembre 2018.
- *Les transports routiers de marchandises sous pavillon français en 2018*, CGDD/SDES, Datalab essentiel.
- *Le transport routier de marchandises européen en 2017*, CGDD/SDES, Datalab essentiel.

LES DONNÉES ÉCONOMIQUES ET SOCIALES SUR LES TRANSPORTS

- *Chiffres clés du transport – édition 2019*, CGDD/SDES, avril 2019.
- *Bulletin mensuel statistique des transports du SDES* CGDD/SDES disponible sur le site internet du SDES (rubrique : Transports/Données d'ensemble/Indicateurs transport).
- *Mémento de statistiques des transports*, CGDD/SDES, mise à jour chaque année en novembre, disponible sur le site internet du SDES (rubrique : Transports/Données d'ensemble).

L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

- *La croissance des effectifs salariés du secteur privé faiblit légèrement en 2018*, Acof, Acof Stat n° 292, août 2019.
- *Emploi, chômage, population active en 2016 : accélération de l'emploi et confirmation de la baisse du chômage*, Dares, Dares Analyses n° 045, juillet 2017.
- *L'emploi intérimaire poursuit sa baisse au 4^e trimestre 2018*, Dares, Dares indicateurs n° 012, mars 2019.
- *Portrait statistique des principales conventions collectives de branche en 2016*, Dares, Dares résultats n° 0338, juillet 2019.
- *Les portraits statistiques des métiers 1982-2014* Dares, Synthèse stat' n° 19, mars 2016.
- *CDD, CDI : comment évoluent les embauches et les ruptures depuis 25 ans ?*, Dares, Dares Analyses n° 026, juin 2018.
- *Que représente la logistique dans l'emploi en France ?* CGDD/SDES, Datalab essentiel, mars 2018.
- *Les métiers en 2022 - Résultats et enseignement*, France stratégie/Dares, Rapport du groupe Prospective des métiers et qualifications, avril 2015.
- *Transport et logistique : un marché du travail au-delà de la sphère du transport*, CGDD/SDES, Document de travail Le travail et l'emploi dans le transport de marchandises, décembre 2009.

LA DURÉE DU TRAVAIL

- *Évolution des salaires de base et conditions d'emploi dans le secteur privé - Résultats définitifs du 4^e trimestre 2018*, Dares, Dares indicateurs n° 014, mars 2019.
- *Le travail en horaires atypiques : quels salariés pour quelle organisation du temps de travail ?* Dares, Dares analyses n°30, octobre 2018.
- *Le travail du dimanche en 2015*, Dares, Dares analyses n°83, octobre 2016.
- *Organisation du temps de travail*, Dares, synthèse stat' n°25, mars 2019.
- *Le travail en horaires atypiques en Île-de-France*, Direccte Île-de-France, Bref thématique n° 43, février 2014.

LES REVENUS

- *Salaires dans le secteur privé - En 2016, le salaire net moyen augmente de 0,5 % en euros constants*, Insee, *Insee première* n°1750, avril 2019.
- *Participation, intéressement et épargne salariale en 2017. Des bénéficiaires de l'intéressement pour la première fois aussi nombreux que ceux de la participation*, Dares, *Dares Résultats* n° 036, août 2019.
- *Évolution des salaires de base par branche professionnelle en 2018. Une moindre hausse du salaire réel dans un contexte de négociation salariale soutenue*, Dares, *Dares Résultats* n° 038, août 2019.
- *France, portrait social*, Insee, *Insee Références* - Édition 2018, novembre 2018.
- *La revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2018. Les salariés des TPE trois fois plus concernés*, Dares, *Dares Résultats* n° 052, novembre 2018.
- *La structure des rémunérations dans le secteur privé en 2014 : les éléments variables représentent en moyenne 19,2 % de la rémunération*, Dares, *Dares Analyses* n° 074, décembre 2016.

LA FORMATION

- Formation professionnelle, annexe au projet de loi de finances pour 2019.
www.performance-publique.budget.gouv.fr/documents-budgetaires/lois-projets-lois-documents-annexes-annee/exercice-2019/projet-loi-finances-2019-jaunes-budgetaires
- *Rapport 2018 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL)*, janvier 2019.
- *La dépense nationale pour la formation professionnelle continue et l'apprentissage en 2015. Hors dépenses directes des entreprises, l'effort de formation est en léger repli*, Dares, *Dares Résultats* n° 034, juin 2018.
- *Les prestataires de formation continue en 2011*, Dares, *Dares Analyses* n° 062, octobre 2013.
- Bilan 2017 de l'accès aux titres professionnels DGEFP.
<https://travail-emploi.gouv.fr/formation-professionnelle/reconnaissance-et-certification-des-competences-professionnelles/titres-professionnels-373014>

L'ACCIDENTALITÉ

- *La sécurité routière en France : bilan de l'année 2018*, ONISR.
- *Les accidents du travail et les accidents de trajet. Toujours plus fréquents chez les ouvriers, malgré une tendance globale à la baisse*, Dares, *Dares Résultats* n° 039, juillet 2016.

SITES INTERNET À CONSULTER

- Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) : www.ecologique-solidaire.gouv.fr
- Site « Transports routiers » du MTES : www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/transport-routier/
- Service des données et études statistiques (SDES) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
- Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr
- Ministère du Travail : travail-emploi.gouv.fr/
rubrique : Dares - Études et statistiques
- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr
- Pôle emploi : www.pole-emploi.org/statistiques-analyses/
- 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
- Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr
- L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos) : www.acoss.fr/
rubrique : Publications/Acos Stat
- Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) : www.cncp.gouv.fr
- Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) : www.fpspp.org
- Convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport : www.legifrance.gouv.fr/affichIDCC.do?idConvention=KALICONT000005635624

Sigles et abréviations

Acemo	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'oeuvre (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 le transport
AFTRAL	« Apprendre et se Former en TRAnsport et Logistique », activités de formation de l'AFT.
APE	activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)
AT	accidents du travail
Baac	bulletin d'analyse d'accidents corporels
Bac	baccalauréat
BEP	brevet d'études professionnelles
BEPC	brevet d'études du premier cycle
BIT	bureau international du travail
Bodacc	bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
BTS	brevet de technicien supérieur
CA	chiffre d'affaires
CAP	certificat d'aptitude professionnelle
Commission	AT/MP commission des accidents du travail/maladies professionnelles
CCNTR	convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
CCTN	commission des comptes des transports de la nation
CDD	contrat à durée déterminée
CDI	contrat à durée indéterminée
CE	comité d'entreprise
Cereq	Centre d'études et de recherche sur les qualifications
CFA	congé de fin d'activité
CFA	centre de formation des apprentis
CFP	certificat de formation professionnelle
CGDD	Commissariat général au développement durable
CI	consommations intermédiaires
CIF	congé individuel de formation
CPF	compte personnel de formation
CNAMTS	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
Cnir	Centre national d'information routière
Cnis	Conseil national de l'information statistique
CNR	Comité national routier
CPNE	Commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle dans la branche des transports
CRDS	contribution au remboursement de la dette sociale
CS	catégorie sociale
CSG	contribution sociale généralisée
CTN	comités techniques nationaux
CVS	corrigé des variations saisonnières

annexes

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
DEPP	Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance
DGEFP	Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle
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'oeuvre
DP	délégués du personnel
DSCR	Délégation à la sécurité et à la circulation routière
DST	Direction des services de transport
DUT	diplôme universitaire de technologie
EAE	enquête annuelle d'entreprise
EACT	enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers
EBE	excédent brut d'exploitation
EMMO	enquête mouvements de main-d'oeuvre
ESA	enquête sectorielle annuelle
Ésane	élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
EQTP	équivalent emploi à temps plein (utilisé pour l'emploi intérimaire)
ETP	équivalent temps plein
FBCF	formation brute de capital fixe
FCO	formation continue obligatoire
FCOS	formation continue obligatoire de sécurité
Fimo	formation initiale minimale obligatoire
FNTR	Fédération nationale des transports routiers
Fongecfa	Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
GMR	garanties mensuelles de rémunération
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
IPTRM	indice des prix du transport routier de marchandises
JO	journal officiel
Medde	ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (jusqu'en février 2016)
Meem	ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (de mars 2016 à juin 2017)
MTMD	Mission transport de matières dangereuses du MTES
MP	maladies professionnelles
MSA	Mutualité sociale agricole

annexes

MTES	Ministère de la Transition écologique et solidaire (depuis juin 2017)
NAF	nomenclature d'activités française
nd	non disponible
nc	non compris
ns	non significatif
OEC	offres d'emploi collectées
ONISR	observatoire national interministériel de la sécurité routière
ONQ	ouvriers non qualifiés
OPCA	organisme paritaire collecteur agréé
Opise	observation des prix de l'industrie et des services (enquête)
OPTL	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
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
RSVERO	répertoire statistique des véhicules routiers
SDES	Service des données et études statistiques
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
TCAM	taux de croissance annuel moyen
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
VAb	valeur ajoutée brute
VUL	véhicule utilitaire léger

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille — 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1er juillet 1992 — art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : juin 2020

ISSN : 2555-7580 (imprimé)

2557-8138 (en ligne)

Impression : imprimerie intégrée du MTES,
imprimé sur du papier ecolabel européen
www.eco-label.com

Directrice de publication : Béatrice Sédillot

Coordination éditoriale : Claude Baudu-Baret

Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours



En 2018, l'activité de transport routier de marchandises réalisée pour compte d'autrui ralentit à + 1,3 %, après + 9,2 %, en 2017. Parallèlement, les effectifs salariés dans le secteur du transport routier de fret élargi progressent de 3,7 % en un an, alors que le nombre d'intérimaires employés dans ce même secteur se réduit de 2,9 %. Ce dynamisme de l'emploi salarié entraîne des tensions sur le recrutement de conducteurs routiers. L'indicateur de tension atteint ainsi son niveau le plus élevé depuis dix ans.

L'effort de formation de personnel de conduite s'est accentué en 2018 : le nombre de personnes ayant suivi les formations initiales obligatoires de conducteurs routiers poids lourds augmente de 8,4 % par rapport à 2017. Cette hausse est portée par une nette progression du nombre de titres professionnels délivrés par le ministère en charge de l'emploi.

En 2018, le salaire brut moyen par tête distribué par les entreprises du transport routier de fret élargi progresse de 1,6 % en valeur, contre + 1,4 % l'année précédente. La nette reprise de la hausse des prix à la consommation entraîne cependant un léger repli du pouvoir d'achat du salaire brut moyen par tête. Il diminue de 0,2 % en 2018, après avoir augmenté les cinq années précédentes.

Le Bilan social annuel du transport routier de marchandises offre un panorama complet de l'évolution économique du secteur des transports routiers de marchandises 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.

**Bilan social
annuel du
transport routier
de marchandises**
Édition 2020



Commissariat général au développement durable

Service des données et 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

