



Les chauffeurs du transport routier de marchandises pour compte propre : des différences marquées avec les chauffeurs du transport pour compte d'autrui

FÉVRIER 2021

Fin 2017, en France (hors Mayotte), 606 000 chauffeurs de véhicules de transport routier de marchandises sont salariés dans les entreprises du secteur privé et semi-public. Près des deux tiers d'entre eux (63 %) sont employés dans des entreprises dont le transport routier de marchandises est l'activité principale (transport pour compte d'autrui). Toutefois, 225 000 conducteurs sont salariés d'entreprises dont le transport n'est pas l'activité principale, mais qui effectuent du transport pour leur propre compte (transport pour compte propre). Les conditions de travail offertes aux conducteurs routiers par l'une ou l'autre des activités de transport peuvent avoir une influence sur l'attractivité des postes offerts et la stabilité des salariés dans l'entreprise. Les problématiques d'équilibre de la pyramide des âges se posent davantage pour les conducteurs routiers du transport pour compte propre, dont près d'un sur cinq est âgé de plus de 55 ans.

LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE EMPLOIE 37 % DES CONDUCTEURS ROUTIERS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

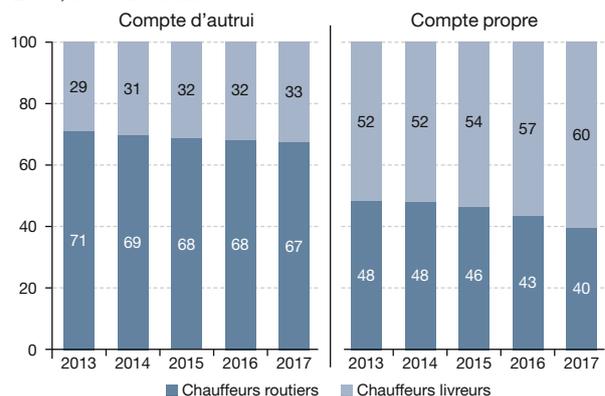
Fin 2017, on compte en France (hors Mayotte) 606 000 conducteurs routiers de transport de marchandises (voir encadré « Les conducteurs du transport routier de marchandises »). Parmi ceux-ci, 225 000, soit 37 %, sont employés dans des établissements effectuant du transport pour leur compte propre (voir encadré « Construire le compte propre et le compte d'autrui dans les DADS – une nomenclature ad hoc des activités relevant du compte propre et du compte d'autrui »). Le compte propre mobilise presque deux fois plus de chauffeurs livreurs/coursiers (60 % des conducteurs) que le compte d'autrui (33 %) - (graphique 1).

Alors que la répartition des conducteurs entre chauffeurs routiers/grands routiers et chauffeurs livreurs/coursiers a peu évolué depuis fin 2013 pour le compte d'autrui, elle s'est sensiblement modifiée dans le compte propre qui fait de moins en moins appel à des chauffeurs routiers/grands

routiers (40 % de routiers en 2017, contre 48 % en 2013). En particulier, le nombre de chauffeurs routiers baisse fortement dans les secteurs de l'agroalimentaire (- 33 %), de la construction (- 22 %) et du commerce (- 16 %). Cette évolution peut traduire un changement de comportement des entreprises, qui recourent davantage à des prestataires spécialisés (entreprises du compte d'autrui) pour le transport de marchandises sur longue distance. Mais elle peut aussi refléter une transformation économique conduisant à l'augmentation des livraisons sur courte distance, effectuées par des véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC), dont la conduite ne nécessite pas de posséder un permis poids lourds. De plus, les tensions sur le recrutement de conducteurs routiers sont élevées et les entreprises du compte propre ont probablement plus de difficultés à embaucher que celles du compte d'autrui, pour lesquelles la profession est le cœur de métier.

Graphique 1 : évolution de la répartition des conducteurs routiers de marchandises entre 2013 et 2017

En %, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, chauffeurs de transport routier de marchandises (PCS 641a et 643a), tous secteurs d'activité.
Source : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) et déclarations sociales nominatives (DSN)

Les chauffeurs du transport routier de marchandises pour compte propre : des différences marquées avec les chauffeurs du transport pour compte d'autrui

ENCADRÉ 1

Les conducteurs du transport routier de marchandises

Dans la nomenclature des professions et catégories sociales (PCS), les conducteurs routiers de transport de marchandises sont regroupés en deux principales catégories :

- Les chauffeurs routiers et grands routiers (641a) sont des salariés préparant et effectuant le transport de marchandises dans un véhicule lourd (poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes). Ils sont responsables de l'arrimage et de leur chargement. Ils participent parfois à l'entretien courant de leur véhicule.
- Les chauffeurs livreurs et coursiers (643a) sont des salariés qui conduisent des véhicules légers (poids autorisé en charge d'au plus 3,5 tonnes) pour enlever ou livrer des marchandises, en général à faible distance. Ils ont la responsabilité de leur chargement et des opérations commerciales et encaissements qui peuvent être liés à la livraison.

UN CONDUCTEUR ROUTIER SUR CINQ DU COMPTE PROPRE EST ÂGÉ DE PLUS DE 55 ANS

Fin 2017, les conducteurs routiers de marchandises sont une population plus âgée que l'ensemble des ouvriers, plus particulièrement dans le compte propre. L'âge moyen des conducteurs routiers est de 44 ans et 1 mois pour le compte propre (+ 7 mois par rapport à fin 2013) et de 41 ans et 11 mois pour le compte d'autrui (+ 6 mois par rapport à fin 2013). En comparaison, l'âge moyen de l'ensemble des ouvriers est de 41 ans et 3 mois en 2017.

En quatre ans, la population des conducteurs routiers a également légèrement vieilli. Fin 2017, dans le transport pour compte propre, près d'un conducteur routier sur cinq (19 %) a 56 ans ou davantage, et plus d'un tiers (35 %) est âgé de plus de 50 ans, soit 4 points de plus que quatre ans auparavant (graphique 2, pyramide de droite). Ce vieillissement

pourrait poser problème dans les prochaines années, lorsque les quinquagénaires d'aujourd'hui partiront à la retraite. Bien que la part de conducteurs âgés de 18 à 30 ans ait progressé d'un point en quatre ans (de 16 % fin 2013 à 17 % fin 2017), cela ne suffit pas à assurer un remplacement des générations de chauffeurs. En effet, la profession de conducteur routier est un métier en tension pour lequel les entreprises peinent à recruter.

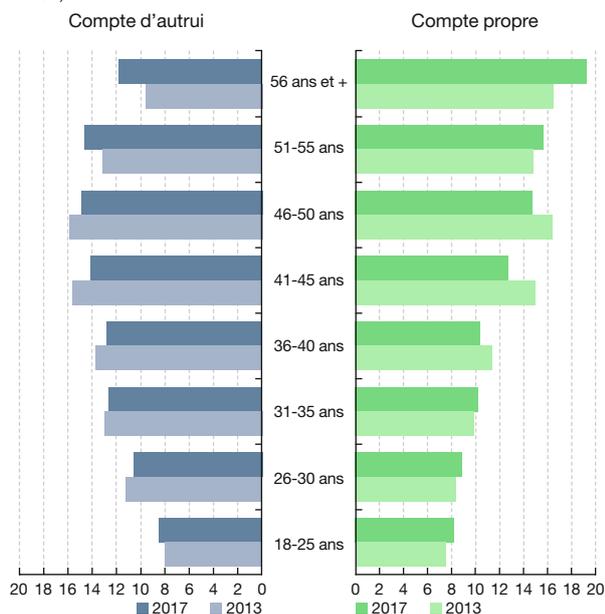
La distinction entre chauffeurs routiers/grands routiers et chauffeurs livreurs/coursiers n'influe que modérément sur la part des salariés âgés de plus de cinquante ans dans le compte propre : 37 % pour les chauffeurs routiers et 33 % pour les chauffeurs livreurs. En revanche, du fait de l'âge minimum requis pour détenir un permis de conduire poids lourd (21 ans), la part des conducteurs de 18-30 ans est deux fois plus élevée parmi les chauffeurs livreurs que parmi les chauffeurs routiers et grands routiers (21 %, contre 10 %).

Dans le compte d'autrui (graphique 2, pyramide de gauche), la part des salariés de plus de 50 ans est de 26 %, 9 points de moins que dans le compte propre, mais elle a augmenté de plus de 3 points en quatre ans.

Par ailleurs, le transport routier de marchandises reste une activité très largement masculine, dans le compte propre comme dans le compte d'autrui, malgré les politiques visant à réduire les inégalités d'accès à l'emploi des femmes. 9 % seulement des conducteurs routiers de transport de marchandises sont des femmes dans le transport pour compte propre, soit un point de moins que dans le compte d'autrui. Neuf fois sur dix, elles occupent des postes de chauffeurs livreurs. La plus forte proportion de conductrices (33 %) est observée dans les activités spécialisées scientifiques et techniques pour le compte propre, essentiellement dans les activités de publicité et d'études de marché. Dans le compte d'autrui, elles sont les plus représentées dans les activités de poste et de courrier, où elles sont majoritaires parmi les chauffeurs livreurs (51 % des effectifs).

Graphique 2 : évolution de la pyramide des âges des conducteurs routiers de marchandises entre 2013 et 2017

En %, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, chauffeurs de transport routier de marchandises (PCS 641a et 643a), tous secteurs d'activité.
Source : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) et déclarations sociales nominatives (DSN)

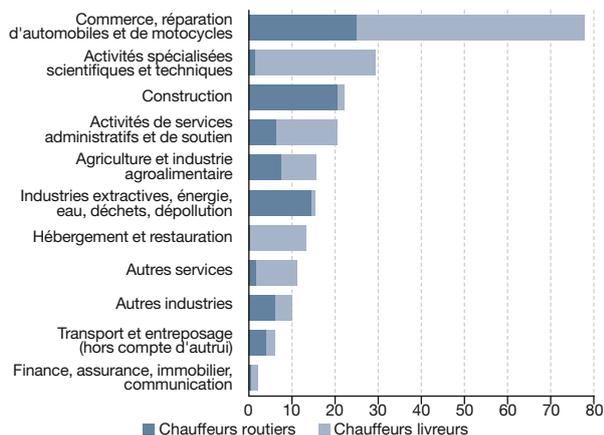
LE COMMERCE REPRÉSENTE PLUS D'UN TIERS DU COMPTE PROPRE

Trois secteurs regroupent 58 % des conducteurs salariés dans le compte propre. Le commerce pèse, à lui seul, 35 % des effectifs, soit 77 700 conducteurs (graphique 3), dont 24 % pour le seul commerce de gros. Les secteurs « activités scientifiques et techniques » (13 % des conducteurs) et celui de la construction (10 %) viennent ensuite.

Les chauffeurs du transport routier de marchandises pour compte propre : des différences marquées avec les chauffeurs du transport pour compte d'autrui

Graphique 3 : répartition sectorielle des conducteurs routiers du compte propre en 2017

En milliers, au 31 décembre 2017



Champ : France hors Mayotte, chauffeurs de transport routier de marchandises (PCS 641a et 643a), tous secteurs d'activité.
Source : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) et déclarations sociales nominatives (DSN)

Dans la construction, 92 % des conducteurs sont chauffeurs routiers ou grands routiers. En effet, le transport de matériaux de chantiers nécessite généralement des véhicules de fort tonnage. À l'inverse, dans les activités scientifiques et techniques, 95 % des conducteurs sont chauffeurs livreurs, pour l'essentiel salariés des activités de publicité. Ils effectuent des distributions de prospectus publicitaires, au moyen de véhicules légers. Le commerce recourt à la fois à des chauffeurs routiers et grands routiers (32 %) et à des chauffeurs livreurs (68 %). La proportion des chauffeurs routiers et grands routiers est la plus élevée dans le commerce de gros (39 %). Dans le commerce de détail, les chauffeurs livreurs dominent largement (87 %), du fait d'une activité de livraison de marchandises en plus petites quantités.

DAVANTAGE DE TEMPS PARTIEL DANS LE COMPTE PROPRE

Le travail à temps partiel est plus développé dans le transport pour compte propre que dans le compte d'autrui (23 %, contre 7 %) - (graphique 4). Cela reflète en grande partie la différence de structure d'emploi salarié des conducteurs. La part de temps partiel des chauffeurs routiers et grands routiers pour le compte d'autrui (5 %) est proche de celle du compte propre (6 %) mais, pour ce dernier, la proportion de routiers et grands routiers est nettement plus faible. La structure de l'emploi salarié explique ainsi le tiers de cet écart. L'écart restant est dû à une fréquence du temps partiel presque trois fois plus élevée parmi les chauffeurs livreurs du compte propre que parmi ceux du compte d'autrui (34 %, contre 12 %).

Cette situation a peu évolué entre 2013 et 2017. Les principaux secteurs proposant des emplois de chauffeurs à temps partiel sont, pour le compte propre, les activités de publicité (82 %) et l'hébergement restauration (59 %), tandis que, pour le compte d'autrui, ce sont les activités des agences de travail temporaire (18 %) et la messagerie, fret express (15 %).

ENCADRÉ 2

Construire le compte propre et le compte d'autrui dans les DADS – une nomenclature *ad hoc* des activités relevant du compte propre et du compte d'autrui

Dans cette étude, la distinction entre compte propre et compte d'autrui se fonde sur l'activité principale exercée par l'établissement (APET) dans lequel travaille chaque salarié. Les activités retenues sont :

Compte propre

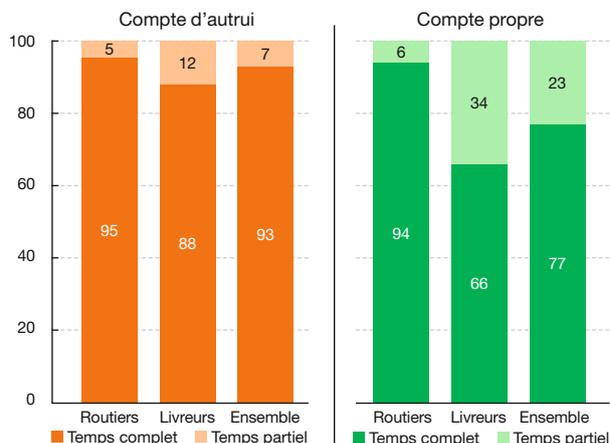
- Agriculture et industrie agroalimentaire (APE 01 à 03 et 10 à 12)
- Énergie et industries extractives (05 à 09 et 35 à 39)
- Autres industries (13 à 33)
- Commerce (41 à 43)
- Transport et entreposage hors compte d'autrui (49 à 52)
- Hébergement et restauration (55 et 56)
- Finance, immobilier, communication (58 à 68)
- Activités spécialisées scientifiques et techniques (69 à 75)
- Activités de services administratifs et de soutien (hors location camion et intérim) (77 à 82)
- Autres services (84 à 99)

Compte d'autrui

- Transport routier de marchandises et déménagement (4941A, 4941B, 4941C, 4942Z)
- Entreposage, stockage (5210A, 5210B)
- Messagerie, fret express (5229A), affrètement et organisation des transports (5229B)
- Activités de poste et de courrier (5310Z, 5320Z)
- Location et location bail de camions (7712Z)
- Activités des agences de travail temporaire (7820Z)

Graphique 4 : part de temps partiel parmi les conducteurs routiers du transport de marchandises en 2017

En %, au 31 décembre 2017



Champ : France hors Mayotte, chauffeurs de transport routier de marchandises (PCS 641a et 643a), tous secteurs d'activité.
Source : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) et déclarations sociales nominatives (DSN)

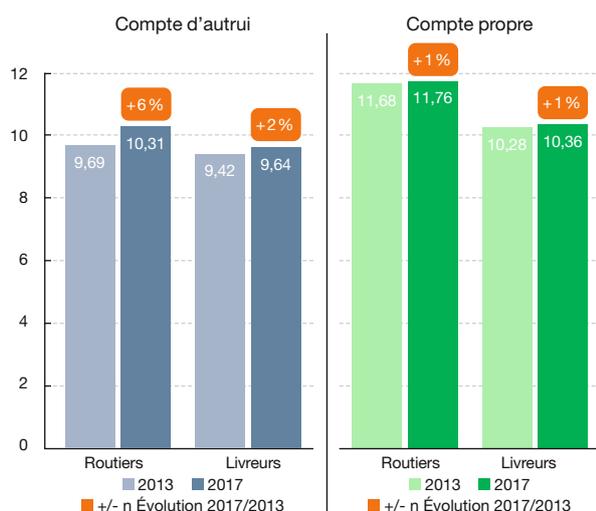
DES SALAIRES HORAIRES NETS PLUS ÉLEVÉS DANS LE COMPTE PROPRE

Comme en 2013, le salaire horaire net (*voir méthodologie*) est plus élevé pour les conducteurs routiers du compte propre que pour ceux du compte d'autrui, chauffeurs routiers/grands routiers comme chauffeurs livreurs (*graphique 5*). Les routiers du compte propre perçoivent un salaire horaire net de 11,76 euros, supérieur de 14 % à celui de leurs homologues du compte d'autrui (10,31 euros). Les livreurs, moins bien rémunérés car l'exercice de la profession ne nécessite pas de posséder un permis poids lourd, reçoivent un salaire horaire net de 10,36 euros dans le compte propre, supérieur de 7 % à celui de leurs homologues du compte d'autrui (9,64 euros).

Seule une faible part de cette différence est due au fait que les conducteurs du compte propre sont en moyenne plus âgés que ceux du compte d'autrui, les salaires augmentant avec l'ancienneté. Pour chaque tranche d'âge quinquennal, y compris parmi les 18-30 ans, le salaire net horaire reste sensiblement supérieur dans le compte propre pour les chauffeurs routiers/grands routiers comme pour les chauffeurs livreurs. Plus l'âge augmente, plus l'écart s'accroît.

Graphique 5 : évolution des salaires horaires nets des chauffeurs routiers de marchandises entre 2013 et 2017

En euros courants, au 31 décembre



Champ : France hors Mayotte, chauffeurs de transport routier de marchandises (PCS 641a et 643a), tous secteurs d'activité.
Source : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS) et déclarations sociales nominatives (DSN)

Toutefois, ces écarts s'amoindrissent lorsque l'on analyse le salaire net mensuel moyen en équivalent temps plein (EQTP, *voir méthodologie*) car les durées mensuelles moyennes de travail sont supérieures dans le compte d'autrui. En effet, les chauffeurs routiers du transport pour compte d'autrui effectuent davantage d'heures supplémentaires que ceux du transport pour compte propre, où les conventions collectives qui s'appliquent sont celles du secteur d'activité principale. Les chauffeurs routiers et grands routiers du compte propre perçoivent en moyenne un salaire mensuel net de 1 910 euros, de 7 % supérieur à celui perçu par les routiers du compte d'autrui (1 790 euros). L'écart de rémunération se réduirait encore si on prenait en compte les indemnités de déplacement (découchage, repas), non disponibles dans les statistiques utilisées. Ces indemnités peuvent représenter de 20 à 30 % du salaire brut (source : SDES, enquêtes annuelles sur les conditions de travail de 2006 à 2008). Les chauffeurs routiers et grands routiers du compte propre effectuant généralement de courts déplacements, leurs indemnités sont probablement beaucoup plus faibles.

Enfin, les disparités de salaires restent plus marquées et s'accroissent depuis 2013 pour les conducteurs du compte propre. L'échelle des salaires, mesurée par le rapport interdécile du salaire horaire net, s'établit à 2,1 dans le transport pour compte propre (1,9 en 2013), contre 1,5 dans le transport pour compte d'autrui (comme en 2013).

MÉTHODOLOGIE

L'ensemble des données de cette publication provient de l'exploitation du fichier de diffusion des DADS produit par l'Insee.

Le **salaire horaire net** est le rapport de la rémunération nette (de prélèvements sociaux) perçue dans l'année au nombre d'heures réellement effectuées par le salarié au cours de l'année.

Le **salaire mensuel net en équivalent temps plein** (EQTP) est un salaire mensuel net, converti à un temps plein pendant toute l'année pour les salariés à temps partiel et/ou présents seulement sur une partie de l'année. Ainsi, pour un salarié ayant occupé un poste de travail durant six mois à 80 % et ayant perçu au total 10 000 euros, le salaire en EQTP est de $10\,000 / (0,5 \times 0,8) = 25\,000$ euros par an. Tous les postes, y compris ceux à temps partiel, sont pris en compte au prorata de leur volume de travail effectif (soit $0,5 \times 0,8 = 0,4$ EQTP dans l'exemple précédent).

Dans cette étude, les salaires ne comprennent pas les **indemnités de déplacement** perçues par les chauffeurs routiers (découchage, repas).

Serge LAMBREY, SDES
François RAGEAU, SDES

Dépôt légal : février 2021
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Rédacteur en chef : Hugues Cahen
Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet
Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours

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