

RéférenceS

Janvier
2012

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

*Observatoire social
des transports*



Ressources, territoires, habitats et logement

Développement durable

Énergies et climat

Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

Service de l'observation et des statistiques / www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Direction des services de transport / www.developpement-durable.gouv.fr

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

L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2010.

Les données utilisées dans ce bilan sont relatives à quatre secteurs d'activité, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, que l'on désigne par « TRF élargi » (Cf. tableau), en respectant la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2). C'est une approche sectorielle, et non par les « conventions collectives ». En effet, 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 (*annexe C - Notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE*).

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

	Libellé	Code en NAF rév.2
Transport routier de fret 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

Dans les éditions antérieures à 2006, les statistiques du bilan portaient sur deux secteurs désignés dans cette publication par « TRM restreint » qui regroupe les « transports routiers de fret de proximité » (49.41B en NAF rév.2) et les « transports routiers de fret interurbains » (49.41A en NAF rév.2).

La rédaction de ce rapport a été assurée par Hélène Fréchou, du bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports, avec Emmanuel Berger, Carlo Colussi, Céline Calvier et Guillaume Lubatti, du Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du ministère de l'environnement, du développement durable, des transports et du logement.

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

Par ailleurs, le SOeS publie à une moindre fréquence le *Bilan social du transport routier de voyageurs*. Ces deux publications sont consultables à l'adresse suivante :

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr> rubrique Transports/Emploi



Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Publication réalisée par le SoeS

Observatoire social des transports

Janvier 2012

Avant-propos

Créé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le *Bilan social annuel du transport routier de marchandises* est devenu un ouvrage de référence fournissant des données et des informations en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs, de revenus des salariés, de formation et d'accidentologie.

Il vise à établir un diagnostic objectif nécessitant exhaustivité des approches et mobilisation du plus grand nombre de sources d'information. Il constitue un instrument de connaissance des mouvements de fond donnant la photographie sous plusieurs angles des conditions sociales de l'activité du transport routier de marchandises.

Portant sur une année complète, donc ici 2010, ce document présente néanmoins l'évolution conjoncturelle récente du TRM pour les trois premiers trimestres de 2011, dans une fiche spécifique en début de ce bilan.

Il est établi par le Service de l'observation et des statistiques en collaboration avec la Direction des services de transport. La 16^e édition de ce document peut ainsi être utile aux partenaires sociaux du transport routier, outre les compléments contextuels utilisés dans le dialogue social.

Le chef du Service de
l'observation et des statistiques

Sylvain MOREAU

Le directeur des services de transport

Thierry GUIMBAUD

Table des matières

Synthèse	7
Fiches	
0 – 1ers éléments sur 2011	13
0A – Tendances récentes de l'emploi, du marché du travail, de l'activité et des prix en 2011	14
1 – La situation économique	17
1A – Les transports intérieurs terrestres de marchandises	18
1B – Les entreprises de TRM	20
2 – L'emploi	23
2A – L'emploi salarié	24
2B – Les caractéristiques des salariés	26
2C – Les caractéristiques des emplois	28
2D – Le marché du travail	30
3 – La durée du travail	33
3A - La durée de service hebdomadaire des conducteurs du TRF élargi et ses composantes	34
3B - Le temps de service journalier des conducteurs du TRF et ses composantes	36
3C - La durée du travail : réglementation communautaire et nationale	38
4 – Les revenus salariaux	41
4A – Le pouvoir d'achat du salaire horaire et les taux horaires conventionnels des ouvriers	42
4B – Le salaire annuel net moyen des temps complets	44
4C – Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises	46
5 – La formation	49
5A – Diplômes et qualifications des salariés du TRF	50
5B – Formations légales des conducteurs	52
5C – La formation continue et les entreprises du TRF	54
6 – L'accidentologie	57
6A – L'accidentologie du travail	58
6B – L'accidentologie routière poids-lourds	60
Annexes	63
Annexe A - Deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRF	88
Annexe B - Marché du travail, champ « Transport & Logistique »	90
Annexe C - Notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE	93
Annexe D - Personnel roulant « marchandises » de la convention collective	96
Annexe E – Accidentologie : les codes risques et la NAF	98
Définitions	100
Bibliographie	104
Sigles et abréviations	109

Synthèse

Synthèse

Le transport intérieur routier de marchandises augmente

Le transport intérieur routier de marchandises augmente en 2010. Les tonnes-kilomètres réalisées croissent de 4,7 % après une baisse de 12,8 % en 2009. Cette hausse s'inscrit au cœur d'un redressement pour l'ensemble du transport intérieur terrestre en lien avec la reprise de l'activité économique (reprise du PIB en volume, avec + 1,5 % après - 2,7 %, et reprise de la production industrielle en volume avec + 4,5 % après - 10,6 %). Après deux années de fortes baisses, les tonnes-kilomètres réalisées croissent de 3,7 % après - 13,4 % (y compris oléoducs). En particulier, le transport fluvial progresse (+ 8,6 % en t-km) tandis que le transport ferroviaire continue à décroître fortement (- 6,3 % de t-km après - 20,5 %).

Néanmoins, du fait de l'ampleur de la baisse passée, le transport intérieur terrestre de marchandises se retrouve à son niveau d'il y a quinze ans.

Légère amélioration de la situation des entreprises du TRF

Le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement recommence à augmenter en 2010 après la forte récession de 2009. L'excédent brut d'exploitation estimé aurait tout de même progressé, grâce à une relative modération salariale et malgré un accroissement sensible des coûts du transport routier national tandis que les prix sont restés stables. Enfin, l'investissement en véhicules poids lourds par ces entreprises de TRF a continué de reculer en 2010.

La conjoncture au troisième trimestre 2011

Dans le contexte d'une activité économique française poursuivant sa reprise de manière hésitante, la production marchande du transport de marchandises croît en volume aux 2^e et 3^e trimestres, après un repli au 1^{er} trimestre. Les tonnes-kilomètres réalisées pour compte d'autrui par les poids-lourds

immatriculés en France suivent le même mouvement, avec un acquis de croissance annuelle proche de 5,0 % au 3^e trimestre. L'emploi salarié dans le transport routier de fret poursuit sa hausse pour le sixième trimestre consécutif, alors que la masse salariale, jusque-là en hausse, semble se stabiliser au 3^e trimestre. Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi de conducteurs de transport de marchandises remonte.

Une réelle reprise de l'emploi salarié qui n'efface pas encore les pertes de 2009

L'emploi salarié dans le transport routier de fret élargi (TRF élargi) augmente entre fin 2009 et fin 2010 (+ 1,0 % soit + 3 500 salariés). Il s'établit au 31 décembre 2010 à 358 900 salariés. La reprise est plus marquée dans le transport routier de fret de proximité (+ 3,0 %).

Sur la même période, l'ensemble du transport et de l'entreposage enregistre une hausse de son emploi moins importante (+ 0,5 %), tout comme l'ensemble du secteur marchand hors agriculture (+ 0,8 %).

Cependant, comme la reprise de l'emploi intervient au cours de l'année et sur la base d'un niveau dégradé, le niveau annuel moyen de l'emploi salarié se situe dans le TRF élargi 1,0 % en dessous de celui de 2009.

L'emploi intérimaire augmente

L'effectif intérimaire confirme le rôle de variable d'ajustement en fonction de la conjoncture économique. Celui utilisé dans le TRF élargi augmente fortement avec + 3 500 salariés, s'ajoutant à ceux du secteur (soit + 24,1 %), après avoir chuté de 18,7 % en 2009. Rapporté à l'effectif salarié, le taux de recours moyen à l'intérim augmente d'un point en 2010 pour s'établir à 4,8 % dans le TRF élargi.

Plus de 18 000 emplois intérimaires

Le recours à de l'emploi intérimaire est relativement développé dans le transport routier de fret, avec 18 100 équivalents temps plein, soit un taux de recours de 4,8 % en 2010 à rapprocher de 4,2 % dans

l'ensemble des transports et de l'entreposage. Ce taux de recours est plus faible que dans la construction et l'industrie, mais plus élevé que dans l'agriculture ou les services.

Augmentation du taux de rotation des emplois salariés

En 2010, mesurée par le « taux de rotation », rapportant les embauches et les départs à l'effectif moyen, la mobilité de l'emploi salarié du TRF élargi retrouve un dynamisme un peu supérieur à celui de l'ensemble du transport (+ 3,5 % et + 1,2 point). Cette reprise provient essentiellement d'un regain d'embauches des établissements du TRF élargi tandis que les départs augmentent à un rythme moindre.

Les salariés du TRF élargi travaillent moins souvent à temps partiel que ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage, où l'on trouve par exemple des taux de près de 40 % dans certains secteurs comme le transport routier de voyageurs. La proportion de temps partiels a baissé d'un point entre fin 2005 et fin 2009.

Les offres d'emploi progressent sans empêcher la hausse des demandes non satisfaites

Au cours de 2010, pour les conducteurs de transport de marchandises sur longue distance, les offres d'emploi déposées par les entreprises auprès de Pôle emploi augmentent de 49 %. Le flux des demandes d'emploi pour ce métier augmente aussi, mais moins rapidement en moyenne, avec un fléchissement au 4^e trimestre.

Pour l'ensemble des métiers du transport et de la logistique, le marché du travail semble se ranimer et s'améliorer du côté des offres d'emploi (+ 45 % entre les derniers trimestres 2009 et 2010 hors missions d'intérim). Cependant, la part des contrats courts s'accroît et celle des contrats à durée indéterminée (CDI) baisse encore.

Dans le même temps, les flux de demandes augmentent pour les métiers de conduite de transport en commun sur route, de magasinage

et préparation de commandes ou courses-livraisons express ou par tournée.

Au total, le stock de demandeurs d'emploi en fin d'année (catégories A, B et C) pour l'ensemble des métiers transport et logistique poursuit sa hausse entamée en 2008.

Augmentation de la durée de service par intensification des semaines

En 2010, la durée de service hebdomadaire de l'ensemble des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements exerçant dans le TRF élargi s'établit à 46 heures, pour les semaines de cinq jours et plus, dites semaines complètes. En un an, elle augmente de 50 minutes, tant pour les grands routiers que pour les conducteurs *courte distance*. Cette augmentation correspond, en grande partie, à une intensification des semaines de service avec en moyenne plus de jours travaillés et plus de semaines complètes, mais la durée journalière varie peu. Le temps de service moyen des conducteurs grands routiers reste plus élevé que celui des conducteurs *courte distance*.

Sensible ralentissement des salaires horaires réels

L'augmentation du pouvoir d'achat du salaire horaire brut de base des ouvriers des entreprises des transports routier de fret et par conduite est moindre (+ 0,7 % après + 1,9 %). Ce ralentissement s'explique par la conjugaison d'une plus forte hausse des prix à la consommation (+ 1,5 % après + 0,1 % en 2009) et d'un taux de salaire horaire brut de base annuel moyen qui augmente faiblement (+ 2,2 % après + 2,0 % en 2009).

Cette hausse est proche de celle des transports et de l'entreposage (+ 0,6 %). Elle est un peu plus favorable que celle de l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (+ 0,3 %).

Par ailleurs, le pouvoir d'achat du salaire mensuel brut moyen par tête (SMPT), qui inclut entre autres les primes et les rémunérations des

heures supplémentaires, augmente pour les salariés du transport routier de fret (+ 1,5 %) alors qu'il baisse pour l'ensemble des salariés des transports et de l'entreposage, hors activités de courrier, sachant que le salaire est structurellement plus faible dans le TRF que dans l'ensemble du transport et entreposage.

Une population salariée essentiellement ouvrière et masculine

Sept salariés sur dix d'établissements exerçant une activité du TRF élargi sont des « conducteurs ». Avec une moyenne d'âge de 40 ans et 9 mois, les salariés du sous-secteur sont, en moyenne, plus jeunes que l'ensemble des salariés des transports et de l'entreposage. Mais les conducteurs routiers sont un peu plus âgés.

Le taux d'encadrement est faible (4 % de cadres et 5 % de professions intermédiaires). Les salariés du TRF élargi sont principalement des hommes (à 88 %) et l'ancienneté dans le métier de conducteur de poids lourds, d'environ vingt ans, est plus forte chez les grands routiers que chez les conducteurs courte distance, avec une moyenne d'un peu plus de huit ans dans le même établissement.

Les salaires des conducteurs plus élevés dans le TRF interurbain, mais plus faibles que dans l'ensemble des transports

Le salaire annuel (converti en année-travail) des conducteurs du TRF interurbain de 2009 (y compris les primes imposables et celles soumises à cotisations sociales comme les frais de route) est 3,3 % au-dessus de la moyenne du TRF élargi, avec 20 212 €. Cette moyenne se situe toutefois, en 2009, 15,7 % en dessous de celle de l'ensemble du transport et entreposage, et pour les ouvriers qualifiés (dont les conducteurs de poids lourds), l'écart est de 6,7 %, en défaveur du TRF élargi.

Par ailleurs, en 2010 le salaire horaire (hors primes) des grands routiers (coefficients conventionnel numéro 150M) est rattrapé par celui des conducteurs *courte distance* (128M). Si sur la période 2002-2004, leur écart était de l'ordre de 50 centimes/heure, il avoisine à présent les 30 centimes/heure.

La proportion de bénéficiaires d'une revalorisation du Smic diminue

La proportion de salariés des transports et de l'entreposage concernés par la revalorisation du Smic a baissé durant l'année 2010. Elle passe de 4,2 % au 1^{er} janvier 2010 à 2,3 % au 1^{er} janvier 2011. Dans la branche professionnelle du transport routier, elle est plus élevée mais baisse aussi (passant de 9,0 % à 6,0 %) alors qu'elle augmente dans l'ensemble de l'économie (+ 0,8 point).

Plus de formation continue et stabilité de la formation initiale

La formation continue professionnelle concerne environ 20 % des conducteurs routiers de marchandises, avec notamment la formation continue obligatoire (FCO), qui doit être renouvelée tous les cinq ans. En 2010, 102 000 conducteurs suivent cette formation, soit + 4,1 % en un an.

Outre la formation continue obligatoire, il existe une formation initiale obligatoire (Fimo) et une formation passerelle pour les conducteurs connaissant une mobilité professionnelle. Le nombre de stagiaires de ces deux formations est stable cette année.

En 2009, moindre participation financière des entreprises du TRF élargi à la formation

Concernant les engagements financiers des entreprises pour la formation, les données sont disponibles plus tardivement. En 2009, les entreprises du TRF élargi avaient réduit leur engagement en matière de formation continue. Elles y ont consacré 1,98 % de leur masse salariale, niveau en léger recul par rapport à 2008.

Par salarié, le nombre d'heures de stage était cependant stable, autour de sept heures par an pour des stages qui durent en moyenne vingt heures, et la proportion de salariés ayant suivi une formation continue dans l'année a augmenté depuis deux ans (33,2 % en 2009).

Mais les entreprises du TRF élargi s'impliquent moins dans la formation continue que celles de l'ensemble des transports terrestres (53,2 % des salariés des transports terrestres ont suivi une formation en 2009).

Enfin, le lien étroit entre la taille de l'entreprise et l'engagement formatif se confirme encore en 2009 ; les entreprises de grande taille dispensent plus de formation que les plus petites.

Les jeunes conducteurs sont de plus en plus des diplômés de la filière transport

Au fil des générations, les jeunes conducteurs sont plus souvent diplômés, et ces diplômes sont plus fréquemment de la filière transport. Ainsi en 2008, d'après l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT), les conducteurs de moins de 30 ans sont 94 % à être titulaires d'un diplôme alors qu'ils sont 83 % pour l'ensemble. La plupart des moins de 30 ans détiennent un CAP ou un BEP (64 %) alors qu'ils sont 59 % chez les plus de 30 ans. En particulier, les moins de 30 ans sont plus souvent titulaires d'un diplôme de la filière transport que leurs aînés : ils sont 44 % contre 12 % pour les plus de 40 ans.

Le risque d'accident avec arrêt de travail augmente en 2010 après une décennie de baisse

8,6 % des salariés du TRF élargi sont accidentés avec arrêt de travail en 2010, ce qui en fait un des secteurs proportionnellement les plus accidentogènes. Le taux de risque est de 7,3 % dans la construction et de 3,6 % pour l'ensemble du champ des affiliés au régime général.

En 2010, ce taux de risque augmente de 0,5 point sous l'effet conjugué d'une hausse des accidents avec arrêt de travail et d'une baisse du nombre d'affiliés au régime général. Il a cependant baissé depuis 2002 où 9,3 % des salariés étaient victimes d'un accident du travail justifiant un arrêt de leur activité professionnelle.

Dans le TRF élargi, le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est plus important pour les ouvriers non qualifiés (24,0 %), dont font partie les manutentionnaires.

Hausse du nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd

En 2010, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd s'élève à 3 289, en hausse de 0,6 % par rapport à 2009. Toutefois, depuis 2000, ce nombre a été divisé par 1,9 (contre 1,8 pour l'ensemble des accidents de la route). Les accidents impliquant un poids lourd représentent 4,9 % des accidents corporels de la route, soit l'équivalent de la part des poids lourds dans la circulation routière (5,1 % des véhicules-km en 2010).

Cependant, les accidents impliquant un poids lourd sont souvent plus graves. En 2010, 15,2 % des accidents impliquant un poids lourd sont mortels, contre 5,5 % pour l'ensemble des accidents corporels de la route.

0 -1^{ers} éléments sur 2011

Tendances récentes de l'emploi, du marché du travail, de l'activité et des prix en 2011

En 2011, la reprise de l'activité économique française semble se poursuivre mais de manière hésitante, avec un PIB en hausse de + 0,3 % au 3^e trimestre après une légère baisse au 2^e trimestre (- 0,1 %), tandis que la production manufacturière, après une vive progression au 1^{er} trimestre, se contracte aux 2^e et 3^e trimestres. Sur l'année 2011, l'acquis de croissance du PIB est de + 1,7 %. Dans ce contexte, après un repli au 1^{er} trimestre, la production marchande du transport de marchandises croît en volume aux 2^e et 3^e trimestres. Les tonnes-kilomètres réalisées pour compte d'autrui par les poids lourds immatriculés en France sur les trois premiers trimestres cumulés, augmentent grâce au transport national. L'emploi salarié dans le TRF élargi augmente pour le 6^e trimestre consécutif, mais sa masse salariale, jusque-là en hausse, connaît une pause au 3^e trimestre. Enfin, le nombre de conducteurs de transport de marchandises en demande d'emploi (DEFM) progresse et les entreprises déposent moins d'offres les concernant.

Hausse de la production marchande du transport routier de fret

La production marchande de services de transport de marchandises (tous modes), mesurée par la composante correspondante de l'indice de production des services de transport (IPST), se situe en moyenne pour les trois premiers trimestres de 2011, en volume, 2,7 % au-dessus de la moyenne de 2010, avec une baisse au 1^{er} trimestre (- 2,0 %) suivie de deux hausses consécutives (+ 2,8 % et + 2,0 % ; *figure 0A.1*). La croissance est plus marquée pour le transport routier pour compte d'autrui, qui se situe, en moyenne pour les trois premiers trimestres de 2011, 5,4 % au-dessus de son niveau moyen de 2010.

Les tonnes-kilomètres réalisées augmentent

Les tonnes-kilomètres intérieures réalisées dans le transport routier de marchandises baissent au 1^{er} trimestre 2011 et augmentent sur les deux trimestres suivants (+ 1,1 % et + 2,4 % ; *figure 0A.2*), grâce au transport national. Le cumul des trois premiers trimestres de 2011 est en augmentation de 5,0 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2010.

Augmentation des prix du fret routier

La hausse des prix du TRF amorcée en 2010 se poursuit début 2011, puis ralentit au 2^e trimestre pour se stopper au 3^e (2,3 % au 1^{er} trimestre, + 0,5 % au 2^e et - 0,1 % au 3^e ; *figure 0A.6*). Les

prix retrouvent cependant leur niveau du 3^e trimestre 2008. Parallèlement, les prix des carburants, en moyenne annuelle, s'inscrivent également en hausse, battant même leur niveau record de 2008.

Un début d'embellie sur l'emploi salarié

Pour 2011, dans le TRF élargi l'emploi salarié augmente (+ 1,7 % en acquis sur l'année 2011), poursuivant une hausse continue entamée au 2^e trimestre 2010. La masse salariale progresse également (+ 3,2 % en acquis sur l'année 2011) grâce à deux premiers trimestres dynamiques, mais une stabilisation semble apparaître au 3^e trimestre (*figure 0A.5*).

Avec les chiffres des trois premiers trimestres, l'acquis de hausse de l'emploi salarié dans l'ensemble des transports et entreposage s'établit à + 0,4 %. La reprise amorcée au dernier trimestre 2010 se confirme avec une augmentation significative au 2^e trimestre (+ 0,4 % ; *figure 0A.4*). Au 3^e trimestre, compte tenu de la baisse de l'intérim utilisé dans le secteur, l'emploi « global » est à peu près stable.

mais peu d'amélioration sur le marché du travail des conducteurs

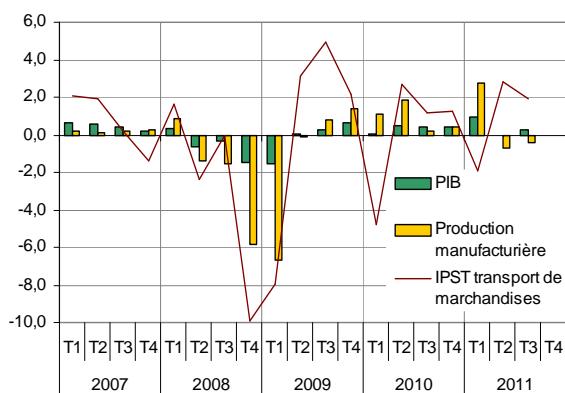
Après la reprise de l'emploi, le nombre de demandeurs d'emplois en fin de mois (DEFM) de catégorie A de conducteurs de transport de marchandises sur longue distance augmente aux 2^e et 3^e trimestres 2011. Il se situe 0,5 % au-dessus de sa moyenne de 2010 tandis que le nombre d'offres d'emploi se contracte au 2^e et surtout au 3^e trimestre 2011 après quatre trimestres de ralentissement (*figure 0A.3*). Toutefois, l'indicateur de tension sur le marché du travail reste encore loin de sa moyenne de longue période (0,92). Il atteint 69 offres pour 100 demandes et continue d'augmenter.

La présente fiche a été réalisée sur la base des chiffres publiés au 13 janvier 2012.

Voir la fiche définitions y sont définis : « le Produit intérieur brut (PIB) en volume aux prix de l'année précédente chaînés », « l'indice de production de services de transport (IPST) », « l'acquis de croissance », « les demandes d'emploi en fin de trimestre en catégorie A » et « l'indice des prix du TRF ».

Figure 0A.1 PIB, production manufacturière et production marchande du transport de marchandises

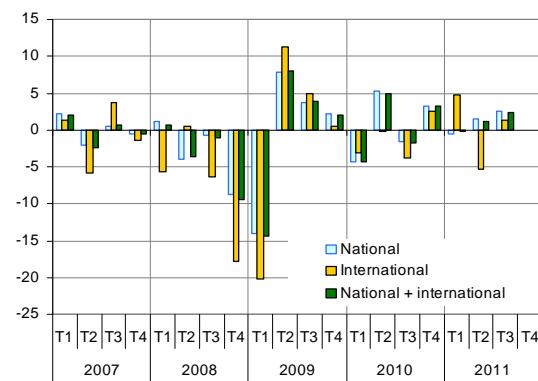
évolutions trimestrielles en %, cvs-cjo



Sources : Insee - comptes nationaux, SOeS

Figure 0A.2 Activité du transport routier de marchandises (pavillon français)

évolutions trimestrielles en % des t-km, cvs-cjo

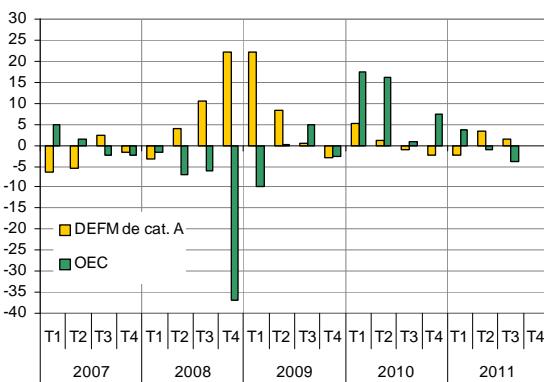


Sources : SOeS - enquête TRM

Champ : compte propre et compte d'autrui, transport intérieur

Figure 0A.3 Offres (flux) et demandes d'emploi (stock) – Métier : conduite de transport de marchandises sur longue distance

évolutions trimestrielles en %, données cvs-cjo

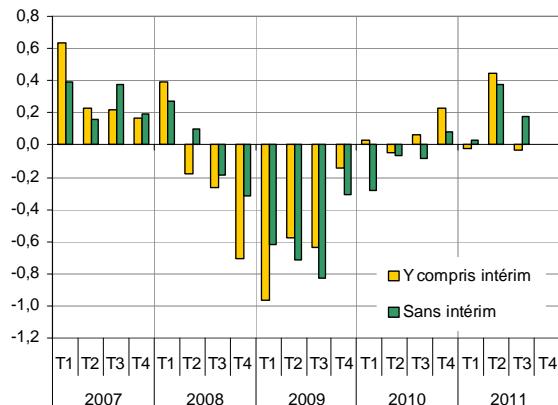


Sources : Dares, calculs SOeS

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

Figure 0A.4 Effectif salarié du transport et de l'entreposage

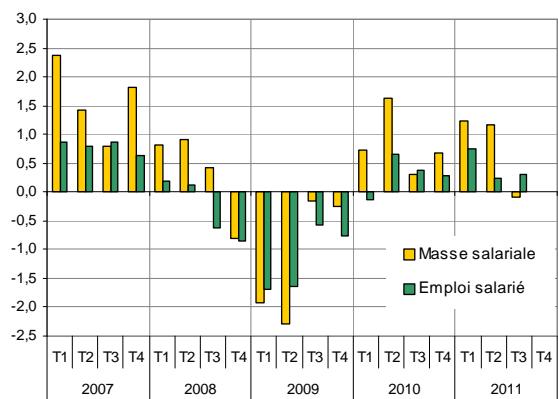
évolutions trimestrielles en %, cvs



Sources : Dares, Insee

Figure 0A.5 Masse salariale et effectif salarié du TRF élargi

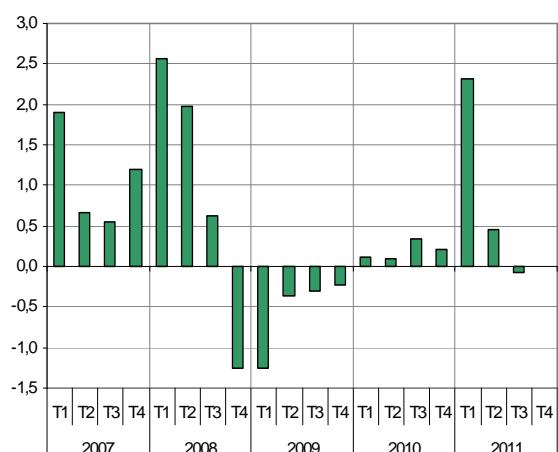
évolutions trimestrielles en %, cvs



Sources : SOeS à partir de Acoss

Figure 0A.6 Indice des prix du TRF

évolutions trimestrielles en %



Sources : SOeS, à partir des données de l'ata Cargo

1 – La situation économique

1A Les transports intérieurs terrestres de marchandises

L'année 2010 marque le redressement des transports intérieurs de marchandises après deux années de fortes baisses : les tonnes-kilomètres réalisées croissent de 3,7 % après - 13,4 % (y compris oléoducs). Néanmoins, du fait de l'ampleur de la baisse passée, le transport intérieur terrestre de marchandises se retrouve à son niveau d'il y a quinze ans.

La reprise du transport de marchandises résulte en premier lieu du transport routier (+ 4,7 % après - 12,8 % en 2009) et du transport fluvial (+ 8,6 % en t-km) tandis que le transport ferroviaire continue à baisser très fortement (- 6,3 % de tonnes kilomètres après - 20,5 %), baisse amplifiée au quatrième trimestre par les intempéries de décembre.

Un contexte économique plus porteur

Les transports bénéficient du retour de la croissance en 2010, et plus précisément de la reprise d'activité dans des secteurs ou branches susceptibles d'entraîner les transports. En effet, la production annuelle française se redresse, portée par l'industrie automobile qui bénéficie de la prime à la casse et plus largement par la branche manufacturière. Autre élément porteur en 2010 pour les transports des marchandises, les fortes exportations céréalières françaises (+ 26,1 %) dans un contexte de croissance de la demande mondiale et de difficultés de certains producteurs importants de céréales touchés par la sécheresse (Russie, Ukraine, Kazakhstan).

Par contre, les transports sont freinés par la situation de la construction qui continue de se dégrader et par les moindres mouvements de produits énergétiques liés à la baisse des volumes exportés et importés (respectivement, - 3,9 % et - 6,0 %).

Les parts modales de la route et du fluvial augmentent

En 2010, 88,9 % des transports intérieurs terrestres de marchandises sont réalisés par le routier en augmentation de 0,8 point. La part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises baisse de pratiquement 1 point (à 8,8 % des t-km) tandis que celle du fluvial augmente de 0,1 point (à 2,3 %).

Reprise forte du fluvial, modérée du TRM

La reprise a ainsi concerné tous les modes de transport en 2010 à l'exception du transport ferroviaire dont la baisse (- 6,3 %) a été accentuée par les intempéries de décembre et les mouvements sociaux.

Le transport fluvial augmente fortement en 2010 (+ 8,6 % en t-km) après une année 2009 de faible baisse (- 1,1 %) comparée aux autres modes. Cette hausse est portée par les produits agricoles (+ 8,6 %), les produits de la métallurgie

qu'il s'agisse de minerais, de produits métallurgiques ou encore de déchets ainsi que par les produits pétroliers (+ 19,5 %) du fait pour ce dernier poste d'un possible effet de report des autres modes vers le fluvial.

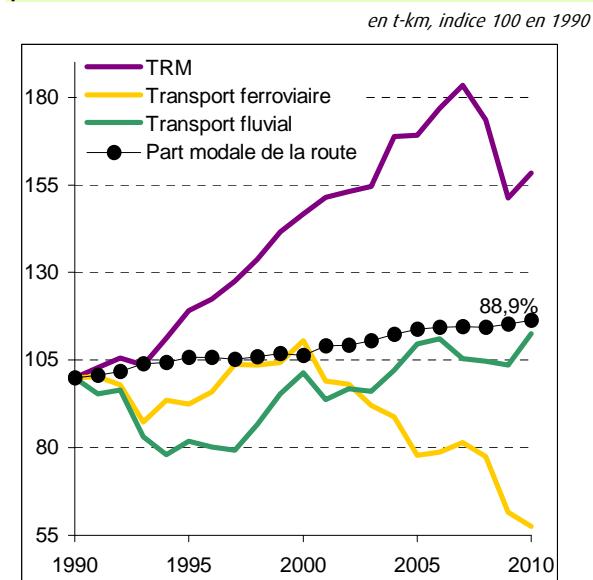
Le transport intérieur routier de marchandises réalisé par les poids lourds français qui avait chuté de - 15,2 % en 2009 se redresse en 2010 (+ 5,1 %) et s'établit à 174,3 milliards de tonnes-kilomètres, soit en deçà de son niveau de 1999. Le redressement est surtout le fait du national (+ 5,3 %), l'international du pavillon français augmentant moins (+ 0,9 %).

Le transport intérieur routier français de marchandises réalisé par le pavillon étranger augmente de + 4,1 % et représente 108,8 milliards de t-km.

Une chute à l'international qui se poursuit

Depuis 2007, la chute des transports intérieurs terrestres du pavillon français à l'international est notable. Cette baisse avait même atteint 28,6 % en 2009 et elle se poursuit avec - 3,9 % en 2010. En revanche, le national augmente en 2010 (+ 4,2 % après - 12,9 %). Cette baisse de l'international résulte de l'effondrement du transport ferroviaire (- 16,9 % en 2010) tandis que le transport routier international reprend faiblement au regard de la baisse de 2009 (+ 1,1 % après - 14,3 %). Par types de produits transportés, exception faite du ferroviaire, dont un niveau de détail fin n'est pas disponible, la reprise des transports des produits agricoles et des marchandises groupées-conteneurs est générale (route et voies navigables). Par contre, certains produits, en premier lieu les produits énergétiques, sont peu porteurs même si le fluvial semble bénéficier d'un possible effet report en lien avec le recul du transport par oléoducs qui, depuis 2009, subit les conséquences de l'accident survenu sur le pile-line du réseau SPSE (Société du pipe-line sud européen) reliant Fos-Sur-Mer à l'Allemagne.

Figure 1A.1 Évolution des transports intérieurs et de la part modale routière



Source : SOeS, Rapport CCTN 2010

(*) y compris cabotage en France

Figure 1A.3 Le transport routier sur le territoire français

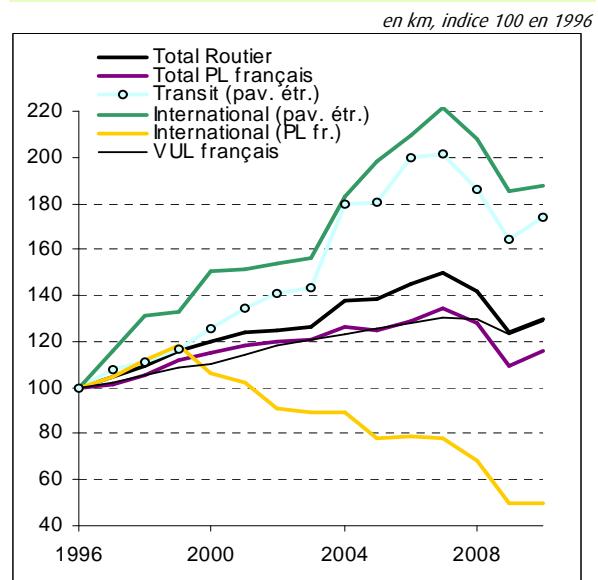
	2000	2009	2010	2010/2009
Pavillon français (1)	203,0	186,8	196,2	5,0
National (PTAC>3,5t)	163,0	156,1	164,4	5,3
Compte propre	29,7	27,3	29,9	9,3
Compte d'autrui	133,4	128,7	134,5	4,5
International (PTAC>3,5t)	21,2	9,8	9,9	0,9
dont Transit	0,1	0,2	0,1	ns
Total PL (PTAC>3,5t)	184,2	165,9	174,3	5,1
VUL (PTAC<=3,5t) (2)	18,8	20,9	21,9	4,8
Pavillon étranger (1)	79,5	104,6	108,8	4,1
Transit	39,5	51,9	54,9	5,8
International	37,7	46,5	47,0	1,1
Cabotage	2,2	6,2	6,9	12,0
Transport routier	282,5	291,4	305,1	4,7

Source : SOeS, Rapport CCTN 2010

(1) Le pavillon d'un pays est ici défini comme l'ensemble des véhicules immatriculés dans le pays.

(2) Les transports routiers réalisés par les VUL sont classés intégralement en transports nationaux.

Figure 1A.2 Évolution du transport intérieur routier de marchandises.



Source : SOeS, Rapport CCTN 2010

Figure 1A.4 Structure modale des transports terrestres sur le territoire français

	1985	1990	1995	2000	2005	2010
Ferroviaire	25,9	19,1	15,7	15,6	10,3	8,3
Routier	59,4	71,0	75,1	76,5	82,4	84,5
Fluvial	3,5	2,6	1,9	2,0	2,0	2,2
Oléoducs	11,2	7,2	7,3	5,9	5,4	4,9
Tous modes (Gt-km)	216,2	272,9	307,1	369,2	395,4	360,9

Source : SOeS, Rapport CCTN 2010

Champ : pour l'ensemble des modes, il s'agit du transport intérieur (c'est-à-dire, réalisé sur le territoire français). Le transport routier couvre le pavillon français et étranger ainsi que les transports par VUL.

Figure 1A.5 Évolution du transport routier sous pavillon français par marchandise

	2000	2009	2010	10/09
Produits agricoles et agroalimentaires	54,4	49,1	53,0	7,9
Matériaux de construction	30,0	30,7	32,7	6,8
Produits manufacturés, machines	61,2	53,1	55,3	4,1
Autres	38,1	33,0	33,3	0,9
Ensemble	183,7	165,9	174,3	5,1

Source : SOeS, Rapport CCTN 2010

Champ : transports intérieurs par poids lourds français uniquement (hors transit et hors VUL).

1B | Les entreprises de TRM

Le chiffre d'affaires ainsi que l'excédent brut d'exploitation des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement augmentent en 2010, bien que les coûts unitaires, en particulier celui du gazole professionnel, croissent sensiblement.

Le chiffre d'affaires 2010 en hausse

En 2010, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement (dites « TRM ») a recommencé à augmenter après la forte baisse liée à la récession de 2009 (- 4,2 %). En 2010, le chiffre d'affaires croîtrait de 5,3 % selon les indices de l'Insee. Sur la même période, l'Indice de production de services de transports (IPST) de marchandises « tous modes » (compte d'autrui) augmente de 4,8 % en moyenne annuelle, avec une baisse au premier trimestre puis une augmentation les trois trimestres suivants.

Les prix dans le transport routier de fret augmenteraient légèrement, la hausse du chiffre d'affaires étant plus forte que celle de la production en volume (IPST). Ces évolutions reflètent mieux la réalité que la stabilité de l'indice des prix du transport routier de fret en 2010 (*figure 1B.3*). En effet, cet indice du fait de l'ancienneté de sa construction en 2003, sous pondère à présent les prix du transport routier de marchandises au national – qui augmentent – et sur-pondère les prix du TRM à l'international – qui diminuent-.

Des coûts unitaires qui augmentent plus que les prix

Dans le même temps, les coûts du transport national s'accroissent sensiblement en moyenne annuelle (*figure 1B.4*) alors que les prix des prestations sont stables. Sur la longue distance, on enregistre même des évolutions divergentes puisque les prix baissent légèrement (- 0,3 %) alors que les coûts augmentent nettement (+ 5,1 %). Sur la courte distance, coûts et prix progressent simultanément mais une fois encore le différentiel est nettement en faveur des coûts (+ 5,4 % pour les coûts des « 40 tonnes » et + 5,0 % pour ceux des « Porteurs » contre + 0,8 % pour les prix). Ceci résulte principalement de la forte hausse du gazole professionnel en 2010 (+ 16,3 %) mais aussi des autres coûts unitaires qui, tous, croissent sans exception (entre + 1 et + 3 %), les coûts salariaux étant les plus modérés.

À l'international, où la concurrence des autres pavillons européens est importante, le prix du transport routier sous pavillon français diminue (- 1,2 %) alors qu'il est quasiment stable pour le national longue distance (- 0,3 %) et qu'il croît pour le national courte distance (+ 0,8 %). Le recul des prix à l'international est concentré

sur les deux premiers trimestres (respectivement - 0,5 % et - 0,2 %).

L'excédent brut d'exploitation croît malgré la hausse des prix du carburant

Grâce à la hausse du chiffre d'affaires et à la modération salariale, l'augmentation des charges s'accompagne d'une hausse de l'excédent brut d'exploitation (EBE).

Le montant des achats de carburants devrait augmenter de 21,7 % en 2010 avec un coût du gazole professionnel qui repart à la hausse (+ 16,3 %), une circulation qui remonte (+ 2,2 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) et des consommations unitaires des poids lourds légèrement en hausse (+ 0,6 %). Les autres postes de consommations intermédiaires devraient croître aussi mais plus modérément. Néanmoins, la progression du chiffre d'affaires devrait être suffisante pour que la valeur ajoutée brute connaisse elle aussi une légère progression après le recul de 2009.

Les charges de personnel hors intérim sont de nouveau en hausse : après cinq trimestres consécutifs de recul entre fin 2008 et fin 2009, même si les effectifs salariés baissent en moyenne annuelle (- 0,4 % CVS), la masse salariale progresse depuis le premier trimestre 2010 (selon l'Acoss, + 1,7 % en moyenne annuelle, CVS).

La valeur ajoutée brute progressant plus rapidement que les charges de personnel, l'excédent brut d'exploitation devrait augmenter d'environ 11 % en 2010, améliorant le taux de marge (part de l'excédent brut d'exploitation dans la valeur ajoutée brute) de 0,6 point pour atteindre 8,5 % (estimation issue de « Les comptes des transports en 2010 »).

En 2010, l'investissement en poids lourds recule encore

Malgré la légère reprise économique, les entreprises de TRM continuent à moins investir en 2010. Ce secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de cinq tonnes et, même s'il se redresse sur les deux derniers trimestres, le nombre total d'immatriculations de poids lourds neufs recule de 3,6 % (après une baisse 10 fois supérieure en 2009) pour atteindre 34 200 véhicules soit un niveau presque aussi faible que celui de 1994. Ce sont les immatriculations de porteurs qui diminuent (- 15,9 %), contrebalancées en partie seulement par la reprise des immatriculations de tracteurs routiers (+ 11,2 %).

Figure 1B.1 Comptes des entreprises du TRM (*)

	2008	2009 prov.	2010 estimé	10/09
Nombre d'entreprises	38 787	37 590	-	-
Chiffre d'affaires hors taxes	43 315	39 424	41 514	5,3
Valeur ajoutée brute + [autres produits - autres charges] d'exploitation	15 333	14 687	15 155	3,2
Excédent brut d'exploitation + [autres produits - autres charges] d'exploitation	1 200	1 160	1 296	11,7
Taux de marge corrigé (EBE corrigé / VAB corrigée) en %	7,8	7,9	8,5	8,2

(*) Champ : entreprises de Transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A-49.41B-49.41C-49.422)

Sources : Insee (Esane) pour 2008-2009, estimations SOeS pour 2010 (d'après notamment Acoss, CNR)

Figure 1B.2 Indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance

	évolutions annuelles moyennes en %	07/06	08/07	09/08	10/09
Gazole professionnel	1,0	16,0	-22,1	16,3	
(coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)					
Maintenance	4,4	5,7	3,7	2,8	
(entretien, réparation, pneus)					
Infrastructures	2,4	13,6	9,1	1,5	
(péages, taxe à l'essieu)					
Détention du matériel	2,3	9,5	2,9	2,2	
(renouvellement, financement, assurances)					
Personnel de conduite	3,0	2,9	1,9	1,1	
(salaire et charges)					
Frais de déplacement	1,6	2,2	0,0	2,6	
(repas et nuitées)					
Charges de structure	3,3	4,3	2,3	1,9	
(personnel administratif)					
Indice synthétique	2,4	8,3	-5,5	5,1	

Source : CNR

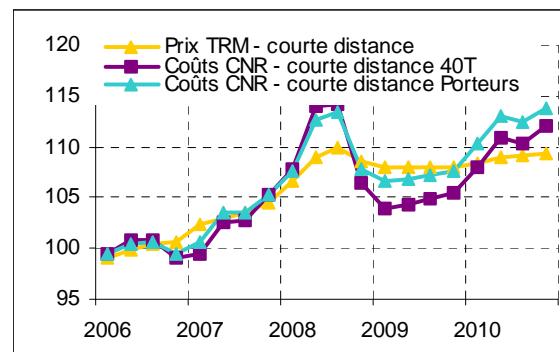
Figure 1B.3 Prix des transports routiers de marchandises

	évolutions en moyenne annuelle en %	2008	2009	2010
Prix du TRM à l'international		7,4	-3,1	-1,2
Prix du TRM national longue distance		5,1	-2,4	-0,3
Prix du TRM national courte distance		5,1	-0,5	0,8
Ensemble		5,4	-1,8	0,0

Source : SOeS, IPTRM

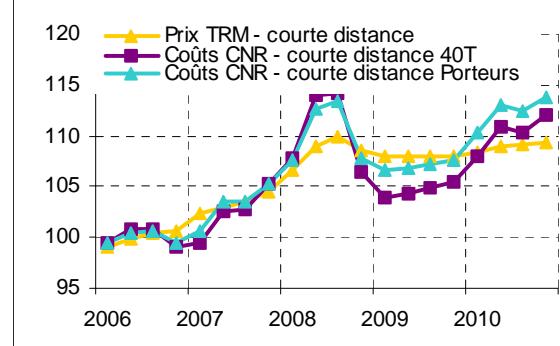
Figure 1B.4 Prix et coûts du TRM

Longue distance indice 100 en 2006



Sources : SOeS, CNR

Courte distance indice 100 en 2006



Sources : SOeS, CNR

Figure 1B.5 Indicateurs de démographie d'entreprises du TRM

	en nombre d'entreprises, évolutions en %	2009	2010 (1)	10/09
Nombre d'entreprises au 01/01		40 037	40 161	0,3
Transports routiers de fret interurbains		12 972	12 782	-1,5
Transports routiers de fret de proximité		24 152	24 406	1,1
Location de camions avec chauffeur		1 259	1 217	-3,3
Services de déménagement		1 654	1 756	6,2
Défaillances		1 358	1 308	-3,7
Transports routiers de fret interurbains		445	393	-11,7
Transports routiers de fret de proximité		795	819	3,0
Location de camions avec chauffeur		35	31	-11,4
Services de déménagement		83	65	-21,7
Créations		3 815	4 256	11,6
Transports routiers de fret interurbains		904	1 002	10,8
Transports routiers de fret de proximité		2 643	2 953	11,7
Location de camions avec chauffeur		35	29	-17,1
Services de déménagement		233	272	16,7

TRM : 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.422

Sources : Insee - Sirene, Bodacc

(1) : données provisoires au 30 juin 2011

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

2 – L'emploi

2A L'emploi salarié

Dans le transport routier de fret élargi (TRF élargi), l'emploi salarié augmente entre fin 2009 et fin 2010 (+ 1,0 % soit + 3 500 salariés). Il s'établit au 31 décembre 2010 à 358 900 salariés (figure 2A.1). La reprise est plus marquée dans le transport routier de fret de proximité (+ 3,0 %). Sur la même période, l'ensemble du transport enregistre une hausse de son emploi moins importante (+ 0,5 %), tout comme l'ensemble du secteur marchand hors agriculture (+ 0,8 %). Cependant, comme la reprise de l'emploi intervient au cours de l'année et sur la base d'un niveau dégradé, l'emploi dans le TRF élargi se situe en 2010, en moyenne annuelle, 1,0 % en dessous de son niveau moyen de 2009. Dans le même temps, l'effectif intérimaire mesuré en équivalents-emplois temps plein est en forte progression (+ 24,1 %).

La reprise de l'emploi à partir du deuxième trimestre n'efface pas les pertes de 2009

Dans le TRF élargi, la hausse de l'emploi salarié en glissement annuel traduit la reprise entamée au deuxième trimestre 2010 sur la base d'un niveau bas début 2010. Entre fin 2009 et fin 2010, l'emploi s'y accroît de 3 500 salariés. Toutefois, en moyenne annuelle, la baisse de l'emploi salarié est proche de 3 600 (soit - 1,0 %) ; elle fait suite aux pertes qui étaient de - 4,4 % en 2009, soit - 16 400 emplois, et de - 18 600 entre fin 2008 et fin 2009. Ainsi, la reprise de l'emploi à partir du deuxième trimestre 2010 ne suffit pas à effacer ces pertes. Elle s'inscrit dans une hausse de l'activité dans le TRF mesurée en véhicules-kilomètres (figure 2A.3) et dans une intensification de la durée du travail hebdomadaire sur semaines complètes (fiche 3A).

C'est dans le fret routier interurbain que la baisse en moyenne annuelle est la plus forte, avec - 3 500 emplois (soit - 1,9 %, figure 2A.2).

Le TRF de proximité, seul sous-secteur où les emplois se redressent

Dans les transports de fret de proximité les emplois salariés créés en 2010 compensent, en moyenne annuelle, la majeure partie des emplois détruits en 2009 (+ 1,3 % en 2010 suite à - 1,5 %).

Par ailleurs, la messagerie perd en 2010 plus de 1 000 emplois (- 2,3 %) et la « location de camions avec chauffeur » en perd 4,5 % (figure 2A.2).

L'intérim en forte augmentation

En 2010, le taux de recours moyen à l'intérim dans le TRF s'établit à 4,8 %, ce qui représente une augmentation de 1 point sur un an. L'effectif intérimaire, qui atteint 18 100 équivalents-emplois temps plein, augmente de 24,1 % après avoir chuté de 18,7 % en 2009, confirmant le rôle de levier d'ajustement majeur que joue l'intérim face à la conjoncture économique (fiche 2C).

Si la répartition de l'emploi par taille d'entreprise varie assez peu depuis 2000 dans le TRF élargi dans son ensemble, ce n'est pas le cas de certains sous-secteurs. Dans le TRF de proximité, entre 2000 et 2010, la part des effectifs salariés des petites entreprises (moins de 10 salariés) a baissé de 7 points, elle a baissé de 5 points dans celles de location avec conducteur (figure 2A.4).

Estimation de l'emploi salarié en 2010

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

L'emploi intérimaire utilisé par le transport et entreposage est une estimation Dares-Insee-Pôle emploi.

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour 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 (Acoss - mars 2011) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2011 ;

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

Le champ du secteur des transports décrit dans ce rapport, diffère de celui présenté par l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), pour la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE). En effet, la CNPE couvre le champ conventionnel.

Figure 2A.1 Effectif salarié au 31 décembre

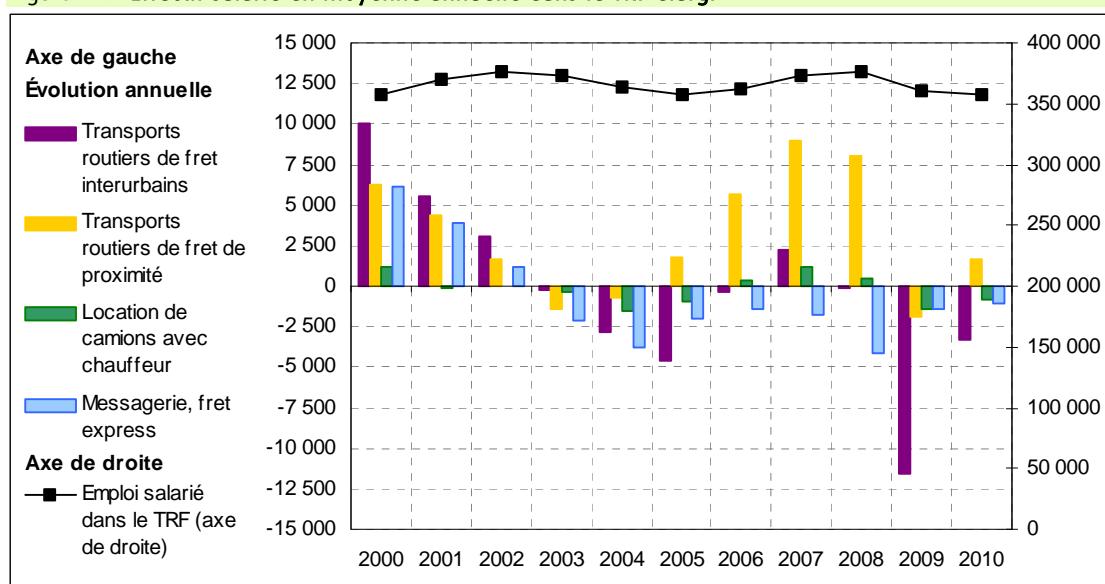
Secteur d'activité	en milliers					Struct.	en %			
	2006	2007	2008	2009	2010		2010	Évolutions annuelles		
	08/07	09/08	10/09							
Transports et entreposage * dont										
Transport routier de voyageurs	1 043,9	1 066,6	1 074,9	1 051,0	1 056,7	100	0,8	-2,2	0,5	
Transport routier régulier de voyageurs	74,1	75,0	76,9	79,9	82,1	7	2,6	3,9	2,8	
Autres transports routiers de voyageurs	55,3	54,2	54,8	56,0	56,1	5	1,0	2,3	0,0	
Transport routier de fret élargi	366,0	377,0	374,0	355,4	358,9	35	-0,8	-5,0	1,0	
Transports routiers de fret interurbains	184,5	185,5	183,1	169,7	170,7	17	-1,3	-7,3	0,6	
Transports routiers de fret de proximité	110,4	121,5	124,8	122,8	126,4	12	2,8	-1,7	3,0	
Location de camions avec chauffeur	18,3	19,7	19,3	17,8	17,1	2	-2,1	-7,8	-3,8	
Messagerie, fret express	52,8	50,3	46,8	45,1	44,6	4	-6,9	-3,6	-1,2	
Ensemble de l'économie	16 113	16 384	16 209	15 876	16 001	-	-1,1	-2,1	0,8	

Source : Dares, Insee, Pôle emploi, SNCF, RATP ; calculs SOeS

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture

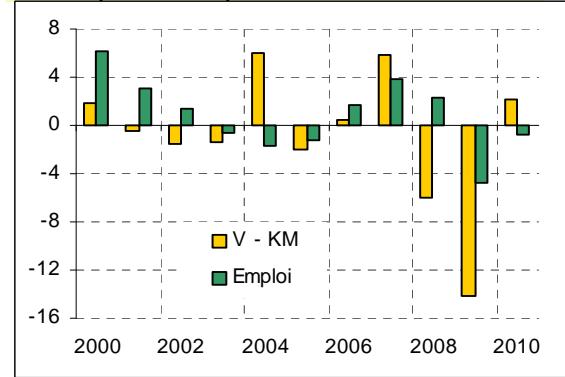
(*) hors "Activité de poste et de courrier"

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



Source : SOeS à partir de Insee, Pôle emploi, Acoss

Figure 2A.3 Évolution de l'effectif salarié annuel moyen dans le TRF élargi et des véhicules-km réalisés pour le compte d'autrui



Sources : SOeS à partir de Pôle emploi, Acoss, SNCF, RATP et SOeS - enquête TRM

Figure 2A.4 Structure de l'effectif salarié du TRF élargi selon la taille de l'entreprise

Activité	Taille	indice 100 en 1990		
		2000	2009	2010*
Transports routiers de fret interurbain	0 à 9 salariés	12,7	10,6	10,3
	10 à 49 salariés	42,2	39,6	39,3
	50 salariés et plus	45,1	49,8	50,5
	Total	100	100	100
Transports routiers de fret de proximité	0 à 9 salariés	29,5	23,8	22,7
	10 à 49 salariés	44,8	45,7	46,0
	50 salariés et plus	25,8	30,5	31,3
	Total	100	100	100
Location de camions avec chauffeur	0 à 9 salariés	13,2	7,8	8,1
	10 à 49 salariés	37,9	42,2	42,2
	50 salariés et plus	48,9	50,0	49,7
	Total	100	100	100
Messagerie, fret express	0 à 9 salariés	4,7	4,3	3,9
	10 à 49 salariés	29,1	36,3	36,2
	50 salariés et plus	66,1	59,4	59,9
	Total	100	100	100
Ensemble	0 à 9 salariés	16,0	14,2	13,8
	10 à 49 salariés	40,7	41,4	41,4
	50 salariés et plus	43,2	44,4	44,7
	Total	100	100	100

Source : Pôle emploi

* Données provisoires

2B | Les caractéristiques des salariés

Sept salariés sur dix d'établissements exerçant une activité du transport routier de fret élargi sont des « conducteurs ». Ils sont plus âgés que l'ensemble des salariés du secteur. Dans le TRF élargi, les salariés, principalement des hommes, sont moins souvent à temps partiel. Dans le TRF élargi, l'ancienneté des grands routiers dans le métier de conducteur de poids lourds est plus forte que chez les conducteurs courte distance.

Une population ouvrière qualifiée

Au 31 décembre 2009, 77 % des salariés des établissements du TRF élargi sont des ouvriers qualifiés et 5 % sont non qualifiés alors que dans l'ensemble des transports ils représentent 55 % et 5 % (*figure 2B.3 et annexe 2.7*). De façon générale, dans le TRF, neuf ouvriers qualifiés sur dix sont des conducteurs. Le taux d'encadrement y est faible : on compte 4 % de cadres, et 6 % de professions intermédiaires. Dans cet ensemble, les salariés de la messagerie se singularisent avec une plus forte proportion d'employés, de professions intermédiaires et de cadres en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (59,1 %), mais aussi moins qualifiés. A l'opposé, la location de véhicules avec chauffeur compte essentiellement des ouvriers qualifiés (87,7 %) et très peu d'ouvriers non qualifiés (1,7 %).

La conduite, une activité masculine

La dominante ouvrière conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession de conducteur explique le faible taux de féminisation au sein du TRF élargi : 12,1 % contre 22,1 % dans les transports et l'entreposage (hors « activités de poste et de courriers » et hors la RATP et la SNCF), et 44,4 % dans l'ensemble des établissements relevant de Pôle emploi. La messagerie se distingue avec 22,8 % de femmes (*figures 2B.3, 2B.4 et annexe 2.3*).

40 ans et 9 mois d'âge moyen

L'âge moyen d'un salarié du TRF élargi est de 40 ans et 9 mois, soit en moyenne un an de moins que les salariés de l'ensemble des transports (et entreposage). Les salariés des sous-secteurs de la messagerie et du TRF de proximité, où un salarié sur deux a moins de 40 ans, sont plus jeunes. Cependant, les salariés de la messagerie vieillissent plus rapidement que l'ensemble des salariés du TRF : deux ans et sept mois entre décembre 2002 et décembre 2009 contre deux ans (*annexe 2.8*).

Avec 41 ans et 3 mois, les conducteurs du TRF élargi sont plus âgés que l'ensemble des salariés du secteur. Dans presque chacun des sous secteurs, cette profession tend, à présent, à vieillir moins rapidement que les autres professions : l'âge moyen des conducteurs s'est accru de 21 mois entre décembre 2002 et décembre 2009 contre 24 mois pour l'ensemble

des salariés du secteur. En particulier, les conducteurs de la location de camions avec chauffeurs ont vieilli de 25 mois sur cette période alors que l'ensemble des salariés de ce sous secteur a vieilli de 23 mois (*annexe 2.8*).

Une ancienneté plus forte chez les grands routiers

En 2008, l'ancienneté des conducteurs de poids lourds du TRF élargi était, en moyenne, de 18 ans et 6 mois dans la profession et de 8 ans et 6 mois dans l'établissement, selon l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (source EACT).

L'ancienneté dans la profession est plus forte parmi les conducteurs « grands routiers » (19 ans et 3 mois en moyenne) que parmi les conducteurs courte distance (18 ans et 2 mois).

L'ancienneté dans l'établissement est à peu près deux fois moindre. Celle des « grands routiers » est proche de celle des conducteurs courte distance (8 ans et 1 mois contre 8 ans et 7 mois).

Champ

Dans les DADS, les « conducteurs » sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « chauffeurs ».

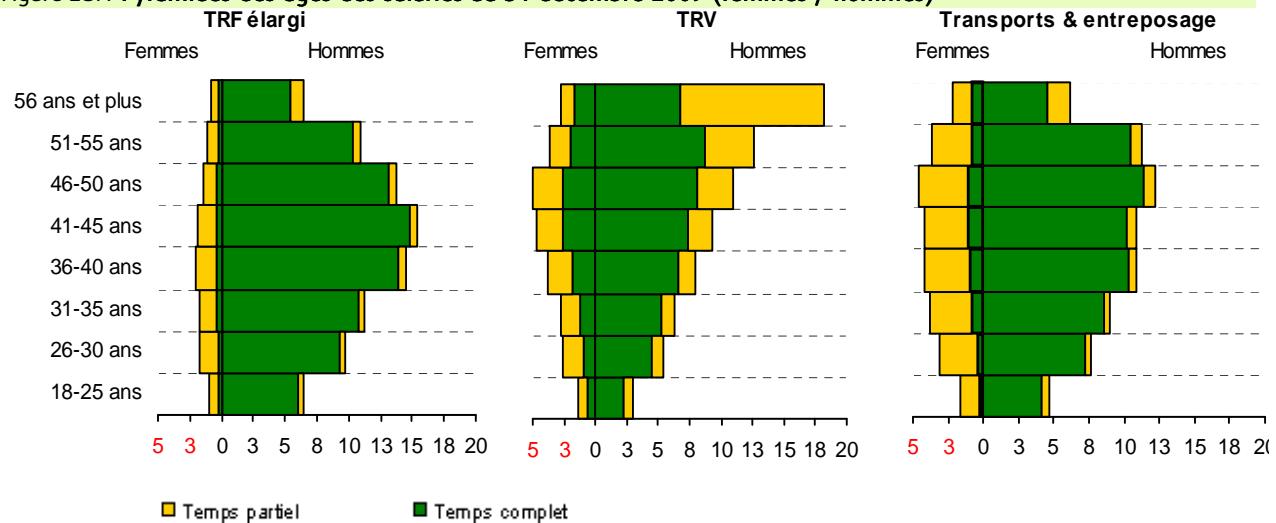
Grands routiers : conducteurs qui prennent au moins six repos journaliers par mois hors du domicile (six « découchés »).

Sont étudiés dans cette fiche, les salariés d'établissements dont l'activité principale appartient au « transport-entreposage ». On distingue en particulier le Transport routier de voyageurs (49.39A, 49.39B) noté TRV en abrégé, du transport urbain de voyageur et taxi (4931Z, 4932Z), noté TUV.

Les données d'emploi salarié de Pôle emploi couvre l'ensemble des établissements relevant du champ d'application de l'assurance chômage ; dans le transport et l'entreposage les salariés de la SNCF, de La Poste et de la RATP sont exclus.

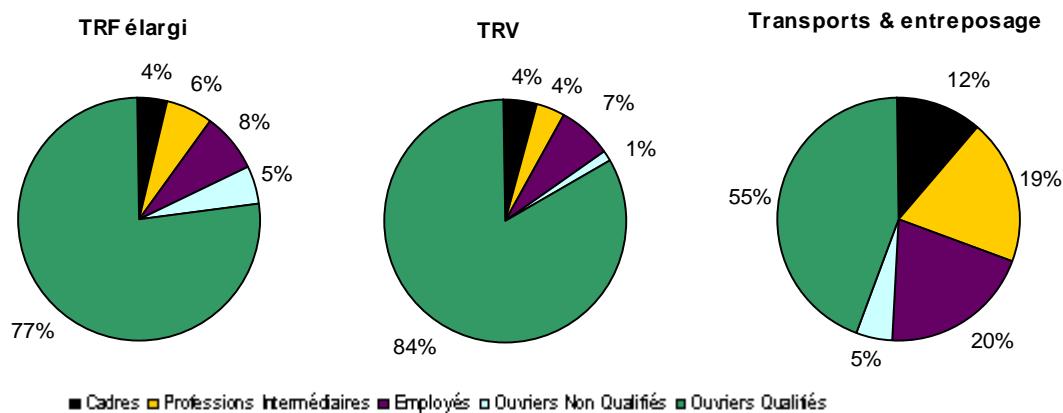
Les intérimaires (*fiche 2C*) ne sont pas inclus car, aussi bien dans les DADS que dans les données de Pôle emploi, ils sont rattachés à une entreprise d'intérim sans précision de l'établissement où leur mission s'effectue.

Figure 2B.1 Pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2009 (femmes / hommes)



Source : Insee - DADS, calculs Soes

Figure 2B.2 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2009



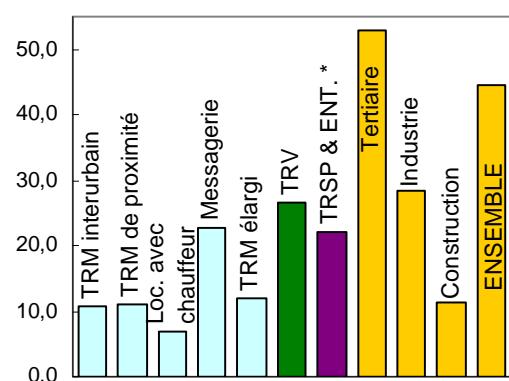
Source : Insee - DADS, calculs Soes

Figure 2B.3 Proportion de conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2009

Secteur d'activité	Conducteur	Dont Femmes	en %
Transport routier de fret élargi	70,5	1,8	
TRF interurbains	75,1	1,4	
TRF de proximité	74,5	2,5	
Loc. de camions avec chauffeur	81,0	1,8	
Messagerie, fret express	35,6	1,3	
Transport routier de voyageurs	79,5	17,7	
Transport urbain de voyageurs et taxis	51,8	8,0	
Transports et entreposage (HZ)	31,0	2,7	

Source : Insee - DADS, calculs Soes

Figure 2B.4 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre 2009



Source : Pôle emploi, données définitives

Champ de Pôle emploi : secteur concurrentiel, hors ex-grandes entreprises nationales (RATP, SNCF, Air France), hors collectivités territoriales.

(*) Transports et entreposage hors "Activités de poste et de courrier"

2C | Les caractéristiques des emplois

En 2010, mesurée par le « taux de rotation » (*voir encadré*), la mobilité de l'emploi salarié du transport routier de fret (TRF) élargi retrouve un dynamisme un peu supérieur à celui de l'ensemble du transport. D'autre part, l'emploi intérimaire utilisé dans le TRF augmente fortement cette année (+ 24,1 % en équivalents temps plein et le recours au temps partiel, toujours moins fréquent que dans le transport routier de voyageurs, a baissé d'un point entre 2005 et 2009).

Les embauches reprennent dans le TRF élargi en 2010

L'analyse des déclarations sur les mouvements de main-d'œuvre des établissements métropolitains de plus de 10 salariés (DMMO/Emmo) offre un bon éclairage du fonctionnement du marché du travail.

En 2010, dans le transport routier de fret élargi, le taux de rotation du personnel salarié s'établit à 27,4 %. Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (16,0 %) et la construction (17,8 %). C'est un taux néanmoins bien inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (45,3 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (58,3 %) (*figure 2C.1*).

La rotation de main-d'œuvre dans le transport routier de fret élargi s'inscrit en hausse de 3,5 points par rapport à 2009. Cette reprise provient essentiellement d'un regain d'embauches tandis que les départs continuent d'augmenter mais à un rythme moindre. Ainsi, le taux d'entrée augmente fortement en 2010 (+ 5,5 points) pour atteindre 28,0 %, et le taux de sortie s'accroît de façon plus modérée (+ 1,5 point et atteint 26,9 %). Il en résulte des créations nettes d'emplois dans le TRF élargi notamment entre fin 2009 et fin 2010 (*fiche 2A*).

Dans l'ensemble du transport et entreposage, la rotation de la main-d'œuvre reprend plus modérément que dans le TRF (+ 1,2 point).

L'emploi intérimaire en forte hausse dans le TRF en 2010, après la chute de 2009

Le recours à l'emploi intérimaire assure une adaptation souple à l'évolution de la demande et permet de gérer au mieux l'incertitude sur le moment de la reprise et son ampleur.

Il est relativement développé dans le transport, moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les services (*figure 2C.2*).

En 2010, le taux de recours moyen à l'intérim dans le TRF s'établit à 4,8 %, soit une augmentation de 1 point par rapport à 2009, année au cours de laquelle l'intérim avait fortement reculé. Il retrouve ainsi un niveau proche de celui des années précédant la crise.

Ce mouvement s'observe dans chacun des sous-secteurs du TRF (*annexe 2.10*). À la hausse du recours à l'intérim en 2010, s'ajoute pour les sous-secteurs autres que le TRF de proximité, une baisse de l'effectif salarié annuel moyen (*fiche 2A*) renforçant l'évolution du taux de recours à l'intérim.

L'effectif intérimaire utilisé dans le TRF atteint 18 100 emplois équivalents-temps plein. Il augmente de 24,1 % après avoir chuté de 18,7 % en 2009, confirmant le rôle de levier d'ajustement important que joue l'intérim face à la conjoncture économique de court terme.

Le recours au temps partiel, moins fréquent dans le TRF

Dans le transport routier de fret, et cela s'observe dans ses différents sous-secteurs, à l'exception des cadres, les salariés travaillent moins souvent à temps partiel que dans l'ensemble du transport et entreposage. C'est particulièrement le cas par rapport au transport routier de voyageurs (TRV) pour les catégories des employés et ouvriers. 7,2 % des salariés du TRF sont à temps partiel au 31 décembre 2009, 37,3 % dans le TRV et 12,2 % dans l'ensemble « transports et entreposage ». En particulier, les ouvriers qualifiés (majoritairement le personnel roulant du TRF et du TRV) sont à 40,8 % à temps partiel dans le TRV et rarement dans le TRF (5,4%).

Comme dans l'ensemble des transports, les employés et les ouvriers non qualifiés du TRF élargi travaillent plus fréquemment à temps partiel mais nettement moins que dans le TRV.

Dans le TRF élargi, le taux de temps partiel aux effectifs salarié a baissé d'un point.

Définitions

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

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

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

Le taux de temps partiel est le nombre de postes à temps partiel rapporté à l'ensemble des postes.

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

Activité	Taux de rotation	
	2009	2010
Industrie	14,3	16,0
Construction	16,9	17,8
Tertiaire	56,9	58,3
Transports et entreposage	23,3	24,5
TRV	25,0	28,5
TRF élargi	24,0	27,4
Ensemble	43,6	45,3

Sources : Dares - DMMO/Emmo

Champ : établissements de 10 salariés et plus

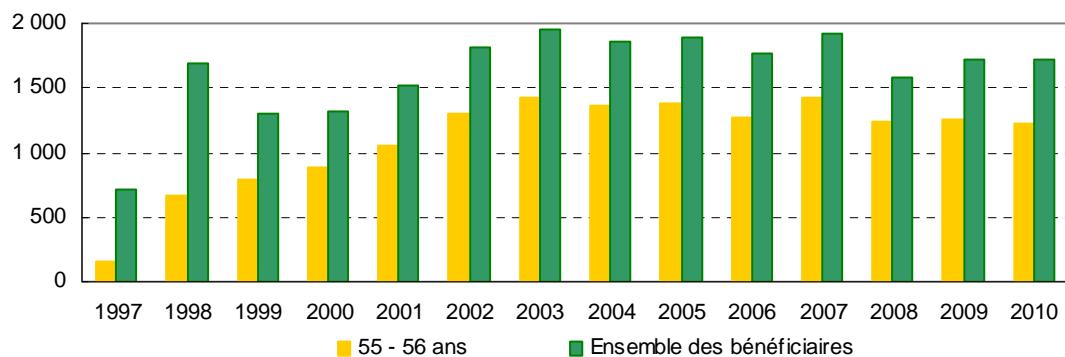
Figure 2C.2 Recours au travail temporaire, par secteur d'activité.

Activité	taux de recours en % et nombre d'intérimaires en milliers			
	2000	2008	2009	2010
Agriculture	0,9	1,2	1,2	1,2
Industrie	7,1	7,3	5,0	6,7
Construction	7,9	8,1	7,1	7,5
Services dont	1,5	1,6	1,3	1,5
Transports et entreposage	3,9	3,9	3,3	3,9
TRF élargi	5,1	4,5	3,8	4,8
Ensemble	3,1	3,4	2,6	3,0

Source : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim, calculs SOes

*en emplois équivalents temps plein sur l'année

Figure 2C.3 9 Nombre de conducteurs routiers entrés dans le dispositif de congé de fin d'activité depuis 1997



Source : DGITM/DST

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 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 dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2010, 22 781 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 71,3 % des bénéficiaires avaient entre 55 et 56 ans lors de leur entrée dans le dispositif.

Figure 2C.4 Taux de temps partiel des effectifs salariés au 31 décembre 2009

Catégorie sociale et professionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie, fret express	en %		
					TRF	TRV	Transports et entreposage
Cadres	11,0	14,5	12,0	4,9	10,4	9,5	9,4
Professions intermédiaires	6,9	6,6	5,7	4,9	6,1	8,8	11,9
Employés	19,2	24,0	18,6	11,3	18,9	28,9	17,0
Ouvriers qualifiés	4,0	7,7	4,0	4,9	5,4	40,8	10,6
Ouvriers non qualifiés	14,7	12,4	17,1	18,3	15,1	42,7	15,1
Total	5,9	9,2	5,2	7,4	7,2	37,3	12,2

Source : Insee - DADS, calculs SOes

2D | Le marché du travail

Au cours de 2010, le marché du travail « Transport et logistique » semble s'améliorer du côté des offres d'emploi déposées par les entreprises auprès de Pôle emploi tandis que les flux de demandes demeurent importants pour quelques métiers et baissent pour la conduite de TRM longue distance. Le stock de demandeurs d'emploi en fin d'année poursuit sa hausse entamée en 2008. Dans les offres d'emploi collectées (OEC), la part des contrats courts prend plus d'importance et celle des contrats à durée indéterminée baisse encore.

Plus de demandeurs d'emploi

Pour l'ensemble des métiers transports et logistique (T&L), le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie A inscrits en fin de mois atteint 305 000 en décembre 2010 après avoir augmenté chaque trimestre. Pour le magasinage et préparation de commandes, l'augmentation est de 15 % après 14 % en 2009 ; soit 95 600 demandeurs fin 2010 (CVS-CJO). Pour la conduite de TRM il augmente les trois premiers trimestres de 2010 et s'infléchit en fin d'année atteignant 36 600.

Forte reprise des offres d'emploi de magasinage - préparation de commandes

Entre les quatrièmes trimestres 2009 et 2010, le nombre d'offres enregistrées par Pôle emploi pour les métiers magasinage et préparation de commandes (un tiers des offres T&L), augmente très fortement. Cette hausse de 128 % est pour partie liée aux offres d'emploi déposées par les entreprises de travail temporaire, notamment pour des missions d'intérim de moins d'un mois. Hors ces missions, la hausse demeure importante (+ 45 %), signe d'un regain après le recul de 2009. Pour la conduite de TRM, la hausse est de 54 % et de 49 % hors les missions d'intérim. Pour la conduite TRM comme pour le magasinage les offres augmentent dans presque toutes les régions (figure S1d.3).

Encore plus de contrats courts proposés

La part des contrats courts, notamment les contrats de moins d'un mois, augmente en 2010 et la part des contrats à durée indéterminée (CDI) baisse. Entre 2009 et 2010, la part des contrats de moins d'un mois augmente de 12 points pour l'ensemble des métiers T&L, passant à 25 % et de 21 points pour le magasinage et préparation de commandes. En revanche, la part des CDI régresse de 27 % à 23 % pour l'ensemble des métiers T&L et de 20 % à 12 % pour le magasinage (figure S1d.2).

Deux offres d'emploi sur cinq émises par des entreprises de travail temporaire

Sur les 285 500 OEC de 2010, seules 19 % sont émises par des établissements du secteur du transport. Les entreprises de travail temporaire

déposent 39 % des offres T&L collectées par Pôle emploi et celles du commerce 12 %. En revanche, les établissements du secteur des transports déposent plus fréquemment des offres pour les conducteurs du TRM : 45 % des offres destinées à ces derniers en proviennent (figure S1d.1).

Les tensions sur le recrutement commencent à se ranimer

L'indicateur de tension trimestriel du marché du travail T&L (offres d'emploi rapportées aux demandes) augmente tout au long de 2010 faisant suite à la baisse de 2009. L'indicateur recommence à augmenter car le nombre d'offres d'emploi déposées par les entreprises augmente plus rapidement que les demandes (figure S1d.4). Cependant, le quatrième trimestre 2010 marque une plus forte hausse essentiellement due aux offres de missions d'intérim de moins d'un mois destinées au magasinage et préparation de commandes. Pour les conducteurs du TRM, l'indicateur augmente lui aussi au quatrième trimestre 2010, mais moins fortement.

Les métiers du transport et de la logistique

Le marché du travail « Transport et logistique » est défini à partir des offres et des demandes d'emploi générées par Pôle emploi pour 28 métiers retenus par le SOeS, agrégés en cinq métiers. La liste des métiers est décrite en annexe B.

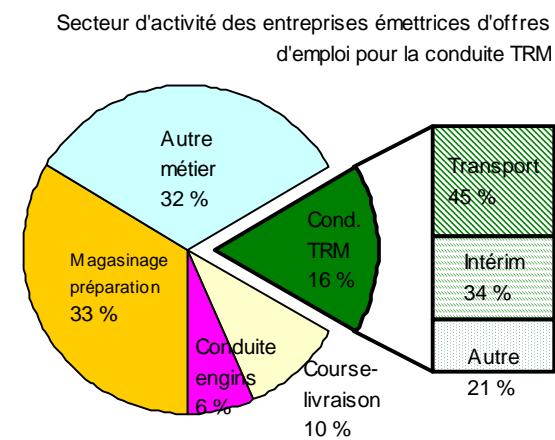
Les métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, la conduite d'engin et déplacement de charges peut être exercée dans une entreprise du commerce ou de l'industrie.

Un changement de nomenclature des métiers fin 2009 perturbe la statistique d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers de la logistique ».

Définition

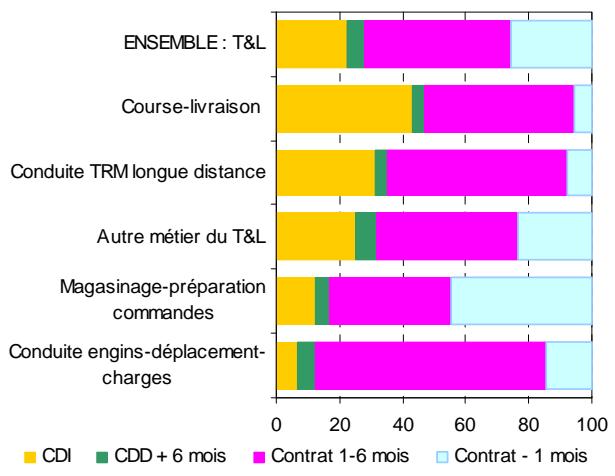
Les demandeurs d'emploi de catégorie A, sont des personnes, inscrites à Pôle emploi, sans emploi et tenues de faire des actes positifs de recherche d'emploi. Cette nouvelle définition adoptée par les statistiques officielles depuis février 2009 correspond au regroupement des anciennes catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite.

Figure 2D.1 Offres d'emploi collectées par métiers
en %



Sources et Champ figure 51d.4

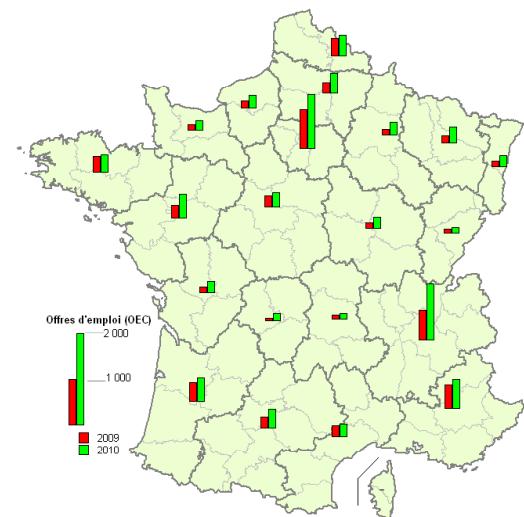
Figure 2D.2 Offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé



Sources et Champ figure 51d.4

Figure 2D.3 Offres d'emploi collectées : 4^e trimestre 2009 et 4^e trimestre 2010

Conduite TRM longue distance



Sources et Champ figure 51d.4

Magasinage et préparation de commandes

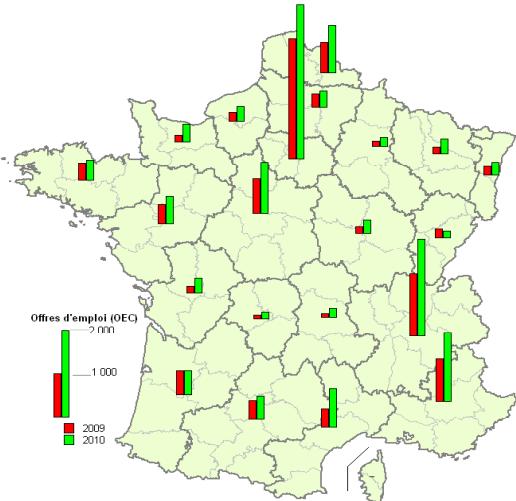
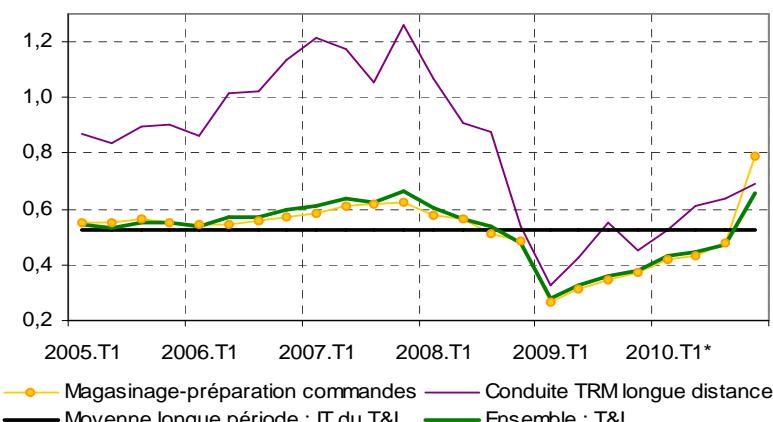


Figure 2D.4 Indicateur de tension (offres collectées sur demandes en catégorie A)

Données CVS



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »
Sources : Pôle emploi, Dares ; calculs CVS-Q3 trimestriels 50es * rupture de série

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

3 – La durée du travail

La durée de service hebdomadaire des conducteurs du TRF élargi et ses composantes

Avertissement

Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se restreignant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus. Elles sont dites ici « semaines complètes ». En 2010, pour les conducteurs *courte distance* elles représentent en moyenne 60 % des semaines complètes du calendrier de l'année et 66 % pour les conducteurs grands routiers.

La taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie ou de la location avec chauffeur ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRF élargi des conducteurs *courte distance* » sont parfois inférieures à celles du TRF interurbains, mais aussi du TRF de proximité. Ces deux sous-secteurs (49.41C et 52.29A) regroupent 10 % des conducteurs.

En 2010, la durée de service hebdomadaire de l'ensemble des conducteurs de poids lourds salariés dans le secteur du transport routier de fret élargi s'établit à 46 heures, pour les semaines de cinq jours et plus (figure 3A.1). En un an, celle des grands routiers comme celle des conducteurs *courte distance* augmente de 50 minutes. Cette augmentation correspond, en grande partie, à une intensification des semaines de service. Le temps de service moyen des conducteurs grands routiers est plus élevé que celui des conducteurs *courte distance*. Ces écarts sont plus importants qu'entre TRF interurbains et de proximité.

Selon le type de conducteur, un écart de plus de 5 heures

En 2010, lors de leurs semaines complètes, la durée de temps de service des conducteurs salariés longue distance dépassent en moyenne de 5 heures et 5 minutes celle des conducteurs *courte distance*.

Grands routiers comme courte distance ont intensifié leur semaine de service

En 2010, les grands routiers comme les conducteurs *courte distance* salariés dans un établissement du transport routier de fret interurbains ont un temps de service moyen plus élevé que ceux du TRF de proximité.

Entre 2009 et 2010, le temps de service hebdomadaire des grands routiers comme celui des conducteurs *courte distance* augmente de 50 minutes. Il a augmenté pour les conducteurs du TRF interurbains (+ 1 h 15 pour les grands routiers et 30 minutes pour les conducteurs *courte distance*). Pour les deux catégories de conducteurs leur semaine complète s'est intensifiée, avec un recul de la part des semaines de moins de 48 heures et un accroissement de celle de plus de 48 heures (annexe 3-1). Pour les conducteurs grands routiers, la hausse du temps de service s'accompagne d'une hausse du temps consacré aux autres travaux que la conduite, comme l'entretien, le chargement, le déchargement du camion ou les opérations administratives (+ 30 minutes) alors que leur

temps moyen de conduite et leur temps d'attente sont plus stables entre 2009 et 2010.

Enfin, pour les deux catégories de conducteurs, les temps d'attente diminuent au profit des « travaux autres que la conduite », notamment pour les grands routiers

Les conducteurs grand routier consacrent les trois quarts de leur temps de service à la conduite

Les conducteurs grands routiers conduisent en 2010 en moyenne hebdomadaire 9 heures et 50 minutes de plus que les conducteurs *courte distance*. Ce temps de conduite représente 75 % du temps de service des conducteurs grands routiers contre 61 % pour un conducteur *courte distance*.

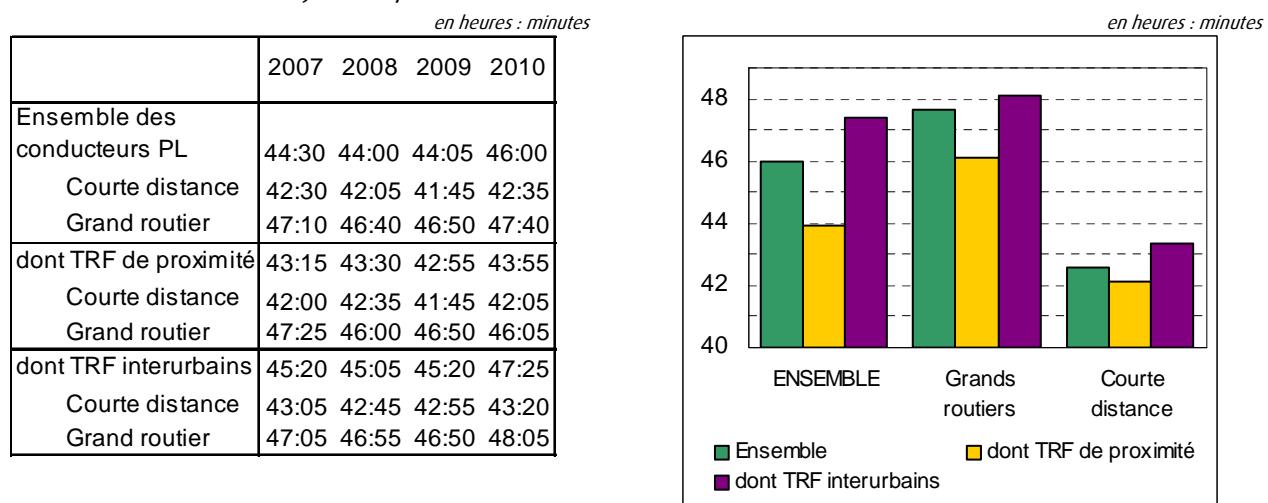
La part du temps de conduite est stable pour les conducteurs *courte distance* depuis 2008. En revanche, elle a baissé d'un point en 2010 pour les grands routiers.

Conducteurs *courte distance*: 33 % du temps consacré à des travaux autres que la conduite

Si les temps d'attente sont identiques (5 %) entre conducteurs grands routiers et conducteurs *courte distance*, ces derniers ne consacrent que 61 % de leur temps de service à la conduite. Cette particularité, ainsi que la réalisation d'un plus faible kilométrage (1 350 km par semaine complète soit 40 % de moins que les grands routiers) peut trouver son origine dans le plus grand nombre d'opérations réalisées (figure 3A.2).

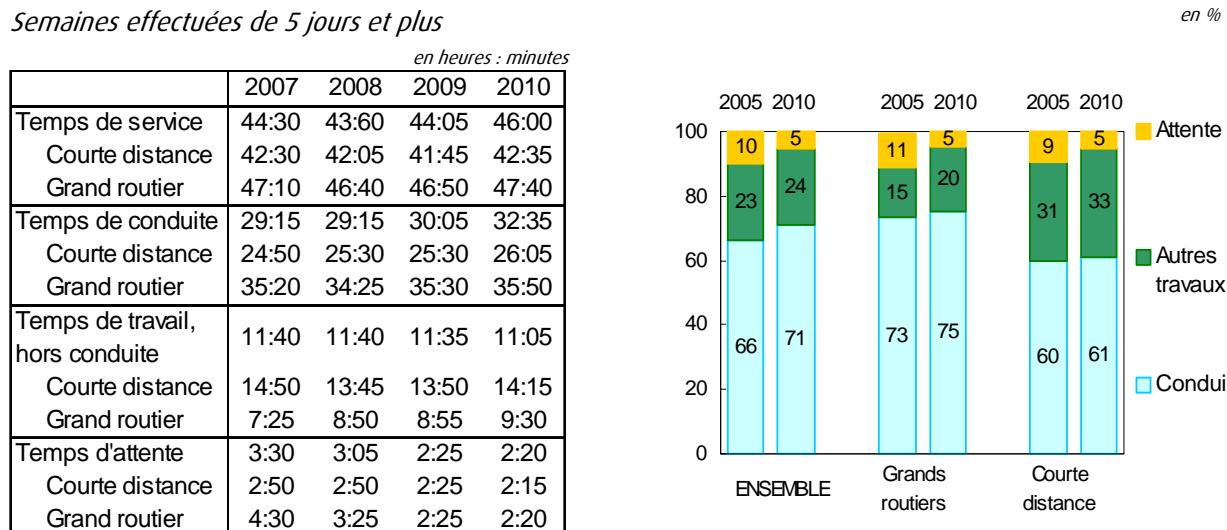
Voir annexe A : *deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRF*.

Figure 3A.1 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi selon le secteur d'activité
Semaines effectuées de 5 jours et plus



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3A.2 Composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi



Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3A.3 Distance parcourue hebdomadaire et vitesse moyenne apparente, conducteurs routiers du TRF élargi
Semaines effectuées de 5 jours et plus

distance en km ; vitesse en kilomètres/heure ; évolution en %

	Niveau 2010		Evolution					
	Distance	Vitesse	Distance			Vitesse		
			2008	2009	2010	2008	2009	2010
Ensemble des conducteurs PL	1 959	60	-0,7	2,4	7,0	-0,5	-0,4	-1,3
Courte distance	1 350	52	2,1	-2,5	-3,9	-0,5	-2,5	-6,0
Grand routier	2 264	63	-2,5	3,0	-3,3	0,0	-0,2	-4,1
dont TRF de proximité								
Courte distance	1 347	51	7,1	-4,3	-5,2	0,5	-0,4	-7,6
Grand routier	2 154	64	-5,1	4,5	-7,4	0,3	2,2	-4,5
dont TRF interurbains								
Courte distance	1 421	54	2,0	-0,4	-8,2	1,3	-2,8	-5,3
Grand routier	2 314	63	-2,3	2,0	-1,4	-0,4	-0,6	-3,9

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».
Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes » - sous champ des chronotachygraphes numériques

Le temps de service journalier des conducteurs du TRF et ses composantes

Avertissement

Les moyennes mensuelles et journalières présentées ici sont calculées sur l'ensemble des jours travaillés, et non comme dans la fiche 3A, en se restreignant aux « semaines complètes » de cinq jours et plus.

La taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie ou de la location avec chauffeur ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRF élargi » des conducteurs *courte distance* sont parfois inférieures à celles du TRF interurbains, mais aussi du TRF de proximité. Les sous secteurs de la location de camion avec chauffeur (49.41C) et de la messagerie (52.29A) regroupent 10 % des conducteurs.

Plus de jours travaillés par mois en 2010 pour le TRF interurbains et de proximité

Le nombre mensuel moyen de jours travaillés par conducteur est de 17,6 en 2010. Il augmente d'une demi-journée (+ 2,7 %) après avoir également progressé d'une journée en 2009 (+ 6,5 %). Ce mouvement concerne aussi bien les conducteurs grands routiers que les conducteurs *courte distance*.

Pour les grands routiers, on retrouve début 2010 le niveau de début 2007, précédant la crise (près de 18 jours et demi), alors que pour les conducteurs *courte distance*, ce niveau avait été retrouvé dès 2009 (près de 17 jours).

Il augmente plus fortement pour les conducteurs du TRF interurbains que pour ceux du TRF de proximité (+ 3,4 % et + 1,8 %, en moyenne annuelle).

En 2010, dans le transport routier de fret de proximité comme interurbain, les grands routiers travaillent presque un jour de plus que les conducteurs *courte distance*. L'ensemble des grands routiers ont travaillé 17,9 jours et les *courte distance* 17 jours.

La distance mensuelle parcourue baisse pour les grands routiers

En 2010, la distance moyenne parcourue mensuellement par les conducteurs de véhicules équipés de chronotachygraphes numériques (les seuls permettant cette totalisation) est de 6 600 kilomètres. Elle a augmenté par rapport à 2009 de 9,5 %.

Les grands routiers parcourent en moyenne deux fois plus de kilomètres par mois que les conducteurs *courte distance* en raison notamment d'un temps de conduite journalier et d'un nombre moyen de jours travaillés par mois plus élevé. En 2010, les conducteurs grands routiers parcourent mensuellement 7 700 km et les conducteurs *courte distance* 4 600 km.

En 2010, poursuivant la tendance de l'année précédente, les distances parcourues par jour

travaillé tant par les grands routiers que par les conducteurs *courte distance* diminuent

(respectivement - 5,0 % et - 1,7 %). Parallèlement, le nombre de jours travaillés s'accroît (+ 1,4 % et + 1,8 %). Au total, les distances parcourues mensuellement sont quasi stables pour les conducteurs *courte distance* et baissent de 1,1 % pour les grands routiers.

Cependant, la distance moyenne parcourue par les conducteurs toutes catégories confondues augmente du fait de l'augmentation de la part des conducteurs grands routiers.

Le temps de service journalier : 8 heures 50

En moyenne en 2010, les grands routiers ont un temps de service de 9 heures 08 par jour, comprenant 6 heures 51 de conduite, 27 minutes d'attente et 1 heure 50 de travaux autres que la conduite.

Parallèlement, une journée moyenne d'un conducteur *courte distance* compte 5 heures 04 de conduite, 27 minutes d'attente et 2 heures 45 de travaux autres que la conduite, soit un temps de service de 8 heures 16.

Les grands routiers passent ainsi 1 heure 47 de plus par jour au volant de leur véhicule que les conducteurs *courte distance*, tandis que les conducteurs *courte distance* effectuent 55 minutes de plus de « travaux autres que la conduite » (un tiers de leur temps).

Figure 3B.1 Nombre moyen de journées travaillées par mois

Ensemble des jours travaillés

	2007				2008				2009				2010				Moyenne annuelle			
	T1	T2	T3	T4	2007	2008	2009	2010												
Ensemble	17,1	16,0	15,2	16,8	16,6	16,3	15,1	16,2	17,4	17,1	16,2	17,6	18,1	17,9	16,5	17,8	16,3	16,1	17,1	17,6
Courte distance	16,3	15,0	14,9	16,3	16,2	15,7	14,7	15,5	16,9	16,7	15,9	17,3	17,2	17,4	16,3	17,1	15,6	15,5	16,7	17,0
Grand routier	18,3	17,4	15,5	17,3	17,2	17,0	15,7	17,1	18,1	17,8	16,6	18,0	18,6	18,1	16,6	18,2	17,1	16,7	17,6	17,9
dont TRF de proximité	16,6	15,0	15,9	16,6	16,5	16,7	16,1	16,2	17,2	16,9	15,5	17,5	17,7	17,8	15,8	17,0	16,0	16,4	16,8	17,1
Courte distance	16,6	14,7	16,1	16,4	16,1	16,5	16,1	15,9	16,7	16,8	15,4	17,3	16,7	17,3	16,0	16,8	16,0	16,2	16,6	16,7
Grand routier	16,6	15,9	15,1	17,2	17,7	17,2	16,0	16,9	18,7	17,4	15,9	18,4	19,0	18,3	15,6	17,3	16,2	17,0	17,6	17,5
dont TRF interurbains	17,5	16,6	15,1	16,6	16,7	16,2	14,7	16,3	17,5	17,3	16,4	17,8	18,5	18,0	16,7	18,3	16,4	16,0	17,3	17,9
Courte distance	16,1	15,2	14,5	15,8	16,0	15,2	13,6	15,3	16,8	16,7	16,1	17,5	17,9	17,3	16,1	17,1	15,4	15,0	16,8	17,1
Grand routier	18,6	17,7	15,6	17,3	17,2	17,1	15,6	17,2	18,0	17,8	16,7	18,0	18,6	18,1	16,8	18,5	17,3	16,8	17,6	18,0

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.2 Distance mensuelle moyenne parcourue

	2007				2008				2009				2010				Moyenne annuelle			
	T1	T2	T3	T4	2007	2008	2009	2010												
Ensemble	6,1	5,9	5,5	6,1	6,0	6,1	5,6	5,7	6,0	6,2	5,8	6,2	6,6	6,9	6,4	6,6	5,9	5,9	6,1	6,6
Courte distance	4,5	4,4	4,3	4,8	4,7	4,7	4,3	4,3	4,6	4,7	4,3	4,7	4,6	5,1	4,4	4,2	4,5	4,5	4,6	4,6
Grand routier	8,3	8,0	7,2	7,9	7,8	8,1	7,3	7,5	8,0	8,1	7,7	8,2	7,6	7,9	7,4	7,9	7,8	7,7	8,0	7,7
dont TRF de proximité	5,2	4,9	5,1	5,6	5,6	6,0	5,6	5,2	5,2	5,4	4,9	5,5	6,2	6,3	5,4	5,1	5,2	5,6	5,3	5,8
Courte distance	4,5	4,1	4,5	4,8	4,7	5,1	5,0	4,4	4,5	4,8	4,3	4,7	4,5	5,5	4,3	4,0	4,5	4,8	4,6	4,6
Grand routier	7,4	7,4	7,0	7,9	8,0	8,3	7,4	7,2	8,0	7,9	7,1	8,4	8,4	7,3	6,7	6,6	7,4	7,7	7,9	7,3
dont TRF interurbains	6,9	6,7	6,1	6,6	6,7	6,7	5,9	6,3	6,8	6,9	6,6	7,0	7,1	7,6	7,2	7,7	6,5	6,4	6,8	7,4
Courte distance	4,8	4,8	4,6	4,9	5,1	4,9	4,2	4,7	5,0	5,1	4,8	5,2	4,9	4,7	4,8	4,7	4,8	4,7	5,0	4,8
Grand routier	8,5	8,2	7,3	7,9	7,9	8,1	7,3	7,6	8,1	8,2	7,7	8,2	7,5	8,2	7,7	8,3	8,0	7,7	8,0	7,9

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.3 Temps de service journalier et ses composantes, distance journalière en 2010

Ensemble des jours travaillés

Temps en heures : minutes ; distance en km

	Service	Conduite	Attente	Autres travaux	Distance
Ensemble	8:50	6:15	0:27	2:09	377
Courte distance	8:16	5:04	0:27	2:45	270
Grand routier	9:08	6:51	0:27	1:50	432
dont TRF de proximité	8:31	5:43	0:26	2:22	337
Courte distance	8:08	5:05	0:26	2:36	273
Grand routier	8:59	6:29	0:25	2:04	414
dont TRF interurbains	9:03	6:40	0:27	1:55	415
Courte distance	8:25	5:04	0:29	2:52	280
Grand routier	9:10	6:58	0:27	1:44	440

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi ».

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

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⁽¹⁾ ;
- 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⁽²⁾ ou 918 heures⁽²⁾ par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures hebdomadaires en moyenne ou 650 heures par

trimestre⁽²⁾ ou 866 heures⁽²⁾ par quadrimestre pour les autres personnels roulants⁽¹⁾ ;

- 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

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 prévues par le règlement (CE) n° 561/2006 qui 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.

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 minimas 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 que 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.

Notes appelées dans le texte

⁽¹⁾ Hors conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.

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

4 – Les revenus salariaux

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

Légère hausse du salaire horaire de base réel des ouvriers

En 2010, le pouvoir d'achat du salaire horaire de base (hors primes) des ouvriers des transports routiers de fret y compris par conduite augmente de 0,7 %. Cette situation, les situe au-dessus de l'ensemble des secteurs marchands (+ 0,3 %) mais proches des transports et de l'entreposage (+ 0,6 %). Elle s'explique par la conjugaison d'une augmentation de 2,2 % du taux de salaire horaire brut de base et d'une hausse de l'indice des prix à la consommation de 1,5 % en moyenne annuelle. En 2009, le pouvoir d'achat avait augmenté de 1,9 % dans les transports routiers de fret y compris par conduite, l'indice des prix à la consommation étant stable (+ 0,1 %) ; (*figure 4A.2 - annexes 4.1b et 4.2b*).

Le salaire réel brut moyen mensuel par tête augmente

En 2010, le pouvoir d'achat du salaire mensuel brut moyen par tête (SMPT), qui inclut entre autres les primes et les rémunérations des heures supplémentaires, augmente pour les salariés du transport routier de fret (+ 1,5 %) alors qu'il baisse pour l'ensemble des salariés des transports et de l'entreposage, hors activités de courrier (- 0,4 % - *figure 4A.4*).

Moins de salariés au Smic

La proportion de salariés du transport et entreposage concernés par la revalorisation du Smic a baissé durant l'année 2010. Elle passe de 4,2 % au 1^{er} janvier 2010 à 2,3 % au 1^{er} janvier 2011. Au sein du transport routier de voyageurs et de marchandises, elle est plus élevée mais baisse aussi (passant de 9,0 % à 6,0 %) alors qu'elle augmente dans l'ensemble de l'économie (+ 0,8 point ; *figure 4A.3*).

Au 1^{er} janvier 2010, le montant mensuel brut du Smic est de 1 343,77 euros pour 151,67 heures de travail, soit une revalorisation sur six mois de 0,5 % (à 8,86 €).

Les accords collectifs ayant trait aux rémunérations horaires garanties ont souvent été l'occasion de revaloriser le coefficient 128M légèrement au-dessus de la barre du Smic horaire : les deux courbes sont ainsi très proches, mais avec des décalages temporels. Après la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2011 (9,00 €), et suite à l'accord d'avril 2011 le taux horaire du 128M dépasse le Smic de 31 centimes, soit 3,4 %.

On constate par ailleurs un rattrapage du salaire horaire des grands routiers (150M) par celui des conducteurs courte distance (128M). Si sur la période 2002-2004, leur écart était de l'ordre de 50 centimes/heure, il avoisine à présent les 30 centimes/heure (*figure 4A.1, fiche 4D*).

Source et méthodes

Le 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 marchand non agricole.

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. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

Le SHBO 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).

À partir de 2010, la revalorisation du Smic s'effectue le 1^{er} janvier au lieu du 1^{er} juillet auparavant. Aussi, il ne s'est écoulé qu'une période de six mois depuis la dernière revalorisation (loi n° 2008-1258 du 3 décembre 2008 sur les revenus du travail).

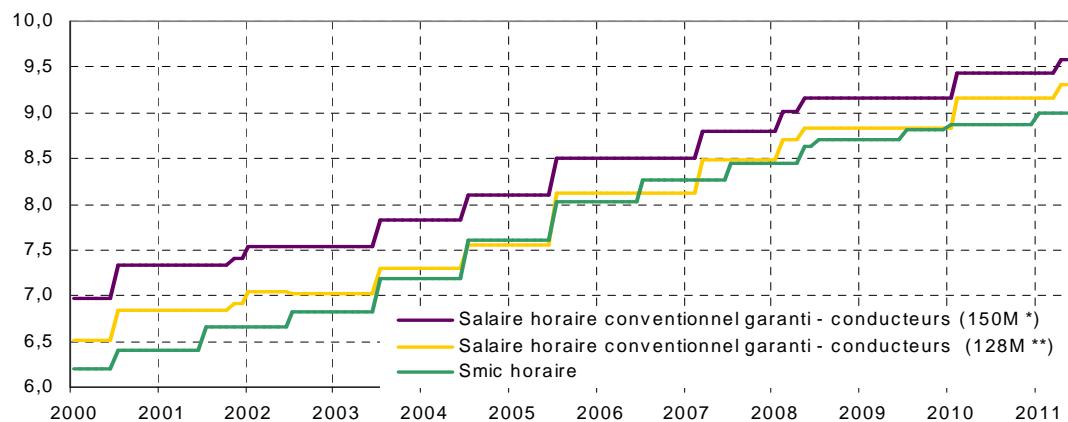
L'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Acoss

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

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

Figure 4A.1 Évolutions de salaires conventionnels et du Smic

SHCG, Smic en euros



Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, DGITM/DST, calculs SOes

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

* le coefficient 150M s'applique aux conducteurs hautement qualifiés de poids lourd

** le coefficient 128M s'applique aux conducteurs de poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC

Figure 4A.2 Salaires horaires de base ouvrier

en %

	2008	2009	2010
Salaire Horaire brut de Base Ouvrier (SHBO)			
Ensemble des secteurs non agricoles	3,1	2,3	1,8
Transports et entreposage dont			
Transports routiers de fret et par conduites	3,1	2,0	2,2
Transports aériens	2,8	1,9	1,1
Entrepos. et serv. aux. des transp.	3,2	2,5	2,0
Prix à la consommation (hors tabac)			
Ensemble des secteurs non agricoles	2,8	0,1	1,5
Pouvoir d'achat du SHBO			
Ensemble des secteurs non agricoles	0,3	2,2	0,3
Transports et entreposage dont			
Transports routiers de fret et par conduites	0,2	2,0	0,6
Transports aériens	0,3	1,9	0,7
Entrepos. et serv. aux. des transp.	-0,1	1,8	-0,4
Entrepos. et serv. aux. des transp.	0,4	2,4	0,5

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs SOes - (encadré ci-contre).

Figure 4A.3 Proportion de salariés au Smic

en %

Secteur d'activité	1 ^{er} juillet 2008	1 ^{er} juillet 2009	1 ^{er} janvier 2010	1 ^{er} janvier 2011
Économie	13,9	10,6	9,8	10,6
Transports et entreposage	5,1	3,9	4,2	2,3
Transports routiers (1)	10,0	8,0	9,0	6,0

Source : Dares - Enquête Acemo

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

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

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

en %

	Evolution annuelle					
	2006	2007	2008	2009	2010	2005-2010
Ensemble						
Masse salariale	4,3	4,9	3,7	-1,2	1,9	2,7
SMPT par mois	3,0	3,1	2,8	1,1	2,2	2,4
Pouvoir d'achat du SMPT	1,3	1,6	0,0	1,0	0,7	0,9
Transports et entreposage (1)						
Masse salariale	4,2	5,3	3,8	0,2	0,7	2,8
SMPT par mois	3,3	3,6	2,5	1,3	1,2	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT	1,6	2,0	-0,3	1,2	-0,4	0,8
dont Transports routier de fret (49,4)						
Masse salariale	4,3	6,7	4,8	-4,4	1,7	2,6
SMPT par mois	3,0	3,3	2,6	-0,4	3,0	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT	1,4	1,7	-0,3	-0,5	1,5	0,8

Sources : Acoss, Insee - calculs SOes

(1) hors « 53 : Activités de poste et de courrier »

Les salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet

Les salaires commentés ici sont des salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet des DADS (convertis en année-travail). Pour les transports et l'entreposage et leurs sous secteurs, les données de 2009 sont provisoires. La nouvelle méthode de codification et de redressement opérée en 2009, sur les catégories sociales (CS) rend délicate l'interprétation des évolutions des salaires par CS entre 2008 et 2009.

Le salaire annuel net moyen offert dans le secteur du TRF élargi est inférieur à celui de l'ensemble des secteurs des transports et de l'économie. Il augmente moins fortement que dans l'ensemble de l'économie ou que dans les autres secteurs des transports. Sur la période 2004-2009 il a augmenté en moyenne annuelle de 0,9 %.

Les salaires du TRF élargi sont inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

Le salaire annuel net moyen pour un poste à temps complet d'un salarié dans le TRF élargi est inférieur de 15,7 % à celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage ; il s'élève en 2009 à 20 396 euros (*figure 4B.1*). L'écart avec l'ensemble des transports résulte en grande partie du poids de la population ouvrière au sein du TRF élargi (*figure 2B.2*). Il est amplifié par des salaires moyens plus bas pour les cadres et professions intermédiaires ; dans le TRF élargi ils sont respectivement inférieurs de 8,4 % et 6,6 % à ceux des mêmes catégories dans l'ensemble des transports. Pour les ouvriers, l'écart est moindre : 6 % pour les ouvriers qualifiés et 5,4 % pour les ouvriers non qualifiés (*figure 4B.3 et annexe 4.3*).

Faible hausse du salaire net réel

En 2009, le salaire réel net moyen du TRF élargi augmente de + 0,5 %, mais beaucoup plus faiblement que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage ou que dans l'ensemble de l'économie (+ 1,7 % et + 1,5 % - *figures 4B.2 et 4B.4*). Ces augmentations sont calculées après

avoir défafqué la hausse des prix à la consommation de 1,5 %. Sur la période 2004-2009, les salaires réels du TRF élargi ont augmenté par an de 0,9 % en moyenne et de 1,0 % entre 2004 et 2008. Sur cette dernière période, la situation diffère selon les catégories sociales : + 1,4 % pour les ouvriers, + 1,1 % pour les employés et + 0,2 % pour les cadres.

Les salaires des conducteurs plus élevés dans le TRF interurbains

Dans le TRF de proximité, les salaires sont relativement plus faibles que dans le TRF interurbains ou dans la location de camions. Au sein même du TRF élargi, c'est dans la messagerie que les salaires moyens sont les plus élevés, essentiellement en raison d'un effet de structure et du salaire plus élevé des cadres. En effet, par ailleurs les salaires moyens de toutes les autres catégories y sont les plus faibles. Cependant, les salaires réels de la messagerie augmentent le plus fortement

(+ 2,3 %, *annexe 4.4*) alors qu'ils sont en léger recul dans la location de camions.

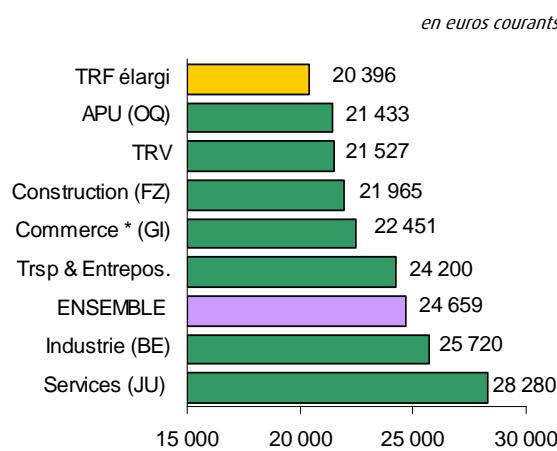
C'est dans le TRF interurbains que les conducteurs ont les salaires les plus élevés : 20 212 €, soit 3,3 % de plus que dans l'ensemble du TRF élargi. Les salaires moyens des conducteurs exerçant dans la messagerie ou le TRF de proximité, sont plus faibles que dans l'ensemble du TRF élargi ; ils représentent respectivement 95 % et 96 % des salaires moyens des ouvriers qualifiés du TRF élargi.

Les salaires des professions intermédiaires, des employés et des ouvriers non qualifiés, sont les plus élevés dans le secteur de la location de camions avec conducteur. Les cadres sont mieux rémunérés dans le secteur de la messagerie.

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG (contribution sociale généralisée) et CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale). Il ne comprend pas les primes non imposables (participation, repas...). En revanche, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route. Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont rapportés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste donné durant 6 mois et ayant touché 10 000 euros compte pour 0,5 « année-travail » rémunérée 20 000 euros par an. Les moyennes sont obtenues en pondérant ces salaires annualisés par la durée en jours d'emploi de chaque salarié dans l'établissement. Dans cette fiche, les salaires nets moyens sont donc des salaires nets moyens par année-travail, calculés sur le champ des salariés à temps complet, hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires, qu'ils aient ou non travaillé toute l'année. Ils correspondent à une notion de coût salarial net pour l'établissement.

Les évolutions de salaire réel correspondent aux évolutions de salaire déflatées par l'indice des prix à la consommation.

Figure 4B.1 Salaires annuels nets moyens en AT selon les secteurs d'activité en 2009



Source : Insee – DADS, calculs SOeS – données provisoires
(*) y compris transports

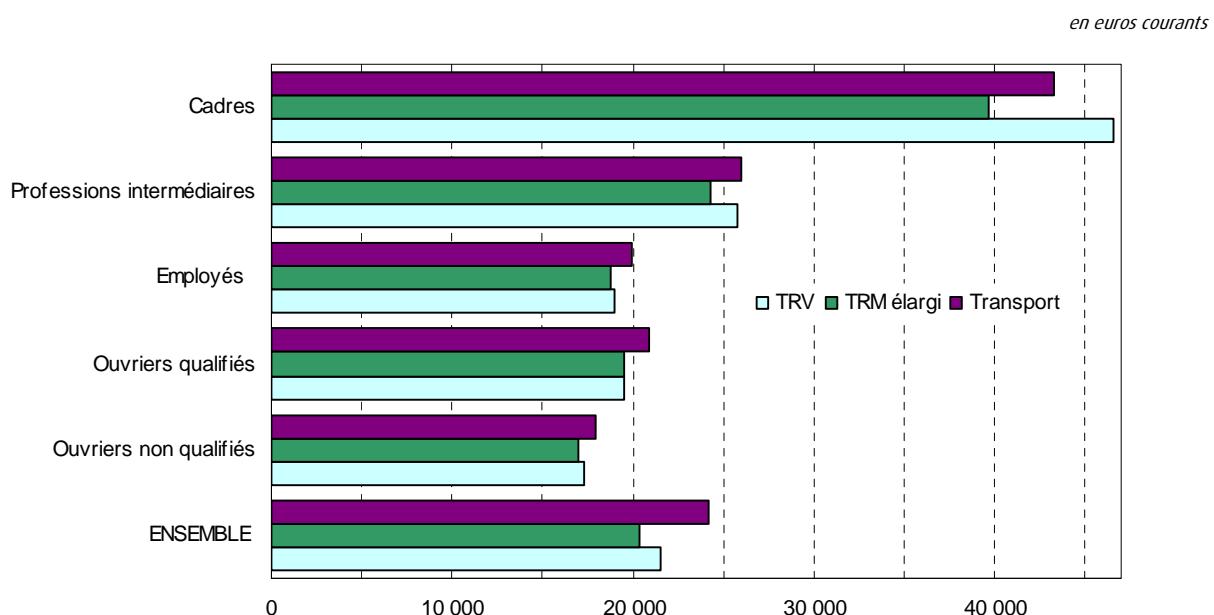
Figure 4B.2 Évolutions des salaires réels nets moyens en AT selon les secteurs

en % d'euros constants

Secteurs d'activité (*)	2008/2007	2009/2008
Industrie manufacturière, industries extractives (BE)	0,8	1,4
Construction (FZ)	1,0	1,7
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration (GI) dont	0,2	1,7
Transports et entreposage dont	nd	1,7
Transport routier de voyageurs	-1,1	2,3
TRF élargi	1,0	0,5
Services divers (JU)	-0,5	1,8
Administrations publiques, enseignement, santé et action sociale (OQ)	2,6	-0,6
ENSEMBLE	0,5	1,5

Source : Insee – DADS, calculs SOeS – données 2009 provisoires dans les transports
(*) en nomenclature agrégée 2008 (NA)
nd : non disponible – rupture de champ

Figure 4B.3 Salaires annuels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle en 2009



Source : Insee – DADS, calculs SOeS – données provisoires

Figure 4B.4 Salaires annuels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle dans le TRF élargi en 2009

salaires annuels en euros courants

	Salaires annuels nets moyens 2009				
	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions	Messagerie et fret express	TRF élargi
Cadres	38 797	37 787	38 191	43 070	39 713
Professions intermédiaires	24 678	24 786	26 124	23 296	24 263
Employés	18 874	18 647	19 829	18 569	18 778
Ouvriers	20 011	18 657	19 470	18 135	19 364
Ouvriers qualifiés	20 115	18 768	19 467	18 439	19 500
Conducteurs	20 212	18 758	19 326	18 454	19 557
Ouvriers non qualifiés	17 191	16 773	19 601	16 829	16 983
Ensemble	20 750	19 525	20 144	21 407	20 396

Source : Insee – DADS, calculs SOeS – données provisoires

Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises

Aucun accord collectif n'a été étendu depuis l'accord du 18 février 2008.

L'accord conclu le 18 février 2008

Un accord sur les salaires minimaux conventionnels a été signé le 18 février 2008 par TLF et les six fédérations de salariés.

Cet accord, étendu le 21 mai 2008, revalorise à compter du 1^{er} février 2008 et à hauteur de 2,5 % l'ensemble des grilles applicables depuis janvier 2007.

Cet accord a prévu une seconde étape de revalorisation de 1,5 % intervenue le 1^{er} mai 2008 lors de la première étape de revalorisation du Smic suivant la signature de l'accord.

En 2008, après celui du 18 février, aucun autre accord n'a été conclu.

L'accord conclu le 7 décembre 2006

L'accord porte revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier et des activités auxiliaires du transport. Signé le 7 décembre 2006 (arrêté d'extension du 9 mars 2007), il est applicable, au 1^{er} janvier 2007, aux entreprises adhérentes à l'organisation professionnelle signataire (TLF). Il a été étendu à l'ensemble des entreprises du secteur à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté d'extension.

Le protocole d'accord conclu le 25 novembre 2002

Ce protocole, étendu par arrêté du 24 février 2003 (JO du 9 mars 2003), établit la

politique salariale conventionnelle dans les transports routiers de marchandises et les activités auxiliaires du transport à compter du 1^{er} juillet 2002.

Il met en place des taux horaires minimums conventionnels pour les salariés ouvriers, employés, techniciens et agents de maîtrise des entreprises entrant dans son champ d'application.

Les taux horaires minimums conventionnels des personnels ouvriers (conducteurs « grands routiers » et *courte distance*) sont fixés conformément aux tableaux ci-contre. Ils sont attribués en fonction de coefficients, c'est-à-dire du niveau de qualification des ouvriers. Ce sont des taux à l'embauche. Une majoration de 2 % est appliquée pour 2 ans d'ancienneté, 4 % pour 5 ans d'ancienneté, 6 % pour 10 ans et 8 % pour 15 ans (article 13 annexe 1).

L'accord conclu le 23 avril 2002

Cet accord, étendu par arrêté du 21 octobre 2002 (JO 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 %.

Figure 4C.1 Minima horaires garantis des personnels roulants du transport routier de marchandises

en euros

	Grands routiers, 200 heures			Courte distance, 169 heures					
	128 M	138 M	150 M	115 M	118 M	120 M	128 M	138 M	150 M
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 avril	9,31	9,32	9,58	9,20	9,20	9,20	9,31	9,32	9,58

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

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

5 – La formation

5A | Diplômes et qualifications des salariés du TRF

L'ensemble des actifs des entreprises du transport routier (de marchandises et de voyageurs), qu'il soient sédentaires ou roulants, salariés ou non, ont un niveau de formation initiale faible qui s'est amélioré. Au fil des générations, les jeunes conducteurs sont plus souvent diplômés, et ces diplômes sont plus souvent de la filière transport. Ces diplômes peuvent concerner toute la chaîne des emplois, de la direction d'encadrement à la maintenance et aux conducteurs, en passant par la gestion et le secrétariat. Certaines formations sont obligatoires et requises, notamment pour exercer le métier de conducteur de poids lourds.

Un niveau de formation initiale faible

Le transport routier (marchandises et voyageurs) se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC : 37 % contre 31 % dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage en 2009.

La proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme supérieur (26 %) est nettement moins élevée que dans l'ensemble de l'économie (48 % ; *figure 5A.1 et annexe 5.1*).

Un niveau moyen de formation dans le transport routier qui s'améliore

Depuis 1990, le niveau de formation initiale s'est nettement amélioré. Cette situation résulte d'une diminution de la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC : dans le transport routier elle est passée de 52 % à 37 % en 2009. La part des actifs titulaires au moins du baccalauréat, y compris les bac professionnels, atteint 26 % en 2009, contre 11 % en 1990. Cette situation n'est pas propre aux actifs du transport routier, elle est en phase avec l'amélioration générale du niveau de formation de l'ensemble des actifs. En effet, le taux de bacheliers de l'ensemble de l'économie est passé de 28 % en 1990 à 50 % en 2009 (*annexe 5.1*).

Les jeunes conducteurs routiers plus souvent diplômés de la filière transport que leurs aînés

D'après l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers de marchandises

(EACT), les conducteurs de moins de 30 ans étaient, en 2008, 94 % à être titulaires d'un diplôme alors que l'ensemble des conducteurs l'étaient à 83 %. La plupart des moins de 30 ans détenaient un CAP ou un BEP (64 %) contre 59 % chez les plus de 30 ans. En particulier, les moins de 30 ans étaient plus souvent titulaires d'un diplôme de la filière transport que leurs aînés : ils étaient 44 % contre 12 % pour les plus de 40 ans (*figure 5A.2 et annexe 5.2*).

En outre, pour les métiers de la conduite, le dispositif de formation professionnelle obligatoire créé et développé depuis 1995, reposant sur une formation initiale obligatoire (la Fimo) en préalable à l'embauche a contribué à accroître le nombre de détenteurs de titres professionnels du transport.

Moins de formations de conduite non obligatoires en 2010

Sur les 309 000 personnes formées en 2010 (salariés, demandeurs d'emploi, étudiants ou élèves) dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport, 182 000 (soit 60 %) suivent des formations de conduite dites « obligatoires » comme la Fcos, Fimo ou FCO et 26 000 (9 %) des formations continues non obligatoires.

En 2010, les formations obligatoires ont augmenté de 5,2 % et les non obligatoires ont baissé (- 1,1 %).

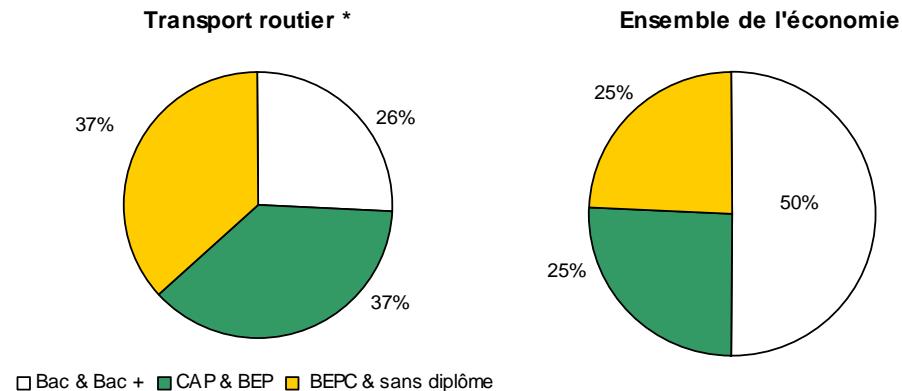
Le nombre de candidats inscrits en formation « conduite matières dangereuses » augmente de 600 participants en 2010, soit + 2,6 % (*annexe 5.6*).

Formation en alternance et professionnalisation

Conformément à l'application de la loi du 4 mai 2004, les contrats de qualification et d'adaptation ont progressivement été remplacés par le contrat de professionnalisation qui a rencontré plus de succès.

En 2010, le nombre de contrats de professionnalisation au sein de l'ensemble de la filière « transports routiers et activités auxiliaires du transport » atteint 3 600 dont 1 600 contrats de conduite de véhicule de marchandises.

Figure 5A.1 Répartition des actifs selon le diplôme en 2009



Source : Insee - enquête emploi

* regroupe les codes NAF Rév.2 : 493 et 494

Figure 5A.2 La formation initiale des conducteurs routiers en 2008

Diplôme obtenu	en %	
	moins de 30 ans	Ensemble
Aucun/BEPC	6	27
Spécifiques à la "filière transport"	44	18
CAP ou BEP conducteur routier	32	12
dont CAP conduite routière	16	11
Titre prof. de conducteur	7	5
Bac. prof. ou BTS Transport	6	1
Non spécifiques à la "filière transport"	50	55
CAP ou BEP	34	47
dont CAP	13	36
Baccalauréat ou plus	16	8

Source : SOeS - EACT

Lecture : les moins de 30 ans représentent 6 % de l'ensemble.

Figure 5A.3 La formation dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport en 2010

	nombre de participants				
	Formations d'accès au métier		Formations continues		TOTAL
Familles professionnelles	obligatoires	non obligatoires	obligatoires	non obligatoires	
Direction - encadrement	3 789	977	1 241	4 733	10 740
Conduite	46 438	17 629	135 288	8 760	208 115
Exploitation - gestion		6 817	834	2 767	10 418
Manutention - magasinage	33 085	3 814	11 949	15 170	64 018
Maintenance		359		1 138	1 497
Autres	540		912	12 933	14 385
Total	83 852	29 596	150 224	45 501	309 173

Source : OPTL, données 2010

Y compris les participants à des formations sans titres délivrés

Données de l'OPTL

L'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) mis en place sous l'égide de la CNPE, 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 (annexe D). Depuis le rapport 2008 (édition de mars 2009), le champ des statistiques sur la formation a changé. Le rapport présente :

- l'exhaustivité des effectifs en formation continue hors formation obligatoire au sein des centres de formation de l'AFT-IFTIM et Promotrans ;
- la présentation des effectifs en Fimo et Fcos a été élargie au compte propre ; 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 et la Fimo des centres AFT-IFTIM et Promotrans sont élargis à ceux des organismes soutenus par la profession via la ressource affectée (la profession est en effet assujettie à une taxe fiscale votée chaque année destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers) ;
- les effectifs en formation diplômante incluent désormais ceux de l'ensemble des établissements soutenus par l'AFT-IFTIM et Promotrans (ce qui explique notamment que l'on ait davantage d'effectifs affichés en master).

5B

Formations légales des conducteurs

Les conducteurs, qu'ils exercent dans les secteurs du TRF (donc pour compte d'autrui) ou dans d'autres secteurs, sont tenus à un certain nombres de formations obligatoires. Le nombre d'attestations de formation continue obligatoire (FCO) délivrées aux conducteurs pour le transport routier de marchandises ne faiblit pas en 2010 et augmente depuis deux ans. Cela semble attester d'une bonne intégration du système de formation continue par les entreprises. En revanche, le flux de nouvelles formations initiales qui est stable en 2010 est à rapprocher de la reprise de l'emploi intervenant au cours de l'année 2010, de la hausse d'offres d'emploi déposées et de la hausse de l'emploi intérimaire.

Un peu plus de formations continues obligatoires (FCO)

En 2010, 101 700 attestations de formation continue obligatoire (Fcos/FCO), pour compte propre et compte d'autrui, sont délivrées pour le transport routier de marchandises, se rapprochant de son point historique haut de 2000 (106 500). Le nombre d'attestations augmente cependant moins fortement qu'en 2009 et 2008 (+ 4,1 % après + 14,2 % et + 26,1 % en 2008).

Le flux de nouvelles formations initiales minimales obligatoires (Fimo) est stable

En 2010, le nombre d'attestations de nouvelles formations initiales minimales obligatoires (Fimo) dans le transport routier de marchandises atteint 18 500. L'ensemble des formations initiales est stable en y incluant les formations passerelles liées au nouveau dispositif.

Ces dernières permettent la mobilité des conducteurs entre le transport de marchandises et celui de voyageurs (*figures 5B.1*).

Cette stabilité est à rapprocher de la hausse du volume des offres d'emploi collectées par Pôle emploi pour la conduite de TRM longue distance (+ 49 % hors les missions d'intérim par rapport à 2009 ; *fiche 2D*), de la hausse de l'emploi salarié du secteur du TRF élargi et du recours accru à l'intérim dans les quatre sous-secteurs du TRF élargi (*annexe 2.9*).

21 % des conducteurs pour compte d'autrui ont suivi une formation au cours des douze derniers mois

D'après l'enquête annuelle sur les conditions de travail (EACT), donnant une information structurelle, 21 % des conducteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui avaient suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois de 2008. Parmi eux, 66 % avaient suivi une FCO, 28 % une formation aux matières dangereuses, 18 % avaient suivi ou validé une Fimo et 14 % suivi une autre formation, obligatoire ou non. La FCO est la formation la plus suivie par les conducteurs routiers. Une Fco est parfois également l'occasion de suivre une formation aux matières dangereuses. Des conducteur en ayant suivi déclaraient également avoir suivi une Fimo (*figure 5B.2*). En 2008, 62 % des stagiaires FCO se déclaraient satisfaits de leur formation. Les mécontents, dans leur majorité, estimaient perdre leur temps et trouvaient cette formation trop éloignée de leur travail quotidien.

Le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers

La France a créé et développé en France 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 5 ans. Il avait pour objectif essentiel de contribuer à la politique d'amélioration de la sécurité routière et 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 du 15 juillet 2003 une qualification initiale et une formation continue des conducteurs routiers.

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

La directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs a les mêmes objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de qualification du conducteur que le dispositif français.

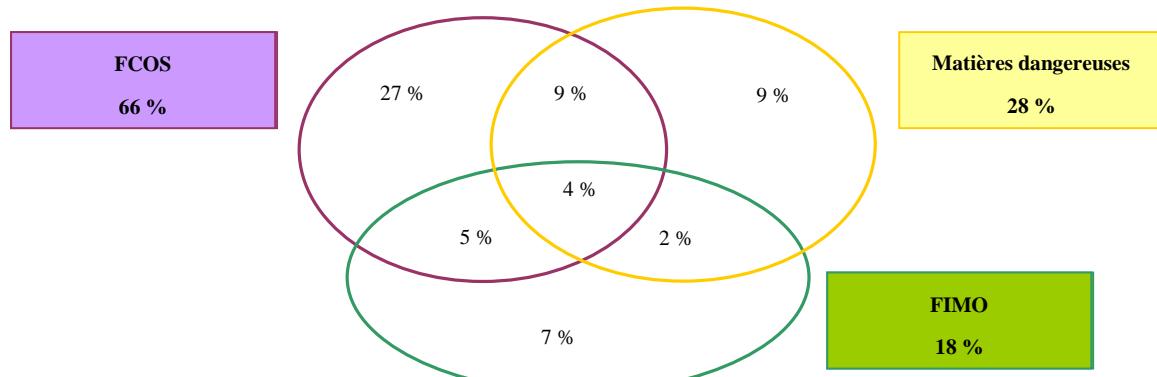
Cette directive a été transposée en droit français par des dispositions introduites dans l'Ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière (abrogée puis rétablie en attendant la parution de la partie réglementaire du Code des transports) et par le décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007.

Figure 5B.1 Attestions Fimo, FCOS et FCO dans le transport routier de marchandises

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transport routier de marchandises (compte d'autui + compte propre) : TRM										
Fimo	23 406	23 756	23 302	23 065	21 548	24 585	26 722	21 640	19 142	18 541
Passerelle									161	747
FCOS/FCO	43 108	36 252	63 347	71 606	96 810	91 177	67 837	85 521	97 688	101 686
TRM Compte d'autrui										
Fimo	22 932	23 166	22 734	22 313	20 336	22 691	23 929	18 920	11 477	
FCOS	39 803	31 882	58 657	62 016	77 858	53 880	48 271	66 993	61 309	
TRM Compte propre										
FIMO	474	590	568	752	1 212	1 894	2 793	2 720	2 295	
FCOS	3 305	4 370	4 690	9 590	18 952	37 297	19 566	18 528	23 037	
TRM Fimo nouvelle formule depuis 2009									5 370	18 541
Passerelle									161	747
TRM FCO nouvelle formule depuis 2009									13 342	101 686

Source : DGITM/DST

Figure 5B.2 Conducteurs déclarant en 2008 avoir suivi au moins une formation depuis un an



Source : SoeS - EACT

Lecture : en 2008, parmi les conducteurs routiers qui ont suivi au moins une formation depuis un an, 66 % déclarent avoir suivi une FCO. Parmi ces derniers, 27 % ont uniquement suivi une FCO, 9 % ont suivi une FCO et une formation aux matières dangereuses, 5 % une FCO et une Fimo et 4 % les trois. Enfin, il reste 11 % de conducteurs qui ont suivi une FCO avec une autre formation.

Le dispositif de formation

Le décret 2007-1340 reprend en l'adaptant aux exigences de la directive le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs appliqué en France, en prévoyant notamment :

- une qualification initiale longue d'au moins 280 heures 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 5 jours, la FCO (formation continue obligatoire) renouvelée tous les 5 ans ;
- une formation spécifique dite « passerelle » d'une durée de 35 heures pour faciliter la mobilité sectorielle des conducteurs.

Ce nouveau dispositif de formation des conducteurs routiers est en vigueur depuis le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs et depuis le 10 septembre 2009 pour le transport de marchandises. Il permet, d'une part, d'appliquer un système de formation unique à l'ensemble des conducteurs et, d'autre part, d'achever le processus de généralisation de la formation des conducteurs prévu par la loi n° 98-69 du 6 février 1998 modifiée tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier.

Cinq arrêtés ont été édictés, pour définir le programme des Fimo et FCO (arrêté du 3 janvier 2008) et les conditions d'agrément des centres de formation professionnelle (arrêté du 3 janvier 2008 modifié par celui du 2 mars 2011), fixer la liste des diplômes et titres professionnels admis en équivalence de la formation initiale (arrêté du 26 février 2008) et préciser les modalités de délivrance, à l'issue de la formation, de la carte de qualification de conducteur (arrêté du 31 décembre 2010).

La directive de 2003/59 prévoit sept cas d'exemption aux obligations de formation qui ont été repris par l'article 2 de l'ordonnance 1958-1310 précitée : véhicules affectés aux services des forces armées, des pompiers et des forces de l'ordre, véhicules utilisés lors des cours de conduite, dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h, etc.

5C | La formation continue et les entreprises de TRF

Les entreprises du TRF élargi financent ou délivrent directement de la formation continue s'adressant à l'ensemble de leurs employés, sédentaires et roulants, salariés ou non. Cette intervention dans la formation continue peut être évaluée en euros ou en heures, et rapportée à tous les salariés ou aux seuls stagiaires, selon leur catégorie sociale et la taille de leur entreprise.

En 2009, les entreprises du transport routier de fret élargi consacrent 1,98 % de leur masse salariale à la formation continue, soit un peu moins qu'en 2008. Le nombre d'heures de stage par salarié est stable et la proportion des salariés ayant suivi une formation continue dans l'année augmente depuis deux ans. Les entreprises de grande taille dispensent plus de formations que les plus petites. Comparé aux autres secteurs de l'économie le TRF élargi forme moins ses salariés.

Baisse du taux de participation financière

En 2009, les entreprises du TRF élargi ont consacré 1,98 % de leur masse salariale à la formation continue. Ces sommes sont constituées des dépenses « directes » de formation par les entreprises, et des cotisations obligatoires contribuant au financement des dépenses mutualisées de formation, via notamment le Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP). Ce taux de participation financière baisse de 0,2 point par rapport à 2008. Il est inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (2,92 %) et deux fois plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (4,20 % ; *figure 5C.1 et annexe 5.7*).

Stabilité de l'effort physique de formation

En 2009, dans le TRF élargi, chaque salarié a suivi en moyenne 6,9 heures de stage en formation

continue ; ce taux d'effort physique est stable par rapport à celui de 2008 et a diminué d'une heure par rapport au pic de 2005. Il est structurellement très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres (19,8 heures par salarié). En revanche, la proportion des salariés ayant suivi une formation continue dans l'année augmente depuis deux années (+ 2,0 points après + 3,2 points en 2008). Ce taux d'accès demeure cependant très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres : en 2009 33,2 % des salariés du TRF ont suivi une formation, contre 53,2 % pour ceux des transports terrestres. Ces stages dans le TRF durent en moyenne 20,9 heures durant l'année, et en particulier 22,3 heures pour les ouvriers.

Un taux d'accès faible pour les ouvriers

La prépondérance des ouvriers (qui ont un taux faible de formation, cf. annexe 5.8) et l'importance des entreprises de petite taille dans le TRF élargi ne suffisent pas à expliquer les écarts constatés sur les taux d'accès. En effet, les ouvriers du TRF ont eux aussi un taux d'accès à la formation beaucoup plus faible que ceux des autres secteurs du transport.

Grandes entreprises : plus de formation

Plus les entreprises sont grandes plus le nombre d'heures de stage des salariés est élevé et la part de salariés formés forte. Ainsi, le taux d'accès à la formation continue est deux fois plus faible dans les entreprises du TRF élargi de 10 à 19 salariés que dans celles de 50 à 249 salariés (*figures 5C.1 et 5C.3*).

Seules les grandes entreprises du TRF, peu nombreuses, ont un taux de participation financière au dessus de 2,4 %. Ce taux passe de 1,13 % dans les entreprises de moins de 20 salariés, à 1,88 % dans celles de 50 à 250 salariés puis à 2,31 % dans celles de plus de 250 salariés (*figure 5C.1*).

Le Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Cereq) exploite les **déclarations fiscales annuelle 24-83** de toutes les entreprises et associations employant 10 salariés et plus, quelle que soit leur forme juridique et leur activité. L'obligation de participer recouvre également les sociétés nationales, les établissements publics à caractère industriel ou commercial, les établissements à caractère administratif ne relevant pas d'une collectivité publique. Sont dispensés de l'obligation de participer au financement de la formation professionnelle l'État, les collectivités territoriales, le secteur public hospitalier, les établissements publics à caractère administratif relevant d'une collectivité publique (exemples : la Caisse nationale d'épargne, la Caisse nationale d'allocations familiales). Obligation légale : 1,6 % des salaires versés (entreprises de 20 salariés et plus) ou, 1,05 % (10 à 19 salariés). Le FPSPP est le Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels, association paritaire créée en 2009, entre organisations syndicales patronales et salariales. Financé par le prélèvement d'un pourcentage de la participation légale au titre de la formation professionnelle continue, il est destiné à financer des actions de formations au bénéfice de personnes les plus fragilisées au regard de l'emploi.

Définitions

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 (n.c. les formations en alternance).

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

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

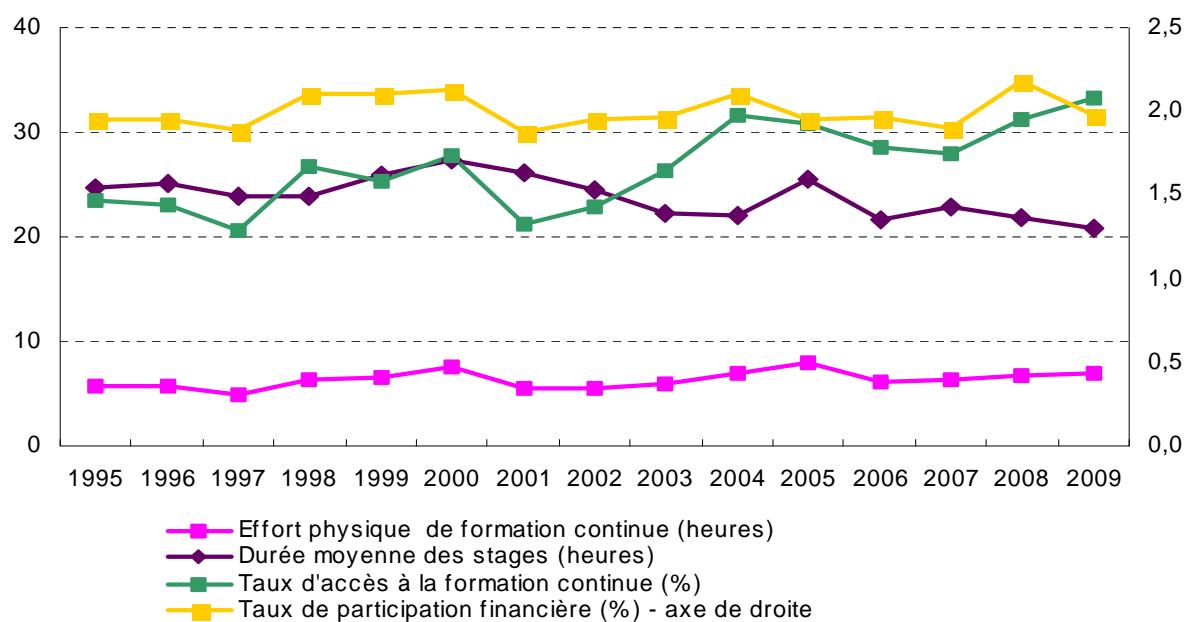
Figure 5C.1 Formation continue dans les entreprises du TRF élargi en 2009

Tranches d'effectif salarié	de 10 à 19 salariés	20 à 49	50 à 249	250 à 499	500 à 1999	plus de 2000	ENSEMBLE
Effort physique de formation continue, en heures	3,5	4,6	7,8	7,9	7,2	10,3	6,9
Durée moyenne des stages, en heures	22,8	22,9	22,7	21,2	17,5	17,9	20,9
Taux d'accès à la formation continue, en %	15,3	20,2	34,2	37,2	41,0	57,8	33,2
Taux de participation financière, en %	1,13	1,74	2,11	2,02	2,00	2,42	1,98

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

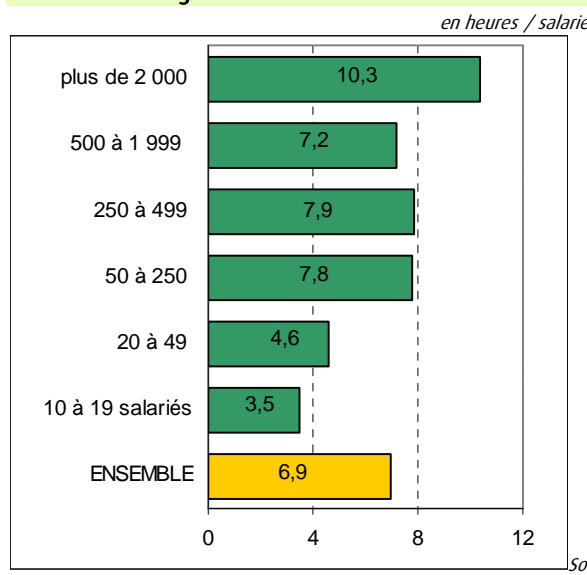
Champ : voir encadré ci-contre.

Figure 5C.2 Formation continue dans les entreprises du TRF élargi en 2009



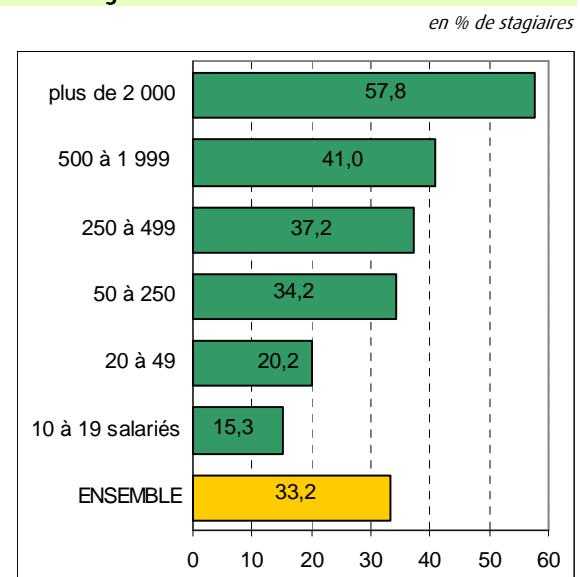
Source : voir figure 5C.1

Figure 5C.3 Effort physique de formation continue dans le TRF élargi en 2009



Source : voir figure 5C.1

Figure 5C.4 Taux d'accès à la formation continue dans le TRF élargi en 2009



Source : voir figure 5C.1

6 – L'accidentologie

6A L'accidentologie du travail

Plus de risques d'accidents dans le TRF élargi

En 2010, d'après la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) la part du nombre d'accidentés avec arrêt s'établit à 8,6 % dans le transport routier de fret élargi. Ce taux de risque augmente de 0,5 point. La hausse de 2010 s'explique par la conjonction d'une hausse des accidents avec arrêt et d'une baisse du nombre d'affiliés au régime général (*figure 6A.2*). Il a cependant baissé depuis 2002 où 9,3 % des salariés étaient accidentés avec arrêt.

Le secteur du « transport et manutention » (*annexe E*) et en son sein le TRF élargi sont les secteurs parmi les plus accidentogènes avec celui de la construction (7,3 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,6 %. En 2010, ce dernier est stable (*figure 6A.1*).

Pour l'ensemble du secteur des transports et de la manutention, la CNAMTS a enregistré 64 000 accidents du travail avec arrêt pour un effectif de 986 000 salariés, soit un « taux de risque » de 6,5 %, nettement au-dessus de la moyenne de l'ensemble des secteurs.

À lui seul, le TRF élargi est à l'origine de plus de la moitié des accidents avec arrêt du « transport et manutention » alors qu'il représente un tiers des effectifs des affiliés transports au régime général.

Des risques d'accidents du travail plus importants pour les ouvriers non qualifiés

Dans le TRF élargi, le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est plus important pour les ouvriers non qualifiés (24,0 %), dont font partie les manutentionnaires, que pour les ouvriers qualifiés (8,3 %) dont font partie les conducteurs (*figure 6A.3*). En effet, les ouvriers non qualifiés

victimes d'accidents avec arrêt représentent 13 % des accidents du travail avec arrêt alors que ces salariés ne constituent que 5 % de l'ensemble des salariés du secteur ; pour les ouvriers qualifiés, ces taux sont de 76 % et 78 %.

La messagerie plus risquée

Dans les entreprises de messagerie, le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt des ouvriers qualifiés est deux fois plus élevé que celui des ouvriers qualifiés du TRF élargi hors messagerie (12,3 % contre 6,0 %). Pour les ouvriers non qualifiés, ce taux de risque est de 22,2 % contre 21,3 % pour les autres activités (*figure 6A.4*).

Ce risque d'accident plus fort dans la messagerie est aussi constaté pour les conducteurs de poids lourds du secteur. En effet, dans l'enquête EACT de 2008, réalisée sur le champ des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements effectuant du transport routier de marchandises pour compte d'autrui, les conducteurs de messagerie ont un risque d'accident avec arrêt de travail plus élevé que celui des conducteurs routier de marchandises courte et longue distance.

Les risques d'accidents du travail diminuent légèrement avec l'âge mais leur gravité s'accroît

Les risques d'accidents du travail des salariés des activités du TRF élargi varient selon l'âge (*figure 6A.5*).

Les écarts sont plus marqués pour les risques d'accidents graves et c'est pour les 50 ans et plus que la gravité, mesurée par le risque d'avoir une incapacité permanente, est la plus importante. Cette tranche d'âge représente en effet 17 % des salariés et 30 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

Taux de risque : nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

Taux de décès : nombre de décès pour 10 000 salariés.

Le nombre d'affiliés par catégories sociales est calculé en appliquant une clé de répartition issue des données DADS.

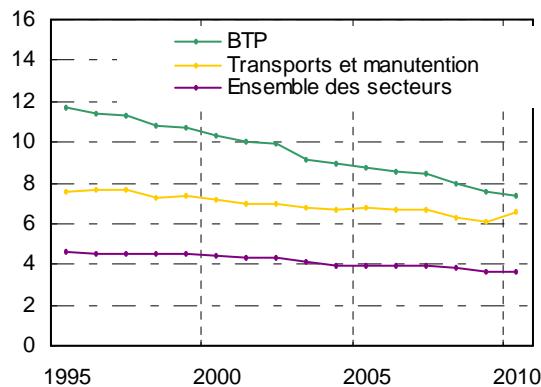
Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

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, déclarés et réglés dans l'année. Les résultats des sièges sociaux et bureaux ne sont pas donnés avec les activités dont relèvent les entreprises.

Figure 6A.1 Taux de risque dans le BTP, le transport et l'ensemble de l'économie

en t-km, indice 100 en 1990

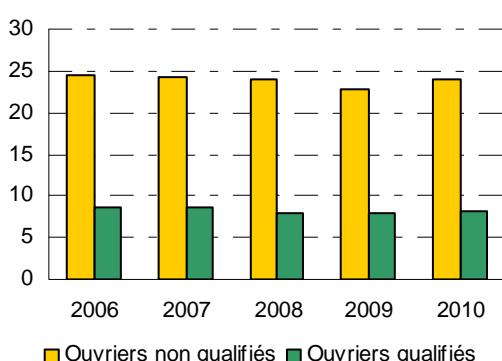


Source : CNAMTS, calculs SOeS

Champ : régime général - France métropolitaine

Figure 6A.3 Taux de risque des ouvriers dans le TRF élargi selon la qualification

salariés, accidents et décès en unités ;
taux de risque en %,
taux de décès en « pour 10 000 »



Source : CNAMTS, calculs SOeS

Champ : régime général - France métropolitaine

Figure 6A.2 Taux de risque dans le TRF élargi

salariés, accidents et décès en unités ;
taux de risque en %,
taux de décès en « pour 10 000 »

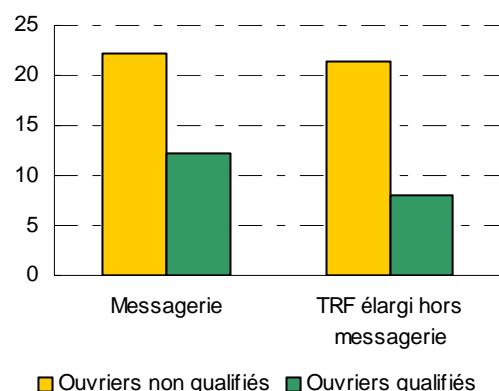
	2008	2009	2010
Nombre			
Salariés	375 878	361 137	358 997
Accidents avec arrêt	30 290	29 203	30 761
Accidents avec IP	2 264	2 147	2 143
Décès	71	57	59
Taux			
Risque d'accidents avec arrêt	8,1	8,1	8,6
Risque d'accidents avec IP	0,6	0,6	0,6
Décès	1,9	1,6	1,6

Source : CNAMTS, calculs SOeS

Champ : régime général - France métropolitaine

Figure 6A.4 Taux de risque des ouvriers dans le TRF élargi selon l'activité, en 2010

en %

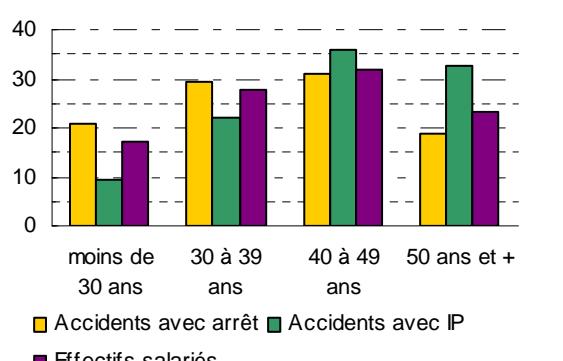


Source : CNAMTS, calculs SOeS

Champ : régime général - France métropolitaine

Figure 6A.5 Répartition des effectifs et des accidents dans le TRF élargi selon l'âge en 2010

en %



Source : CNAMTS, calculs SOeS

Champ : régime général - France métropolitaine

Les statistiques d'accidentologie du travail de la CNAMTS se présentent par numéros de risques du Comité technique national (CTN). Les quatre premières positions de ces numéros correspondent aux codes NAF Rév.1 avec une correspondance en NAF Rév.2.

Le SOeS a retenu cinq numéros de risques pour couvrir les secteurs du TRF élargi et 41 pour le « transport et manutention » (annexe E).

6B | L'accidentologie routière poids lourds

En 2010, le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd s'élève à 3 289, en hausse de 0,6 % par rapport à 2009. Ils représentent 4,9 % des accidents corporels de la route, soit l'équivalent de la part des poids-lourds dans la circulation routière (5,1 % en 2010). Cependant, les accidents impliquant un poids-lourd sont plus graves que les autres. En 2010, 15,2 % des accidents avec implication d'un poids-lourd sont mortels, contre 5,5 % pour l'ensemble des accidents corporels.

Légère hausse du nombre d'accidents

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd augmente très légèrement (+ 0,6 %, après - 14,2 % en 2009), dans un contexte de reprise de la circulation intérieure des poids lourds (+ 4,2 % en 2010). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par 1,9 (contre 1,8 pour l'ensemble des accidents de la route).

Hausse du nombre de tués

Le nombre de blessés liés aux accidents impliquant un poids lourd (3 978) est presque stable (+ 0,7 % par rapport à 2009). En revanche, avec 557 personnes le nombre de tués - à 30 jours - augmente de 10 %, après sept années consécutives de baisse (- 9,2 % en moyenne annuelle sur la période 2002-2009). Pour les seuls usagers des PL, l'augmentation est supérieure à 20 % (65 tués, contre 54 en 2009). Ainsi, le taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) des accidents impliquant un PL est en hausse, passant de 15,5 % en 2009 à 16,9 % en 2010 (*figure 6B.2*). Ce taux est près de trois fois plus élevé que pour l'ensemble des accidents corporels (5,9 %).

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus fréquents en rase campagne

Les accidents impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes et routes nationales (35 % sur le réseau national 2010) que l'ensemble des accidents (12 %) (*figure 6B.3*). Cela s'explique par le fait que la circulation (mesurée en véhicules-kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local pour l'ensemble des véhicules alors que les poids lourds roulent surtout sur le réseau national.

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se produisent en rase campagne (62,1 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents s'y produisent à seulement 30,4 % (*figure 6B.4*).

En milieu urbain, les accidents impliquant un poids lourd sont plus graves

Le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd est, comme pour l'ensemble des accidents, plus élevé en rase campagne qu'en

milieu urbain. En effet, pour les poids lourds, il est de 21,4 % en rase campagne contre 9,6 % en milieu urbain (respectivement 14,0 % et 2,4 % pour l'ensemble des véhicules). Toutefois, comparée à la gravité des accidents pour l'ensemble des véhicules, en milieu urbain la gravité des accidents impliquant un PL est 3,9 fois plus élevée, alors qu'en rase campagne elle n'est que 1,5 fois plus élevée.

Stabilité des excès de vitesse en 2010

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Pour les poids lourds comme pour les véhicules légers et les motos, les dépassements de vitesse baissent régulièrement depuis le début de l'année 2002, avec cependant une certaine stagnation depuis début 2008 (*figure 6B.5*). En 2010, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h pour les poids lourds, hors autoroutes, est équivalent à celui des véhicules légers (respectivement 10,3 % et 10,2 %, source : ONISR).

L'alcool est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds : 1,6 % des conducteurs de PL impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif, contre 6,5 % pour les conducteurs de voitures de tourisme. Concernant les accidents mortels, ce pourcentage est encore plus faible pour les poids lourds (1,2 %), alors qu'il est beaucoup plus élevé pour les voitures de tourisme (20,7 %).

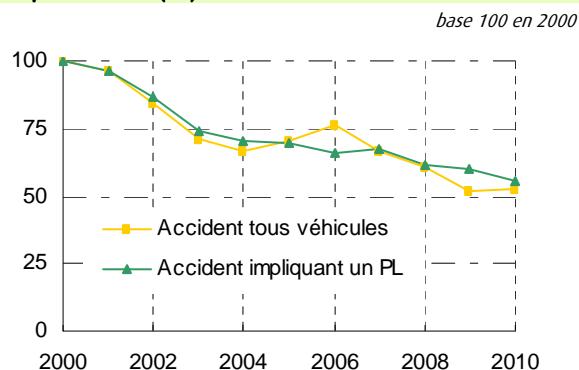
Le transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. S'il ne représente annuellement que 5 % du transport (en milliards de tonnes-kilomètres), il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses peuvent être dus ou non à la marchandise transportée. Selon la Mission transport de matières dangereuses, en 2010 il y a eu 43 accidents corporels dans le transport routier de matière dangereuse. Ils ont fait 53 blessés (dont 7 dus aux marchandises transportées) et 15 tués (dont 1 dû aux marchandises).

Remarque

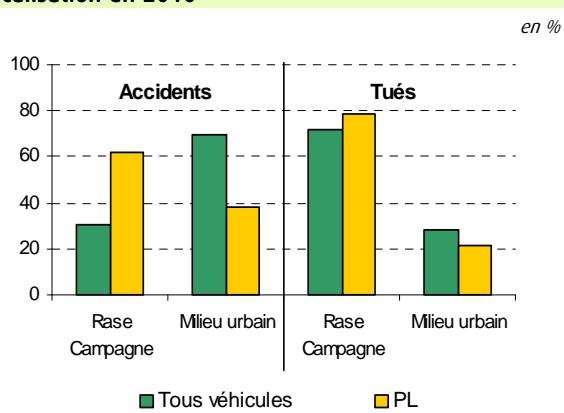
Cette fiche porte sur l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris et non sur les seuls poids-lourds appartenant à des entreprises du transport routier de marchandise.

Figure 6B.1 Accidents de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules



Source : ONISR

Figure 6B.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2010



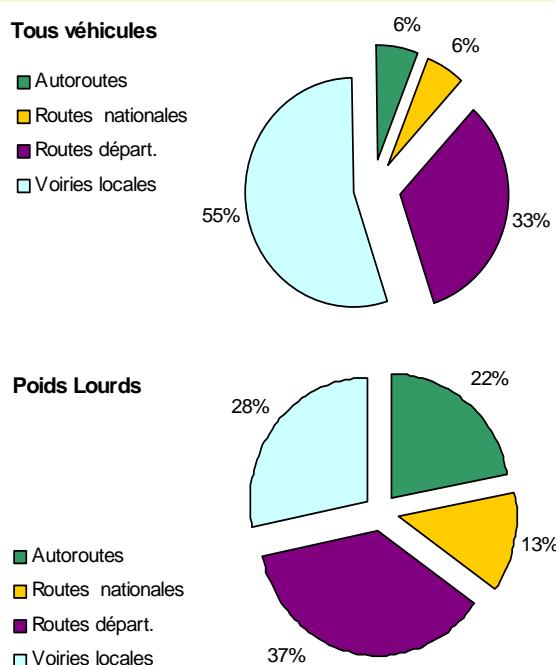
Source : ONISR

Figure 6B.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules

	2000	2005	2008	2009	2010
Accidents PL en % du total des accidents	5,2	5,2	5,1	4,5	4,9
Taux de gravité *					
Accidents PL (1)	16,8	16,5	15,7	15,5	16,9
Tous véhicules (2)	6,7	6,3	5,7	5,9	5,9
(1) / (2)	2,5	2,6	2,7	2,6	2,9

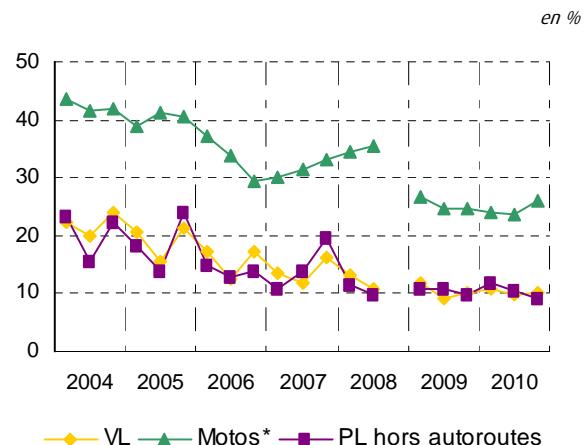
Source : ONISR

Figure 6B.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2010



Source : ONISR

Figure 6B.5 Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h



Source : ONISR, Observatoire des vitesses

N.B. : le troisième trimestre 2008 n'est pas disponible.

* Série lissée (en raison de la forte saisonnalité du comportement des motards et du faible nombre d'observations), sauf pour les deux premiers trimestres 2009 (puisque il n'y a pas de donnée pour le troisième trimestre 2008).

Figure 6B.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2010

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	5 934	96 904	6,1
voitures de tourisme	3 961	60 755	6,5
poids lourds	52	3 182	1,6
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	900	4 990	18,0
voitures de tourisme	632	3 059	20,7
poids lourds	6	510	1,2

Source : ONISR

Annexes

Extrait des annexes dématérialisées consultables sur le site

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

Rubrique : Transport / Données d'ensemble /

Annexe 1 – La situation économique

Annexe 1.1 Le chiffre d'affaires hors TVA

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (p)	2010 (e)
Transport routier de fret élargi	40 993	41 369	41 678	43 781	45 148	46 496	48 538		43 315	39 424
Transport routier de fret *										41 514

Sources : SOeS, EAE jusqu'en 2007 et Insee-Esane à partir de 2008

Champ : entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement, comprend les codes en NAF Rév.2 : 49.41A-49.41B-49.41C-49.42Z

(p) : provisoire

(e) : estimé par SOeS

en millions d'euros

Annexe 1.2 Le transport intérieur hors transit

en milliards de tonnes-kilomètres

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transport ferroviaire (1)	57,7	51,7	51,3	48,1	46,3	40,7	41,2	42,6	40,4	32,1	30,1
Transport routier	282,5	291,6	294,8	297,7	325,3	325,7	340,7	353,4	334,2	291,4	305,1
Transport fluvial (5)	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3	7,9	8,0	7,5	7,5	7,4	8,1
Oléoducs	21,7	22,1	21,0	22,1	20,6	21,2	22,4	24,3	22,4	18,4	17,7
Total Terrestre	369,2	372,2	374,0	374,8	399,5	395,4	412,2	427,8	404,6	349,4	360,9

part modale en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transport ferroviaire (1)	15,6	13,9	13,7	12,8	11,6	10,3	10,0	10,0	10,0	9,2	8,3
Transport routier	76,5	78,4	78,8	79,4	81,4	82,4	82,6	82,6	82,6	83,4	84,5
Transport fluvial (5)	2,0	1,8	1,9	1,8	1,8	2,0	1,9	1,8	1,9	2,1	2,2
Oléoducs	5,9	5,9	5,6	5,9	5,1	5,4	5,4	5,7	5,5	5,3	4,9
Total Terrestre	100,0										

Source : Rapport CCTN 2010

Annexe 1.3 La démographie des entreprises des transports et de l'entreposage

en unités

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (p)
Créations	6 326	6 227	6 050	6 296	7 586	7 592		
y compris les auto-entrepreneurs							8 425	9 654
Défaillances	1 773	1 742	1 801	1 393	1 260	1 517	1 782	1 738
Nombre au 01/01	86 259	86 051	84 864	83 303	84 938	86 467	88 199	89 968

Source : Insee - Sirene pour les créations et nombres d'entreprises, Bodacc pour les défaillances

Champ : ensemble des entreprises françaises (y. c. DOM) dont l'activité principale relève des transports et entreposage (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2)

(p) : provisoire

Annexe 1.5 Production de la branche transport routier de marchandises

Volume au prix de base *

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (sd)	2010 (p)
Transport routier de marchandises	30 017	30 906	31 259	31 779	33 270	33 067	34 163	42 801	44 267	42 040	37 198

Source : Insee - CCTN (comptes nationaux, base 2000)

* prix chaînés base 2000

(sd) : semi définitif

(p) : provisoire

Annexe 1.7 Comptes des entreprises des transports routiers de fret et services de déménagement

Montants comptables en millions d'euros, taux et évolutions en % et nombre d'entreprises en unités

	Niveaux			Évolutions	
	2008	2009 (p)	2010 (e)	2009	2010
Chiffre d'affaires hors TVA	43 315	39 424	41 514	-9,0	5,3
Valeur ajoutée brute + (autres produits d'exploitation - autres charges d'exploitation)	15 333	14 687	15 155	-4,2	3,2
Excédent brut d'exploitation + (autres produits d'exploitation - autres charges d'exploitation)	1 200	1 160	1 296	-3,3	11,7
Taux de marge (EBE corrigé / VAB corrigée)	7,8	7,9	8,5	0,9	8,2
Nombre d'entreprises	38 787	37 590	-	-3,1	-

Sources : Insee-Esane à partir de 2008

Champ : entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement, comprend les codes en NAF Rév.2 : 49.41A-49.41B-49.41C-49.42Z

(p) : provisoire

(e) : estimé par SoeS

Annexe 2 – L'emploi

Annexe 2.1 Effectif salarié au 31 décembre

Secteur d'activité	effectifs en milliers										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transports et entreposage * dont	1004,5	1026,6	1045,1	1038,5	1038,4	1037,1	1043,9	1066,6	1074,9	1051,0	1056,7
Transport routier de voyageurs	60,6	62,3	65,1	66,1	72,1	72,0	74,1	75,0	76,9	79,9	82,1
Transport routier régulier de voyageurs	47,7	49,4	51,8	52,3	54,8	55,4	55,3	54,2	54,8	56,0	56,1
Autres transports routiers de voyageurs	12,9	12,9	13,3	13,8	17,2	16,6	18,7	20,8	22,1	23,8	26,0
Transport routier de fret élargi	364,8	373,0	377,6	368,8	360,5	357,5	366,0	377,0	374,0	355,4	358,9
Transports routiers de fret interurbains	185,6	188,6	192,5	189,2	187,3	182,0	184,5	185,5	183,1	169,7	170,7
Transports routiers de fret de proximité	98,4	102,2	102,6	100,6	100,1	104,0	110,4	121,5	124,8	122,8	126,4
Location de camions avec chauffeur	20,5	20,7	20,2	19,9	17,8	17,7	18,3	19,7	19,3	17,8	17,1
Messagerie, fret express	60,4	61,4	62,4	59,1	55,4	53,8	52,8	50,3	46,8	45,1	44,6
Ensemble de l'économie	15 587	15 840	15 875	15 805	15 829	15 921	16 113	16 384	16 209	15 876	16 001

évolutions en %

Secteur d'activité	évolutions en %										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transports et entreposage * dont	5,7	2,2	1,8	-0,6	0,0	-0,1	0,7	2,2	0,8	-2,2	0,5
Transport routier de voyageurs	5,4	2,9	4,5	1,5	9,0	-0,1	2,9	1,2	2,6	3,9	2,8
Transport routier régulier de voyageurs	4,2	3,7	4,8	1,0	4,9	1,0	-0,1	-2,0	1,0	2,3	0,0
Autres transports routiers de voyageurs	10,2	-0,2	3,5	3,5	24,7	-3,5	12,7	10,8	6,6	7,6	9,1
Transport routier de fret élargi	6,7	2,2	1,2	-2,3	-2,2	-0,8	2,4	3,0	-0,8	-5,0	1,0
Transports routiers de fret interurbains	5,1	1,6	2,0	-1,7	-1,0	-2,8	1,4	0,5	-1,3	-7,3	0,6
Transports routiers de fret de proximité	6,1	3,9	0,4	-1,9	-0,5	3,9	6,2	10,0	2,8	-1,7	3,0
Location de camions avec chauffeur	1,8	1,3	-2,7	-1,2	-10,9	-0,4	3,2	8,1	-2,1	-7,8	-3,8
Messagerie, fret express	14,9	1,8	1,6	-5,3	-6,2	-2,9	-1,8	-4,8	-6,9	-3,6	-1,2
Ensemble de l'économie	3,8	1,6	0,2	-0,4	0,2	0,6	1,2	1,7	-1,1	-2,1	0,8

Source : Dares, Insee, Pôle emploi, SNCF, RATP ; calculs SOeS

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture

(*) hors "Activité de poste et de courrier"

Annexe 2.2 Effectif salarié en moyenne annuelle

Secteur d'activité	effectifs en milliers										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transport routier de fret élargi	356,8	370,5	376,4	372,4	363,5	357,8	362,0	372,7	376,9	360,5	357,0
Transports routiers de fret interurbains	182,4	188,0	191,1	190,9	188,0	183,4	183,0	185,3	185,1	173,5	170,1
Transports routiers de fret de proximité	96,5	100,9	102,6	101,2	100,4	102,2	107,8	116,9	124,9	123,1	124,7
Location de camions avec chauffeur	20,6	20,4	20,4	20,1	18,6	17,7	18,0	19,2	19,6	18,2	17,4
Messagerie, fret express	57,3	61,2	62,4	60,3	56,5	54,5	53,1	51,4	47,3	45,8	44,8

Sources : Pôle emploi, Acoss ; calculs SOeS

Annexe 2.3 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre

en %

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Industrie	28,8	28,9	28,8	28,8	28,7	28,6	28,7	28,7	28,7	28,5
Construction	9,7	10,0	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	10,7	11,0	11,3
Tertiaire dont :	50,8	51,3	51,3	51,6	51,7	51,7	51,9	52,1	52,6	52,8
Transports et entreposage * dont	18,8	19,0	19,2	19,3	19,6	19,7	21,2	21,5	22,0	22,1
Transport routier de voyageurs	21,3	22,0	22,5	22,9	23,3	24,1	25,1	25,5	26,2	26,6
Transport routier régulier de voyageurs	21,6	22,4	22,8	23,3	24,0	24,7	25,5	25,8	26,3	26,5
Autres transports routiers de voyageurs	20,1	20,5	21,1	21,5	21,2	22,2	23,7	24,5	25,9	27,0
Transport routier de fret élargi	12,5	12,6	12,6	12,6	12,5	12,3	12,1	12,1	12,1	12,1
Transports routiers de fret interurbains	10,5	10,5	10,5	10,7	10,5	10,6	10,5	10,6	10,9	10,7
Transports routiers de fret de proximité	11,2	11,8	11,4	11,4	12,0	11,6	11,2	11,3	11,2	11,1
Location de camions avec chauffeur	7,7	7,9	7,9	7,7	7,1	7,1	7,0	7,2	7,2	7,0
Messagerie, fret express	23,4	23,6	23,9	23,9	23,5	22,4	22,2	22,8	22,7	22,8
Ensemble de l'économie	42,0	42,5	42,7	43,0	43,2	43,2	43,4	43,6	44,1	44,4

Source : Pôle emploi, données définitives

Champ : secteur concurrentiel, hors ex-grandes entreprises nationales (RATP, SNCF, Air France)

(*) hors "Activité de poste et de courrier"

Annexe 2.4 Nombre d'entreprises dans les activités de transport routier de marchandises

en unités

Activité	Taille	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	1 ^{er} janvier 2008	1 ^{er} janvier 2009
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Transports routiers de fret interurbains	0 à 9 salariés	11 659	10 411	10 653	10 386	9 317	9 397	8 586	8 593	9 283	9 147
	0 salariés	nd	4 222	4 251							
	1 à 9 salariés	nd	5 061	4 896							
	10 à 49 salariés	2 923	3 114	3 065	2 917	2 953	2 722	2 665	2 809	2 870	2 758
	50 salariés et plus	676	694	688	702	706	675	681	692	759	778
Total		15 258	14 219	14 406	14 005	12 976	12 794	11 932	12 094	12 912	12 683
Transports routiers de fret de proximité	0 à 9 salariés	20 895	21 346	19 640	19 478	18 367	18 106	17 594	17 799	20 911	19 252
	0 salariés	nd	11 592	10 610							
	1 à 9 salariés	nd	9 319	8 642							
	10 à 49 salariés	1 707	1 891	1 926	1 839	1 891	2 139	2 009	2 012	2 426	2 322
	50 salariés et plus	187	202	195	216	194	206	191	226	257	247
Total		22 789	23 439	21 761	21 533	20 452	20 451	19 794	20 037	23 594	21 821
Location de camions avec chauffeur	0 à 9 salariés	1 577	1 445	1 301	1 233	1 195	1 030	976	979	876	828
	0 salariés	nd	491	461							
	1 à 9 salariés	nd	385	367							
	10 à 49 salariés	282	267	255	267	247	308	309	340	261	313
	50 salariés et plus	78	72	81	79	80	92	89	101	97	94
Total		1 937	1 784	1 637	1 579	1 522	1 430	1 374	1 420	1 234	1 235
Messagerie, fret express	0 à 9 salariés	596	476	586	562	617	594	536	629	597	590
	0 salariés	nd	299	321							
	1 à 9 salariés	nd	298	269							
	10 à 49 salariés	226	229	205	209	207	224	220	253	183	200
	50 salariés et plus	194	184	179	170	164	161	163	145	139	129
Total		1 016	889	970	941	988	979	919	1027	919	919
Ensemble	0 à 9 salariés	34 727	33 678	32 180	31 659	29 496	29 127	27 692	28 000	31 667	29 817
	0 salariés	nd	16604	15643							
	1 à 9 salariés	nd	15063	14174							
	10 à 49 salariés	5 138	5 501	5 451	5 232	5 298	5 393	5 203	5 414	5 740	5 593
	50 salariés et plus	1 135	1 152	1 143	1 167	1 144	1 134	1 124	1 164	1 252	1 248
Total		41 000	40 331	38 774	38 058	35 938	35 654	34 019	34 578	38 659	36 658

Sources : SOeS - EAE jusqu'en 2007 et Insee - Sirène à partir de 2008

nd : non disponible

Annexe 2.6 Répartition des effectifs salariés au 31 décembre selon la taille de l'entreprise

Activité	Taille	en %									
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2010*
Transports routiers de fret interurbains	0 à 9 salariés	12,7	12,3	12,0	11,5	11,3	10,9	10,5	10,2	10,3	10,6
	10 à 49 salariés	42,2	41,8	42,0	41,9	42,1	41,2	40,2	39,7	39,0	39,6
	50 salariés et plus	45,1	46,0	46,0	46,6	46,5	47,8	49,2	50,1	50,7	49,8
	Total	100									
Transports routiers de fret de proximité	0 à 9 salariés	29,5	28,6	28,8	28,3	27,4	26,8	25,6	24,1	23,8	22,7
	10 à 49 salariés	44,8	44,4	45,1	46,0	44,8	45,9	47,2	45,9	45,3	45,7
	50 salariés et plus	25,8	27,1	26,1	25,7	27,8	27,4	27,2	30,0	30,9	31,3
	Total	100									
Location de camions avec chauffeur	0 à 9 salariés	13,2	12,4	11,9	10,4	10,5	10,2	9,3	7,9	8,1	8,1
	10 à 49 salariés	37,9	37,2	37,2	37,0	38,3	39,7	38,6	41,0	41,2	42,2
	50 salariés et plus	48,9	50,4	51,0	52,6	51,2	50,1	52,1	51,0	50,8	49,7
	Total	100									
Messagerie, fret express	0 à 9 salariés	4,7	4,5	4,5	4,4	4,0	3,7	3,6	3,7	3,7	3,9
	10 à 49 salariés	29,1	32,7	33,1	33,0	34,6	33,4	33,8	34,2	36,5	36,3
	50 salariés et plus	66,1	62,7	62,4	62,6	61,4	62,9	62,6	62,1	59,8	59,4
	Total	100									
Ensemble	0 à 9 salariés	16,0	15,6	15,4	15,0	14,7	14,5	14,1	13,7	13,9	14,2
	10 à 49 salariés	40,7	40,9	41,2	41,5	41,6	41,4	41,4	41,1	40,9	41,4
	50 salariés et plus	43,2	43,5	43,3	43,6	43,6	44,1	44,5	45,1	45,2	44,4
	Total	100									

Source : Pôle emploi

Champ : secteur concurrentiel, hors ex-grandes entreprises nationales (RATP, SNCF, Air France)

* Données provisoires

Annexe 2.7 Structures par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre 2009

Catégorie Professionnelle	TRF de proximité	TRF interurbains	Location de camions avec conducteur	Messagerie fret express	en %	
					TRF élargi	Transports et entreposage
Cadres	3,4	3,2	2,8	8,9	3,9	11,5
Professions Intermédiaires	4,7	4,7	2,9	18,2	6,2	19,0
Employés	7,8	6,7	4,9	13,9	8,0	20,1
Ouvriers	84,1	85,4	89,4	59,1	81,8	49,4
Ouvriers Qualifiés	80,9	80,6	87,7	46,8	77,0	44,8
Ouvriers Non Qualifiés	3,3	4,8	1,7	12,3	4,8	4,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Insee - DADS ; calculs SOeS

Annexe 2.8 Âges moyen et médian de la population salariée au 31 décembre 2009

Secteur d'activité	Âge moyen		Âge médian		Viellissement depuis 2002 (en mois)	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
Transport routier de fret élargi	41,7	42,2	42	43	nd	nd
Transport routier de fret élargi	40,7	41,2	41	42	24	21
Transports routiers de fret interurbains	41,3	41,9	42	42	25	24
Transports routiers de fret de proximité	39,9	40,1	40	40	20	18
Location de camions avec chauffeur	42,0	42,2	42	43	23	25
Messagerie, fret express	40,1	41,1	40	42	31	27
Transport routier de voyageurs	45,5	46,6	47	48	25	28
Transport routier régulier de voyageurs	45,4	46,4	46	47	25	28
Autres transports routiers de voyageurs	45,9	46,9	47	48	26	26

Source : Insee - DADS ; calculs SOeS

Lecture : les salariés du TRF élargi ont un âge moyen de 40,7 ans, soit 40 ans et 9 mois. Depuis 2002, ils ont vieilli de 24 mois.

nd : non disponible pour ce secteur

Annexe 2.9 Intérimaires en équivalents-emplois temps plein sur l'année

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Agriculture	2,0	1,9	2,2	2,1	2,1	1,9	2,1	2,4	2,7	2,5	2,5
Industrie	311,0	304,3	279,0	275,4	277,8	273,3	280,2	296,7	272,2	174,3	229,1
Construction	104,4	102,6	98,1	101,4	111,1	121,7	127,5	133,1	126,4	104,3	107,8
Tertiaire dont	186,3	193,6	190,8	176,0	178,4	188,8	193,1	205,7	203,0	166,3	187,8
Transports et entreposage dont	42,1	42,4	42,5	42,7	43,3	46,6	50,7	56,1	53,8	44,4	52,0
Transport routier de voyageurs	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
Transport routier régulier de voyageurs	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7
Autres transports routiers de voyageurs	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Transport routier de fret élargi	18,9	17,7	17,0	16,3	16,5	17,5	18,1	19,7	17,9	14,6	18,1
Transports routiers de fret interurbains	6,3	5,9	5,7	5,8	5,9	6,2	6,4	7,0	6,2	4,4	5,9
Transports routiers de fret de proximité	4,4	4,2	4,3	3,9	4,0	4,4	4,6	5,3	5,2	4,7	5,5
Location de camions avec chauffeur	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	0,7	0,7
Messagerie, fret express	7,1	6,7	6,2	5,8	5,8	6,0	6,2	6,4	5,6	4,8	5,9
Ensemble	603,7	602,5	570,1	554,9	569,3	585,7	602,8	637,9	604,3	447,3	527,1

Source : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim

Annexe 2.10 Taux de recours moyen au travail intérimaire

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Agriculture	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,2
Industrie	7,1	7,0	6,5	6,6	6,8	6,9	7,3	7,8	7,3	5,0	6,7
Construction	7,9	7,6	7,3	7,5	8,1	8,6	8,8	8,8	8,1	7,1	7,5
Tertiaire dont	1,5	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	1,6	1,7	1,6	1,3	1,5
Transports et entreposage dont	3,9	3,1	3,0	3,0	3,0	3,3	3,7	4,1	3,9	3,3	3,9
Transport routier de voyageurs	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1
Transport routier régulier de voyageurs	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	1,1	1,1	1,2	1,3	1,2	1,2
Autres transports routiers de voyageurs	0,5	0,6	0,7	0,9	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	1,0	0,9
Transport routier de fret élargi	5,1	4,6	4,3	4,2	4,3	4,7	4,8	5,1	4,5	3,8	4,8
Transports routiers de fret interurbains	3,4	3,0	2,9	2,9	3,0	3,3	3,4	3,7	3,2	2,4	3,4
Transports routiers de fret de proximité	4,4	4,0	4,0	3,7	3,8	4,2	4,1	4,4	4,0	3,6	4,2
Location de camions avec chauffeur	5,0	4,6	4,2	4,0	4,2	4,9	4,8	5,0	4,7	3,5	4,0
Messagerie, fret express	11,6	10,0	8,9	8,6	9,2	9,9	10,5	11,1	10,5	9,3	11,8
Ensemble	3,1	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3	3,4	3,6	3,4	2,6	3,0

Source : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim ; calculs SOes

Annexe 2.11 Taux de rotation de la main-d'œuvre

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010
Transport routier de fret élargi	39,8	36,0	32,8	31,6	33,1	32,7	34,4	36,3	31,6	24,0	27,4
Transports routiers de fret interurbains	39,9	36,2	33,0	31,7	33,7	32,8	34,9	36,9	30,5	24,0	26,4
Transports routiers de fret de proximité	42,9	36,8	36,9	35,7	38,2	36,3	37,3	37,6	33,8	26,8	32,3
Location de camions avec chauffeur	37,8	34,8	32,2	32,0	30,1	33,9	35,1	36,5	29,2	19,1	24,4
Messagerie, fret express	36,6	35,0	28,5	26,8	26,6	27,2	28,1	31,5	32,4	20,6	22,5
Transport routier de voyageurs	32,1	31,1	28,7	28,5	30,6	30,6	29,8	37,1	34,6	25,0	28,5
Transport routier régulier de voyageurs	30,3	29,4	26,8	26,6	28,7	27,8	26,3	33,8	30,6	20,6	22,1
Autres transports routiers de voyageurs	40,4	38,6	37,4	38,2	40,0	42,9	43,8	53,0	48,3	36,8	42,8

Source : Dares - DMMO/Emmo

Champ : établissements de 10 salariés et plus

*Rupture en 2009 liée à un changement de définition (cf. Définitions), et au fait que les transferts entre établissements d'une même entreprise sont désormais exclus des mouvements de main-d'œuvre

Annexe 2.12 **Demandeurs d'emploi de fin de trimestre – métier « conduite de transport de marchandises longue distance » au 4^e trimestre 2010**

niveaux en milliers, évolutions en %, données brutes

Catégorie de demandeurs	Type de contrat recherché	Niveau				Évolution 2010/2009
		Contrat durable	Contrat temporaire	Contrat saisonnier	Tous contrats	
Actes positifs de recherche d'emploi						
sans emploi : catégorie A		37,4	1,4	0,4	39,3	2,3
en activité réduite courte : catégorie B		6,1	0,3	0,1	6,5	6,1
en activité réduite longue : catégorie C		12,8	0,7	0,2	13,8	23,3
Sans actes positifs de recherche d'emploi dont						
catégories D (sans emploi) et E (en emploi)		6,1	0,2	0,1	6,4	29,9
Ensemble des catégories A, B, C, D, E		62,4	2,7	0,8	65,9	8,8

Source : Pôle emploi, Dares ; calculs SOeS

Annexe 3 – La durée du travail

Annexe 3.1 Répartition des temps de service hebdomadaire et poids des semaines complètes

Semaines de 5 jours et plus

	Courte distance		Grand routier	
	2009	2010	2009	2010
moins de 39 h	33,1	28,2	13,6	11,5
39 à 42 heures 59 minutes	17,4	17,7	12,7	11,2
43 à 47 heures 59 minutes	21,6	21,2	20,8	18,1
48 à 50 heures 59 minutes	15,1	16,4	23,4	25,0
51 à 55 heures 59 minutes	8,7	10,6	19,6	20,1
56 à 59 heures 59 minutes	3,2	4,4	8,0	10,5
60 heures et plus	0,9	1,5	2,0	3,7
Total	100	100	100	100
Part des semaines complètes dans l'année	56	60	60	66

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi »

Source : SOeS – enquête « chronotachygraphes »

Annexe 3.2 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TFM élargi

Semaines de 5 jours et plus

en heures

	2005				2006				2007			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Ensemble	44,8	44,7	44,4	44,4	44,0	44,3	44,9	45,2	44,0	44,8	44,7	44,3
Grands routiers	47,5	47,2	46,6	46,9	46,6	46,0	46,7	46,9	46,9	47,0	47,7	47,1
Courte distance	42,4	42,5	42,6	42,3	42,1	43,1	43,7	44,1	41,8	43,1	42,6	42,3
dont TRF interurbains	42,7	43,7	43,2	44,0	43,2	43,1	44,2	44,4	42,6	43,2	43,7	43,6
Grands routiers	42,0	42,1	42,2	43,1	42,3	42,9	43,1	43,6	41,6	41,9	42,4	42,3
Courte distance	44,6	48,0	46,2	46,9	45,8	43,7	47,7	46,8	46,4	47,4	48,3	47,6
dont TRF de proximité	46,2	45,6	46,0	45,5	45,1	45,1	45,5	45,9	45,1	45,6	45,6	45,2
Grands routiers	43,3	43,5	44,7	43,0	42,9	43,4	44,5	44,8	42,3	43,9	42,9	43,2
Courte distance	48,2	47,1	47,0	47,2	47,2	46,7	46,4	46,9	47,0	46,9	47,6	46,8

	2008				2009				2010			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Ensemble	43,9	44,2	44,6	43,3	43,3	44,5	44,1	44,3	46,9	47,8	48,0	48,0
Grands routiers	47,2	46,9	46,9	45,6	46,0	47,0	47,0	47,2	42,1	42,8	43,9	41,7
Courte distance	41,5	42,3	42,9	41,6	40,9	42,5	41,7	41,8	42,0	42,7	45,2	43,6
dont TRF interurbains	42,3	44,2	44,6	42,8	42,2	42,8	43,0	43,6	43,9	44,7	44,2	43,1
Grands routiers	40,7	43,6	44,1	42,0	41,0	41,8	41,8	42,3	46,3	46,8	45,7	45,7
Courte distance	46,7	46,0	46,1	45,2	46,2	46,2	47,0	47,9	47,1	48,0	48,7	48,7
dont TRF de proximité	45,6	45,2	45,5	44,1	44,5	45,9	45,5	45,3	41,8	42,8	42,9	41,0
Grands routiers	42,9	43,0	43,2	41,9	42,0	43,9	43,2	42,4	46,3	47,2	48,1	48,0
Courte distance	47,6	47,0	47,2	45,7	46,0	47,1	46,9	47,1	45,3	46,1	46,6	45,9

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi »

Source : SOeS – enquête « chronotachygraphes »

Annexe 3.3 Distance moyenne parcourue par les conducteurs pendant un jour

Ensemble des jours travaillés

	2007				2008				2009				Moyenne annuelle		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	2007	2008	2009
Ensemble	357	369	363	365	362	378	368	351	347	361	355	353	364	365	354
Grands routiers	277	290	287	293	290	299	292	279	270	284	273	272	287	290	275
Courte distance	453	459	462	455	454	476	464	439	443	459	462	455	458	458	455
dont TRF interurbains	313	328	321	337	339	357	348	319	305	322	317	313	325	341	314
Grands routiers	269	278	277	295	295	310	309	279	269	285	282	272	280	298	277
Courte distance	447	466	463	457	451	484	461	425	428	455	446	460	458	455	447
dont TRF de proximité	393	404	402	394	399	415	404	387	391	400	400	393	398	401	396
Grands routiers	300	318	315	307	319	325	311	306	298	305	299	296	310	315	300
Courte distance	456	462	466	457	457	476	468	443	447	459	465	456	461	461	457

Champ : conducteurs de poids lourds salariés des établissements du « TRF élargi »

Source : SOeS - enquête « chronotachygraphes »

Annexe 4 – Les revenus salariaux

Annexe 4.1b Salaires horaires de base ouvriers (SHBO), Smic brut horaire

SHBO brut en base 100 au 4e trimestre 2008

	2005				2006				2007			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)												
Ensemble des secteurs non agricoles	89,7	90,2	91,4	91,8	92,5	93,1	94	94,3	95,2	95,8	96,6	97,0
Transports et entreposage dont	89,1	89,4	90,4	91,7	92,3	92,8	93,7	94,1	95,3	95,9	96,5	96,9
Transports terrestres et transport par conduites	89,7	90,1	91,3	91,9	92,5	93	93,9	94,4	95,3	95,8	96,3	96,8
Transports par eau	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
Transports aériens	92,5	92,5	94,1	94,1	94,4	94,8	96,0	96,5	97,2	97,2
Entreposage et services auxiliaires des transports	89,3	89,7	91,2	91,4	92,3	93	93,6	94,0	95,3	96	96,6	96,8
Smic brut horaire	7,61	7,61	8,03	8,03	8,03	8,03	8,27	8,27	8,27	8,27	8,44	8,44
	2008				2009				2010			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)												
Ensemble des secteurs non agricoles	97,9	99,0	99,7	100,0	100,8	101,2	101,7	101,9	102,7	103,2	103,5	103,7
Transports et entreposage dont	97,7	99,0	99,5	100,0	100,6	101,0	101,4	101,7	102,7	103,2	103,5	103,9
Transports terrestres et transport par conduites	97,8	99,0	99,5	100,0	100,5	100,8	101,2	101,5	102,6	103,0	103,4	103,8
Transports par eau	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns
Transports aériens	98,3	99,4	99,9	100,0	101,1	101,2	101,2	101,5	101,7	102,3	102,4	103,1
Entreposage et services auxiliaires des transports	97,9	99,3	99,8	100,0	101,0	101,7	102,1	102,2	103,2	103,8	104,0	104,2
Smic brut horaire	8,44	8,63	8,71	8,71	8,71	8,71	8,82	8,82	8,86	8,86	8,86	8,86

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee

... : secteur non couvert par l'enquête ou non suivi tel quel, dans le cas de l'enquête d'avant décembre 1998.

ns : indice non significatif (nombre insuffisant de salariés concernés).

Annexe 4.2b Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels

en %

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)						
Ensemble des secteurs non agricoles	3,0	3,0	2,9	3,1	2,3	1,8
Transports et entreposage dont	2,8	3,4	3,1	3,1	2,1	2,1
Transports terrestres et par conduites	2,9	3,0	2,8	3,1	2,0	2,2
Transports aériens			2,5	2,8	1,9	1,1
Entreposage et services auxiliaires des transports	2,9	3,1	3,1	3,2	2,5	2,0
Prix à la consommation (hors tabac)	1,8	1,6	1,5	2,8	0,1	1,5
Pouvoir d'achat du SHBO						
Ensemble des secteurs non agricoles	1,2	1,4	1,3	0,3	2,2	0,3
Transports et entreposage dont	1,0	1,8	1,6	0,2	2,0	0,6
Transports terrestres et par conduites	1,1	1,4	1,3	0,3	1,9	0,7
Transports aériens	nd	nd	1,0	-0,1	1,8	-0,4
Entreposage et services auxiliaires des transports	1,1	1,5	1,6	0,4	2,4	0,5

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs SOeS (encadré fiche 4A)

Annexe 4.3 Salaires annuels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle dans les transports en 2009

indice 100 = secteur des transports

	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	donc Conducteurs	Ensemble
Transport ferroviaire	95	108	116	123	107	118
Transport urbain	110	119	115	110	104	105
Transport routier de voyageurs	107	99	95	95	124	163
Transport routier de fret élargi	92	93	94	94	97	89
Transport maritime et fluvial	113	105	105	127	159	127
Transport aérien	155	122	135	125	100	84
Entreposage et services auxiliaires des transports	101	104	103	96	105	101
Activités de poste et de courrier	81	85	88	86	87	92
Transports et entreposage	100	100	100	100	100	100

Source : Insee - DADS, calculs SOeS - données provisoires

Annexe 4.4 Évolutions des salaires annuels nets réels moyens en AT du TRF élargi

en %

	2004	2005	2006	2007	2008	2009 provisoire
Transports routiers de fret de proximité	0,8	2,4	0,8	1,6	6,4	0,3
Transports routiers de fret interurbains	0,3	1,2	1,0	2,0	-4,5	0,4
Location de camions avec chauffeur	2,4	-1,0	0,4	3,2	0,2	-0,2
Messagerie, fret express	1,0	0,7	0,1	0,7	2,0	2,3
Transport routier de fret élargi	0,5	1,2	0,7	1,7	1,0	0,5

Source : Insee - DADS, SOeS

Le salaire annuel net moyen selon les DADS

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG (contribution sociale généralisée) et CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale). Il ne comprend pas les primes de participation (qui ne sont pas imposables). En particulier, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route.

Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont rapportés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste donné durant 6 mois à 10 000 euros compte pour 0,5 « année-travail » rémunérée 20 000 euros par an. Les moyennes sont obtenues en pondérant ces salaires annualisés par la durée en jours d'emploi de chaque salarié dans l'établissement.

Dans cette fiche, les salaires nets moyens sont donc des salaires nets moyens par année-travail, calculés sur le champ des salariés à temps complet, hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires, qu'ils aient ou non travaillé toute l'année. Ils correspondent à une notion de coût salarial net pour l'établissement.

Les évolutions de salaire réel correspondent aux évolutions de salaire déflatées par l'indice des prix à la consommation.

Les agrégats sectoriels retenus sont les suivants :

Intitulés	Code NAF Rév.2
Transport ferroviaire	4910Z, 4920Z
Transport urbain	4931Z, 4939C, 4932Z, 4942Z, 4950Z
Transport routier de voyageurs	4939A, 4939B
Transport routier de fret élargi *	4941A, 4941B, 4941C, 5229B
Transport maritime et fluvial	5010Z, 5020Z, 5030Z, 5040Z
Transport aérien	5110Z, 5121Z, 5122Z
Entreposage et services auxiliaires des transports **	5224A, 5224B, 5210A, 5210B, 5221Z, 5222Z, 5223Z, 5229B
Activités de poste et de courrier	5310Z, 5320Z
Transports et entreposage	49 à 53

* y compris « messagerie, fret express »

** hors « messagerie, fret express »

Annexe 5 – La formation

Annexe 5.1 Répartition des actifs selon le diplôme

	2000	2001	2002 ea*	2002 ec*	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	en %
Transport routiers												
BEPC & sans diplôme	41	40	39	43	45	41	41	42	40	37	37	
CAP & BEP	42	42	40	38	36	39	38	38	38	36	37	
Bac & Bac +	17	18	21	19	19	20	21	20	22	27	26	
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
Total transports												
BEPC & sans diplôme	35	34	33	34	34	31	32	32	31	31	31	
CAP & BEP	37	36	35	35	34	35	34	35	33	29	30	
Bac & Bac +	29	30	32	30	32	34	34	33	36	39	40	
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
Ensemble de l'économie												
BEPC & sans diplôme	34	33	32	31	30	29	29	27	26	25	25	
CAP & BEP	29	29	28	28	29	28	27	26	26	26	25	
Bac & Bac +	37	39	40	41	42	43	44	46	48	49	50	
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

Source : Insee – enquête emploi, calculs SOeS

* Les enquêtes emploi, qui étaient annuelles (ea), réalisées en mars jusqu'en 2002, sont réalisées en continu (ec) à partir de 2002 ; Transports routiers : code 602 en NAF Rév.1 et à partir de 2008 codes 493 et 494 en NAF Rév.2.

Annexe 5.2 Structure par âge de la formation initiale des conducteurs routiers du TRF élargi en 2008

	Moins de 30 ans	De 30 à 39 ans	De 40 à 49 ans	Plus de 50 ans	Ensemble	en %
Aucun/BEPC	6	18	25	43	27	
Spécifiques à la "filière transport"	44	28	14	10	18	
CAP ou BEP conducteur routier	32	17	11	6	12	
<i>dont CAP conduite routière</i>	16	14	10	6	11	
Titre prof. de conducteur	7	9	3	3	5	
Bac prof. ou BTS Transport	6	2	0	0	1	
Non spécifiques à la "filière transport"	50	54	61	47	55	
Autre CAP ou BEP	34	40	55	41	47	
<i>dont autre CAP</i>	13	25	46	35	36	
Autre : bac ou +	16	13	5	6	8	

Source : SOeS – EACT

Annexe 5.3 Permis de conduire « poids lourd » et « transports en commun » délivrés

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	nombre
Permis poids lourds (C + EC)	42 494	47 950	48 019	52 873	57 057	55 943	56 520	61 415	65 197	55 707	42 429	
Permis transports en commun (D)	6 636	6 979	6 833	6 678	7 031	6 943	6 495	6 925	6 534	6 004	6 356	

Source : DSCR

Champ : permis délivrés en France par les écoles de conduite, hors armée.

Annexe 5.4b Attestations Fimo, FCOS et FCO dans le transport routier de marchandises et de voyageurs

en nombre d'attestations

	2009	2010
Transport routier de marchandises (compte d'autui + compte propre) : TRM		
Fimo	19 142	18 541
Passerelle	161	747
FCOS/FCO	97 688	101 686
dont au titre d'un CAP BEP	650	649
dont au titre d'un titre professionnel		
marchandises sur porteurs	5 079	5 179
marchandises sur tous véhicules	2 279	1 933
TRM Compte d'autrui		
Fimo	11 477	nd
FCOS	61 309	nd
TRM Compte propre		
Fimo	2 295	nd
FCOS	23 037	nd
TRM Fimo nouvelle formule depuis 2009	5 370	18 541
Passerelle	161	747
TRM FCO nouvelle formule depuis 2009	13 342	101 686

Transport routier de voyageurs : TRV	2009	2010
Fimo	5 109	4 927
Passerelle	1 526	1 781
FCOS/FCO	22 482	25 073
dont au titre d'un CAP BEP	113	80
dont au titre d'un titre professionnel		
voyageurs interurbains	2 886	2 913
voyageurs urbains	15	71

Source : DGITM/DST

Annexe 5.6 La formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires depuis 2008

en nombre de participants

Formations d'accès au métier non obligatoires	2008	2009	2010
Direction - encadrement	1 016	969	977
Mastère	44	52	42
Master I et II	406	343	345
Manager opérationnel transport et logistique (EST)	46	58	71
Manager transport logistique et commerce international (ISTELI - AFT - IFTIM)	42	40	52
RPTL responsable production transport logistique (ISTELI - AFT - IFTIM)	179	187	228
RPTP responsable production transport personnes (ENSTV - AFT - IFTIM)	16	17	16
Responsable en logistique (CERLOG - AFT - IFTIM)	129	141	85
RTMAA Responsable du transport multi modal et activités associées (PROMOTRANS)	45	39	69
RUL Responsable d'unité logistique (PROMOTRANS)	79	79	69
Certificat de cadre en logistique (PROMOTRANS)	30	13	
Conduite	16 698	16 526	17 629
CAP conducteur routier marchandises	640	1 280	1 466
BEP conduite et services dans les transports routiers	1 870	1 586	1 440
CAP déménageur professionnel	27	34	31
CAP agent d'accueil et de conduite routière transport de voyageurs	45	37	14
Diplôme d'État d'Ambulancier	30	92	227
TP conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	100	126	212
TP de conducteur de transport routier de marchandises sur porteur	7 958	6 385	7 009
TP de conducteur de transport routier de marchandises sur tous véhicules	2 525	2 772	2 484
TP de conducteur de transport routier interurbain de voyageurs	3 503	4 214	4 435
CQP Métiers du convoyage de fonds et valeurs	-	-	311
Exploitation, gestion	5 921	6 139	6 817
Bac. pro. "exploitation des transports"	793	1 019	810
Bac. pro. "transport"	-	-	249
Bac. pro. "logistique"	1 649	1 769	2 307
BTS Transport	949	851	992
DUT "gestion logistique et transport"	1 315	1 193	1 163
Licence prof. technico Commercial transport et logistique (PROMOTRANS)	103	73	80
Licence prof. Organisateur de transports internationaux et de logistique multimodale (CNAM)	-	16	37
Technicien d'exploitation en transports de marchandises	108	87	102
TSTL Technicien supérieur transport logistique	269	247	328
TSTP Technicien supérieur transport de personnes (ENSTV - AFT - Iftim)	19	18	35
TSMEL technicien supérieur en méthode et exploitation logistique	532	540	330
Technicien en logistique d'entreposage	184	183	273
Assistant d'exploitation en transport routier de marchandises	-	143	111
Manutention - magasinage	4 523	4 414	3 814
BEP logistique et commercialisation	2 314	1 628	0
CAP agent d'entreposage et de messagerie	297	457	735
CAP vendeur magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles	70	70	0
TP cariste d'entrepôt	505	800	902
TP agent magasinier	732	676	947
TP préparateur de commandes en entrepôt	605	783	1 042
CQP Métiers d'Opérateurs de traitements de valeurs	-	-	188
Maintenance	684	615	359
BEP maintenance de véhicules et des matériels	403	353	0
CAP maintenance de véhicules et matériels	142	130	155
Bac pro. "maintenance de véhicules automobiles option véhicules industriels"	125	117	114
Technicien supérieur de maintenance de véhicules industriels (ESMVI-PROMOTRANS)	14	15	13
CQP Métiers de la gestion et de la maintenance des installations bancaires automatisées			77
Total	28 842	28 663	29 596

Formations d'accès au métier obligatoires	2008	2009	2010
Direction - encadrement	4 319	3 565	3 789
Attestations de capacité	4 319	3 565	3 789
Conduite	47 268	44 050	46 438
Fimo	26 008	22 365	22 660
Passerelle vers marchandises	-	149	781
Passerelle vers voyageurs	-	2 032	2 033
Formation initiale matières dangereuses	12 530	12 054	12 007
Permis de conduire	8 730	7 450	8 957
Manutention - magasinage	40 450	34 816	33 085
Caces débutants	40 450	34 816	33 085
Autres	530	538	540
Conseiller à la sécurité (initiale)	530	538	540
Homologation des formateurs	-	13	49
Total	92 567	82 969	83 852

Formations continues obligatoires	2008	2009	2010
Direction - encadrement	119	1 527	1 241
Matières dangereuses	119	1 527	1 241
Conduite	82 512	125 624	135 288
FCOS / FCO (1)	62 060	104 958	115 661
Recyclage formation matières dangereuses	8 652	9 554	9 167
Recyclage permis à points	11 800	11 112	10 460
Exploitation gestion	-	-	834
Exploitation de matières dangereuses	0	0	834
Manutention - magasinage	11 166	11 753	11 949
CACES expérimentés	11 166	11 753	11 949
Autres	360	578	912
Conseiller à la sécurité (recyclage)	111	424	311
Exploitation matières dangereuses	125	107	601
Formation de formateurs	124	47	-
Total	94 157	139 482	150 224

Formations continues non obligatoires	2008	2009	2010
Direction - encadrement	6 672	5 141	4 733
Conduite	11 117	9 717	8 760
Exploitation gestion	1 170	1 958	2 767
Manutention - magasinage	17 376	14 841	15 170
Maintenance	2 122	1 312	1 138
Autres	12 297	12 280	12 933
Total	50 754	45 249	45 501

Source : OPTL

Données de l'OPTL

L'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) mis en place sous l'égide de la CNPE, 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 (annexe D). Depuis le rapport 2008 (édition de mars 2009), le champ des statistiques sur la formation a changé. Le rapport présente :

- l'exhaustivité des effectifs en formation continue hors formation obligatoire au sein des centres de formation de l'AFT-Iftim et Promotrans ;

Annexe 5.7 Formation continue

	2005	2006	2007	2008	2009
Effort physique de formation continue, en heures/salarié					
Transport routier de voyageurs	9,5	7,1	7,2	8,0	9,9
Transport routier de fret élargi	7,9	6,2	6,4	6,8	6,9
Transports terrestres	22,1	19,5	24,5		
49 Transports terrestres et transport par conduites				7,5	19,8
Ensemble de l'économie	12,0	12,3	11,7	12,7	13,3
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire					
Transport routier de voyageurs	22,3	18,7	19,8	21,8	26,3
Transport routier de fret élargi	25,5	21,6	22,9	21,8	20,9
Transports terrestres	43,4	44,0	47,6		
49 Transports terrestres et transport par conduites				23,0	37,2
Ensemble de l'économie	30,1	30,2	30,2	29,2	29,4
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés					
Transport routier de voyageurs	42,4	38,0	36,5	36,8	37,7
Transport routier de fret élargi	30,9	28,5	28,0	31,2	33,2
Transports terrestres	50,8	44,4	51,4		
49 Transports terrestres et transport par conduites				32,7	53,2
Ensemble de l'économie	39,8	41,0	38,8	43,5	45,3
Taux de participation financière, en % de la masse salariale					
TRV	2,00	2,24	2,29	2,22	2,41
TRF élargi	1,95	1,96	1,90	2,18	1,98
Transports terrestres	4,12	4,06	4,42		
49 Transports terrestres et transport par conduites				2,26	4,20
Ensemble de l'économie	2,84	2,88	2,94	2,92	2,92

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

Annexe 5.8 Formation continue selon les catégories socio-professionnelles en 2009

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
Effort physique de formation continue, en heures/salarié					
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	18,1	26,4	25,0	19,1	19,8
Transport routier de voyageurs	10,7	12,1	13,2	9,7	9,9
Transport routier de fret élargi	6,7	8,0	11,0	12,2	6,9
50 Transports par eau	11,1	7,7	19,1	26,2	14,6
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	8,8	9,0	14,1	13,5	10,1
Ensemble de l'économie	10,3	10,1	18,6	18,3	13,3
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire					
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	36,6	39,4	38,0	33,6	37,2
Transport routier de voyageurs	26,3	34,1	22,7	18,4	26,3
Transport routier de fret élargi	22,3	17,1	20,8	21,4	20,9
50 Transports par eau	23,2	18,0	36,6	42,9	30,3
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	20,8	18,9	23,6	20,4	21,0
Ensemble de l'économie	28,6	26,1	31,5	31,2	29,4
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés					
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	49,6	66,9	65,6	56,8	53,2
Transport routier de voyageurs	40,5	35,5	58,2	52,9	37,7
Transport routier de fret élargi	29,9	46,8	52,7	57,1	33,2
50 Transports par eau	48,0	43,1	52,3	60,9	48,1
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	42,2	47,4	59,7	65,9	48,0
Ensemble de l'économie	36,0	38,6	59,1	58,6	45,3

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

Annexe 5.9 Formation continue selon la taille des entreprises en 2009

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 249 salariés	250 à 499 salariés	500 à 1999 salariés	sup. 2 000 salariés	Ensemble
Effort physique de formation continue, en heures/salarié							
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	3,9	5,6	8,7	10,9	9,6	32,3	19,8
Transport routier de voyageurs	4,3	7,1	10,3	12,9	12,9	12,9	9,9
Transport routier de fret élargi	3,5	4,6	7,8	7,9	7,2	10,3	6,9
50 Transports par eau	1,4	8,4	16,9	11,9	15,8	nd	14,6
51 Transports aériens	4,2	6,0	12,4	20,2	nd	nd	nd
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	5,9	5,7	8,7	10,8	12,8	10,6	10,1
53 Activités de poste et de courrier	1,2	0,9	nd	nd	nd	nd	nd
Ensemble de l'économie	4,4	6,3	10,3	12,8	15,7	20,2	13,3
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire							
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	24,9	24,9	24,9	24,7	17,2	44,2	37,2
Transport routier de voyageurs	25,1	24,5	27,5	26,3			26,3
Transport routier de fret élargi	22,8	22,9	22,7	21,2	17,5	17,9	20,9
50 Transports par eau	8,6	52,2	44,8	18,0	32,0	nd	30,3
51 Transports aériens	16,4	31,3	26,6	29,4	nd	nd	nd
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	23,6	18,8	19,6	20,1	23,4	21,0	21,0
53 Activités de poste et de courrier	49,5	8,2	nd	nd	nd	nd	nd
Ensemble de l'économie	28,1	27,4	26,2	27,1	28,7	32,9	29,4
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés							
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	24,9	24,9	24,9	24,7	17,2	44,2	37,2
Transport routier de voyageurs	17,3	28,9	37,5	49,2			37,7
Transport routier de fret élargi	15,3	20,2	34,2	37,2	41,0	57,8	33,2
50 Transports par eau	16,5	16,2	37,7	66,1	49,5	nd	48,1
51 Transports aériens	25,4	19,3	46,4	68,6	nd	nd	nd
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	24,8	30,2	44,6	53,5	54,9	50,7	48,0
53 Activités de poste et de courrier	2,4	10,7	nd	nd	nd	nd	nd
Ensemble de l'économie							
Taux de participation financière des entreprises, en % de la masse salariale							
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	1,17	1,80	2,22	2,42	3,22	5,81	4,20
Transport routier de voyageurs	1,35	1,94	2,40	2,89			2,41
Transport routier de fret élargi	1,13	1,74	2,11	2,02	2,00	2,42	1,98
50 Transports par eau	1,08	1,88	2,40	2,93	2,49	nd	2,52
51 Transports aériens	1,13	2,91	2,43	3,18	nd	nd	nd
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	1,29	1,93	2,12	2,66	3,03	2,94	2,61
53 Activités de poste et de courrier	1,07	1,66	nd	nd	nd	nd	nd
Ensemble de l'économie	1,31	1,88	2,31	2,73	3,14	3,99	2,92

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

*La tranche « 250 à 499 salariés » correspond à « 250 salariés et plus » pour le TRV et le TRM élargi.

Source : les statistiques du Cereq sont issues de l'exploitation des déclarations fiscales 24-83.

TRV : NAF rév.2, 4939A et 4939B

TRF élargi : NAF rév.2 4941A, 4941B, 4941C et 5229A

49 Transports terrestres et transport par conduites

50 Transports par eau

52 Entreposage et services auxiliaires des transports

Annexe 6 - L'accidentologie

Annexe 6.1 Accidentologie du travail

effectif salarié et nombre d'accidents avec arrêt ou IP en milliers ; décès en unités ; taux de risque en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transport et manutention											
Nombre salariés	875	911	937	940	943	956	951	973	995	1 020	986
accidents avec arrêt	62	63	66	64	63	64	64	65	63	62	64
accidents avec IP	4	4	4	5	5	5	5	5	4,4	4	4
décès	129	138	145	122	100	101	88	109	99	98	98
Taux											
risque d'accidents avec arrêt	7,1	6,9	7,0	6,8	6,7	6,7	6,7	6,7	6,3	6,0	6,5
risque d'accidents avec IP	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
BTP											
Nombre salariés	1 219	1 239	1 272	1 306	1 328	1 397	1 487	1 563	1 618	1 585	1 576
accidents avec arrêt	126	124	126	120	119	122	127	131	129	120	115
accidents avec IP	10	9	10	10	10	11	9	10	9,0	9	8
décès	191	176	157	181	172	103	158	184	155	141	118
Taux											
risque d'accidents avec arrêt	10,3	10,0	9,9	9,2	9,0	8,8	8,5	8,4	8,0	7,6	7,3
risque d'accidents avec IP	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5
Ensemble des secteurs											
Nombre salariés	16 869	17 234	17 674	17 633	17 531	17 878	17 787	18 264	18 509	18 109	18 300
accidents avec arrêt	743	737	760	721	692	699	701	720	704	651	659
accidents avec IP	48	43	47	49	52	52	47	46	44,0	43	41
décès	730	730	686	661	626	474	537	622	569	538	529
Taux											
risque d'accidents avec arrêt	4,4	4,3	4,3	4,1	3,9	3,9	3,9	3,9	3,8	3,6	3,6
risque d'accidents avec IP	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2

Source : CNAMTS (annexe E)

Suite à un changement de nomenclature à la CNAMTS, la catégorie « Transports et manutention » est reconstituée par le SoeS à partir de 2000.

Annexe 6.2 Accidentologie du travail dans le TRF élargi

effectif salarié, nombre d'accidents avec arrêt ou IP, nombre de décès en unités ; taux de risque en %, taux de décès en « pour 10 000 »

	2003				2004			
	TRF	Loc. avec chauf.	Messag.	TRF élargi	TRF	Loc. avec chauf.	Messag.	TRF élargi
Nombre salariés	246 881	33 917	71 228	352 026	246 431	32 072	72 014	350 517
accidents avec arrêt	20 463	3 097	7 192	30 752	19 672	2 895	6 939	29 506
accidents avec IP	1 660	274	385	2 319	1 818	290	388	2 496
décès	70	9	10	89	52	2	4	58
Taux								
risque d'accidents avec arrêt	8,3	9,1	10,1	8,7	8,0	9,0	9,6	8,4
risque d'accidents avec IP	0,7	0,8	0,5	0,7	0,7	0,9	0,5	0,7
décès	2,8	2,7	1,4	2,5	2,1	0,6	0,6	1,7

	2005				2006			
	TRF	Loc. avec chauf.	Messag.	TRF élargi	TRF	Loc. avec chauf.	Messag.	TRF élargi
Nombre salariés	248 172	31 928	72 893	352 993	253 388	31 110	72 754	357 252
accidents avec arrêt	20 037	3 036	7 169	30 242	20 436	2 866	7 157	30 459
accidents avec IP	1 830	280	450	2 560	1 727	256	352	2 335
décès	61	7	4	72	58	2	4	64
Taux								
risque d'accidents avec arrêt	8,1	9,5	9,8	8,6	8,1	9,2	9,8	8,5
risque d'accidents avec IP	0,7	0,9	0,6	0,7	0,7	0,8	0,5	0,7
décès	2,5	2,2	0,5	2,0	2,3	0,6	0,5	1,8

	2007				2008			
	TRF	Loc. avec chauf.	Messag.	TRF élargi	TRF	Loc. avec chauf.	Messag.	TRF élargi
Nombre salariés	263 530	31 819	73 257	368 606	271 997	31 907	71 974	375 878
accidents avec arrêt	21 352	2 965	7 287	31 604	20 609	2 906	6 775	30 290
accidents avec IP	1 723	208	379	2 310	1 668	237	359	2 264
décès	58	4	5	67	60	4	7	71
Taux								
risque d'accidents avec arrêt	8,1	9,3	9,9	8,6	7,6	9,1	9,4	8,1
risque d'accidents avec IP	0,7	0,7	0,5	0,6	0,6	0,7	0,5	0,6
décès	2,2	1,3	0,7	1,8	2,2	1,3	1,0	1,9
	2009				2010			
	TRF	Loc. avec chauf.	Messag.	TRF élargi	TRF	Loc. avec chauf.	Messag.	TRF élargi
Nombre salariés	261 748	29 499	69 890	361 137	261 392	28 861	68 744	358 997
accidents avec arrêt	20 070	2 637	6 496	29 203	20 997	2 718	7 046	30 761
accidents avec IP	1 568	232	347	2 147	1 581	213	349	2 143
décès	46	4	7	57	47	8	4	59
Taux								
risque d'accidents avec arrêt	7,7	8,9	9,3	8,1	8,0	9,4	10,2	8,6
risque d'accidents avec IP	0,6	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7	0,5	0,6
décès	1,8	1,4	1,0	1,6	1,8	2,8	0,6	1,6

Source : Cnamts (annexe E)

Annexe 6.3 Accidents du travail dans le TRM élargi selon l'âge des victimes, en 2010

nombre d'accidents avec arrêt ou IP en unités ; structure en %

Classe d'âge	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-49	50-59	60-64	65 et +	Total
Accidents avec arrêt										
Nombre	289	2 257	3 798	4 132	4 957	9 586	5 386	315	41	30 761
Structure	0,9	7,3	12,3	13,4	16,1	31,2	17,5	1,0	0,1	100,0
Accidents avec IP										
Nombre	7	62	136	190	279	767	660	37	5	2 143
Structure	0,3	2,9	6,3	8,9	13,0	35,8	30,8	1,7	0,2	100,0

Source : Cnamts (annexe E)

Annexe 6.4 Accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'élément en cause, en 2010

nombre d'accidents avec arrêt ou IP, nombre de décès en unités ; structure en %

Éléments matériels en cause	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP		Décès	
	Nombre	Structure	Nombre	Structure	Nombre	Structure
Accidents de plain-pied	6 255	21	410	19	0	0
Chutes avec dénivellation	5 879	20	474	22	1	2
Objets en cours de manipulation	6 178	21	407	19	1	2
Objets en cours de transport manuel	3 629	12	244	11	1	2
Objets en mouvement accidentel	1 282	4	93	4	0	0
Appareils de levage et de manutention	2 117	7	157	7	3	5
Apparaux de levage, amarrage et préhension	269	1	24	1	0	0
Véhicules (sauf chariot de manutention)	1 959	7	222	10	27	47
Autres	1 635	6	116	5	24	42
Total	29 203	100	2 147	100	57	100

Source : Cnamts (annexe E)

IP : incapacité permanente

Taux de risque : nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

Taux de décès : nombre de décès pour 10 000 salariés.

Annexe 6.5 Accidentologie routière à 6 jours

Tués, blessés et accidents impliquant un poids lourd en unités, total des accidents en milliers, Acc. PL/total en %

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Usagers d'un poids lourd										
Ensemble blessés	1 792	1 733	1 721	1 606	1 726	1 601	1 527	1 374	1 163	975
Blessés légers	1389	1376	1358	1244	1359	1311	1241	1 108	935	806
Blessés graves	403	357	363	362	367	290	286	266	228	169
Tués	128	113	110	108	105	116	135	125	107	80
Ensemble des victimes d'accidents impliquant un poids lourd										
Ensemble blessés	9 386	8 723	9 201	8 546	8 253	7 811	7 390	6 505	5 357	4 997
Blessés légers	6 741	6 308	6 334	6 288	6 197	6 078	5 722	4 955	4 243	3 971
Blessés graves	2 645	2 415	2 867	2 258	2 056	1 733	1 668	1 550	1 114	1 026
Tués	1 276	1 097	1 056	1 102	1 018	998	1 005	940	720	696
Accidents										
Accidents impliquant un poids lourd	7 309	7 288	6 751	6 639	6 599	6 291	6 039	5 333	4 472	4 212
Total accidents	132,9	125,4	125,2	124,4	124,5	121,2	116,7	105,5	90,2	85,4
Acc. PL/total	5,5	5,8	5,4	5,3	5,3	5,2	5,2	5,1	5,0	4,9

Source : ONISR

Champ : usagers d'un poids lourd : conducteurs et passagers (encadré)

Annexe 6.6 Accidentologie routière à 30 jours

Tués, blessés et accidents impliquant un poids lourd en unités, total des accidents en milliers, Acc. PL/total en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transport et manutention											
Nombre salariés	875	911	937	940	943	956	951	973	995	1 020	986
accidents avec arrêt	62	63	66	64	63	64	64	65	63	62	64
accidents avec IP	4	4	4	5	5	5	5	5	4,4	4	4
décès	129	138	145	122	100	101	88	109	99	98	98
Taux											
risque d'accidents avec arrêt	7,1	6,9	7,0	6,8	6,7	6,7	6,7	6,7	6,3	6,0	6,5
risque d'accidents avec IP	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
BTP											
Nombre salariés	1 219	1 239	1 272	1 306	1 328	1 397	1 487	1 563	1 618	1 585	1 576
accidents avec arrêt	126	124	126	120	119	122	127	131	129	120	115
accidents avec IP	10	9	10	10	10	11	9	10	9,0	9	8
décès	191	176	157	181	172	103	158	184	155	141	118
Taux											
risque d'accidents avec arrêt	10,3	10,0	9,9	9,2	9,0	8,8	8,5	8,4	8,0	7,6	7,3
risque d'accidents avec IP	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5
Ensemble des secteurs											
Nombre salariés	16 869	17 234	17 674	17 633	17 531	17 878	17 787	18 264	18 509	18 109	18 300
accidents avec arrêt	743	737	760	721	692	699	701	720	704	651	659
accidents avec IP	48	43	47	49	52	52	47	46	44,0	43	41
décès	730	730	686	661	626	474	537	622	569	538	529
Taux											
risque d'accidents avec arrêt	4,4	4,3	4,3	4,1	3,9	3,9	3,9	3,9	3,8	3,6	3,6
risque d'accidents avec IP	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2

Source : ONISR

Champ : usagers d'un poids lourd : conducteurs et passagers (encadré)

Annexe 6.7 Accidentologie routière selon le réseau en 2010

nombre en unités, structure en %

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total	Routes départ.	Voiries locales	Total	
Nombre							
Tous accidents							
Accidents corporels	4 298	3 834	8 132	21 889	37 267	59 156	67 288
Tués et blessés	6 178	5 726	11 904	31 219	45 330	76 549	88 453
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	719	424	1 143	1 214	932	2 146	3 289
Tués et blessés	1 079	641	1 720	1 664	1 151	2 815	4 535
Structure							
Tous accidents							
Accidents corporels	6,4	5,7	12,1	32,5	55,4	87,9	100,0
Tués et blessés	7,0	6,5	13,5	35,3	51,2	86,5	100,0
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	21,9	12,9	34,8	36,9	28,3	65,2	100,0
Tués et blessés	23,8	14,1	37,9	36,7	25,4	62,1	100,0

Source : ONISR

Définitions (source : ONISR)

À compter du 1^{er} janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures ».

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

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

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

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : à compter du 1^{er} janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
- les blessés : victimes non tuées.

On distinguera parmi les blessés :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes 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 gravité** est le nombre de tués pour 100 accidents corporels.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **région campagne**.

Réseau

17 700 km de routes nationales ont été déclassées en 2006 (sur un total de 37 100), principalement en routes départementales. Certains accidents ont bien été enregistrés dans leur nouvelle catégorie mais pas tous. Il est donc souhaitable de regrouper les RN et les RD pour des comparaisons avec les années antérieures.

Annexe A - Deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

Le Bilan social annuel du TRM exploite deux enquêtes pour traiter les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM :

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

L'enquête « chronotachygraphes » (depuis 2001)

L'enquête « chronotachygraphes » repose sur :

- un volet annuel ;
- un volet trimestriel où sont demandés les relevés de chronotachygraphes.

Elle a pour objectifs :

- d'établir la structure de la population des conducteurs au sein du TRM élargi, en fonction du type de véhicule conduit (poids lourd ou non) et du rythme de travail ;
- de mesurer finement le temps de travail des conducteurs routiers chaque trimestre.

Le volet annuel interroge 2 000 établissements du TRM. Afin de limiter la charge des établissements enquêtés, ces derniers sont interrogés sur une liste de conducteurs dont le nombre est limité à 30 pour les établissements de 250 salariés et plus, à 20 sinon.

Les résultats de ce volet, enrichis par des informations issues des DADS, permet 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.

Le volet trimestriel consiste à demander aux établissements interrogés, pour une liste prédéterminée de conducteurs salariés de poids lourds (plus de 3,5 tonnes) :

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

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

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

Les informations des DADS d'une année n donnée étant disponibles tardivement, en avril $n + 2$, le SOeS est amené à réviser ses estimations de la structure de la population des conducteurs routiers, et par là même, ses coefficients de redressement pour les calculs de durée du travail de cette même population.

L'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises (EACT 2006, 2007, 2008)

Cette enquête a été effectuée en 2006, 2007 et 2008 auprès de 2 000 conducteurs salariés d'établissements effectuant du transport de marchandises pour compte d'autrui. Ces conducteurs ont été interrogés pour partie par entretien direct à leur domicile en face à face, pour partie par téléphone.

Afin d'être complémentaire avec l'enquête « chronotachygraphes », le questionnaire de l'enquête porte d'une part sur la perception par le conducteur de la durée du travail et de son évolution, d'autre part sur d'autres aspects des conditions de travail (rémunération et autres éléments accessoires, formation, déroulement de carrière, accidents du travail, travail de nuit).

Annexe B - 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 qu'un quart des offres des métiers « Transport et logistique » (Cf. Document de travail décembre 2009, « Transport et logistique : un marché au-delà de la sphère du transport », K. Gormon, CGDD, SOeS).

Les métiers sont classés dans un Répertoire opérationnel des métiers et des emplois (ROME). Cette classification est utilisée par Pôle emploi pour repérer les offres d'emplois déposées par les établissements et les demandes d'emploi des personnes inscrites.

Le champ « Transport et logistique » défini par le SOeS correspond à 29 métiers dans la version 2 du Répertoire opérationnel des métiers et des emplois (ROME) puis 39 dans la version 3. La nouvelle codification des métiers, entrée en vigueur le 15 décembre 2009, génère un saut de niveau sur le périmètre d'analyse des métiers « Transport et logistique » interdisant une analyse en évolution au 1^{er} trimestre 2010.

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

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

Le descriptif de chacun des métiers du Répertoire opérationnel des métiers et des emplois (ROME) est disponible sur le site de Pôle emploi www.pole-emploi.fr. Ce répertoire sert à identifier aussi précisément que possible chaque offre et chaque demande d'emploi afin que Pôle emploi puisse les rapprocher.

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

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

Définition

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

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

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

Accès à l'emploi métier

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

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

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

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

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

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

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

Conditions d'exercice de l'activité

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

Elle varie selon le type de véhicule (citerne, bâtaillère, 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 C - Notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE

La notion de branche ou de secteur, ainsi que le découpage de l'activité économique des établissements et entreprises influe directement sur les chiffres d'emploi, tant sur leur niveau que sur leur évolution, via le classement des effectifs. Le code d'activité principale exercée (APE) qu'attribue l'Insee aux entreprises n'a qu'une finalité statistique : il peut fournir une présomption d'exercice de l'activité correspondant au code mais n'en est pas la preuve. Il suit la nomenclature NAF.

Selon l'article L132-5 du Code du travail, les champs d'application professionnelle des conventions collectives doivent être définis en termes d'activités économiques, décrites en clair, et non par des codes. Il arrive que les signataires des conventions collectives fassent référence à des codes NAF dans la définition de leur champ d'application, le plus souvent à titre d'illustration

Secteur/Branche

Un secteur regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré. Au contraire, une branche regroupe des unités de production homogènes.

Une branche (ou branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée. Au contraire, un secteur regroupe des entreprises classées selon leur activité principale.

Activité économique / Activité principale

L'activité économique d'une unité de production est le processus qui conduit à la fabrication d'un produit ou à la mise à disposition d'un service.

La nomenclature des activités économiques en vigueur en France depuis janvier 2008 est la nomenclature d'activités française (NAF Rév.2).

Dans la plupart des statistiques, on repère l'activité principale d'une entreprise ou d'une unité locale ou d'un établissement, il s'agit alors d'un classement par secteur.

Dans les statistiques relatives à la population active ou à l'emploi par activité, les individus sont classés selon l'activité principale de l'établissement ou de l'entreprise qui les emploie. Cet établissement peut être différent de celui où ils travaillent, en particulier pour les intérimaires, les salariés des entreprises de nettoyage, de service de maintenance de matériel.

L'activité principale exercée (APE) est déterminée en fonction de la ventilation des différentes activités de l'entreprise. Comme la valeur ajoutée des différentes branches d'activité est souvent difficile à déterminer à partir des enquêtes statistiques, c'est la ventilation du chiffre d'affaires ou des effectifs selon les branches qui est utilisée comme critère de détermination.

Établissement/Entreprise

L'entreprise est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché.

L'établissement est une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. L'établissement, unité de production, constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie.

Extrait du site de l'Insee <http://www.insee.fr>

L'Activité principale exercée (APE) d'un établissement ou d'une entreprise peut fluctuer au cours du temps. Par exemple, les établissements peuvent déclarer à leur Centre de formalités des entreprises une adjonction ou une suppression d'activités qui sera à l'origine d'une modification du code APE ; les enquêtes annuelles d'entreprise où figure la ventilation du chiffre d'affaires peuvent aussi être à l'origine d'une modification du code APE. Ainsi, une diminution de l'emploi salarié d'un secteur d'activité ne signifie pas forcément la suppression de ces emplois : ces derniers sont peut être comptabilisés dans un autre secteur d'activité.

Pôle emploi comptabilise les effectifs par secteur d'établissement, l'EAE par secteur d'entreprise et enfin, la Comptabilité nationale (Insee), par branche d'activité. Ainsi, une même réalité peut donner lieu à plusieurs « niveaux d'effectifs » en fonction de la source et du concept d'activité utilisés, mais aussi de la localisation des activités (*voir exemple ci-après*).

Exemple (en NAF Rév.2)

Entreprise 1 : « Transport Duchemin & Co » se composant de 3 établissements.

- Le premier, situé à Alençon et qui inclut le siège social, compte 200 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros
 - 90 % dans la branche « Transports routiers de fret interurbains » (49.41A) – 185 salariés
 - 7 % dans la branche « Entreposage et stockage non frigorifique » (52.10B) – 10 salariés
 - 3 % dans la branche « Location et location-bail de camions » (77.12Z) – 5 salariés

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, cet établissement aura pour APE : 49.41A.

- le second, situé à Caen, compte 10 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 600 000 euros, exclusivement dans la branche « Entreposage et stockage non frigorifique » (52.10B).

- enfin, le troisième est un établissement de formation (APE : 85.52A « Formation continue d'adultes »), situé à Flers. Il compte 15 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 800 000 euros.

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, l'entreprise Transport Duchemin&Co aura pour APE : 49.41A. Ses effectifs sont donc les suivants :

Branche	Etablissement 1 Alençon (49.41A)	Etablissement 2 Caen (52.10B)	Etablissement 3 Flers (47.91B)	Entreprise Transport Duchemin & Co (49.41A)
49.41A Transports routiers de fret interurbains	185			185
52.10B Entreposage et stockage non frigorifique	10	10		20
77.12Z Location et location-bail de camions	5			5
85.59A Formation continue d'adultes			15	15
TOTAL	200	10	15	225

Entreprise 2 : « Surf&Co », entreprise mono-établissement (sur un seul site), de vente par Internet, compte 330 salariés. Elle réalise elle-même ses livraisons, c'est-à-dire, effectue du transport pour compte propre. Son chiffre d'affaires est de 15 millions d'euros

- 70 % dans la branche « Vente à distance sur catalogue spécialisé » (47.91B) – 180 salariés
- 30 % dans la branche « Transport de marchandises interurbains » (49.41B) – 150 salariés

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, cette entreprise aura pour APE : 47.91B

Si l'économie se résumait à nos deux entreprises, les ventilations des effectifs seraient les suivantes :

	Pôle emploi	Enquête annuelle d'entreprise	Comptabilité nationale
49.41A Transports routiers de fret interurbains	200	225	$185 + 150 = 335$
52.10B Entreposage et stockage non frigorifique	10		20
77.12Z Location et location-bail de camions			5
85.59A Formation continue d'adultes	15		15
47.91B Vente à distance sur catalogue spécialisé	330	330	180
TOTAL	555	555	555
dont Transport	210	225	355

Supposons maintenant que l'Entreprise 2 ait « divisé » son activité sur deux sites, soit deux établissements :

- le site de Roubaix, traitant la vente

le site de Tourcoing, traitant le transport.

Branche	Etablissement 1 Roubaix (47.91B)	Etablissement 2 Tourcoing (49.41A)	Entreprise Surf & Co (47.91B)
49.41A Transports routiers de fret interurbains		150	150
47.91B Vente à distance sur catalogue spécialisé	180		180
TOTAL	180	150	330

Si l'économie se résumait à nos deux entreprises, les ventilations des effectifs seraient, à présent, les suivantes :

	Pôle emploi	Enquête annuelle d'entreprise	Comptabilité nationale
49.41A Transports routiers de fret interurbains	$200 + 180 = 380$	225	$185 + 150 = 335$
52.10B Entreposage et stockage non frigorifique	10		20
77.12Z Location et location-bail de camions			5
85.59A Formation continue d'adultes	15		15
47.91B Vente à distance sur catalogue spécialisé	180	330	180
TOTAL	555	555	555
dont Transport	390	225	355

Annexe D - Personnel roulant « marchandises » de la convention collective

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 (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 (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 (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 FPA. 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 (128M)

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

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

5 - Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de poids total en charge : groupe 6 (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 ou d'un diplôme FPA peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

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

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

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

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

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

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

Annexe E - Accidentologie : les codes risques et la NAF

Les statistiques d'accidentologie du travail de la CNAMTS se présente par numéros de risques du Comité technique national (CTN). Sur les 4 premières positions de ces numéros, on retrouve les codes NAF Rév.1 qui ont une correspondance en NAF Rév.2.

Le SOeS a retenu cinq numéros de risques pour couvrir les secteurs du transport routier de fret élargi (TRF élargi) et 41 pour le « transport et manutention ».

Les codes risques Comité technique national retenus pour le TRF élargi

Codes risques CNT	Nombre d'affiliés au régime général
602MD Transports routiers de marchandises	261 392
602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants	28 532
602MF Transports routiers associés (marchandises ou voyageurs)	3 307
602PC Location de véhicules utilitaires et industriels	28 861
634AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement / livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express	68 392

Les codes risques Comité technique national retenus pour le transport et manutention

Codes risques CNT	Libellés
050AA	Pêche en mer, entreprises d'armement pour la pêche en mer
601ZA	Transport ferroviaire : personnel contractuel SNCF
601ZB	Transport ferroviaire : chemin de fer d'intérêt général, voies d'intérêt local. - Exploitation d'embranchements particuliers
602AA	Transports urbains de voyageurs
602BB	Transport routier de voyageurs
602CA	Téléphériques, remontées mécaniques
602EA	Transport de voyageurs par taxi
602MD	Transports routiers de marchandises
602ME	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes, frigorifiques ou réfrigérants
602MF	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs)
602NA	Déménagement et garde-meubles
602PC	Location de véhicules utilitaires et industriels
611AB	Transports maritimes et côtiers de personnes et de marchandises y compris la location de bateaux avec équipage
612ZB	Transports fluviaux de marchandises
612ZC	Transports fluviaux et services associés, à l'exclusion du transport de marchandises, entreposage, manutention
621ZA	Transports aériens réguliers et non réguliers : personnel non navigant
621ZB	Transports aériens réguliers et non réguliers : personnel navigant
631AA	Chargement, déchargement ou manutention de marchandises dans les ports maritimes (personnel mensualisé ou occasionnel)
631AB	Ouvriers poissonniers soumis au régime de la vignette

631AY	Chargement et déchargement de marchandises dans les ports maritimes (activités dans les départements d'outre-mer)
631AZ	Ouvriers dockers maritimes intermittents, soumis au régime de la vignette, et effectuant quel que soit le classement de l'entreprise qui les emploie des opérations de chargement, de déchargement ou de manutention de marchandises
631BC	Entreprises de manutention (non visées aux numéros de risque 63.1ED et 74.7ZE)
631EB	Entrepôts, docks, magasins généraux (non frigorifiques) non reliés à une voie d'eau
631EC	Entrepôts de liquides en vrac avec installations de pompage
631ED	Manutention, entreposage dans les ports fluviaux
632AD	Gares routières et exploitation d'ouvrages routiers à péages
632CD	Services portuaires, maritimes et fluviaux non désignés par ailleurs
632EA	Services aéroportuaires
633ZA	Agences de voyage
634AA	Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express
634CE	Affrètement et organisation des transports maritimes
634CF	Affrètement et organisation de transports routiers
634CG	Affrètement et organisation de transports aériens
641CA	Autres activités de courrier : activités autres que celles exercées par La Poste. - Acheminement du courrier, lettre, colis généralement en express. - Activités de coursiers urbains et taxis-marchandises
747ZE	Entreprises de travaux connexes aux sociétés de transports ferroviaires y compris la manutention dans les gares ferroviaires. Entreprises de nettoyage de matériel roulant sur les emprises de chemin de fer
851JA	Ambulances
900BA	Enlèvement des ordures ménagères avec personnel de collecte et des déchets industriels et commerciaux banals
900BB	Entreprises de nettoiement, d'arrosage, de balayage. Entreprises d'enlèvement d'ordures ménagères sans personnel de chargement
900BC	Entreprises de traitement des ordures ménagères et des déchets industriels et commerciaux banals
930HB	Pompes funèbres et services annexes, y compris le commerce d'articles funéraires

Définitions

Les établissements du transport pour compte d'autrui se caractérisent par un code d'activité principale exercée (APE) « Transport ». A contrario, les établissements exerçant du transport pour compte propre n'ont pas le transport pour activité principale.

Éclairages 2011

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

Ce mode de calcul rend mieux compte des évolutions des agrégats que celui à « prix constants », car le poids de chaque composante élémentaire du PIB ou de la production manufacturière est estimé chaque année. Avec la méthode à « prix constants », la pondération est celle de l'année de base.

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

Les demandes d'emploi en catégories A, B et C concernent les demandeurs tenus de faire des actions positives de recherche d'emplois, ayant ou pas exercé une activité réduite, soit courte soit longue.

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

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

- (i) des valeurs monétaires déflatées, par les prix de l'année de base (2000) ou
 - (ii) sur des quantités physiques produites et vendues,
- (i) et (ii) étant pondérées par les poids monétaires de leurs sous branches du chiffre d'affaires dans l'ensemble des transports l'année de base (2000). Élaboré par le Sesp en 2002 (devenu SOeS - Service de l'observation et des statistiques - depuis juillet 2008), il a fait l'objet d'un changement de base à la suite du passage des comptes nationaux à la base 2000.

Le rythme de travail

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

Un conducteur « **grand routier** » est du personnel roulant conduisant un poids lourd et affecté à des services lui faisant obligation de prendre au moins 6 repos journaliers par mois hors du domicile (décret 2000-69 du 27/01/00) ; on parle aussi de « découchés ».

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

Légalement, trois catégories de conducteurs sont distingués : les grands routiers, les conducteurs de messagerie, et les conducteurs de courte distance.

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

L'emploi

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.

Taux de rotation =

(taux d'entrée + taux de sortie) / 2.

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

Le taux de recours à l'intérim est le rapport du nombre des intérimaires à l'effectif d'emploi salarié – intérimaires compris –.

Le taux recours annuel moyen est calculé à partir de moyennes mobiles des données trimestrielles corrigées de variations saisonnières. Pour les sous-secteurs des Transports et de l'entreposage, le nombre d'intérimaires est mesuré en équivalents-emplois à temps plein.

Les demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) sont le stock constitué de toutes les personnes inscrites à Pôle emploi le dernier jour du mois ou du trimestre considéré.

Les demandes d'emploi enregistrées (DEE) correspondent au flux des demandes reçues sur une période.

Les offres d'emploi collectées (OEC) sont toutes les offres déposées sur une période par les employeurs dans les agences locales pour l'emploi traitées par Pôle Emploi.

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

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 Cnis sur la définition d'indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi (juin 2008).

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

Catégories statistiques		Catégories administratives
Catégorie A	Les 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	Les 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	Les 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, 8
Catégorie D	Les 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	Les 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 faisant des actes positifs d'emploi.	Catégories 1, 2, 3, 6, 7, 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, quant à elles, sont au nombre de huit (catégories 1 à 8) et regroupent les demandeurs d'emploi en fonction du type d'emploi recherché.

Jusqu'en 1995, ces catégories étaient les suivantes :

La catégorie 1 enregistrait les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps plein.

La catégorie 2 enregistrait les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi sous contrat à durée indéterminée (CDI), à temps partiel.

La catégorie 3 enregistrait les personnes immédiatement disponibles, à la recherche d'un emploi à durée limitée (CDD, mission d'intérim, vacation).

La catégorie 4 enregistrait 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 enregistrait les personnes pourvues d'un emploi mais à la recherche d'un autre emploi, donc non immédiatement disponibles.

Depuis 1995, les personnes ayant exercé une activité réduite ou occasionnelle de 78 heures ou plus dans le mois précédent sont exclues des catégories 1, 2 et 3 pour former les catégories 6, 7 et 8..

La durée

Un poids lourd est une véhicules de plus de 3,5 tonnes de Poids total Autorisé en charge ou poids total roulant autorisé (PATC/PTAR).

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

Le temps de service est la durée pendant laquelle un conducteur est à la disposition de l'entreprise et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations. Mesuré à partir de la lecture des « chronotachygraphes », il se décompose en **temps de conduite, autres temps de travail** comme l'entretien, le chargement, le déchargement du camion ou les opérations administratives et **temps d'attente**.

Les statistiques sont établies soit sur la base de semaines de 5 jours ou plus, dites « semaines complètes », soit sur l'ensemble des jours travaillés sur un mois.

Taux de conduite : le taux de conduite correspond au temps de conduite rapporté au temps de service.

Le temps de service hebdomadaire moyen annuel est la moyenne des temps hebdomadaire trimestriel. Ces derniers sont calculés en tenant compte des seules semaines complètes de service, pondérés par leur importance au sein du trimestre.

La distance parcourue, exprimée en kilomètres, est uniquement relevée par les chronotachygraphes numériques en même temps que le temps de service ; soit, en 2010, pour plus de la moitié des relevés.

Les rémunérations

Le salaire annuel net moyen selon les DADS

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG (contribution sociale généralisée) et CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale). Il ne comprend pas les primes de participation (qui ne sont pas imposables).

En particulier, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route.

Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont rapportés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste donné durant 6 mois à 10 000 euros compte pour 0,5 « année-travail » rémunérée 20 000 euros par an. Les moyennes sont obtenues en pondérant ces salaires annualisés par la durée de présence de chaque salarié.

Dans cette publication, les salaires nets moyens issus des DADS sont donc des salaires nets moyens par année-travail, calculés sur le champ des salariés à temps complet, hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires, qu'ils aient ou non travaillé toute l'année.

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) issu de l'enquête Acemo

L'enquête Acemo mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole.

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. 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 ; déflaté de l'indice des prix à la consommation on parle de pouvoir

d'achat du SMPT.

La formation

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

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

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

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

L'accidentologie du travail

Le taux de risque est le nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

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

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

L'accidentologie routière

À compter du 1^e janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures ».

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

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

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

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : à compter du 1er janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

- les blessés : victimes non tuées.

On distinguera parmi les blessés :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;

- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

On entend par milieu urbain, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.

Bibliographie

Éclairages 2011

Publications chaque trimestre

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

La situation économique

- o « Les comptes des transports en 2010 », 48^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, SOeS, juin 2011

Les données économiques et sociales sur les transports

- o « Mémento de statistiques des transports », SOeS
disponible sur le site internet du SOeS (rubrique : Transports/Données d'ensemble)
- o « Bulletin mensuel statistique des transports du SOeS », SOeS
disponible sur le site internet du SOeS (rubrique : Transports/Données d'ensemble/Indicateurs transport)
- o « L'évolution sociale dans les transports en 2004-2005 », CNT, février 2007
- o « Rapport sur l'évolution sociale dans les transports terrestre, maritime et aérien en 2003-2004 », Conseil national des transports, septembre 2005
- o « Entreprises de transport : résultats de l'EAE 2007 », Chiffres & statistiques n° 32, SOeS, CGDD, avril 2009
- o Les données détaillées de l'EAE sont disponibles sur le site internet du SOeS (rubriques : Transports/Entreprises de transport/Activités des entreprises)

L'emploi

- o « Emploi, chômage, population active : bilan de l'année 2010 », Dares Analyses n° 065, Dares, août 2011
- o « L'intérim en 2010 : reprise du travail temporaire », Dares Analyses - n° 052, Dares, juillet 2011
- o « Les métiers en 2010 : reprise des créations d'emploi et évolution contrastée des tensions selon les métiers », Dares Analyses - n° 84, Dares-Pôle emploi-CAS, novembre 2011
- o « Les mouvements de main-d'œuvre en 2010 », Dares Analyses n° 073, Dares, septembre 2011
- o « Les sortants des listes de demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi, en décembre 2010 », Dares Analyses n° 050, Dares, juin 2011

- 0 « Transport et logistique : un marché du travail au-delà de la sphère du transport », Document de travail « Le travail et l'emploi dans le transport de marchandises », SOeS, décembre 2009
- 0 « Conditions de travail et précarité dans l'emploi », Premières synthèses, premières informations n° 28.2, Dares, juillet 2009

La durée

- 0 « Négociations collectives et grèves dans les entreprises du secteur marchand en 2009 - l'emploi au cœur des négociations et des grèves, Dares Analyses n° 047, Dares, juin 2011
- 0 « Des conflits du travail plus nombreux et plus diversifiés », Premières synthèses Premières informations n° 08.1, Dares, février 2007

Les revenus

- 0 « Baisse historique de la masse salariale du secteur privé en 2009 », Acoss Stat Bilan, n° 104, juin 2010
- 0 Fiches thématiques - Salaires, niveaux de vie - France, portrait social - Insee Références - Édition 2011
- 0 « Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1er janvier 2010 », Dares Analyses n° 074, Dares, novembre 2010
- 0 « Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1er janvier 2011 », Dares Analyses n° 074, Dares, septembre 2011
- 0 « Participation, intérressement et épargne salariale en 2009 : un recul des montants distribués », Dares Analyses n° 063, Dares, septembre 2011
- 0 « Rémunération dans les entreprises en 2008 : un net ralentissement dans les activités financières et d'assurance », Dares Analyses n° 057, Dares, septembre 2010
- 0 « La structure des rémunérations en 2006 : les primes représentent en moyenne 12,4 % de la rémunération dans le secteur concurrentiel », Premières synthèses Premières informations n° 31.4, Dares, juillet 2009

La formation

- 0 « Les prestataires de formation continue en 2009 - le secteur de la formation résiste à la crise, Dares Analyses n° 069, Dares, septembre 2011
- 0 « La dépense nationale pour la formation professionnelle continue et l'apprentissage, en 2009 - les dépenses de formation en hausse sur fond de lutte contre la crise », Dares Analyses n° 082, Dares, novembre 2011
- 0 « La face cachée de l'offre de formation continue », Bref du Cereq, n° 273, Cereq, 2010
- 0 « Les dépenses de formation des entreprises en 2009 : un effort en trompe-l'œil », Bref du Cereq, n° 284, Cereq, avril 2011
- 0 Formation professionnelle, annexe au projet de loi de finances pour 2011
http://www.performance-publique.gouv.fr/farandole/2011/pap/pdf/laune2011_Formation_professionnelle.pdf
- 0 « Rapport 2010 de l'OPTL », OPTL, mars 2011
- 0 « L'apprentissage en 2009 : baisse des entrées, hausse de la part du secteur tertiaire », Dares Analyses n° 010, Dares, février 2011
- 0 « Le contrat de professionnalisation en 2010 : légère hausse des entrées », Dares Analyses n° 028, Dares, avril 2011

L'accidentologie

- « Faits marquants et chiffres clés 2010 », CNAMTS
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2010 – Pré-édition», ONISR
- « Les chiffres clés de l'année 2010 », ONISR, septembre 2011
- « Les indicateurs accidents du travail de la Dares - conception, champ et interprétation », Document d'études, Dares, juillet 2009
- « L'exposition des salariés aux accidents du travail en 2007 », Premières synthèses Premières informations n° 50.2, Dares, décembre 2009
- « Accidents et conditions de travail », Premières synthèses Premières informations n° 31.2, Dares, août 2007

Sites internet à consulter

- Ministère de l'écologie, du développement Durable, des transports et du logement (MEDDTL) :

www.developpement-durable.gouv.fr

- Site « Transports » du MEDDTL :

www.transports.developpement-durable.gouv.fr

- Service de l'observation et des statistiques (SOeS) :

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

- Comité national routier (CNR) :

www.cnr.fr

- Ministère du travail, de l'emploi et de la santé :

<http://www.travail-emploi-sante.gouv.fr/>

rubrique : études, recherche, statistiques de la Dares

- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :

www.insee.fr

- Pôle emploi :

<http://www.pole-emploi.org>

- Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :

www.cereq.fr

- Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

- Comité pour la Prévention du risque routier professionnel

<http://www.risque-routier-professionnel.fr/>

- Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) :
www.securite-routiere.gouv.fr
- L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss) :
<http://www.acoss.fr/>
rubrique : Publications / Acoss Stat
- Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :
www.cncp.gouv.fr
- Fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP) :
<http://www.fpspp.org>

Sigles et abréviations

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

Acoss : agence centrale des organismes de sécurité sociale

Afpa : association nationale pour la formation professionnelle des adultes

AFT : association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique

ANPE : agence nationale pour l'emploi

Apalt : association pour la promotion de l'apprentissage de la logistique et du transport

APE : activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)

Assedic : association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

AT : selon le contexte, année-travail ou accidents du travail

Baac : bulletin d'analyse d'accidents corporels

Bac : baccalauréat

Barpi : bureau d'analyse des risques et pollutions Industrielles

BDA : bordereau de déclaration annuelle

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

BTP : bâtiment travaux publics

BTS : brevet de technicien supérieur

CA : chiffre d'affaires

Canam : caisse nationale d'assurance maladie des professions indépendantes

Cancava : caisse nationale de compensation d'assurances vieillesse des artisans

CAP : certificat d'aptitude professionnelle

Carcept : caisse autonome des retraites complémentaires et de prévoyance du transport

CAT : commission des accidents du travail

CCMSA : caisses centrales de la mutualité sociale agricole

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

CCTN : commission des comptes des transports de la nation

CDD : contrat à durée déterminée

CDI : contrat à durée indéterminée

CE : comité d'entreprise

Cereq : centre d'études et de recherche sur les qualifications

CFA : congé de fin d'activité

CFP : certificat de formation professionnelle

CI : consommations intermédiaires

CIEC : centre d'instruction élémentaire de conduite

CIF : congé individuel de formation

CITMD : commission interministérielle pour le transport des matières dangereuses

CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

Cnir : centre national d'information routière

Cnis : conseil national de l'information statistique

Cnit : code identifiant des véhicules

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

CNR : comité national routier

CNT : conseil national des transports

CP : contrat de professionnalisation

CPS : conducteur en périodes scolaires

CRDS : contribution au remboursement de la dette sociale

CS : catégorie sociale

CSG : contribution sociale généralisée

CTN : comités techniques nationaux

CTR : comités techniques régionaux

CVS : corrigé des variations saisonnières

DADS : déclarations annuelles de données sociales

DAEI : direction des affaires économiques et internationales

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

DGGN : direction générale de la gendarmerie nationale

DGMT : direction générale de la mer et de transports

DGITM : direction générale des infrastructures des transports et de la mer

DGPN : direction générale de la police nationale

DIF : droit individuel à la formation

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

DP : délégués du personnel

DSCR : délégation à la sécurité et à la circulation routières

DTMRF : direction des transports maritimes, routiers et fluviaux

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

ECF : école de conduite française

EMMO : enquête mouvements de main-d'œuvre

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

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

GMR : garanties mensuelles de rémunération

IC : ingénieurs et cadres

IFTP : instituts de formation professionnelle

Inrets : institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

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

ITT : inspecteur du travail des transports

JO : journal officiel

MD : matières dangereuses

MEDDTL : ministère de l'environnement, du développement durable, des transports et du logement

MP : maladies professionnelles

MSA : mutualité sociale agricole

NAF : nomenclature d'activités française

Nc : non compris

OEC : offres d'emploi collectées

ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONQ : ouvriers non qualifiés

OPCA : organisme paritaire collecteur agréé

OQ : ouvriers qualifiés

ORT : observatoire régional des transports

OTRE : organisation des transporteurs routiers européens

PCS : professions et catégories sociales

PIB : produit intérieur brut

PL : poids lourds

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

PTAC : poids total autorisé en charge

**Direction générale des infrastructures
des transports et de la mer**
Direction des services de transport
Sous-direction du travail et des affaires sociales
Arche Sud
92055 La Défense cedex
Fax : 33 (0) 1 40 81 10 67
www.developpement-durable.gouv.fr

Commissariat général au développement durable
Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : Division-Sociale.Cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 72
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication
Dominique Dron

ISBN : 978-2-11-099426-4
Bureau de la diffusion
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 13 30



Bilan social annuel du transport routier de marchandises 2010

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

Le *Bilan social annuel du TRM* fournit pour le secteur des transports routiers de marchandises un cadrage économique et des données et analyses sur l'évolution des emplois, du marché du travail, des revenus, de la formation des salariés et des accidents. Il est établi par le Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Commissariat général au développement durable avec le concours de la Direction des services de transport (DST) de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

CGDD
DGITM

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