

Janvier
2013

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

*Observatoire social
des transports*

**Ce document est le dix-septième *Bilan social annuel du transport routier de marchandises (TRM)*.
L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2011.**

Secteurs, champs couverts

Les données utilisées dans ce bilan sont principalement relatives à **quatre secteurs d'activité**, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, que l'on désigne par « **TRF élargi** » et à des **métiers du transport et de la logistique** transversaux aux secteurs d'activités (*cf. tableau*). L'approche sectorielle respecte la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2) et non les conventions collectives. Ce bilan repose sur l'exploitation d'enquêtes statistiques et de fichiers administratifs utilisant le code d'activité principale exercée (APE) de l'entreprise ou de l'établissement attribué par l'Insee à des fins statistiques, et parfois un code métier.

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

Équipe

La rédaction du *Bilan* a été assurée par Hélène Fréchou, du bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports, avec Véronique Paquel, Carlo Colussi, Céline Calvier et Guillaume Lubatti, du Service de l'observation et des statistiques (SOeS) du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le *Bilan* bénéficie de la coopération de nombreux partenaires, directions de ministères, organismes producteurs d'information statistique (DGITM, ONISR, CNR, Insee, Dares, CNAMTS, Pôle emploi, AcoSS, OPTL, Cereq).

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Publication réalisée par le SOeS

Observatoire social des transports

Janvier 2013

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 sans perdre de vue les caractéristiques structurelles du secteur.

Ce *Bilan*, qui porte sur l'ensemble de l'année 2011, fait ainsi apparaître que, dans un contexte macro-économique difficile, le transport routier est parvenu en 2011, principalement grâce au transport intérieur, à maintenir une faible croissance qui lui a permis de faire progresser légèrement le nombre d'emplois salariés. Le temps de service des conducteurs routiers tend à augmenter dans chacune des catégories avec une tendance qui se confirme en 2011 d'une réduction des temps d'attente. Toutefois, malgré une faible hausse des rémunérations, le pouvoir d'achat des salariés du transport de marchandises pâtit sensiblement de la hausse des prix à la consommation.

Les grandes tendances constatées pour les deux premiers trimestres 2012 démontrent que le transport routier de marchandises doit relever le défi d'une année particulièrement délicate en raison de la stagnation globale de l'activité économique dont le secteur est très directement dépendant.

Établi par le Service de l'observation et des statistiques en collaboration avec la Direction des services de transport, le *Bilan social annuel* dont voici la 16^e édition a pour ambition d'être utile à l'ensemble des parties prenantes du secteur et en particulier aux partenaires sociaux du transport routier de marchandises, en fournissant les compléments contextuels utilisés dans le dialogue social.

Le chef du Service de
l'observation et des statistiques

Sylvain MOREAU

Le directeur des services de transport

Thierry GUIMBAUD



Table des matières

I – Synthèse de l’année 2011	7
II - Tendances récentes de 2012	11
III – Fiches	15
1 – La situation économique	17
1A – Les transports routiers de marchandises par les entreprises françaises du TRF	18
1B – Les entreprises de TRF	20
2 – L’emploi et le marché du travail	23
2A – L’emploi salarié	24
2B – Les caractéristiques des salariés	26
2C – Les caractéristiques des emplois	28
2D – Marché du travail T&L : les offres d’emploi	30
2E – Marché du travail T&L : les demandeurs d’emploi	32
3 – La durée du travail	35
3A - La durée de service hebdomadaire des conducteurs du TRF élargi et ses composantes	36
3B - Le temps de service journalier des conducteurs du TRF élargi et ses composantes	38
4 – Les revenus salariaux	41
4A – Le pouvoir d’achat du salaire horaire et les taux horaires conventionnels des ouvriers	42
4B – Les salaires mensuels nets moyens en 2010	44
5 – La formation	47
5A – Diplômes et qualifications dans le TRF	48
5B – Contribution des entreprises à la formation continue en 2010	50
5C – Formations obligatoire des conducteurs	52
6 – L’accidentologie	55
6A – L’accidentologie du travail	56
6B – L’accidentologie routière impliquant des poids-lourds	58
IV - Annexes	61
Annexe A - Deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRF	91
Annexe B - Marché du travail, champ « Transport & Logistique »	93
Annexe C - Notion de branche et de secteur, mesure de l’activité par l’APE	96
Annexe D - Personnel roulant « marchandises » de la convention collective	99
Annexe E – Accidentologie : les codes risques et la NAF	101
Annexe F – La durée du travail : réglementation communautaire et nationale	103
Annexe G – Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises	105
Définitions	106
Bibliographie	111
Sigles et abréviations	114





I - Synthèse de l'année 2011

Synthèse de l'année 2011

En 2011, l'activité des entreprises françaises du transport routier de fret (TRF) est encore portée par les parcours de courte distance et par le transport national, sur lequel le pavillon français se maintient. Elle croît à un rythme ralenti (+ 0,8 %, en t-km totales, hors véhicules utilitaires légers). Après sa forte baisse en 2008 et surtout en 2009, elle retrouve à peine son niveau de 1998. Ce rattrapage s'accompagne d'une hausse du nombre d'entreprises au début de l'année 2011 et d'une reprise de l'investissement en poids lourds. La valeur ajoutée des entreprises du TRF augmenterait plus vite que leur masse salariale et leurs marges s'amélioreraient donc, malgré la hausse des prix du carburant.

L'emploi salarié poursuit sa hausse

Dans ce contexte, les effectifs salariés du transport routier de fret élargi augmentent de 2,2 % entre fin 2010 et fin 2011 poursuivant ainsi leur hausse entamée un an plus tôt. Le niveau d'emploi moyen observé sur l'ensemble de l'année 2011 dépasse celui de l'année précédente (+ 1,9 %), traduisant la dynamique du premier semestre. En 2010, il avait baissé de 0,5 %. La part de l'emploi salarié du TRF élargi dans l'ensemble du secteur « transports et entreposage » reste néanmoins fin 2011 inférieure à ce qu'elle était fin 2007 (34,4 %, soit un point de moins). Le sous-secteur du transport routier de fret de proximité constitue le premier soutien de cette hausse alors que les disparitions nettes d'emploi se poursuivent dans celui de la messagerie. Enfin, en 2011, l'emploi intérimaire utilisé par le TRF élargi est quasiment stable, au regard de l'ampleur passée de ses variations (+ 1,8 % après + 24,1 % en 2010 et - 18,7 % en 2009).

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs augmente et s'intensifie

Dans les établissements du TRF élargi le temps de service des conducteurs routiers de poids lourds s'intensifie durant les jours travaillés et augmente à la fois pour les routiers courte distance et pour les grands routiers. Il s'accroît cependant plus fortement pour les conducteurs courte distance avec une hausse de leur temps de conduite et parallèlement une baisse de leur temps d'attente. La hausse du temps de service est plus marquée dans les établissements du sous-secteur du TRF de proximité et pour les moins de 20 salariés.

La hausse des prix pèse sur le pouvoir d'achat des salariés du TRF

Le salaire moyen de l'ensemble des salariés du TRF élargi, primes et compléments compris, décélère en 2011 (+ 1,7 % après + 2,9 % en 2010), tout comme le salaire horaire brut de base des ouvriers. Dans le même temps, les prix à la consommation accélèrent et leur évolution dépasse celle du salaire moyen. Ainsi le pouvoir d'achat moyen des salariés du TRF élargi, toutes catégories confondues, recule.

Les offres d'emploi pour les conducteurs routiers poids lourds progressent encore sans empêcher la hausse des demandes non satisfaites

Le nombre d'offres d'emploi collectées par Pôle emploi auprès des entreprises pour les différents métiers du transport et de la logistique (T&L, 313 000 en 2011) s'accroît de 9,6 %. Parmi ces offres, les deux tiers sont à destination des métiers de magasinier ou des techniciens et cadres du transport. 16,4 % des offres T&L, soit 51 000, concernent le métier de conducteur de transport routier de marchandises sur longue distance. Avec + 10,8 %, elles poursuivent leur reprise de

2010. Cependant, le nombre de demandeurs d'emploi inscrits pour ce métier s'accroît depuis trois ans, et notamment en 2011 (+ 3,8 %). Il dépasse les 74 000 fin 2011. Ces derniers ont vieilli en quinze ans, la part des plus de 50 ans a augmenté de 10 points, passant de 11 % à 21 %. Aussi en 2011, pour 68 nouvelles offres déposées, 100 nouvelles demandes sont enregistrées et l'indicateur de tension s'accroît tout en restant bien en deçà de sa moyenne de longue période qui est de 87 offres pour 100 demandes.

Au cours de l'été, toutefois, l'activité se retourne et si l'année 2011 finit sur une croissance pour l'emploi du secteur, 2012 débute par une pause pour celui-ci.

Premier semestre 2012 : l'activité baisse et l'emploi salarié marque une pause

À la mi-2012, l'activité économique française est à l'arrêt pour le troisième trimestre consécutif. La production manufacturière recule de façon presque continue depuis le deuxième trimestre 2011. L'acquis de croissance du produit intérieur brut (PIB) pour l'année 2012 est de + 0,2 %. Malgré un redressement au deuxième trimestre, le volume de la production marchande du transport de marchandises diminue au premier semestre 2012 par rapport au deuxième semestre 2011 (- 3,6 %). De même, les tonnes-kilomètres réalisées pour compte d'autrui par les poids lourds immatriculés en France baissent sensiblement au premier semestre 2012 par rapport au second semestre 2011 (- 4,7 %). La hausse des prix et des coûts pour la longue distance s'interrompt au deuxième trimestre 2012. L'emploi salarié dans le TRF élargi stoppe sa progression et la masse salariale diminue au deuxième trimestre. Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi de conducteur de transport de marchandises augmente et les entreprises déposent moins d'offres pour ce métier.

La formation professionnelle stagne

En 2011, le nombre de formations continues obligatoires suivies par les conducteurs routiers baisse légèrement (- 0,7 %) tout en restant à un niveau élevé après des hausses successives depuis trois ans. Le nombre de nouvelles formations initiales minimales obligatoires (Fimo) recule (- 5,5 %), tout comme le nombre de permis poids lourd délivrés. Mais le petit nombre de formations passerelles entre TRF et transport routier de voyageurs augmente nettement (+ 45,3 %).

D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, disponibles pour 2010, les entreprises du TRF élargi ont encore réduit leur engagement financier en matière de formation continue. Avec 1,88 % de leur masse salariale, il demeure moindre que celui des entreprises de l'ensemble du transport terrestre (3,81 %, y compris transport par oléoducs) et la proportion de salariés ayant suivi une formation continue dans l'année baisse fortement (- 5,2 points après + 3,3 points en 2009).

Le nombre d'accidents du travail avec arrêt stagne, celui des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue

Avec 84 accidents du travail avec arrêt du travail pour 1 000 salariés, le risque d'accident du travail dans le TRF élargi baisse après sa hausse de 2010. Cette baisse conjugue une stabilité du nombre d'accidents et une augmentation du nombre d'affiliés au régime général. Le nombre annuel d'accidents du travail a cependant baissé de 11 % depuis 2000.

Dans le même temps, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue (- 4,1 % en 2011). Depuis 2000, ce nombre a été presque divisé par deux.





II - Tendances récentes de 2012

Tendances récentes de 2012

À la mi-2012, la croissance économique française est presque à l'arrêt (+0,2%) pour le 3^e trimestre consécutif et la production manufacturière n'a pratiquement pas cessé de reculer depuis le 2^e trimestre 2011. L'acquis de croissance du PIB pour l'année 2012 est de + 0,2 %. Dans ce contexte, le volume de la production marchande du transport de marchandises diminue au 1^{er} semestre 2012 par rapport au 2^e semestre 2011 (- 3,6 %), ceci malgré un redressement au 2^e trimestre. De même, les tonnes-kilomètres, réalisées pour compte d'autrui par les poids lourds immatriculés en France, baissent sensiblement au 1^{er} semestre 2012 par rapport au 2^e semestre 2012 (- 4,7 %). La hausse des prix et des coûts pour la longue distance s'interrompt au 2^e trimestre. L'emploi salarié dans le TRF élargi stoppe sa progression et la masse salariale est peu dynamique. Enfin, le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) pour le métier de conducteur de TRM augmente et les entreprises déposent moins d'offres pour ce métier.

Baisse de la production marchande du transport routier de fret

La production marchande de services de transport de marchandises en volume tous modes confondus, d'après l'indice de production des services de transport (IPST), diminue de 3,6 % au 1^{er} semestre 2012 par rapport au 2^e semestre 2011. Elle se situe ainsi, sur le 1^{er} semestre de 2012, 5,0 % en dessous de sa moyenne de 2011, avec une baisse au 1^{er} trimestre (- 0,8 %) suivie d'une hausse (+ 1,9 %). De fait, l'activité de cette première moitié de l'année 2012 pâtit de la chute du 4^e trimestre 2011 (figure 1). Le recul est du même ordre pour le transport routier pour compte d'autrui qui se situe, en moyenne sur les deux premiers trimestres de 2012, 5,7 % en dessous de son niveau moyen de 2011.

Les tonnes-kilomètres réalisées tendent à diminuer

De même, les tonnes-kilomètres intérieures du pavillon français réalisées dans le transport routier de marchandises au 1^{er} semestre 2012 baissent de 4,7 % par rapport au 2^e semestre de 2011. Après leur recul important en toute fin 2011 (4^e trimestre : - 5,6 %) et au tout début 2012 (1^{er} trimestre : - 2,2% - figure 2), elles augmentent de 0,7 % au 2^e trimestre de 2012, mais peine à retrouver les niveaux de début 2011.

La hausse des prix et des coûts s'interrompt au 2^e trimestre dans le TRF longue distance

Globalement, l'indice des prix du TRF se stabilise au 2^e trimestre 2012. En particulier, la hausse quasi ininterrompue des prix du TRF longue distance amorcée en 2010 se poursuit jusqu'au 1^{er} trimestre 2012 (+ 1,4 %), point haut historique, le 2^e trimestre marquant leur stabilisation (+ 0,1 % - figure 6). Toujours pour la longue distance, les coûts augmentent plus vite au 1^{er} trimestre (+ 2,2 %), mais ils diminuent au 2^e (- 1,2 %).

L'emploi salarié orienté à la baisse

La progression de l'emploi du TRF élargi s'arrête début 2012 avec une baisse au 1^{er} trimestre suivie d'une stabilisation au 2^e trimestre (+ 0,3 % en acquis sur l'année 2012). La masse salariale entame une baisse au 2^e trimestre (figure 5). Au total, à la fin du 1^{er} semestre, l'acquis de croissance pour 2012 de l'emploi salarié dans l'ensemble des transports et entreposage est pratiquement nul, s'établissant à - 0,1 % (figure 4).

Recul des offres d'emploi et hausse du nombre de demandeurs

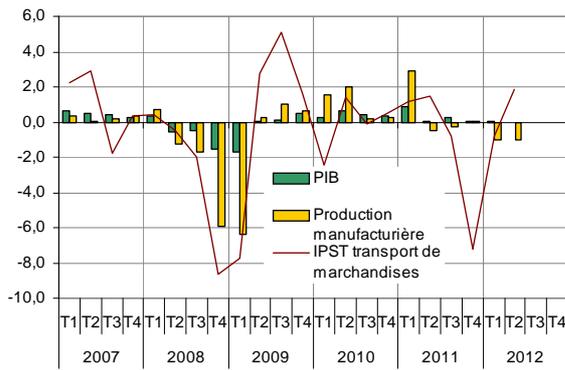
Le nombre de demandeurs d'emploi pour le métier de conducteur de transport de marchandises sur longue distance inscrits à Pôle emploi et sans emploi (DEFM de catégorie A) continue d'augmenter, avec une accélération, (+ 2,9 % au 1^{er} trimestre et + 3,9 % au 2^e trimestre). Il se situe près de 12 % au-dessus de son niveau moyen de 2011. Dans le même temps, les offres correspondantes poursuivent leur baisse amorcée dès le 2^e trimestre 2011. Pour ce métier, en moyenne au 2^e trimestre 2012, 54 nouvelles offres d'emploi sont collectées pour 100 nouvelles demandes. L'indicateur de tension (offres sur demandes, cf. définitions) a ainsi baissé de 21 points depuis le 1^{er} trimestre 2011 et s'éloigne encore un peu plus de sa moyenne de long terme (90 nouvelles offres pour 100 nouvelles demandes).

La présente fiche a été réalisée sur la base des résultats disponibles au 20 novembre 2012.

Voir la fiche « Définitions » où 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 », « l'indicateur de tension sur le marché du travail » et « l'indice des prix du TRF ».

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

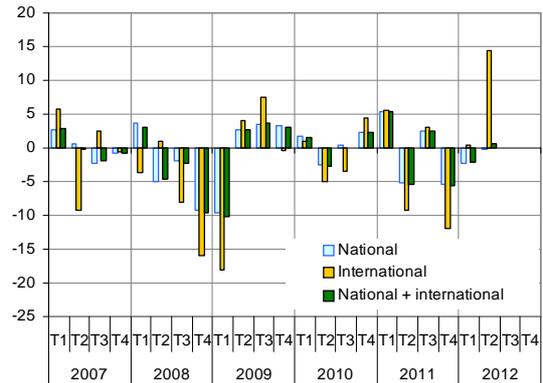
évolutions trimestrielles en %, CVS-CJO



Sources : Insee - comptes nationaux, SOeS

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

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

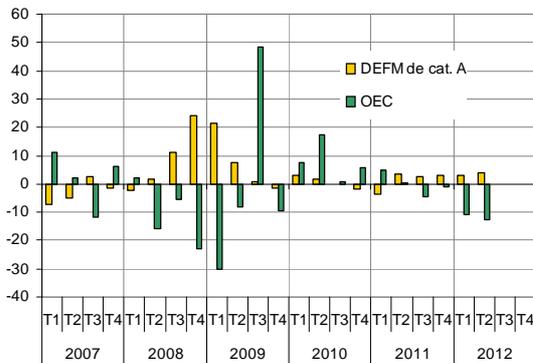


Sources : SOeS - enquête TRM

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

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

évolutions trimestrielles en %, données CVS-CJO

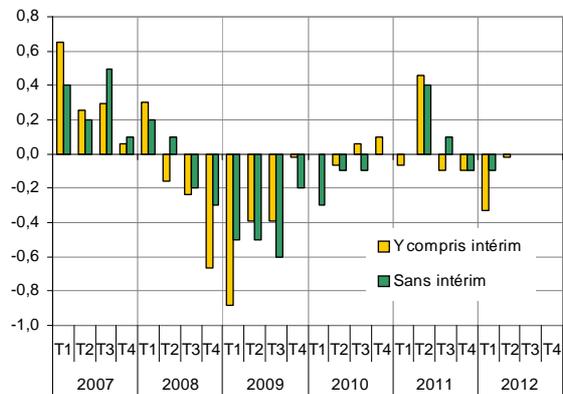


Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail; calculs CVS-CJO par le SOeS

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

Figure 4 Effectif salarié des transports et de l'entreposage

évolutions trimestrielles en %, CVS



Sources : SOeS à partir de AcoS

Figure 5 Masse salariale et effectif salarié du TRF élargi

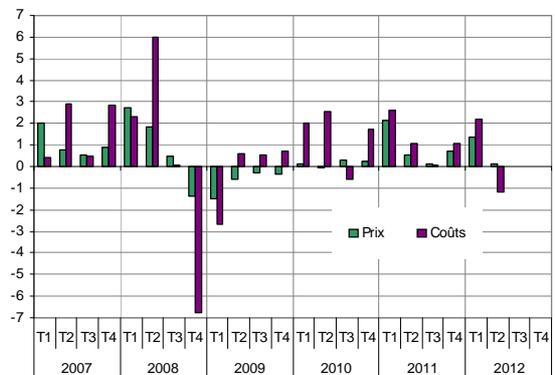
évolutions trimestrielles en %, CVS



Sources : SOeS à partir de AcoS

Figure 6 Prix et coûts du TRF longue distance

évolutions trimestrielles en %



Sources : SOeS à partir des données de Iata Cargo, CNR





III – Fiches



1 | La situation économique

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit l'activité des entreprises françaises du transport routier de marchandises (TRM) : le contexte de la demande qui leur est adressée en quantité (tonnes-km) et l'offre qu'elles produisent. La demande de transport concerne toutes les marchandises, l'ensemble des modes et les véhicules de pavillon ou immatriculation français et étranger. L'offre se focalise sur l'activité des entreprises françaises et leur situation financière, qui conditionne notamment l'emploi et les dépenses salariales.

En 2011

En 2011, le transport routier réalisé par les entreprises françaises croît légèrement, encore soutenu cette année par le volume d'activité réalisé sur le territoire national. Il retrouve à peine son niveau de 1998. Le transport routier augmente moins que les autres modes de transport et le pavillon étranger stagne. Globalement, la situation financière de ces entreprises se maintient avec un chiffre d'affaires qui augmenterait encore et malgré une poussée des coûts.

Spécificités structurelles

Près de 90 % des tonnes-km du transport terrestre intérieur de marchandises est réalisé sur la route, le reste l'étant par voie fluviale et par voie ferrée. Plus de 70 % des tonnes-km réalisées par les entreprises françaises le sont par des entreprises du TRM (compte d'autrui). 44 % sont transportées sur des distances comprises entre 150 et 500 kilomètres et sont principalement des produits agroalimentaires et des produits manufacturés.

Le secteur du transport routier de fret élargi compte plus de 40 000 entreprises.

1A | Les transports routiers de marchandises par les entreprises françaises du TRF

En 2011, le transport routier de marchandises par des entreprises françaises du transport routier de fret (TRF) croît à un rythme ralenti (+ 0,8 %, en t-km totales, hors véhicules utilitaires légers (VUL). Après les fortes baisses d'activité en 2008 et surtout 2009, il retrouve à peine son niveau de 1998. L'activité des entreprises françaises est encore portée par le transport national ; le transport international, compté sur l'ensemble du parcours (intérieur du territoire et extérieur) poursuit sa baisse commencée au début des années 2000.

La croissance s'interrompt à partir de l'été

L'évolution des transports suit celle de l'économie française : redressement au premier trimestre 2011 sur la lancée de l'année 2010 puis ralentissement. Ainsi, la croissance de l'année a été acquise dès le premier trimestre avec un niveau assez stable ensuite. Le fret a ralenti à partir de l'été, sa conjoncture se décalant d'un trimestre par rapport à la conjoncture française d'ensemble.

Maintien du pavillon français routier dans le fret terrestre intérieur

L'ensemble du transport intérieur terrestre de marchandises progresse en moyenne de 2,4 % en 2011, tous modes confondus. Avec + 1,4 %, le TRM croît un peu moins vite que l'ensemble et sa part modale diminue (figure 1A.4) mais au sein de celui-ci le pavillon français est plus dynamique et réussit à croître pratiquement comme l'ensemble des transports terrestres avec + 2,1 % de t-km intérieures, après + 5,1 % en 2010. Si l'on tient compte en outre de la partie des parcours réalisée à l'étranger, qui contribue aussi à l'activité et au revenu des entreprises concernées, les évolutions sont du même ordre de grandeur (+ 2,0 % après + 5,0 % en 2010), l'activité pour compte d'autrui en assurant les trois quarts.

L'activité est soutenue par le transport national

Le transport routier par poids lourds (185,7 Md de t-km) progresse de 1,9 % en 2011. Le transport pour compte d'autrui progresse de 0,8 %, beaucoup plus lentement que le transport pour compte propre (+ 7,6 %, à 33,2 Md de t-km) qui représente désormais quasiment le cinquième du transport national routier sous pavillon français.

Le transport international continue à baisser (- 2,8 %), le pavillon français ne représente plus que 15 % des t-km de fret routier international réalisées en France contre encore 22 % en 2007,

et celles-ci ne représentent plus que 11 % de l'activité des entreprises françaises contre 23 % en 2000. 56 % des t-km de fret international sont réalisées sur le sol français (figure 1A.2).

La croissance de l'activité des poids lourds de plus de 3,5 tonnes est tirée par les parcours de moins de 150 km qui représentent près de 30 % de l'activité (+ 5,8 % après + 5,5 %). Sur les parcours de 150 à 500 km, 43,8 % de l'activité, l'activité croît de 3,3 %, la dynamique venant en grande partie des transports pour compte propre (+ 11,5 % après + 13,9 % en 2010). Sur les distances de plus de 500 km, l'activité est en recul (- 4,3 % après + 4,0 % en 2010) (figure 1A.3).

Croissance soutenue par les produits manufacturés et les matériaux de construction

Le transport de produits manufacturés et de machines continue à augmenter (+ 1,8 % après + 4,1 %) entraîné par les équipements électriques, électroniques et informatiques ; les matériels de transport (véhicules, moteurs...) subissent les effets du repli des ventes de véhicules neufs. Pour la seconde année consécutive, le transport routier des minerais métalliques et autres produits d'extraction (+ 3,1 %), ainsi que celui des minéraux non métalliques — verre, ciments, chaux et autres produits de la construction — sont très dynamiques (+ 16,7 %) en ligne avec le redressement de la production de ces produits.

La baisse du transport routier de produits pétroliers (- 0,5 %), notamment raffinés, s'inscrit dans le triple contexte des prix de pétrole cher, d'un hiver moins froid et des difficultés de la raffinerie en France.

Le transport de produits agricoles et alimentaires se replie légèrement (- 0,3 %) : recul (- 2,4 %) des produits agricoles ; croissance légère pour les produits alimentaires (+ 1,5 %).

Le transport de meubles et autres articles manufacturés continue à reculer (- 4,3 %), la baisse pour le bois et le papier s'amplifie (- 20,2 %).

Le transport de conteneurs — rattaché à celui des groupages de marchandises diverses — continue à augmenter (+ 3,9 %), mouvement aussi observé pour le transport fluvial de conteneurs.

Le transport routier de courrier et colis baisse pour la deuxième année consécutive (- 4,5 %) essentiellement du fait de l'activité courrier tandis que l'activité colis résiste mieux grâce au développement des ventes par internet (figure 1A.5).

Figure 1A.1 Transport intérieur terrestre de marchandises

en milliards de t-km et %

	2000	2010	2011	2011/ 2010
Transport intérieur terrestre total y compris oléoducs (tous modes)	369,2	367,3	376,0	2,4
dont transport routier	282,5	311,6	315,9	1,4
dont pavillon français	203,0	196,3	200,5	2,1
dont pavillon étranger	79,5	115,2	115,4	0,2

Sources : SOeS, Rapport CCTN 2011 et enquête TRM
Champ : transport total pavillons français et étrangers

Figure 1A.2 Transport routier de marchandises sous pavillon français

en milliards de t-km et %

	2000	2010	2011	2011/ 2010
Compte d'autrui	174,1	151,3	152,5	0,8
Transport intérieur national	155,1	144,0	145,3	0,9
international	20,7	9,5	9,2	-2,8
Transport à l'étranger	19,0	7,4	7,2	-2,6
Compte propre	29,7	30,9	33,2	7,6
Transport intérieur national	29,1	30,4	32,7	7,4
international	28,6	29,9	32,2	7,7
international	0,5	0,6	0,5	-6,8
Transport à l'étranger	0,6	0,4	0,5	21,9
Véhicules utilitaires légers	18,8	21,9	22,5	2,4
Transport routier sous pavillon français	222,6	204,1	208,1	2,0
Transport intérieur national	203,0	196,3	200,5	2,1
Transport à l'étranger	19,5	7,8	7,7	-1,3

Sources : SOeS, Rapport CCTN 2011 et enquête TRM
Champ : transport total pavillons français

Figure 1A.3 Transports routiers de marchandises en poids lourds selon la classe de distance

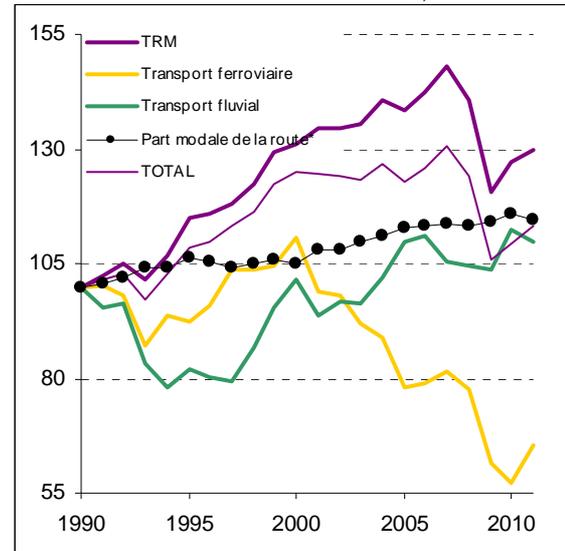
en milliards de t-km et %

	2000	2010	2011	2011/ 2010
Compte d'autrui	174,1	151,3	152,5	0,8
Moins de 150 km	31,6	33,9	35,7	5,4
De 150 km à moins de 500 km	69,5	69,1	70,7	2,2
A 500 km et plus	73,0	48,3	46,1	-4,6
Compte propre	29,7	30,9	33,2	7,6
Moins de 150 km	17,6	18,4	19,7	6,6
De 150 km à moins de 500 km	9,5	9,5	10,6	11,5
A 500 km et plus	2,6	2,9	2,9	1,3
Ensemble	203,8	182,2	185,7	1,9
Moins de 150 km	49,2	52,3	55,3	5,8
De 150 km à moins de 500 km	78,9	78,7	81,3	3,3
A 500 km et plus	75,6	51,2	49,0	-4,3

Sources : SOeS, enquêtes TRM
Champ : transport national et international, pavillon français, PTAC > 3,5 t

Figure 1A.4 Évolution des transports intérieurs et de la part modale routière

en t-km, base 100 en 1990



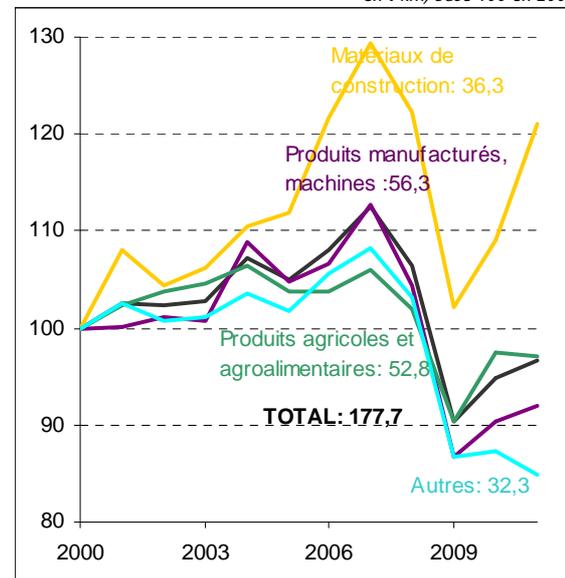
* en 2011, la part modale de la route est de 82,7 %

Sources : SOeS, Rapport CCTN 2011

Champ : hors TRM sous pavillon étranger, transit routier et oléoducs

Figure 1A.5 Transport intérieur routier en poids lourds, par type de marchandises

en t-km, base 100 en 2000



Source : SOeS enquête TRM

Champ : transport national et international, pavillon français, PTAC > 3,5 t

1B | Les entreprises de TRF

En 2011, le chiffre d'affaires (CA) des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement (TRF) devrait augmenter de 6,0 % et atteindre environ 45,5 Mds€ (cf. encadré). Cette hausse s'accompagne d'une hausse du nombre d'entreprises, d'une reprise de leur investissement en poids lourds et d'une amélioration de leur marge malgré la hausse des prix du carburant.

Baisse des défaillances d'entreprises

Début 2011 le secteur du TRF compte plus de 40 200 entreprises soit + 0,4 % par rapport à début 2010 (données provisoires, *figure 1B.1*). Cependant, d'après les déclarations auprès de Sirene (système d'identification du répertoire des entreprises), les créations, y compris nouveaux auto-entrepreneurs, diminuent de 6,6 % en 2011 tandis que les défaillances d'entreprises chutent de 8,0 % au cours de la même période.

Une production 2011 comparable à celle de 2008

L'estimation retenue de + 6,0 % pour le CA repose sur plusieurs données et indices (cf. encadré). Intervenant après la hausse de 7,6 % en 2010, cette progression pourrait rattraper la forte baisse subie en 2009 (- 10,9 %), et permettre de dépasser le niveau de 2008, d'avant crise, qui était alors de 43,9 Md€.

Les coûts augmentent plus fortement que les prix des prestations

En moyenne annuelle, les coûts du transport national s'accroissent sensiblement plus rapidement que les prix des prestations, avec tout particulièrement la hausse du prix du gazole. Sur la longue distance, les coûts (*figure 1B.4*) augmentent nettement (+ 5,4 %) alors que les prix (*figure 1B.3*) enregistrent une hausse moindre (+ 3,2 %). Le différentiel entre coûts et prix, + 2,3 points, est cependant nettement inférieur à celui de 2010 (+ 5,3 points).

Cette hausse des coûts résulte principalement de la forte hausse du gazole professionnel en 2011 (+ 16,4 %) qui est quasi-identique à celle de 2010, mais aussi des coûts de maintenance (+ 6,1 %) et d'infrastructure (+ 2,8 %). Sur la courte distance aussi, coûts et prix progressent simultanément avec un différentiel toujours en faveur des coûts : + 5,3 % de hausse des coûts des « 40 tonnes » et + 3,9 % pour ceux des « Porteurs » contre + 2,6 % pour les prix.

À l'international, dont le poids est limité par la concurrence des autres pavillons, le prix du transport routier du pavillon français augmente plus fortement (+ 4,5 %). Cette poussée se concentre essentiellement sur le premier trimestre 2011 (+ 4,0 % par rapport au quatrième trimestre 2010).

Poursuite de la forte hausse du montant des achats de carburants

Le montant des achats de carburants augmenterait de 18,2 % en 2011 soit presque autant que l'année précédente, + 19,5 % (*figure 1B.2*). En effet, le coût du gazole professionnel poursuit sa hausse (+ 16,4 %) entamée en 2010 et la circulation continue de croître (+ 2,1 % véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui). La très faible diminution des consommations unitaires de gazole des poids lourds (- 0,6 %) ne peut pas enrayer le phénomène. Les autres postes de consommations intermédiaires devraient peu augmenter (+ 1,6 %). Ainsi, l'ensemble des consommations intermédiaires augmenterait de « seulement » 6,1 % soit 3,5 points de moins qu'en 2010. La valeur ajoutée brute (VA) devrait évoluer sensiblement au même rythme (+ 5,9 %).

Les charges de personnel hors intérim sont encore croissantes : les progressions depuis le premier trimestre 2010 se poursuivent en 2011 (selon l'Acoss, + 4,1 % en moyenne annuelle, CVS-CJO) avec une hausse des effectifs salariés (+ 2,5 % CVS-CJO). Celles-ci augmentent cependant moins vite que la VA. Ainsi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) augmenterait encore plus rapidement que la VA en 2011. Le taux de marge (EBE/VA) s'améliorerait, retrouvant ainsi le niveau de 2008 : + 9,5 %. D'après l'enquête de conjoncture de l'Insee, la situation de trésorerie s'améliorerait aussi, bien que dans des proportions moindres. Le résultat d'exploitation serait néanmoins en baisse sur la deuxième moitié de l'année 2011.

L'investissement en poids lourds reprend

Les entreprises de TRF investissent à nouveau un peu plus en 2011. Ce secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes. Le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds progresse de 37,1 % après des replis de 0,4 % en 2010 et surtout 37,4 % en 2009 atteint 49 500 véhicules contre 36 100 en 2010. Les immatriculations de camions augmentent de 26,5 % et celles des tracteurs routiers de 47,7 %.

Estimation du CA 2011

L'évolution du chiffre d'affaires pour l'année 2011 est estimée à partir de l'indice de chiffre d'affaires de l'Insee (+ 8,0 % pour le secteur du TRF) et à partir de données du SOeS (activité du TRF et prix des prestations). En 2011, l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (intérieures et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRF, est de + 0,8 % et les prix repartent à la hausse (+ 3,2 % ; *figure 1B.3*). La combinaison de ces chiffres moyens de prix et de quantités, qui ne tient pas compte des niveaux de prix différents entre prestations, donne une croissance en valeur de l'ordre de 4,0 %. Le chiffre retenu ici est la moyenne entre ce 4,0 % et le 8,0 % de l'indice de CA de l'Insee, soit + 6,0 %.

Figure 1B.1 Indicateurs de démographie d'entreprises du TRF

en nombre d'entreprises, évolutions en %

	2010	2011 ⁽¹⁾	11/10
Nombre d'entreprises au 01/01	40 068	40 213	0,4
Transports routiers de fret interurbains	12 766	12 637	-1,0
Transports routiers de fret de proximité	24 333	24 625	1,2
Location de camions avec chauffeur	1 215	1 171	-3,6
Services de déménagement	1 754	1 780	1,5
Défaillances	1 288	1 185	-8,0
Transports routiers de fret interurbains	379	377	-0,5
Transports routiers de fret de proximité	818	734	-10,3
Location de camions avec chauffeur	26	24	-7,7
Services de déménagement	65	50	-23,1
Créations	4 256	3 975	-6,6
Transports routiers de fret interurbains	1 002	904	-9,8
Transports routiers de fret de proximité	2 953	2 781	-5,8
Location de camions avec chauffeur	29	24	-17,2
Services de déménagement	272	266	-2,2

Sources : Insee-Sirene, Bodacc

Champ : transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A-49.41B-49.41C-49.42Z)

(1) : données provisoires au 28 juin 2012

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.

Figure 1B.2 Comptes des entreprises du TRF

en millions d'euros courants, taux et évolutions en %

	2008	2009	2010	2011	10/09	11/10
			prov.	est.		
Chiffre d'affaires	43 900	39 116	42 935	45 510	9,8	6,0
Production	43 478	38 533	41 462	43 949	7,6	6,0
Consommations Intermédiaires	28 058	23 979	26 285	27 880	9,6	6,1
dont achats de carburant	-	5 924	7 077	8 362	19,5	18,2
Valeur ajoutée (VA)	15 420	14 554	15 177	16 068	4,3	5,9
Impôts, taxes	971	918	747	882	-18,6	18,1
- Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Charges de personnel	12 982	12 506	13 118	13 661	4,9	4,1
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 467	1 130	1 312	1 525	16,1	16,3
Taux de marge (EBE/VA) en %	9,5	7,8	8,6	9,5	11,3	9,8

Sources : Insee-Esane pour 2009-2010, estimations SOEs pour 2011 (d'après notamment Acoss, CNR)

Champ : transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A-49.41B-49.41C-49.42Z)

Figure 1B.3 Prix du TRF

en %

	2010	2011	Moyenne 2004-2011
Prix du TRF	0,0	3,2	2,3
à l'international	-1,2	4,5	1,9
national longue distance	-0,3	3,1	2,4
national courte distance	0,9	2,6	2,3

Source : SOEs à partir des données de lata Cargo

Champ : transports routiers de fret, Nace = 49.41 (NAF 49.41A-49.41B-49.41C).

Figure 1B.4 Coûts du TRM (*) longue distance

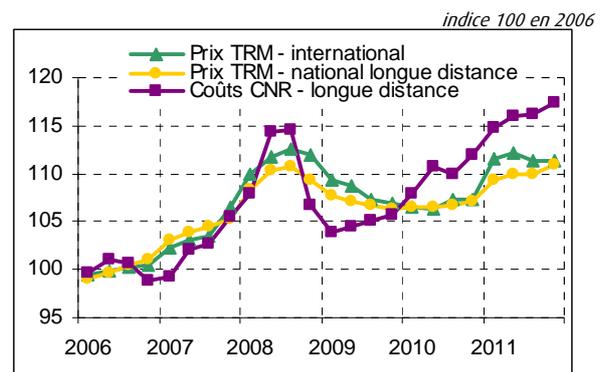
en %

	2009	2010	2011	Moyenne 2000-2011
Ensemble	-5,5	5,1	5,4	2,9
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	-22,1	16,3	16,4	4,8
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	3,7	2,8	6,1	3,9
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	9,1	1,5	2,8	4,1
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	2,9	2,2	-1,0	2,1
Personnel de conduite (salaires et charges)	1,9	1,1	1,7	2,3
Frais de déplacement (repas et nuitées)	0,0	2,6	1,3	1,8
Charges de structure (personnel administratif)	2,3	1,9	-1,5	1,5

Source : CNR

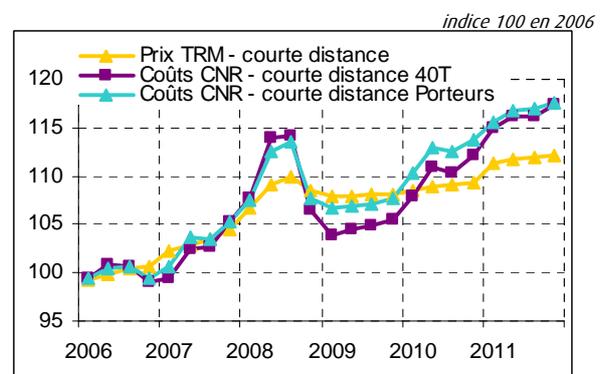
(*) TRM : transports routiers de marchandises (dénomination CNR)

Figure 1B.5 Prix et coûts du TRM Longue distance



Sources : SOEs à partir des données de lata Cargo, CNR

courte distance



Sources : SOEs à partir des données de lata Cargo, CNR



2 | L'emploi et le marché du travail

Organisation du chapitre

L'emploi décrit les effectifs salariés et intérimaires exerçant leur métier dans des établissements du transport routier de fret (TRF) élargi, leurs caractéristiques et celles des postes occupés. Le marché du travail concerne les offres et les demandes d'emploi par métier du transport et de la logistique (conducteur, manutentionnaire, ...) quel que soit le secteur d'activité employeur. Il décrit les établissements offreurs, les contrats proposés, les demandeurs d'emploi.

En 2011

En 2011, la hausse de l'emploi salarié des établissements du TRF élargi est acquise dès le premier semestre et soutenue par le dynamisme de l'emploi des établissements du sous-secteur du TRF de proximité.

L'indicateur de tension sur le marché du travail du transport et de la logistique reste proche de son niveau moyen de longue période mais le nombre de demandeurs d'emplois augmente nettement plus que pour l'ensemble de l'économie.

Spécificités structurelles

Les salariés du TRF élargi représentent le tiers des salariés des transports et de l'entrepôt. Ils constituent une population ouvrière et masculine qui travaille plus souvent à temps plein qu'à temps partiel. Les conducteurs, essentiellement des hommes, ouvriers qualifiés lorsqu'ils conduisent des poids lourds, sont en moyenne légèrement plus âgés que les salariés du transport et de l'entrepôt. Les entreprises des secteurs du TRF ne représentent qu'un cinquième des offres d'emploi pour ces métiers (un tiers pour les conducteurs), les entreprises de travail temporaire en représentent environ 40 % et le commerce 10 %.

2A | L'emploi salarié

De fin 2010 à fin 2011, l'emploi salarié du transport routier de fret (TRF) élargi augmente de 2,2 % (+ 8 000 salariés), poursuivant sa hausse entamée un an plus tôt. Le sous-secteur de transport routier de fret de proximité constitue le premier soutien de cette hausse alors que les disparitions nettes d'emploi se poursuivent dans celui de la messagerie. Dans le même temps, l'emploi intérimaire utilisé par le TRF élargi est quasiment stable. Pour les transports et l'entreposage comme pour l'ensemble des secteurs marchands non agricoles, les hausses sont moins marquées.

La reprise de l'emploi s'accélère dans le TRF élargi, sur le premier semestre

Au 31 décembre 2011, le TRF élargi emploie 371 300 salariés (un tiers de l'emploi des transports et de l'entreposage). Le secteur compte ainsi 8 000 salariés supplémentaires par rapport à la fin 2010 (+ 2,2 %, *figure 2A.7*) ; soit une progression plus sensible que celle de l'an passé qui amorçait le début de la reprise (+ 0,7 % entre la fin 2009 et la fin 2010). 80 % de cette hausse est acquise dès le premier semestre 2011. L'augmentation du niveau annuel moyen est de 1,9 %, soit 6 900 salariés supplémentaires en moyenne annuelle, après - 0,5 % en 2010.

L'accélération de la reprise de l'emploi intervient dans un contexte de hausse modérée de l'activité du TRF mesurée en véhicules-kilomètres (*figure 2A.3*).

Hormis la messagerie, la hausse concerne tous les sous-secteurs

Au sein du TRF élargi, c'est dans les transports de fret de proximité que la hausse est la plus soutenue (+ 4,5 %, soit + 5 800 emplois). Ce secteur affiche un rythme de progression comparable à celui de la période 2006-2008. À l'opposé, les disparitions nettes d'emplois enregistrées chaque année depuis 2003 dans la messagerie, se poursuivent en 2011.

L'intérim se maintient, après son redressement en 2010

En 2011, l'emploi intérimaire utilisé par le TRF élargi est de 18 400 équivalents-emplois temps plein. Comme en 2010, il représente 4,8 % de l'emploi salarié (y compris l'intérim), son augmentation (+ 1,8 %, soit + 300 intérimaires, *figure 2A.3*) est du même ordre que la hausse de l'emploi du secteur (voir la *fiche 2C*).

Le maintien du niveau de recours à l'intérim intervient après son net rebond de l'année 2010.

Si la répartition de l'emploi par taille de l'entreprise varie assez peu depuis 2000 dans le TRF élargi dans son ensemble, ce n'est pas le cas de tous ses sous-secteurs. En particulier, dans le TRF de proximité et dans la location de camions avec chauffeur, la part des effectifs salariés des petites entreprises (moins de 10 salariés) a baissé entre 2000 et 2010, dernière année disponible (*figure 2A.4*), tandis que l'emploi s'est concentré dans les entreprises de plus grande taille dans le TRF interurbain.

Estimation de l'emploi salarié en 2011

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

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

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 et 2008, et de Pôle emploi pour les années antérieures ;

- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos - mars 2012) ;

- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2012 ;

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

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

Figure 2A.1 Effectif salarié au 31 décembre

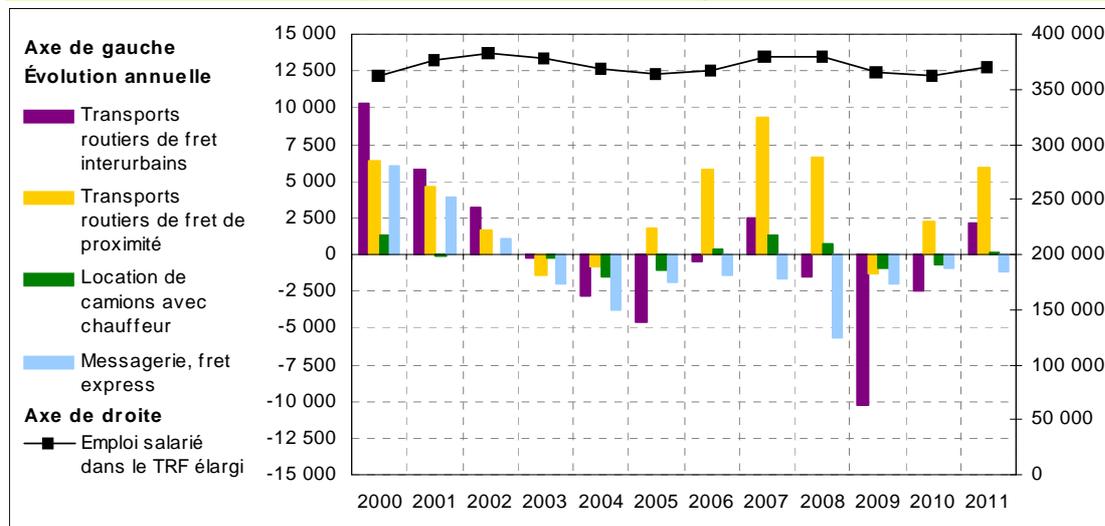
Secteur d'activité	en milliers					en %			
	2007	2008	2009	2010	2011	Struct. 2011	Évolutions annuelles		
							09/08	10/09	11/10
Transports et entreposage * dont	1 082,0	1 086,4	1 069,4	1 070,4	1 080,8	100	-1,6	0,1	1,0
Transport routier de voyageurs	76,3	81,6	85,3	87,5	89,7	8	4,6	2,6	2,5
Transport routier régulier de voyageurs	55,1	58,1	59,9	59,8	60,5	6	3,1	-0,2	1,2
Autres transports routiers de voyageurs	21,2	23,4	25,4	27,7	29,2	3	8,4	9,2	5,2
Transport routier de fret élargi	383,4	375,1	360,8	363,3	371,3	34	-3,8	0,7	2,2
Transports routiers de fret interurbains	190,3	186,4	175,0	175,8	178,7	17	-6,1	0,4	1,7
Transports routiers de fret de proximité	123,8	125,2	124,6	128,0	133,8	12	-0,5	2,7	4,5
Location de camions avec chauffeur	20,2	20,3	19,2	18,3	18,9	2	-5,5	-4,5	2,8
Messagerie, fret express	49,1	43,1	41,9	41,2	39,9	4	-2,8	-1,7	-3,1
Ensemble de l'économie	16 395	16 207	15 935	16 036	16 103	-	-1,7	0,6	0,4

Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, RATP

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture

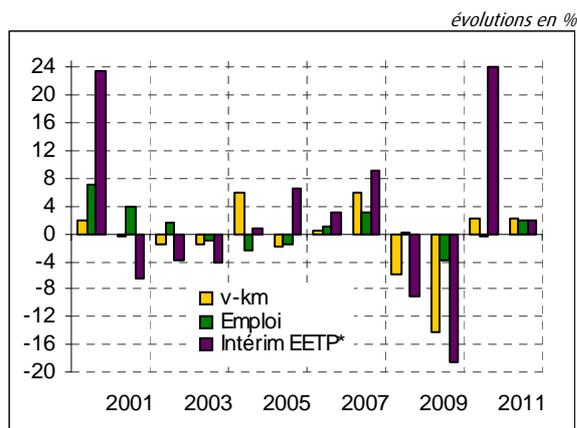
* hors "Activités de poste et de courrier"

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



Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess

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



Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP et SOeS - enquête TRM

* EETP : équivalent emploi à temps plein

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

en %

Activité	Taille	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

Sources : Pôle emploi * Données provisoires

2B | Les caractéristiques des salariés

Sur dix salariés des établissements exerçant une activité du transport routier de fret élargi, sept sont des « conducteurs ». Ces derniers 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. 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 2010, 77 % des salariés des établissements du TRF élargi sont des ouvriers qualifiés et 5 % sont des ouvriers non qualifiés alors que dans l'ensemble des transports et de l'entrepôt, ils représentent respectivement 44 % et 5 % (*figure 2B.3 et annexe 2.7*). Dans le TRF élargi, 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. Au-delà de ce constat d'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 (59,9 %), mais aussi moins qualifiés. À l'opposé, la location de véhicules avec chauffeur compte essentiellement des ouvriers qualifiés (88,2 %) et très peu d'ouvriers non qualifiés (1,4 %).

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 : fin 2009, dernière année disponible, la part des femmes s'y établit à 12,1 % contre 22,1 % dans les transports et l'entrepôt (hors « activités de poste et de courrier » et hors RATP et SNCF). En comparaison, cette part est de 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*).

Un âge moyen de 41 ans

En 2010, l'âge moyen d'un salarié du TRF élargi est de 41 ans, soit un an de moins que les salariés de l'ensemble des transports et de l'entrepôt. 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, la population des salariés de la messagerie vieillissent plus rapidement que l'ensemble des salariés du TRF élargi : deux ans et neuf mois entre décembre 2002 et décembre 2010 contre deux ans et quatre mois (*annexe 2.8*).

Avec une moyenne d'âge de 41 ans et demi, les conducteurs du TRF élargi sont plus âgés que

l'ensemble des salariés du secteur. Dans presque chacun des sous-secteurs du TRF élargi, cette profession tend, à présent, à vieillir moins rapidement que les autres professions : l'âge moyen des conducteurs s'est accru de 25 mois entre décembre 2002 et décembre 2010 contre 28 mois pour l'ensemble des salariés du secteur. Echappant à cette tendance, la population des conducteurs du secteur de la location de camions avec chauffeurs a davantage vieilli sur cette période que celle de l'ensemble des salariés de ce sous-secteur (+ 27 mois contre + 26 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 ».

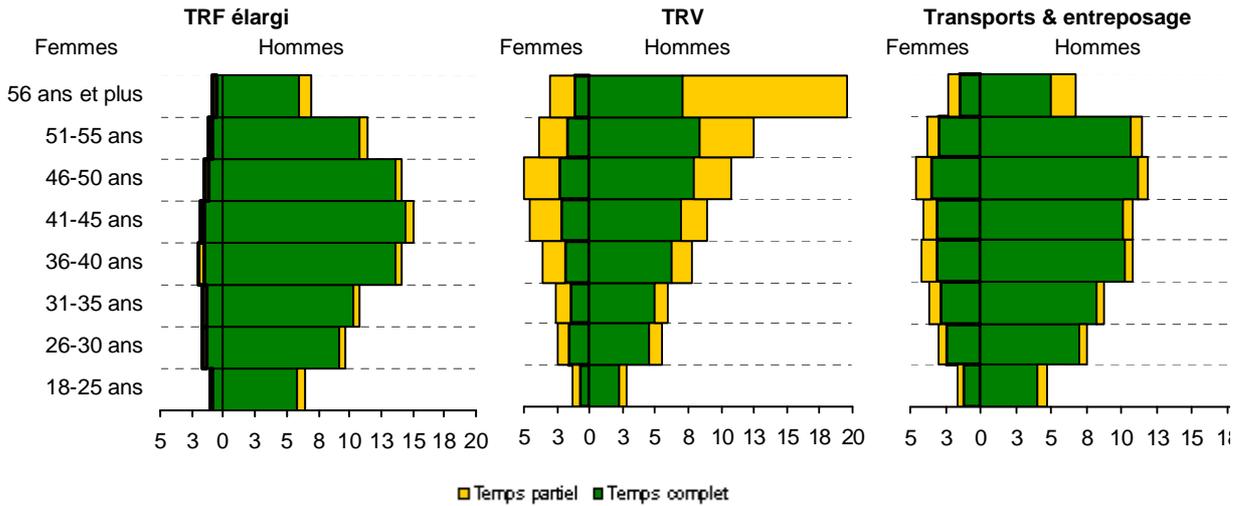
Grands routiers : conducteurs qui prennent au moins six repos journaliers par mois hors du domicile (six « découchés »).

Sont étudiés dans cette fiche, les salariés d'établissements dont l'activité principale appartient au secteur « transports et entrepôt ». 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 couvrent l'ensemble des établissements relevant du champ d'application de l'assurance chômage ; dans les transports et l'entrepôt les salariés de la SNCF, de La Poste et de la RATP sont exclus.

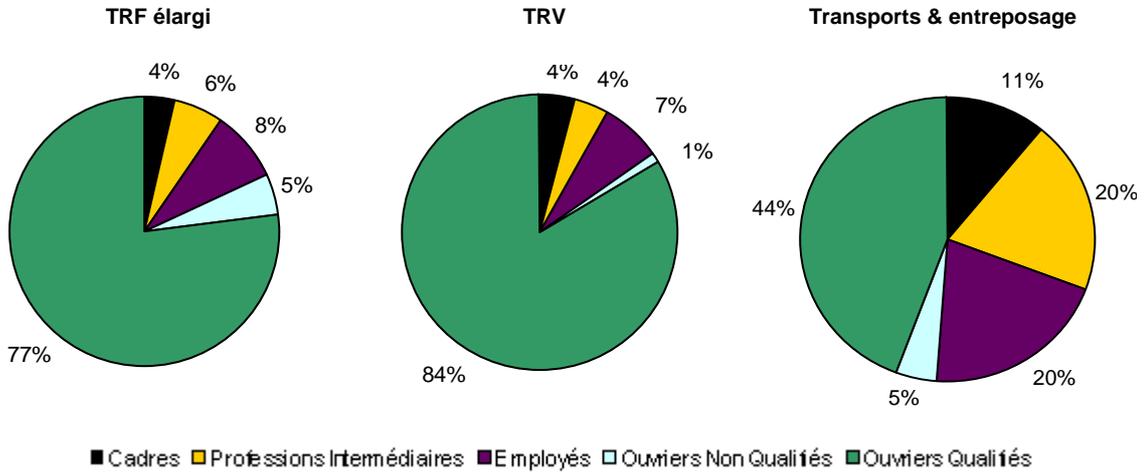
Les intérimaires (*fiche 2C*) ne sont pas inclus car, aussi bien dans les DADS que dans les données de Pôle emploi, ils sont rattachés à une entreprise d'intérim sans précision de l'établissement où leur mission s'effectue.

Figure 2B.1 Pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2010 (femmes / hommes)



Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Figure 2B.2 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2010



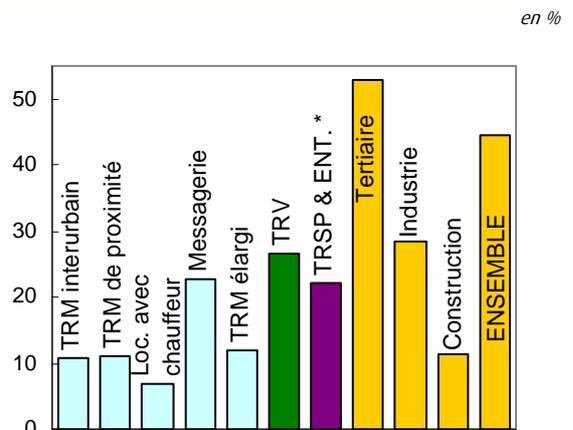
Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Figure 2B.3 Proportion de conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2010

Secteur d'activité	Conducteur	Dont Femmes
Transport routier de fret élargi	70,5	2,5
TRF interurbains	75,2	1,9
TRF de proximité	73,9	3,3
Loc. de camions avec chauffeur	81,2	1,9
Messagerie, fret express	35,5	3,5
Transport routier de voyageurs	79,7	22,0
Transport urbain de voyageurs et taxis	45,3	17,1
Transports et entreposage (HZ)	36,4	7,9

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 2011, dans le transport routier de fret élargi (« TRF élargi »), la mobilité de l'emploi salarié comme le recours à l'emploi intérimaire sont stables après leur hausse en 2010. Le taux de rotation comme le taux de recours à l'intérim y sont plus dynamiques que ceux de l'ensemble des salariés du secteur des transports et de l'entreposage. Le recours au temps partiel, y est moins fréquent que dans le transport routier de voyageurs. Il a baissé d'un point entre 2005 et 2010.

Une rotation de la main d'œuvre stable

L'analyse des mouvements de main-d'œuvre (source Dares) offre un bon éclairage de la mobilité de la main d'œuvre à travers le marché du travail. En 2011, les niveaux de taux d'entrée et de sortie connaissent une rupture de série suite à des changements du processus de collecte et de centralisation (amélioration des contrôles de cohérence, meilleure prise en compte des entrées et des sorties et prise en compte par le SOeS des établissements de moins de 10 salariés).

En 2011, dans le transport routier de fret élargi (« TRF élargi »), le taux de rotation du personnel salarié s'établit à 29,1 %. Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (17,8 %) et la construction (23,4 %). C'est un taux néanmoins bien inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (50,2 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (62,6 % - *figure 2C.1*).

Dans le TRF élargi, le taux d'entrée (29,9 %) et le taux de sortie (28,3 %) sont stables en 2011. Cela traduit une stabilité de la mobilité de la main-d'œuvre.

Stabilité de l'emploi intérimaire

Le recours à l'emploi intérimaire assure une souplesse d'adaptation à l'évolution de la demande et permet de gérer au mieux l'incertitude sur le moment de la reprise et son ampleur. Après une année 2010 marquée par le rattrapage d'une grande partie du recul enregistré en 2008 et en 2009, le volume de travail temporaire utilisé en 2011 par le TRF élargi n'augmente que faiblement, eu égard à

l'ampleur habituelle de ses variations (+ 1,8 %, soit + 300 postes, *fiche 2A, figure 2A.3*). Il s'établit à 18 400 équivalents-emplois temps plein. La part des emplois intérimaires au sein de l'emploi salarié total, aussi appelée *taux de recours à l'intérim*, donne la pleine mesure du degré de recours à l'intérim propre à chaque secteur. D'un point de vue structurel, ce dernier est relativement important dans les transports et l'entreposage, moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les services (*figure 2C.2*). Il en va de même pour le TRF élargi dont le taux de recours à l'intérim est un peu supérieur à celui de l'ensemble des transports et de l'entreposage ; en 2011, celui-ci se maintient à 4,8 %.

Le recours au temps partiel moins fréquent

Dans le TRF élargi, comme dans chacun de ses sous-secteurs, à l'exception des cadres et des employés, les salariés travaillent moins souvent à temps partiel que dans l'ensemble des transports et entreposage. C'est particulièrement le cas par rapport aux salariés du transport routier de voyageurs (TRV) pour les catégories des employés et ouvriers. Ainsi, la proportion de salariés du TRF élargi à temps partiel est cinq fois moins élevée que dans le TRV et deux fois moins que dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Fin 2010, dernière année disponible, sont à temps partiel 7,2 % des salariés du TRF, 38,8 % des salariés du TRV et 13,0 % des salariés du secteur transports et entreposage. En particulier, les ouvriers qualifiés, majoritairement constitués de conducteurs dans le TRF élargi et dans le TRV, sont fréquemment à temps partiel dans le TRV alors qu'ils le sont rarement dans le TRF élargi (respectivement 42,6 % et 5,4% en 2010).

Les employés et les ouvriers non qualifiés du TRF élargi travaillent plus souvent à temps partiel que les autres catégories sociales, mais nettement moins que dans le TRV.

Définitions

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

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

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

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

en %, données brutes

Activité	Taux de rotation		
	2009	2010	2011*
Industrie	16,4	18,0	17,8
Construction	23,5	24,1	23,4
Tertiaire dont	57,1	59,4	62,6
Transports et entreposage dont	26,1	26,3	26,0
TRV	29,9	30,4	32,4
TRF élargi	25,6	28,2	29,1
Ensemble	45,6	47,8	50,2

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

Champ : établissements d'au moins 1 salarié

* Rupture suite à des traitements nouveaux

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

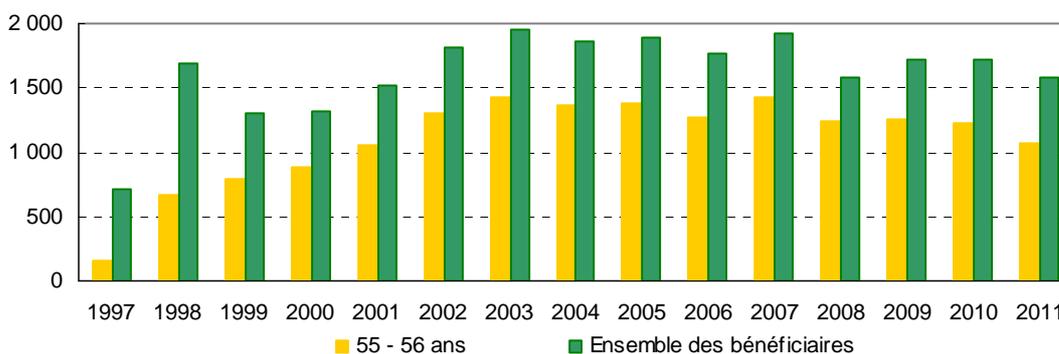
taux de recours en % et nombre d'intérimaires en milliers

Activité	Taux de recours moyen				Nombre d'intérimaires 2011*
	2000	2009	2010	2011	
Agriculture	0,9	1,2	1,2	1,2	2,5
Industrie	7,1	5,0	6,7	7,6	261,0
Construction	7,9	7,0	7,3	7,9	117,6
Tertiaire dont	1,5	1,3	1,5	1,5	195,0
Transports et entreposage dont	3,9	3,2	3,8	4,0	54,7
TRF élargi	5,0	3,8	4,8	4,8	18,4
Ensemble	3,1	2,6	3,0	3,2	576,1

Sources : 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



Sources : 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 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2011, 24 361 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 67,9 % des bénéficiaires avaient entre 55 et 56 ans lors de leur entrée dans le dispositif.

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

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

Figure 2C.4 Taux de temps partiel des effectifs salariés au 31 décembre 2010

en %

Catégorie sociale et professionnelle	TRF interurbains	TRF de proximité	Location de camions avec chauffeur	Messagerie, fret express	TRF élargi	TRV	Transports et entreposage
Cadres	11,5	14,3	11,1	4,6	10,8	9,9	10,2
Professions intermédiaires	6,8	7,2	8,8	5,2	6,4	9,5	12,2
Employés	19,4	23,5	19,4	11,9	19,1	27,6	18,2
Ouvriers qualifiés	4,0	7,7	4,1	5,1	5,4	42,6	11,4
Ouvriers non qualifiés	12,6	11,8	16,1	17,7	14,0	42,5	14,6
Total	5,9	9,2	5,3	7,8	7,2	38,8	13,0

Sources : Insee - DADS, calculs SOeS

2D | Marché du travail T&L : les offres d'emploi

En 2011, le nombre d'offres d'emploi déposées par les entreprises auprès de Pôle emploi augmente de 9,6 %. Tous les métiers « transport et logistique » (T&L) bénéficient de cette hausse, après le creux 2008-2009. Dans le même temps, le nombre de demandeurs d'emploi augmente, tant en termes de flux annuel que de stock de fin d'année (fiche 2E). Conjuguée à une moindre hausse des demandes, la reprise des offres entraîne une remontée de l'indicateur de tension sur ce marché du travail. Parmi les offres proposées en 2011, la part des contrats « très courts » diminue légèrement mais se maintient à un niveau élevé (22,4 %), et la part des contrats « courts », proposés dans 49,2 % des cas, augmente.

10 % d'offres supplémentaires en 2011

Les offres T&L collectées par Pôle emploi en 2011 sont destinées pour un tiers au métier de magasinage-préparation de commandes. Elles se développent continûment pour ce métier depuis 1995. Un autre tiers revient aux « autres métiers du T&L » (techniciens ou cadres du transport routier et métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime, la manutention ou le ferroviaire) et 16,4 % à la conduite de véhicules de transport routier de marchandises sur longue distance (figure 2D.1).

Pour l'ensemble des métiers T&L, le nombre d'offres collectées par Pôle emploi au cours de 2011 s'élève à 313 000, soit + 9,6 %. Cette hausse du flux d'offres nouvellement collectées est le résultat d'une augmentation trimestre après trimestre, depuis début 2010. Elle concerne tous les métiers et succède à la forte reprise des offres en 2010 dans le magasinage-préparation de commandes et dans la conduite de TRM longue distance. En particulier, c'est en Île-de-France que les offres de magasinage-préparation de commandes augmentent le plus (+ 51,8 %) ; la région concentre à présent 20,0 % du total national (figure 2D.3).

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

Les établissements du secteur transports et entreposage (HZ) ne sont pas les seuls acteurs sur le marché du travail T&L, car nombre d'entreprises de divers secteurs assurent elles-mêmes des fonctions de transport et de logistique. Ainsi, parmi l'ensemble des offres T&L collectées par Pôle emploi en 2011, seules 20,4 % sont émises par des établissements du secteur des transports. Comme en 2010, les entreprises de travail temporaire en déposent 39,2 % et celles du commerce 12,0 %. Les agences d'intérim ont une place grandissante parmi les offreurs d'emploi qui recourent aux services de Pôle emploi. Avant 1998, moins de

20,0 % des offres T&L enregistrées à Pôle emploi provenaient des agences d'intérim, elles atteignent 30,0 % dès 2004 et plus de 39,0 % depuis deux ans. En revanche, pour les offres destinées aux conducteurs de TRM sur longue distance, les entreprises du secteur HZ sont le principal pourvoyeur, déposant 42,9 % de l'ensemble de ces offres. De surcroît, parmi tous les métiers T&L, celui de conducteur de TRM sur longue distance est le métier le plus souvent demandé par les entreprises du secteur HZ (34,5 % de leurs offres concernent ce métier).

La part des contrats « très courts » en légère baisse

Parmi l'ensemble des offres proposées par Pôle emploi, la part des contrats « très courts » (moins d'un mois) diminue de 25,5 % à 22,4 %, au profit notamment de ceux de 1 à 6 mois, passant de 46,8 % à 49,2 % ; la part des contrats à durée indéterminée (CDI) se stabilise autour de 23 % des offres. Pour le métier de magasinage-préparation de commandes, la baisse de la part des contrats « très courts » est plus sensible (- 4,5 points), mais celle-ci intervient après sa très nette augmentation de 2010 (+ 28,8 points). Ces hausses sont en 2011 comme en 2010 essentiellement constituées de missions d'intérim plus concentrées au quatrième trimestre.

Hausse plus rapide des offres que des demandes d'emploi

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail T&L (offres d'emploi rapportées aux demandes) augmente, passant de 0,49 à 0,51. Cette remontée de l'indicateur s'explique par un accroissement plus important des offres que des demandes. Pour les conducteurs du TRM longue distance, il augmente pour la deuxième année, tout en restant, avec 68 offres pour 100 demandes en 2011 bien en deçà de sa moyenne de longue période de 87 offres pour 100 demandes.

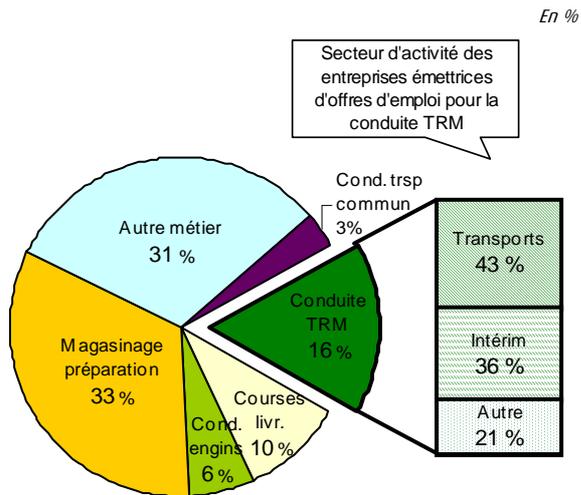
Les métiers « transport et logistique » (T&L)

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

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

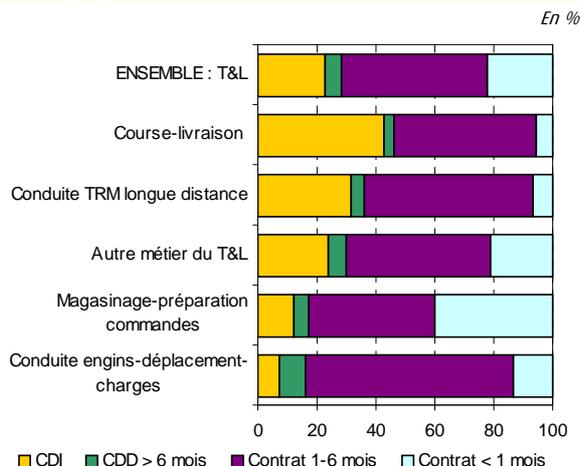
Un **changement de nomenclature** des métiers fin 2009 perturbe la continuité des séries statistiques d'ensemble, en particulier du fait des « autres métiers du T&L ».

Figure 2D.1 Offres d'emploi collectées par métier



Sources et Champ figure 2D.4

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

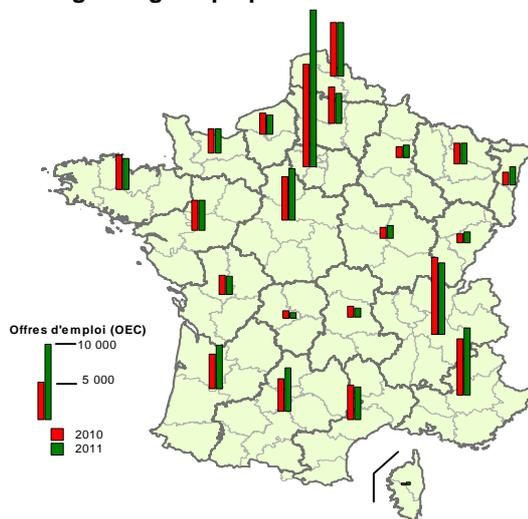
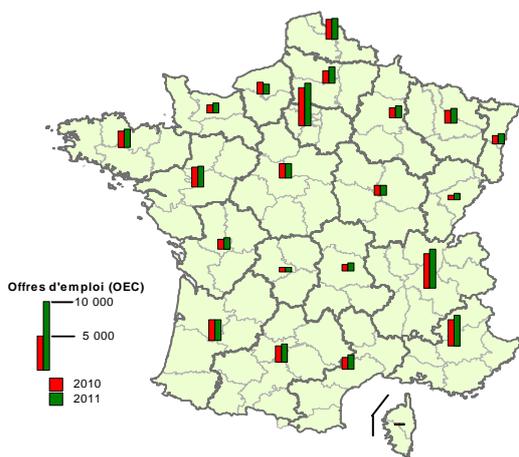


Sources et Champ figure 2D.4

Figure 2D.3 Offres d'emploi collectées au cours de 2010 et 2011

Conduite TRM longue distance

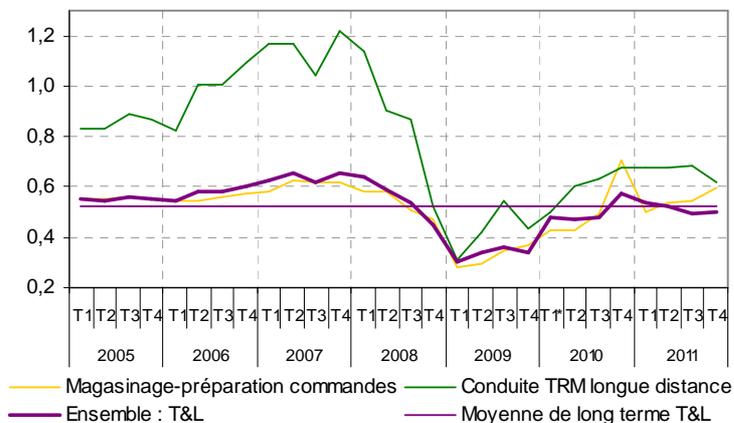
Magasinage et préparation de commandes



Sources et Champ figure 2D.4

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

Données CVS



L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) 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 différent.

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »

Sources : Dares, Pôle emploi : statistiques du marché du travail ; calculs CVS-CJO trimestriels SOEs * rupture de série

2E | Marché du travail T&L : les demandeurs d'emploi

À l'issue de l'année 2011, le nombre de demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi pour les métiers « transport et logistique » (T&L) et tenus d'effectuer des actes positifs de recherche d'emploi (catégories A, B et C) est de 496 600 personnes. Il a augmenté pour l'ensemble de ces métiers de 10,1 % sur un an (soit + 45 500). La hausse concerne tous les métiers. Elle est plus importante pour les demandeurs sans emploi (catégorie A) et plus forte que celle observée pour l'ensemble de l'économie (+ 5,3 %). La hausse du stock de demandeurs s'accompagne d'une hausse des nouvelles inscriptions tout au long de l'année. On enregistre parallèlement un accroissement plus rapide du nombre d'offres déposées par les établissements pour tous ces métiers auprès de Pôle emploi (fiche 2D).

543 000 personnes recherchent un métier dans le T&L

Fin décembre 2011, 543 000 personnes recherchant un emploi dans un métier T&L sont inscrites à Pôle emploi toutes catégories confondues. Les demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) représentent plus de 90 % de cette population, soit 496 600 personnes (figure 2E.1). Parmi elles, 344 800 (70 %) n'ont exercé aucune activité au cours du mois de décembre (catégorie A). En revanche, 51 200 (10 %) ont exercé une activité réduite « courte », ayant travaillé moins de 78 heures au cours du mois (catégorie B). 20 % (100 600) ont exercé une activité réduite « longue », de plus de 78 heures au cours du mois (catégorie C).

Forte hausse du nombre de demandeurs sans emploi

Entre fin 2010 et fin 2011, le nombre de demandeurs d'emploi du T&L tenus de faire des actes positifs de recherche (catégories A, B et C) augmente de 45 500 personnes (+ 10,1 %). Parmi les demandeurs de ces trois catégories, c'est le nombre de ceux qui n'ont exercé aucun emploi au cours du mois de décembre qui augmente le plus vite (+ 11,4 %, soit + 35 200 personnes) et ceux ayant eu une activité « longue » qui augmente le moins (+ 6,0 %). Parmi les demandeurs d'emploi, la part de ceux n'ayant exercé aucune activité se renforce.

La hausse du nombre des demandeurs concerne tous les métiers

Le nombre de demandeurs de catégorie A, B et C augmente pour tous les métiers. Cette hausse atteint en particulier 22,4 % pour les « autres métiers du T&L », c'est-à-dire les techniciens ou les cadres du transport routier et métiers s'exerçant dans le portuaire, le maritime, la

manutention ou le ferroviaire. Pour le métier de magasinage et de préparation de commandes le nombre de demandeurs augmente de 9,7 % (soit + 14 000 après + 20 600 en 2010). Pour les conducteurs de TRM longue distance, il croît de 3,8 %, soit + 2 200, après + 3 700 en 2010 et + 14 700 en 2009. Enfin, les nouvelles inscriptions (tout au long de l'année) dans ce métier dépassent les 74 000 annuelles depuis trois ans (figure 2E.3).

Vieillessement des demandeurs d'emploi

En 2011, le nombre de demandeurs du T&L (catégories A, B et C) augmente pour tous les âges, mais plus fortement pour les plus âgés que pour les âges intermédiaires et les plus jeunes. Au total, la part des plus de 50 ans progresse de 1,6 point alors qu'elle diminue de 0,9 point pour les 25 à 49 ans et de 0,7 pour les moins de 25 ans. Ce vieillissement des demandeurs d'emploi s'observe pour chacun des métiers, excepté pour les « autres métiers du T&L ». Ainsi, pour les conducteurs TRM longue distance, la part des plus de 50 ans a augmenté de 10 points en 15 ans ; pour le magasinage et préparation de commandes, cette part a augmenté de 3 points sur la même période (figure 2E.2).

Un emploi durable majoritairement recherché

Dans le T&L, en 2011, 94,0 % des demandeurs d'emploi T&L (catégories A, B et C) sont à la recherche d'emploi durable (contrats de plus de six mois). La part des demandeurs recherchant un contrat saisonnier ou temporaire a augmenté de 0,5 point en un an. Ces derniers sont près de 30 000 en 2011, soit 5 000 de plus. Cette hausse fait écho au développement du recours par les entreprises à d'autres types de contrat que le contrat à durée indéterminée. En effet, elles déposent de plus en plus d'offres pour des contrats de courte durée auprès de Pôle emploi, et utilisent l'emploi intérimaire qui leur assure une souplesse d'adaptation à l'évolution de la demande (voir fiche 2A et 2D).

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

Se référer à la fiche 2D.

Figure 2E.1 Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers T&L par catégorie

Évolutions et structure en % ; niveau en milliers

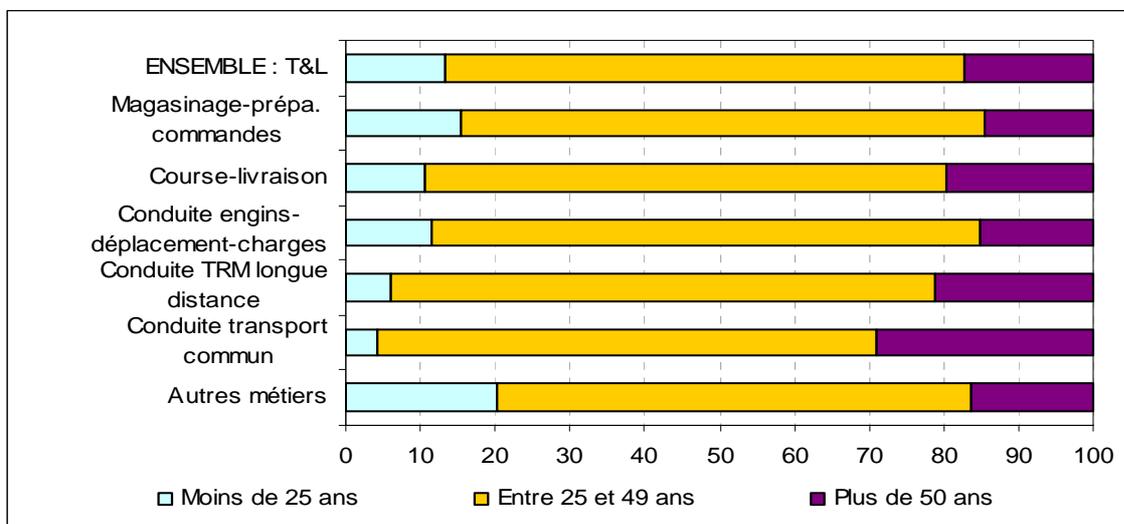
	Niveau		Structure		Evolution 10/11
	2010	2011	2010	2011	
Actes positifs de recherche d'emploi : catégories A, B, C	451,2	496,6	100,0	100,0	10,1
sans emploi : catégorie A	309,7	344,8	68,6	69,4	11,4
en activité réduite courte : catégorie B	46,6	51,2	10,3	10,3	9,8
en activité réduite longue : catégorie C	94,9	100,6	21,0	20,3	6,0
Sans actes positifs de recherche d'emploi dont					
sans emploi : catégorie D	22,6	21,8	4,6	4,0	-3,8
en emploi : catégorie E	21,9	24,6	4,4	4,5	12,3
Ensemble des catégories A, B, C, D, E	495,7	543,0	100,0	100,0	9,5

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »

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

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

En %

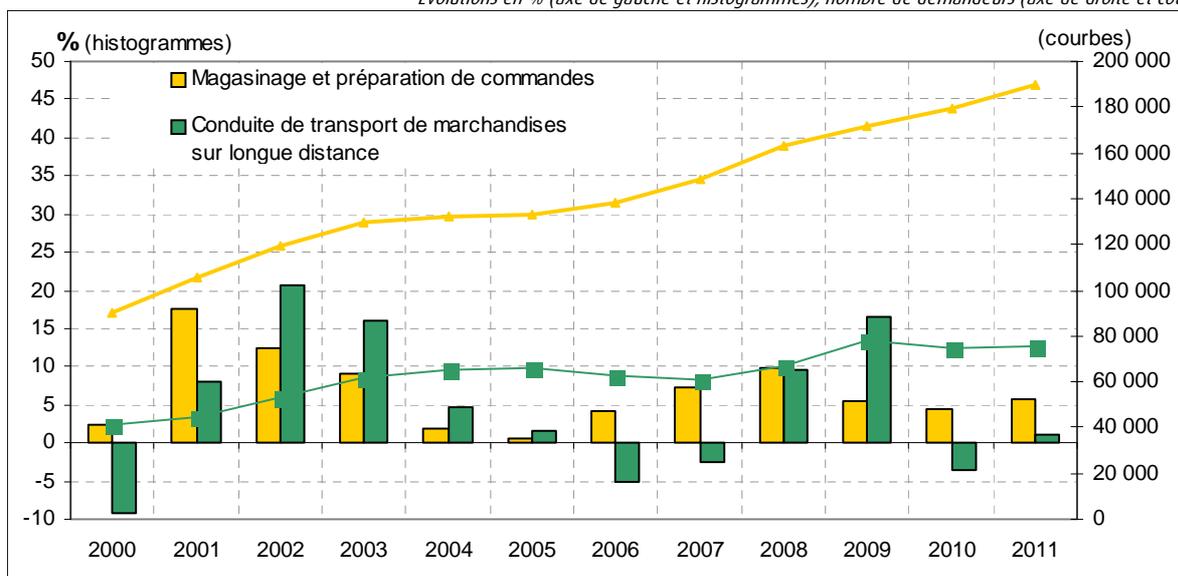


Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de fin d'année de catégories A, B et C

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

Figure 2E.3 Demandes d'emploi enregistrées (flux)

Évolutions en % (axe de gauche et histogrammes), nombre de demandeurs (axe de droite et courbes)



Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique »

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



3 | La durée du travail

Organisation du chapitre

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

En 2011

En 2011, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés d'établissements du TRF élargi s'établit à 45 heures et 40 minutes, pour les semaines de cinq jours et plus. Il augmente sur un an dans les établissements de moins de 20 salariés et dans le TRF de proximité, et plus fortement pour les routiers *courte distance* que pour les grands routiers. Les *courte distance* ont intensifié leur semaine de travail avec une augmentation de leur temps de conduite et une baisse de leur temps d'attente.

Spécificités structurelles

Le temps de service hebdomadaire et le nombre moyen de jours travaillés sur un mois des conducteurs *courte distance* sont inférieurs à celui des grands routiers respectivement d'environ 5 heures et de 1 journée. Les *courtes distances* consacrent moins de 65 % de ce temps à la conduite et les grands routiers autour de 75 %. En conséquence, les *courte distance* parcourent moins de kilomètres par mois et consacrent plus de temps au chargement et déchargement, entretien ou opérations administratives que les grands routiers. Pour les deux types de conducteurs le temps de service est plus élevé dans des établissements de grande taille que dans les plus petits.

3A

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

Avertissement

Les moyennes hebdomadaires sont calculées en se limitant aux semaines où les conducteurs travaillent cinq jours et plus, dites « semaines complètes ». En 2011, pour les conducteurs *courte distance* elles représentent en moyenne 60 % des semaines complètes du calendrier de l'année et 63 % pour les grands routiers.

En 2011, le temps de service hebdomadaire des conducteurs de poids lourds salariés des secteurs du TRF élargi augmente plus fortement pour les routiers courte distance que pour les grands routiers. Pour les semaines complètes, il augmente dans les établissements de moins de 20 salariés et dans ceux du TRF de proximité. Le nombre de semaines de travail de plus de 48 heures des routiers courte distance continue à augmenter, accompagné d'une hausse de leur temps de conduite et des distances parcourues et d'une baisse du temps d'attente et des autres travaux.

Hausse du temps de service plus forte pour les routiers *courte distance*

En 2011, pour les conducteurs de poids lourds exerçant dans le transport routier de fret élargi, la durée hebdomadaire moyenne de service des conducteurs grands routiers reste plus élevée que celle des conducteurs *courte distance* mais elle augmente plus pour les conducteurs *courte distance* que pour les grands routiers. Pour les *courte distance* elle est en moyenne de 43 h 20 (*figure 3A.1*), retrouvant son niveau d'avant la crise. Elle augmente en deux ans de près de 45 minutes, après une baisse en 2008. Pour les grands routiers, elle s'établit à 48 h 10. Elle augmente de 30 minutes après une forte hausse de presque une heure en 2010 et se situe maintenant près de 1 heure au-dessus de celle de 2007, avant crise.

Des semaines plus longues pour les *courte distance*

Sur les semaines complètes, en 2011 comme en 2010, la hausse de la durée hebdomadaire de service des routiers *courte distance* s'accompagne d'une augmentation des semaines. En effet, la part des semaines de plus de 48 h de service augmente de 7 points en deux ans au dépend de celles de moins 39 h (*annexe 3-1*).

Hausse du temps de service dans les établissements du TRF de proximité

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers salariés d'établissements du TRF de proximité augmente. Celui des grands

routiers augmente de presque 2 h (+ 1 h 49) après un recul de 43 minutes en 2010 (*figure 3A.2*) quand celui des *courte distance* augmente de $\frac{3}{4}$ d'heure. En revanche, dans le TRF interurbain celui des *courte distance* augmente de 54 minutes alors que celui des grands routiers se stabilise.

Les grands routiers consacrent les trois quarts de leur temps de service à la conduite

Les conducteurs grands routiers conduisent en 2011 en moyenne hebdomadaire 8 h 25 mn de plus que les conducteurs *courte distance*. Cet écart s'est réduit de 1 h 20 mn. Ce temps de conduite représente 74 % du temps de service des conducteurs grands routiers contre 63 % pour un conducteur *courte distance*.

Les conducteurs *courte distance* augmentent leur temps de conduite et leurs parcours

Les routiers *courte distance* conduisent en moyenne hebdomadaire 27 h 15 mn soit 1 h 10 mn de plus qu'en 2010. La part de ce temps de conduite augmente de 1,7 point en 2011 alors que le taux d'attente baisse de 0,9 point et celui consacré aux autres travaux de 0,7. Dans le même temps, leur distance moyenne parcourue augmente de 10,1 %, passant de 1 350 km à 1 486 km de moyenne mensuelle (*figure 3A.4*). Elle augmente en particulier quand ils exercent dans des établissements du TRF interurbain (+ 16,0 %).

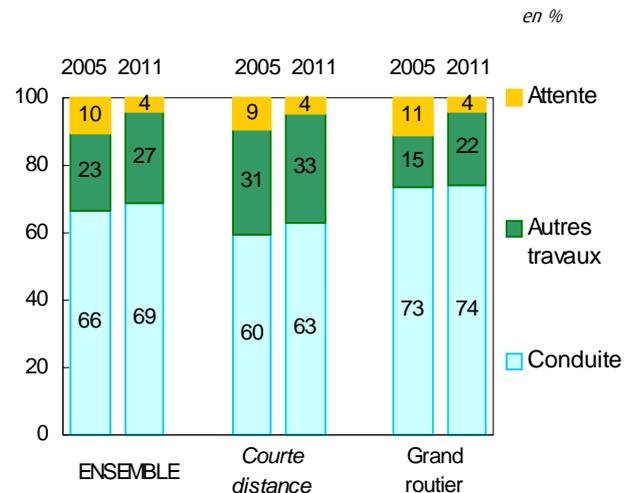
Forte hausse du temps de service dans les petits établissements

Pour tous les routiers des établissements de moins de 20 salariés le temps de service hebdomadaire augmente en 2011. Il baisse légèrement dans les établissements de plus grande taille où il reste structurellement plus élevé (*figure 3A.3*). Le temps de service hebdomadaire des routiers *courte distance* s'accroît dans les établissements de moins de 50 salariés et baisse dans des établissements de plus grande taille (+ 1 h 20 mn dans ceux de moins de 20 salariés et - 43 minutes dans ceux de 50 à 99 salariés). Celui des conducteurs grands routiers augmente dans presque toutes les tailles d'établissement mais plus fortement dans des établissements de moins de 20 salariés (+ 1 h 05 mn).

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

Semaines effectuées de 5 jours et plus

	en heures : minutes			
	2008	2009	2010	2011
Temps de service	43:60	44:05	46:00	45:40
<i>Courte distance</i>	42:05	41:45	42:35	43:20
<i>Grand routier</i>	46:40	46:50	47:40	48:10
Temps de conduite	29:15	30:05	32:35	31:20
<i>Courte distance</i>	25:30	25:30	26:05	27:15
<i>Grand routier</i>	34:25	35:30	35:50	35:40
Autres travaux	11:40	11:35	11:05	12:25
<i>Courte distance</i>	13:45	13:50	14:15	14:10
<i>Grand routier</i>	8:50	8:55	9:30	10:30
Temps d'attente	3:05	2:25	2:20	1:55
<i>Courte distance</i>	2:50	2:25	2:15	1:55
<i>Grand routier</i>	3:25	2:25	2:20	2:00



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

Source : SOeS, enquête « chronotachygraphes »

Remarque : en 2011, la baisse du temps de service pour la moyenne de l'ensemble des conducteurs (-20 minutes) s'explique par l'évolution de la pondération, la proportion de conducteurs courte distance augmentant. Dans le même temps, le temps de service augmente pour chacune des catégories (+30 minutes pour les grands routiers et +45 minutes pour les conducteurs courte distance).

Figure 3A.3 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi selon le secteur d'activité

Semaines effectuées de 5 jours et plus

	en heures : minutes			
	2008	2009	2010	2011
TRF de proximité (49.41B)	43:30	42:55	43:55	44:40
<i>Courte distance</i>	42:35	41:45	42:05	42:55
<i>Grand routier</i>	46:00	46:50	46:05	47:55
TRF interurbains (49.41A)	45:05	45:20	47:25	46:45
<i>Courte distance</i>	42:45	42:55	43:20	44:15
<i>Grand routier</i>	46:55	46:50	48:05	48:20

Champ et source figure 3A.1

Remarque : La taille des sous-populations interrogées de conducteurs de la messagerie (52.29A) ou de la location avec chauffeur (49.41C) qui regroupent 10 % des conducteurs, ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRF élargi des conducteurs courte distance » (figure 3A.1) sont parfois inférieures à celles du TRF interurbain, mais aussi du TRF de proximité.

Figure 3A.2 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi par taille d'établissements

Semaines effectuées de 5 jours et plus

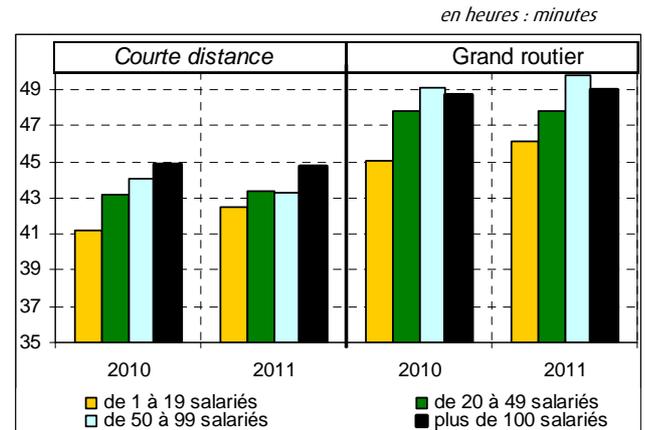


Figure 3A.4 Distance parcourue hebdomadaire et vitesse moyenne apparente, conducteurs routiers du TRF élargi

Semaines effectuées de 5 jours et plus

	niveau 2011	évolution							
		Distance				Vitesse			
		2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Ensemble des conducteurs PL	1 870 60	-0,7	2,4	7,0	-4,6	-0,5	-0,4	-1,3	-1,3
<i>Courte distance</i>	1 486 55	2,1	-2,5	-3,9	10,1	-0,5	-2,5	-6,0	-6,0
<i>Grand routier</i>	2 272 64	-2,5	3,0	-3,3	0,3	0,0	-0,2	-4,1	-4,1
dont TRF de proximité									
<i>Courte distance</i>	1 440 53	7,1	-4,3	-5,2	6,9	0,5	-0,4	-7,6	-7,6
<i>Grand routier</i>	2 084 61	-5,1	4,5	-7,4	-3,3	0,3	2,2	-4,5	-4,5
dont TRF interurbains									
<i>Courte distance</i>	1 649 57	2,0	-0,4	-8,2	16,0	1,3	-2,8	-5,3	-5,3
<i>Grand routier</i>	2 360 65	-2,3	2,0	-1,4	2,0	-0,4	-0,6	-3,9	-3,9

Champ et source figure 3A.1

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

3B

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

En 2011, le nombre moyen de jours travaillés chaque mois par les conducteurs poids lourds du TRF élargi baisse. Cependant, le temps de service moyen journalier, comme le temps de conduite ou le temps consacré aux autres travaux et les distances parcourues augmentent pour les routiers courte distance et les grands routiers. Les temps d'attente diminuent. Ces évolutions sont en cohérence avec la hausse des temps de service calculés sur des semaines complètes (fiche 3A).

Moins de jours travaillés par mois

Le nombre mensuel moyen de jours travaillés par les conducteurs est de 16,9 en 2011 (figure 3B.1). Il baisse de 0,7 jour (- 3,7 %) après avoir progressé d'une demi journée en 2010 et d'1 journée en 2009 (+ 6,5 %). Ce mouvement concerne aussi bien les conducteurs grands routiers que les conducteurs *courte distance* et touche l'ensemble des conducteurs du TRF interurbain comme ceux du TRF de proximité. En 2011, dans le transport routier de fret de proximité comme interurbain, les grands routiers travaillent presque un jour de plus par mois que les conducteurs *courte distance*. L'ensemble des grands routiers travaille 17,4 jours et les *courte distance* 16,5 jours par mois.

Baisse de la distance mensuelle parcourue mais hausse pour les *courte distance*

En 2011, la distance moyenne parcourue mensuellement par les conducteurs PL équipés de chronotachygraphes numériques (les seuls pour lesquels la distance est disponible) est de 6 200 kilomètres (figure 3B.2). Les conducteurs grands routiers parcourent en moyenne 1,6 fois plus de kilomètres par mois que les conducteurs *courte distance* en raison notamment d'un temps de conduite journalier et d'un nombre mensuel moyen de jours travaillés plus élevé. En 2011, ils parcourent mensuellement 7 600 km et les *courte distance* 4 800 km.

Pour l'ensemble des conducteurs elle baisse de 7,2 % entraînée par la baisse de la distance parcourue par les grands routiers. En effet celle-ci baisse de 1,5 % alors qu'elle augmente pour les *courte distance* (+ 5,8 %).

Pour un mois donné, la distance moyenne mensuelle parcourue résulte de la distance parcourue les jours travaillés et du nombre de jours de travail. En 2011, poursuivant la tendance de l'année précédente, les distances parcourues par jour travaillé augmentent tant pour les grands routiers que pour les conducteurs *courte distance* (respectivement + 1,3 % et + 8,9 %) et le nombre de jours travaillés baisse (- 2,9 % et - 2,7 %).

Temps de service journalier : 8 heures 55 mn

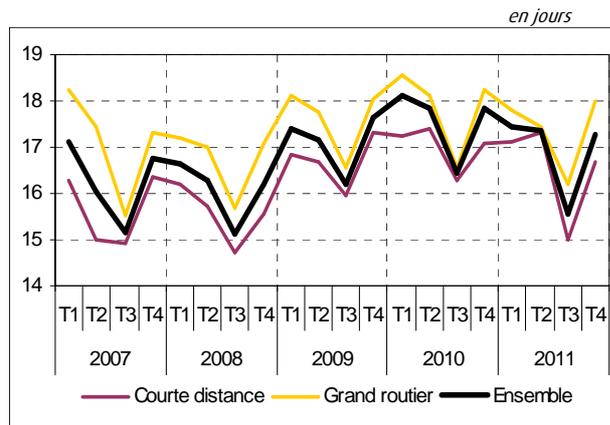
En moyenne en 2011, les grands routiers ont un temps de service de 9 h 18 mn par jour, comprenant 6 h 54 mn de conduite, 23 minutes d'attente et 2 h 01 mn de travaux autres que la conduite (figure 3B.3).

Parallèlement, une journée moyenne d'un conducteur *courte distance* compte 5 h 24 mn de conduite, 22 minutes d'attente et 2 h 48 mn de travaux autres que la conduite, soit un temps de service de 8 h 34 mn. Les grands routiers passent ainsi 1 h 30 mn de plus par jour au volant de leur véhicule que les conducteurs *courte distance*, qui effectuent 47 minutes de plus de « autres travaux ».

En un an, le temps de service journalier comme le temps de conduite augmentent plus fortement pour les conducteurs *courte distance* que pour les grands routiers. Les temps d'attente baissent pour les deux type de conducteurs et leur temps journalier consacré aux autres types de travaux augmente plus fortement pour les grands routiers. Ces évolutions sont en cohérence avec les temps calculés sur la base des semaines complètes.

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

Ensemble des jours travaillés

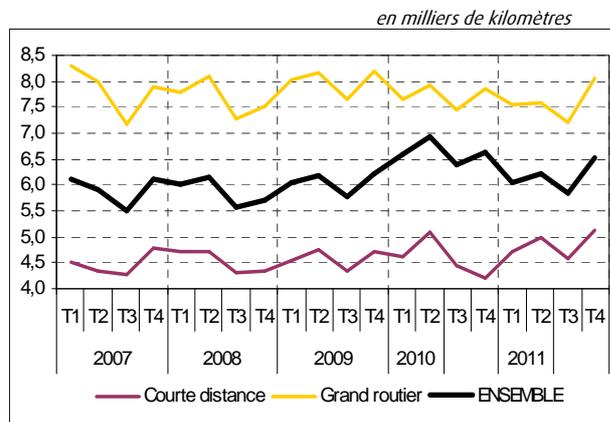


	2008	2009	2010	2011
Ensemble	16,1	17,1	17,6	16,9
<i>Courte distance</i>	15,5	16,7	17,0	16,5
Grand routier	16,7	17,6	17,9	17,4
dont TRF de proximité	16,4	16,8	17,1	16,8
<i>Courte distance</i>	16,2	16,6	16,7	16,6
Grand routier	17,0	17,6	17,5	17,3
dont TRF interurbains	16,0	17,3	17,9	17,0
<i>Courte distance</i>	15,0	16,8	17,1	16,4
Grand routier	16,8	17,6	18,0	17,4

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

Figure 3B.2 Distance mensuelle moyenne parcourue

Ensemble des jours travaillés



	2008	2009	2010	2011
Ensemble	5,9	6,1	6,6	6,2
<i>Courte distance</i>	4,5	4,6	4,6	4,9
Grand routier	7,7	8,0	7,7	7,6
dont TRF de proximité	5,6	5,3	5,8	5,5
<i>Courte distance</i>	4,8	4,6	4,6	4,8
Grand routier	7,7	7,9	7,3	7,0
dont TRF interurbains	6,4	6,8	7,4	6,8
<i>Courte distance</i>	4,7	5,0	4,8	5,3
Grand routier	7,7	8,0	7,9	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

Ensemble des jours travaillés

temps en heures : minutes ; distance en km ; évolution en %

	2011					Évolution 2010-2011				
	Service	Conduite	Attente	Autres travaux	Distance	Service	Conduite	Attente	Autres travaux	Distance
Ensemble	8:55	6:8	0:23	2:25	364	1,0	-1,9	-15,6	12,8	-3,6
<i>Courte distance</i>	8:34	5:24	0:22	2:48	294	3,6	6,4	-17,4	2,0	8,9
Grand routier	9:18	6:54	0:23	2:1	438	1,9	0,8	-13,5	9,7	1,3
dont TRF de proximité	8:47	5:50	0:28	2:30	329	3,2	1,9	6,8	5,7	-2,4
<i>Courte distance</i>	8:30	5:23	0:29	2:38	288	4,5	5,8	9,7	1,1	5,5
Grand routier	9:18	6:38	0:26	2:14	403	3,7	2,3	1,7	8,5	-2,5
dont TRF interurbains	9:5	6:30	0:21	2:14	401	0,5	-2,6	-21,9	16,3	-3,3
<i>Courte distance</i>	8:43	5:41	0:19	2:43	322	3,6	12,0	-32,5	-5,1	15,1
Grand routier	9:20	7:3	0:23	1:55	454	1,8	1,0	-16,1	9,7	3,0

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



4 | Les revenus salariaux

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit les revenus salariaux du transport routier de fret élargi sous deux angles :

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

En 2011

En 2011, la hausse du salaire de base est moindre qu'en 2010. Il en est de même quand on inclut les primes dans le salaire moyen par salarié. Néanmoins, le pouvoir d'achat des salariés du TRF élargi baisse car les prix à la consommation accélèrent et leur évolution dépasse celle du salaire moyen. La proportion de salariés rémunérés au Smic augmente dans le transport routier de marchandises.

Spécificités structurelles

Le salaire net moyen dans le TRF élargi est plus faible que celui de l'ensemble des salariés « transports et entreposage ». La proportion de professions intermédiaires y est moins élevée (10 % contre 31 % dans l'ensemble « transports et entreposage ») alors que celle des ouvriers qualifiés, essentiellement des conducteurs, y est plus importante (77 % contre 44 %). Enfin, la proportion de salariés rémunérés au Smic y est plus importante.

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

Le salaire moyen de l'ensemble des salariés du TRF élargi, y compris primes et compléments, décélère en 2011 (+ 1,7 % après + 2,9 %), tout comme le salaire horaire brut de base des ouvriers. Dans le même temps, les prix à la consommation accélèrent et leur évolution dépasse celle du salaire moyen. Ainsi le pouvoir d'achat moyen des salariés du TRF élargi, toutes catégories confondues, recule. La proportion de salariés rémunérés au Smic augmente dans le total transport routier de voyageurs et de marchandises.

Le pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête baisse

Le salaire moyen mensuel par tête (SMPT), qui inclut les primes, les indemnités et des effets de structure (ancienneté et qualification notamment), augmente moins dans le TRF élargi que dans l'ensemble « transports et entreposage » (hors activités de poste et de courrier), avec respectivement + 1,7 % et + 2,3 %. Compte tenu de l'accélération des prix à la consommation, le pouvoir d'achat du SMPT baisse dans le TRF élargi (- 0,4 %) alors qu'il augmente (+ 0,2 %) pour le « transport et entreposage » et plus encore dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,6 % ; figure 4A.4). En cinq ans, le pouvoir d'achat du SMPT dans le TRF élargi a moins augmenté (+ 0,4 %) que dans l'ensemble du transport (+ 0,6 %) ou que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (+ 0,9 %).

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

Dans le transport routier de fret et par conduite (codes 49.4 et 49.5 en NAF Rév.2), le pouvoir

d'achat du salaire horaire brut de base des ouvriers (SHBO) recule (- 0,3 %) comme dans l'ensemble du secteur « transport et entreposage » (- 0,2 %). Cette baisse est en grande partie liée à la hausse des prix à la consommation plus forte qu'en 2010 (+ 2,1 % en moyenne annuelle) et à la relative modération salariale du TRF (figure 4A.2).

La proportion de salariés au Smic augmente légèrement

La proportion de salariés du transport routier de voyageurs et de marchandises rémunérés au Smic augmente un peu durant l'année 2011 (passant de 6,0 % au 1^{er} janvier 2011 à 7,0 % au 1^{er} janvier 2012), tout comme celle du transport et entreposage qui passe de 2,3 % à 2,8 % (figure 4A.3). Au 1^{er} janvier 2012, le montant mensuel brut du Smic est de 1 398,37 euros pour 151,67 heures de travail, soit une revalorisation de + 2,4 % par rapport au 1^{er} janvier 2011 et de + 0,3 % par rapport au 1^{er} décembre 2011. La revalorisation du 1^{er} janvier 2012 le porte à 9,22 euros de l'heure (annexe G).

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. Suite à l'accord d'avril 2011 le taux horaire conventionnel du 128M dépasse le Smic de 31 centimes (3,4 % au-dessus du Smic jusqu'au 1^{er} décembre 2011, puis 12 centimes au-dessus). 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).

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

Le Smic est revalorisé, au 1^{er} juillet de chaque année jusqu'en 2009 puis au 1^{er} janvier de chaque année à partir de 2010, en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation.

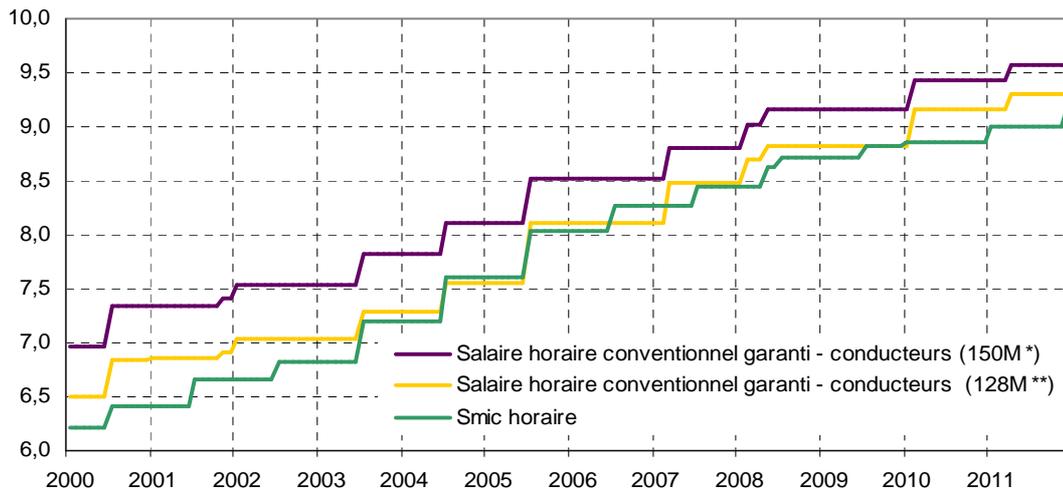
L'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Acoss

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 sur l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires, de gratifications et d'avantages en nature ; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

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

Figure 4A.1 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 qualifié 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 Évolution du Salaires horaires bruts de base ouvrier

	2010 2011		Moyenne 2007-2011
	en %		
Salaires Horaires bruts de Base Ouvrier (SHBO)			
Ensemble des secteurs non agricoles	1,8	2,2	2,5
Transports et entreposage dont	2,1	1,8	2,4
Transports routiers de fret et par conduites	2,2	1,8	2,4
Transports aériens	1,1	2,3	2,1
Entrepos. et serv. aux. des transp.	2,0	2,1	2,6
Prix à la consommation	1,5	2,1	1,6
Pouvoir d'achat du SHBO			
Ensemble des secteurs non agricoles	0,4	0,1	0,9
Transports et entreposage dont	0,7	-0,2	0,9
Transports routiers de fret et par conduites	0,7	-0,3	0,8
Transports aériens	-0,3	0,3	0,6
Entrepos. et serv. aux. des transp.	0,6	0,1	1,0

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

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

en %

	2010	2011	Moyenne 2007-2011
Ensemble des secteurs concurrentiels			
Masse salariale	1,7	3,8	2,3
Salaire moyen par tête par mois	2,5	2,6	2,5
Pouvoir d'achat du SMPT	1,3	-0,4	0,4
Transports et entreposage (1)			
Masse salariale	0,7	3,0	2,6
Salaire moyen par tête par mois	1,1	2,3	2,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-0,4	0,2	0,5
dont TRF élargi			
Masse salariale	1,4	3,4	2,1
Salaire moyen par tête par mois	2,9	1,7	2,0
Pouvoir d'achat du SMPT	1,3	-0,4	0,4

Sources : AcoS, Insee - calculs SOeS

hors « 53 : Activités de poste et de courrier »

Figure 4A.3 Proportion de salariés au Smic

	en %			
Secteur d'activité	1 ^{er} juillet 2009	1 ^{er} janvier 2010	1 ^{er} janvier 2011	1 ^{er} déc. 2011
Économie	10,6	9,8	10,6	11,1
Transports et entreposage	3,9	4,2	2,3	2,8
Transports routiers (1)	8,0	9,0	6,0	7,0

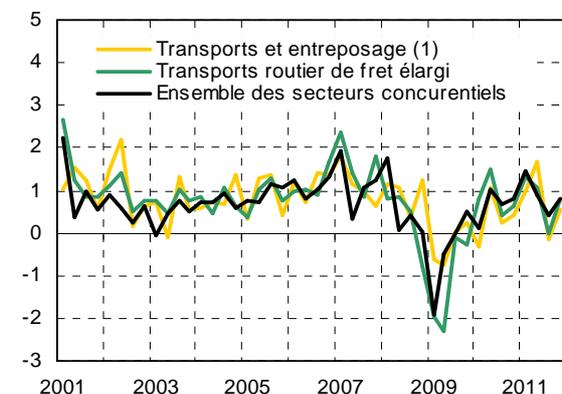
Source : Dares - Enquête Acemo

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.5 Évolution de la masse salariale

glissement annuel en %



Sources : AcoS, Insee - calculs SOeS

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

4B

Les salaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2010

En 2010, pour les ouvriers qualifiés du TRF élargi, qui constituent 77 % des salariés du secteur, le salaire net réel augmente de 1,8 %. Cette hausse est un peu plus forte que pour l'ensemble des salariés du TRF élargi. Dans ce secteur les salaires moyens sont plus bas que dans l'ensemble du transport et de l'entreposage ou du transport routier de voyageurs (TRV). Cependant, celui des ouvriers qualifiés et non qualifiés y est supérieur à celui de leurs homologues du TRV.

Le salaire réel augmente pour chaque catégorie socioprofessionnelle en 2010

En 2010, un salarié du TRF élargi perçoit en moyenne en équivalent temps plein (EQTP) 1 740 € nets par mois, en hausse de 1,5 % net d'inflation (figure 4B.1). Cette hausse du salaire réel pour l'ensemble des salariés du secteur se retrouve pour chacune de ses catégories socioprofessionnelles (CSP). En particulier, celle des ouvriers qualifiés, qui constituent 77 % des salariés du TRF élargi, est de même ampleur (+1,8 %), soit un rythme comparable au rythme annuel moyen de la période 2002-2008 (+1,3 %, évolution annuelle moyenne - figure 4B.2). Pour les professions intermédiaires, le rythme d'accroissement du salaire réel est plus marqué en 2010 (+3,4 %) et permet de rattraper la baisse de 2008 (annexe 4.4). Au sein du TRF élargi, la hausse du pouvoir d'achat oscille entre +0,7 % pour la messagerie et +1,9 % pour la location de camions avec chauffeur (annexe 4.4). Elle est plus importante que pour l'ensemble des transports et de l'entreposage (+0,9 %).

Les salaires sont plus bas que dans l'ensemble de l'économie

En 2010, le salaire net en EQTP des salariés du TRF élargi varie de 3 400 € pour les cadres à 1 440 € pour les ouvriers non qualifiés. Globalement il est plus bas dans le TRF élargi que dans l'ensemble des secteurs marchands. Cela tient essentiellement à la structure de l'emploi. Les employés et ouvriers qualifiés sont en moyenne mieux rémunérés que dans l'ensemble des secteurs tandis que les professions intermédiaires, les ouvriers non qualifiés et surtout les cadres y sont moins bien rémunérés. Les ouvriers qualifiés, qui dans le TRF sont essentiellement des conducteurs routiers, perçoivent un salaire plus élevé de 23 % (310 €) que celui observé en moyenne pour l'ensemble des ouvriers, en raison de l'existence de contraintes spécifiques à leurs conditions de travail difficiles (découchés, travail de nuit...). Plus généralement, le salaire des ouvriers qualifiés des transports et de l'entreposage est supérieur à la moyenne de leurs homologues de l'ensemble des secteurs marchands.

Les ouvriers mieux rémunérés que ceux du transport routier de voyageurs...

Bien qu'inférieur à celui de l'ensemble des salariés du transport et de l'entreposage, le salaire net en EQTP des ouvriers qualifiés et non qualifiés du TRF élargi est supérieur à celui de leurs homologues du TRV (+2,8 % et +0,9 % pour les non qualifiés). Néanmoins, toutes catégories confondues pour le TRF élargi il est inférieur de 1,2 % à celui du TRV. En particulier, celui des cadres est 14,1 % plus bas et celui des professions intermédiaires 3,8 %.

... mais la dispersion des salaires est similaire à celle du TRV

Enfin, 10 % des salariés du TRF élargi gagnent moins de 1 200 € nets mensuels en EQTP tandis que les 10 % les mieux rémunérés perçoivent plus de 2 230 €. La dispersion des salaires, mesurée par le rapport entre le 1^{er} et le 9^e décile, est de 1,9 pour les salariés du TRF élargi (figure 4B.3), à peine plus élevée que dans le TRV (1,8). Au sein de chaque CSP du TRF élargi, les disparités salariales varient de 2,7 pour les cadres à 1,7 pour les ouvriers qualifiés et les non qualifiés.

Les salaires des conducteurs sont plus élevés dans le TRF interurbain

Le salaire net mensuel des conducteurs salariés du TRF interurbain est en moyenne de 1 740 €, soit 3,7 % de plus que celui des conducteurs du TRF élargi (figure 4B.4). Celui des conducteurs exerçant dans la messagerie est 6,1 % plus bas. 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, quant à eux, mieux rémunérés dans la messagerie où leur salaire est proche de celui des cadres de l'ensemble des transports et de l'entreposage.

La rémunération horaire est moindre pour les salariés à temps partiel

En moyenne, le salaire horaire net des postes à temps partiel du TRF élargi (7 % des postes) est inférieur à celui des temps complet (figure 4B.5) de 6,6 % pour les employés, 4,9 % pour les cadres, 1,6 % pour les ouvriers qualifiés, l'écart étant moindre pour les autres CSP. Globalement, l'écart est faible car les salariés à temps partiel sont surtout des cadres plus rémunérés que la moyenne des temps complets. La situation du TRV est différente : les salariés à temps partiel (39 % des postes) y perçoivent un salaire horaire net inférieur de 12,1 % pour les ouvriers qualifiés, plus de 10 % pour les cadres et ouvriers non qualifiés et près de 7 % pour les autres CSP.

Figure 4B.1 Salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle et le secteur d'activité

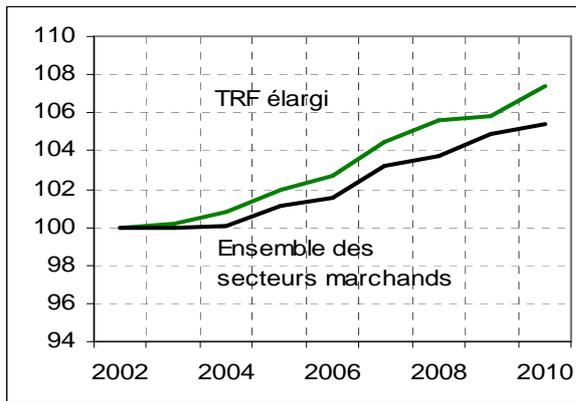
niveaux en euros courants, évolutions en % d'euros constants

	2010				évolution 2009-2010			
	TRF élargi	TRV	Transport et entreposage	Ensemble de l'économie	TRF élargi	TRV	Transport et entreposage	Ensemble de l'économie
Ensemble des salariés	1 740	1 760	2 060	2 090	1,5	0,2	0,9	0,5
Cadres**	3 400	3 950	3 760	3 960	1,7	1,1	2,0	1,1
Professions intermédiaires	2 110	2 190	2 210	2 140	3,4	1,3	0,8	0,3
Employés	1 580	1 580	1 720	1 510	1,0	0,0	0,8	0,2
Ouvriers qualifiés	1 670	1 630	1 770	1 360	1,8	0,2	0,5	-0,8
Ouvriers non qualifiés	1 440	1 430	1 510	1 650	1,2	-0,3	0,4	-0,1

Source : Insee - DADS, calculs SOEs pour le TRF élargi, le TRV et « transports et entreposage »
 Champ : France métropolitaine, secteur marchand non agricole, secteur privé et semi-public
 ** Hors chefs d'entreprises salariés pour le TRF élargi, le TRV et « transports et entreposage »

Figure 4B.2 Évolution du salaire net moyen des salariés en EQTP

Base 100 en 2002



Source et champ : figure 4B.1

Figure 4B.3 Distribution des salaires mensuels nets en EQTP dans le TRF élargi selon la catégorie socioprofessionnelle en 2010

en euros courants

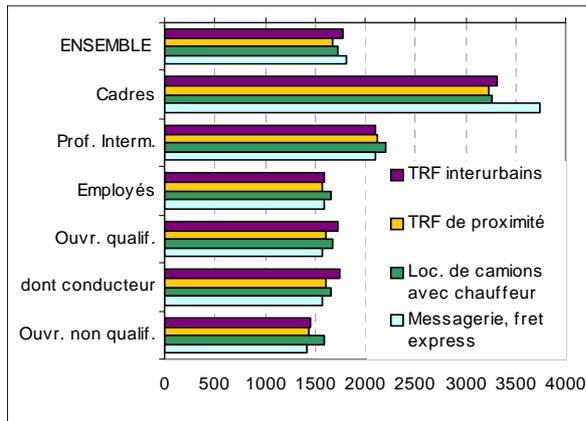
	Ensemble	Cadres	Prof. Interm.	Employés	Ouvr. qualif.	Ouvr. non qualif.
D1	1 200	1 940	1 480	1 120	1 210	1 100
Q1	1 400	2 380	1 710	1 280	1 410	1 230
D5 (médiane)	1 640	3 020	1 990	1 480	1 640	1 390
Q3	1 900	3 920	2 370	1 750	1 870	1 580
D9	2 230	5 260	2 870	2 110	2 100	1 810
D9/D1	1,9	2,7	1,9	1,9	1,7	1,7
Moyenne	1 740	3 400	2 110	1 580	1 670	1 440

Source et champ : figure 4B.1

Lecture : en 2010, 10 % des salariés en EQTP du TRF élargi perçoivent un salaire mensuel net inférieur à 1 200 euros (1^{er} décile ou D1), 25 % un salaire inférieur à 1 400 euros (1^{er} quartile ou Q1)

Figure 4B.4 Salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle et le secteur en 2010

en euros courants



Source et champ : figure 4B.1

Figure 4B.5 Salaires horaires nets* en 2010

en euros courants

	Temps complet		Temps partiel	
	TRF élargi	TRV	TRF élargi	TRV
Ensemble des salariés	10,0	11,8	10,1	9,6
Cadres**	21,5	26,9	20,5	24,0
Professions intermédiaires	13,5	14,6	13,3	13,6
Employés	10,3	10,6	9,6	9,9
Ouvriers qualifiés	9,4	10,7	9,2	9,4
Ouvriers non qualifiés	9,2	9,6	9,1	8,6

Source et champ : figure 4B.1

* Calculé comme le rapport du salaire au nombre d'heures rémunérées
 ** Hors chefs d'entreprises salariés

Le **salaire net** calculé à partir du salaire net fiscal de la DADS, est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG et CRDS. Il n'exclut que les primes non imposables (participation, repas...) et contient l'intéressement et les frais de route. Le salaire en **équivalent temps plein (EQTP)** prend en compte tous les postes de travail y compris à temps partiel en les corrigeant de leur quotité horaire : un salarié ayant occupé un poste donné 6 mois à 80 % ayant perçu 10 000 € compte pour 0,4 (= 0,5 x 0,8) en EQTP rémunéré 25 000 € par an (= 10 000/0,4 - salaire annualisé). Cela correspond à une notion de coût salarial pour l'établissement, hors cotisations sociales. Le SOEs le calcule par exploitation des fichiers DADS postes exhaustifs, et l'Insee avec les DADS postes au 1/12^e pour les catégories socioprofessionnelles.



5 | La formation

Présentation du chapitre

Ce chapitre analyse :

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

En 2011

En 2011, le nombre de formations continues obligatoires (FCO) dispensées baisse légèrement après trois ans de fortes hausses. Le flux de nouvelles formations initiales obligatoires ralentit tout comme le nombre de permis poids lourd délivrés. Le nombre de formations passerelles entre le transport routier de fret et le transport routier de voyageurs augmente nettement. D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, disponibles pour 2010, les entreprises du TRF élargi ont encore réduit leur engagement financier en matière de formation continue.

Spécificités structurelles

Le niveau de formation initiale dans le transport routier est faible mais s'améliore continuellement comme dans l'ensemble de l'économie. Ainsi, les jeunes conducteurs routiers de poids lourd sont plus diplômés que leurs aînés. Dans le transport terrestre y compris le transport par oléoducs, 1 salarié sur 2 suit une formation chaque année soit 18 heures en moyenne par salarié ; ils sont 1 sur 3 dans le TRF élargi avec en moyenne 7 heures par salarié. L'effort d'engagement financier des établissements du TRF élargi est deux fois plus bas que celui de l'ensemble du transport terrestre.

5A | Diplômes et qualifications dans le TRF

Dans leur ensemble, les actifs des entreprises du transport routier (de marchandises et de voyageurs), sédentaires ou roulants, salariés ou non, ont un niveau de formation initiale faible mais qui s'améliore continuellement. Au fil des générations, les jeunes sont de plus en plus diplômés en particulier de la filière transport. Ces diplômés peuvent concerner toute la chaîne des emplois, de la direction-encadrement à la maintenance et à la conduite, en passant par la gestion et le secrétariat. Certaines formations obligatoires, requises pour exercer le métier de conducteur de poids lourds, bénéficient en 2011 d'un plus grand nombre de participants.

Le niveau de qualification initiale est faible

Le transport routier (marchandises et voyageurs) se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC, brevet des collèges depuis 1986 : 36 % contre 30 % dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage en 2010.

La proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme supérieur (25 %) est nettement moins élevée que dans l'ensemble de l'économie (51 % ; *figure 5A.1 et annexe 5.1*).

Le niveau moyen de formation 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 % en 1995 à 36 % en 2010. La part des actifs titulaires au moins du baccalauréat, y compris les bacs professionnels, atteint 25 % en 2010, contre 11 % en 1990. Cette évolution 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 51 % en 2010.

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

En 2008, 94 % des conducteurs routiers de poids lourds de moins de 30 ans étaient titulaires d'un diplôme contre 83 % tous âges confondus (source : EACT, enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs de poids lourds du TRF élargi). Ils détenaient plus souvent un CAP ou un BEP (64 %) que l'ensemble des

conducteurs (59 %). Ils étaient en outre plus souvent titulaires d'un diplôme de la filière transport que leurs aînés : 44 % contre 18 % pour l'ensemble des conducteurs (*figure 5A.2 et annexe 5.2*).

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

Le nombre de participants aux formations obligatoires d'accès au métier baisse

En 2011, 80 900 personnes en emploi, salariées ou demandeuses d'emploi, participent à des formations soutenues par la branche professionnelle dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport. Plus de la moitié d'entre elles suivent des formations de conduite et 42 % des formations au certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (Caces). 5 % suivent des formations de direction, pour obtenir l'attestation de capacité professionnelle pour exercer la profession de commissionnaire de transport.

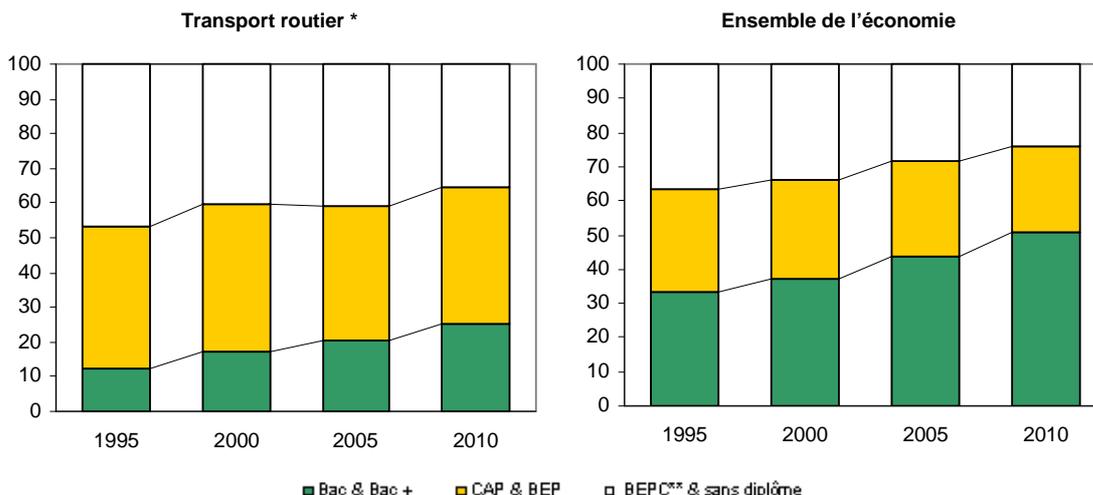
Le nombre de participants à la formation obligatoire d'accès au métier dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport baisse en 2011 de 3,6 % après une reprise en 2010 (+ 1,1 %) et une forte baisse en 2009 (-10,4 %). Il augmente pour les formations Caces et pour les formations de direction-encadrement mais baisse pour les formations de conduite (*figure 5A.3 et annexe 5.6*).

La formation en alternance et le contrat de professionnalisation augmentent

En 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 2011, 4 239 contrats de professionnalisation ont été financés par l'organisme paritaire, collecteur agréé pour le secteur des transports (OPCA) au sein de l'ensemble de la filière « transports routiers et activités auxiliaires du transport » : 1 214 contrats sont consacrés à des postes de conduite dans des entreprises du transport routier de marchandises.

Figure 5A.1 Répartition des actifs selon le diplôme



Source : Insee - enquête emploi (en 1995 et 2000 enquête annuelle à partir de 2002, enquête emploi en continu). regroupe les codes NAF Rév.2 : 493 et 494
 ** brevet de collèges depuis 1986

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

Diplôme obtenu	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
 Champ : les conducteurs de poids lourds salariés du TRF élargi
 Lecture : les moins de 30 ans représentent 6 % des conducteurs PL sans diplôme ou avec un BEPC.
 * brevet de collèges depuis 1986

Figure 5A.3 Les participants aux formations obligatoires d'accès au métier dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

	Structure et évolution en %			
	Structure 2011	Évolution		
	2011	2009	2010	2011
Direction - encadrement (attestations de capacité)	5	-17,5	6,3	4,1
Conduite dont	51	-6,8	5,4	-9,5
Fimo (voyageurs et marchandises et passerelles)	28	-5,6	3,8	-11,9
Formation initiale matières dangereuses	13	-3,8	-0,4	9,3
Manutention - magasinage (Caces débutants)	44	-13,9	-5,0	3,6
Autres	1	1,9	9,1	13,2
Total	100	-10,4	1,1	-3,6

Source : AFT, AIFC, Promotrans
 Champ : participants à des formations obligatoires soutenues par la branche professionnelle hors formations d'accès au métier non obligatoires (voir annexe 5.6).

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 des entreprises et d'établissements entrant dans le champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports. Depuis 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 aux conducteurs effectuant de la conduite pour 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 en conduite routière, Fimo et FCO des centres AFT-IFTIM et Promotrans sont élargis à ceux des organismes soutenus par la profession via la ressource affectée (la profession est en effet assujettie à une taxe fiscale votée chaque année, destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers) ;
- les effectifs en formation diplômante incluent désormais ceux de l'ensemble des établissements soutenus, en particulier par la taxe d'apprentissage, par l'AFT-IFTIM et Promotrans (ce qui explique notamment que l'on ait davantage d'effectifs affichés en master).

5B Contribution des entreprises à la formation continue en 2010

Les entreprises du TRF élargi financent ou dispensent directement de la formation continue à leurs employés, sédentaires et roulants, salariés ou non. D'après les données sur l'effort des entreprises pour la formation, disponibles pour 2010, les entreprises du TRF élargi ont encore réduit leur engagement financier en matière de formation continue. Il demeure moindre que celui des entreprises de l'ensemble du transport terrestre (y compris le transport par oléoducs).

Le taux de participation financière baisse encore

En 2010, les entreprises du TRF élargi ont consacré 1,88 % 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, par l'intermédiaire notamment du fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP). Ce taux de participation financière baisse de 0,04 point par rapport à 2009. Il reste inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (2,72 %) et deux fois plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (3,81 % ; *figure 5B.1 et annexe 5.7*).

Le nombre d'heures de formation par salarié diminue

En 2010, dans le TRF élargi, chaque salarié a suivi en moyenne 6,9 heures de stage en formation continue ; ce taux d'effort physique, calculé en heures, a diminué de 12 minutes par rapport

à 2009. Il demeure structurellement très inférieur à celui des transports terrestres et par conduite (17,7 heures par salarié). Ces stages dans le TRF élargi durent en moyenne 24,8 heures durant l'année avec une moyenne de 26,5 heures pour les ouvriers. La proportion de salariés ayant suivi une formation continue dans l'année a fortement baissé en 2010 (- 5,2 points après + 3,3 points en 2009). Ce taux d'accès reste très inférieur à celui des transports terrestres : en 2010, 27,8 % des salariés du TRF élargi ont suivi une formation, contre 45,3 %.

La formation augmente dans les entreprises de 250 à 500 salariés

Les entreprises de 250 à 500 salariés dispensent plus de formation que les très grandes de plus de 2 000 salariés et que celles de moins de 250 salariés. Le nombre d'heures de stage par salarié y est plus élevé et la part de salariés formés plus forte. Ainsi, l'effort physique est dans les établissements de 50 à 2 000 presque deux fois plus élevé que dans les établissements de 10 à 19 salariés et le taux d'accès à la formation continue y est trois fois plus fort (*figures 5C.1 et 5C.3*).

Le taux d'accès est faible pour les ouvriers

La prépondérance des ouvriers et l'importance dans le TRF élargi des entreprises de petite taille, qui ont peu accès à la formation, 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 (*annexe 5.8*).

Le Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Cereq) exploite les **déclarations fiscales annuelle 24-83** de toutes les entreprises et associations, quelles que soient leur forme juridique et leur activité. L'obligation de participer s'applique également aux sociétés nationales, aux établissements publics à caractère industriel ou commercial, aux établissements à caractère administratif ne relevant pas d'une collectivité publique. Sont dispensés de l'obligation de participer au financement de la formation professionnelle l'État, les collectivités territoriales, le secteur public hospitalier, les établissements publics à caractère administratif relevant d'une collectivité publique.

La participation est assise sur la masse salariale et le taux de participation légale varie suivant la taille de l'établissement (1,6 % pour ceux de 20 salariés et plus ; 1,05 % pour ceux de 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. Il est financé par prélèvement d'un pourcentage de la participation légale au titre de la formation professionnelle continue, et destiné aux actions de formations de personnes les plus fragilisées au regard de l'emploi. Il est inclus dans les chiffres présentés.

Révision : L'ensemble des séries de cette fiche a fait l'objet d'une révision par le Cereq.

Définitions

L'effort physique de formation continue = nb d'heures de stage / nb total de salariés de l'entreprise.

Durée moyenne des stages = nb d'heures de stage / nb de stagiaires (n.c. les formations en alternance).

Taux d'accès à la formation = nb de stagiaires / nb total de salariés de l'entreprise (n.c. les formations en alternance).

Taux de participation financière (TPF) = dépenses de formation / masse salariale totale.

Figure 5B.1 Formation continue dans les entreprises en 2010

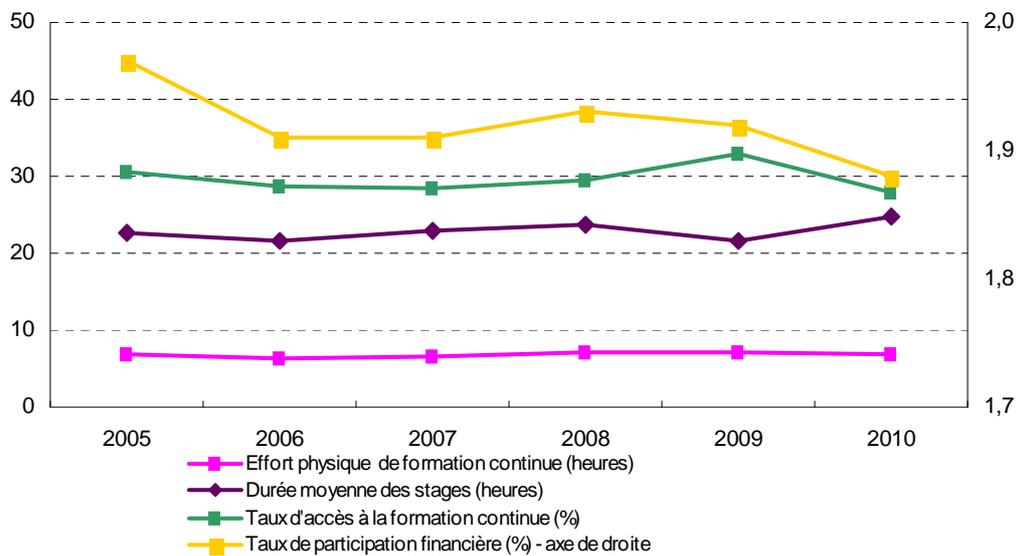
Tranches d'effectif salarié	de 10 à 19 salariés	de 20 à 49	de 50 à 249	de 250 à 499	500 à 1 999	plus de 2 000	TRF élargi	Transports terrestres et par conduites *	Ensemble de l'économie
Effort physique de formation continue, en heures / salarié de l'entreprise	3,9	5,8	8,6	7,7	7,2	5,8	6,9	17,7	11,6
Durée moyenne des stages, en heures / stagiaire	32,3	29,8	24,6	22,5	20,3	22,1	24,8	38,9	27,9
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés de l'entreprise	11,9	19,7	34,8	35,2	35,1	26,5	27,8	45,3	41,5
Taux de participation financière, en % de la masse salariale	1,18	1,73	2,11	2,11	1,99	1,91	1,88	3,81	2,72

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Champ : voir encadré ci-contre.

* code 49 de la NAF Rév.2

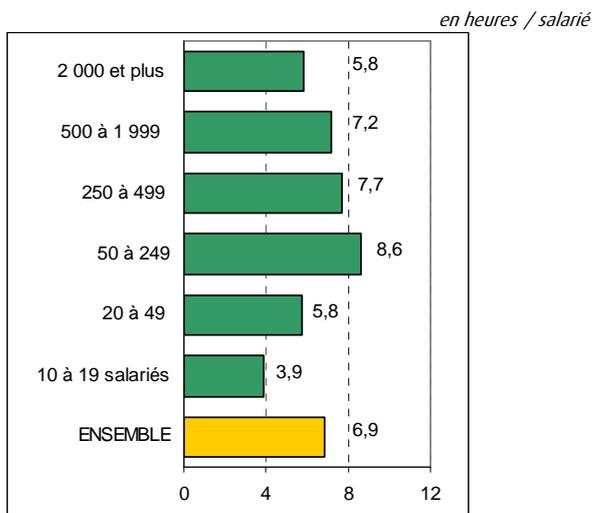
Figure 5B.2 Formation continue dans les entreprises du TRF élargi en 2010



Source : voir figure 5B.1

Champ : voir encadré ci-contre.

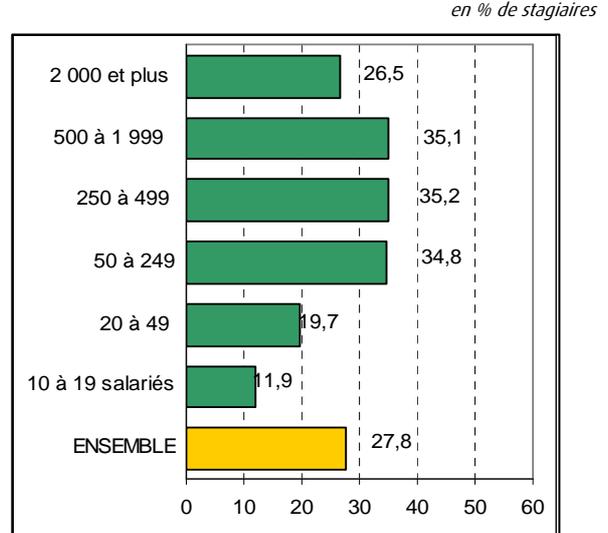
Figure 5B.3 Effort physique de formation continue dans le TRF élargi en 2010



Source : voir figure 5B.1

Champ : voir encadré ci-contre.

Figure 5B.4 Taux d'accès à la formation continue dans le TRF élargi en 2010



Source : voir figure 5B.1

Champ : voir encadré ci-contre.

5C Formations obligatoires des conducteurs

Les conducteurs sont tenus à un certain nombre de formations obligatoires, qu'ils exercent dans les secteurs du transport routier de fret (TRF) ou dans d'autres secteurs. Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) délivrées aux conducteurs pour le transport routier de marchandises baisse légèrement en 2011 mais reste à un niveau élevé après trois ans de hausses successives. Le flux de nouvelles formations initiales obligatoires marque le pas en 2011 en lien avec la baisse du nombre de permis poids lourd délivrés.

Le nombre de formations continues obligatoires (FCO) stagne

En 2011, 100 900 formations continues obligatoires (FCO) ont été dispensées pour les conducteurs de véhicules de transport routier de marchandises, compte propre et compte d'autrui confondus. Ce nombre de formations est quasi stable par rapport à 2010 (- 0,7 %). Ce niveau élevé fait suite à une hausse qui ralentit depuis trois années : + 4,1 % en 2010 après + 14,2 % en 2009 et + 26,1 % en 2008.

Le flux de nouvelles formations initiales minimales obligatoires (Fimo) baisse

En 2011, le nombre de formations initiales minimales obligatoires (Fimo) suivies dans le transport routier de marchandises s'élève à 17 500. En y incluant les formations passerelles, l'ensemble des formations initiales baisse de 3,5 % dans le transport de fret (figure 5C.2).

Les formations passerelles, mises en place depuis 2009, permettent la mobilité des conducteurs entre les secteurs du transport de marchandises et de voyageurs. Elles augmentent plus fortement pour le TRV que pour le TRF.

Le nombre de permis poids lourd délivrés diminue

Dans le même temps le nombre de permis de conduite de poids lourds (permis de catégories C et EC) délivrés par les centres d'examen diminue de 3 %. Cette baisse est moins forte qu'en 2010 (- 24 %) et qu'en 2009 (- 15 % ; figure 5C.3). Il atteint ainsi son niveau le plus bas depuis la disparition du service national en 2001.

Le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers

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

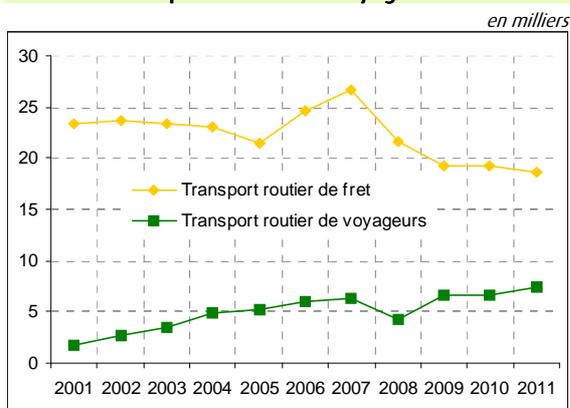
Cette directive a été transposée en droit français par des dispositions introduites dans l'Ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 modifiée concernant les conditions du travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière (abrogée puis rétablie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

Figure 5C.1 Attestations Fimo, FCOS et FCO dans le transport routier de fret

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport routier de fret (compte d'autui + compte propre) : TRF						
Fimo	24 585	26 722	21 640	19 142	18 541	17 526
Passerelle				161	747	1 085
FCOS/FCO	91 177	67 837	85 521	97 688	101 686	100 941
TRF compte d'autrui						
Fimo	22 691	23 929	18 920	11 477		
FCOS	53 880	48 271	66 993	61 309		
TRF Compte propre						
Fimo	1 894	2 793	2 720	2 295		
FCOS	37 297	19 566	18 528	23 037		
TRF Fimo nouvelle formule depuis 2009						
Passerelle				5 370	18 541	17 526
TRF FCO nouvelle formule depuis 2009				161	747	1 085
				13 342	101 686	100 941

Source : DGITM/DST

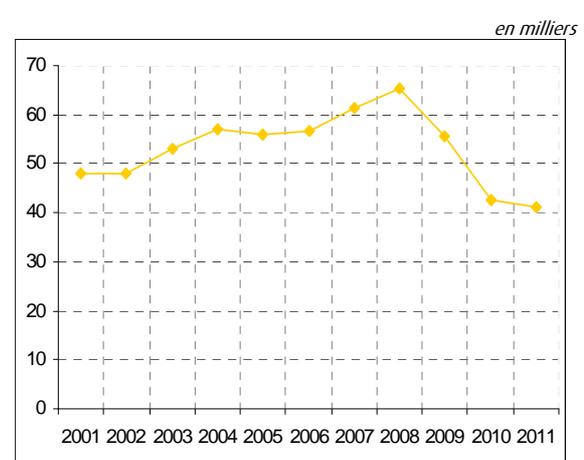
Figure 5C.2 Attestations Fimo dans le transport routier de fret et transport routier de voyageurs



Source : DGITM/DST

À partir de 2009, y compris « passerelle »

Figure 5C.3 Nombre de permis poids lourds délivrés



Source : DSCR

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 cinq jours, la FCO (formation continue obligatoire) renouvelée tous les cinq 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 prévue 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 1 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, véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h, etc.



6 | L'accidentologie

Organisation du chapitre

Ce chapitre décrit

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

En 2011

Le nombre d'accidents avec arrêt de travail dans le TRF élargi est quasi stable tandis que le nombre d'affiliés au régime général du secteur s'accroît : l'indice de fréquence des accidents baisse donc cette année. Depuis 2000, il a reculé de 11 %.

En 2011, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd diminue. Depuis 2000, ce nombre a été presque divisé par deux.

Spécificités structurelles

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

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

6A | L'accidentologie du travail

En 2011, 84 accidents avec arrêt du travail pour 1 000 salariés sont reconnus par la CNAMTS dans le TRF élargi. Cette année, la baisse du risque d'accident dans le transport routier de fret (TRF) élargi correspond à une quasi-stabilité du nombre d'accidents avec arrêt du travail tandis que le nombre d'affiliés au régime général s'accroît.

Le risque d'accident baisse dans le TRF élargi

Le secteur « transport et manutention » (annexe E) et en son sein le TRF élargi présentent de forts taux de risque d'arrêt du travail. Ils constituent les secteurs les plus accidentogènes avec celui de la construction (figure 6A.1). En 2011, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a reconnu 84 accidents avec arrêt de travail pour 1 000 salariés dans le transport routier de fret élargi. Le risque d'accident baisse de 2 accidents pour 1 000 mais après une hausse de 5 pour 1 000. La baisse de 2011 s'explique par la conjonction d'une quasi-stabilité des accidents avec arrêt et d'une hausse du nombre d'affiliés au régime général (figure 6A.2). En onze ans, ce risque a baissé de 11 %, car 95 salariés pour 1 000 étaient accidentés avec arrêt de travail en 2000 (annexe 6.1).

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

Dans le TRF élargi, les ouvriers non qualifiés (dont les manutentionnaires) ont presque trois fois plus de risques d'accident avec arrêt de travail que les ouvriers qualifiés (dont les conducteurs routiers). En 2011, pour 1 000 ouvriers non qualifiés, 235 ont eu un accident avec arrêt de travail. Ce chiffre est de 83 pour les ouvriers qualifiés (figure 6A.3). Les ouvriers non qualifiés représentent 13 % des accidents du travail avec arrêt alors que ces salariés ne constituent que 5 % de l'ensemble des salariés du TRF élargi. En revanche, pour les ouvriers qualifiés, le risque

est très proche de celui de l'ensemble des salariés du TRF élargi : leur poids dans les accidents du travail avec arrêt est quasiment le même que leur poids dans le secteur. Depuis 2005, le risque d'accident avec arrêt a baissé de 4,3 % pour les ouvriers non qualifiés et de 4,8 % pour les ouvriers qualifiés.

La messagerie est plus risquée pour les ouvriers qualifiés

La messagerie est plus risquée que les autres activités du TRF élargi. Les ouvriers qualifiés salariés d'entreprises de messagerie ont une fois et demi plus de risques d'accidents du travail avec arrêt que ceux du TRF élargi hors messagerie : en 2011, l'indice de fréquence vaut 119 ‰ pour les ouvriers qualifiés de la messagerie et 81 ‰ pour ceux du TRF élargi hors messagerie. Pour les ouvriers non qualifiés, l'indice de fréquence est de 205 ‰, mais de 198 ‰ pour les autres activités (figure 6A.4). Pour les ouvriers qualifiés, ce risque d'accident plus fort dans la messagerie était aussi constaté pour les seuls conducteurs de poids lourd du secteur dans l'enquête annuelle sur les conditions de travail (EACT) de 2008, réalisée sur le champ des conducteurs salariés d'établissements effectuant du transport routier de marchandises pour compte d'autrui. L'EACT montre un risque plus élevé dans la messagerie aussi bien par rapport au TRF de proximité que l'interurbain.

La gravité des accidents augmente avec l'âge

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 nombre d'accidents avec incapacité permanente, est la plus importante. Cette tranche d'âge représente en effet 23 % des salariés et concentre 32 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

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

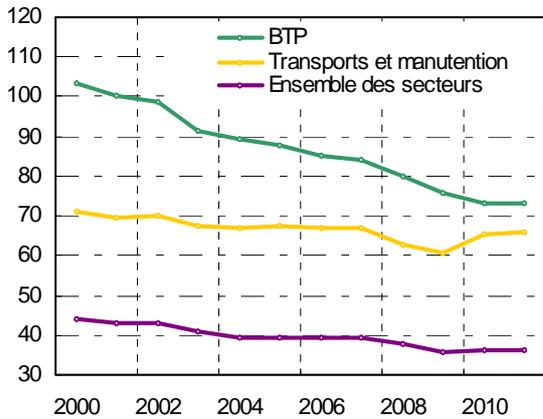
Les statistiques de la CNAMTS constituent la principale source d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés (hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP). Ces statistiques ne comprennent pas les travailleurs indépendants. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence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

Ces statistiques annuelles comptabilisent des accidents du travail survenus et déclarés ayant entraîné l'imputation au compte employeur d'un premier règlement pour une indemnité journalière ou en capital. Les résultats des sièges sociaux et bureaux ne sont pas donnés avec les activités dont relèvent les entreprises.

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

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

pour 1 000 salariés



Source : CNAMTS, calculs SOeS

Champ : régime général - France métropolitaine

Figure 6A.2 Indice de fréquence dans le TRF élargi

indice de fréquence et taux de risque pour 1 000, taux de décès pour 10 000, accidents en milliers, nouvelles IP et décès en unités

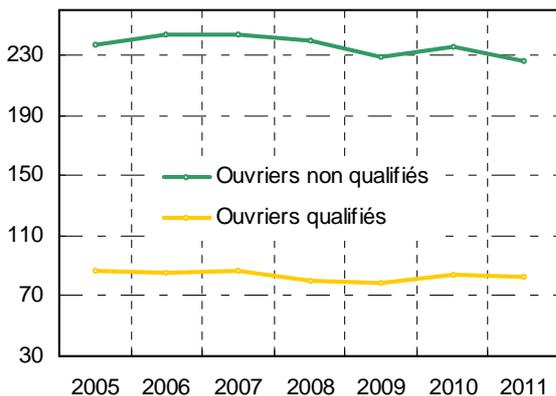
	2009	2010	2011
Indice de fréquence	81	86	84
Taux risque d'accidents avec IP*	5,9	6,0	6,0
Taux décès	1,6	1,6	2,1
Nombre			
Salariés	361,1	359,0	362,8
Accidents avec arrêt	29,2	30,8	30,6
Nouvelles IP*	2 147	2 143	2 183
Décès	57	59	75

Source : CNAMTS, calculs SOeS

Champ : régime général - France métropolitaine

*IP : incapacité permanente

Figure 6A.3 Indice de fréquence pour les ouvriers dans le TRF élargi selon la qualification



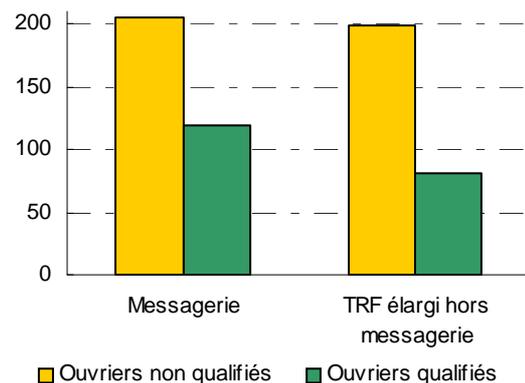
pour 1 000 salariés

Source : CNAMTS, calculs SOeS

Champ : régime général - France métropolitaine

Figure 6A.4 Indice de fréquence pour les ouvriers dans le TRF élargi selon l'activité, en 2011

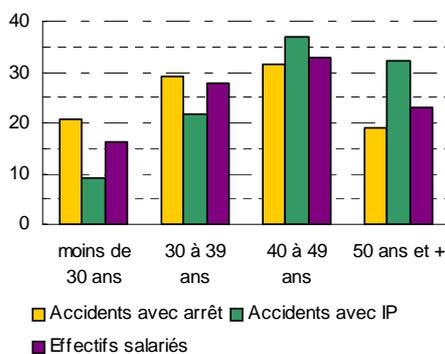
pour 1 000 salariés



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 2011

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 5 codes de risques pour couvrir les secteurs du TRF élargi et 41 pour le « transport et manutention » (annexe E).

6B | L'accidentologie routière impliquant des poids lourds

En 2011, le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd est de 3 155, en baisse de 4,1 % par rapport à 2010. Il représente 4,9 % des accidents corporels de la route, soit un peu moins que la part des poids-lourds dans la circulation en France métropolitaine mesurée en véhicules-kilomètres (5,2 % en 2011 - bilan de la circulation du SOeS). Cependant, les accidents impliquant un poids-lourd sont plus graves que les autres : en 2011, 16,5 % des accidents sont mortels, contre 5,6 % pour l'ensemble des accidents corporels.

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd baisse

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd renoue avec la baisse (- 4,1 %, après + 0,6 % en 2010 et - 7,0 % en moyenne annuelle entre 2000 et 2009). Il diminue plus vite que l'ensemble des accidents (- 3,4 %), alors que la circulation intérieure des poids lourds augmente plus vite que celle de l'ensemble des véhicules (+ 2,7 % contre + 0,8 %). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par 2 (figure 6B.1).

Le nombre de tués baisse

Le nombre de blessés au cours d'accidents impliquant un poids lourd (3 720 en 2011) diminue (- 6,5 %). En revanche, avec 578 personnes le nombre de tués augmente pour la deuxième année consécutive (+ 3,8 %, après + 9,9 % en 2010), après sept années successives de baisse (- 9,2 % par an en moyenne sur la période 2002-2009). L'écart de gravité entre les accidents impliquant un poids lourd et l'ensemble des accidents se creuse : en 2011, on compte 18,3 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit 3,0 fois plus que pour l'ensemble des accidents (6,1 tués pour 100 accidents), contre 2,9 fois l'année précédente (figure 6B.2).

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 (36 % sur le réseau national 2011) que l'ensemble des accidents (12 %) (figure 6B.3), en lien avec la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules. La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se produisent en rase campagne (62,3 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents s'y produisent à seulement 30,2 % (figure 6B.4).

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

Les accidents impliquant un poids lourd sont, comme l'ensemble des accidents, plus graves en rase campagne qu'en milieu urbain, en termes de nombre moyen de tués par accident. En effet, pour les accidents impliquant un poids lourds, le taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est de 23,8 en rase campagne contre 9,3 en milieu urbain (respectivement 14,6 et 2,4 pour l'ensemble des accidents). Toutefois, l'écart de gravité entre les accidents impliquant un poids lourd et l'ensemble des accidents est beaucoup plus élevé en milieu urbain (3,9 fois plus graves) qu'en rase campagne (1,6 fois).

La vitesse et l'alcoolémie baissent

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Pour les poids lourds comme pour les véhicules légers, les dépassements de vitesse baissent régulièrement depuis 2002, avec cependant une certaine stagnation depuis 2008 (figure 6B.5). En 2011, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h pour les poids lourds, hors autoroutes, est inférieur à celui des véhicules légers (respectivement 8,5 % et 10,2 %, calculé sur les 8 derniers mois de l'année) et en baisse par rapport à 2010 (10,3 %). L'alcool est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds : en 2011, 0,9 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif (1,6 % en 2010), contre 6,6 % pour les conducteurs de voitures de tourisme (6,5 % en 2010 - figure 6B.6). Concernant les accidents mortels, en 2011 on n'enregistre aucun conducteur de poids lourd impliqué présentant un taux d'alcoolémie positif (1,2 % en 2010), tandis que c'est le cas de 20,2 % des conducteurs de voitures de tourisme impliqués.

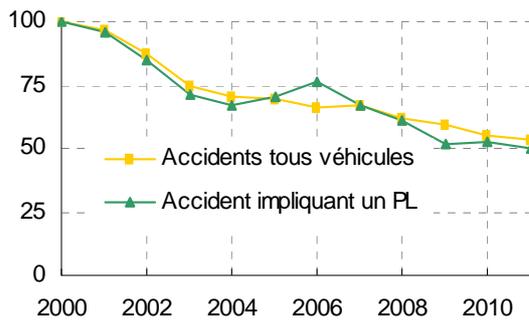
Le transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. De ce fait, il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. 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 2011 dans le transport routier de matières dangereuses, 36 accidents corporels ont eu lieu sur le réseau routier public ; 33 blessés et 17 tués ont été dénombrés, sans lien avec les marchandises transportées.

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

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

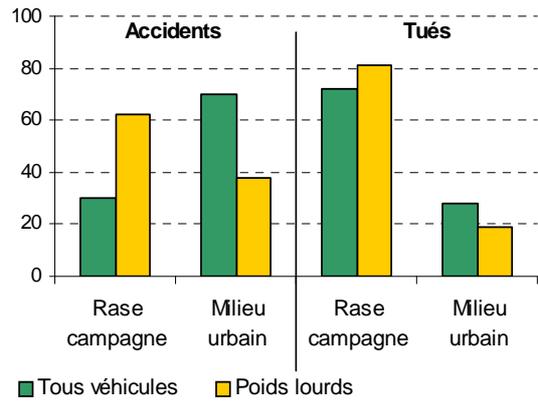
base 100 en 2000



Source : ONISR

Figure 6B.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2011

en %



Source : ONISR

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

taux en %

	2000	2009	2010	2011
Accidents impliquant un PL (1)	16,8	15,5	16,9	18,3
Accidents tous véhicules (2)	6,7	5,9	5,9	6,1
(1) / (2)	2,5	2,6	2,9	3,0

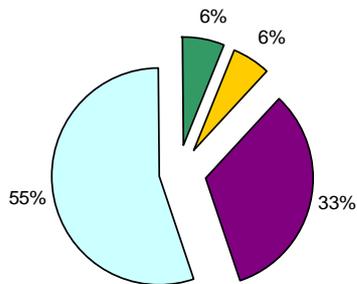
Source : ONISR

* Nombre de tués pour 100 accidents corporels

Figure 6B.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2011

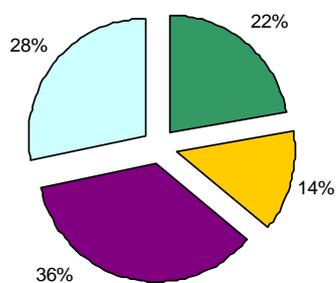
Tous véhicules

- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départ.
- Voiries locales



Poids Lourds

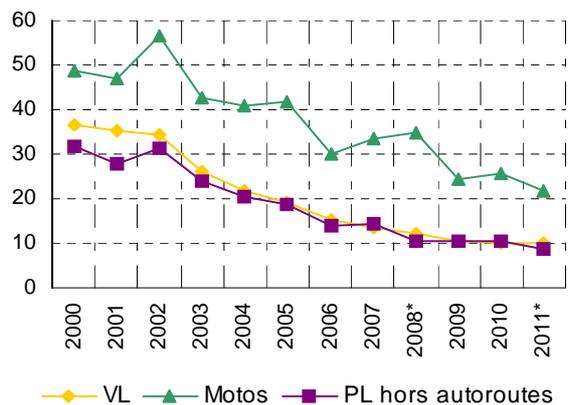
- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départ.
- Voiries locales



Source : ONISR

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

en %



Source : ONISR

* calculé sur 8 mois (relevés quadrimestriels, pas de relevés au troisième quadrimestre 2008 et au premier quadrimestre 2011)

Figure 6B.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2011

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	5 789	92 938	6,2
voitures de tourisme	3 820	57 601	6,6
poids lourds	26	3 033	0,9
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	889	4 971	17,9
voitures de tourisme	613	3 029	20,2
poids lourds	0	522	0,0

Source : ONISR





IV – Annexes

Extrait des annexes dématérialisées consultables sur le site

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

Rubrique : Transport / Données d'ensemble /

Annexe 1 – La situation économique

Annexe 1A.1 Transport intérieur terrestre de marchandises

en milliards de tonnes-kilomètres

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport intérieur terrestre total y compris les oléoducs (tous modes)	369,2	373,3	375,2	376,1	401,0	396,0	412,5	428,2	411,1	354,7	367,3	376,0
dont transport routier	282,5	292,8	296,1	299,0	326,8	326,2	341,0	353,8	340,8	296,8	311,6	315,9
dont pavillon français	203,0	208,4	208,2	209,5	218,1	214,2	220,3	229,2	217,5	186,8	196,3	200,5
dont pavillon étranger	79,5	84,3	87,8	89,5	108,7	112,0	120,7	124,6	123,2	110,0	115,2	115,4

Sources : SOeS, Rapport CCTN 2011 et enquête TRM

Champ : transport total pavillons français et étrangers

Annexe 1A.2 Transport routier de marchandises sous pavillon français

en milliards de tonnes-kilomètres

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Compte d'autrui	174,1	175,4	171,5	170,7	180,6	173,8	178,2	188,1	175,8	145,4	151,3	152,5
Transport national	134,5	138,3	138,2	139,4	148,9	147,2	150,8	161,5	152,7	128,7	134,5	136,1
Transport international	39,6	37,2	33,3	31,2	31,7	26,6	27,4	26,6	23,2	16,7	16,8	16,4
en France	20,7	19,8	18,0	17,2	17,5	15,0	15,3	14,9	12,9	9,5	9,5	9,2
à l'étranger	19,0	17,4	15,3	14,0	14,2	11,6	12,1	11,7	10,3	7,2	7,4	7,2
Compte propre	29,7	31,5	33,1	33,2	31,6	31,4	33,2	31,1	30,4	28,3	30,9	33,2
Transport national	28,6	30,4	31,8	31,7	30,4	30,2	32,0	30,0	29,3	27,3	29,9	32,2
Transport international	1,1	1,1	1,3	1,5	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	0,9	1,0	1,0
en France	0,5	0,5	0,7	0,8	0,6	0,7	0,7	0,6	0,7	0,5	0,6	0,5
à l'étranger	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5
Véhicules utilitaires légers	18,8	19,5	20,1	20,6	21,0	21,3	21,7	22,2	22,0	20,9	21,9	22,5
Transport routier sous pavillon français	203,8	206,9	204,5	203,9	212,2	205,3	211,4	219,2	206,2	173,6	182,2	185,7
Transport national	163,0	168,7	170,0	171,2	179,2	177,4	182,8	191,5	181,9	156,1	164,4	168,3
Transport international	40,7	38,3	34,6	32,7	33,0	27,8	28,6	27,7	24,3	17,6	17,8	17,4
en France	21,2	20,4	18,6	18,1	18,2	15,7	16,0	15,5	13,6	10,0	10,0	9,7
à l'étranger	19,5	17,9	15,9	14,6	14,8	12,1	12,6	12,2	10,7	7,6	7,8	7,7

Sources : SOeS, Rapport CCTN 2011 et enquête TRM

Champ : transport total pavillons français

Annexe 1A.3 Transports routiers de marchandises en poids lourds selon la classe de distance

en milliards de tonnes-kilomètres

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Compte d'autrui	174,1	175,4	171,5	170,7	180,6	173,8	178,2	188,1	175,8	145,4	151,3	152,5
Moins de 150 km	31,6	33,0	32,2	32,3	35,1	34,3	36,5	39,5	37,7	32,6	33,9	35,7
De 150 à moins de 500 km	69,5	71,0	70,1	70,6	75,2	74,6	76,7	81,8	78,2	66,4	69,1	70,7
A 500 km et plus	73,0	71,5	69,2	67,8	70,2	64,9	65,0	66,8	59,9	46,4	48,3	46,1
Compte propre	29,7	31,5	33,1	33,2	31,6	31,4	33,2	31,1	30,4	28,3	30,9	33,2
Moins de 150 km	17,6	18,6	20,0	19,4	18,8	18,7	20,0	18,8	18,4	17,0	18,4	19,7
De 150 à moins de 500 km	9,5	10,1	10,1	10,6	9,8	9,7	9,9	9,2	9,0	8,4	9,5	10,6
A 500 km et plus	2,6	2,8	2,9	3,2	3,1	3,0	3,3	3,1	2,9	2,8	2,9	2,9
Ensemble	203,8	206,9	204,5	203,9	212,2	205,3	211,4	219,2	206,2	173,6	182,2	185,7
Moins de 150 km	49,2	51,5	52,2	51,7	53,9	53,0	56,5	58,3	56,1	49,6	52,3	55,3
De 150 à moins de 500 km	78,9	81,1	80,2	81,2	85,0	84,3	86,6	91,1	87,3	74,8	78,7	81,3
A 500 km et plus	75,6	74,3	72,1	71,0	73,3	67,9	68,4	69,8	62,8	49,3	51,2	49,0

Sources : SOeS, enquêtes TRM

Champ : transport national et international, pavillon français, PTAC > 3,5t

Annexe 1A.4 Évolution des transports intérieurs et de la part modale routière

en milliards de tonnes-kilomètres

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport ferroviaire (1)	57,7	51,7	51,3	48,1	46,3	40,7	41,2	42,6	40,4	32,1	30,0	34,2
Transport routier (2)	202,5	207,9	207,7	209,1	217,7	213,9	220,0	228,9	217,4	186,7	196,2	200,4
Transport fluvial	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3	7,9	8,0	7,5	7,5	7,4	8,1	7,9
Total Terrestre hors oléoducs	267,5	266,4	265,9	264,1	271,4	262,5	269,1	279,1	265,3	226,2	234,3	242,4

Sources : SOeS, VNF

(1) : hors transit

(2) : TRM sous pavillon français hors transit

part modale en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport ferroviaire (1)	21,6	19,4	19,3	18,2	17,1	15,5	15,3	15,3	15,2	14,2	12,8	14,1
Transport routier (2)	75,7	78,1	78,1	79,2	80,2	81,5	81,7	82,0	81,9	82,5	83,8	82,7
Transport fluvial	2,7	2,5	2,6	2,6	2,7	3,0	3,0	2,7	2,8	3,3	3,4	3,2
Total Terrestre hors oléoducs	100,0											

Sources : SOeS, VNF

(1) : hors transit

(2) : TRM sous pavillon français hors transit

Annexe 1A.5 Transport intérieur routier en poids lourds, par type de marchandises

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Minéraux et matériaux de construction	30,0	32,4	31,4	31,9	33,2	33,6	36,6	38,8	36,7	30,7	32,7	36,3
Produits manufacturés, machines	61,2	61,3	61,9	61,6	66,6	64,1	65,3	69,0	63,8	53,1	55,3	56,3
Produits agricoles et agroalimentaires	54,4	55,7	56,5	56,9	57,8	56,4	56,4	57,7	55,5	49,1	53,0	52,8
Autres	38,1	39,1	38,4	38,5	39,5	38,8	40,3	41,3	39,3	33,0	33,3	32,3
Total	183,7	188,5	188,1	188,9	197,0	192,9	198,5	206,7	195,3	165,9	174,3	177,7

Source : SOeS enquête TRM

Champ : transport national et international, pavillon français, PTAC > 3,5 t

Annexe 1B.1 Indicateurs de démographie d'entreprises

en unités

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (p)
Transports et entreposage									
Nombre d'entreprises au 01/01	86 259	86 051	84 864	83 303	84 938	86 467	88 199	89 810	90 878
Défaillances	1 773	1 742	1 801	1 393	1 260	1 517	1 782	1 694	1 567
Créations	6 326	6 227	6 050	6 296	7 586	7 592			
<i>y compris les auto-entrepreneurs</i>							8 425	9 654	9 489
dont transports routiers de fret et services de déménagement (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)									
Nombre d'entreprises au 01/01	41 872	40 883	39 705	38 410	38 764	39 553	40 037	40 068	40 213
Transports routiers de fret interurbains	14 078	13 746	13 319	12 718	12 853	12 976	12 972	12 766	12 637
Transports routiers de fret de proximité	24 449	23 904	23 317	22 763	23 011	23 710	24 152	24 333	24 625
Location de camions avec chauffeur	1 807	1 679	1 531	1 431	1 352	1 283	1 259	1 215	1 171
Services de déménagement	1 538	1 554	1 538	1 498	1 548	1 584	1 654	1 754	1 780
Défaillances	1 364	1 332	1 406	1 021	927	1 160	1 358	1 288	1 185
Transports routiers de fret interurbains	466	452	451	347	264	331	445	379	377
Transports routiers de fret de proximité	798	775	852	603	593	761	795	818	734
Location de camions avec chauffeur	51	42	34	24	23	15	35	26	24
Services de déménagement	49	63	69	47	47	53	83	65	50
Créations	2 955	3 050	2 959	3 109	3 859	3 769	3 815	4 256	3 975
Transports routiers de fret interurbains	726	699	694	733	1 045	838	904	1 002	904
Transports routiers de fret de proximité	2 080	2 209	2 144	2 246	2 665	2 756	2 643	2 953	2 781
Location de camions avec chauffeur	39	26	26	22	26	23	35	29	24
Services de déménagement	110	116	95	108	123	152	233	272	266

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 1B.2 Comptes des entreprises du TRF

en millions d'euros courants, taux en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (p)	2011 (e)
Chiffre d'affaires	29 349	31 591	32 087	32 366	33 930	34 788	36 720	39 557	43 900	39 116	42 935	45 510
Production	28 658	30 827	31 397	31 770	33 340	34 143	36 077	38 932	43 478	38 533	41 462	43 949
Consommations Intermédiaires	17 671	18 681	18 858	19 220	20 345	21 314	22 660	24 250	28 058	23 979	26 285	27 880
<i>dont achats de carburant</i>	4 303	4 445	4 305	4 410	4 710	5 137	5 755	6 103	-	5 924	7 077	8 362
Valeur ajoutée (VA)	10 986	12 146	12 539	12 550	12 995	12 829	13 417	14 681	15 420	14 554	15 177	16 068
Impôts, taxes - Subventions d'exploitation	725	777	803	840	883	854	873	914	971	918	747	882
Charges de personnel	8 486	9 133	9 659	9 869	10 254	10 414	10 819	11 651	12 982	12 506	13 118	13 661
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 777	2 237	2 077	1 841	1 859	1 561	1 724	2 116	1 467	1 130	1 312	1 525
Taux de marge (EBE/VA)	16,2	18,4	16,6	14,7	14,3	12,2	12,9	14,4	9,5	7,8	8,6	9,5

Sources : de 1993 à 2000, Insee-Sie base 1995 ; de 2000 à 2006, Insee-Sie base 2000 ; en 2007, SOeS base 2000 ; de 2008 à 2010, Insee-Esane pour 2009-2010 ; en 2011, estimations SOeS d'après notamment Acoess, CNR.

(p) : provisoire

(e) : estimé

Champ : transports routiers de fret et services de déménagement, Nace3 = 494 (NAF 49.41A-49.41B-49.41C-49.42Z)

Annexe 1B.4 Coûts du TRM (*) longue distance

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Moyenne 2000-2011
Ensemble	0,9	2,4	2,0	3,2	6,0	2,4	2,4	8,3	-5,5	5,1	5,4	2,9
Gazole professionnel (coût cuve/ pompe après remboursement partiel de la TIPP)	-5,0	0,2	4,4	8,9	19,5	5,0	1,0	16,0	-22,1	16,3	16,4	4,8
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	4,0	2,7	3,0	3,2	3,9	3,8	4,4	5,7	3,7	2,8	6,1	3,9
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,5	3,2	3,8	2,2	2,7	2,8	2,4	13,6	9,1	1,5	2,8	4,1
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,2	1,0	-2,3	2,4	3,5	3,4	2,3	9,5	2,9	2,2	-1,0	2,1
Personnel de conduite (salaires et charges)	4,1	5,4	2,5	1,1	0,9	1,1	3,0	2,9	1,9	1,1	1,7	2,3
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,7	1,5	2,4	2,5	2,0	1,6	1,6	2,2	0,0	2,6	1,3	1,8
Charges de structure (personnel administratif)	2,0	2,1	0,9	1,6	2,1	-1,8	3,3	4,3	2,3	1,9	-1,5	1,5

en %

Source : CNR

(*) TRM : transports routiers de marchandises (dénomination CNR)

Annexe 2 – L'emploi

Annexe 2.1 Effectif salarié au 31 décembre

effectifs en milliers

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transports et entreposage * dont	1018,8	1041,1	1059,7	1053,0	1052,8	1051,4	1058,2	1082,0	1086,4	1069,4	1070,4	1080,8
Transport routier de voyageurs	61,6	63,3	66,2	67,1	73,2	73,2	75,3	76,3	81,6	85,3	87,5	89,7
Transport routier régulier de voyageurs	48,4	50,2	52,5	53,1	55,7	56,2	56,2	55,1	58,1	59,9	59,8	60,5
Autres transports routiers de voyageurs	13,2	13,2	13,6	14,1	17,6	17,0	19,1	21,2	23,4	25,4	27,7	29,2
Transport routier de fret élargi	370,4	378,7	383,3	374,5	366,2	363,2	371,8	383,4	375,1	360,8	363,3	371,3
Transports routiers de fret interurbains	190,3	193,5	197,4	194,0	192,0	186,6	189,2	190,3	186,4	175,0	175,8	178,7
Transports routiers de fret de proximité	100,2	104,1	104,5	102,5	102,0	106,0	112,5	123,8	125,2	124,6	128,0	133,8
Location de camions avec chauffeur	20,9	21,2	20,6	20,4	18,1	18,1	18,6	20,2	20,3	19,2	18,3	18,9
Messagerie, fret express	58,9	59,9	60,9	57,6	54,1	52,5	51,5	49,1	43,1	41,9	41,2	39,9
Ensemble de l'économie	15 597	15 852	15 887	15 815	15 838	15 929	16 124	16 395	16 207	15 935	16 036	16 103

évolutions en %

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transports et entreposage * dont	5,7	2,2	1,8	-0,6	0,0	-0,1	0,6	2,2	0,4	-1,6	0,1	1,0
Transport routier de voyageurs	5,5	2,8	4,5	1,5	9,1	-0,1	2,9	1,3	6,9	4,6	2,6	2,5
Transport routier régulier de voyageurs	4,2	3,7	4,8	1,0	4,9	1,0	-0,1	-1,9	5,5	3,1	-0,2	1,2
Autres transports routiers de voyageurs	10,2	-0,2	3,5	3,5	24,7	-3,5	12,7	10,9	10,6	8,4	9,2	5,2
Transport routier de fret élargi	6,6	2,2	1,2	-2,3	-2,2	-0,8	2,4	3,1	-2,2	-3,8	0,7	2,2
Transports routiers de fret interurbains	5,1	1,6	2,0	-1,7	-1,0	-2,8	1,4	0,6	-2,0	-6,1	0,4	1,7
Transports routiers de fret de proximité	6,1	3,9	0,4	-1,9	-0,5	3,9	6,1	10,1	1,1	-0,5	2,7	4,5
Location de camions avec chauffeur	1,8	1,3	-2,7	-1,2	-10,9	-0,4	3,2	8,2	0,8	-5,5	-4,5	2,8
Messagerie, fret express	14,9	1,8	1,6	-5,3	-6,2	-2,9	-1,8	-4,8	-12,1	-2,8	-1,7	-3,1
Ensemble de l'économie	3,9	1,6	0,2	-0,5	0,1	0,6	1,2	1,7	-1,1	-1,7	0,6	0,4

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

effectifs en milliers

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport routier de fret élargi	362,2	376,2	382,1	378,2	369,3	363,5	367,7	379,0	379,2	364,8	362,9	369,8
Transports routiers de fret interurbains	187,0	192,7	195,9	195,7	192,8	188,2	187,7	190,1	188,6	178,4	175,9	178,0
Transports routiers de fret de proximité	98,3	102,8	104,5	103,1	102,3	104,1	109,8	119,1	125,7	124,5	126,7	132,6
Location de camions avec chauffeur	21,0	20,9	20,8	20,6	19,1	18,0	18,4	19,6	20,4	19,4	18,7	18,8
Messagerie, fret express	55,9	59,8	60,9	58,8	55,1	53,2	51,8	50,2	44,5	42,5	41,6	40,4

Sources : Pôle emploi, AcoSS ; calculs SOeS

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

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

en %

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 fret élargi

Activité	Taille									en milliers			
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	1 ^{er} janvier 2008	1 ^{er} janvier 2009	1 ^{er} janvier 2010	1 ^{er} janvier 2011
Transports routiers de fret interurbains	0 à 9 salariés	11,66	10,41	10,65	10,39	9,32	9,40	8,59	8,59	9,28	9,15	9,29	9,22
	0 salariés	nd	4,22	4,25	4,50	4,50							
	1 à 9 salariés	nd	5,06	4,90	4,79	4,72							
	10 à 49 salariés	2,92	3,11	3,07	2,92	2,95	2,72	2,67	2,81	2,87	2,76	2,70	2,64
	50 salariés et plus	0,68	0,69	0,69	0,70	0,71	0,68	0,68	0,69	0,76	0,78	0,75	0,79
Total	15,26	14,22	14,41	14,01	12,98	12,79	11,93	12,09	12,91	12,68	12,73	12,64	
Transports routiers de fret de proximité	0 à 9 salariés	20,90	21,35	19,64	19,48	18,37	18,11	17,59	17,80	20,91	19,25	21,63	21,87
	0 salariés	nd	11,59	10,61	12,40	12,56							
	1 à 9 salariés	nd	9,32	8,64	9,24	9,32							
	10 à 49 salariés	1,71	1,89	1,93	1,84	1,89	2,14	2,01	2,01	2,43	2,32	2,39	2,49
	50 salariés et plus	0,19	0,20	0,20	0,22	0,19	0,21	0,19	0,23	0,26	0,25	0,25	0,27
Total	22,79	23,44	21,76	21,53	20,45	20,45	19,79	20,04	23,59	21,82	24,27	24,64	
Location de camions avec chauffeur	0 à 9 salariés	1,58	1,45	1,30	1,23	1,20	1,03	0,98	0,98	0,88	0,83	0,82	0,79
	0 salariés	nd	0,49	0,46	0,46	0,44							
	1 à 9 salariés	nd	0,39	0,37	0,36	0,35							
	10 à 49 salariés	0	0	0	0	0	0	0,31	0,34	0,26	0,31	0,30	0,29
	50 salariés et plus	0	0	0	0	0	0	0,09	0,10	0,10	0,09	0,10	0,09
Total	1,94	1,78	1,64	1,58	1,52	1,43	1,37	1,42	1,23	1,24	1,21	1,17	
Messagerie, fret express	0 à 9 salariés	0,60	0,48	0,59	0,56	0,62	0,59	0,54	0,63	0,60	0,59	0,62	0,63
	0 salariés	nd	0,30	0,32	0,34	0,36							
	1 à 9 salariés	nd	0,30	0,27	0,28	0,26							
	10 à 49 salariés	0,23	0,23	0,21	0,21	0,21	0,22	0,22	0,25	0,18	0,20	0,20	0,19
	50 salariés et plus	0,19	0,18	0,18	0,17	0,16	0,16	0,16	0,15	0,14	0,13	0,13	0,13
Total	1,02	0,89	0,97	0,94	0,99	0,98	0,92	1,03	0,92	0,92	0,95	0,94	
Ensemble	0 à 9 salariés	34,73	33,68	32,18	31,66	29,50	29,13	27,69	28,00	31,67	29,82	32,36	32,51
	0 salariés	nd	16,60	15,64	17,70	17,86							
	1 à 9 salariés	nd	15,06	14,17	14,67	14,65							
	10 à 49 salariés	5,14	5,50	5,45	5,23	5,30	5,39	5,20	5,41	5,74	5,59	5,58	5,61
	50 salariés et plus	1,14	1,15	1,14	1,17	1,14	1,13	1,12	1,16	1,25	1,25	1,22	1,28
Total	41,00	40,33	38,77	38,06	35,94	35,65	34,02	34,58	38,66	36,66	39,16	39,40	

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

		<i>en %</i>										
Activité	Taille	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	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	10,3
	10 à 49 salariés	42,2	41,8	42,0	41,9	42,1	41,2	40,2	39,7	39,0	39,6	39,3
	50 salariés et plus	45,1	46,0	46,0	46,6	46,5	47,8	49,2	50,1	50,7	49,8	50,5
	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	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	46,0
	50 salariés et plus	25,8	27,1	26,1	25,7	27,8	27,4	27,2	30,0	30,9	30,5	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	7,8	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	42,2
	50 salariés et plus	48,9	50,4	51,0	52,6	51,2	50,1	52,1	51,0	50,8	50,0	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	4,3	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	36,2
	50 salariés et plus	66,1	62,7	62,4	62,6	61,4	62,9	62,6	62,1	59,8	59,4	59,9
	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	13,8
	10 à 49 salariés	40,7	40,9	41,2	41,5	41,6	41,4	41,4	41,1	40,9	41,4	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	44,7
	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 2010

<i>en %</i>							
Catégorie Professionnelle	TRF de proximité	TRF interurbains	Location de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRF élargi	TRV	Transports et entreposage
Cadres	3,2	3,1	2,8	7,2	3,6	4,2	11,1
Professions Intermédiaires	4,7	4,9	2,9	18,0	6,2	4,1	19,8
Employés	7,8	6,9	4,7	15,0	8,2	7,1	20,2
Ouvriers	84,3	85,0	89,6	59,9	82,0	84,6	49,0
Ouvriers Qualifiés	81,0	80,1	88,2	46,3	77,0	83,3	44,4
Ouvriers Non Qualifiés	3,3	5,0	1,4	13,6	5,0	1,3	4,6
Total	100,0	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 2010

Secteur d'activité	<i>âge en année, vieillissement en mois</i>					
	Âge moyen		Âge médian		Vieillessement depuis 2002 (en mois)	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
Transports et entreposage dont	42,0	42,7	42	43	nd	nd
Transport routier de fret élargi	41,0	41,5	41	42	28	25
Transports routiers de fret interurbains	41,6	42,2	42	43	29	28
Transports routiers de fret de proximité	40,2	40,4	40	41	24	21
Location de camions avec chauffeur	42,2	42,4	43	43	26	27
Messagerie, fret express	40,3	41,4	40	42	33	30
Transport routier de voyageurs	46,0	47,0	47	48	30	33
Transport routier régulier de voyageurs	45,8	46,9	47	48	30	33
Autres transports routiers de voyageurs	46,2	47,3	47	49	29	31

Source : Insee - DADS ; calculs SOeS

Lecture : les salariés du TRF interurbains ont un âge moyen de 41,6 ans, soit environ 41 ans et 7 mois. Leur âge moyen a augmenté de 29 mois depuis 2002.

nd : non disponible pour ce secteur

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

en milliers

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Agriculture	2,0	1,9	2,2	2,1	2,1	1,9	2,1	2,4	2,7	2,5	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	261,0
Construction	104,4	102,6	98,1	101,4	111,1	121,7	127,5	133,1	126,4	104,3	107,8	117,6
Tertiaire dont	186,3	193,6	190,8	176,0	178,4	188,8	193,1	205,7	203,0	166,3	187,8	195,0
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	54,7
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	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	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	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	18,4
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	6,0
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	5,8
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	0,8
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	5,8
Ensemble	603,7	602,5	570,1	554,9	569,3	585,7	602,8	637,9	604,3	447,3	527,1	576,1

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

Annexe 2.10 Taux de recours moyen au travail intérimaire

en %

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Agriculture	0,9	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,2	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	7,6
Construction	7,9	7,5	7,2	7,4	8,0	8,5	8,7	8,7	8,0	7,0	7,3	7,9
Tertiaire dont	1,5	1,7	1,6	1,5	1,5	1,5	1,6	1,7	1,6	1,3	1,5	1,5
Transports et entreposage dont	3,9	3,1	3,0	2,9	3,0	3,3	3,6	4,0	3,8	3,2	3,8	4,0
Transport routier de voyageurs	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0
Transport routier régulier de voyageurs	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1
Autres transports routiers de voyageurs	0,5	0,6	0,7	0,9	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8	0,6
Transport routier de fret élargi	5,1	4,5	4,2	4,1	4,3	4,6	4,7	5,0	4,5	3,8	4,8	4,8
Transports routiers de fret interurbains	3,4	3,0	2,8	2,9	3,0	3,2	3,3	3,6	3,2	2,4	3,3	3,3
Transports routiers de fret de proximité	4,4	3,9	3,9	3,6	3,7	4,1	4,1	4,3	4,0	3,6	4,2	4,3
Location de camions avec chauffeur	5,0	4,5	4,1	3,9	4,1	4,8	4,7	4,9	4,5	3,3	3,8	4,2
Messagerie, fret express	11,6	10,2	9,1	8,8	9,4	10,1	10,7	11,3	11,1	9,9	12,6	12,8
Ensemble	3,1	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3	3,4	3,6	3,4	2,6	3,0	3,2

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

en %

Secteur d'activité	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010	2011**
Transport routier de fret élargi	39,8	36,0	32,8	31,6	33,1	32,7	34,4	36,3	31,6	25,6	28,2	29,1
Transports routiers de fret interurbains	39,9	36,2	33,0	31,7	33,7	32,8	34,9	36,9	30,5	24,8	26,5	27,9
Transports routiers de fret de proximité	42,9	36,8	36,9	35,7	38,2	36,3	37,3	37,6	33,8	30,1	33,4	33,8
Location de camions avec chauffeur	37,8	34,8	32,2	32,0	30,1	33,9	35,1	36,5	29,2	19,7	25,5	24,4
Messagerie, fret express	36,6	35,0	28,5	26,8	26,6	27,2	28,1	31,5	32,4	20,9	22,8	25,4
Transport routier de voyageurs	32,1	31,1	28,7	28,5	30,6	30,6	29,8	37,1	34,6	29,9	30,4	32,4
Transport routier régulier de voyageurs	30,3	29,4	26,8	26,6	28,7	27,8	26,3	33,8	30,6	20,7	23,4	26,0
Autres transports routiers de voyageurs	40,4	38,6	37,4	38,2	40,0	42,9	43,8	53,0	48,3	52,0	44,9	47,1

Source : DMMO, statistique publique, DARES, enquêtes DMMO-EMMO

Champ : à partir de 2009, établissements d'au moins 1 salarié jusqu'en 2008, établissements d'au moins 10 salariés.

* Rupture en 2009 liée et à un changement de champ (cf. Champ), au fait que les transferts entre établissements d'une même entreprise sont désormais exclus des mouvements de main-d'œuvre. La rupture est liée dans une moindre mesure à un changement de définition du taux de rotation.

** Rupture en 2011 liée à des traitements nouveaux de l'enquête

Voir Définitions « l'emploi et le marché du travail ».

Annexe 2.12 Offres d'emploi collectées par secteur émetteur

Nombre d'offres en milliers

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011
ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE (T&L)												
Total	290,6	265,2	239,4	233,0	240,9	247,6	256,6	291,5	268,5	174,5	285,5	313,0
Industrie, Construction (B, C, F)	56,3	48,5	44,1	43,0	45,0	46,7	49,7	56,5	48,1	33,4	42,9	46,6
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	15,7	12,4	10,7	9,2	10,3	10,0	11,2	13,1	13,0	7,5	11,3	11,8
Transports et entreposage (HZ) dont	77,2	64,5	57,5	55,5	58,2	60,2	63,3	72,3	63,4	42,0	57,5	64,0
49. Transports terrestres et transports par conduite	5,2	3,6	2,8	3,3	2,9	3,5	2,4	2,7	2,2	1,1	3,3	5,6
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	59,4	59,4	60,2	64,8	74,2	80,9	85,8	98,3	98,9	58,9	112,4	122,7
Activités liées à l'emploi **	102,1	93,7	79,1	72,3	70,4	74,0	83,4	99,0	86,3	46,7	64,4	71,2
Autres secteurs	21,9	17,3	15,7	14,8	13,7	16,0	16,3	18,5	17,4	11,9	14,7	17,6
Magasinage et préparation de commandes												
Total	66,4	67,3	64,6	65,3	67,9	73,5	76,5	89,8	86,3	55,1	92,9	103,2
Industrie, Construction (B, C, F)	8,6	7,2	6,4	6,1	6,4	6,3	6,7	8,5	6,8	3,8	4,3	3,9
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	25,0	26,2	22,8	22,4	23,3	22,7	22,9	26,6	22,6	15,0	18,5	20,4
Transports et entreposage (HZ) dont	6,3	5,6	5,1	4,4	4,5	4,7	5,1	5,7	6,2	3,7	5,6	5,8
49. Transports terrestres et transports par conduite	1,7	1,3	1,3	1,2	1,0	1,0	1,1	1,4	1,1	0,6	0,5	0,6
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	4,5	4,1	3,7	3,1	3,4	3,6	3,9	4,1	5,0	3,0	5,1	5,1
Activités liées à l'emploi **	16,7	17,6	20,6	22,2	24,3	29,1	30,1	36,7	39,6	24,8	56,8	58,5
Autres secteurs	9,8	10,7	9,7	10,1	9,4	10,7	11,7	12,3	11,1	7,8	7,7	14,6
Courses-livraisons express ou par tournée												
Total	40,1	35,9	31,5	28,7	27,9	29,5	31,5	34,7	32,3	23,4	27,9	30,4
Industrie, Construction (B, C, F)	4,1	3,7	3,4	2,9	2,7	2,7	2,8	3,1	2,2	1,4	1,9	2,0
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	11,4	10,4	9,0	7,9	7,8	8,1	8,0	8,8	7,9	5,1	6,0	7,0
Transports et entreposage (HZ) dont	12,9	10,7	8,4	8,4	8,1	9,1	9,6	10,2	8,9	6,6	8,4	8,7
49. Transports terrestres et transports par conduite	10,3	8,6	6,7	6,9	6,8	7,1	7,7	8,1	7,2	5,6	7,0	7,3
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	1,6	1,2	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0	1,3	1,1	0,7	0,9	0,9
Activités liées à l'emploi **	102,1	93,7	79,1	72,3	70,4	74,0	83,4	99,0	86,3	46,7	64,4	71,2
Autres secteurs	9,7	8,7	8,6	7,3	6,6	7,1	7,9	9,3	10,1	8,2	8,7	9,7
Conduite d'engins de déplacement de charges												
Total	87,8	74,5	61,3	55,4	54,0	47,6	45,9	51,0	48,0	29,8	17,9	19,6
Industrie, Construction (B, C, F)	13,8	11,6	8,5	7,6	6,6	5,3	5,3	5,6	5,0	2,5	1,5	1,8
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	13,2	11,3	9,0	7,7	6,6	5,5	4,3	4,4	3,5	3,0	1,0	1,1
Transports et entreposage (HZ) dont	8,0	5,6	4,8	4,1	3,8	3,6	3,7	4,6	4,0	2,5	0,9	0,9
49. Transports terrestres et transports par conduite	3,0	2,3	1,8	1,6	1,3	1,3	1,2	1,7	1,2	0,8	0,5	0,5
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	3,8	2,8	2,4	1,5	1,7	1,7	2,2	2,5	2,6	1,6	0,5	0,4
Activités liées à l'emploi **	102,1	93,7	79,1	72,3	70,4	74,0	83,4	99,0	86,3	46,7	64,4	71,2
Autres secteurs	24,5	19,1	15,9	12,9	12,0	10,2	8,2	8,2	7,3	5,7	1,3	1,2
Conduite de transport de marchandises sur longue distance												
Total	54,7	48,0	44,4	46,7	52,7	58,3	62,7	71,0	57,9	34,4	46,4	51,4
Industrie, Construction (B, C, F)	5,7	4,9	3,9	4,0	4,1	4,4	4,6	5,2	3,6	2,2	2,6	2,7
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	5,6	4,8	3,9	3,5	4,1	4,2	4,3	4,9	4,1	2,5	2,7	3,0
Transports et entreposage (HZ) dont	27,5	22,3	20,0	20,8	22,4	24,1	26,5	30,9	23,8	14,2	20,9	22,1
49. Transports terrestres et transports par conduite	24,4	19,8	18,0	18,8	20,5	22,0	24,5	28,4	21,9	13,1	19,6	20,8
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	2,9	2,3	1,8	1,9	1,8	1,9	1,9	2,4	1,8	1,0	1,2	1,2
Activités liées à l'emploi **	8,9	9,0	11,1	13,0	16,7	20,2	21,2	22,8	19,7	11,5	15,7	18,6
Autres secteurs	7,1	7,0	5,5	5,5	5,5	5,5	6,1	7,2	6,7	4,1	4,5	5,1
Conduite de transport en commun sur route												
Total	11,4	11,6	11,2	10,7	11,3	11,7	11,6	12,5	12,6	10,1	9,1	10,3
Industrie, Construction (B, C, F)	ns											
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	ns											
Transports et entreposage (HZ) dont	9,0	8,9	8,6	7,5	8,3	8,6	8,0	8,6	8,8	7,2	6,3	7,3
49. Transports terrestres et transports par conduite	9,0	8,9	8,6	7,5	8,3	8,5	8,0	8,6	8,8	7,1	6,3	7,3
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	ns											
Activités liées à l'emploi **	102,1	93,7	79,1	72,3	70,4	74,0	83,4	99,0	86,3	46,7	64,4	71,2
Autres secteurs	1,6	1,9	1,7	1,7	1,5	1,7	2,0	2,2	1,8	1,5	1,4	1,6
Autres métiers du T&L												
Total	30,1	28,0	26,4	26,3	27,1	27,0	28,4	32,6	31,5	21,7	91,3	98,1
Industrie, Construction (B, C, F)	1,0	1,0	0,8	0,9	0,8	0,9	1,0	1,3	1,2	0,6	4,3	4,7
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles (G)	1,1	1,0	0,8	0,8	0,9	1,1	1,2	1,5	1,2	0,9	6,2	6,0
Transports et entreposage (HZ) dont	13,5	11,5	10,6	10,4	11,1	10,3	10,5	12,3	11,7	7,8	15,3	19,1
49. Transports terrestres et transports par conduite	8,0	7,8	7,7	7,1	7,1	6,8	7,3	8,3	7,9	6,2	9,0	10,1
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	2,8	2,0	1,8	1,9	2,5	1,7	2,2	2,7	2,6	1,2	3,7	4,1
Activités liées à l'emploi **	102,1	93,7	79,1	72,3	70,4	74,0	83,4	99,0	86,3	46,7	64,4	71,2
Autres secteurs	12,0	11,8	11,7	11,3	10,2	10,0	10,3	11,8	11,2	9,3	42,9	41,6

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

ns : donnée non significative (nombre insuffisant d'offres concernées)

* rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) version 2 à ROME version 3

** jusqu'en 2007, code 74.5B en NAF rév.1 et à partir de 2008, code 78 en NAF rév.2. Ce secteur comprend notamment les agences d'intérim

Annexe 2.13 Offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé

	nombre d'offres déposées en milliers											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011
ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE (T&L)												
Contrat à durée indéterminée (CDI)	102,1	93,7	79,1	72,3	70,4	74,0	83,4	99,0	86,3	46,7	64,4	71,2
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	21,9	17,3	15,7	14,8	13,7	16,0	16,3	18,5	17,4	11,9	14,7	17,6
Contrat 1 - 6 mois	125,6	120,1	114,6	117,2	125,2	127,6	131,7	147,5	135,8	94,0	133,7	153,9
Contrat < 1 mois	41,0	34,1	30,0	28,7	31,6	30,0	25,2	26,4	29,0	21,9	72,7	70,2
Total	290,6	265,2	239,4	233,0	240,9	247,6	256,6	291,5	268,5	174,5	285,5	313,0
Magasinage et préparation de commandes												
Contrat à durée indéterminée (CDI)	23,1	21,7	19,3	17,6	16,8	17,4	19,8	23,7	20,8	10,8	11,5	12,9
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	4,6	3,9	3,8	3,8	3,5	4,6	5,0	5,4	5,3	3,8	4,0	4,6
Contrat 1 - 6 mois	31,9	34,2	33,9	35,7	38,6	39,9	42,4	50,7	48,3	31,8	36,0	44,2
Contrat < 1 mois	6,8	7,4	7,7	8,1	9,0	11,7	9,3	10,0	12,0	8,8	41,6	41,6
Total	66,4	67,3	64,6	65,3	67,9	73,5	76,5	89,8	86,3	55,1	92,9	103,2
Courses-livraisons express ou par tournée												
Contrat à durée indéterminée (CDI)	21,9	18,9	15,7	14,5	13,3	14,8	15,7	17,6	15,3	9,9	11,9	13,0
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	2,6	1,8	1,5	1,2	1,3	1,5	1,4	1,4	1,3	1,1	1,2	1,0
Contrat 1 - 6 mois	13,9	13,6	12,9	11,5	11,9	11,7	12,9	14,4	14,0	11,1	13,2	14,7
Contrat < 1 mois	1,6	1,6	1,5	1,5	1,4	1,5	1,5	1,4	1,6	1,3	1,6	1,6
Total	40,1	35,9	31,5	28,7	27,9	29,5	31,5	34,7	32,3	23,4	27,9	30,4
Conduite d'engins de déplacement de charges												
Contrat à durée indéterminée (CDI)	12,5	10,3	7,1	6,4	5,4	4,7	5,0	6,1	5,4	2,2	1,2	1,4
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	3,8	3,0	3,1	2,3	1,9	2,3	1,8	2,4	2,6	1,5	1,0	1,8
Contrat 1 - 6 mois	43,1	39,2	33,6	31,6	30,7	28,7	29,4	32,3	29,2	18,4	13,0	13,8
Contrat < 1 mois	28,5	21,9	17,5	15,1	15,9	11,9	9,7	10,1	10,7	7,8	2,6	2,6
Total	87,8	74,5	61,3	55,4	54,0	47,6	45,9	51,0	48,0	29,8	17,9	19,6
Conduite de transport de marchandises sur longue distance												
Contrat à durée indéterminée (CDI)	25,2	22,3	18,8	17,9	19,3	21,1	24,8	30,9	24,4	10,5	14,5	16,2
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	4,4	3,6	3,0	2,9	2,6	2,8	3,3	3,7	3,1	1,4	1,8	2,4
Contrat 1 - 6 mois	23,1	20,7	20,9	24,1	28,4	31,7	31,8	33,6	27,8	20,1	26,4	29,3
Contrat < 1 mois	1,9	1,4	1,6	1,8	2,5	2,7	2,7	2,7	2,5	2,4	3,7	3,6
Total	54,7	48,0	44,4	46,7	52,7	58,3	62,7	71,0	57,9	34,4	46,4	51,4
Conduite de transport en commun sur route												
Contrat à durée indéterminée (CDI)	6,0	6,2	6,1	5,1	5,6	5,9	5,8	6,0	6,5	4,6	3,9	4,6
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	1,3	1,5	1,2	1,4	1,2	1,5	1,6	1,9	1,7	1,5	1,3	1,4
Contrat < 6 mois	4,1	3,9	4,0	4,2	4,5	4,4	4,3	4,5	4,4	4,0	3,9	4,3
Total	11,4	11,6	11,2	10,7	11,3	11,7	11,6	12,5	12,6	10,1	9,1	10,3
Autres métiers du T&L												
Contrat à durée indéterminée (CDI)	13,4	14,3	12,2	10,8	10,0	10,3	12,2	14,6	13,8	8,8	21,4	23,2
Contrat à durée déterminée (CDD) > 6 mois	5,1	3,5	3,1	3,2	3,1	3,4	3,2	3,8	3,3	2,6	5,4	6,4
Contrat 1 - 6 mois	9,7	8,7	9,7	10,3	11,6	11,3	11,2	12,3	12,4	9,0	41,6	48,0
Contrat < 1 mois	1,9	1,5	1,5	1,9	2,5	1,9	1,7	1,9	1,9	1,3	22,9	20,5
Total	30,1	28,0	26,4	26,3	27,1	27,0	28,4	32,6	31,5	21,7	91,3	98,1

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

* rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) version 2 à ROME version 3

Annexe 2.14 Demandeurs d'emploi en fin d'année des métiers " Transport et logistique " par catégorie

	nombre de demandeurs en milliers											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011
Actes positifs de recherche d'emploi : catégories A, B, C												
sans emploi : catégorie A	204,4	221,0	238,0	251,0	248,8	237,5	209,8	188,7	225,8	261,2	309,7	344,8
en activité réduite courte : catégorie B	24,5	25,9	27,7	29,9	32,6	34,1	32,9	31,6	35,0	38,9	46,6	51,2
en activité réduite longue : catégorie C	53,7	48,9	51,1	55,6	62,5	63,8	61,5	60,8	53,4	72,1	94,9	100,6
Sans actes positifs de recherche d'emploi dont												
sans emploi : catégorie D	9,3	9,5	10,2	10,7	10,7	12,0	12,1	11,2	12,7	18,4	22,6	21,8
en emploi : catégorie E	8,4	5,8	7,1	7,3	7,2	8,1	10,3	11,9	12,1	16,4	21,9	24,6

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

* rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) version 2 à ROME version 3

Annexe 2.15 Répartition des demandeurs d'emploi en fin d'année par tranche d'âge

nombre de demandeurs des catégories A, B et C en milliers

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011
ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE (T&L)												
Moins de 25 ans	40,5	48,6	54,9	58,4	58,9	54,8	47,9	43,6	52,7	57,4	63,5	66,4
Entre 25 ans et 49 ans	200,2	205,0	218,2	233,1	239,5	235,4	214,6	199,6	220,8	263,0	317,9	345,4
Plus de 50 ans	42,0	42,2	43,9	44,9	45,5	45,2	41,7	37,9	40,8	51,9	69,8	84,8
Total	282,6	295,9	316,9	336,5	343,9	335,4	304,2	281,1	314,2	372,2	451,2	496,6
Magasinage et préparation de commandes												
Moins de 25 ans	12,2	15,1	17,7	19,3	20,3	19,6	18,4	17,5	21,9	24,1	24,2	24,4
Entre 25 ans et 49 ans	55,0	58,1	63,0	68,2	70,6	71,0	67,1	65,0	72,8	85,0	100,9	111,1
Plus de 50 ans	11,7	12,1	12,8	13,1	13,2	13,0	12,3	11,3	12,1	15,0	19,5	23,2
Total	78,8	85,3	93,5	100,6	104,1	103,7	97,8	93,8	106,7	124,1	144,6	158,7
Courses-livraisons express ou par tournée												
Moins de 25 ans	6,3	7,9	8,9	8,9	8,2	7,4	6,4	5,8	7,1	7,8	8,8	9,0
Entre 25 ans et 49 ans	39,4	40,0	41,5	42,3	41,8	40,1	37,0	33,9	36,0	42,4	54,0	59,3
Plus de 50 ans	7,7	7,9	8,3	8,4	8,5	8,7	8,2	7,5	7,9	9,7	13,4	16,6
Total	53,4	55,8	58,6	59,6	58,5	56,2	51,6	47,2	51,0	59,9	76,2	85,0
Conduite d'engins de déplacement de charges												
Moins de 25 ans	16,6	19,0	19,2	18,8	17,8	15,4	12,7	11,3	13,7	14,3	10,8	9,3
Entre 25 ans et 49 ans	62,3	60,9	58,0	56,4	55,3	52,4	47,0	43,7	48,5	55,2	57,7	59,5
Plus de 50 ans	12,0	11,4	10,7	10,2	9,7	9,0	7,9	7,1	7,4	9,0	10,5	12,1
Total	90,9	91,3	87,9	85,4	82,8	76,8	67,7	62,2	69,6	78,5	79,1	80,9
Conduite de transport de marchandises sur longue distance												
Moins de 25 ans	1,6	2,0	3,1	4,0	4,5	4,3	3,4	2,9	3,6	4,1	3,9	3,7
Entre 25 ans et 49 ans	19,7	20,8	25,7	30,4	32,4	32,2	27,6	25,0	31,7	42,6	44,5	45,0
Plus de 50 ans	4,0	4,1	4,7	5,3	5,5	5,8	5,2	4,7	5,9	9,1	11,2	13,1
Total	25,3	26,9	33,5	39,7	42,4	42,2	36,3	32,6	41,2	55,8	59,6	61,8
Conduite de transport en commun sur route												
Moins de 25 ans	0,3	0,3	0,6	0,8	1,0	1,0	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6
Entre 25 ans et 49 ans	5,3	5,3	6,4	7,7	8,7	9,0	8,1	7,1	6,6	7,4	9,0	9,3
Plus de 50 ans	1,7	1,7	1,9	2,1	2,3	2,5	2,4	2,1	2,2	2,7	3,4	4,0
Total	7,3	7,3	8,9	10,6	12,0	12,5	11,2	9,9	9,4	10,7	13,1	13,9
Autres métiers du T&L												
Moins de 25 ans	3,6	4,3	5,5	6,6	7,1	7,0	6,1	5,4	5,8	6,4	15,2	19,4
Entre 25 ans et 49 ans	18,5	19,9	23,6	28,0	30,7	30,7	27,8	24,9	25,2	30,4	51,8	61,2
Plus de 50 ans	4,9	5,0	5,5	5,8	6,2	6,2	5,7	5,2	5,3	6,4	11,8	15,7
Total	26,9	29,2	34,5	40,4	44,1	43,9	39,6	35,4	36,3	43,2	78,7	96,3

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

* rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) version 2 à ROME version 3

Annexe 2.16 Demandes d'emploi enregistrées (flux)

nombre de demandes déposées en milliers

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011
ENSEMBLE TRANSPORT ET LOGISTIQUE	343,2	389,0	424,6	458,1	460,5	451,9	450,9	461,5	491,0	522,6	578,9	617,4
Magasinage et préparation de commandes	90,1	105,8	119,1	129,8	132,1	133,0	138,5	148,5	163,2	172,0	179,8	189,9
Courses-livraisons express ou par tournée	64,2	73,3	78,2	81,5	79,3	76,7	77,1	79,4	84,3	89,7	101,6	109,4
Conduite d'engins de déplacement de charges	103,0	115,1	115,3	117,0	112,2	102,3	97,4	97,1	101,6	104,2	93,2	88,9
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	41,1	44,4	53,6	62,2	65,1	66,1	62,6	61,0	66,8	77,8	75,0	75,9
Conduite de transport en commun sur route	8,0	8,7	10,5	12,9	14,4	15,0	15,0	14,7	13,9	13,5	14,8	15,4
Autres métiers du T&L	36,7	41,7	48,0	54,7	57,4	58,9	60,2	60,9	61,2	65,4	114,6	138,0

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

* rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) version 2 à ROME version 3

Annexe 2.17 Indicateur de tension annuel (flux offres de l'année / flux nouvelles demandes de l'année)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	En %	
											2010*	2011
Ensemble du T&L	85	68	56	51	52	55	57	63	55	33	49	51
Magasinage et préparation de commandes	74	64	54	50	51	55	55	60	53	32	52	54
Courses-livraisons express ou par tournée	62	49	40	35	35	38	41	44	38	26	27	28
Conduite d engins de déplacement de charges	85	65	53	47	48	47	47	53	47	29	19	22
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	133	108	83	75	81	88	100	116	87	44	62	68
Conduite de transport en commun sur route	143	134	107	83	79	78	78	85	91	75	61	67
Autres métiers du T&L	82	67	55	48	47	46	47	54	51	33	80	71

Champ : France métropolitaine, marché du travail " Transport et logistique "

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

* rupture de série due à un changement de codification des métiers : passage de la nomenclature ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois) version 2 à ROME version 3

Voir **Définitions** « l'emploi et le marché de travail ».

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

en %

	Courte distance			Grand routier		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
moins de 39 h	33,1	28,2	26,1	13,6	11,5	9,9
39 à 42 heures 59 minutes	17,4	17,7	18,6	12,7	11,2	11,3
43 à 47 heures 59 minutes	21,6	21,2	20,3	20,8	18,1	18,3
48 à 50 heures 59 minutes	15,1	16,4	17,7	23,4	25,0	24,6
51 à 55 heures 59 minutes	8,7	10,6	10,4	19,6	20,1	21,0
56 à 59 heures 59 minutes	3,2	4,4	5,2	8,0	10,5	11,5
60 heures et plus	0,9	1,5	1,7	2,0	3,7	3,3
Total	100	100	100	100	100	100
Part des semaines complètes dans l'année	56	60	60	60	66	63

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

Source : SOeS – enquête « chronotachygraphes »

Annexe 3.2a Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi

Semaines de 5 jours et plus

en heures et minutes

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ensemble	nd	nd	nd	44:35	44:35	44:30	43:60	44:05	46:00	45:40
Courte distance	nd	nd	nd	42:30	43:10	42:30	42:05	41:45	42:35	43:20
Grands routiers	nd	nd	nd	47:05	46:35	47:10	46:40	46:50	47:40	48:10
dont TRF interurbains (49.41A)	46:45	46:45	46:40	45:55	45:25	45:20	45:05	45:20	47:25	46:45
Courte distance	43:35	46:00	44:55	43:35	43:55	43:05	42:45	42:55	43:20	44:15
Grands routiers	48:00	47:05	47:50	47:25	46:50	47:05	46:55	46:50	48:05	48:20
dont TRF de proximité (49.41B)	44:15	43:45	43:50	43:25	43:40	43:15	43:30	42:55	43:55	44:40
Courte distance	43:15	42:55	43:05	42:20	43:00	42:00	42:35	41:45	42:05	42:55
Grands routiers	46:50	45:30	45:60	46:20	45:55	47:25	46:00	46:50	46:05	47:55

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

Source : SOeS – enquête « chronotachygraphes »

Annexe 3.2b Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRF élargi

Semaines de 5 jours et plus

en heures

	2005				2006				2007				2008			
	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	43,9	44,2	44,6	43,3
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	41,5	42,3	42,9	41,6
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	47,2	46,9	46,9	45,6
dont TRF interurbains (49.41A)	42,7	43,7	43,2	44,0	43,2	43,1	44,2	44,4	42,6	43,2	43,7	43,6	42,3	44,2	44,6	42,8
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	46,7	46,0	46,1	45,2
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	40,7	43,6	44,1	42,0
dont TRF de proximité (49.41B)	46,2	45,6	46,0	45,5	45,1	45,1	45,5	45,9	45,1	45,6	45,6	45,2	45,6	45,2	45,5	44,1
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	47,6	47,0	47,2	45,7
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	42,9	43,0	43,2	41,9

	2009				2010				2011			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Ensemble	43,3	44,5	44,1	44,3	46,9	47,8	48,0	48,0	44,5	45,6	46,6	46,0
<i>Courte distance</i>	40,9	42,5	41,7	41,8	42,0	42,7	45,2	43,6	41,8	43,2	44,7	43,8
Grands routiers	46,0	47,0	47,0	47,2	42,1	42,8	43,9	41,7	47,5	48,2	48,6	48,3
dont TRF interurbains (49.41A)	42,2	42,8	43,0	43,6	43,9	44,7	44,2	43,1	45,6	46,9	47,4	47,1
<i>Courte distance</i>	46,2	46,2	47,0	47,9	47,1	48,0	48,7	48,7	42,8	44,4	45,3	44,5
Grands routiers	41,0	41,8	41,8	42,3	46,3	46,8	45,7	45,7	47,5	48,5	48,8	48,7
dont TRF de proximité (49.41B)	44,5	45,9	45,5	45,3	41,8	42,8	42,9	41,0	43,4	44,6	46,1	44,8
<i>Courte distance</i>	46,0	47,1	46,9	47,1	45,3	46,1	46,6	45,9	40,8	42,7	44,6	43,5
Grands routiers	42,0	43,9	43,2	42,4	46,3	47,2	48,1	48,0	47,9	47,9	48,7	47,1

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

en kilomètres

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

	2010				2011				Moyenne annuelle				
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	2007	2008	2009	2010	2011
Ensemble	363	388	388	370	347	358	374	376	364	365	354	377	377
<i>Courte distance</i>	352	354	339	302	275	289	304	308	325	341	314	337	337
Grand routier	383	423	432	423	424	435	446	447	398	401	396	415	415
dont TRF de proximité	267	292	273	247	314	319	344	338	287	290	275	270	270
<i>Courte distance</i>	270	316	269	237	261	271	314	307	280	298	277	273	273
Grand routier	272	274	298	276	412	409	397	396	310	315	300	280	280
dont TRF interurbains	411	437	449	431	380	399	408	418	458	458	455	432	432
<i>Courte distance</i>	444	400	429	382	299	325	322	343	458	455	447	414	414
Grand routier	404	451	457	450	433	450	465	466	461	461	457	440	440

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

Source : SOeS - enquête « chronotachygraphes »

Voir **Définitions** « le rythme de travail » et « la durée de travail ».

Annexe 4 – Les revenus salariaux

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

en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Salaire horaire brut de base ouvrier (SHBO)												
Ensemble des secteurs non agricoles	5,3	4,2	3,6	2,8	2,9	3,0	3,0	2,9	3,1	2,3	1,8	2,2
Transports et entreposage dont	8,6	3,6	3,0	2,4	2,4	2,8	3,4	3,1	3,1	2,1	2,1	1,8
Transports terrestres et par conduites	7,0	3,9	2,9	2,1	2,2	2,9	3,0	2,8	3,1	2,0	2,2	1,8
Transports aériens	nd	2,5	2,8	1,9	1,1	2,3						
Entreposage et services auxiliaires des transports	7,2	3,7	3,3	2,6	2,7	2,9	3,1	3,1	3,2	2,5	2,0	2,1
Prix à la consommation (hors tabac)	1,7	1,7	1,9	2,1	2,1	1,8	1,6	1,5	2,8	0,1	1,5	2,1
Pouvoir d'achat du SHBO												
Ensemble des secteurs non agricoles	3,6	2,6	1,8	0,9	1,2	1,2	1,3	1,4	0,3	2,2	0,4	0,1
Transports et entreposage dont	6,9	2,0	1,2	0,6	0,7	1,0	1,7	1,6	0,3	2,1	0,7	-0,2
Transports terrestres et par conduites	5,3	2,3	1,1	0,2	0,6	1,1	1,3	1,3	0,3	1,9	0,7	-0,3
Transports aériens	nd	1,1	0,0	1,8	-0,3	0,3						
Entreposage et services auxiliaires des transports	5,5	2,1	1,4	0,7	1,1	1,1	1,4	1,7	0,4	2,5	0,6	0,1

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

nd : non disponible

Annexe 4.3 Évolution du salaire brut moyen par tête (SMPT) et de son pouvoir d'achat

en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ensemble des secteurs concurrentiels												
Masse salariale	6,4	6,0	2,6	1,5	2,8	3,3	4,3	4,8	3,6	-1,9	1,7	3,8
Salaire moyen par tête par mois	2,0	2,6	2,1	1,8	2,7	2,7	3,1	3,3	3,0	1,1	2,5	2,6
Pouvoir d'achat du SMPT	1,3	1,4	1,0	0,9	1,0	1,3	1,4	1,6	-0,6	-0,2	1,3	-0,4
Transports et entreposage (1)												
Masse salariale	6,8	6,2	4,9	2,6	2,9	3,7	4,2	5,3	3,8	0,3	0,7	3,0
Salaire moyen par tête par mois	2,0	2,1	3,7	2,4	2,9	3,0	3,3	3,6	2,4	1,3	1,1	2,3
Pouvoir d'achat du SMPT	0,2	0,4	1,8	0,3	0,8	1,1	1,6	2,0	-0,4	1,2	-0,4	0,2
dont TRF élargi												
Masse salariale	9,5	8,2	4,1	3,1	3,1	3,1	4,1	6,4	3,7	-3,9	1,4	3,4
Salaire moyen par tête par mois	3,0	3,1	2,9	3,0	3,1	3,1	3,0	3,2	2,2	-0,1	2,9	1,7
Pouvoir d'achat du SMPT	1,3	1,4	1,0	0,9	1,0	1,3	1,4	1,6	-0,6	-0,2	1,3	-0,4

Sources : Acoff, Insee - calculs SOeS

hors « 53 : Activités de poste et de courrier »

Annexe 4.4 Salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle

en euros constants

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
								*	
TRV									
Ensemble	1410	1490	1490	1560	1610	1660	1700	1730	1760
Cadres**	3330	3410	3270	3510	3630	3780	3990	3850	3950
Professions intermédiaires	1790	1890	1880	1930	1990	2040	2110	2130	2190
Employés	1240	1300	1310	1360	1390	1460	1510	1560	1580
Ouvriers qualifiés	1320	1390	1400	1450	1500	1540	1560	1600	1630
dont conducteurs	1310	1390	1400	1450	1500	1540	1560	1590	1620
Ouvriers non qualifiés	1160	1170	1220	1270	1310	1340	1420	1410	1430
TRF élargi									
Ensemble	1420	1450	1490	1540	1570	1620	1690	1690	1740
Cadres**	3120	3090	3120	3200	3230	3350	3460	3290	3400
Professions intermédiaires	1760	1780	1830	1880	1920	1980	2020	2010	2110
Employés	1260	1280	1320	1360	1390	1440	1490	1540	1580
Ouvriers qualifiés	1340	1370	1410	1460	1500	1550	1610	1620	1670
dont conducteurs	1340	1380	1420	1460	1500	1550	1620	1620	1680
Ouvriers non qualifiés	1160	1190	1230	1270	1300	1340	1390	1400	1440
TRF interurbains									
Ensemble	1430	1470	1500	1550	1590	1650	1720	1720	1780
Cadres**	3010	3010	3020	3070	3120	3260	3410	3220	3320
Professions intermédiaires	1770	1790	1820	1870	1900	1970	2040	2040	2110
Employés	1250	1280	1310	1350	1390	1440	1490	1550	1580
Ouvriers qualifiés	1370	1410	1450	1500	1540	1590	1660	1670	1730
dont conducteurs	1380	1420	1460	1510	1550	1600	1670	1680	1740
Ouvriers non qualifiés	1170	1210	1230	1270	1300	1340	1410	1420	1450
TRF de proximité									
Ensemble	1360	1390	1430	1480	1520	1570	1620	1620	1670
Cadres**	3050	2950	3010	3150	3160	3260	3260	3120	3230
Professions intermédiaires	1770	1790	1830	1900	1950	2010	2050	2050	2130
Employés	1240	1270	1310	1370	1400	1450	1470	1530	1570
Ouvriers qualifiés	1290	1320	1360	1410	1440	1500	1550	1560	1610
dont conducteurs	1280	1310	1350	1400	1440	1490	1550	1550	1610
Ouvriers non qualifiés	1150	1170	1210	1250	1290	1330	1370	1380	1440
Location de camions									
Ensemble	1410	1450	1510	1530	1550	1630	1680	1670	1730
Cadres**	3190	3100	3010	3210	3220	3270	3350	3150	3270
Professions intermédiaires	1870	1870	1960	2050	2090	2220	2250	2170	2210
Employés	1290	1330	1390	1420	1460	1530	1570	1620	1660
Ouvriers qualifiés	1340	1380	1450	1460	1490	1560	1620	1620	1670
dont conducteurs	1330	1380	1440	1450	1480	1550	1610	1610	1660
Ouvriers non qualifiés	1240	1290	1400	1370	1390	1410	1430	1610	1590
Messagerie, fret express									
Ensemble	1490	1510	1560	1590	1620	1660	1740	1770	1810
Cadres**	3300	3280	3410	3460	3480	3630	3760	3580	3750
Professions intermédiaires	1730	1750	1820	1870	1910	1960	1960	1940	2100
Employés	1300	1290	1330	1360	1390	1440	1490	1540	1590
Ouvriers qualifiés	1280	1290	1330	1370	1400	1430	1490	1530	1570
dont conducteurs	1280	1290	1330	1370	1410	1440	1490	1530	1570
Ouvriers non qualifiés	1150	1180	1230	1280	1300	1330	1370	1390	1430
Transports hors agences de voyages									
Ensemble	1710	1750	1780	1840	1880	1920	2020	2050	2100
Cadres**	3510	3580	3630	3720	3770	3870	4120	3940	4140
Professions intermédiaires	1990	2040	2070	2120	2170	2210	2310	2330	2390
Employés	1480	1510	1540	1620	1620	1660	1730	1840	1870
Ouvriers qualifiés	1460	1490	1520	1570	1590	1640	1700	1740	1770
dont conducteurs	1370	1410	1440	1490	1530	1570	1630	1650	1680
Ouvriers non qualifiés	1200	1250	1260	1320	1360	1390	1430	1490	1510
Transports et entreposage									
Ensemble							1980	2010	2060
Cadres**							3720	3630	3760
Professions intermédiaires							2140	2160	2210
Employés							1610	1680	1720
Ouvriers qualifiés							1700	1730	1770
dont conducteurs							1630	1640	1680
Ouvriers non qualifiés							1430	1480	1510

Source : Insee - DADS, calculs SOEs

Champ : France métropolitaine, secteur marchand non agricole, secteur privé et semi-public

* 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.

** Hors chefs d'entreprises salariés

Annexe 4.5 Évolution des salaires mensuels nets moyens en EQTP selon la catégorie socioprofessionnelle

en % d'euros constants

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010
Transport routier de voyageurs	3,3	-2,2	2,7	1,8	1,8	-0,6	1,8	0,2
Cadres**	0,2	-6,0	5,5	1,8	2,3	2,9	-	1,1
Professions intermédiaires	3,0	-2,3	0,6	1,8	1,0	0,6	-	1,3
Employés	3,0	-1,4	1,8	0,8	3,7	0,7	-	0,0
Ouvriers qualifiés	3,2	-1,1	1,8	1,6	1,3	-1,3	-	0,2
dont conducteurs	3,3	-1,3	1,8	1,6	1,3	-1,5	-	0,3
Ouvriers non qualifiés	-0,6	1,4	2,3	1,6	0,9	3,0	-	-0,3
TRF élargi	0,2	0,7	1,1	0,7	1,8	1,1	0,2	1,5
Cadres**	-3,1	-0,9	0,5	-0,6	2,2	0,4	-	1,7
Professions intermédiaires	-0,7	0,5	1,3	0,5	1,7	-0,7	-	3,4
Employés	-0,7	0,8	1,0	1,0	2,1	0,4	-	1,0
Ouvriers qualifiés	0,5	0,7	1,4	1,0	2,0	1,2	-	1,8
dont conducteurs	0,6	0,8	1,4	1,0	2,0	1,1	-	1,8
Ouvriers non qualifiés	0,5	0,9	1,6	0,6	1,4	1,0	-	1,2
TRF interurbains	0,7	0,4	1,2	1,0	2,1	1,7	0,0	1,7
Cadres**	-2,1	-1,7	-0,3	0,3	2,7	2,0	-	1,7
Professions intermédiaires	-0,6	-0,5	0,9	0,2	1,7	0,9	-	1,6
Employés	0,3	0,4	1,0	1,3	2,3	0,9	-	0,4
Ouvriers qualifiés	0,8	0,5	1,6	1,1	2,0	1,5	-	1,9
dont conducteurs	0,8	0,6	1,6	1,2	2,0	1,4	-	2,0
Ouvriers non qualifiés	1,2	-0,5	1,5	0,5	1,9	2,2	-	0,4
TRF de proximité	-0,3	1,1	1,9	0,8	1,9	0,0	0,0	1,8
Cadres**	-5,3	-0,2	3,1	-1,3	1,7	-2,9	-	1,7
Professions intermédiaires	-0,8	-0,3	2,3	1,1	1,5	-1,0	-	2,2
Employés	0,8	0,6	2,7	0,4	2,1	-1,0	-	1,2
Ouvriers qualifiés	0,2	0,9	1,8	1,0	2,2	0,8	-	1,8
dont conducteurs	0,3	0,9	1,7	1,1	2,2	0,8	-	1,8
Ouvriers non qualifiés	-0,4	1,3	2,0	1,3	1,8	-0,2	-	2,5
Location de camions	0,2	2,5	-1,0	0,3	3,2	0,3	-0,6	1,9
Cadres**	-4,6	-5,0	4,7	-1,2	0,1	-0,3	-	2,2
Professions intermédiaires	-2,2	2,9	2,4	0,5	4,6	-1,3	-	0,1
Employés	0,8	2,3	0,5	1,5	3,1	0,1	-	0,9
Ouvriers qualifiés	0,7	2,7	-0,9	0,4	3,3	0,7	-	1,9
dont conducteurs	1,0	2,8	-1,1	0,5	3,2	0,8	-	2,0
Ouvriers non qualifiés	2,0	6,2	-4,1	-0,1	0,2	-1,5	-	-2,5
Messagerie, fret express	-0,9	1,0	0,7	-0,1	0,9	1,8	2,0	0,7
Cadres**	-2,5	1,7	-0,3	-1,0	2,7	0,8	-	3,1
Professions intermédiaires	-0,7	1,8	0,9	0,3	1,3	-2,7	-	6,6
Employés	-2,6	1,4	0,1	0,8	1,7	0,9	-	1,9
Ouvriers qualifiés	-1,2	0,8	1,2	0,9	0,7	1,1	-	0,9
dont conducteurs	-1,1	1,0	1,4	1,3	0,3	1,1	-	1,2
Ouvriers non qualifiés	0,2	2,2	2,0	0,1	0,4	0,9	-	1,0
Transports hors agences de voyages	0,3	-0,2	1,4	0,3	1,0	2,0	1,5	0,8
Cadres**	-0,1	-0,6	0,7	-0,2	1,0	3,8	-	3,5
Professions intermédiaires	0,0	-0,5	0,7	0,9	0,3	1,3	-	1,2
Employés	0,3	-0,1	3,2	-1,8	0,9	1,8	-	0,4
Ouvriers qualifiés	0,1	-0,1	1,3	0,2	1,3	1,1	-	0,4
dont conducteurs	1,4	-0,1	1,4	0,8	1,6	0,8	-	0,8
Ouvriers non qualifiés	1,6	-1,3	2,9	1,4	1,1	0,0	-	0,3
Transports et entreposage							1,6	0,9
Cadres**							-	2,0
Professions intermédiaires							-	0,8
Employés							-	0,8
Ouvriers qualifiés							-	0,5
dont conducteurs							-	1,0
Ouvriers non qualifiés							-	0,4

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Champ : France métropolitaine, secteur marchand non agricole, secteur privé et semi-public

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.

** Hors chefs d'entreprises salariés

Annexe 4.4 Salaires horaires nets moyens

en euros courants

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009*	2010
Salariés à temps complet									
Transport routier de fret élargi									
Ensemble	8,3	8,5	8,7	8,9	9,1	9,4	9,7	10,1	10,0
Cadres**	19,7	19,8	20,0	20,4	20,5	21,3	22,0	21,0	21,5
Professions intermédiaires	11,3	11,6	11,9	12,2	12,4	12,8	13,0	12,9	13,5
Employés	8,3	8,5	8,7	8,9	9,1	9,4	9,7	10,0	10,3
Ouvriers qualifiés	7,6	7,8	8,0	8,2	8,4	8,7	9,0	9,4	9,4
Ouvriers non qualifiés	7,6	7,9	8,1	8,3	8,5	8,7	9,0	9,1	9,2
Transport routier de voyageurs									
Ensemble	9,4	10,0	10,0	10,4	10,7	11,1	11,3	11,6	11,8
Cadres**	21,3	22,1	21,4	23,4	23,5	24,8	26,2	25,3	26,9
Professions intermédiaires	11,7	12,4	12,5	12,7	13,1	13,4	13,9	14,1	14,6
Employés	8,2	8,7	8,8	9,1	9,4	9,8	10,1	10,4	10,6
Ouvriers qualifiés	8,7	9,2	9,3	9,6	9,9	10,1	10,2	10,5	10,7
Ouvriers non qualifiés	7,6	7,8	8,1	8,5	8,7	8,9	9,4	9,4	9,6
Salariés à temps partiel									
Transport routier de fret élargi									
Ensemble	9,0	8,7	9,1	9,3	9,4	9,9	10,1	10,0	10,1
Cadres**	21,0	18,7	19,6	19,9	20,6	22,5	22,7	20,4	20,5
Professions intermédiaires	12,1	11,7	11,8	12,0	12,0	12,9	12,7	12,6	13,3
Employés	8,2	8,0	8,2	8,4	8,6	8,9	9,2	9,4	9,6
Ouvriers qualifiés	8,1	8,0	8,1	8,6	8,4	8,7	9,1	9,1	9,2
Ouvriers non qualifiés	7,7	7,5	7,6	8,0	8,1	8,3	8,6	8,8	9,1
Transport routier de voyageurs									
Ensemble	7,6	7,9	8,2	8,6	8,8	9,0	9,3	9,5	9,6
Cadres**	20,3	22,3	19,8	20,5	20,9	22,5	24,4	22,8	24,0
Professions intermédiaires	11,2	11,7	12,1	12,1	11,9	12,7	13,2	13,1	13,6
Employés	7,5	7,9	8,0	8,4	8,7	9,0	9,4	9,7	9,9
Ouvriers qualifiés	7,4	7,6	7,9	8,3	8,5	8,7	9,0	9,2	9,4
Ouvriers non qualifiés	7,4	7,6	7,9	8,3	8,5	8,7	9,0	9,3	9,4

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Champ : France métropolitaine, secteur marchand non agricole, secteur privé et semi-public

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.

** Hors chefs d'entreprises salariés

Annexe 5 – La formation

Annexe 5.1 Répartition des actifs selon le diplôme

en %

	2000	2001	2002 ea*	2002 ec*	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transports routiers												
BEPC & sans diplôme	41	40	39	43	45	41	41	42	40	27	26	25
CAP & BEP	42	42	40	38	36	39	38	38	38	36	37	39
Bac & Bac +	17	18	21	19	19	20	21	20	22	37	37	36
Total	100	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	39	40	40
CAP & BEP	37	36	35	35	34	35	34	35	33	29	30	31
Bac & Bac +	29	30	32	30	32	34	34	33	36	31	31	30
Total	100	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	49	50	51
CAP & BEP	29	29	28	28	29	28	27	26	26	26	25	25
Bac & Bac +	37	39	40	41	42	43	44	46	48	25	25	24
Total	100	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

en %

	Moins de 30 ans	De 30 à 39 ans	De 40 à 49 ans	Plus de 50 ans	Ensemble
Aucun/BEPC	6	18	25	43	27
Spécifiques à la "filiale transport"	44	28	14	10	18
CAP ou BEP conducteur routier	32	17	11	6	12
dont CAP conduite routière	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 "filiale transport"	50	54	61	47	55
Autre CAP ou BEP	34	40	55	41	47
dont autre CAP	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

en milliers

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Permis poids lourds (C + EC)	42,5	48,0	48,0	52,9	57,1	55,9	56,5	61,4	65,2	55,7	42,4	41,1
Permis transports en commun (D)	6,6	7,0	6,8	6,7	7,0	6,9	6,5	6,9	6,5	6,0	6,4	5,5

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 fret et de voyageurs

en nombre d'attestations

	2009	2010	2011
Transport routier de fret (compte d'autrui + compte propre) : TRF			
Fimo	19 142	18 541	17 526
Passerelle	161	747	1 085
FCOS/FCO	97 688	101 686	100 941
<i>dont au titre d'un CAP BEP</i>	650	649	409
<i>dont au titre d'un titre professionnel</i>			7 611
<i> marchandises sur porteurs</i>	5 079	5 179	5 461
<i> marchandises sur tous véhicules</i>	2 279	1 933	2 150
TRF Compte d'autrui			
Fimo	11 477	nd	nd
FCOS	61 309	nd	nd
TRF Compte propre			
Fimo	2 295	nd	nd
FCOS	23 037	nd	nd
TRF Fimo nouvelle formule depuis 2009	5 370	18 541	17 526
Passerelle	161	747	1 085
TRF FCO nouvelle formule depuis 2009	13 342	101 686	100 941
Transport routier de voyageurs : TRV			
Fimo	5 109	4 927	5 191
Passerelle	1 526	1 781	2 221
FCOS/FCO	22 482	25 073	22 535
<i>dont au titre d'un CAP BEP</i>	113	80	44
<i>dont au titre d'un titre professionnel</i>			3 539
<i> voyageurs interurbains</i>	2 886	2 913	3 487
<i> voyageurs urbains</i>	15	71	52

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	2011
Direction - encadrement	1 016	969	977	884
Mastère	44	52	42	25
Master I et II	406	343	345	295
Manager opérationnel transport et logistique (EST)	46	58	71	97
Manager transport logistique et commerce international (ISTELI - AFT - IFTIM)	42	40	52	45
RPTL responsable production transport logistique (ISTELI - AFT - IFTIM)	179	187	228	183
RPTP responsable production transport personnes (ENSTV - AFT - IFTIM)	16	17	16	16
Responsable en logistique (CERELOG - AFT - IFTIM)	129	141	85	93
RTMAA Responsable du transport multi modal et activités associées (PROMOTRANS)	45	39	69	66
RUL Responsable d'unité logistique (PROMOTRANS)	79	79	69	64
Certificat de cadre en logistique (PROMOTRANS)	30	13	-	-
Conduite	16 698	16 526	17 629	13 575
CAP conducteur routier marchandises	640	1 280	1 466	1 153
BEP conduite et services dans les transports routiers	1 870	1 586	1 440	945
CAP déménageur professionnel	27	34	31	27
CAP agent d'accueil et de conduite routière transport de voyageurs	45	37	14	13
Diplôme d'État d'Ambulancier	30	92	227	177
TP conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	100	126	212	79
TP de conducteur de transport routier de marchandises sur porteur	7 958	6 385	7 009	5 577
TP de conducteur de transport routier de marchandises sur tous véhicules	2 525	2 772	2 484	1 957
TP de conducteur de transport routier interurbain de voyageurs	3 503	4 214	4 435	3 335
CQP Métiers du convoyage de fonds et valeurs	-	-	311	312
Exploitation, gestion	5 921	6 139	6 817	5 489
Baccalauréat professionnel "exploitation des transports"	793	1 019	810	668
Baccalauréat professionnel "transport"	-	-	249	197
Baccalauréat professionnel "logistique"	1 649	1 769	2 307	1 833
BTS transport	949	851	992	730
DUT "gestion logistique et transport"	1 315	1 193	1 163	928
Licence professionnelle technico commercial transport et logistique (PROMOTRANS)	103	73	80	51
Licence professionnelle organisateur de transports internationaux et de logistique multimodale (CNAM)	-	16	37	-
Technicien d'exploitation en transports de marchandises	108	87	102	49
TSTL Technicien supérieur transport logistique	269	247	328	364
TSTP Technicien supérieur transport de personnes (ENSTV - AFT - Iftim)	19	18	35	25
TSMEL technicien supérieur en méthode et exploitation logistique	532	540	330	412
Technicien en logistique d'entrepôt	184	183	273	173
Assistant d'exploitation en transport routier de marchandises	-	143	111	59
Manutention - magasinage	4 523	4 414	3 814	3 115
BEP logistique et commercialisation	2 314	1 628	-	-
CAP agent d'entrepôt et de messagerie	297	457	735	584
CAP vendeur magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles	70	70	-	-
TP cariste d'entrepôt	505	800	902	745
TP agent magasinier	732	676	947	738
TP préparateur de commandes en entrepôt	605	783	1 042	852
CQP Métiers d'Opérateurs de traitements de valeurs	-	-	188	196
Maintenance	684	615	359	304
BEP maintenance de véhicules et des matériels	403	353	-	-
CAP maintenance de véhicules et matériels	142	130	155	127
Baccalauréat professionnel "maintenance de véhicules automobiles option véhicules industrie"	125	117	114	97
Technicien supérieur de maintenance de véhicules industriels (ESMVI-PROMOTRANS)	14	15	13	7
CQP Métiers de la gestion et de la maintenance des installations bancaires automatisées	-	-	77	73
Total	28 842	28 663	29 596	23 367

Formations d'accès au métier obligatoires	2008	2009	2010	2011
Direction - encadrement	4 319	3 565	3 789	3 944
Attestations de capacité	4 319	3 565	3 789	3 944
Conduite	47 268	44 050	46 438	42 017
Fimo	26 008	22 365	22 660	19 540
Passerelle vers marchandises	-	149	781	1 006
Passerelle vers voyageurs	-	2 032	2 033	1 889
Formation initiale matières dangereuses	12 530	12 054	12 007	13 123
Permis de conduire	8 730	7 450	8 957	6 459
Manutention - magasinage	40 450	34 816	33 085	34 274
Caces débutants	40 450	34 816	33 085	34 274
Autres	530	540	589	667
Conseiller à la sécurité (initiale)	530	540	540	667
Homologation des formateurs	-	13	49	
Total	92 567	82 971	83 901	80 902

Formations continues obligatoires	2008	2009	2010	2011
Direction - encadrement	119	1 527	1 241	1 164
Matières dangereuses	119	1 527	1 241	1 164
Conduite	82 512	125 624	135 288	130 187
FCOS / FCO (1)	62 060	104 958	115 661	109 562
Recyclage formation matières dangereuses	8 652	9 554	9 167	11 787
Recyclage permis à points	11 800	11 112	10 460	8 838
Exploitation gestion	-	-	834	958
Exploitation de matières dangereuses	0	0	834	958
Manutention - magasinage	11 166	11 753	11 949	14 451
CACES expérimentés	11 166	11 753	11 949	14 451
Autres	360	578	912	234
Conseiller à la sécurité (recyclage)	111	424	311	140
Exploitation matières dangereuses	125	107	601	
Formation de formateurs	124	47	-	94
Total	94 157	139 482	150 224	146 994

(1) : à partir de 2009 sont inclus les stagiaires formés par les moniteurs d'entreprises au titre de la délégation de compétence

Formations continues non obligatoires	2008	2009	2010	2011
Direction - encadrement	6 672	5 141	4 733	5 335
Conduite	11 117	9 717	8 760	9 044
Exploitation gestion	1 170	1 958	2 767	79
Manutention - magasinage	17 376	14 841	15 170	14 755
Maintenance	2 122	1 312	1 138	1 626
Autres	12 297	12 280	12 933	14 202
Total	50 754	45 249	45 501	45 041

Source : AFT, AIFC, Promotrans

Champ : participants à des formations soutenues par la branche professionnelle (voir encadré de la fiche 5A)

Annexe 5.7 Formation continue

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Effort physique de formation continue, en heures/salarié						
Transport routier de voyageurs	9,6	6,1	7,3	7,9	9,9	10,7
Transport routier de fret élargi	6,9	6,2	6,5	7,0	7,1	6,9
49 Transports terrestres et transport par conduites	19,4	10,7	18,4	8,4	16,0	17,7
Ensemble de l'économie	11,4	11,5	11,9	11,7	11,9	11,6
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire						
Transport routier de voyageurs	22,5	17,7	19,5	20,9	26,7	27,7
Transport routier de fret élargi	22,6	21,5	22,8	23,8	21,6	24,8
49 Transports terrestres et transport par conduites	40,0	30,2	40,6	25,6	35,0	38,9
Ensemble de l'économie	29,3	28,6	29,5	28,2	28,6	27,9
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés						
Transport routier de voyageurs	41,5	34,9	37,2	37,3	36,4	39,3
Transport routier de fret élargi	30,5	28,7	28,3	29,6	32,9	27,8
49 Transports terrestres et transport par conduites	48,7	35,1	45,3	32,8	46,0	45,3
Ensemble de l'économie	38,8	40,1	40,4	41,4	41,6	41,5
Taux de participation financière, en % de la masse salariale						
Transport routier de voyageurs	2,47	2,08	2,24	2,19	2,37	2,35
Transport routier de fret élargi	1,97	1,91	1,91	1,93	1,92	1,88
49 Transports terrestres et transport par conduites	3,85	2,68	3,70	2,14	3,57	3,81
Ensemble de l'économie	2,76	2,67	2,77	2,67	2,75	2,72

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

Annexe 5.8 Taux d'accès à la formation en 2010

en %

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
49 Transports terrestres et transport par conduites dont	41,5	45,7	59,4	51,7	45,3
<i>Transport routier de voyageurs</i>	38,4	34,9	47,2	52,1	39,3
<i>Transport routier de fret élargi</i>	25,3	27,1	44,3	39,0	27,8
50 Transports par eau	28,7	55,1	44,1	59,7	49,0
51 Transport aérien	98,8	92,2	85,8	77,3	86,4
52 Entreposage et services auxiliaires des transports	41,0	43,9	53,9	54,4	47,2
53 Activités de poste et de courrier	10,4	44,5	66,5	78,3	52,5
Ensemble de l'économie	31,9	33,9	54,0	55,0	41,5

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 2010

	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							
HZ Transports et entreposage dont	4,4	6,5	9,3	10,9	15,8	22,2	15,6
Transport routier de voyageurs	6,3	9,0	10,7	12,4			10,7
Transport routier de fret élargi	3,9	5,8	8,6	7,7	7,2	5,8	6,9
Ensemble de l'économie	4,3	6,5	9,9	12,5	14,7	16,2	11,6
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire							
HZ Transports et entreposage dont	28,8	27,5	24,5	24,9	27,4	35,9	31,8
Transport routier de voyageurs	26,2	28,0	27,5	28,1			27,7
Transport routier de fret élargi	32,3	29,8	24,6	22,5	20,3	22,1	24,8
Ensemble de l'économie	27,6	26,9	25,9	26,3	27,1	30,6	27,9
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés							
HZ Transports et entreposage dont	14,9	23,9	38,2	43,9	57,5	61,5	49,2
Transport routier de voyageurs	24,2	31,5	39,9	45,1			39,3
Transport routier de fret élargi	11,9	19,7	34,8	35,2	35,1	26,5	27,8
Ensemble de l'économie	15,5	24,1	38,2	47,6	54,4	52,8	41,5
Taux de participation financière des entreprises, en % de la masse salariale							
HZ Transports et entreposage dont	1,24	1,83	2,18	2,43	3,90	4,55	3,54
Transport routier de voyageurs	1,54	1,99	2,26	2,76			2,35
Transport routier de fret élargi	1,18	1,73	2,11	2,11	1,99	1,91	1,88
Ensemble de l'économie	1,31	1,87	2,27	2,62	3,13	3,68	2,72

Voir Définitions « la formation ».

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 ; indice de fréquence et taux de risque pour 1 000

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TRF élargi												
Nombre												
salariés	335	348	348	352	351	353	357	369	376	361	359	363
accidents avec arrêt	32	31	32	31	30	30	30	32	30	29	31	31
nouvelles IP*	2 254	2 031	2 212	2 319	2 496	2 560	2 335	2 310	2264,0	2 147	2 143	2 183
décès	85	95	107	89	58	72	64	67	71	57	59	75
Indice de fréquence	95	90	93	87	84	86	85	86	81	81	86	84
Taux risque d'accidents avec IP*	6,7	5,8	6,4	6,6	7,1	7,3	6,5	6,3	6,0	5,9	6,0	6,0
Transports et manutention												
Nombre												
salariés	875	911	937	940	943	956	951	973	995	1 020	986	928
accidents avec arrêt	62	63	66	64	63	64	64	65	63	62	64	61
nouvelles IP*	4	4	4	5	5	5	5	5	4,4	4	4	4
décès	129	138	145	122	100	101	88	109	99	98	98	102
Indice de fréquence	71	69	70	68	67	67	67	67	63	60	65	66
Taux risque d'accidents avec IP*	5,0	4,3	4,7	5,0	5,3	5,4	4,9	4,6	4,4	4,1	4,3	4,6
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	1 583
accidents avec arrêt	126	124	126	120	119	122	127	131	129	120	115	116
nouvelles IP*	10	9	10	10	10	11	9	10	9,0	9	8	8
décès	191	176	157	181	172	103	158	184	155	141	118	144
Indice de fréquence	103	100	99	92	90	88	85	84	80	76	73	73
Taux risque d'accidents avec IP*	8,3	7,3	7,7	7,5	7,8	7,6	6,4	6,2	5,6	5,5	5,3	5,1
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	18 492
accidents avec arrêt	743	737	760	721	692	699	701	720	704	651	659	670
nouvelles IP*	48	43	47	49	52	52	47	46	44,0	43	41	41
décès	730	730	686	661	626	474	537	622	569	538	529	552
Indice de fréquence	44	43	43	41	39	39	39	39	38	36	36	36
Taux risque d'accidents avec IP*	2,9	2,5	2,7	2,8	3,0	2,9	2,6	2,5	2,4	2,4	2,3	2,2

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

indice de fréquence et taux de risque pour 1 000, taux de décès pour 10 000, accidents en milliers, nouvelles IP et décès en unités

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Indice de fréquence										
TRF élargi	93	87	84	86	85	86	81	81	86	84
Location avec chauffeur	102	91	90	95	92	93	91	89	94	92
Messagerie	103	101	96	98	98	99	94	93	102	100
Transport routier de fret	88	83	80	81	81	81	76	77	80	79
Taux risque d'accidents avec incapacité permanente										
TRF élargi	6,4	6,6	7,1	7,3	6,5	6,3	6,0	5,9	6,0	6,0
Location avec chauffeur	7,5	8,1	9,0	8,8	8,2	6,5	7,4	7,9	7,4	7,0
Messagerie	5,1	5,4	5,4	6,2	4,8	5,2	5,0	5,0	5,1	5,4
Transport routier de fret	6,6	6,7	7,4	7,4	6,8	6,5	6,1	6,0	6,0	6,1
Taux décès										
TRF élargi	3,1	2,5	1,7	2,0	1,8	1,8	1,9	1,6	1,6	2,1
Location avec chauffeur	3,2	2,7	0,6	2,2	0,6	1,3	1,3	1,4	2,8	2,1
Messagerie	0,5	1,4	0,6	0,5	0,5	0,7	1,0	1,0	0,6	0,9
Transport routier de fret	3,8	2,8	2,1	2,5	2,3	2,2	2,2	1,8	1,8	2,4
Nombre d'accidents de travail en premier règlement										
TRF élargi	32 246	30 752	29 506	30 242	30 459	31 604	30 290	29 203	30 761	30 572
Location avec chauffeur	3 162	3 097	2 895	3 036	2 866	2 965	2 906	2 637	2 718	2 641
Messagerie	7 613	7 192	6 939	7 169	7 157	7 287	6 775	6 496	7 046	6 764
Transport routier de fret	21 471	20 463	19 672	20 037	20 436	21 352	20 609	20 070	20 997	21 167
Nombre de nouvelles incapacités permanentes										
TRF élargi	2 212	2 319	2 496	2 560	2 335	2 310	2 264	2 147	2 143	2 183
Location avec chauffeur	231	274	290	280	256	208	237	232	213	201
Messagerie	374	385	388	450	352	379	359	347	349	364
Transport routier de fret	1 607	1 660	1 818	1 830	1 727	1 723	1 668	1 568	1 581	1 618
Nombre de décès										
TRF élargi	107	89	58	72	64	67	71	57	59	75
Location avec chauffeur	10	9	2	7	2	4	4	4	8	6
Messagerie	4	10	4	4	4	5	7	7	4	6
Transport routier de fret	93	70	52	61	58	58	60	46	47	63

Source : CNAMTS (annexe E)

Annexe 6.3 Accidents du travail dans le TRM élargi selon l'âge des victimes, en 2011

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

Classe d'âge	de 15 à 19 ans	de 20 à 24 ans	de 25 à 29 ans	de 30 à 34 ans	de 35 à 39 ans	de 40 à 49 ans	de 50 à 59 ans	de 60 à 64 ans	65 ans et plus	Total
Accidents avec arrêt										
Nombre	287	2 260	3 733	3 957	4 943	9 602	5 406	329	55	30 572
Structure	0,9	7,4	12,2	12,9	16,2	31,4	17,7	1,1	0,2	100,0
Nouvelles incapacités permanentes										
Nombre	6	51	141	207	270	806	645	52	5	2 183
Structure	0,3	2,3	6,5	9,5	12,4	36,9	29,5	2,4	0,2	100,0

Source : CNAMTS (annexe E)

Annexe 6.4 Accidents du travail dans le TRF élargi selon l'élément en cause, en 2011

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	6 208	20	395	18	4	5
Chutes avec dénivelation	5 875	19	493	23	3	4
Objets en cours de manipulation	6 593	22	448	21	0	0
Objets en cours de transport	3 797	12	248	11	0	0
Objets en mouvement accidentel	1 201	4	84	4	1	1
Appareils de levage et de manutention	2 432	8	157	7	1	1
Appareils de levage, amarrage et préhension	288	1	16	1	0	0
Véhicules (sauf chariot de manutention)	2 313	8	227	10	35	47
Autres	1 865	6	115	5	31	41
Total	30 572	100	2 183	100	75	100

Source : CNAMTS (annexe E)

* IP : incapacité permanente

Voir Définitions « l'accidentologie du travail ».

Annexe 6.5 Accidentologie routière à 6 jours

Tués, blessés et accidents impliquant un poids lourd en unités, total des accidents en milliers, proportion d'accidents impliquant un poids lourd en %

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Victimes d'accidents impliquant un poids lourd											
Blessés	9 731	9 386	8 723	9 201	8 546	8 253	7 811	7 390	6 505	5 357	4 997
dont usagers d'un poids lourd	1 882	1 792	1 733	1 721	1 606	1 726	1 601	1 527	1 374	1 163	975
<i>Blessés légers</i>	7 049	6 741	6 308	6 334	6 288	6 197	6 078	5 722	4 955	4 243	3 971
dont usagers d'un poids lourd	1 483	1 389	1 376	1 358	1 244	1 359	1 311	1 241	1 108	935	806
<i>Blessés hospitalisés</i>	2 682	2 645	2 415	2 867	2 258	2 056	1 733	1 668	1 550	1 114	1 026
dont usagers d'un poids lourd	399	403	357	363	362	367	290	286	266	228	169
Tués	1 250	1 276	1 097	1 056	1 102	1 018	998	1 005	940	720	696
dont usagers d'un poids lourd	122	128	113	110	108	105	116	135	125	107	80
Nombre d'accidents	7 555	7 309	7 288	6 751	6 639	6 599	6 291	6 039	5 333	4 472	4 212
<i>Proportion d'accidents impliquant un poids lourd</i>	5,7	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, proportion d'accidents impliquant un poids lourd en %

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Victimes d'accidents impliquant un poids lourd												
Blessés	7 754	7 333	6 451	5 316	4 949	5 312	6 044	5 113	4 619	3 951	3 978	3 720
dont usagers d'un poids lourd	1 594	1 519	1 367	1 157	969	1 076	1 421	1 003	832	871	789	720
<i>Blessés légers</i>	nd	nd	nd	nd	nd	nd	3 198	2 970	2 645	2 210	2 243	2 136
dont usagers d'un poids lourd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	695	543	527	466	426	417
<i>Blessés hospitalisés</i>	nd	nd	nd	nd	nd	nd	2 846	2 143	1 974	1 741	1 735	1 584
dont usagers d'un poids lourd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	726	460	305	405	363	303
Tués	1 055	1 062	994	761	744	727	685	662	599	507	557	578
dont usagers d'un poids lourd	123	143	132	113	86	90	87	68	76	54	65	67
Nombre d'accidents	6 291	6 039	5 333	4 472	4 212	4 410	4 813	4 216	3 812	3 270	3 289	3 155
<i>Proportion d'accidents impliquant un poids lourd</i>	5,2	5,2	5,1	5,0	4,9	5,2	6,0	5,2	5,1	4,5	4,9	4,9

Source : ONISR

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

Annexe 6.7 Accidents corporels sur le réseau national

nombre en unités, structure en %

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Autoroutes								
accidents corporels	4 650	5 181	5 099	5 337	4 228	3 914	4 298	4 139
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	834	927	1 018	982	785	639	719	699
tués et blessés	6 936	7 555	7 460	7 688	6 238	5 741	6 178	5 919
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 230	1 342	1 550	1 461	1 157	933	1 079	1 010
Routes nationales								
accidents corporels	10 958	10 541	8 531	6 544	5 218	4 381	3 834	3 761
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	964	1 011	896	654	525	482	424	444
tués et blessés	16 538	15 994	12 636	9 600	7 418	6 423	5 726	5 431
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 368	1 479	1 352	920	718	688	641	660
ENSEMBLE								
accidents corporels	15 608	15 722	13 630	11 881	9 446	8 295	8 132	7 900
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 798	1 938	1 914	1 636	1 310	1 121	1 143	1 143
tués et blessés	23 474	23 549	20 096	17 288	13 656	12 164	11 904	11 350
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	2 598	2 821	2 902	2 381	1 875	1 621	1 720	1 670

Source : ONISR

Annexe 6.8 Accidents corporels sur le réseau départemental et local

nombre en unités, structure en %

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Routes départementales								
accidents corporels	24 696	23 684	22 454	23 890	22 365	23 544	21 889	21 200
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 324	1 235	1 538	1 355	1 319	1 224	1 214	1 117
tués et blessés	35 758	34 331	32 734	34 851	32 542	33 743	31 219	30 373
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 764	1 681	2 170	1 862	1 905	1 729	1 664	1 542
Voiries locales								
accidents corporels	45 086	45 119	44 225	45 501	42 676	40 476	37 267	35 924
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 090	1 237	1 361	1 225	1 183	925	932	895
tués et blessés	54 727	55 514	54 004	55 682	51 875	49 300	45 330	43 491
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	1 331	1 537	1 657	1 532	1 438	1 108	1 151	1 086
ENSEMBLE								
accidents corporels	69 782	68 803	66 679	69 391	65 041	64 020	59 156	57 124
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	2 414	2 472	2 899	2 580	2 502	2 149	2 146	2 012
tués et blessés	90 485	89 845	86 738	90 533	84 417	83 043	76 549	73 864
<i>dont impliquant un poids lourd</i>	3 095	3 218	3 827	3 394	3 343	2 837	2 815	2 628

Source : ONISR

Voir Définitions « l'accidentologie routière ».



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
Magasiner et préparation de commandes	N1103	Magasiner et préparation de commandes	43311	Agent du stockage et de la répartition de marchandises
Conduite de transport de marchandises sur longue distance	N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	43114	Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)
Conduite de transport en commun sur route	N4103	Conduite de transport en commun sur route	43112	Conducteur de transport en commun (réseau routier)
Courses-livraisons express ou par tournée	N4104	Courses et livraisons express	43113	Conducteur-livreur
	N4105	Conduite et livraison par tournées sur courte distance		
Autres métiers Transport et logistique	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	Plotage et navigation technique aérienne	61321	Personnel navigant technique de l'aviation
	N2201	Personnel d'escale aéroportuaire	43314	Agent de routage
	N2202	Contrôle de la navigation aérienne	61332	Contrôleur de la navigation aérienne
	N2203	Exploitation des pistes aéroportuaires	43213	Conducteur d'engins de traction
	N2204	Préparation des vols	61331	Technicien de préparation des vols
	N2205	Direction d'escale et exploitation aéroportuaire	43414	Agent d'escale
	N3101	Encadrement de la navigation maritime	61322	Personnel d'encadrement de la marine
	N3102	Equipage de la navigation maritime	41221	Marin de la navigation maritime
	N3103	Navigation fluviale	41222	Marin de la navigation fluviale
	N3201	Exploitation des opérations portuaires et du transport maritime		
	N3202	Exploitation du transport fluvial		
	N3203	Manutention portuaire	43412	Agent de contrôle des transports en commun
	N4102	Conduite de transport de particuliers	43111	Conducteur de transport de particuliers
	J1305	Conduite de véhicules sanitaires		
	N4201	Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises	61312	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises
	N4202	Direction d'exploitation des transports routiers de personnes	61313	Responsable d'exploitation des transports routiers de voyageurs
	N4203	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises	43333	Litigeur transport
	N4204	Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes	43332	Affréteur
	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, émarginement de documents, contrôle des marchandises, ...).

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

Accès à l'emploi métier

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

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

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

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

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

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

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

Conditions d'exercice de l'activité

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

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

L'activité peut s'exercer les fins de semaine, jours fériés, de nuit et impliquer un éloignement du domicile de plusieurs jours.

Le port d'équipements de protection (gants, chaussures de sécurité, gilet fluorescent,...) peut être requis.

Environnements de travail

Structures :

- Boutique, commerce de détail
- Collectivité territoriale
- Entreprise artisanale
- Entreprise de forage/extraction
- Entreprise de location de véhicules
- Entreprise de transport
- Entreprise industrielle
- Entreprise publique/établissement public
- Industrie manufacturière
- Conditions : Travail en indépendant

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) Références | janvier 2013 | Bilan social annuel du transport routier de marchandises (2011)

Annexes

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 frigorigères 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, frigorigères 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 nettoyage, 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

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

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

Le temps de service

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

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » ;
- 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels roulants ⁽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.

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

L'accord conclu le 23 avril 2002

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

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

L'accord conclu le 14 décembre 2009

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

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

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

L'accord conclu le 23 mars 2011

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier de marchandises et des activités auxiliaires du transport a été signé le 23 mars 2011 par l'UFT (Union Fédérale des Transports), TLF, l'UNOSTRA (Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles), l'OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens) et 4 organisations syndicales.

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

Minima horaires garantis des personnels roulants du transport routier de marchandises

en euros

	Grands routiers, 200 heures			Courte distance, 169 heures					
	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 novembre	7,09	7,11	7,34	6,83	6,83	6,83	6,85	6,88	7,34
	7,16	7,18	7,41	6,90	6,90	6,90	6,92	6,95	7,41
2002 janvier juillet	7,28	7,30	7,54	7,01	7,01	7,02	7,03	7,07	7,54
	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 mai	8,70	8,72	9,02	8,58	8,58	8,58	8,70	8,72	9,02
	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.

Définitions

Tendances récentes de 2012

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.

La tonne-kilomètre est l'unité retenue pour mesurer le transport de marchandises correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre.

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

Le pavillon français correspond aux véhicules immatriculés en France.

Le transport national correspond à un chargement et un déchargement en France.

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

Les demandes d'emploi en catégorie A correspondent aux demandeurs sans emploi et tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi.

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

- (i) des valeurs monétaires déflatées, par les prix de l'année de base (2000) ou
- (ii) 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). L'indice est calculé sur la base 2000 des comptes nationaux.

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

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

L'emploi et le marché du travail

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

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'Insee pour les années 2007 et 2008 et de Pôle emploi pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares ;

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

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

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

Le taux de recours à l'intérim

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

Le taux de recours annuel à l'intérim est une moyenne mobile d'ordre quatre des taux de recours trimestriels à l'intérim.

Pour les secteurs du transport routier de voyageur et du transport routier de fret élargi, le

taux de recours annuel moyen est le rapport du nombre d'intérimaires (en équivalent-emplois temps plein sur l'année) à l'emploi salarié annuel moyen, y compris intérim.

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

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.

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

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

La notion de demandeur d'emploi inscrit à Pôle emploi est différente de celle de chômeur au sens du Bureau International du Travail (BIT) : certains demandeurs ne sont pas chômeurs au sens du BIT et inversement certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

Les offres d'emploi collectées (OEC) sont le flux des offres collectées 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 sur une même période (OEC/DEE). Il s'analyse en évolution car son niveau diffère sensiblement selon les métiers qui ont des modes de recrutement et un degré de recours aux offres d'emploi collectées par Pôle emploi différents.

Les catégories de demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sont regroupés en différentes catégories, conformément aux recommandations du rapport du 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.

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 JO 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 *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.

La durée de travail

Un poids lourd est un véhicule 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**.

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

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

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

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 revenus salariaux

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

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

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

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

Le **salaires horaire de base ouvrier** (SHBO) est issu de l'enquête Acemo de la Dares. Cette enquête mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole. Le SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant

versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

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

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

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

Dans le *Bilan social* du transport routier de marchandise le pouvoir d'achat est abordé par le biais du salaire en équivalent temps plein, du SHBO et 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 (non compris les formations en alternance).

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

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

L'accidentologie du travail

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

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

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

L'accidentologie routière

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

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

- provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule. Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

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

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

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

Les **victimes** sont les non indemnes.

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

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

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

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

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

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

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

Bibliographie

Tendances récentes de 2012

Publications chaque trimestre

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

La situation économique

- « Les comptes des transports en 2011 », 49^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, SOeS, juin 2012

Les données économiques et sociales sur les transports

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

L'emploi et le marché du travail

- « Les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi en 2011 », Dares Analyses n° 086, Dares, novembre 2012
- « Emploi, chômage, population active : bilan de l'année 2011 », Dares Analyses n° 043, Dares, juillet 2012
- « Emploi et chômage des 15-29 ans en 2011 », Dares Analyses n° 090, Dares, décembre 2012
- « L'intérim en 2011 : croissance soutenue », Dares Analyses - n° 042, Dares, juin 2012
- « 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 2011 : une rotation élevée dans le tertiaire », Dares Analyses n° 071, Dares, octobre 2012
- o « Les sortants des listes de demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi, en décembre 2011 », Dares Analyses n° 047, Dares, juillet 2012
- o « Les cessations anticipées d'activité en 2011 : stabilisation des entrées en retraite anticipée pour carrière longue et extinction progressive des autres dispositifs publics », Dares Analyses n° 083, Dares, novembre 2012
- o « 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
- o « Conditions de travail et précarité dans l'emploi », Premières synthèses, premières informations n° 28.2, Dares, juillet 2009

La durée

- o « Négociations collectives et grèves dans les entreprises du secteur marchand en des négociations sur l'emploi des salariés âgés au conflit sur la réforme des retraites, Dares Analyses n° 053 Dares, aout 2012
- o « Les conflits du travail plus nombreux et plus diversifiés », Premières synthèses Premières informations n° 08.1, Dares, février 2007

Les revenus

- o Fiches thématiques - Salaires, niveaux de vie - France, portrait social - Insee Références - Édition 2012
- o « Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1^{er} janvier 2011 », Dares Analyses n° 074, Dares, septembre 2011
- o « Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1^{er} décembre 2011 », Dares Analyses n° 065, Dares, septembre 2012
- o « Participation, intéressement et épargne salariale en 2010 : une hausse de 14 % des montants distribués », Dares Analyses n° 055, Dares, septembre 2012
- o « Les emplois rémunérés sur la base du Smic en 2010 : souvent faiblement qualifiés, à temps partiel et à durée déterminée », Dares Analyses N° 095 -, Dares, décembre 2012
- o « Salaires conventionnels et salaires effectifs : une corrélation variable selon la catégorie socioprofessionnelle et la taille de l'entreprise », Dares Analyses N° 093 -, Dares, décembre 2012
- o « La structure des rémunérations en 2010 : les primes représentent en moyenne 12,9 % de la rémunération dans les entreprises de 10 salariés ou plus du secteur privé », Dares Analyses N° 063, Dares, septembre 2012
- o « L'emploi dans le secteur privé en 2011, une année en demi-teinte », AcoSS Stat Bilan, n° 153, juin 2012
- o « Les allègements de cotisations sociales patronales sur les bas salaires en France de 1993 à 2009 », Dares document d'études N° 169, Dares, février 2012

La formation

- o « La dépense nationale pour la formation professionnelle continue et l'apprentissage en 2010 : Stabilité du montant de la dépense, baisse de sa part dans le PIB », Dares Analyses n° 081, novembre 2012.
- o « Les prestataires de formation continue en 2010 », Dares Analyses n° 070, Dares, septembre 2012.

- o Formation professionnelle, annexe au projet de loi de finances pour 2012
http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/farandole/2012/pap/pdf/jaune2012_formation_professionnelle.pdf
- o « Rapport 2011 de l'OPTL », OPTL, à paraître en 2012

L'accidentologie

- o « Faits marquants et chiffres clés 2011 », CNAMTS
- o « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2011, ONISR
- o « L'exposition des salariés aux accidents du travail en 2007 », Premières synthèses Premières informations n° 50.2, Dares, décembre 2009

Sites internet à consulter

- o Ministère de l'écologie, du développement Durable et de l'Écologie (MEDDE) :
www.developpement-durable.gouv.fr
 - o Site « Transports » du MEDDE :
www.transports.developpement-durable.gouv.fr
 - o Service de l'observation et des statistiques (SOeS) :
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
- o Comité national routier (CNR) :
www.cnr.fr
- o Ministère du travail, de l'emploi et de la santé :
<http://www.travail-emploi-sante.gouv.fr/>
rubrique : études, recherche, statistiques de la Dares
- o Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
www.insee.fr
- o Pôle emploi :
<http://www.pole-emploi.org>
- o Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :
www.cereq.fr
- o Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :
www.risquesprofessionnels.ameli.fr
- o Comité pour la Prévention du risque routier professionnel
<http://www.risque-routier-professionnel.fr/>
- o Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) :
www.securite-routiere.gouv.fr
- o L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos) :
<http://www.acoss.fr/>
rubrique : Publications / Acoss Stat
- o Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP) :
www.cncp.gouv.fr
- o 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)

AT : accidents du travail

Baac : bulletin d'analyse d'accidents corporels

Bac : baccalauréat

BEP : brevet d'études professionnelles

BEPC : brevet d'études du premier cycle

BIT : bureau international du travail

Bodacc : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

BTP : bâtiment travaux publics

BTS : brevet de technicien supérieur

CA : chiffre d'affaires

CAP : certificat d'aptitude professionnelle

CAT : commission des accidents du travail

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

CCTN : commission des comptes des transports de la nation

CDD : contrat à durée déterminée

CDI : contrat à durée indéterminée

CE : comité d'entreprise

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

CFA : congé de fin d'activité

CFP : certificat de formation professionnelle

CGDD : commissariat général au développement durable

CI : consommations intermédiaires

CIEC : centre d'instruction élémentaire de conduite

CIF : congé individuel de formation

CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

Cnir : centre national d'information routière

Cnis : conseil national de l'information statistique

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

CNR : comité national routier

CP : contrat de professionnalisation

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

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

EQTP : équivalent emploi à temps plein (utilisé pour l'emploi intérimaire)

FBCF : formation brute de capital fixe

FCO : formation continue obligatoire

Fcos : formation continue obligatoire de sécurité

Fimo : formation initiale minimale obligatoire

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

GMR : garanties mensuelles de rémunération

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

MEDDE : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'Énergie

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

transport routier de marchandises (2011) | décembre 2012 | 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](mailto: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
Jean-Paul Albertini
ISBN : 978-2-11-099426-4

Bureau de la diffusion
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : [diffusion.soes.cgdd@
developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)
Fax : 33 (0) 1 40 81 13 30



Bilan social annuel du transport routier de marchandises 2011

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

Le transport routier de marchandises (TRM) élargi (ou « Transport routier de fret élargi ») couvre les secteurs des « transports routiers de fret 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).

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

Par ailleurs, le SOeS publie à une moindre fréquence le *Bilan social du transport routier de voyageurs*. Ces deux publications sont consultables à l'adresse suivante : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : Transports/Emploi



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

