
Dossier



Avertissement

Les résultats et analyses présentés dans la vue d'ensemble, dans les fiches sectorielles et dans la plupart des fiches thématiques sont, sauf mention contraire, définis sur la base d'unités légales et d'entreprises profilées **sur le champ des secteurs principalement marchands hors agriculture et hors secteurs financiers.**

Comme les autres instituts statistiques européens, dans une optique de meilleure analyse économique du système productif, l'Insee met en place la définition économique de l'entreprise. Dans cette optique, les unités légales faisant partie d'un groupe sont rassemblées, puis le « profilage » consiste à identifier, parmi les groupes, la ou les entreprise(s) pertinente(s) pour l'analyse économique au sens du décret de 2008 en application de la loi de Modernisation de l'économie (LME) et à reconstituer leurs comptes consolidés. Ces entreprises sont conformes à la définition légale donnée par la LME : « la plus petite combinaison d'unités légales constituant une unité organisationnelle de production et jouissant d'une certaine autonomie de décision » et à la définition européenne de l'entreprise précisée dans le règlement 696/93.

Une unité légale est une entité juridique de droit public ou privé. Cette entité juridique peut être ;

- une personne morale, type société, dont l'existence est reconnue par la loi indépendamment des personnes ou des institutions qui la possèdent ou qui en sont membres ;
- une personne physique, qui, en tant qu'indépendant, peut exercer une activité économique.

Elle est obligatoirement déclarée aux administrations compétentes (greffes des tribunaux, Sécurité sociale, DGI,...) pour exister. La catégorie juridique d'une telle unité dépend du choix des propriétaires ou de ses créateurs pour des raisons organisationnelles, juridiques ou fiscales. L'unité légale est l'unité principale enregistrée dans Sirene.

Sauf mention explicite, le terme d'entreprise désigne dès lors dans cet ouvrage des unités légales et des entreprises profilées.

Le champ des secteurs principalement marchands hors agriculture et hors secteurs financiers correspond dans la nomenclature d'activités françaises (NAF rév. 2) aux activités suivantes :

- industrie manufacturière, industrie extractives et autres (BE),
- construction (F),
- commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration (GI),
- information et communication (J),
- activités immobilières (L),
- activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien (MN),
- arts, spectacles et activités récréatives (R),
- autres activités de services (S) à l'exclusion des activités des organisations associatives.

Dans cette publication, les résultats de 2012 et les évolutions entre 2012 et 2013 sont présentés sur la base du champ de 2013.

Signes conventionnels utilisés

...	Résultat non disponible
///	Absence de résultat due à la nature des choses
e	Estimation
p	Résultat provisoire
r	Résultat révisé par rapport à l'édition précédente
n.s.	Résultat non significatif
€	Euro
K	Millier
M	Million
Md	Milliard
Réf.	Référence

Les évolutions récentes dans le transport et leurs conséquences sur la gestion de la main-d'œuvre par les entreprises de transport

François Rageau*

De 2000 à 2013, en France, la production du transport et de l'entreposage (hors activités postales) s'est accrue à un rythme proche de celui de l'ensemble des branches marchandes. L'activité s'est toutefois profondément modifiée. Le transport de marchandises a stagné, alors que le transport de voyageurs s'est développé et que les services auxiliaires de transport se sont maintenus. Ces évolutions se sont produites dans un contexte marqué par de nombreuses modifications institutionnelles et réglementaires intervenues depuis la fin des années 1990. Elles sont également la conséquence de la crise économique qui a touché la France à partir de 2008. Le secteur du transport et entreposage hors activités postales rassemble 1,1 million de salariés en 2013. La gestion de la main-d'œuvre s'est adaptée, avec un recours accru à des contrats plus flexibles, une modification de la structure d'emploi et une moindre augmentation du coût du travail à partir de 2009. Les tensions sur le marché du travail des métiers « transports », particulièrement fortes avant 2008, se sont atténuées depuis.

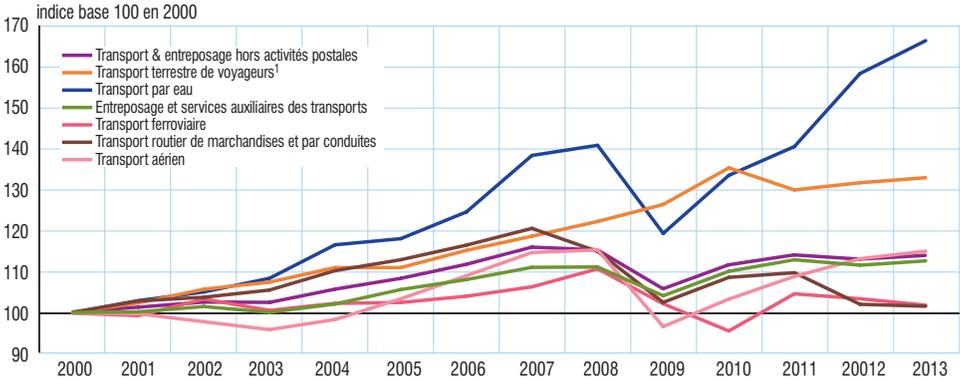
En 2013, en France, la production de services de transport et entreposage (hors activités postales) s'élève à 171,6 milliards d'euros, soit 9 % de la production des services principalement marchands (données provisoires). Depuis 2000, elle a augmenté de 14,5 % en volume (*figure 1*), soit une croissance sensiblement équivalente à celle de l'ensemble des branches marchandes (+ 16 %), mais deux fois moindre que pour l'ensemble des services principalement marchands (+ 28 %). Elle a culminé en 2007 (+ 16,6 % depuis 2000) reculé en 2008 et surtout en 2009, au plus fort de la crise (- 8,6 % en un an). Le niveau de la production s'est ensuite rétabli progressivement mais reste toutefois inférieur de 1,8 % à son niveau de 2007. Dans le même temps, les services marchands se sont redressés (+ 3,1 %), et la production de l'ensemble des branches est restée stable.

L'entreposage et les services auxiliaires des transports représentent environ un tiers de la production. Leur production a suivi celle de l'ensemble des services de transport et entreposage (+ 13,1 % par rapport à 2000).

Le **transport routier de marchandises et par conduites** est le deuxième plus gros contributeur de la branche, avec 27 % de la production en 2013. L'évolution de la production dans ce secteur est contrastée. En volume, celle-ci a augmenté de 1,6 % entre 2000 et 2013. Elle recule toutefois dans le transport routier de marchandises (1,9 %), cette baisse étant plus que compensée par une forte progression de la production dans le transport par conduites. Le transport aérien et le transport terrestre de voyageurs hors ferroviaire (12 % de la production chacun) se sont particulièrement développés sur la période : la production

* François Rageau, SOeS.

1. Évolution de la production en volume des branches du transport et entreposage



1. Hors transport ferroviaire.

Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, comptes nationaux ; Commission des comptes des transports de la Nation.

a augmenté de 33,3 % en volume dans le transport terrestre de voyageurs, de 15,4 % dans le transport aérien.

Le transport ferroviaire (7 % de la production) a connu une situation contrastée. La production de services de transport de voyageurs a augmenté de 17,1 % alors que celle de transport de fret a chuté de 44,0 %. Au total, la production de la branche transport ferroviaire est restée à son niveau de 2000 (+ 2,0 % en 2013).

Le transport par eau (9 % de la production) est en nette augmentation, en volume, depuis 2000 (+ 66,6 %).

Le transport routier de fret est en difficulté

La situation du transport routier de marchandises sous pavillon français s'est détériorée depuis 2000. Sur le seul champ du transport routier par poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes), le nombre de **tonnes-kilomètres** transportées par le **pavillon** français sur le territoire national a reculé de 14 % entre 2000 et 2013, alors qu'il a augmenté légèrement tous pavillons confondus (+ 2,1 %, hors trafic de transit). Cette chute est concentrée sur la période 2008-2013, le nombre de tonnes-kilomètres transportées ayant progressé auparavant. Le nombre de tonnes-kilomètres d'un trajet international parcouru par le pavillon français sur le territoire national (4 % des tonnes-km en 2013) s'est effondré et celui effectué lors d'opérations nationales (transport intérieur) est également en baisse. Au total, la part du pavillon français dans le transport intérieur de marchandises par poids lourds est ainsi passée de 81 % en 2000 à 69 % en 2013, au bénéfice des pavillons étrangers.

Ces difficultés sont liées à une concurrence accrue sur le marché national et à un repli des opérations hors du territoire. Le transport réalisé par des pavillons étrangers s'est développé, tant dans le transport international que dans le **cabotage**. La hausse du transport international réalisé en France par les pavillons étrangers (+ 56 %) a plus que compensé le recul du pavillon français sur ce type de transport. Le cabotage, opération de transport de marchandises réalisé sur le territoire français à la suite d'un déplacement international effectuée par des véhicules de transporteurs d'autres pays de l'Union européenne, a pratiquement quadruplé, passant de 2,0 milliards de tonnes-kilomètres en 2000 à 7,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2013. En 2013, si l'on rapporte le cabotage au transport intérieur, ce sont maintenant 4 % des tonnes-kilomètres qui sont effectuées par des camions étrangers lors d'opérations de cabotage, contre 1 % en 2000.

Le développement du cabotage s'observe dans l'ensemble de l'Union européenne (UE) : le nombre de tonnes-kilomètres a été multiplié par 3,1 dans l'UE28, par 3,9 en Allemagne. La France, avec 27,5 % du cabotage européen, est le deuxième pays européen derrière l'Allemagne (37,1 %).

Concurrencé sur son marché intérieur, le pavillon français a également reculé sur les autres marchés. Depuis 2004, le nombre de tonnes-kilomètres cabotées par le pavillon français a été divisé par deux. Le cabotage réalisé par le pavillon allemand, aux conditions sociales assez proches, s'est quasiment maintenu, malgré une chute en 2009.

L'entrée dans l'UE en 2004 des pays de l'Europe de l'Est a eu un fort impact sur le cabotage réalisé dans les pays de l'Union. La Pologne est devenue le premier pays caboteur en 2013, loin devant les Pays-Bas (figure 2). De 2004 à 2013, ce pays est passé de 0,5 à 7,4 milliards de tonnes cabotées (1,0 en 2008). Le cabotage réalisé par les pavillons d'autres pays de l'Est (République tchèque, Roumanie, Bulgarie, etc.) s'est également nettement accru. L'essor global du cabotage est aussi en partie dû à la création de filiales dans les pays est-européens par les grands groupes, notamment français. Ces filiales viennent ensuite effectuer des opérations de transport par cabotage, pour le compte de ces grands groupes. En 2012, selon l'enquête européenne *Outward Foreign affiliates statistics* (Ofats) sur l'activité des filiales étrangères des groupes français, les groupes français de transport routier de marchandises employaient 22 400 salariés dans leurs filiales transport des autres pays de l'Union, dont 3 900 dans les pays entrés depuis 2004.

Alors que le transport routier de marchandises recule, le transport ferroviaire s'est effondré entre 2000 et 2013. Les quantités transportées, exprimées en tonnes-kilomètres, ont été divisées pratiquement par deux en 14 ans, passant de 58 à 32 milliards de tonnes-kilomètres.

2. Principaux pavillons caboteurs

	en milliards de tonnes-km		
	2004	2008	2013
Pologne	0,5	1,0	7,4
Pays-Bas	2,9	2,6	2,5
Espagne	1,0	1,1	2,4
Allemagne	1,9	2,8	1,8
Luxembourg	2,3	2,2	1,8
République tchèque	-	0,3	1,3
Portugal	0,7	0,9	1,2
Bulgarie	-	0,1	1,2
Roumanie	-	0,1	1,0
Belgique	1,8	1,5	0,9
France	0,6	0,4	0,3

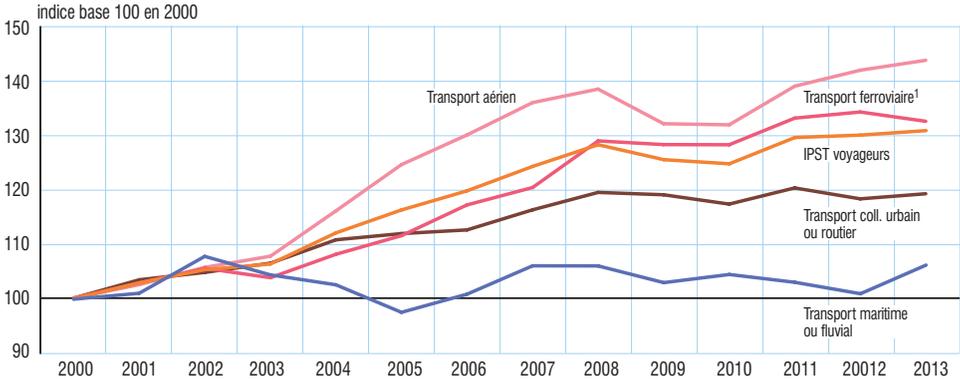
Source : Eurostat, enquêtes TRM.

Le transport de voyageurs est en plein essor

À l'inverse, le transport de voyageurs s'est développé depuis 2000. Cette croissance a été portée par l'augmentation du trafic aérien de voyageurs, du transport ferroviaire à grande vitesse, ainsi que par la volonté des pouvoirs publics de développer l'offre de transports en commun.

Mesure de la quantité de transport effectuée par les entreprises du secteur, l'**indice de production des services de transport** (IPST) de voyageurs est en hausse de 31,1 % entre 2000 et 2013 (figure 3). C'est le transport aérien qui progresse le plus (+ 44,1 %), devant le transport ferroviaire de voyageurs hors Île-de-France (+ 32,9 %). Le transport collectif urbain et routier s'est accru de 19,7 %.

3. Indice de production de services de transport de voyageurs (IPST)



1. Hors Île-de-France.
Champ : France métropolitaine.
Source : SOeS.

Toutefois, une rupture s'opère à partir de 2009, avec un recul de l'IPST voyageurs en 2009 et 2010, puis un redressement les trois années suivantes, sans toutefois retrouver les taux de croissance d'avant crise. Tous les modes ont été affectés : l'indice de production de transport aérien a ainsi chuté de 4,6 % en 2009, l'indice de transport ferroviaire (hors Île-de-France) de 0,5 %, celui de transport collectif urbain et routier de voyageurs de 0,4 %. Au total, en moyenne annuelle, l'IPST a progressé de 3,2 % par an de 2000 à 2008, puis de 0,4 % par an de 2009 à 2013.

Des évolutions réglementaires et économiques importantes ont eu lieu entre 2000 et 2013

Le contexte dans lequel ces évolutions de l'activité de transport se sont opérées est notamment influencé par la poursuite de la construction de l'Union européenne. Dix pays (Chypre, République tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République slovaque et Slovénie) sont en effet entrés dans l'Union le 1^{er} mai 2004, la Roumanie et la Bulgarie le 1^{er} janvier 2007 et, dernièrement, la Croatie le 1^{er} juillet 2013.

L'élargissement de l'Union à des pays issus principalement de l'ancien bloc de l'Est modifie les conditions de la concurrence, entraînant un accroissement des disparités salariales sur le marché intérieur. Selon les statistiques d'Eurostat, dans les entreprises de 10 salariés ou plus, dans le transport et entreposage, le coût horaire d'une heure de travail s'élevait à 32 € en France en 2012. En République tchèque, ce coût ne représente que 29 % de ce montant, en Pologne, 22 %. Si la structure de l'emploi salarié entre sous-secteurs du transport diffère entre ces pays et peut expliquer en partie ces écarts, il n'en reste pas moins des différences significatives de coûts, jouant sur les conditions de la concurrence entre les entreprises européennes.

L'élargissement de l'Union pèse notamment sur le transport routier de marchandises, au travers de l'ouverture des marchés nationaux au cabotage routier de marchandises, effectif depuis 1993 dans l'Union européenne. Cette possibilité offerte aux transporteurs non résidents d'effectuer des opérations de transport de marchandises, à la suite d'un déplacement international, dans le pays d'accueil, entraîne ainsi une concurrence exacerbée avec des entreprises soumises à des réglementations sociales différentes. L'Union européenne a toutefois décidé de redéfinir la notion de cabotage en 2009 (règlement (CE) n° 1072/2009). À partir du 14 mai 2010, trois opérations de cabotage au maximum sont autorisées dans les

sept jours suivant un trajet international vers le pays d'accueil du cabotage. Les opérations de contrôle du respect de ces règles encadrant le cabotage restent cependant délicates à mener.

La dernière décennie a également été marquée par l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire de marchandises dans l'Union européenne. En application des directives 2001/12 et 2004/51, le réseau ferré européen a été progressivement ouvert à des opérateurs non nationaux à partir de mars 2003 jusqu'à une ouverture intégrale au 1^{er} janvier 2007.

C'est ainsi qu'en 2011, les nouveaux opérateurs ferroviaires ont effectué 36 % des transports ferroviaires de marchandises (exprimées en tonnes-kilomètres). En 2013, on comptait en France 18 opérateurs ferroviaires (y compris l'opérateur historique SNCF). Certains d'entre eux sont des filiales de la SNCF.

Un troisième secteur, celui du transport aérien de voyageurs, a connu une évolution profonde de son activité. Le 1^{er} avril 1997, l'espace aérien de l'Union européenne a été complètement libéralisé : les lignes aériennes intérieures peuvent désormais être desservies par les compagnies des autres pays, entraînant une hausse de la concurrence sur ces marchés.

Parallèlement, de nouvelles compagnies aériennes sont apparues à partir de 1995 en Europe et ont pris leur essor au début des années 2000. Dites « à bas coût », leur modèle économique se caractérise notamment par une forte utilisation des aéronefs, des liaisons point à point sans correspondance, l'utilisation d'aéroports secondaires, la non-attribution de sièges, des restrictions pour les bagages, et des prix particulièrement bas. Ces compagnies ont rapidement pris des parts de marché dans le trafic aérien.

De plus, dans les années 2000, la Commission européenne avance un projet de « ciel unique » européen, visant à mettre en place un mécanisme européen de régulation des trafics. En effet, la Commission craint une saturation des routes aériennes et promeut l'idée d'un seul système de contrôle de la circulation aérienne, qui permettrait d'augmenter le nombre de vols possibles entre deux points tout en maintenant un haut niveau de sécurité et donc de développer la concurrence sur ces liaisons par une augmentation de l'offre en rationalisant les voies aériennes.

Enfin, le secteur des transports est concerné également par la lutte contre la pollution et contre le réchauffement climatique qu'entraînent certains gaz émis par les véhicules. Lors du Grenelle de l'environnement de 2007, l'engagement a été pris de « réduire de 20 % d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports en France (pour les ramener au niveau de 1990) ». La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement indique ainsi dans ses articles 12 et 13 que « le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire ».

Outre l'instauration de normes plus strictes d'émissions de rejets pour les moteurs des véhicules, cela se traduit par une volonté d'étoffer l'offre de transports collectifs de voyageurs, notamment en zone urbaine, ce qui ouvre des marchés nouveaux aux opérateurs de transports publics de voyageurs.

Le nombre de salariés du transport routier de voyageurs augmente fortement

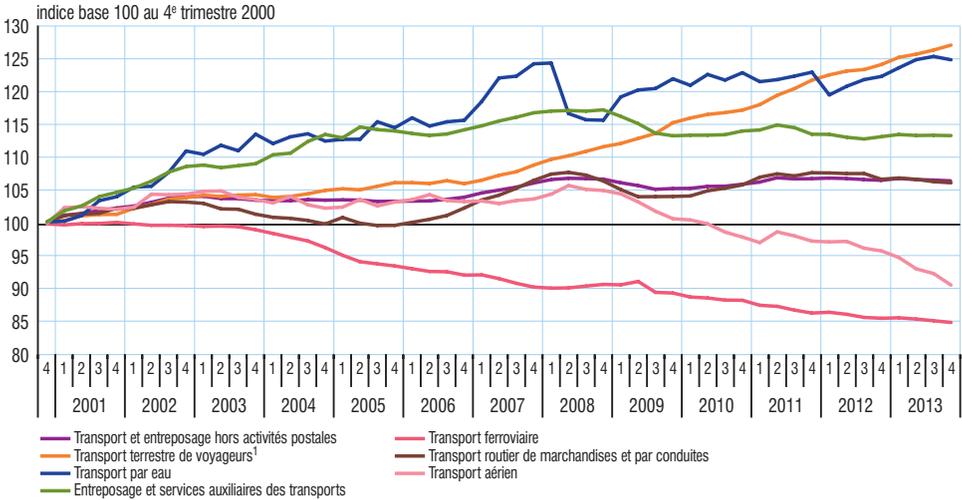
Les besoins de main-d'œuvre ont suivi les évolutions de l'activité entre 2000 et 2013 dans le transport et entreposage.

Fin 2013, 1,1 million de salariés sont employés dans les entreprises de transport et entreposage (hors activités postales), dont 351 000 sont salariés du transport routier de fret et par conduites, et 260 000 de l'entreposage et des services auxiliaires des transports. On compte 228 500 salariés dans le transport terrestre de voyageurs (hors ferroviaire),

162 100 dans le transport ferroviaire. Le transport aérien et le transport fluvial rassemblent nettement moins de salariés (66 200 et 17 300).

Le nombre d'emplois dans le transport et entreposage (hors activités postales) a augmenté de 6,6 % depuis fin 2000 (figure 4). Cette hausse est supérieure à celle de l'ensemble des secteurs marchands (+ 1,9 %).

4. Effectif salarié dans les transports en fin de trimestre



1. Hors transport ferroviaire.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SOeS, à partir de : Insee - estimations d'emploi ; Pôle emploi ; Acoess ; SNCF ; RATP ; La Poste ; Air France.

Ce développement a notamment eu lieu dans le secteur du transport terrestre de voyageurs (hors ferroviaire). Celui-ci a créé 48 800 emplois entre 2000 et 2013 (+ 27,2 %), dont les deux tiers dans le **transport routier de voyageurs** et le tiers restant dans le transport collectif urbain, le transport par taxis et par remontées mécaniques. L'entreposage et services auxiliaires de transports a créé 30 700 emplois (36 600 dans l'entreposage et stockage, 11 000 dans les services auxiliaires mais - 12 400 dans l'organisation du transport de fret et - 4 600 dans la manutention). Dans le transport routier de fret (et par conduites), l'emploi a progressé, malgré une conjoncture difficile (+ 20 500, soit + 6,2 % en 13 ans). Cependant, il est en net recul dans le transport routier de fret interurbain (- 7,2 %), davantage confronté à la concurrence internationale, alors que l'emploi a augmenté dans le transport routier de fret de proximité (+ 37,5 %).

La croissance du trafic aérien n'a pas bénéficié à l'emploi du secteur en France. Les entreprises du transport aérien ont réduit leurs effectifs localisés en France depuis 2000 (- 9,6 %). Dans le transport ferroviaire, les effectifs ont également chuté (- 15,3 %).

Ces évolutions contrastées entre la production et l'emploi ont des conséquences différentes en termes de productivité. Ainsi, la production de la branche en volume rapportée aux effectifs employés dans le secteur¹ a augmenté de 7,4 % dans le transport et entreposage hors activités postales entre 2000 et 2013. Quelques secteurs se caractérisent par une hausse de la production par tête : les transports aérien, ferroviaire, routier et urbain de voyageurs. Les logiques en œuvre sont toutefois assez différentes : la production et

1. La répartition de l'activité entre secteur et branche dans le transport et entreposage (hors activités postales) fait apparaître une activité très homogène : en 2012, 97,2 % de l'activité de la branche est effectuée par une entreprise appartenant à ce secteur.

les effectifs s'accroissent dans le transport routier et urbain de voyageurs, la production augmente nettement dans l'aérien alors que les effectifs se replient. Enfin, la production du transport ferroviaire augmente faiblement tandis que les effectifs décroissent nettement.

En revanche, dans le transport routier de marchandises, la production baisse légèrement, et les effectifs augmentent. Il en résulte un recul de la production par tête. La productivité du transport routier de marchandises pourrait être affectée par l'autorisation accordée aux camions jusqu'à 44 tonnes de circuler sur les routes de France à partir du 1^{er} janvier 2013. Il est cependant trop tôt pour en observer les effets.

Enfin, dans les autres services de transport (entreposage, gestion des infrastructures, manutention, organisation du transport), production et effectifs augmentent de concert. La production par tête est donc stable sur la période.

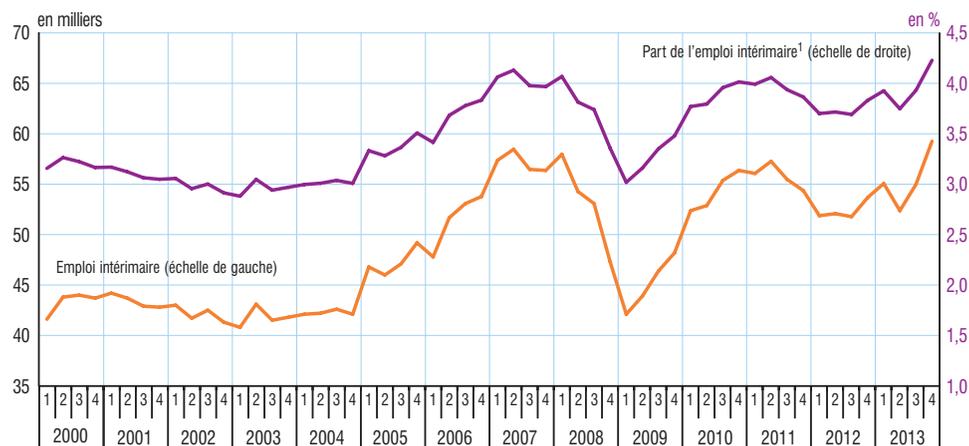
Cette hausse de l'emploi salarié s'est accompagnée d'une légère féminisation des effectifs : la part des postes occupés par des femmes dans le transport et l'entreposage (hors activités postales) est passée de 19,4 % en 2002 à 21,3 % en 2012. Par ailleurs, la part des postes occupés par des salariés âgés de plus de 50 ans a augmenté très nettement, passant de 15,6 % à 24,2 % entre 2002 et 2012.

Le recours à l'intérim s'accroît sensiblement, le recours aux contrats à durée déterminée plus modérément

Le secteur du transport et entreposage peut recourir comme tout secteur à différents outils de gestion de sa main d'œuvre pour parvenir à davantage de flexibilité : l'intérim, les contrats à durée déterminée (CDD) et le chômage partiel.

Fin 2013, 59 300 intérimaires sont employés dans les entreprises de transport et entreposage, en hausse de 36 % par rapport à la fin 2000 (figure 5). Les intérimaires représentent ainsi 4 % des emplois dans ce secteur en moyenne annuelle, contre 3,2 % en 2000. Cette hausse de la part des intérimaires différencie le transport d'autres secteurs qui ont aussi largement recours à l'intérim : dans la construction, la part des intérimaires dans l'emploi a reculé sur la même période (- 0,2 point), de même que dans l'industrie (- 0,7 point), accompagnant les baisses totales d'effectifs.

5. Intérim dans le transport et entreposage



1. Part de l'emploi intérimaire dans l'emploi total (emploi salarié et intérimaire) en fin de trimestre.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, estimations d'emploi.

La hausse du recours à l'intérim est en partie due à un effet de structure : le poids de l'entreposage et stockage, recourant largement à l'intérim, a augmenté dans l'ensemble de l'emploi salarié du transport et entreposage. Mais, cet effet structurel est renforcé par une augmentation significative du recours à la main-d'œuvre intérimaire dans ce sous-secteur (+ 4,7 points). À l'inverse, il y a peu d'intérimaires dans le transport ferroviaire, dont l'importance décline. L'effet de structure expliquerait toutefois un peu moins du quart de la hausse de l'emploi intérimaire entre 2000 et 2013.

L'intérim reste donc un outil privilégié par les entreprises du transport et entreposage pour faire face aux à-coups de l'activité, ce qui est très visible lors de la crise de 2008 et de la reprise. Le recours aux CDD y est moins fréquent que dans l'ensemble des secteurs : la part des CDD dans les recrutements des établissements de 10 salariés ou plus s'élève à 67 % dans le transport et entreposage en 2013, contre 83 % dans l'ensemble des établissements du secteur privé et semi-public. Entre 2000 et 2013, cette part a moins augmenté dans le transport que dans l'ensemble des secteurs (+ 8 points contre + 15 points).

Le chômage partiel permet aux entreprises confrontées à des difficultés passagères de nature économique, technique, ou faisant suite à une catastrophe naturelle, de réduire temporairement les horaires de leurs effectifs. Il vise à préserver l'emploi, mais aussi la capacité des entreprises à reprendre ultérieurement leur activité en maintenant en leur sein les compétences nécessaires. Le chômage partiel s'est fortement développé à partir de 2008 pour répondre à la crise, mais il est relativement moins utilisé dans le transport et entreposage que dans l'ensemble des activités économiques. En effet, en moyenne entre 2000 et 2013, 2,4 % des heures d'activité partielle ont été consommées par le transport et l'entreposage, alors que 7,5 % des salariés des secteurs privé et semi-public y travaillent.

Les qualifications de la main-d'œuvre évoluent peu

En 2012, les postes de travail proposés dans les entreprises du transport et entreposage (hors activités postales) sont majoritairement des postes d'ouvriers, qualifiés (55,4 %) ou non qualifiés (6,1 %). Cette part a légèrement progressé par rapport à 2002 (figure 6). La proportion de cadres a augmenté, passant de 8,6 % à 9,7 % des postes sur la période, au détriment des postes d'employés (- 1 point, soit 14,9 % des postes en 2012) et de professions intermédiaires (- 1,6 point, soit 13,8 %).

6. Répartition des postes salariés par catégorie socioprofessionnelle

	Transport et entreposage ¹		Transport routier de fret élargi		Transport routier de voyageurs		en %
	2002	2012	2002	2012	2002	2012	
Cadres	8,6	9,7	3,8	3,7	3,5	3,6	
Professions Intermédiaires	15,4	13,8	7,4	5,7	4,7	3,8	
Employés	15,9	14,9	9,2	8,2	7,4	6,9	
Ouvriers qualifiés	54,3	55,4	73,1	77,0	82,7	84,6	
Ouvriers non qualifiés	5,8	6,1	6,6	5,4	1,6	1,1	

1. Hors activités postales.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, DADS ; calculs SOeS.

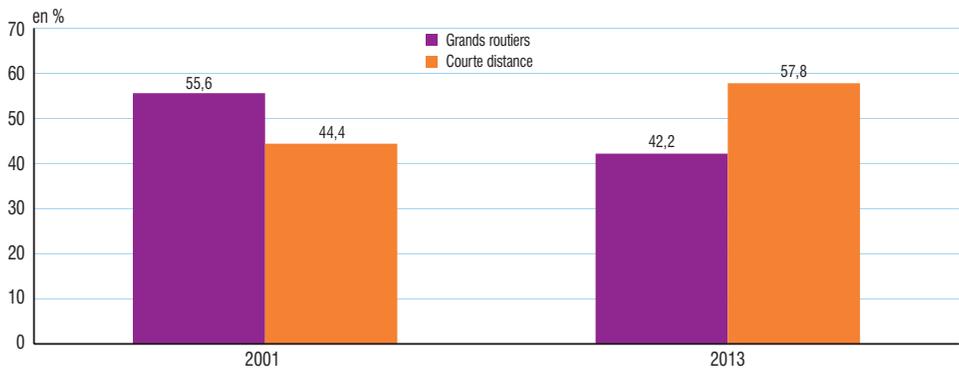
La prépondérance des ouvriers qualifiés dans l'emploi salarié est encore plus forte dans le transport routier de voyageurs et le transport routier de fret « élargi » (c'est-à-dire y compris la messagerie et fret express et hors déménagement) avec 84,6 % et 77,0 % des postes en 2012. Elle s'est accrue nettement par rapport à 2002 (+ 1,9 point dans le transport routier de voyageurs, + 3,9 points dans le transport routier de fret élargi). Dans ces deux secteurs,

la part des cadres est stable, tandis que celle des employés et des professions intermédiaires baisse.

La progression de la part des ouvriers qualifiés dans l'emploi salarié est notamment due à celle des conducteurs de véhicules. Entre 2002 et 2012, cette proportion augmente de près de 6 points dans le transport routier de fret élargi, comme dans le transport routier de voyageurs. En 2012, 71,1 % des salariés du transport routier de fret élargi et 81,1 % des salariés du transport routier de voyageurs étaient des conducteurs, contre 39,4 % des salariés de l'ensemble du transport et de l'entreposage (hors activités postales). La part des fonctions support s'est réduite dans les établissements de transport.

Dans le transport routier de fret, la baisse de l'activité à l'international et la concurrence sur le territoire national ont entraîné une réorientation des besoins en conducteurs salariés poids lourds : les **conducteurs sur courte distance** sont désormais largement majoritaires par rapport aux **conducteurs grands routiers** ; c'était l'inverse en 2001 (figure 7).

7. Répartition par type de conducteurs de poids lourds



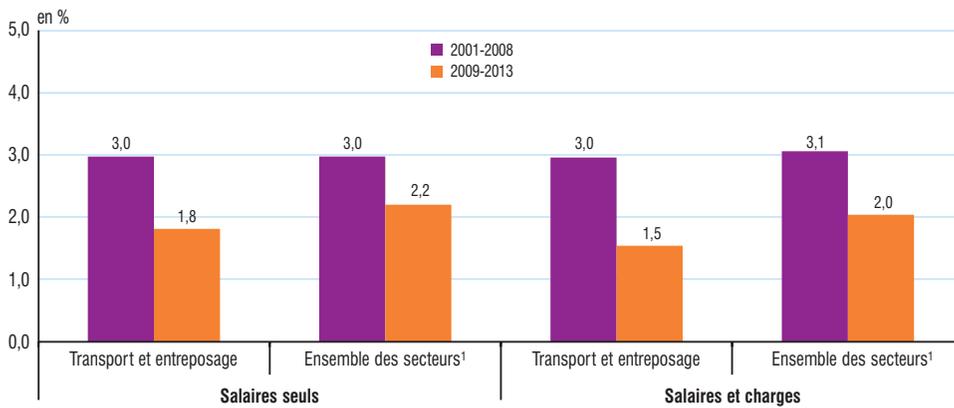
Champ : France hors Mayotte.

Source : SOeS, enquêtes chronotachygraphes.

Depuis 2009, le coût du travail augmente moins vite dans le transport et l'entreposage que dans l'ensemble des secteurs

Les évolutions de ces dernières années ont conduit à une modération salariale plus forte dans le transport et entreposage que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles. Selon l'indice du coût du travail (ICT), les salaires et charges ont augmenté quasiment au même rythme de 2001 à 2008 dans le transport et entreposage que dans l'ensemble des secteurs (+ 3,0 % contre + 3,1 % par an en moyenne) (figure 8). Cependant, de 2009 à 2013, la progression du coût du travail ralentit, de manière plus prononcée dans le transport et entreposage que dans l'ensemble des secteurs (+ 1,5 % par an contre + 2,0 % par an). La hausse du coût du travail a été la plus modérée en 2009 et 2010 (+ 1,5 % puis + 1,6 % dans le transport et entreposage). L'effet du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), instauré en 2013, sur l'évolution des coûts salariaux a été plus sensible dans le transport et entreposage, où de nombreux salariés sont payés à un niveau proche du Smic. En effet, le CICE s'applique sur la masse salariale des salariés jusqu'à 2,5 fois le Smic. Dans les pays membres de l'Union européenne sur toute la période 2000-2013, le coût du travail dans ce secteur a également augmenté moins vite de 2009 à 2013 qu'entre 2000 et 2008 (+ 1,6 % contre + 2,2 % en moyenne par an).

8. Évolution annuelle moyenne du coût du travail



1. Ensemble des secteurs marchands non agricoles hors services aux ménages

Champ : France métropolitaine.

Sources : Acoess ; Dares ; Insee, indice du coût du travail (ICT).

Par secteur détaillé, en tenant compte de l'inflation, le salaire moyen réel par tête a progressé plus lentement entre 2009 et 2013 qu'entre 2000 et 2008, dans tous les secteurs, sauf dans la gestion d'infrastructures et, dans une moindre mesure, le transport maritime et fluvial. Dans le transport routier de voyageurs comme dans le transport routier de fret, il a même diminué (respectivement $-0,6\%$ et $-0,1\%$ par an). Plusieurs facteurs se conjuguent pour expliquer ce recul du pouvoir d'achat du **salaire moyen par tête** : la hausse de la part des ouvriers dans l'emploi, le repli de la part des grands routiers parmi les conducteurs et des grilles salariales conventionnelles moins fréquemment revues.

Dans le transport aérien, le salaire réel moyen par tête n'augmente plus que de $0,1\%$ par an à partir de 2009, alors qu'il progressait en moyenne de $1,2\%$ de 2000 à 2008.

Dans le transport et entreposage hors activités postales, le salaire réel moyen par tête a augmenté de $0,3\%$ par an de 2009 à 2013, soit $0,7$ point de moins que sur la période allant de 2000 à 2008.

Les tensions sur le marché du travail se sont atténuées depuis 2008

Le recrutement de personnel roulant qualifié (poids lourds et transport collectif de personnes) est considéré comme structurellement difficile dans le transport routier. La crise a eu pour effet de détendre le marché du travail sur ces métiers particuliers. D'après l'enquête mensuelle de conjoncture dans les services qui interroge des dirigeants d'entreprises du transport routier de fret et des autres activités postales, principaux employeurs de conducteurs de véhicules de transport de marchandises, 49% des chefs d'entreprise de ces secteurs déclaraient avoir des difficultés à recruter des conducteurs en 2008. En 2013, ils ne sont plus que 21% dans ce cas.

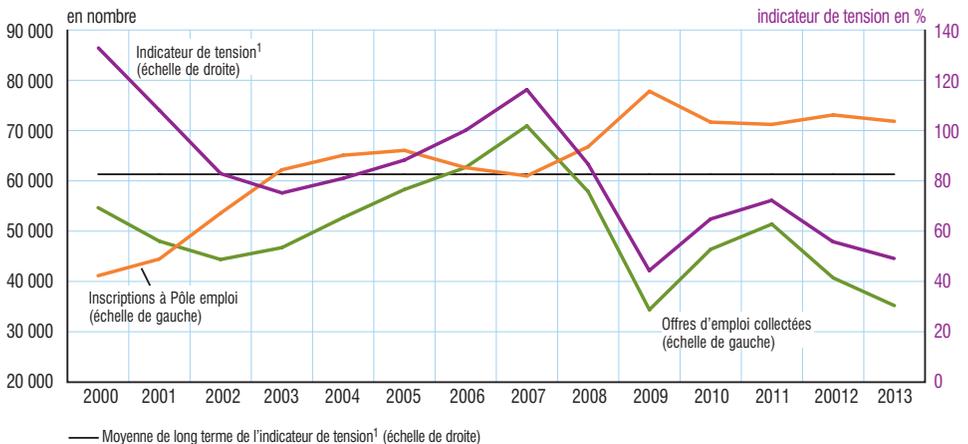
Le recul des tensions sur le marché du travail depuis 2008 a été très sensible. En effet, le nombre d'offres d'emploi proposées par les entreprises de transport routier à Pôle emploi a très nettement diminué en 2008 et 2009 et est resté ensuite à un niveau faible, malgré une reprise en 2010 et 2011. Ce constat concerne à la fois les conducteurs de poids lourds et les conducteurs de transports en commun. Ainsi, $71\ 000$ offres d'emploi de conducteur routier poids lourds marchandises ont été déposées à Pôle emploi en 2007 mais $57\ 900$ en 2008. Et en 2013, le nombre d'offres sur ce poste est deux fois plus faible qu'en 2007. La baisse des offres d'emploi de conducteur de transport en commun a été un peu plus tardive, d'une

année. Elle est également moins prononcée, avec un recul de 20 % entre 2008 et 2009, puis une quasi-stagnation jusqu'en 2013.

Parallèlement, le nombre d'inscriptions annuelles à Pôle emploi pour des postes de conducteur routier marchandises a augmenté de 10 % entre 2008 et 2009, puis de 16,5 % l'année suivante. Il est resté stable pour des postes de conducteur de transport en commun.

Ces évolutions combinées ont conduit à un très net recul de l'**indicateur de tension**. Alors que Pôle emploi recevait plus d'offres d'emploi que d'inscriptions de demandeurs d'emploi de conducteur routier poids lourd en 2007, ce n'est plus le cas en 2013. L'indicateur de tension, qui rapporte ces offres d'emplois collectées aux nouvelles inscriptions de demandeurs d'emploi, est ainsi passé de 116,4 à 49,0 entre 2007 et 2013 (figure 9). Pour le métier de conducteur de transport en commun, le recul est également sensible (85,1 à 71,4).

9. Indicateur de tension pour le métier de conducteur de transport routier de marchandises poids lourds



1. Indicateur de tension : rapport des offres d'emplois collectées au nombre d'inscriptions à Pôle emploi multiplié par 100. Un ratio à 100 signifie qu'autant d'offres ont été collectées que de nouvelles inscriptions ont été reçues. Ne sont comptabilisées ici que les seules offres d'emploi collectées par Pôle emploi : une partie importante des offres passe par d'autres canaux (annonces dans la presse, internet, etc.), sans qu'on puisse exactement le mesurer. Cet indicateur s'analyse donc en évolution plus qu'en niveau.
 Champ : France métropolitaine.
 Sources : Dares, Pôle emploi, calculs SOeS.

La mise en place de formations courtes permettant de passer plus facilement et plus vite du métier de conducteur de poids lourds marchandises à celui de conducteurs de transport collectif de passagers, et inversement, a également pu contribuer au relâchement des tensions sur ces deux métiers. Ces formations, appelées formations « passerelles », se sont rapidement développées de 2009 à 2013. Cette dernière année, 3 900 conducteurs ont pu en bénéficier. ■

Définitions

Cabotage routier : prestation de service de transport à l'intérieur d'un État membre par une entreprise de transport établie dans un autre État membre, à la suite d'un déplacement international, dans le pays d'accueil.

Conducteurs de poids lourds grands routiers : conducteurs de poids lourds passant au moins six nuits par mois hors de leur domicile.

Conducteurs sur courte distance : conducteurs de poids lourds passant moins de six nuits par mois hors de leur domicile.

Demandes d'emploi de catégories A, B et C : demandeurs d'emploi immédiatement disponibles.

Indicateur de tension : rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de **demandes d'emploi enregistrées de catégories A, B et C** sur une période donnée.

Indice de production des services de transport (IPST) : indicateur synthétique calculé par le SOeS permettant de mesurer l'évolution en volume de l'ensemble de la production marchande de services de transports.

Pavillon : nationalité du transporteur.

Salaire moyen par tête (SMPT) : somme des salaires bruts (salaire de base, primes et rémunération des heures supplémentaires et complémentaires pour l'ensemble des salariés, y compris les salariés à temps partiel) rapporté aux effectifs salariés en personnes physiques de toutes les entreprises du secteur privé.

Tonnes-km : unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. Elle permet de sommer l'activité en quantités des différents modes de transport.

Transport routier de voyageurs : transport collectif de voyageurs assuré par autocars. Dans la nomenclature des activités françaises (NAF rév. 2), cette activité correspond aux codes APE 49.39A « transports routiers réguliers de voyageurs » et 49.39B « autres transports routiers de voyageurs ».

Transport routier de marchandises et par conduites : transport de marchandises assuré par camions ou par oléoduc, gazoduc.

Pour en savoir plus

« Bilan social du transport routier de voyageurs », *Repères*, Commissariat général au développement durable, mai 2015.

Lutinier B., « Le transport routier de marchandises européen en 2013 », *Chiffres & statistiques*, n°577, Commissariat général au développement durable, novembre 2014.

« Bilan social annuel du transport routier de marchandises », *Références*, Commissariat général au développement durable, décembre 2014.

« Les comptes des transports en 2013 - Tome 1, 51^e rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation », *Références*, Commissariat général au développement durable, juillet 2014.
