

D

A



TRANSPORT



T

A

L

A

B

**Commissariat général au développement durable**

# **Bilan social annuel du transport routier de voyageurs**

Édition 2020

FÉVRIER 2020

sommaire

# Bilan social annuel du transport routier de voyageurs

Édition 2020

- 5 - Situation économique
- 25 - Emploi
- 45 - Marché du travail
- 53 - Revenus
- 67 - Formation
- 73 - Accidentalité
- 80 - Données clés
- 81 - Annexes

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

*L'arrondi de la somme n'est pas toujours égal à la somme des arrondis.*

## contributeurs

CC

Carlo **Colussi**

carlo.colussi@  
developpement-durable.gouv.fr

FR

François **Rageau**

francois.rageau@  
developpement-durable.gouv.fr

SL

Serge **Lambrey**

serge.lambrey@  
developpement-durable.gouv.fr

CS

Clotilde **Sarron**

clotilde.sarron@  
developpement-durable.gouv.fr

FL

Florian **Lézec**

florian.lezec@  
developpement-durable.gouv.fr

GW

Guillaume  
**Wemelbeke**

guillaume.wemelbeke@  
developpement-durable.gouv.fr

AN

Arthur **Nguyen**

arthur.nguyen@  
developpement-durable.gouv.fr

## avant-propos



n 2018, la dépense de consommation des ménages en services de transport routier de voyageurs croît de nouveau à un rythme soutenu. Dans ce contexte favorable, les effectifs salariés des entreprises du secteur

du transport routier de voyageurs reprennent leur progression et atteignent en fin d'année 104 700 salariés dans ce secteur, auxquels s'ajoutent près de 1 500 intérimaires.

Le pouvoir d'achat du salaire moyen brut par tête dans le transport routier de voyageurs diminue en 2018, prolongeant la tendance des années précédentes.

Le nombre de formations d'accès au métier de conducteur routier de transport collectif de voyageurs se contracte pour la deuxième année consécutive sous l'effet d'un recul des formations initiales minimum obligatoires délivrées.

— Sylvain Moreau

CHEF DU SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES (SDES)

partie 1

# Situation économique

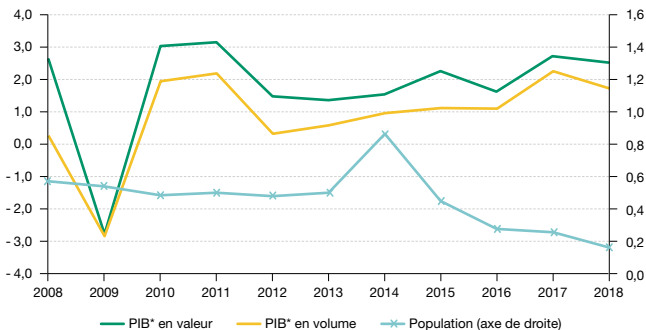
— En 2018, les ménages dépensent 8,3 milliards d'euros en services de transport routier de voyageurs (collectif ou par taxi/VTC), soit une hausse de 5,8 % par rapport à 2017. Le transport par autobus, autocar et tramway représente 6,2 % du transport intérieur de voyageurs (en voyageurs-kilomètres), et le transport en véhicule personnel est toujours largement dominant (80,6 %). La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs en autocar. En 2018, 8,9 millions de passagers ont ainsi voyagé dans ces autocars.



# Contexte économique et transport de voyageurs

## ÉVOLUTION ANNUELLE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT ET DE LA POPULATION

En %



\* Produit intérieur brut.

Champ : France y compris Mayotte. Les populations au 1<sup>er</sup> janvier ont été révisées par l'Insee et incluent Mayotte à partir de 2014.Sources : Insee, Comptes nationaux - base 2014 ; Insee, population au 1<sup>er</sup> janvier

Dans un contexte de léger ralentissement de l'activité mondiale, la croissance décelère nettement en France en 2018 (+ 1,7 %, après + 2,3 % en 2017). Les ménages dépensent 173,8 milliards d'euros en transport. La plus grande partie de ces dépenses est liée à la voiture particulière (82,8 % en 2018 et 82,4 % en 2013), qui comprend l'achat de véhicules (hors *leasing*), l'entretien, la réparation et l'achat de carburant. Le reste est consacré aux autres services de transport collectif : routier, ferroviaire, aérien, maritime ou fluvial. En 2018, les dépenses de transports des ménages ont augmenté de 1,6 % en volume par rapport à 2017, et les prix de 4,0 %.

## CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT

Valeur en milliards d'euros, volume et prix base 100 en 2014, évolutions en %

	2013	2018	Évolution	
			2018/2017	Moyenne 2018/2013
<b>Valeur</b>				
Transport*	149,9	173,8	5,6	3,0
<i>dont services de transport**</i>	26,3	30,0	2,5	2,6
<i>dont transport routier de passagers</i>	6,6	8,3	5,8	4,7
<b>Prix</b>				
Transport*	99,8	103,9	4,0	0,8
<i>dont services de transport**</i>	98,3	102,5	1,0	0,8
<i>dont transport routier de passagers</i>	97,5	107,8	2,1	2,0
<b>Volume</b>				
Transport*	100,5	111,9	1,6	2,2
<i>dont services de transport**</i>	99,2	108,3	1,6	1,8
<i>dont transport routier de passagers</i>	98,9	112,6	3,6	2,6

\* Comprend l'achat de véhicule, les dépenses d'utilisation et les services de transport (hors assurance).

\*\* Comprend le transport collectif de passagers : maritime et fluvial, ferroviaire, aérien et routier et le transport individuel par taxi.

Champ : ensemble des dépenses de consommation (y compris TVA) hors les prises en charge par les administrations publiques ou les institutions sans but lucratif ; France et départements d'outre-mer.

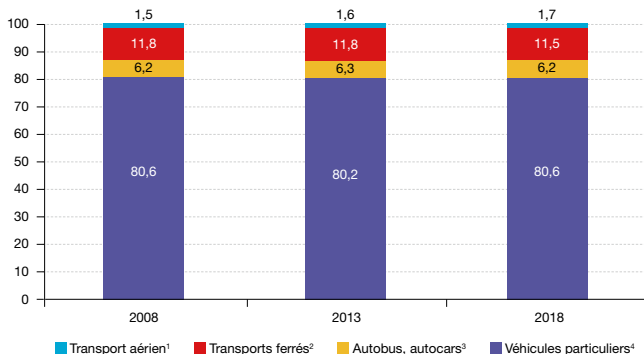
Source : Insee, Comptes nationaux - base 2014

En 2018, les ménages dépensent 8,3 milliards d'euros en services de transport routier de voyageurs (collectif ou par taxi/VTC), soit 125 euros annuels par habitant. Cela représente 4,8 % de leurs dépenses totales de transport (4,4 % en 2013). Les dépenses des ménages pour le transport routier de voyageurs augmentent de 3,6 % en volume entre 2017 et 2018, et les prix de 2,1 %.

# Transports de voyageurs par mode

## PARTS MODALES DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

En %



Note : niveaux en milliards de voyageurs-kilomètres, parts en % de milliards de voyageurs-kilomètres (étiquettes intérieures).

<sup>1</sup> Vols intérieurs à la métropole uniquement.

<sup>2</sup> Trains, métros, RER.

<sup>3</sup> Y compris tramways et autocars immatriculés à l'étranger.

<sup>4</sup> Y compris véhicules légers immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, CCTN

En 2018, le transport par autobus et autocars représente environ 6,2 % de l'ensemble du transport intérieur de voyageurs. Cette part est quasi stable depuis 2008. La part des transports collectifs est également stable (19,4 % en 2008 et 2018).



# Transport interurbain librement autorisé en autocar

## ÉVOLUTION TRIMESTRIELLE DU TRANSPORT PAR AUTOCAR LIBREMENT ORGANISÉ

En millions de voyageurs-kilomètres (données brutes)



Champ : services réguliers interurbains et non conventionnés par autocar, France métropolitaine.

Source : Arafer, Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilans trimestriels

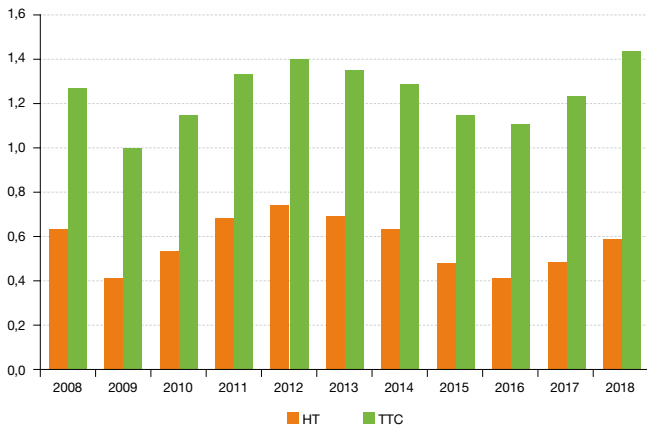
Le transport en autocar librement organisé représente 2,7 milliards de voyageurs-kilomètres en 2018 : sur l'année, 8,9 millions de passagers ont emprunté ces autocars pour une distance moyenne de 299 kilomètres.

En 2017, 2,2 milliards de voyageurs-kilomètres ont été réalisés : 7,1 millions de passagers ont utilisé ce mode pour parcourir en moyenne 316 kilomètres. Entre 2017 et 2018, la fréquentation des services de transport librement organisés en autocar a progressé de 26 %.

# Prix du carburant

## RIX DU CARBURANT À LA POMPE

En euros par litre



Note : en 2018, le gazole à la pompe, hors toutes taxes, coûte en moyenne annuelle 0,588 €/litre.

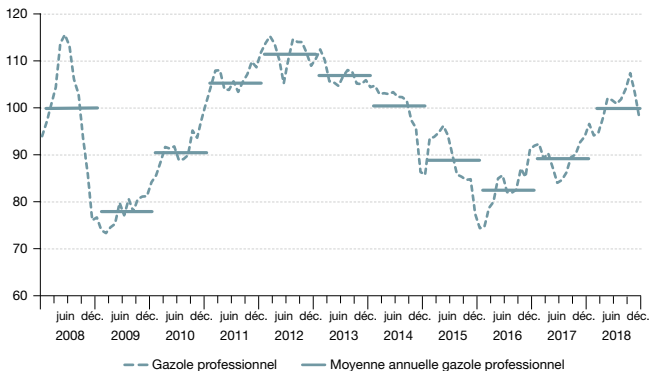
Champ : France métropolitaine.

Source : DGEC

En 2018, le prix du gazole à la pompe, toutes taxes comprises, augmente et s'établit à 1,437 euros par litre, en hausse de 16,6 % par rapport à 2017. Il est supérieur au niveau moyen des prix observés sur les dix dernières années (1,246 euros en moyenne, toutes taxes comprises, sur la période 2008-2018).

## INDICE DES PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE

Indice base 100 en 2008



Note : en trait horizontal, la moyenne annuelle des indices mensuels.

Champ : France métropolitaine.

Source : CNR, indice CNR gazole professionnel, calculs SDES

En 2018, l'indice CNR (Comité national routier) du gazole professionnel poursuit son augmentation (+ 11,9 %, après + 8,3 % en 2017). Il retrouve les niveaux moyens annuels de 2008 et 2014.

# Comptes des entreprises du transport routier de voyageurs

## TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Niveaux en millions d'euros courants, évolutions en %, taux de marge : niveau en % et différences en points

	Niveau	Évolution		
	2017	2015	2016	2017
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>7 101</b>	<b>1,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>
Production	7 085	1,8	1,1	0,4
Consommations intermédiaires	4 113	1,0	1,2	4,9
<i>dont achats de carburant</i>	724	- 2,1	2,8	3,9
<b>Valeur ajoutée brute (VAb)</b>	<b>2 973</b>	<b>2,8</b>	<b>1,1</b>	<b>- 5,2</b>
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	- 340	- 5,6	7,0	71,8
Charges de personnel	3 032	2,4	1,2	1,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)	281	0,4	3,4	- 20,8
<b>Taux de marge (EBE/VAb)</b>	<b>9,5</b>	<b>- 0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>- 1,9</b>

Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B ; France métropolitaine et départements d'outre-mer (DOM) hors Mayotte.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

En 2017, les entreprises du transport routier de voyageurs réalisent un chiffre d'affaires de 7,1 milliards d'euros, en hausse de 0,5 % par rapport à 2016. Le taux de marge des entreprises s'établit à 9,5 %, soit - 1,9 point par rapport à 2016.

## TRANSPORTS ROUTIERS RÉGULIERS DE VOYAGEURS

Niveaux en millions d'euros courants, évolutions en %, taux de marge : niveau en % et différences en points

	Niveau	Évolution		
	2017	2015	2016	2017
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 372</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>	<b>1,0</b>
Production	5 358	2,0	2,8	0,9
Consommations intermédiaires	3 082	2,2	2,5	5,5
<i>dont achats de carburant</i>	546	1,2	3,5	3,7
<b>Valeur ajoutée brute (VAb)</b>	<b>2 275</b>	<b>1,7</b>	<b>3,3</b>	<b>- 4,7</b>
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	- 291	5,6	10,8	53,6
Charges de personnel	2 350	2,4	3,2	1,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	216	- 1,4	9,3	- 20,5
<b>Taux de marge (EBE/VAb)</b>	<b>9,5</b>	<b>- 0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>- 1,9</b>

Champ : entreprises des transports routiers réguliers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A ; France métropolitaine et départements d'outre-mer (DOM) hors Mayotte.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Avec un chiffre d'affaires de 5,4 milliards d'euros en 2017, en hausse de 1,0 % par rapport à 2016, les entreprises des transports routiers réguliers de voyageurs réalisent plus des trois quarts du chiffre d'affaires de l'ensemble des transports routiers de voyageurs.

## AUTRES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

Niveaux en millions d'euros courants, évolutions en %, taux de marge : niveau en % et différences en points

	Niveau	Évolution		
	2017	2015	2016	2017
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>1 730</b>	<b>0,9</b>	<b>- 3,7</b>	<b>- 1,0</b>
Production	1 728	1,2	- 3,6	- 1,0
Consommations intermédiaires	1 030	- 2,0	- 2,2	3,1
<i>dont achats de carburant</i>	178	- 10,9	0,4	4,8
<b>Valeur ajoutée brute (VAb)</b>	<b>697</b>	<b>5,8</b>	<b>- 5,4</b>	<b>- 6,5</b>
Impôts, taxes - subventions d'exploitation	- 49	- 45,9	- 20,1	474,1
Charges de personnel	682	2,6	- 5,1	1,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	65	5,5	- 11,6	- 21,7
<b>Taux de marge (EBE/VAb)</b>	<b>9,3</b>	<b>0,0</b>	<b>- 0,8</b>	<b>- 1,8</b>

Champ : entreprises des autres transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39B ; France métropolitaine et départements d'outre-mer (DOM) hors Mayotte.

Source : estimations SDES, d'après Insee-Ésane

Le chiffre d'affaires des entreprises des autres transports routiers de voyageurs diminue en 2017 (- 1,0 %) pour la deuxième année consécutive. Le taux de marge du secteur, à 9,3 %, est proche de celui du secteur des transports routiers réguliers (9,5 %).

# Entreprises du transport routier de voyageurs

## DÉMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Niveaux en nombre d'entreprises, évolutions et taux en %, au 31 décembre

	Niveau		Évolution	
	2012	2017	2017/2016	Moyenne 2017/2012
Transports routiers réguliers de voyageurs	2 533	2 525	- 2,6	- 0,1
Autres transports routiers de voyageurs	3 539	4 747	- 2,2	6,0
<b>Nombre d'entreprises au 31 décembre</b>	<b>6 072</b>	<b>7 272</b>	<b>- 2,3</b>	<b>3,7</b>

Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B ; France métropolitaine et départements d'outre-mer (DOM).

Source : Insee-Sirene

Le nombre d'entreprises exerçant leur activité dans le transport routier de voyageurs diminue en 2017 (- 2,3 %) comme en 2016. Il s'élève à 7 272 unités au 31 décembre 2017, contre 7 446 un an auparavant. Dans le secteur des transports routiers réguliers de voyageurs, ce nombre est revenu à son niveau de 2013.

Créations en nombre d'entreprises, taux en %

	Niveau		Taux	
	2014	2018	2018	Moyenne des taux 2014/2018
Transports routiers réguliers de voyageurs	119	50	2,0	3,5
Autres transports routiers de voyageurs	491	91	1,9	6,6
<b>Créations d'entreprises hors micro-entreprises</b>	<b>610</b>	<b>141</b>	<b>1,9</b>	<b>5,5</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	59	15	0,6	1,1
Autres transports routiers de voyageurs	818	163	3,4	12,0
<b>Créations de micro-entreprises</b>	<b>877</b>	<b>178</b>	<b>2,4</b>	<b>8,1</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	178	65	2,6	4,5
Autres transports routiers de voyageurs	1 309	254	5,4	18,6
<b>Créations d'entreprises</b>	<b>1 487</b>	<b>319</b>	<b>4,4</b>	<b>13,6</b>

Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B ; France métropolitaine et départements d'outre-mer (DOM).

Source : Insee-Sirene

Le taux de création d'entreprises est particulièrement bas en 2018 : 4,4 %. Il n'a cessé de décroître depuis l'année record de 2013 (29,7 %). Cela s'explique principalement par une tendance au recul du nombre de créations sur cette période.

Défaillances en nombre d'entreprises, taux en %

	Niveau		Taux	
	2014	2018	2018	Moyenne des taux 2014/2018
Transports routiers réguliers de voyageurs	18	29	1,1	1,0
Autres transports routiers de voyageurs	73	95	2,0	1,7
<b>Défaillances d'entreprises</b>	<b>91</b>	<b>124</b>	<b>1,7</b>	<b>1,4</b>

Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B ; France métropolitaine et départements d'outre-mer (DOM).

Source : Bodacc, calculs Banque de France

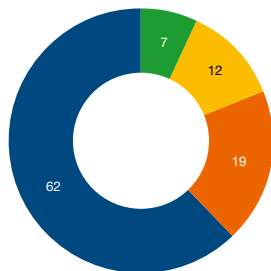
En 2018, le taux de défaillances des entreprises s'élève à 1,7 % comme en 2017.



## Entreprises du transport routier de voyageurs par taille

RÉPARTITION DES ENTREPRISES SELON LEUR TAILLE AU 31 DECEMBRE 2017\*

Part en %



■ 0 salarié ■ 1 à 9 salariés ■ 10 à 49 salariés ■ 50 salariés et plus

\* Semi-définitif.

Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B ; France métropolitaine et départements d'outre-mer (DOM).

Source : Insee-Sirene

Fin 2017, plus de la moitié des entreprises du transport routier de voyageurs n'emploient aucun salarié et près d'une sur cinq ont entre 1 et 9 salariés.

## NOMBRE D'ENTREPRISES PAR TRANCHE DE TAILLE D'EFFECTIF SALARIÉ

Niveaux en nombre d'entreprises, évolutions en %

Nombre d'entreprises au 31 décembre	Niveau		Évolution	
	2012	2017*	2017/2016	Moyenne 2017/2012
0 salarié	1 203	1 242	7,3	0,6
1 à 9 salariés	581	433	- 30,8	- 5,7
10 à 49 salariés	457	488	- 1,2	1,3
50 salariés et plus	292	362	15,3	4,4
<b>Transports routiers réguliers de voyageurs</b>	<b>2 533</b>	<b>2 525</b>	<b>- 2,6</b>	<b>- 0,1</b>
0 salarié	2 010	3 253	14,7	10,1
1 à 9 salariés	983	969	- 36,1	- 0,3
10 à 49 salariés	436	402	1,8	- 1,6
50 salariés et plus	110	123	17,1	2,3
<b>Autres transports routiers de voyageurs</b>	<b>3 539</b>	<b>4 747</b>	<b>- 2,2</b>	<b>6,0</b>
0 salarié	3 213	4 495	12,5	6,9
1 à 9 salariés	1 564	1 402	- 34,6	- 2,2
10 à 49 salariés	893	890	0,1	- 0,1
50 salariés et plus	402	485	15,8	3,8
<b>Transports routiers de voyageurs</b>	<b>6 072</b>	<b>7 272</b>	<b>- 2,3</b>	<b>3,7</b>

\* Semi-définitif.

Champ : entreprises de transports routiers de voyageurs, NAF rév.2 : 49.39A, 49.39B ; France métropolitaine et départements d'outre-mer (DOM).

Source : Insee-Sirene

Les entreprises de moins de 10 salariés représentent 89 % des entreprises dans les autres transports routiers de voyageurs et 66 % des entreprises dans les transports réguliers.

Entre le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2017, le nombre d'entreprises sans salarié ainsi que celui des entreprises de 50 salariés et plus ont progressé, tandis que les entreprises de 1 à 9 salariés ont décliné.

# Parc des autobus et autocars

## PARC DES AUTOBUS ET AUTOCARS AU 1<sup>ER</sup> JANVIER

Stock en nombre de véhicules, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2014	2019	2019/2018	Moyenne 2019/2014
Autobus	27 691	28 000	- 1,7	0,2
Autocars	68 046	72 511	0,5	1,3
<b>Total</b>	<b>95 737</b>	<b>100 511</b>	<b>- 0,1</b>	<b>1,0</b>

*Note : le parc des véhicules comptabilisé au 1<sup>er</sup> janvier de l'année le stock des véhicules immatriculés dans une zone géographique déterminée. Ce chiffre correspond au nombre de véhicules en circulation estimé à partir du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO).*

*Champ : autocars immatriculés en France métropolitaine jusqu'à 18 ans et autobus immatriculés en France métropolitaine jusqu'à 17 ans, y compris véhicules non roulants ; ensemble des secteurs d'activité.*

**Source :** SDES, RSVERO

Au 1<sup>er</sup> janvier 2019, le parc d'autocars s'élève à 72 511 véhicules en France métropolitaine, quel que soit le secteur d'activité de l'entreprise qui détient le véhicule. Ce nombre de véhicules augmente de 0,5 % par rapport au 1<sup>er</sup> janvier 2018 et de 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2014.

## PARC D'AUTOCARS SELON LE NOMBRE DE PLACES ASSISES AU 1<sup>ER</sup> JANVIER

Stock en nombre de véhicules, évolutions en %

Classes de places assises	Niveau		Évolution	
	2014	2019	2019/2018	Moyenne 2019/2014
Moins de 20 places	5 022	3 459	- 9,5	- 7,2
20 à 29 places	7 534	7 700	1,0	0,4
30 à 39 places	3 283	4 288	4,3	5,5
40 à 49 places	1 624	2 108	5,1	5,4
50 à 59 places	15 422	11 714	- 6,1	- 5,4
60 places et plus	33 355	42 536	3,1	5,0
Non déterminé	1 806	706	- 19,0	- 17,1
<b>Total</b>	<b>68 046</b>	<b>72 511</b>	<b>0,5</b>	<b>1,3</b>

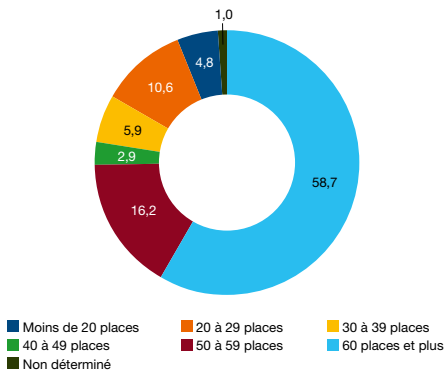
Champ : autocars immatriculés en France métropolitaine jusqu'à 18 ans, y compris véhicules non roulants ; ensemble des secteurs d'activité.

Source : SDES, RSVERO

La part des autocars de 60 places ou plus augmente de 10 points entre 2014 et 2019. La part des autocars de 50 à 59 places recule de 6 points sur la même période (- 5,4 % par an en moyenne annuelle).

## RÉPARTITION DU PARC D'AUTOCARS SELON LE NOMBRE DE PLACES ASSISES AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2019

Part en %



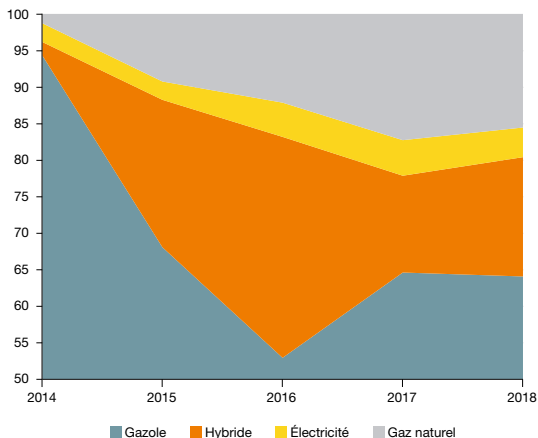
Champ : autocars immatriculés en France métropolitaine jusqu'à 18 ans, y compris véhicules non roulants ; ensemble des secteurs d'activité.

Source : SDES, RSVERO

59 % des autocars comportent 60 places ou plus et 5 % moins de 20 places.

## MOTORISATION DES IMMATRICULATIONS NEUVES DES AUTOBUS

En %



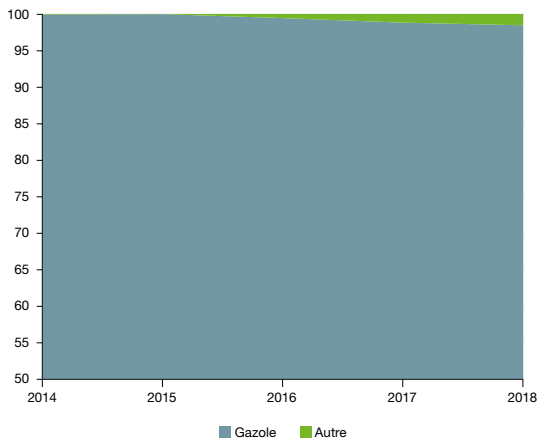
Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, RSVERO

En 2018, 1 652 autobus neufs ont été immatriculés. Les motorisations alternatives progressent fortement pour les autobus. 36 % des nouveaux autobus ont une motorisation alternative en 2018, contre 15,7 % en 2014 (16,3 % ont une motorisation hybride, 15,6 % roulent au gaz naturel et 4,1 % sont électriques).

## MOTORISATION DES IMMATRICULATIONS NEUVES DES AUTOCARS

En %



Champ : France métropolitaine.

Source : SDES, RSVERO

En 2018, 4 542 autocars neufs ont été immatriculés. La quasi-totalité des nouveaux autocars (98,5 %) roulent au gazole. La part des motorisations alternatives parmi les nouveaux autocars progresse peu et passe de 0,1 % en 2014 à 1,5 % en 2018. Ce développement plus lent que pour les autobus s'explique par des conditions d'exploitation bien différentes.





partie 2

# Emploi

— Fin 2018, 104 700 salariés (hors intérimaires) travaillent dans le secteur du transport routier de voyageurs (TRV), soit une hausse de 2,1 % en un an et de 4,6 % depuis 2015, année d'instauration des services librement organisés de transport par autocar (SLO).

Au 31 décembre 2016, 85 % des salariés du TRV sont des ouvriers qualifiés, essentiellement des conducteurs. Un quart des salariés sont des femmes et 48 % d'entre elles exercent à temps partiel. La population des salariés continue de vieillir, près d'un tiers des conducteurs(trices) a plus de 55 ans.

La part de non-salariés dans l'emploi total du TRV demeure faible (2,8 %).



# Effectifs salariés

## EFFECTIF SALARIÉ AU 31 DÉCEMBRE

Niveaux en milliers, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2013	2018	2018/2017	Moyenne 2018/2013
<b>Transports et entreposage</b>	<b>1 367,0</b>	<b>1 399,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,5</b>
<i>dont transports routiers de voyageurs</i>	95,6	104,7	2,1	1,8
Transports routiers réguliers de voyageurs	61,8	66,9	2,0	1,6
Autres transports routiers de voyageurs	33,7	37,8	2,2	2,3
<b>Ensemble du secteur privé</b>	<b>18 125</b>	<b>18 674</b>	<b>1,0</b>	<b>0,6</b>

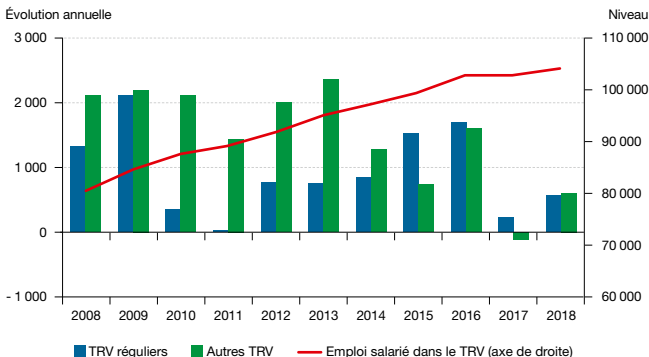
Champ : France hors Mayotte, ensemble du secteur privé hors intérim.

Sources : SDES à partir des estimations trimestrielles Acoess-Urssaf, Dares, Insee ; SNCF

Au 31 décembre 2018, 64 % des 104 700 salariés du transport routier de voyageurs (TRV) sont employés dans les transports routiers réguliers. L'effectif salarié du TRV rebondit de 2,1 % en 2018, après - 0,6 % en 2017. Sur cinq ans, le taux de croissance annuel moyen de l'effectif salarié du TRV est de 1,8 %. Il est trois fois plus élevé que celui de l'ensemble du secteur privé (+ 0,6 %).

## ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF SALARIÉ EN MOYENNE ANNUELLE

En nombre de salariés



Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : SDES à partir des estimations trimestrielles Acoess-Urssaf, Dares, Insee

En moyenne annuelle, les effectifs salariés du TRV progressent continûment depuis plus de dix ans. Depuis 2017, la croissance de l'emploi dans le TRV régulier s'atténue par rapport aux deux années précédentes durant lesquelles les recrutements avaient été portés par la création de lignes de transport en autocars dites « SLO » (services librement organisés autorisés par la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, promulguée en août 2015).

## RÉPARTITION DES POSTES SALARIÉS PAR TAILLE D'ÉTABLISSEMENT EN 2016

En %, au 31 décembre\*

	1 à 9 salariés	10 à 49 salariés	50 à 149 salariés	150 salariés et plus	Ensemble
Transports routiers de voyageurs	5,9	29,9	37,0	27,2	100,0
Transports routiers réguliers de voyageurs	3,2	26,2	37,6	33,0	100,0
Autres transports routiers de voyageurs	11,3	37,3	35,7	15,7	100,0

\* Données 2016 provisoires.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, DADS

Le tissu économique du TRV repose principalement sur des établissements de moins de 150 salariés qui regroupent 72,8 % des effectifs. Un tiers des salariés du transport routier régulier de voyageurs travaille dans des établissements de plus de 150 salariés. Cette part est moitié moindre dans les transports routiers occasionnels de voyageurs (15,7 %).

# Caractéristiques des salariés

## ÂGES MOYEN ET MÉDIAN DES SALARIÉS EN 2016\*

Âge en années, évolution (vieillessement) en mois

	Âge moyen		Âge médian		Évolution de l'âge moyen depuis 2009	
	Ensemble des salariés	dont conducteurs**	Ensemble des salariés	dont conducteurs**	Ensemble des salariés	dont conducteurs**
<b>Transports routiers de voyageurs</b>	<b>47,8</b>	<b>48,9</b>	<b>49</b>	<b>50</b>	<b>+ 28</b>	<b>+ 28</b>
TRV réguliers	47,4	48,5	49	50	+ 24	+ 25
Autres TRV	48,6	49,6	50	51	+ 32	+ 32
<b>Transports et entreposage (HZ)***</b>	<b>43,5</b>	<b>43,6</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>+ 22</b>	<b>+ 17</b>

\* Données 2016 provisoires.

\*\* Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE (voir définition en annexe) dont l'intitulé est « chauffeurs ».

\*\*\* Hors activités de poste et de courrier.

Note de lecture : fin 2016, les conducteurs du transport routier de voyageurs sont âgés en moyenne de 48,9 ans (48 ans et 11 mois), soit 28 mois de plus qu'en 2009. La moitié d'entre eux a plus de 50 ans (âge médian).

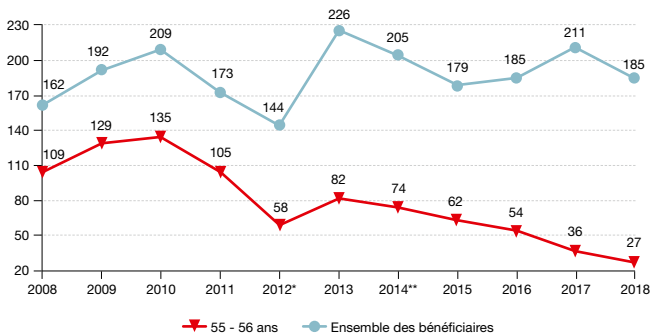
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, DADS

Fin 2016, la moyenne d'âge des salariés du transport routier de voyageurs est de 47,8 ans, contre 43,5 ans dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Les conducteurs(trices) du TRV ont en moyenne un an et un mois de plus que l'ensemble des salariés de ce secteur. Depuis 2009, l'âge moyen des conducteurs du TRV a augmenté de 28 mois, à un rythme plus élevé que pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (+ 17 mois). En 2016, la moitié d'entre eux a plus de 50 ans.

## NOMBRE DE CONDUCTEURS ROUTIERS DE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ENTRÉS DANS LE DISPOSITIF DE CONGÉ DE FIN D'ACTIVITÉ (CFA)

Nombre d'individus



\* L'accord du 30 mai 2011 signé par les partenaires sociaux et l'État modifie les conditions d'ouverture des régimes du congé de fin d'activité. En particulier, l'âge à partir duquel il est possible de bénéficier du CFA a été reporté de 55 à 57 ans.

\*\* L'accord du 11 mars 2014 porte progressivement le nombre d'années d'ancienneté de conduite exigé de 25 à 26 (selon un calendrier s'étalant d'avril 2014 à avril 2015) et suspend la dérogation concernant les conducteurs bénéficiaires du régime « carrière longue ».

Champ : France métropolitaine.

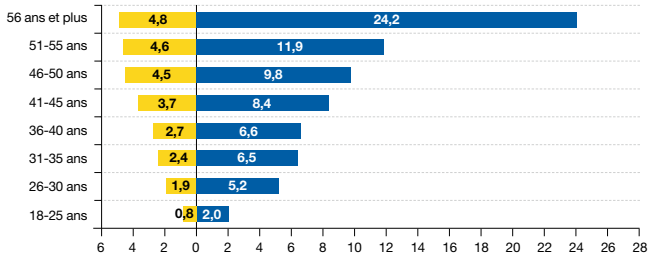
Sources : AGECEFA ; DGITM

Le nombre d'entrées dans le dispositif de congé de fin d'activité repart à la baisse en 2018 après deux ans de hausse. Le nombre de départs anticipés pour carrière longue (avant 57 ans) continue de diminuer.

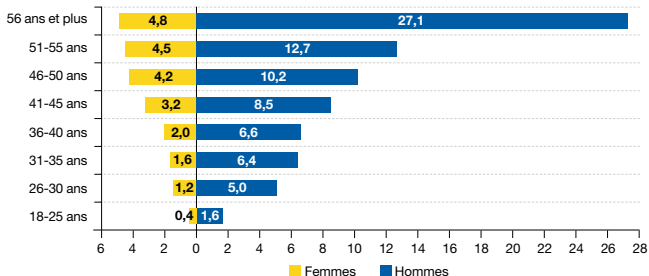
## PYRAMIDES DES ÂGES DANS LE TRV EN 2016

En %, au 31 décembre\*

## Ensemble TRV



## Conducteurs(trices) TRV



\* Données 2016 provisoires.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

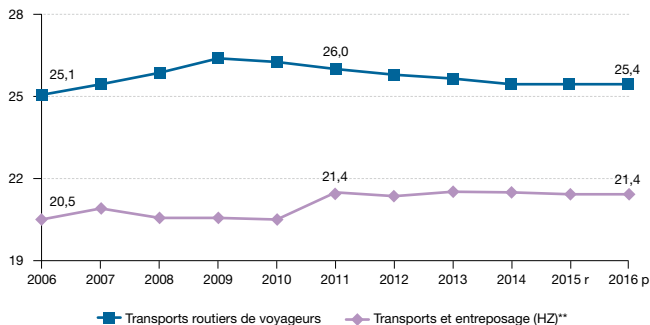
Source : Insee, DADS

Fin 2016, la part des salariés du TRV âgés de 56 ans et plus est de 29 %, deux fois plus élevée que dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (14,5 %). Chez les conducteurs du TRV, cette part atteint 31,9 %.

## Les salariées dans le transport routier de voyageurs

### ÉVOLUTION DE LA PART DES FEMMES DANS L'EFFECTIF SALARIÉ

En %, au 31 décembre



r : donnée révisée.

p : donnée provisoire.

\*\* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, DADS

Fin 2016, un emploi du TRV sur quatre est occupé par une femme, contre un peu plus d'un sur cinq dans les transports et l'entreposage (hors activités postales). La part du personnel féminin a peu varié au cours des dix dernières années.



## PART DES FEMMES PARMIS LES CONDUCTEURS\*

En %, au 31 décembre

	2006	2011	2016 p
<b>Transports routiers de voyageurs</b>	<b>20,1</b>	<b>21,9</b>	<b>22,0</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	20,9	22,0	22,1
Autres transports routiers de voyageurs	17,5	21,6	21,7
<b>Transports et entreposage (HZ)**</b>	<b>6,6</b>	<b>7,8</b>	<b>8,4</b>

p : donnée provisoire.

\* Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « chauffeurs ».

\*\* Hors activités de poste et de courrier.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, DADS

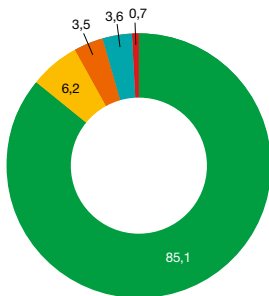
La part des femmes parmi les conducteurs de véhicules de transport routier de voyageurs se stabilise autour de 22 % depuis cinq ans. Cette proportion de conductrices est près de trois fois plus élevée dans le TRV que dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (hors activités postales).

## Caractéristiques des emplois

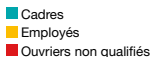
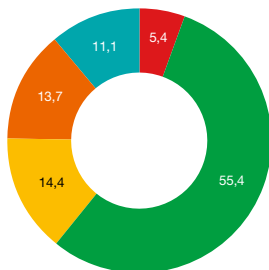
### STRUCTURE PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE DES SALARIÉS EN 2016

En %, au 31 décembre\*

Transports routiers de voyageurs



Ensemble transports et entreposage\*\*



\* Données 2016 provisoires.

\*\* Hors activités de poste et de courrier.

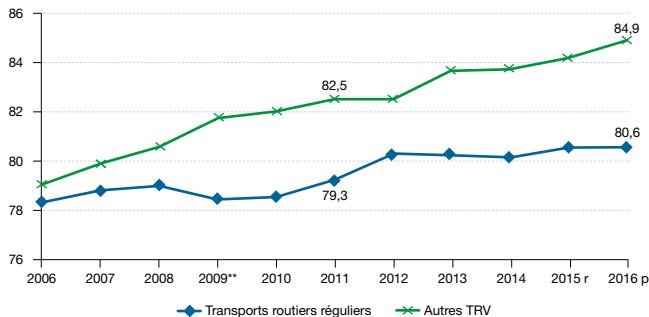
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, DADS

Fin 2016, le transport routier de voyageurs compte une proportion beaucoup plus importante d'ouvriers qualifiés (85,1 %), principalement des conducteurs, que l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage (55,4 %).

## ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS\* PARMIS LES SALARIÉS

En %, au 31 décembre



r : donnée révisée.

p : donnée provisoire.

\* Les conducteurs sont repérés par le code « 64 » de la nomenclature PCS-ESE dont l'intitulé est « chauffeurs ».

\*\* Rupture de série en 2009 introduite par les modifications de codification et redressement sur les catégories sociales (CS).

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, DADS

La part des conducteurs parmi les salariés des autres transports routiers de voyageurs (TRV occasionnels) s'élève à 84,9 %, soit quatre points de plus que dans l'activité de TRV réguliers. Cette différence s'explique par la moindre taille des établissements de TRV occasionnels, qui nécessitent moins de personnel d'encadrement que dans l'activité de TRV réguliers.

# L'intérim

## TAUX DE RECOURS À L'INTÉRIM

Taux en %, nombre d'intérimaires en équivalent temps plein (ETP)

	2016	2017	2018	Nombre d'intérimaires 2018
<b>Transports routiers de voyageurs</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	<b>1 478</b>
Transports routiers réguliers de voyageurs	1,5	1,7	1,6	1 152
Autres transports routiers de voyageurs	0,9	0,9	0,8	326
<b>Transports et entreposage (HZ)</b>	<b>6,1</b>	<b>7,1</b>	<b>6,5</b>	<b>98 700</b>
<b>Ensemble des secteurs</b>	<b>2,8</b>	<b>3,3</b>	<b>3,1</b>	<b>788 300</b>

Note : taux de recours à l'intérim : nombre d'intérimaires en fin d'année rapporté à l'emploi salarié total.

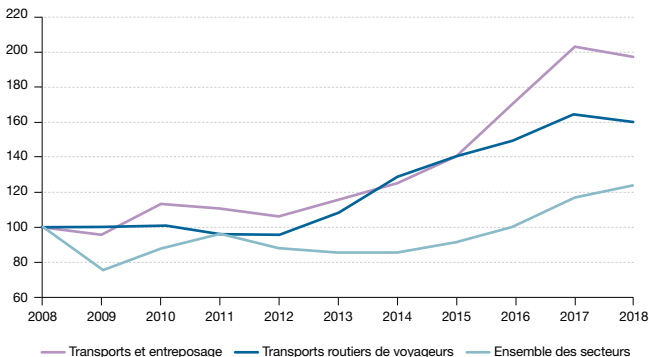
Champ : France hors Mayotte.

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

Le taux de recours à l'intérim (rapport du nombre d'intérimaires à l'emploi salarié total) est stable dans le TRV et demeure faible (1,4 %) par rapport à l'intérim mobilisé dans les autres activités de transports et d'entreposage.

## ÉVOLUTION DU VOLUME DE TRAVAIL TEMPORAIRE EN ÉQUIVALENTS-EMPLOIS TEMPS PLEIN

Indice base 100 en 2008, ETP en moyenne annuelle



Note : le volume de travail temporaire est mesuré en équivalents-emplois temps plein sur l'année.

Champ : France hors Mayotte.

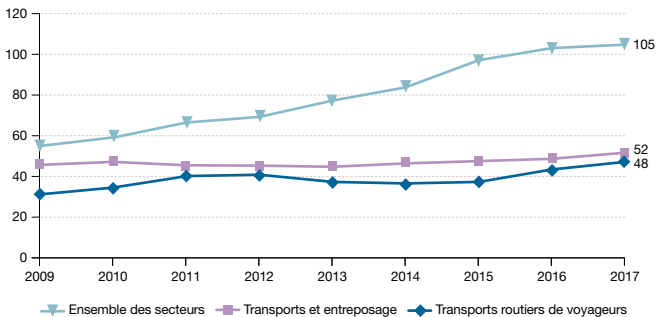
Sources : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim ; calculs SDES

En 2018, le volume de travail temporaire mobilisé par le TRV fléchit légèrement comme dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage.

# La mobilité de la main-d'œuvre

## TAUX DE ROTATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Pour 100 salariés



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

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

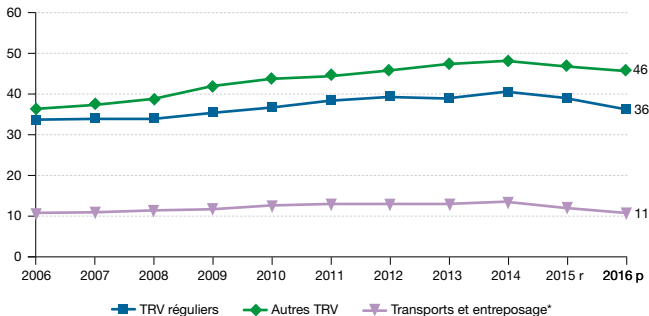
Source : Dares, mouvements de main-d'œuvre, données rétrospectives avant 2016

En 2017, le taux de rotation (*voir définition en annexe*) du personnel salarié du TRV s'établit à 48 %, en hausse de 4 points par rapport à 2016 (après + 6 points en 2015). Il est nettement inférieur à celui de l'ensemble de l'économie marchande (105 %). Cette hausse modérée résulte essentiellement du développement des CDD courts dans le TRV pour répondre aux variations de la demande, alors que le recours au CDI reste relativement stable.

# Le temps partiel

## ÉVOLUTION ANNUELLE DE LA PART D'EFFECTIF À TEMPS PARTIEL

En %, au 31 décembre



r : donnée révisée.

p : donnée provisoire.

\* Hors activités de poste et de courrier.

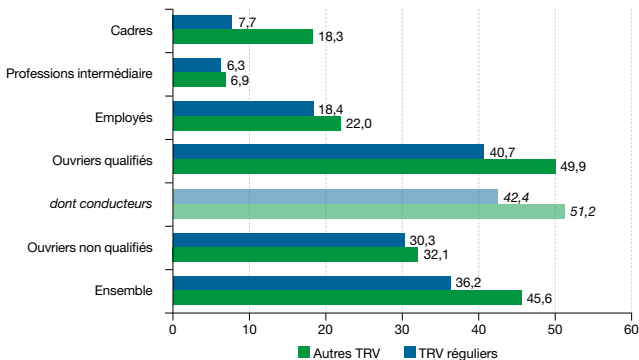
Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

Source : Insee, DADS

Le temps partiel est très répandu dans le transport routier de voyageurs. Fin 2016, 36 % des salariés du TRV régulier et 46 % des salariés du TRV occasionnel exercent leur activité à temps partiel, contre 11 % pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage hors activités postales. La part des salariés à temps partiel se replie légèrement depuis 2014.

## PART D'EFFECTIF DU TRV À TEMPS PARTIEL PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE EN 2016

En %, au 31 décembre\*



\* Données 2016 provisoires.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

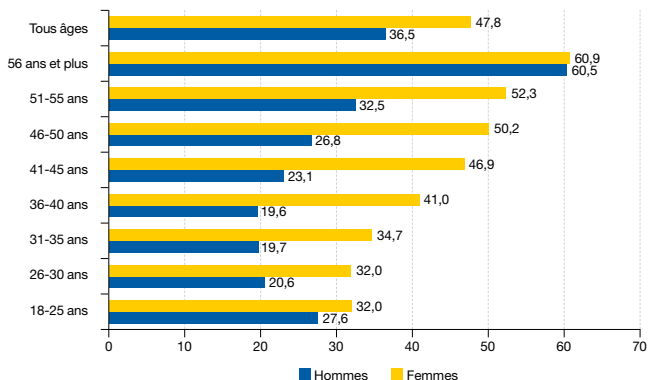
Source : Insee, DADS

Le travail à temps partiel est plus fréquent parmi les ouvriers que dans les autres catégories socio-professionnelles. Les conducteurs, qui représentent plus de 80 % des salariés du TRV, exercent à temps partiel dans presque la moitié des cas (42,4 % dans le TRV régulier et 51,2 % dans le TRV occasionnel).



## PART D'EFFECTIF DU TRV À TEMPS PARTIEL PAR CLASSE D'ÂGE ET SEXE EN 2016

En %, au 31 décembre\*



\* Données 2016 provisoires.

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.

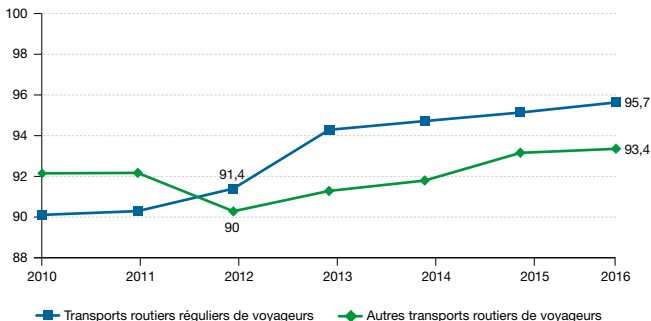
Source : Insee, DADS

Fin 2016, parmi les salariés du TRV, près d'une femme sur deux travaille à temps partiel (47,8 %) contre un peu plus d'un homme sur trois (36,5 %). Cet écart disparaît au-delà de 55 ans où six salariés sur dix exercent à temps partiel.

# La convention collective des transports routiers

## PART DE SALARIÉS DU TRV COUVERTS PAR LA CONVENTION COLLECTIVE DES TRANSPORTS ROUTIERS

En %



Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, DADS

Fin 2016, 95,7 % des salariés des établissements ayant pour activité principale le transport routier régulier de voyageurs (au sens de la nomenclature d'activité économique française NAF) dépendent de la convention collective des transports routiers (code 00016 de la nomenclature des conventions collectives). Dans les autres transports routiers de voyageurs, ils sont 93,4 % à être couverts par cette convention collective.

# Effectifs non-salariés du transport routier de voyageurs

## ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF NON-SALARIÉ (Y COMPRIS MICRO-ENTREPRENEURS)

Niveaux en milliers, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2011	2016	2016/2015	Moyenne 2016/2011
<b>Transports et entreposage</b>	<b>59,4</b>	<b>71,7</b>	<b>5,4</b>	<b>3,8</b>
<i>dont transports routiers de voyageurs</i>	2,6	2,9	- 12,5	2,9
Transports routiers réguliers de voyageurs	0,9	0,9	- 11,7	- 1,2
Autres transports routiers de voyageurs	1,6	2,1	- 12,8	4,9
<b>Ensemble des non-salariés, hors agriculture</b>	<b>2 456</b>	<b>2 745</b>	<b>0,4</b>	<b>2,3</b>

Note : données révisées par rapport à l'édition publiée en 2018.

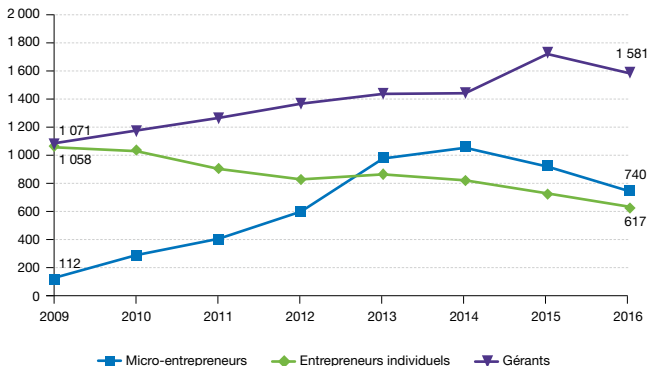
Champ : France hors Mayotte, hors secteur agricole.

Source : Insee, base non-salariés

La part de travailleurs non-salariés est structurellement faible dans le TRV (2,8 % de l'emploi total en 2016). Fin 2016, les deux tiers des 2 900 indépendants du secteur exercent leur activité dans les autres transports routiers de voyageurs. Alors que le nombre d'indépendants augmente en 2016 de 5,4 % dans le secteur des transports et de l'entreposage, il chute de 12,5 % dans le TRV.

## ÉVOLUTION DU NOMBRE DE NON-SALARIÉS PAR STATUT

Nombre d'individus



Note : données révisées par rapport à l'édition publiée en 2018.

Champ : France hors Mayotte, hors secteur agricole.

Source : Insee, base non-salariés

Le recul des effectifs touche tous les statuts de non-salariés, en particulier celui de micro-entrepreneur, qui avait connu une vive progression jusqu'en 2014.

partie 3

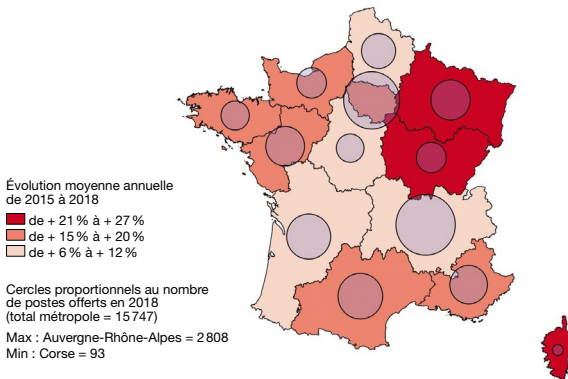
## Marché du travail

— En 2018, Pôle emploi a collecté 15 700 offres d'emploi de conducteur de transport en commun sur route, soit 13 % de moins qu'en 2017. Toutefois, sur les trois dernières années, l'offre d'emploi de conducteur TRV a augmenté de 15 % par an en moyenne, consécutivement à la libéralisation des services de transports par autocars instituée par la loi du 6 août 2015. 57 % des contrats offerts sont des contrats à durée indéterminée (CDI). Le nombre de demandeurs d'emploi en fin d'année (catégories A, B et C) de conducteur TRV augmente de 1,7 % en 2018 et s'établit à 24 600 demandes. Les tensions persistent sur le recrutement de conducteurs d'autocars.



## Offres d'emploi collectées par Pôle emploi

ÉVOLUTION MOYENNE ANNUELLE DU NOMBRE D'OFFRES D'EMPLOI DE CONDUCTEUR(TRICE) TRV PAR RÉGION ENTRE 2015 ET 2018



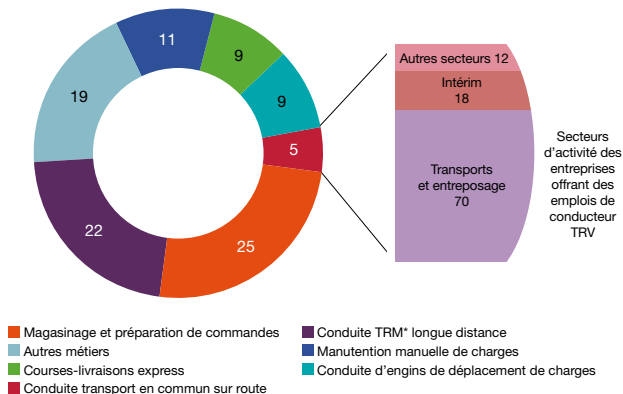
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », offres collectées par Pôle emploi.  
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

En 2018, en France métropolitaine, Pôle emploi a collecté 15 700 offres d'emploi pour le métier de conducteur(trice) de transport en commun sur route, soit un repli de 13 % après le pic atteint en 2017. Depuis 2015, le nombre d'offres d'emploi de conducteur(trice) TRV a augmenté de 15 % par an en moyenne. Cette offre accrue est consécutive à l'entrée en vigueur de la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, qui a libéralisé le transport régulier interurbain de voyageurs en autocar.

Dans la région Grand Est, la progression annuelle moyenne des offres d'emploi de conducteur(trice) TRV atteint 27 % depuis 2015. Avec 2 800 offres déposées en 2018, la région la plus pourvoyeuse d'offres d'emploi reste Auvergne-Rhône-Alpes.

## RÉPARTITION DES OFFRES D'EMPLOI EN 2018 PAR MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

En %, au 31 décembre



\* TRM : transport routier de marchandises.

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », offres collectées par Pôle emploi.

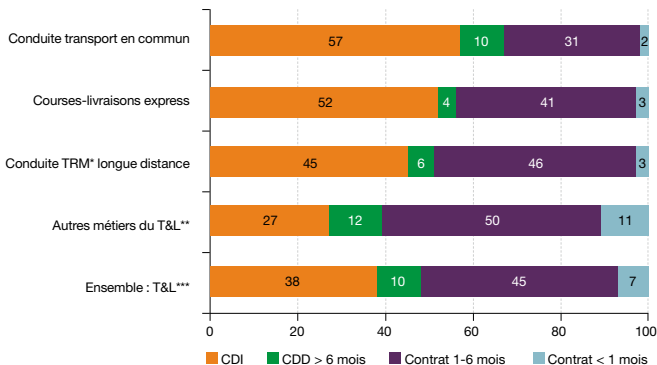
Sources : Dares ; Pôle emploi, statistiques du marché du travail

En 2018, 5 % des offres d'emploi relevant des métiers du transport et de la logistique (T&L) concernent le personnel de conduite de transport en commun sur route. Parmi elles, 70 % sont émises par des entreprises du secteur des transports et de l'entreposage, et 18 % par des entreprises de travail temporaire.

Le marché du travail « Transport et logistique » est défini à partir de la nomenclature des métiers gérée par Pôle emploi.  
Les métiers sont transversaux aux secteurs d'activité. Par exemple, la conduite de transport en commun sur route peut être exercée dans l'hébergement médico-social, notamment par les ambulanciers.

## RÉPARTITION DES OFFRES D'EMPLOI EN 2018 POUR LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE SELON LE CONTRAT DE TRAVAIL PROPOSÉ

En %, au 31 décembre



\* Transport routier de marchandises.

\*\* Y compris magasinage et manutention.

\*\*\* Transport et logistique.

Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », offres collectées par Pôle emploi.

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

En 2018, 57 % des offres d'emploi de conducteur(trice) de transport en commun sur route confiées à Pôle emploi sont des contrats à durée indéterminée, contre 38 % pour l'ensemble des offres pour les métiers du transport et de la logistique (T&L).

Deux tiers des offres d'emploi de conducteur(trice) du TRV sont des contrats durables (CDI et CDD de plus de six mois). Bien que cette part soit la plus élevée parmi les métiers du T&L, les difficultés de recrutement sont importantes.



# Demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi

## DEMANDEURS D'EMPLOI EN FIN D'ANNÉE SELON LE MÉTIER RECHERCHÉ

Niveaux en milliers au 31 décembre, évolutions en % (données brutes)

	Niveau		Évolution	
	2013	2018	2018/2017	Moyenne 2018/2013
<b>Ensemble des métiers du transport et de la logistique</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B et C</b>	<b>482,2</b>	<b>546,1</b>	<b>- 0,4</b>	<b>2,4</b>
sans emploi : catégorie A	336,7	346,0	0,0	0,5
en activité réduite : catégories B et C	149,5	200,1	- 1,3	6,0
<b>Conduite de transport en commun sur route</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B et C</b>	<b>15,2</b>	<b>24,6</b>	<b>1,7</b>	<b>10,0</b>
sans emploi : catégorie A	9,7	13,5	- 1,7	7,0
en activité réduite : catégories B et C	5,6	11,1	6,2	14,7
<b>Conduite de TRM* longue distance</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B et C</b>	<b>67,8</b>	<b>63,5</b>	<b>- 4,9</b>	<b>- 1,3</b>
sans emploi : catégorie A	44,0	36,8	- 4,8	3,5
en activité réduite : catégories B et C	23,8	26,6	- 5,1	2,3
<b>Ensemble des demandeurs d'emploi</b>				
<b>Actes positifs de recherche : catégories A, B et C</b>	<b>4 975,0</b>	<b>5 681,1</b>	<b>- 0,3</b>	<b>2,7</b>

\* Transport routier de marchandises.

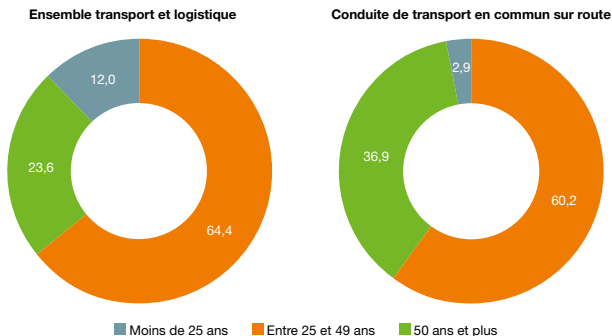
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique ».

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

Au 31 décembre 2018, Pôle emploi comptabilise 24 600 demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de conducteur(trice) de transport en commun sur route. Ce nombre augmente de 1,7 % en 2018 par rapport à 2017, mais sur un rythme nettement moins élevé que les années précédentes (+ 10,0 % en moyenne annuelle depuis 2013).

## RÉPARTITION DES DEMANDEURS D'EMPLOI PAR TRANCHE D'ÂGE EN 2018

En %, au 31 décembre



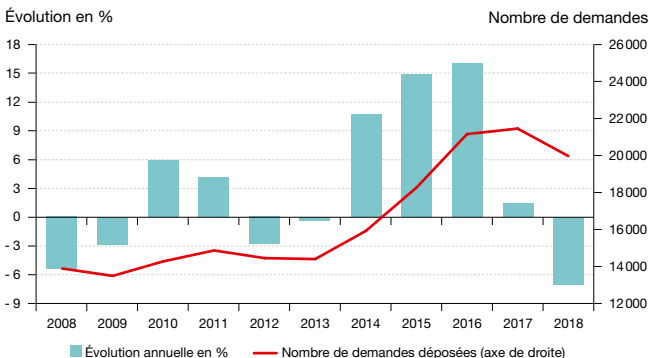
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de catégories A, B et C.

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

La faible part de moins de 25 ans à la recherche d'un poste de conducteur(trice) de transport en commun sur route (2,9 %, contre 12,0 % pour l'ensemble des métiers du T&L) s'explique par l'âge minimal de 24 ans requis pour conduire un véhicule de plus de neuf places.

La part des demandeurs d'emploi de conducteur de TRV âgés de 50 ans et plus augmente régulièrement depuis 2005. En 2018, elle est de 36,9 %, contre seulement 23,6 % dans l'ensemble des métiers du transport et de la logistique.

## ÉVOLUTION DU FLUX DES NOUVELLES DEMANDES D'EMPLOI ENREGISTRÉES POUR LE MÉTIER DE CONDUCTEUR(TRICE) DE TRANSPORT EN COMMUN SUR ROUTE



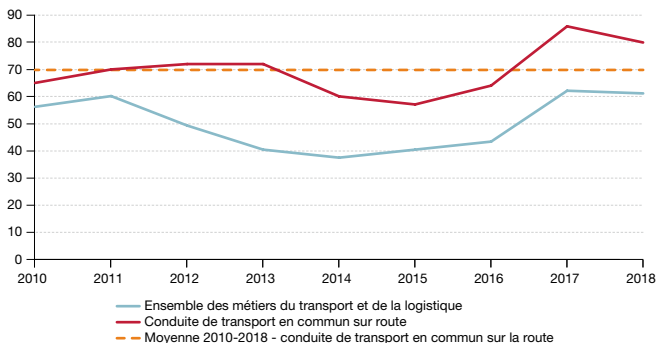
Champ : France métropolitaine, marché du travail « Transport et logistique », demandeurs d'emploi de catégories A, B et C.

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

Au cours de l'année 2018, Pôle emploi a enregistré 20 000 nouvelles demandes d'emploi de conducteur(trice) de transport en commun sur route. Après avoir vivement augmenté entre 2013 et 2016, le nombre de nouveaux inscrits s'est stabilisé en 2017 et se replie de 7,0 % en 2018.

## Indicateur de tension

INDICATEUR DE TENSION ANNUEL  
(FLUX OFFRES DE L'ANNÉE/FLUX NOUVELLES DEMANDES DE L'ANNÉE)



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

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

En 2018, pour le métier de conducteur(trice) de transport en commun sur route, Pôle emploi a collecté 79 offres d'emploi pour 100 nouvelles demandes. Bien qu'en diminution de 6 points par rapport au pic atteint en 2017, cet indicateur reste au-dessus de sa moyenne 2010-2018 et traduit une tension persistante sur les recrutements de conducteurs d'autocars.

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) par Pôle emploi au nombre de demandes d'emploi enregistrées (DEE, c'est-à-dire les nouvelles inscriptions) en catégories A, B et C sur une même période. La comparaison du niveau de ce ratio entre métiers n'est pas aisée car les modes de recrutement et le recours à des offres d'emploi déposées à Pôle emploi diffèrent. L'indicateur de tension se regarde donc en évolution annuelle à l'intérieur de chaque métier.

# Revenus

— Le salaire moyen par tête de l'ensemble des salariés du transport routier de voyageurs (TRV), primes et compléments compris, augmente de 1,3 % en 2018, après 0,4 % en 2017. En raison d'une nette reprise de la hausse des prix, le pouvoir d'achat moyen des salariés du TRV diminue cependant de 0,4 %. Le pouvoir d'achat du salaire moyen par tête diminue en moyenne de 0,2 % par an de 2013 à 2018.

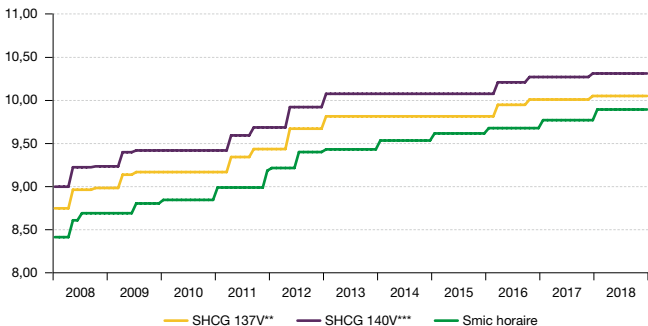
Le salaire net mensuel moyen des salariés du TRV a diminué de 0,3 % en euros constants en 2016, après deux années de progression. Le salaire net mensuel des conducteurs routiers recule également (- 0,6 %). En 2016, le revenu non salarial net moyen des entrepreneurs individuels a légèrement diminué, alors que celui des gérants s'est redressé.



# Salaires horaires conventionnels

## SALAIRES CONVENTIONNELS ET SMIC

SHCG et Smic\* bruts en euros



\* SHCG : salaire horaire conventionnel garanti ; Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance.

\*\* Le coefficient 137V s'applique au conducteur en période scolaire (voir définition en annexe).

\*\*\* Le coefficient 140V s'applique au conducteur-receveur de car (voir définition en annexe).

Note : dans ce graphique, les dates de revalorisation sont celles de l'extension de l'accord à l'ensemble des salariés du secteur. L'extension peut survenir plusieurs mois après la signature de l'accord et, dans l'intervalle, des entreprises les appliquent sans attendre.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : DGITM ; Insee

En décembre 2017, l'accord de revalorisation des salaires horaires conventionnels garantis des conducteurs du transport routier de voyageurs a été étendu à l'ensemble des salariés du secteur. Le salaire horaire brut des conducteurs en période scolaire (137V\*\*) est porté à 10,03 €, soit 27 centimes au-dessus du Smic (9,76 €/heure), celui des conducteurs-receveurs (140V\*\*\*) s'établissant à 10,28 €.

## PROPORTION DE SALARIÉS AU SMIC

En %

Convention collective	1 <sup>er</sup> janvier 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2017	1 <sup>er</sup> janvier 2018	1 <sup>er</sup> janvier 2018*
<b>Ensemble des secteurs</b>	<b>12,3</b>	<b>10,5</b>	<b>10,6</b>	<b>10,8</b>	<b>11,5</b>
Transports et entreposage	5,6	5,7	6,5	6,1	6,7
<i>dont transports routiers<sup>1</sup></i>	<i>12,0</i>	<i>12,0</i>	<i>13,0</i>	<i>n.d.</i>	<i>12,0</i>
Smic horaire brut (en euros)	9,43	9,67	9,76	9,88	9,88

<sup>1</sup> Désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport. La majorité des salariés du transport routier de voyageurs dépend de cette convention. Cependant, le salaire horaire conventionnel des conducteurs routiers du transport routier de voyageurs est supérieur au Smic (page précédente) et le secteur est donc peu concerné par la revalorisation du Smic.  
n.d. : données non disponibles.

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

\* À partir de 2018, nouveau champ : ensemble des salariés du secteur privé, hors secteur agricole, particuliers employeurs et activités extraterritoriales en France (hors Mayotte).

Source : Dares, enquête Acemo

Début 2018, 12 % des salariés de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport sont rémunérés au Smic, en France hors Mayotte. Cette part est proche de celle observée dans l'ensemble des secteurs.

# Salaires horaires bruts

## ÉVOLUTION DU SALAIRE HORAIRE BRUT DE BASE OUVRIER ET DE SON POUVOIR D'ACHAT (SHBO)

En %

	2016	2017	2018	Moyenne 2018/2013
<b>Salaires horaires bruts de base ouvrier (SHBO)</b>				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,2	1,3	1,5	1,3
<b>Transports et entreposage</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>	<b>1,5</b>	<b>1,1</b>
<i>dont transports terrestres et par conduites (49)*</i>	1,1	1,1	1,5	1,1
<i>dont transports aériens (51)</i>	0,4	0,5	0,9	0,5
<i>dont entreposage et services auxiliaires des transports (52)</i>	1,1	1,2	1,6	1,3
<b>Pour mémoire : indice des prix (y compris tabac)</b>	<b>0,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,8</b>	<b>0,7</b>
<b>Pouvoir d'achat du SHBO</b>				
Ensemble des secteurs non agricoles	1,0	0,2	- 0,3	0,6
<b>Transports et entreposage</b>	<b>0,9</b>	<b>0,1</b>	<b>- 0,3</b>	<b>0,4</b>
<i>dont transports terrestres et par conduites (49)*</i>	0,9	0,1	- 0,3	0,4
<i>dont transports aériens (51)</i>	0,2	- 0,5	- 0,9	- 0,2
<i>dont entreposage et services auxiliaires des transports (52)</i>	0,9	0,2	- 0,2	0,6

\* Secteur d'activité incluant le transport routier de voyageurs.

Note : les codes 49, 51 et 52 font référence à la nomenclature d'activités française (NAF rév.2) en 88 postes (niveau Division).

Champ : entreprises de 10 salariés et plus, secteur concurrentiel (hors agriculture et hors emplois publics) ; France métropolitaine.

Sources : Dares, enquête Acemo ; Insee ; calculs SDES

En 2018, le pouvoir d'achat moyen du salaire horaire brut de base ouvrier recule de 0,3 % en un an dans les entreprises de 10 salariés et plus des transports terrestres et du transport par conduites. Cette évolution est due à une accélération de la hausse des prix (+ 1,8 % en 2018, après + 1,0 % en 2017), le salaire horaire brut ouvrier ayant augmenté davantage en 2018 que l'année précédente.



# Salaires mensuels bruts

## ÉVOLUTION DU SALAIRE BRUT MOYEN PAR TÊTE (SMPT) ET DE SON POUVOIR D'ACHAT

En %

	2016	2017	2018	Moyenne 2018/2013
<b>Salair e moyen par tête (SMPT)</b>				
<b>Ensemble des secteurs concurrentiels</b>	<b>1,4</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>1,6</b>
<i>dont transports et entreposage<sup>1</sup></i>	1,0	0,7	1,7	1,1
<i>dont transports routiers de voyageurs</i>	- 0,1	0,4	1,3	0,5
<b>Pour mémoire : indice des prix (y compris tabac)</b>	<b>0,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,8</b>	<b>0,7</b>
<b>Pouvoir d'achat du SMPT</b>				
<b>Ensemble des secteurs concurrentiels</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,2</b>	<b>0,9</b>
<i>dont transports et entreposage<sup>1</sup></i>	0,8	- 0,3	- 0,1	0,5
<i>dont transports routiers de voyageurs</i>	- 0,5	- 0,6	- 0,4	- 0,2

<sup>1</sup> Hors activités postales.

Champ : secteur concurrentiel, France hors Mayotte.

Sources : Aco ss ; Insee ; calculs SDES

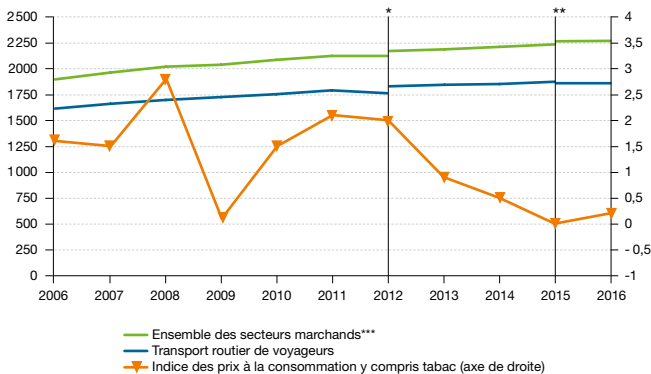
Le salaire moyen par tête s'accroît de 1,3 % en 2018 par rapport à 2017. La hausse des prix à la consommation (+ 1,8 %) est la plus forte depuis 2012. En conséquence, le pouvoir d'achat moyen du salaire mensuel par tête des salariés du transport routier de voyageurs diminue de 0,4 % en un an, soit la troisième baisse consécutive. Depuis 2013, ce pouvoir d'achat a reculé en moyenne de 0,2 % par an.

# Salaire net moyen par équivalent temps plein

## ÉVOLUTION DU SALAIRE MENSUEL NET MOYEN PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN

Salaire en euros courants

Évolution de l'indice des prix en %



\* Rupture de série : depuis 2013, les CPCSO (voir définition en annexe) rentrent dans la mesure du salaire net. Les salaires nets en 2012 reportés ici ont été estimés pour inclure ces cotisations afin de fournir une mesure comparable à celle de 2013.

\*\* Rupture de série : en 2016, la généralisation de la déclaration sociale numérique a entraîné une rupture de série liée à des comportements déclaratifs différents.

\*\*\* Ensemble des secteurs hors fonction publique.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES pour le transport routier de voyageurs

En 2016, le salaire mensuel net moyen (en équivalent temps plein) des salariés du transport routier de voyageurs s'établit à 1 860 € mensuels. Il diminue de 0,3 % en euros constants (compte tenu de l'inflation), alors qu'il progresse de 0,6 % dans l'ensemble des secteurs d'activités (hors fonction publique).

# Salaire net par catégorie socioprofessionnelle en 2016

## SALAIRES MENSUELS NETS MOYENS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN

Salaires en euros courants, évolution en % d'euros constants

	2016			Évolution 2016/2015		
	Transport routier de voyageur			Transport et entreposage*	Transport routier de voyageurs	Transport et entreposage*
	Hommes	Femmes	Ensemble			
Cadres**	4250	3490	4010	4280	- 0,2	- 1,7
Professions intermédiaires	2440	2180	2340	2560	1,9	- 1,6
Employés	1870	1680	1740	2020	0,1	- 1,1
Ouvriers qualifiés	1730	1570	1700	1860	- 0,6	0,0
Ouvriers non qualifiés	1620	1400	1550	1580	- 1,7	- 0,1
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1880</b>	<b>1770</b>	<b>1860</b>	<b>2240</b>	<b>- 0,3</b>	<b>- 0,8</b>

\* Hors activités de courrier.

\*\* Cadres hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine.

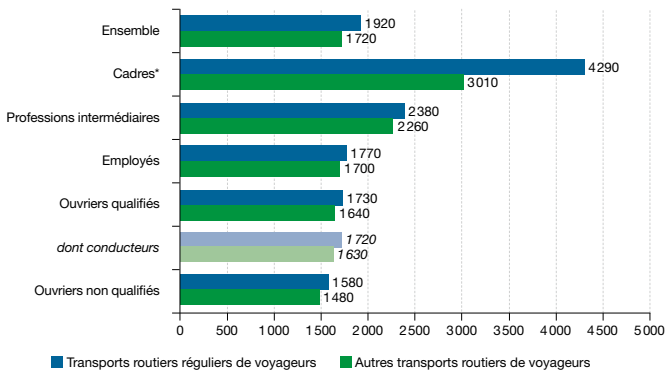
Sources : Insee, DADS ; calculs SDES pour le transport routier de voyageurs

En 2016, le salaire net des ouvriers qualifiés, qui représentent 85 % des salariés du secteur, recule de 0,6 % en euros constants et s'établit à 1 700 € mensuels. Dans l'ensemble des transports et de l'entreposage hors activités de courrier, il est stable.

Le salaire net moyen perçu par les hommes est supérieur de 6,2 % à celui des femmes. La différence de salaire est la plus importante pour les cadres (21,8 %).

## SALAIRES MENSUELS NETS MOYENS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2016

En euros courants



\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, DADS ; calculs SDES pour le transport routier de voyageurs

Par catégorie socioprofessionnelle, les salaires mensuels nets moyens (en équivalent temps plein) sont proches dans le transport routier régulier et dans le transport routier occasionnel de voyageurs, à l'exception des cadres, nettement mieux rémunérés dans le transport régulier de voyageurs (+ 43 %). L'écart est limité à 6 % pour les conducteurs.

# Distribution des salaires

## DISTRIBUTION DES SALAIRES MENSUELS NETS PAR ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN 2016

En euros courants

	D1	Q1	Q2 (médiane)	Q3	D9	D9/D1	D9/D1 2010
Cadres*	1920	2570	3380	4650	6800	3,6	3,1
Professions intermédiaires	1600	1900	2250	2660	3220	2,0	1,9
Employés	1190	1380	1620	1950	2350	2,0	1,9
Ouvriers qualifiés	1250	1430	1620	1880	2180	1,7	1,7
Ouvriers non qualifiés	1110	1300	1480	1690	2070	1,9	1,6
<b>Ensemble des salariés</b>	<b>1250</b>	<b>1440</b>	<b>1650</b>	<b>1950</b>	<b>2370</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>

\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Note : en 2016, 10 % des salariés du transport routier de voyageurs perçoivent un salaire net par équivalent temps plein inférieur à 1 250 € (1<sup>er</sup> décile, D1), 25 % moins de 1 440 € (1<sup>er</sup> quartile, Q1), 50 % moins de 1 650 € (médiane, 2<sup>e</sup> quartile, Q2).

Champ : France métropolitaine.

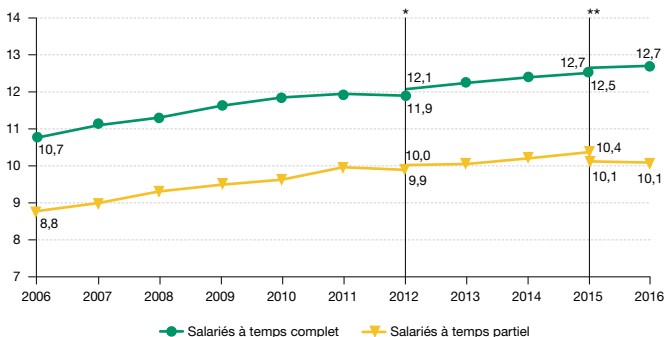
Sources : Insee, DADS ; calculs SDES pour le transport routier de voyageurs

En équivalent temps plein, 50 % des salaires nets sont inférieurs à 1 650 € mensuels dans le transport routier de voyageurs en 2016. Les écarts de rémunérations sont relativement faibles dans le secteur et ont peu évolué depuis 2010. Ils sont les plus importants pour les cadres et ils s'accroissent entre 2010 et 2016.

# Salaires horaires nets

## ÉVOLUTION ANNUELLE DU SALAIRE HORAIRE NET MOYEN DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En euros courants



\* Rupture de série : en 2013, les CPCSO (voir définition en annexe) rentrent dans la mesure du salaire net au titre d'un avantage en nature.

\*\* Rupture de série : en 2016, la généralisation de la déclaration sociale numérique a entraîné une rupture de série liée à des comportements déclaratifs différents.

Champ : France métropolitaine.

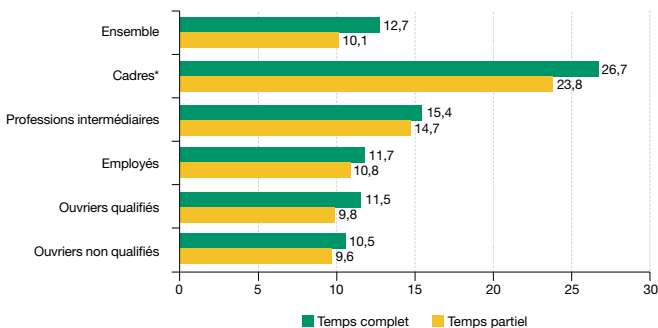
Sources : Insee, DADS ; calculs SDES pour le transport routier de voyageurs

Le salaire horaire net moyen des salariés à temps partiel s'établit à 10,10 € de l'heure en 2016. Il diminue de 0,4 % en un an en euros constants (*i.e.* inflation déduite), après deux années de progression. À l'inverse, le salaire horaire des salariés à temps complet augmente (+ 0,2 %) et est sensiblement plus élevé, à 12,70 € de l'heure.

# Salaires horaires nets par catégorie socioprofessionnelle en 2016

## SALAIRES HORAIRES NETS MOYENS SELON LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En euros courants



\* Hors chefs d'entreprises salariés.

Champ : France métropolitaine.

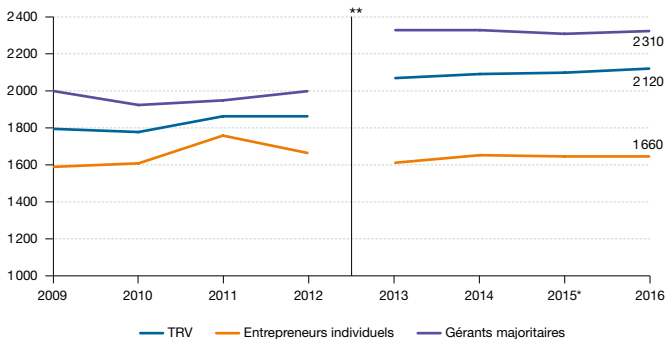
Sources : Insee, DADS ; calculs SDES pour le transport routier de voyageurs

En 2016, le salaire horaire net des salariés à temps partiel est en moyenne inférieur de 20 % à celui des salariés à temps complet. Cet écart est en partie dû à une surreprésentation des bas niveaux de qualification parmi les salariés à temps partiel. Le salaire horaire des ouvriers qualifiés (parmi lesquels les conducteurs) à temps partiel est néanmoins inférieur de 14 % à celui des ouvriers qualifiés à temps complet.

# Revenus des non-salariés

## ÉVOLUTION DU REVENU NON SALARIAL NET MOYEN MENSUEL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

En euros courants



\* Donnée révisée.

\*\* Rupture de série : en 2013, les CPCSO (voir définition en annexe) rentrent dans la mesure du revenu net.  
Champ : France hors Mayotte.

Source : SDES à partir de Insee, base non-salariés

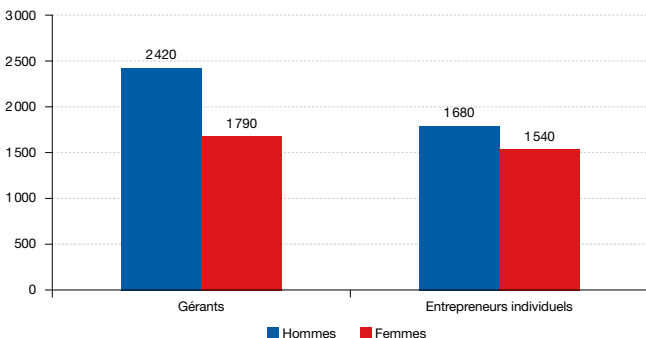
Le revenu non salarial net moyen mensuel des entrepreneurs individuels du transport routier de voyageurs s'établit à 1 660 € en 2016, en recul de 0,2 % en euros constants (*i.e.* inflation déduite). À l'inverse, le revenu dégagé par les gérants de leur activité augmente, de 1,1 %. Il s'élève à 2 310 € en 2016. Il est supérieur de 39 % à celui des entrepreneurs individuels. Le revenu net mensuel des non-salariés (hors micro-entrepreneurs) du transport routier de voyageurs progresse de 1,2 % en un an.



## Revenus des non-salariés selon le sexe

### REVENU NON SALARIAL NET MOYEN MENSUEL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS EN 2016

En euros courants



Champ : France hors Mayotte.

Source : SDES à partir de Insee, base non-salariés

Les hommes sont mieux rémunérés que les femmes dans le transport routier de voyageurs, quel que soit le statut adopté. En 2016, ils gagnent 9 % de plus que les femmes quand ils sont entrepreneurs individuels, et 35 % de plus dans la catégorie des gérants.



partie 5

# Formation

— En 2018, 9 493 personnes ont suivi les formations initiales obligatoires de conducteur routier de véhicules de transport en commun poids lourds, soit une diminution de 8,4 % par rapport à 2017. Ce niveau est le plus faible depuis dix ans. Le nombre de formations passerelles du transport routier de fret vers le transport routier de voyageurs chute en 2018, prolongeant le recul observé les deux années précédentes.

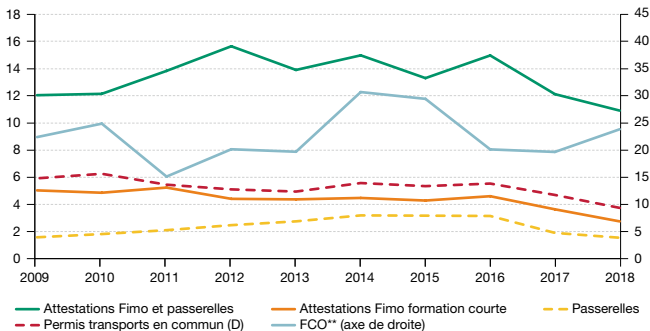
3 720 permis de conduire de véhicules de transport en commun ont été délivrés en 2018, soit une baisse de 21,2 % en un an. Ce nombre est le plus faible observé ces dix dernières années.



# Formations obligatoires des conducteurs

## ATTESTATIONS FIMO\* ET PASSERELLES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ET PERMIS DE TRANSPORT EN COMMUN DÉLIVRÉS

En milliers



\* Fimo : formation initiale minimale obligatoire. Série révisée.

\*\* FCO : formation continue obligatoire.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : DGITM ; ministère de l'Éducation nationale ; ministère en charge de l'emploi ; DSCR

En 2018, le nombre de diplômes donnant accès à la profession de conducteur routier de transport collectif de voyageurs (formations initiales minimum obligatoires, diplômes de l'Éducation nationale, titres professionnels) se contracte pour la deuxième année consécutive (- 8,4 %, après - 13,2 %), et revient à son niveau de 2008. Le nombre de formations passerelles chute (- 20,4 %) et a baissé de plus de 50 % en deux ans.

## ATTESTATIONS FIMO\* ET FCO\*\* DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Nombre, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2013	2018	2018/2017	Moyenne 2018/2013
<b>Transport routier de voyageurs</b>				
Fimo*	11 295	9 493	- 8,4	- 3,4
Formation courte	4 414	2 712	- 25,6	- 9,3
Acquise au titre d'un CAP/BEP/bac pro	131	54	- 25,0	- 16,2
Acquise au titre d'un titre professionnel	6 750	6 727	1,2	- 0,1
Passerelle	2 780	1 491	- 20,4	- 11,7
FCO**	19 659	23 897	21,8	4,0

\* Fimo : formation initiale minimale obligatoire. Série révisée en raison d'une amélioration du recueil de données des titres professionnels.

\*\* FCO : formation continue obligatoire. Les données 2016 et 2017 ont été révisées.

Champ : France hors Mayotte.

Sources : DGITM ; ministère de l'Éducation nationale ; ministère en charge de l'emploi

## PERMIS DE CONDUIRE DE VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DÉLIVRÉS SELON LE SEXE

Nombre, évolutions en %

	Niveau		Évolution	
	2013	2018	2018/2017	Moyenne 2018/2013
<b>Permis D</b>	<b>4 982</b>	<b>3 720</b>	<b>- 21,2</b>	<b>- 5,7</b>
Hommes	4 274	3 183	- 23,6	- 5,7
Femmes	708	537	- 2,5	- 5,4

Champ : France hors Mayotte.

Source : DSCR

En 2018, le nombre de permis de conduire de véhicules de transport en commun (permis D) délivrés diminue de 21,2 % et atteint son plus bas niveau des dix dernières années. 14,4 % ont été délivrés à des femmes, une part légèrement plus élevée que la moyenne des dix dernières années (13,7 %).

# Formations en alternance

## CONTRATS DE PROFESSIONNALISATION DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

	Niveau		Évolution	
	2012	2017	2017/2016	Moyenne 2017/2012
<b>Contrat de professionnalisation</b>	<b>1 066</b>	<b>636</b>	<b>- 16,9</b>	<b>- 9,8</b>
Conduite	784	389	- 22,7	- 13,1
Exploitation - gestion	68	120	- 5,5	12,0
Maintenance	6	16	33,3	21,7
Autres*	208	111	- 9,8	- 11,8
<b>Contrat d'apprentissage (conduite**)</b>	<b>718</b>	<b>912</b>	<b>- 1,1</b>	<b>4,9</b>

\* Y compris manutention et magasinage.

\*\* Conduite de véhicules poids lourds, marchandises et voyageurs confondus.

Champ : France hors Mayotte.

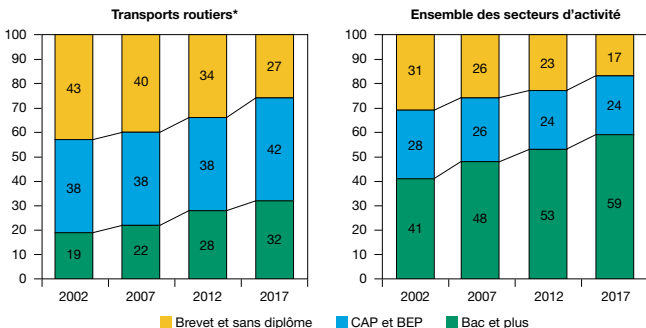
Source : OPCA transports et services

En 2017, le nombre de contrats de professionnalisation visant à former des professionnels du transport routier de voyageurs dans les entreprises de la branche s'est de nouveau replié. Ce recul est de plus de 20 % dans les métiers de la conduite. Le nombre de diplômes ou titres délivrés par la voie de l'apprentissage, pour les métiers de la conduite (voyageurs et marchandises confondus), diminue de 1,1 % en 2017.

# Niveau de diplôme dans les transports routiers

## RÉPARTITION DES ACTIFS SELON LE DIPLÔME LE PLUS ÉLEVÉ OBTENU

En %



\* Regroupe les codes NAF Rév. 2 : 493 et 494, soit les transports routiers de voyageurs et de marchandises regroupés.

Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, enquête emploi en continu

En 2017, les salariés des transports routiers (voyageurs et marchandises) sont le plus souvent titulaires d'un diplôme de type CAP/BEP (42 %). Dans l'ensemble des secteurs, les diplômés du bac et de l'enseignement supérieur sont majoritaires.

La hausse du niveau des qualifications concerne les transports routiers comme l'ensemble des secteurs d'activité. Dans les transports routiers, la part des sans diplôme ou ayant au plus le brevet des collèges ou équivalent se réduit nettement, au profit des diplômes de type CAP/BEP comme du baccalauréat et plus. Dans l'ensemble des secteurs d'activité, la hausse se concentre davantage sur les diplômes de niveau bac et plus.





# Accidentalité

— Avec 37,3 accidents du travail avec arrêt pour 1 000 salariés déclarés à la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) par les entreprises du transport routier de voyageurs en 2017, la fréquence de ces accidents s'établit à son niveau le plus élevé depuis dix ans. Ces accidents déclarés sont un peu plus nombreux dans le transport régulier que dans l'occasionnel.

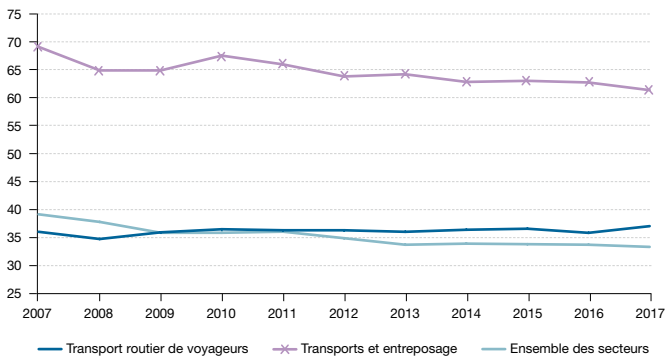
En 2018, le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un véhicule de transport en commun diminue nettement (- 10,3 % en un an) et atteint son minimum des quinze dernières années. Trois usagers des transports en commun ont été tués dans ces accidents.



## Accidentalité du travail

### INDICE DE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS, LE TRANSPORT ET L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



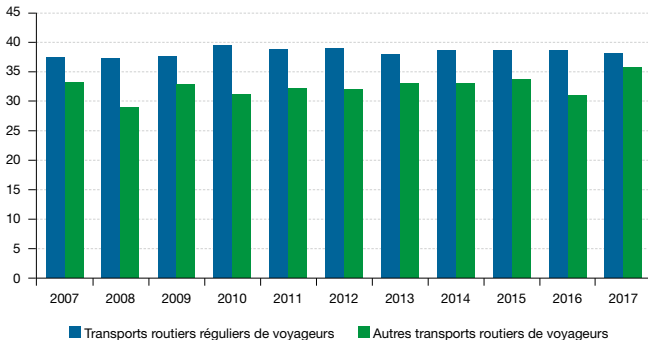
Champ : régime général, France métropolitaine.

Source : CNAMTS

En 2017, la fréquence des accidents du travail s'établit à 37,3 accidents pour 1 000 salariés dans le transport routier de voyageurs, alors qu'elle évoluait entre 36 et 37 accidents chaque année depuis 2009. Elle a augmenté de 1,1 point depuis 2007 dans le transport routier de voyageurs. Dans l'ensemble des transports et de l'entreposage, elle est en baisse de 7,9 points sur la même période.

## INDICE DE FRÉQUENCE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS SELON LE SECTEUR

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés



Champ : régime général, France métropolitaine.

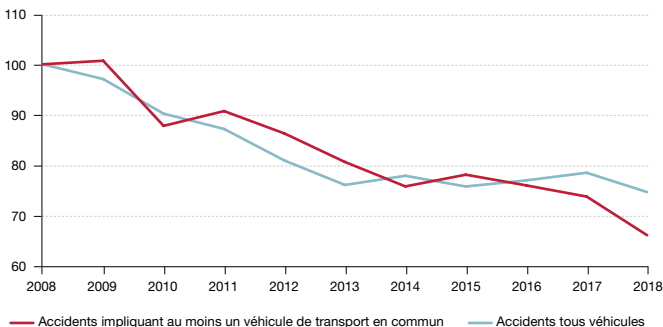
Source : CNAMTS

La fréquence des accidents du travail déclarés à la Caisse nationale d'assurance maladie est plus élevée dans le transport régulier (38,2 pour 1 000 salariés employés) que dans l'occasionnel (35,7). Elle augmente également avec la taille de l'établissement employeur.

## Accidentalité routière « transport en commun »

### ACCIDENTS DE LA ROUTE IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN (TC) ET CEUX IMPLIQUANT TOUS LES VÉHICULES

Indice base 100 en 2008



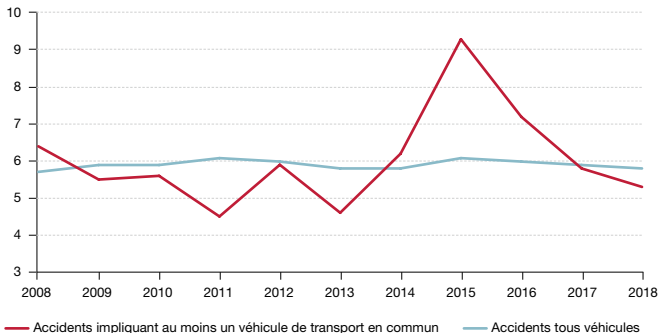
Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

804 accidents\* impliquant un véhicule de transport en commun se sont produits en 2018, soit une baisse de 34 % depuis 2008. Cette diminution est plus importante que celle impliquant l'ensemble des véhicules (- 25 %). Après une augmentation en 2015, le nombre d'accidents impliquant un véhicule de transport en commun recule pour la troisième année consécutive et atteint son plus bas niveau depuis dix ans. Après une hausse en 2016 et 2017, le nombre d'accidents corporels pour l'ensemble des véhicules diminue.

\* Les accidents ne distinguent pas les véhicules selon le secteur d'activité du propriétaire (transport routier de voyageurs, transport urbain...) : les véhicules concernés sont à la fois les autobus et les autocars. Le champ n'est donc pas restreint au transport routier de voyageurs.

## NOMBRE DE DÉCÈS POUR 100 ACCIDENTS DE LA ROUTE



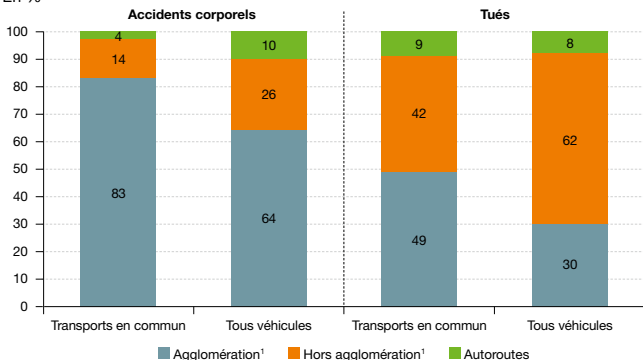
Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

En 2018, le nombre de tués pour 100 accidents impliquant un véhicule de transport en commun diminue par rapport à 2017 et atteint son troisième niveau le plus bas depuis dix ans. Le nombre de décès pour 100 accidents impliquant tous types de véhicules est relativement stable depuis dix ans et, en 2018, ce nombre est supérieur à celui impliquant des véhicules de transport en commun.

## ACCIDENTS CORPORELS ET TUÉS SELON LA LOCALISATION EN 2018

En %



<sup>1</sup> Hors autoroutes.

Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

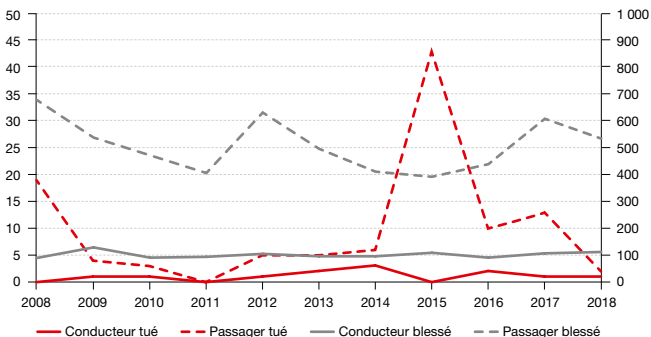
En 2018, 83 % des accidents\* impliquant un transport en commun (autobus ou autocar) surviennent en agglomération et 14 % ont lieu hors agglomération. Mais 42 % des décès liés à un accident impliquant ce type de véhicule se produisent hors agglomération. C'est moins que pour l'ensemble des véhicules pour lesquels 62 % des décès ont lieu hors agglomération.

\* Les accidents ne distinguent pas les véhicules selon le secteur d'activité du propriétaire (transport routier de voyageurs, transport urbain...): les véhicules concernés sont à la fois les autobus et les autocars. Le champ n'est donc pas restreint au transport routier de voyageurs.

## NOMBRE DE TUÉS ET DE BLESSÉS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Nombre de tués

Nombre de blessés



Champ : France métropolitaine.

Source : ONISR

Trois usagers des transports en commun (conducteurs et passagers) ont été tués dans des accidents de la route en 2018, dont deux passagers, soit 11 de moins qu'en 2017. Le nombre de passagers des transports en commun tués atteint ainsi son deuxième niveau le plus bas depuis dix ans. Après deux années consécutives de hausse, le nombre de passagers des transports en commun blessés baisse avec 533 blessés. 111 conducteurs d'autocars ou autobus ont été blessés en 2018, soit un nombre proche de celui de l'année précédente.

# Données clés

## ● Portrait des salariés du TRV\*



+ 28% de 2008 à 2018



## ● Dépense des ménages en services de TRV\*



\* Transport routier de voyageurs.



# Annexes

- Définitions
- Sigles
- Sites internet utiles



# Définitions

## SECTEURS, CHAMP COUVERT

Les données se rapportent, le plus souvent, à deux secteurs d'activité : les transports routiers réguliers de voyageurs (**49.39A**) et les autres transports routiers de voyageurs (**49.39B**), parfois appelés « transports occasionnels de voyageurs ». Ces secteurs utilisent essentiellement l'autocar.

Sont exclus du champ de cette publication les transports urbains et suburbains de voyageurs (49.31Z), les transports de voyageurs par taxis (49.32Z) et les téléphériques et remontées mécaniques (49.39C), qui complètent l'ensemble des « autres transports terrestres de voyageurs » de la nomenclature officielle d'activités économiques (NAF rév.2).

Lorsque les données statistiques ne sont pas disponibles pour les deux secteurs étudiés, il a été choisi de présenter des données sur le champ le plus proche possible :

- en ce qui concerne le marché du travail, la nomenclature des métiers de Pôle emploi permet de distinguer le métier de conducteur de transport en commun sur route (autobus ou autocar). Ces offres d'emploi sont cependant parfois déposées par des entreprises exerçant une activité principale autre que le transport, dont les entreprises de travail temporaire (18 % des offres en 2018).
- les données statistiques de salaire par branche conventionnelle se rapportent à la convention collective des transports routiers (IDCC 00016), qui englobe également tout le transport routier de marchandises.
- les statistiques d'accidents de la route se rapportent au véhicule, quelle que soit l'entreprise qui en est propriétaire. Un autocar n'appartient pas toujours à une entreprise de transports routiers de voyageurs.

## LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS (TRV) PARMIS LES SECTEURS D'ACTIVITÉ DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE DE LA NOMENCLATURE D'ACTIVITÉ FRANÇAISE (NAF RÉV.2)

<b>H Transports et entreposage</b>		
<b>49 Transports terrestres et transport par conduites</b>		
49.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs		
49.2 Transports ferroviaires de fret		
49.3 Autres transports terrestres de voyageurs	4931Z Transports urbains et suburbains de voyageurs	
	4932Z Transports de voyageurs par taxis	
	<b>4939A Transports routiers réguliers de voyageurs</b>	<b>TRV</b>
	<b>4939B Autres transports routiers de voyageurs</b>	
	4939C Téléphériques et remontées mécaniques	
49.4 Transports routiers de fret et services de déménagement		
49.5 Transports par conduite		
<b>50 Transports par eau</b>		
<b>51 Transports aériens</b>		
<b>52 Entreposage et services auxiliaires des transports</b>		
<b>53 Activités de poste et de courrier</b>		

### SITUATION ÉCONOMIQUE

**Le produit intérieur brut (PIB) :** le PIB est un indicateur économique de la richesse produite par année dans un pays donné. Il est égal à la somme des valeurs ajoutées brutes des branches d'activité économique sur le sol national.

**Évolution en volume, évolution en valeur :** l'évolution en valeur d'une grandeur donnée correspond à son évolution à prix courants, c'est-à-dire sans correction de l'évolution des prix. Son évolution en volume est obtenue en la corrigeant de l'évolution des prix.

### Secteurs d'activité :

#### 49.39A Transports routiers réguliers de voyageurs :

- exploitation de lignes régulières d'autocars sur de longues distances, selon des horaires déterminés, même à caractère saisonnier ;
- exploitation d'autobus scolaires et de bus de transport de personnel ;
- navettes d'aéroports régulières ;
- autres transports routiers réguliers de passagers non classés ailleurs.

**49.39B** Autres transports routiers de voyageurs, secteur appelé parfois transport occasionnel de voyageurs :

- organisation d'excursions en autocars ;
- location d'autocars avec conducteur à la demande ;
- circuits touristiques urbains par car ;
- autres services occasionnels de transport routier à la demande.

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

Le **voyageur-kilomètre** est l'unité retenue pour mesurer le transport de voyageurs, correspondant au déplacement d'une personne sur un kilomètre. Ainsi, dix personnes transportées sur 10 km comptent autant qu'une personne transportée sur 100 km (100 voy-kilomètres).

**Autobus et autocars** : les autobus et autocars sont différenciés selon le type de carrosserie. Le terme autobus fait référence à un usage urbain ou périurbain dans lequel la vitesse des véhicules est relativement faible et les arrêts fréquents. Pour les liaisons interurbaines, des autocars sont utilisés, dans lesquels les voyageurs sont obligatoirement assis. Les autobus sont surtout conçus pour effectuer des trajets moins longs que les autocars.

Les **défaillances d'entreprises** correspondent aux mises en redressement judiciaire publiées au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc). Il ne s'agit pas de cessations.

## EMPLOI

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

- les statistiques annuelles de l'emploi salarié au 31 décembre, provenant de l'Insee à partir de l'année 2007, et de Pôle emploi pour les années antérieures ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale ;

- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares et de la SNCF. Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France (hors Mayotte).

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

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

**L'emploi intérimaire en équivalent-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 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.

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

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

## MARCHÉ DU TRAVAIL

**Les demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM)** sont les personnes inscrites à Pôle emploi à la fin du mois ou du trimestre considéré.

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 considérés comme chômeurs au sens du BIT et, inversement, certains chômeurs au sens du BIT ne sont pas inscrits à Pôle emploi.

### 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 (rapport n° 108 - septembre 2008).

Il existe cinq catégories statistiques qui regroupent les demandeurs d'emploi en fonction de leur position actuelle face à l'emploi (catégories A à E). Dans les fichiers administratifs de Pôle emploi, huit catégories de demandeurs d'emploi sont utilisées (catégories 1 à 8). Ces dernières catégories ont été définies par arrêté (arrêté du 5 février 1992 complété par l'arrêté du 5 mai 1995). Depuis le mois de mars 2009, les publications sont fondées sur les catégories statistiques et non plus sur les catégories administratives.

Le tableau suivant présente les catégories utilisées à des fins de publication statistique à partir de mars 2009 et la correspondance avec les catégories administratives auxquelles Pôle emploi a recours dans sa gestion des demandeurs d'emploi.

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

Les **demandes d'emploi enregistrées** (DEE) sont le flux des inscriptions à Pôle emploi de demandeurs d'emploi, sur une période donnée (le mois, le trimestre).

Les **offres d'emploi collectées** (OEC) sont le flux des offres collectées par Pôle emploi sur une période donnée (le mois, le trimestre).

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.

### REVENUS SALARIAUX

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

Le **salaire net**, calculé à partir du salaire net fiscal de la déclaration annuelle de données sociales (DADS), est net de toutes cotisations sociales, y compris 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 **salaire net 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 ( $= 0,5 \times 0,8$ ) en EQTP rémunéré 25 000 € par an ( $= 10\,000/0,4$  ; salaire annualisé).

Le SDES le calcule par exploitation des fichiers de déclarations annuelles de données sociales (DADS) postes exhaustifs, et l'Insee avec les DADS postes au 1/12<sup>e</sup> pour les catégories socioprofessionnelles. La dernière année des DADS disponible au moment de la rédaction de ce document est 2016. Les salaires nets sont donc calculés sur une année moins récente que les autres indicateurs de salaire.

Devenues imposables en 2013, les **cotisations patronales aux complémentaires santé obligatoires** (CPCSO) rentrent dans le calcul du salaire net fiscal, donc dans les statistiques de salaire net, au titre d'un avantage en nature. Afin de produire des évolutions interprétables, des niveaux de salaires nets en 2012 incluant ces contributions ont été estimés en mobilisant l'enquête sur le coût de la main-d'œuvre et la structure des salaires (Ecmoss) 2012. Deux niveaux de salaires sont donc publiés pour 2012 dans les séries longues associées, afin de permettre les comparaisons dans le temps, à la fois avec les années précédentes et avec les années suivantes.

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

Le **salaire horaire de base ouvrier** (SHBO) est issu de l'enquête Acemo de la Dares disponible pour 2018. 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, le SHBO est obtenu en divisant le salaire mensuel brut (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours de RTT, la durée de travail hebdomadaire en moyenne sur l'année est de 35 heures et l'horaire mensuel de base est de 152 heures).

Le **salaire moyen par tête** (SMPT) est calculé en rapportant la masse salariale à l'effectif salarié en moyenne annuelle. Il est issu des données de l'Acoss, disponibles pour l'année 2018.

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.

Le **salaire horaire conventionnel garanti** est le salaire minimum garanti dans les conventions collectives de la branche. Deux coefficients ont été retenus :

- 137V : conducteurs en période scolaire ;
- 140V : conducteurs-receveurs de car.

Les **conducteurs en période scolaire** (CPS) sont les conducteurs embauchés pour travailler les jours d'ouverture des établissements scolaires. Ils bénéficient d'un contrat de travail intermittent afin de tenir compte de l'alternance des périodes travaillées et des périodes non travaillées.

Les **conducteurs-receveurs** de cars sont les conducteurs chargés de la conduite d'un car et de la perception des recettes voyageurs.

Le **revenu d'activité des non-salariés** est la rémunération issue de l'activité non salariée, déduction faite des cotisations sociales payées dans l'année mais pas des contributions sociales (CSG, CRDS).

#### 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.

Les **organismes paritaires collecteurs agréés** (OPCA) sont des organismes chargés de collecter les fonds de la formation professionnelle continue et de financer la formation des salariés. Avec la réforme, ils deviennent les collecteurs uniques des contributions des employeurs pour la formation professionnelle continue et de la taxe d'apprentissage, et vérifient la qualité des formations dispensées.

#### ACCIDENTALITÉ DU TRAVAIL

L'**indice de fréquence** est le nombre d'accidents avec arrêt ou d'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 rapporté à 1 000 salariés.

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

## ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

Est défini comme **accident corporel de la circulation** tout accident impliquant au moins un véhicule routier en mouvement, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, et dans lequel au moins une personne est blessée ou tuée. Sont exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.

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

Usagers d'un accident corporel		
Indemnes	Victimes	
	Blessés hospitalisés	Tués
	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 **blessés** sont les victimes d'accidents ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical.

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

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

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<sup>er</sup> janvier 2005.

L'**agglomération** 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. Sont exclues les voies autoroutières en agglomération.

Les **autoroutes** sont comptées à part, qu'elles soient dans les agglomérations ou hors agglomération.

Le reste du réseau, situé hors agglomération et hors autoroutes, est appelé réseau « **hors agglomération** ».

## Sigles

<b>Acemo</b>	enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)
<b>Across</b>	Agence centrale des organismes de sécurité sociale
<b>AE</b>	auto-entrepreneurs (aussi appelés micro-entrepreneurs)
<b>AFT</b>	Association pour le développement de la formation dans les transports et la logistique
<b>AGECFA</b>	Association pour la gestion du congé de fin d'activité
<b>AIFC</b>	Association interprofessionnelle pour la formation continue
<b>APE</b>	activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)
<b>Arafer</b>	Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
<b>AT</b>	accidents du travail
<b>Bac</b>	baccalauréat
<b>BEP</b>	brevet d'études professionnelles
<b>BEPC</b>	brevet d'études du premier cycle
<b>BIT</b>	Bureau international du travail
<b>Bodacc</b>	bulletin officiel des annonces civiles et commerciales
<b>Brevet</b>	brevet national des collèges
<b>CA</b>	chiffre d'affaires

<b>Caces</b>	certificat d'aptitude à la conduite en sécurité
<b>CAP</b>	certificat d'aptitude professionnelle
<b>CCTN</b>	Commission des comptes des transports de la nation
<b>CDD</b>	contrat à durée déterminée
<b>CDI</b>	contrat à durée indéterminée
<b>Cereq</b>	Centre d'études et de recherche sur les qualifications
<b>CFA</b>	congé de fin d'activité
<b>CGDD</b>	Commissariat général au développement durable
<b>CNAMTS</b>	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
<b>Cnis</b>	Conseil national de l'information statistique
<b>CNR</b>	Comité national routier
<b>CPDP</b>	Comité professionnel du pétrole
<b>CPCSO</b>	cotisations patronales aux complémentaires santé obligatoires
<b>CRDS</b>	contribution au remboursement de la dette sociale
<b>CSG</b>	contribution sociale généralisée
<b>CVS</b>	corrigé des variations saisonnières
<b>DADS</b>	déclarations annuelles de données sociales
<b>Dares</b>	Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
<b>DEE</b>	demandes d'emplois enregistrées

<b>DEFM</b>	demandes d'emploi en fin de mois
<b>DGEC</b>	Direction générale de l'énergie et du climat
<b>DGITM</b>	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
<b>DMMO</b>	déclarations de mouvements de main-d'œuvre
<b>DSR</b>	Délégation à la sécurité routière
<b>EBE</b>	excédent brut d'exploitation
<b>Ec Moss</b>	enquête sur le coût de la main-d'œuvre et la structure des salaires
<b>Emmo</b>	enquête mouvements de main-d'œuvre
<b>Ésane</b>	élaboration des statistiques annuelles d'entreprise
<b>ETP</b>	équivalent temps plein
<b>FCO</b>	formation continue obligatoire
<b>FCOS</b>	formation continue obligatoire de sécurité
<b>Fimo</b>	formation initiale minimale obligatoire
<b>FNTV</b>	Fédération nationale des transports de voyageurs
<b>Fongecfa</b>	Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité
<b>GMR</b>	garanties mensuelles de rémunération
<b>G voy-km</b>	giga voyageurs-kilomètres
<b>HT</b>	hors taxes
<b>IDCC</b>	identifiant de convention collective

<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques
<b>IP</b>	incapacité permanente
<b>MTES</b>	Ministère de la Transition écologique et solidaire
<b>NAF</b>	nomenclature d'activités française
<b>OEC</b>	offres d'emploi collectées
<b>ONISR</b>	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
<b>OPCA</b>	organisme paritaire collecteur agréé
<b>OPTL</b>	Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
<b>PCS-ESE</b>	professions et catégories socioprofessionnelles des emplois salariés d'entreprise
<b>PIB</b>	produit intérieur brut
<b>Promotrans</b>	association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires
<b>RSVERO</b>	répertoire statistique des véhicules routiers
<b>RTT</b>	réduction du temps de travail
<b>SDES</b>	Service des données et études statistiques
<b>SHCG</b>	salaire horaire conventionnel garanti
<b>SHBO</b>	salaire horaire brut de base ouvrier
<b>Sirene</b>	système informatisé du répertoire national des entreprises et de leurs établissements



<b>Smic</b>	salaire minimum interprofessionnel de croissance
<b>SMPT</b>	salaire moyen par tête par mois
<b>TC</b>	transport en commun
<b>T&amp;L</b>	transport et logistique
<b>TRM</b>	transport routier de marchandises
<b>TRV</b>	transport routier de voyageurs
<b>TTC</b>	toutes taxes comprises
<b>Urssaf</b>	Unions de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales
<b>VA</b>	valeur ajoutée

## Sites internet utiles

Agence centrale des organismes de sécurité sociale (AcoSS)

[www.acoss.fr](http://www.acoss.fr)

rubrique : Observatoire économique/Publications/AcoSS Stat

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

[www.risquesprofessionnels.ameli.fr](http://www.risquesprofessionnels.ameli.fr)

rubrique : Statistiques et analyse

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Céreq)

[www.cereq.fr](http://www.cereq.fr)

Comité national routier (CNR)

[www.cnr.fr](http://www.cnr.fr)

Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP)

[certificationprofessionnelle.fr](http://certificationprofessionnelle.fr)

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

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

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES)

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

rubrique : Transport routier

[www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/transport-routier](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/transport-routier)

Service des données et études statistiques (SDES), rubrique Transports

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

Ministère du Travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social

[travail-emploi.gouv.fr](http://travail-emploi.gouv.fr)

rubrique : Dares – Études et statistiques

Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL)

[www.optl.fr](http://www.optl.fr)

### Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille - 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1<sup>er</sup> juillet 1992 - art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

**Dépôt légal** : février 2020  
**ISSN** : 2555-7580 (imprimé)  
2557-8138 (en ligne)

**Impression** : Bialec, Nancy (France), utilisant du papier issu de forêts durablement gérées.

**Directeur de publication** : Sylvain Moreau  
**Coordination éditoriale** : Amélie Glorieux-Freminet  
**Infographie** : Bertrand Gaillet  
**Maquettage et réalisation** : Agence Efil, Tours



Le *Bilan social annuel du transport routier de voyageurs* est réalisé par le service des données et études statistiques à la demande des partenaires sociaux pour offrir un diagnostic factuel préalable à la négociation collective. La plupart des données présentées portent sur le socle du transport routier de voyageurs, régulier (49.39A) et occasionnel (49.39B). Le champ de ces statistiques n'est donc pas celui des principales conventions collectives dont dépendent les salariés de ces secteurs (00016 - transports routiers ou 01424 - transports publics urbains).



La plupart des statistiques présentées dans cette édition se rapportent à l'année 2018. Leur évolution annuelle moyenne sur les cinq dernières années est également présentée lorsque l'historique des données est disponible, permettant ainsi leur mise en perspective.

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



## Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques  
Sous-direction des statistiques des transports  
Tour Séquoia  
92055 La Défense cedex  
Courriel : [diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)

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

