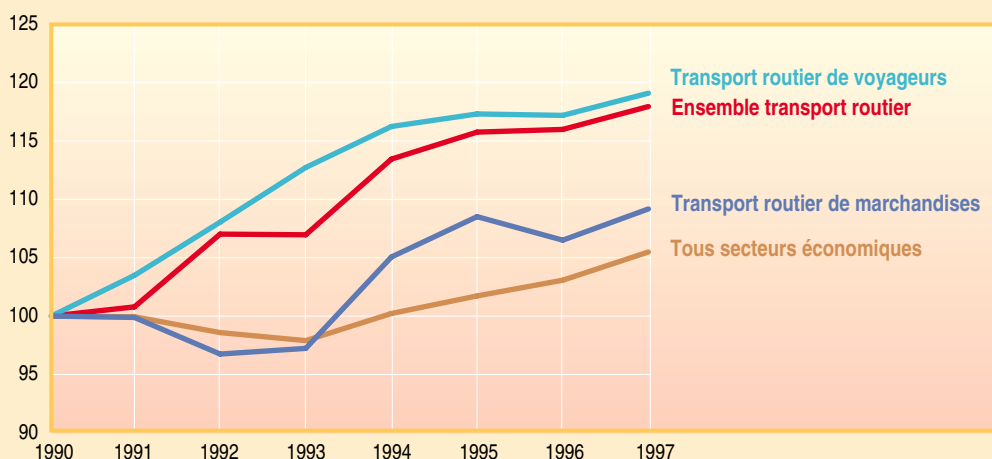


# Le transport routier, un secteur en mutation

## Progression rapide de l'emploi dans le transport routier

Evolution de l'emploi salarié en Midi-Pyrénées (base 100 en 1990)



Source : ASSEDIC

Depuis plus de dix ans, l'augmentation de la demande et le développement du transport par la route ont permis la création de nombreux emplois dans les entreprises de transport routier de Midi-Pyrénées.

Leurs salariés sont essentiellement des ouvriers et le plus souvent des hommes jeunes. Ils sont nombreux à ne pas occuper le même emploi tout au long de l'année. Leur rémunération est plus élevée dans le transport routier de voyageurs que dans celui des marchandises. Elle est globalement inférieure à celle des autres secteurs de l'économie.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE  
ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES  
DIRECTION REGIONALE  
DE MIDI-PYRENEES

Téléphone : 05 61 36 61 36  
Télécopie : 05 61 36 62 00  
Adresse : 36, rue des Trente-Six-Ponts  
31054 TOULOUSE CEDEX 4

Directeur de la publication :  
**Benjamin Camus**

Rédactrice en chef :  
**Caroline Escapa**

Maquettiste :  
**Madeleine Cambounet**

Imprimeur : Reprographie Modeme, 31770 Colomiers  
Dépôt légal : janvier 2000  
ISSN : 1262-442X  
CPPAP : 183AD  
SAGE : SIPAG3376

**Prix : 15 F - 2,29 €**

# Le transport routier, un secteur en mutation

**L**e transport routier, qui comprend le transport de marchandises, le transport de voyageurs ainsi que les activités auxiliaires de la manutention, de l'entreposage et de l'affrètement, connaît depuis quelques années de profondes mutations.

Tout d'abord, c'est un secteur en plein essor. En effet, la croissance de l'économie nationale et des principales économies européennes augmente fortement le volume des échanges de marchandises tout en multipliant les déplacements de voyageurs. Dans un contexte d'amélioration et d'extension des infrastructures routières et autoroutières, de baisse sensible du prix du carburant jusqu'en 98 (en 99, le prix du gazole a augmenté de 29 % en 11 mois) et d'un moindre recours au mode ferroviaire pour le transport de marchandises (conséquence de grèves répétitives et de la hausse des coûts), le transport routier a été le principal bénéficiaire de cette expansion des échanges.

Le transport routier est également marqué par un ensemble de mesures (accords salariaux, libéralisation du cabotage, loi Gayssot sur les conditions d'exercice de la profession) prises dans un climat social difficile, caractérisé par les grandes grèves de novembre 1996 et 1997.

Un état des lieux sur les salariés du transport routier en Midi-Pyrénées devrait contribuer à une évaluation du renouvellement des métiers et de l'impact des démarches engagées.

## Concentration des emplois dans les établissements de plus de 20 salariés

Le secteur du transport routier comprend plus de 3 500 établissements en Midi-Pyrénées ; 60 % d'entre eux sont spécialisés dans le transport de marchandises, 33 % dans le transport de voyageurs et 7 % dans les activités auxiliaires. Plus de 1 500 établissements n'ont pas de salarié. Ces entreprises artisanales comprennent en particulier les 650 taxis indépendants de la région. Les 2 000 établissements avec salariés regroupent au total 18 800 salariés en 1997, soit 2,3 % de l'emploi salarié régional.

En transport de marchandises, l'effectif moyen des établissements est de 5 salariés. Mais derrière cette moyenne, se cachent des établissements de tailles très variables : si les trois quarts des établissements ont moins de 6 salariés, les autres établissements, soit le quart restant, ont une taille moyenne de 21 salariés.

En transport de voyageurs, la SEMVAT qui assure le transport par autobus ou métro à Toulouse emploie à elle seule près de 1 700 salariés, soit 35 % des effectifs salariés du secteur voyageurs en Midi-Pyrénées. La taille moyenne des autres établissements, à l'exclusion des taxis, est de 7 salariés.

Dans les établissements des activités auxiliaires, l'emploi salarié est très concentré. Ainsi les établissements ayant au moins 50 salariés, soit 5 % des établissements, ont une taille moyenne de 100 salariés et emploient au total plus de la moitié des effectifs du secteur.

## Prédominance des ouvriers qualifiés

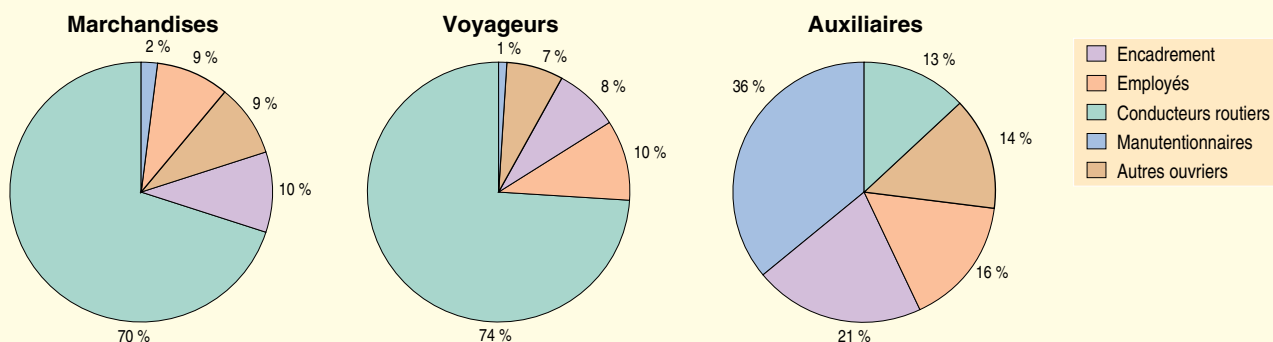
L'amalgame est souvent fait entre le transport routier et la profession de conducteur. Bien que dominante puisqu'elle concerne trois salariés sur cinq, cette catégorie professionnelle est complétée par le personnel d'encadrement (11 % des salariés), les employés (10 %), les ouvriers de la manutention et du magasinage (7 %) et les ouvriers non qualifiés (10 %). Globalement un ouvrier sur deux est qualifié qu'il soit conducteur ou manutentionnaire. Si la répartition des professions dans le secteur des marchandises est très proche de celle du secteur des voyageurs, il n'en est pas de même pour les auxiliaires qui présentent une diversité plus grande des métiers exercés, avec en particulier un taux d'encadrement très élevé puisqu'un salarié sur cinq exerce des tâches d'encadrement.

### De très nombreuses entreprises artisanales

	Nombre d'établissements ayant ...			Nombre de salariés	
	aucun salarié	au moins 1 salarié	Ensemble	Ensemble	%
Marchandises	757	1 388	2 145	11 216	60
Voyageurs	759	419	1 178	4 884	26
Auxiliaires des TRM	57	177	234	2 734	14
<b>Ensemble</b>	<b>1 573</b>	<b>1 984</b>	<b>3 557</b>	<b>18 834</b>	<b>100</b>

Sources : Insee - Sirène 97, ASSEDIC 97

### Une majorité de conducteurs et de manutentionnaires



Source : Insee - DADS 96

### De très nombreux jeunes

Dans l'ensemble, les salariés du secteur sont jeunes. Globalement, près de la moitié d'entre eux a moins de 35 ans et plus d'un salarié sur dix a moins de 26 ans. Seuls 6 % des salariés sont âgés de plus de 54 ans. C'est dans le secteur des auxiliaires que les jeunes sont les plus nombreux : sept salariés de moins de 26 ans pour un salarié de plus de 54 ans.

La structure par âge des conducteurs routiers diffère beaucoup selon qu'il s'agisse de transports de marchandises ou de voyageurs. En effet, dans le transport de marchandises, les conducteurs sont plus jeunes : un salarié sur deux a moins de 35 ans contre un sur trois en transport de voyageurs et seulement 4 % ont plus de 54 ans contre 15 % en transport de voyageurs. Ces différences résultent de la plus forte pénibilité du travail dans le transport de marchan-

dises. Ainsi, chez les conducteurs routiers de marchandises, les plus âgés sont nombreux à quitter la profession pour des emplois plus sédentaires conduisant à de nombreuses embauches de jeunes. Par contre, dans le transport de voyageurs, les effectifs des conducteurs routiers se renouvellent peu, la majorité des salariés reste en effet dans la profession jusqu'à l'âge de la retraite.

### Une population très masculine

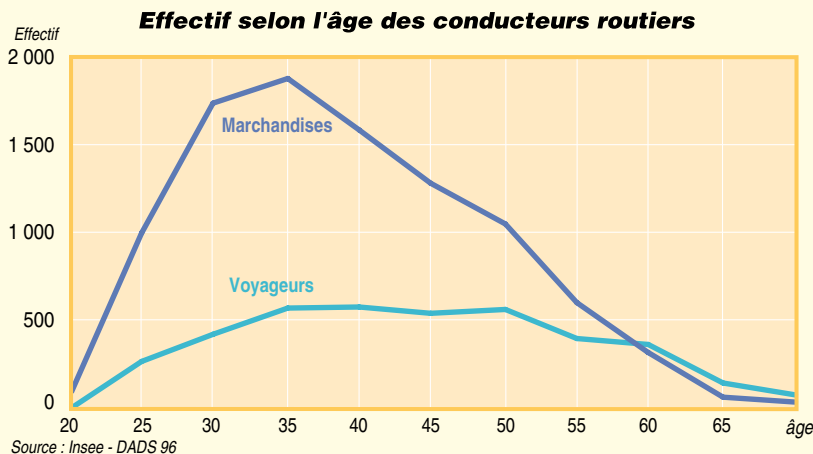
Le transport routier est peu féminisé, avec seulement 14 % des emplois confiés à des femmes. Elles occupent principalement des postes d'employés et plus rarement des postes des professions intermédiaires administratives et commerciales. Dans le transport de voyageurs, presque 50 % des femmes sont conductrices d'autobus ou d'autocar alors que dans le transport de marchandises à peine plus de 8 % d'entre elles sont chauffeurs de poids lourds.

Le travail à temps complet prédomine ; il concerne 85 % des salariés, soit une proportion plus élevée que pour l'ensemble des secteurs de l'économie où 75 % des salariés sont à temps complet. Comme ailleurs, le temps partiel est plus spécifiquement féminin, mais seulement 23 % des femmes du transport routier sont à temps partiel contre 28 % pour l'ensemble des activités. Même si certaines activités, comme le déménagement ou le tourisme génèrent des embauches de courte durée en période d'été, ces emplois saisonniers ne représentent que 4 % des emplois sur l'ensemble de l'année, soit moins que pour l'ensemble des secteurs (7 %).

Sur ces dernières années, ce sont les emplois des salariés ayant travaillé toute l'année et à temps complet qui ont connu l'évolution la plus favorable : une augmentation des effectifs de 7 % entre 1995 et 1996, puis de 2 % entre 1996 et 1997 alors que les autres formes d'emploi (temps partiel, travail intermittent ou saisonnier) ont connu des évolutions respectives de 3 % et - 0,4 % sur les mêmes périodes.

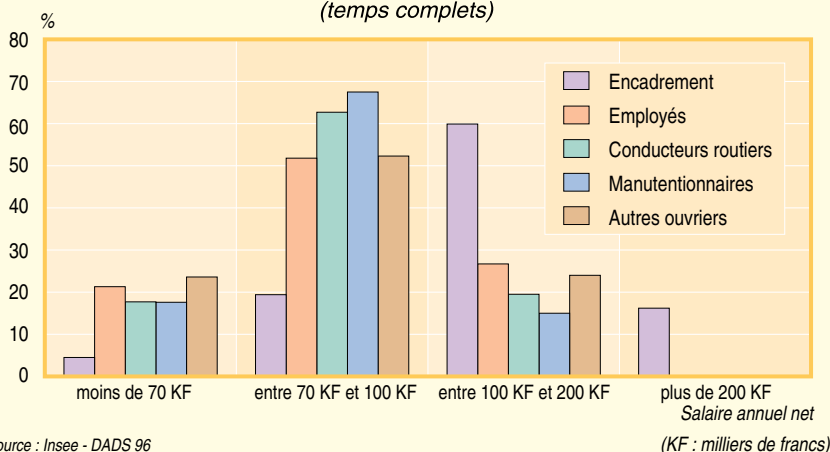
### Des salaires plus élevés dans le transport de voyageurs

Pour un emploi à temps complet, le salaire net moyen annuel du secteur, soit 94 850 F, est inférieur d'environ 20 % au salaire moyen de la région Midi-Pyrénées en 1996. Pour chaque



Source : Insee - DADS 96

### Forte dispersion des salaires (temps complets)



### Rémunération annuelle\* moyenne des salariés permanents

(en KF)

	Marchandises	Voyageurs	Auxiliaires
Encadrement	151,3	158,6	160,4
Employés	83,8	103,2	91,4
Conducteurs routiers	96,6	99,2	92,4
Manutentionnaires	86,8	ns	86,4
Autres ouvriers	82,8	106,0	83,4

\* salaire net + frais professionnels

Sources : Insee - DADS 96

### Les chiffres clés du transport routier en Midi-Pyrénées (en 1998)

- 3 600 établissements dont : 60 % en transport de marchandises, 33 % en transport de voyageurs et 7 % en auxiliaires des transports routiers de marchandises.
- 18 800 salariés, soit 2,3 % de l'emploi salarié régional (1997).
- 5 % du trafic routier intérieur français de marchandises avec 87 millions de tonnes transportées.
- 6 % des échanges extérieurs de la France en trafic international de marchandises, soit 228 milliards de francs.
- 75 millions de voyageurs transportés par autobus et métro sur l'agglomération toulousaine.
- 55 millions de personnes transportées en fréquentation non urbaine par autocars, dont 42 % pour le transport scolaire.

catégorie socioprofessionnelle, la dispersion des salaires est importante, elle est en particulier très marquée chez les employés et les ouvriers autres que les conducteurs routiers ou les manutentionnaires.

Dans le transport de voyageurs, les rémunérations, frais professionnels compris, sont généralement plus élevées. Ce constat résulte d'une part de l'âge moyen des conducteurs, plus élevé dans le secteur des voyageurs et d'autre part du niveau de qualification requis. Celui-ci est en effet supérieur en transport de voyageurs qu'en transport de marchandises du fait de la responsabilité inhérente au transport de personnes et du contact avec le public. Les frais professionnels, qui correspondent aux frais de route, atteignent 18 % des rémunérations globales perçues par les conducteurs. La taille des entreprises,

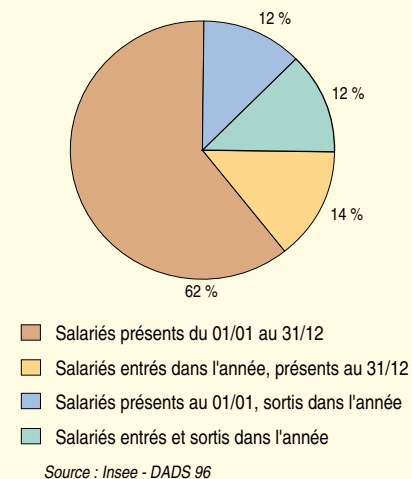
le rythme et la durée du travail ont peu d'influence sur les revenus des conducteurs ; en revanche les revenus, comme ailleurs, augmentent légèrement avec l'âge et l'ancienneté.

### De nombreux changements d'emplois dans l'année

Deux salariés sur cinq du transport routier n'ont pas occupé le même poste de travail, c'est-à-dire le même emploi chez le même employeur, du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année. Cette mobilité touche essentiellement les ouvriers et les salariés les plus jeunes. En effet, près de la moitié des nouveaux embauchés restent moins d'un an. Passé ce cap, peu nombreux sont ceux qui quittent la profession, sauf pour prendre leur retraite ou en cas d'accident ou de maladie grave. La structure de ces mouve-

vements est stable dans le temps, des proportions presque identiques sont observées en 1995 et 1997. Ces mouvements ont une ampleur plus limitée dans le transport de voyageurs que dans le transport de marchandises.

### Deux salariés sur cinq ont quitté leur emploi dans l'année



## Un conducteur routier sur deux exerce son activité ailleurs que dans le secteur des transports

*En Midi-Pyrénées, un conducteur routier sur deux n'exerce pas son métier dans le secteur des transports. En effet, certaines entreprises d'autres secteurs préfèrent recruter des conducteurs pour leur compte propre plutôt que de sous-traiter leurs besoins de transport de marchandises ou de voyageurs à des entreprises dont c'est l'activité principale.*

*Le commerce arrive en tête : 18 % des conducteurs y sont employés, soit près de 40 % de l'ensemble des effectifs de conducteurs présents dans les secteurs autres que le transport. Il s'agit des équipes de conducteurs et de chauffeurs-livreurs qui travaillent en compte propre pour les établissements de la grande distribution, lorsque*

*celle-ci ne fait pas appel à la sous-traitance.*

*Viennent ensuite les services aux entreprises qui comprennent l'acheminement du courrier et des colis de La Poste, les transports de fonds, le transport des déchets industriels, etc.*

*La construction et les différents secteurs de l'industrie, pour le transport des matériels et des biens, emploient au total 18 % des conducteurs routiers, ce qui équivaut au seul secteur du commerce.*

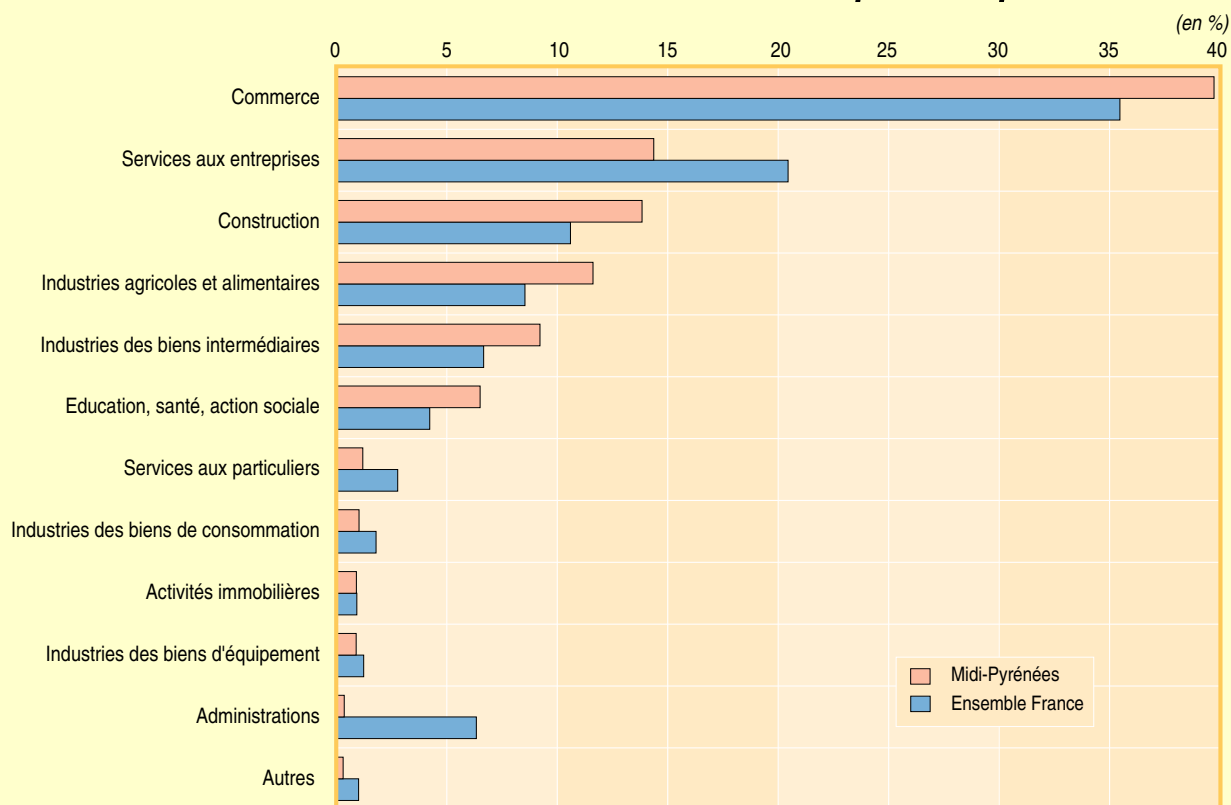
*Le secteur de l'éducation, de la santé et de l'action sociale regroupe les établissements qui, dans l'exercice de leurs activités, doivent transporter des enfants, des personnes handi-*

*capées ou des personnes âgées.*

*Le poste « administrations » est bien représenté au niveau national : 6 % des conducteurs routiers y travaillent, en particulier dans les domaines de l'équipement, de l'armée et de la défense nationale.*

*Au plan des rémunérations, les salaires de ces conducteurs sont généralement plus faibles que ceux des conducteurs travaillant dans des entreprises de transport routier. Ils s'échelonnent de 63 000 F (salaire annuel net moyen en 1996) pour les conducteurs employés dans des établissements de services aux particuliers à 85 000 F pour ceux de la construction ou de l'industrie des biens intermédiaires.*

**Les conducteurs routiers dans les activités autres que le transport**



Source : Insee - DADS 96

## La réglementation sociale du transport routier

● **Au plan national**, la loi Gayssot de février 1998 qui tend à améliorer les conditions d'exercice de la profession des transporteurs routiers, s'articule autour de quatre thèmes principaux :

- généralisation de l'obligation de la formation professionnelle initiale et continue à tous les conducteurs routiers professionnels quels que soient leur statut, salarié ou non, et leur secteur d'activité, marchandises ou voyageurs.
- élargissement de l'encadrement de la profession avec la mise en place de l'obligation de licence intérieure ou communautaire à l'ensemble des entreprises effectuant du transport routier de marchandises.

- renforcement des dispositifs de contrôle et des sanctions pénales et administratives pour les entreprises en infraction.
- rééquilibrage des relations chargeurs/transporteurs, pour une protection accrue des transporteurs sous-traitants : mise en place d'une procédure de recours en cas de non paiement du sous-traitant pouvant aller jusqu'au paiement en direct par le client final.

● **Au plan européen**, le marché des transports routiers est en complète évolution. La libéralisation du transport intérieur de marchandises est définitive depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1998. Les règlements européens de

1985 définissent les mesures communes applicables à tous les conducteurs en matière de temps de conduite et de repos\* ainsi que les caractéristiques et les conditions d'utilisation de l'appareil de contrôle, le chronotachygraphe. Un nouveau « chrono » électronique plus simple pour le conducteur et plus efficace pour le contrôle devra être installé sur tous les véhicules neufs à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2000.

\* Temps journaliers : deux périodes de conduite de 4 heures 30 au maximum entrecoupées d'une interruption minimum de 45 mn, pour le cas général qui peut être assorti d'exceptions ou de cas particuliers.

### Terminologie

Le secteur du transport routier regroupe trois types d'activité :

- **le transport routier de marchandises** : de proximité, interurbain, international, déménagement, messagerie, location de camions avec conducteur ;
- **le transport routier de voyageurs** : urbain (y compris métro), régulier (interurbain, transport scolaire), taxis, non régulier (transport à la demande, transport touristique) ;
- **les auxiliaires de transport routier de marchandises** : manutention non portuaire, entreposage (frigorifique et non frigorifique), affrètement, organisation des transports internationaux.

Le **cabotage** est l'autorisation pour un transporteur étranger de travailler pour le compte d'un commanditaire français ou inversement pour un transporteur français d'effectuer le transport de marchandises sur commande d'une entreprise étrangère. Cette libéralisation du transport est effective depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1998.

### L'emploi salarié ne présente pas de caractéristiques régionales

Au niveau du transport routier de marchandises, les caractéristiques des emplois en Midi-Pyrénées sont proches de la moyenne nationale : cette absence de spécificités régionales est sans doute le reflet de l'externalisation croissante d'une activité qui s'exerce non à l'échelle d'une région, mais sur l'ensemble du territoire et même au-delà.

Il en va de même en ce qui concerne les voyageurs, où toutes les régions de province présentent des caractéristiques similaires ; seule l'Ile-de-France se distingue sensiblement des autres régions, en raison probablement du statut particulier des salariés de la RATP.

### Pour en savoir plus

« Midi-Pyrénées Transports » - (bulletin trimestriel), « Les chiffres du transport en Midi-Pyrénées » - (mai 1999), « Annuaire statistique des transports 1999 », Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées,

« Transports collectifs urbains » et « Transports collectifs non urbains », CERTU, « Les transports de marchandises - Sitram - Résultats généraux », « Mémento de statistiques des transports », SES, ministère de l'équipement, des transports et du logement.

« Les transports en 1998 - 36<sup>e</sup> rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation » Insee Synthèses n° 32 - Novembre 1999,

« Les transports en 1998 - La croissance continue » Insee Première n° 690 - Décembre 1999.

**Odile RUHLMANN**

L'Observatoire Régional des Transports est une association loi 1901. Il a été créé en 1995 et rassemble les partenaires du transport en Midi-Pyrénées : organisations professionnelles, administrations, collectivités. L'ORT est un lieu de concertation et d'échanges dont l'animation et le secrétariat sont assurés par la Direction Régionale de l'Équipement - ORT - Cité administrative 31074 Toulouse.