

# **Pénurie de conducteurs Quels impacts sur les prix de transport ?**



**Jean-Paul Meyronneinc**



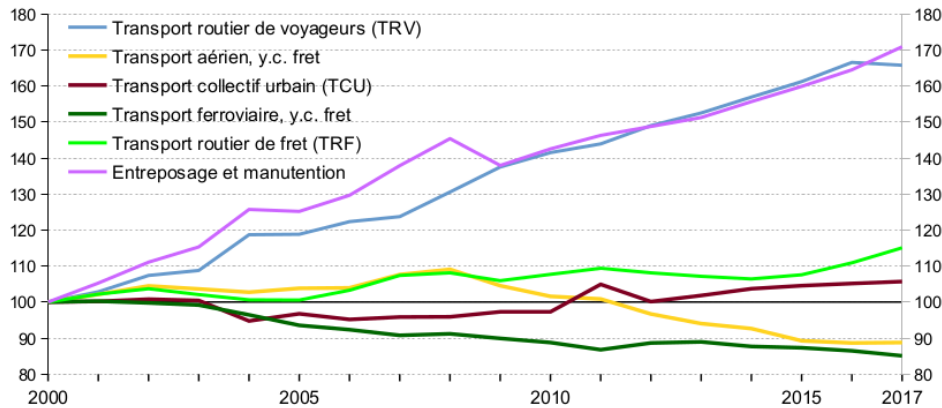
**Maître de conférences associé UPEM  
Chargé d'enseignement Universités de  
Paris 1 et Paris Dauphine**

**Directeur de Meyronne FCE**

# 1) Pénurie de conducteurs : des chiffres pas évidents

Figure C-2 Évolution de l'effectif salarié par secteur d'activité depuis 2000

En indice base 100 en 2000

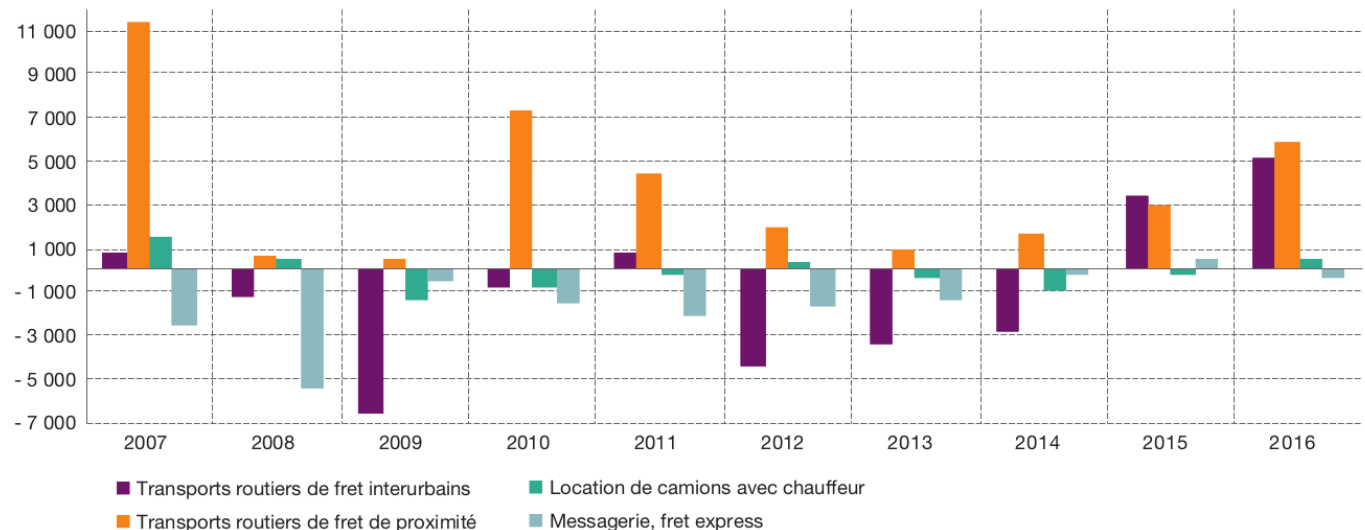


La croissance des effectifs a été modérée depuis près de 20 ans avec une petite accélération depuis 2015

Champ : France hors Mayotte, hors intérim.  
Sources : SDES à partir d'Insee, estimations d'emp.

Figure 2.1.2 : évolution de l'effectif salarié au 31 décembre dans le TRF élargi

En milliers



Champ : France (hors Mayotte).  
Source : SDES à partir de Insee, estimations d'emploi ; Acoos ; SNCF - Données arrêtées au 30 septembre 2017

Dans le TRM elle a surtout touchée le transport courte distance

- Il est vrai que certains indicateurs sont inquiétants

## Évolution des départs en fin de carrière par secteur

### TRM

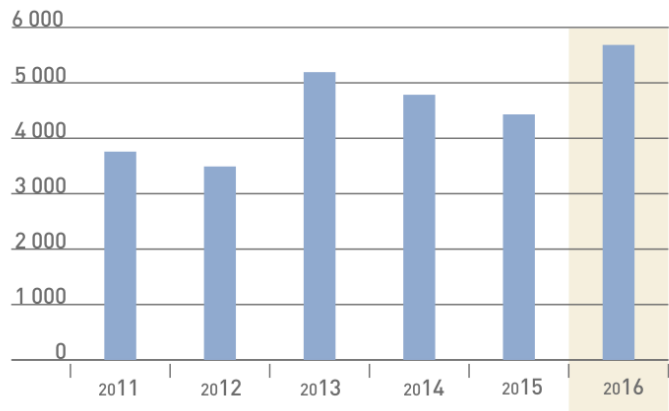
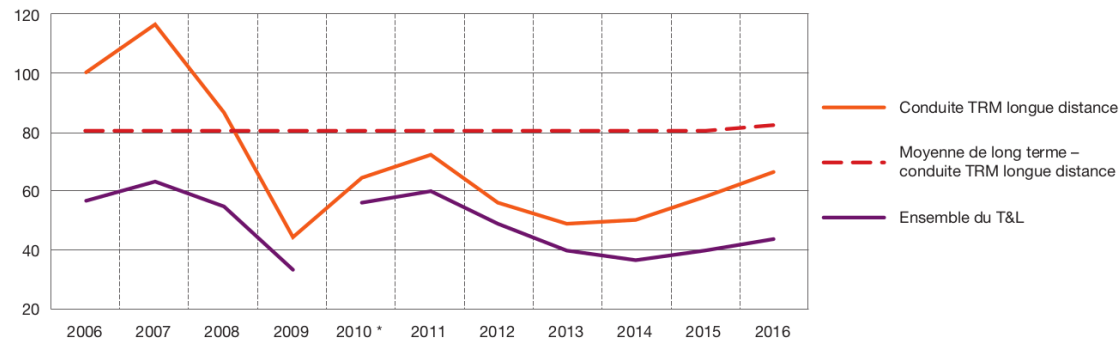


Figure 2.5.4 : indicateur annuel de tension (offres collectées rapportées aux demandes enregistrées)

En %, données brutes



\* Rupture de série pour l'indicateur de tension de l'ensemble du T&L.

L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées au nombre de demandes d'emploi enregistrées 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.

### Âge moyen des conducteurs

Secteur d'activité	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 r	2014 r	2015 p
<b>Ensemble des secteurs hors fonction publique</b>												43,0	43,3	43,6
<b>Transports et entreposage dont</b>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	41,8	42,2	42,7	42,9	42,6	42,8	43,1	43,4
<b>Transports et entreposage hors activités postales dont</b>	40,4	40,8	41,0	41,1	41,4	41,5	41,9			42,9	43,1	43,4	43,7	43,9
<b>Transport routier de fret élargi</b>					40,3	40,5	40,8	41,2	41,5	41,8	41,9	42,1	42,3	42,6
Transports routiers de fret interurbains					40,8	41,0	41,4	41,9	42,2	42,6	42,8	43,1	43,3	43,5
Transports routiers de fret de proximité					39,4	39,5	39,9	40,1	40,4	40,6	40,7	40,8	41,0	41,3
Location de camions avec chauffeur					41,2	41,3	41,6	42,2	42,4	42,8	42,7	42,9	43,2	43,6
Messagerie, fret express					40,1	40,3	40,7	41,1	41,4	41,7	42,0	42,4	42,8	42,8

n.d. : non disponible.

r : révisé.

p : provisoire.

Lecture : au 31/12/2014, les conducteurs du TRF élargi ont un âge moyen de 42,3 ans, soit 42 ans et 4 mois.

Champ : France (hors Mayotte)

Sources : Insee - DADS 2015, calculs SDES

## 2) Quel est donc le problème ?

Le transport routier n'est pas confronté à un problème de gestion de croissance des effectifs

Mais par le fait que les départs ne sont pas compensés par les entrées et par le fait que les chefs d'entreprises du TRM ne font pas de GPR (gestion prévisionnelle des ressources)

### Estimation des besoins en formation d'accès au métier de conducteur routier dans la branche en 2018



#### **TOUTES FAMILLES DE MÉTIERS**

Croissance annuelle de l'emploi salarié	2,9 %	2,4 %	2,7 %
Effectif global	562 248	104 320	61 013

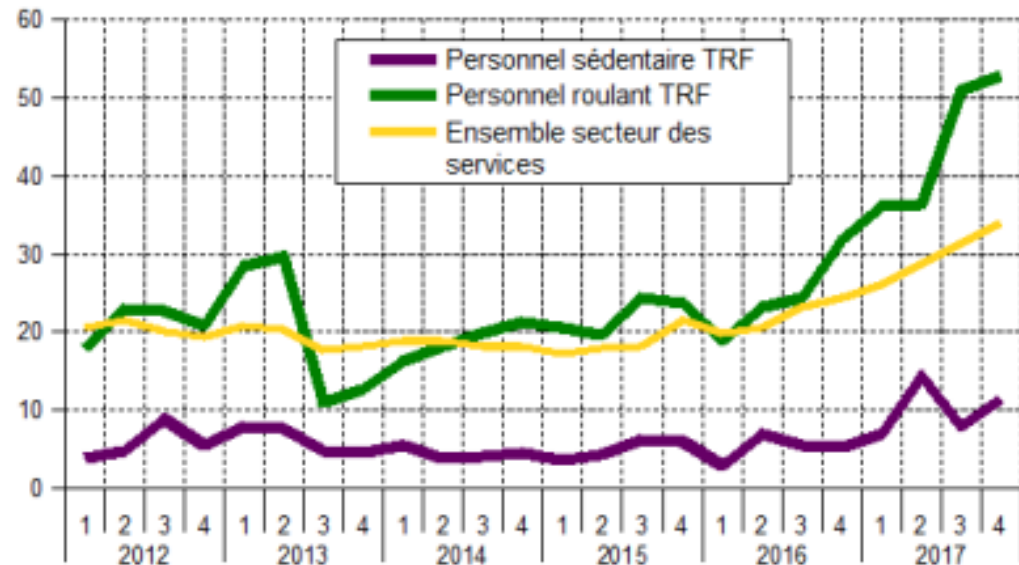
#### **CONDUCTEURS**

Part des conducteurs dans l'effectif global	62 %	84 %	89 %
Effectifs de conducteurs	349 222	88 126	54 131
Création nette d'emplois (effectifs de conducteurs en 2018 - effectifs de conducteurs en 2017)	9 677	2 057	1 408
Besoins en renouvellement (effectifs de conducteurs / ancienneté moyenne dans le métier)	18 380	7 345	6 015
Besoin en formation d'accès au métier (création nette d'emplois + besoins en renouvellement)	28 057	9 402	7 423

**Figure C-9 Part des chefs d'entreprises déclarant des difficultés de recrutement**

En %

- Résultat
- Les chefs d'entreprises peinent à recruter



\* TRF : y.c. courrier, hors Poste

Champ : France métropolitaine, ensemble du secteur des services.

Source : Insee, enquête de conjoncture dans les services

## Avec une difficulté supplémentaire

L'affrètement, qui est une source d'ajustement classique, est de plus en plus difficile :

- On a de moins en moins de TPE en transport routier (non salariés ou entreprises de moins de 5 salariés).
- Le recours à des entreprises étrangères (cf pays de l'Est) est de plus en plus complexes (sous l'effet d'une raréfaction du nombre de conducteurs et de l'augmentation du prix du carburant)

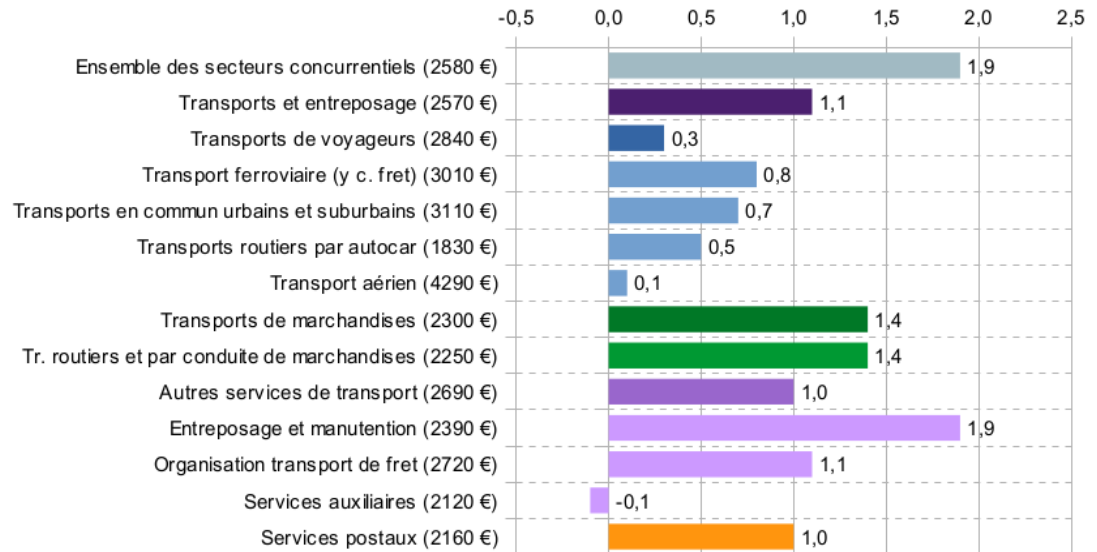
Que font les chefs d'entreprise du TRM ?

Pas de révolution au niveau des salaires.

Les rémunérations des conducteurs ne sont pas de nature « inflationnistes »

Figure C-6 Évolution du salaire moyen par tête (SMPT) en 2017

Évolutions annuelles en % (salaire moyen par tête en euros) – secteurs employant 50 000 salariés et plus



Champ : établissements employeurs cotisant à l'Urssaf (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA), France hors Mayotte.

Sources : Acooss, Insee – calculs SDES

Les compensations se font principalement par le biais d'une hausse des temps de service et du recours à l'intérim

C2.b Nombre moyen d'heures supplémentaires déclarées par salarié à temps complet selon le secteur d'activité de l'entreprise

	En heures															
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Transports et entreposage (HZ)	59,4	58,9	59,2	64,8	62,9	65,3	69,3	71,8	76,3	76,9	73,2	70,2	75,5	75,7	72,3	75,7
Ensemble des salariés à temps complet	19,4	20,1	21,7	24,1	25,1	29,3	38,6	38,5	41,3	43,5	42,1	40,6	40,3	40,9	39,8	41,5

Les évolutions du nombre d'heures supplémentaires déclarées à compter du 4<sup>e</sup> trimestre 2007 reflètent pour partie une modification des comportements déclaratifs des entreprises à l'enquête.

Champ : France métropolitaine, salariés des établissements d'entreprises de 10 salariés ou plus.

Source : Dares, enquête trimestrielle Acemo

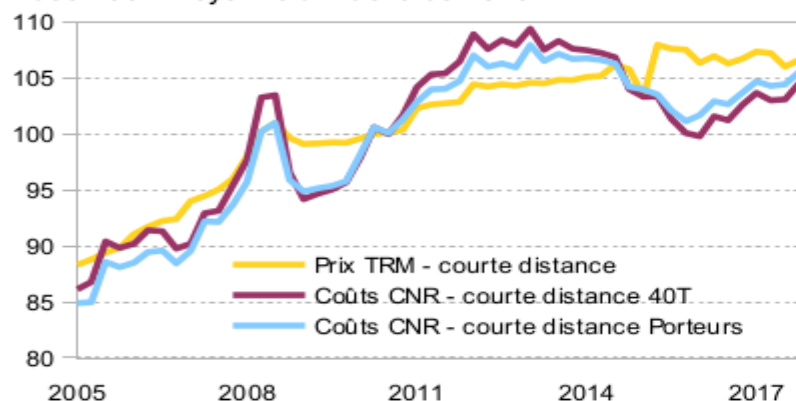
### 3) Peut-on parler de déséquilibre offre-demande ?

En d'autres termes, l'offre transport est-elle vraiment insuffisante, compte tenu de la « pénurie » de conducteurs, pour faire face à la demande ?

Y a t-il un risque d'envolée tarifaire ?

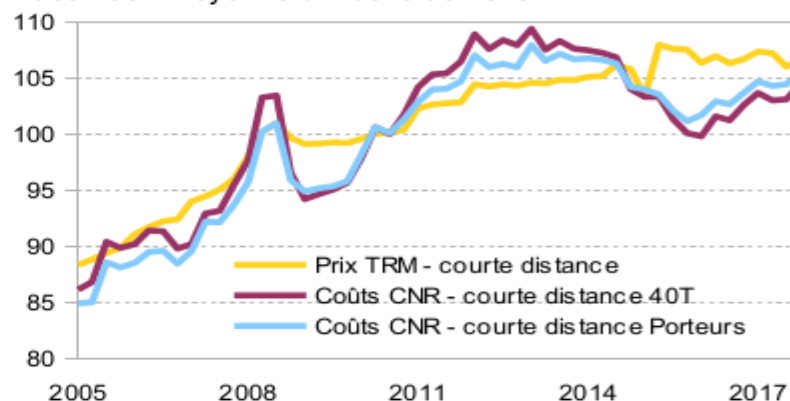
- Au plan macro-économique pas vraiment : les évolutions de prix restent encore largement en corrélation avec les évolutions de coûts

Figure B2.2-2 **Prix et coûts TRM longue distance**  
Base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SDES, Insee-Opise, CNR

Figure B2.2-3 **Prix et coûts TRM courte distance**  
Base 100 : moyenne annuelle de 2010

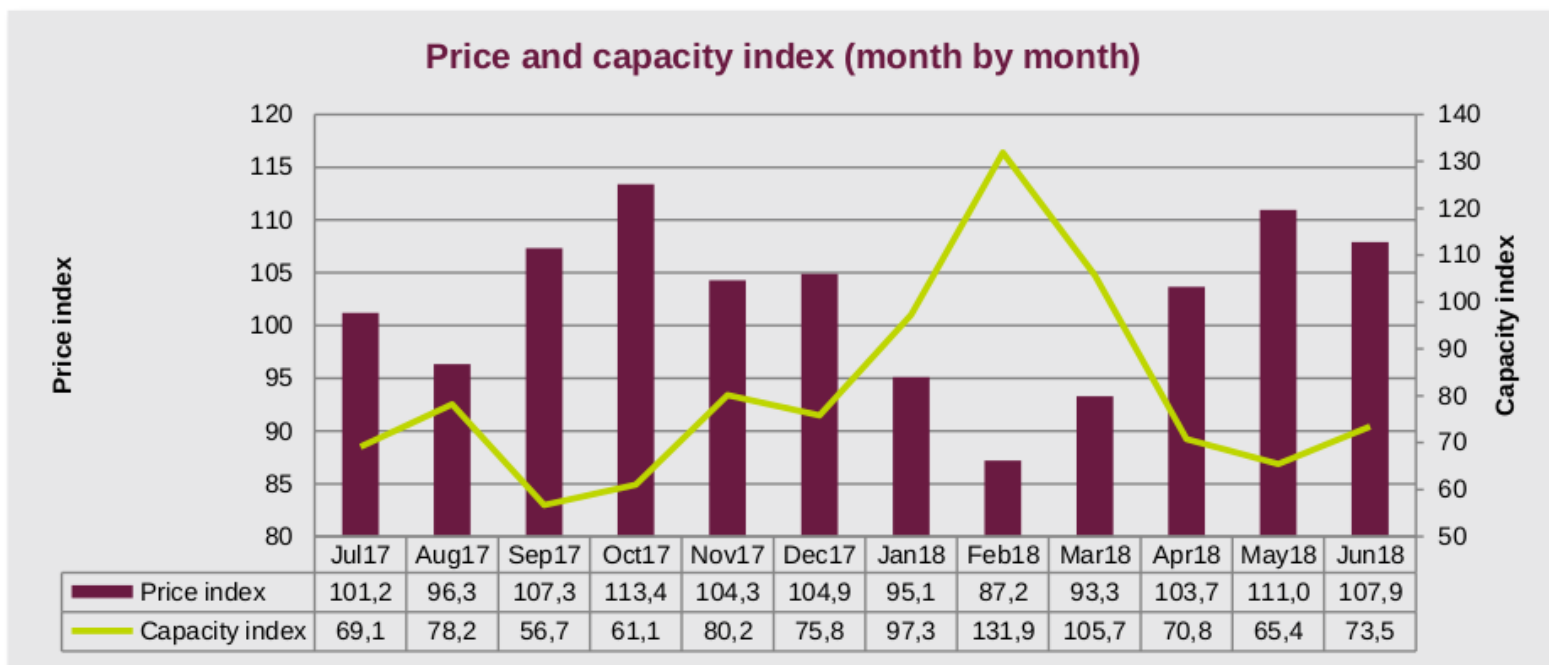


Sources : SDES, Insee-Opise, CNR



Pourtant certaines enquêtes laissent montrer ici et là des tensions réelles (cf enquête Cap Gemini-Transporeon) ...

Figure 2: Price and capacity index, monthly (July 2017 – June 2018)



# L'USINE MATIÈRES PREMIÈRES

[ACCUEIL](#)[MÉTALLURGIE -  
SIDÉRURGIE](#)[BOIS](#)[PRODUITS  
AGRICOLES](#)[PÉTROLE](#)[PAPIER -  
CARTON](#)

## Pénurie de bitume sur les chantiers, Total reconnaît des difficultés logistiques

**FRANCK STASSI****MATÉRIAUX , TRANSPORT , BTP - CONSTRUCTION , TRANSPORT - LOGISTIQUE**

PUBLIÉ LE 18/07/2018 À 17H54, MIS À JOUR LE 20/07/2018 À 12H14

Conséquence du report de nombreux industriels sur le transport routier suite aux grèves à la SNCF, le bitume peine à être livré dans les délais prévus sur de nombreux chantiers. Total reconnaît avoir peiné à trouver des chauffeurs pour approvisionner ses clients. Les professionnels demandent aux donneurs d'ordre publics de les exonérer de pénalités.

Mais l'été n'a pas été aussi catastrophique qu'on pouvait le craindre :

- D'abord il y a depuis le début de l'année un réel ralentissement des trafics en transport routier (avec un rythme trimestriel inférieur à 1 % pour le compte d'autrui).
- Des activités pourtant contraintes comme les produits frais n'ont pas vraiment connu de «pénuries de camions»

## EN CONCLUSION

La pénurie de conducteurs paraît un argument un peu spécieux pour faire passer des hausses. Et les hausses tarifaires de 2018 sont largement le fait :

- D'un effet psychologique lié à de réels manques de moyens de transport sur certains axes et certaines activités.
- D'une tendance de certains acteurs à pré-réserver des véhicules et à élargir la durée des contrats (sur 3 ans par ex).
- D'autres effets inflationnistes comme par exemple l'intégration de la hausse TICPE dans les mécanismes d'indexation gazole (alors que les transporteurs en sont exonérés)

- Et surtout ne pas confondre pénurie de conducteurs et rareté des moyens.
- De nombreux transporteurs limitent aujourd'hui volontairement leurs facteurs de production (véhicules + conducteurs)
- Raison invoquée : on privilégie les critères de rentabilité à la croissance du CA

Jean-Paul Meyronneinc  
Meyronne FCE

06 09 479 579  
[jp@meyronne.eu](mailto:jp@meyronne.eu)

STAND n°10