Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Observatoire social des transports

Janvier 2007

Avant-propos

Ce douzième bilan social du transport routier de marchandises présente un éclairage sur la situation économique du secteur en 2005 et de nombreuses informations sur l'évolution en 2005 en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs routiers, de revenus des salariés, de formation et d'accidents du travail. Pour la première fois, le champ du chapitre III relatif à la durée du travail a été élargi aux secteurs de la messagerie et de la location avec conducteur.

Je souhaite que ces données et ces analyses permettent à chacun de disposer d'une meilleure connaissance du secteur et puissent enrichir le dialogue entre les partenaires sociaux ainsi que la concertation entre les pouvoirs publics et les organisations professionnelles et syndicales.

Ce document a été élaboré par le service économie, statistiques et prospective à la demande de la direction des transports maritimes, routiers et fluviaux.

Pierre-Alain ROCHE

Directeur des Transports Maritimes, Routiers et Fluviaux

Ce document est le douzième bilan social annuel du transport routier de marchandises (TRM) (*).

L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2005.

Le bilan couvre les secteurs suivants, que l'on désignera par « TRM élargi » :

- le TRM de proximité (code 602L)
- le TRM interurbain (code 602M)
- la location avec conducteur (code 602P)
- la messagerie et le fret express (code 634A).

Les données se rapportent donc à ces quatre secteurs, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler.

Les statistiques dans les éditions antérieures à 2006, ne portaient que sur les deux secteurs suivants, désignés dans cette publication par « TRM restreint » :

- le TRM de proximité (code 602L)
- le TRM interurbain (code 602M).

La rédaction de ce rapport a été assurée par Emmanuel Caicedo, Karine Gormon, Jocelyne Hermilly, et Franz Kohler, du service Economie Statistiques et Prospective du ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer.

Ce travail a bénéficié de la collaboration de nombreux partenaires, directions de ministères et organismes producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (DGMT, DSCR, Setra, Inrets, CNR, Insee, Dares, Carcept, Cnamts, Unedic, CNPE et Cereq).

(*) *Les autres publications de l'Observatoire social des transports : bilan social du transport routier de voyageurs et bulletin de conjoncture sociale du transport routier de marchandises, sont consultables à l'adresse suivante :*

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr *Rubrique : Transport / Emploi*

Table des matières

Synthèse **7**

Liste des fiches

1 La situation économique **15**

1A L'activité de transport de marchandises 16
1B Les entreprises du TRM 18

2 L'emploi **21**

2A L'emploi et le marché du travail 22
2B Les caractéristiques des salariés 24
2C Les caractéristiques des emplois 26

3 La durée du travail des conducteurs routiers **29**

3A Le temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM 30
3B Les composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM 32
3C Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du transport pour compte propre et pour compte d'autrui 34
3D Les enquêtes 36
3E Définitions 38

4 Les revenus des salariés dans le TRM **41**

4A Le pouvoir d'achat et les taux horaires conventionnels des ouvriers du TRM 42
4B Les salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet 44
4C Les rémunérations des conducteurs du TRM 46
4D Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération 48

5 La formation **51**

5A La formation dans le transport routier 52
5B La formation des conducteurs 54
5C La formation continue dans le transport routier 56

6 L'accidentologie **59**

6A L'accidentologie du travail 60
6B L'accidentologie routière 62

Annexes **65**

Annexe 1 _ La situation économique 66
Annexe 2 _ L'emploi 70
Annexe 3 _ La durée du travail des conducteurs routiers 74
Annexe 4 _ Les revenus des salariés dans le TRM 78
Annexe 5 _ La formation 80
Annexe 6 _ L'accidentologie 84
Bibliographie 88
Sigles et abréviations 90

Synthèse

Repli de l'activité en 2005

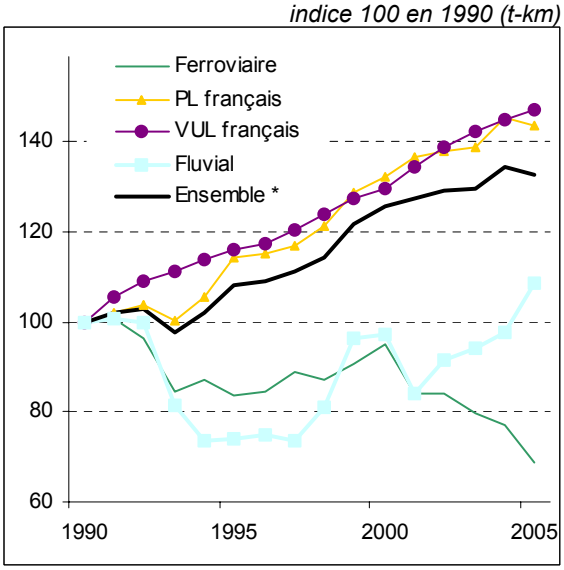
En 2005, le transport intérieur terrestre de marchandises est en recul de 1,9 % (en tonnes-kilomètres). Cette baisse confirme le ralentissement des transports de marchandises, observé depuis le début des années 2000. Elle concerne aussi le transport routier de marchandises mais dans une moindre mesure (- 0,7 %). Ainsi, la part de la route continue de s'accroître : le transport routier de marchandises gagne 1 point par rapport à 2004. Elle représente désormais 79,6 % des tonnes-kilomètres en France, hors transit, contre 74,1 % en 1995.

Les transports effectués par les poids lourds français de plus de 3,5 t sur le territoire français sont en recul de 2,4 %, marquant un contrecoup par rapport à la reprise de 2004 (+ 4,3 %).

L'activité au national est en recul pour la première fois depuis 1993 (- 1,2 %). Ce repli est en partie compensé par le transport effectué par les VUL (estimé à 1,4 %) et par l'augmentation du cabotage.

Transports terrestres nationaux

indice 100 en 1990 (t-km)



Source : CCTN 2005 (yc cabotage en France)*

L'activité des poids lourds français à l'international connaît une baisse nettement plus prononcée, de 13,7 %. Celle-ci ne s'explique qu'en partie par l'infléchissement de la demande en 2005 : tous pavillons confondus, le transport international routier de marchandises reculerait de 2,0 % cette année.

Dans ce contexte, les créations d'entreprises de transport routier de marchandises reculent pour la deuxième année consécutive. Cette faiblesse du nombre de créations, qui se répercute sur l'ensemble du secteur des transports (- 1,4 %), contraste avec le dynamisme des créations dans les autres secteurs de l'économie.

Au sein du TRM, la courte distance est l'activité la plus touchée, alors que le nombre de créations dans le TRM interurbain se stabilise après la nette diminution de 2004.

Cette diminution du nombre de créations d'entreprises s'accompagne d'une diminution du nombre d'entreprises, conséquence de l'accroissement de la concentration du secteur.

En 2005, bien que le volume de l'activité soit orienté à la baisse, la progression des prix, assez vive, devrait se traduire par une augmentation du chiffre d'affaires des entreprises du secteur.

La hausse du prix du gazole professionnel, déjà sensible en 2004, s'amplifie en 2005. Malgré un ralentissement en fin d'année, la variation sur un an s'élève à + 19 % en moyenne annuelle. Les achats de carburants comptant pour un quart dans la structure des coûts de production, l'indice des coûts unitaires de production augmente de 6 % pour la longue distance et de 5 % pour la courte distance, après quatre années de progression plus modérée.

Les prix des prestations des transporteurs progressent nettement en 2005, après avoir crû modérément en 2004. C'est dans le transport de longue distance que les augmentations de prix sont les plus importantes (+ 4,5 %). L'augmentation des prix reste cependant inférieure à celle des coûts de revient, particulièrement dans le TRM de courte distance. Au total, les consommations intermédiaires des entreprises devraient augmenter proportionnellement plus que le chiffre d'affaires, et conduire à une dégradation de l'excédent brut d'exploitation.

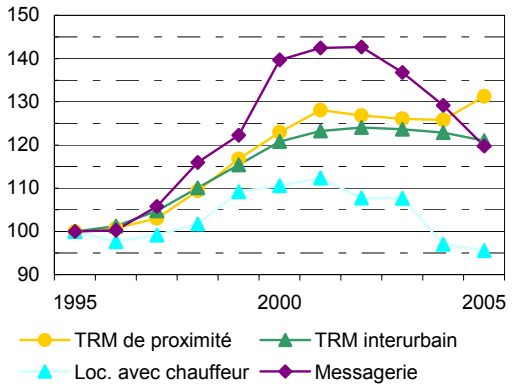
Stabilité de l'emploi dans le TRM restreint et baisse dans la messagerie

En 2005, l'emploi dans le TRM élargi (cf. encadré page 4) diminue de 0,7 %. Le secteur a perdu plus de 10 000 emplois depuis 2002, essentiellement dans la messagerie, en recul cette année de 7,3 %, et dans la location de camion. En revanche, sur cette période, l'emploi est globalement stable dans le TRM restreint (i.e. : TRM interurbain et TRM de proximité).

En 2005, les créations d'emploi dans le TRM de proximité (+ 4,3 %) viennent compenser la baisse observée dans les entreprises du TRM interurbain (-1,5 %).

Effectif salarié au 31 décembre du TRM élargi

en base 100 au 31 décembre 1996



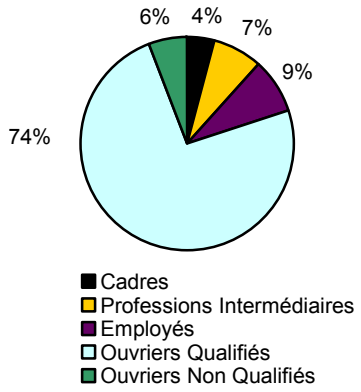
Source : Unedic, données 2005 provisoires

Le taux de recours à l'intérim est relativement développé dans le transport routier de marchandises (4,8 %). En 2005, il augmente dans tous les sous-secteurs. En fin d'année, le nombre d'intérimaires employés par le secteur s'élève à 17 500.

Une population salariée essentiellement ouvrière et masculine

La population salariée du TRM élargi est à majorité ouvrière : 80 % au 31 décembre 2004. 9 ouvriers qualifiés sur 10 sont des conducteurs. Seule la messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de cadres en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (57 %).

Structure de la population salariée du TRM élargi au 31 décembre 2004



Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

La dominante ouvrière conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession « conducteur » explique le faible taux de féminisation au sein du TRM élargi : 12,4 % contre 23,2 % dans les transports (hors grandes entreprises nationales).

La pyramide des âges des salariés du TRM élargi est légèrement plus jeune que celle des transports, avec un âge moyen de 38 ans et 7 mois contre 39 ans et 4 mois pour l'ensemble des transports.

En 2004, au sein du TRM élargi, l'âge moyen des conducteurs est supérieur à celui de l'ensemble des salariés : 39 ans et 4 mois.

Dans le TRM élargi, comme dans ses sous-secteurs, le taux de temps partiel est plus faible que celui de l'ensemble des transports : 8 % contre 12,4 %.

Baisse du temps de service hebdomadaire

En 2005, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers, pour une semaine de 5 jours et plus, est de 44,6 heures dans le TRM élargi, et de 45,1 heures dans le TRM restreint.

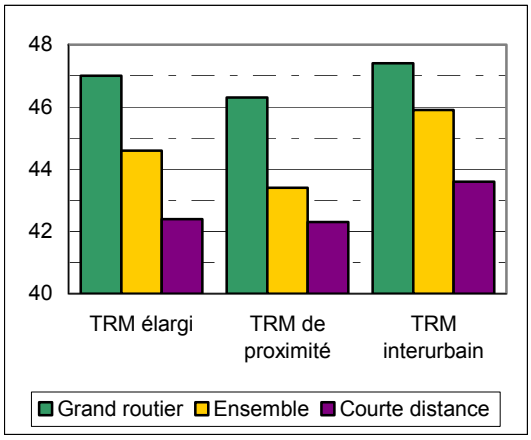
Entre 2004 et 2005, le temps de service des conducteurs du TRM restreint baisse sensiblement, de l'ordre de 40 minutes.

La catégorie des conducteurs « courte distance » est à l'origine de cette baisse : de l'ordre de 50 minutes dans le TRM de proximité, et d'une heure et 20 minutes dans le TRM interurbain.

En 2005, les grands routiers assurent un temps de service moyen de 47,1 heures par semaine, contre 42,5 heures pour les conducteurs « courte distance », soit 4,6 heures de plus.

Temps de service hebdomadaire moyen en 2005

en heures



Source : voir encadré

Enquête « chronotachygraphes » (MTETM/SESP) :

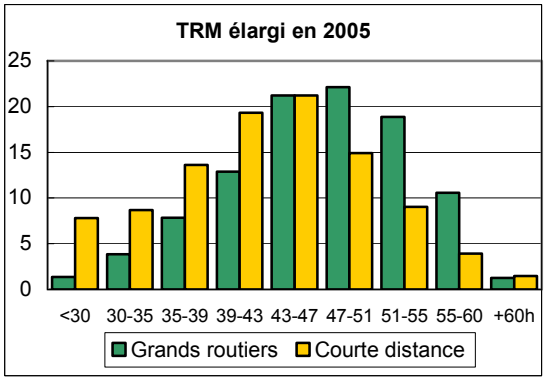
De 2001 à 2004, le champ de l'enquête « chronotachygraphes » était celui du TRM restreint : le TRM de proximité (602L) et le TRM interurbain(602M).

Depuis 2005, il couvre le TRM élargi : c'est à dire, le TRM restreint, mais aussi la location avec chauffeur (602P), et la messagerie (634A).

La dispersion des temps de service hebdomadaires au sein de chacune de ces catégories de conducteurs est assez importante. La situation la plus fréquente pour un grand routier est de travailler entre 47 et 51 heures par semaine. Pour les autres conducteurs, les durées sont plus faibles : de 43 à 47 heures par semaine.

Dispersion des temps de service hebdomadaire

en %



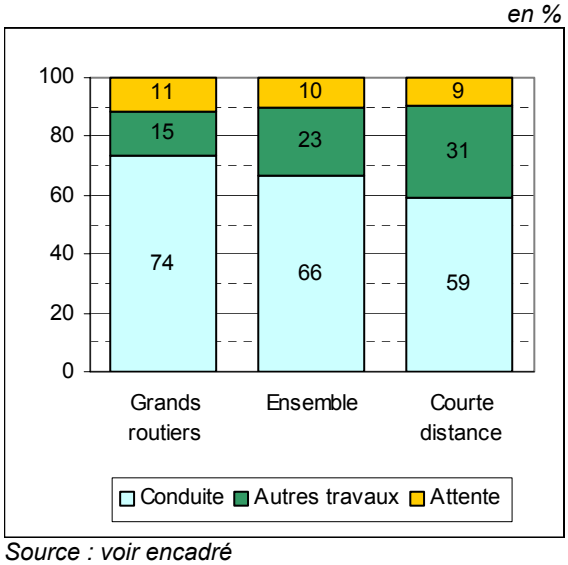
Source : voir encadré

En 2005, pour l'ensemble des conducteurs du TRM élargi, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen. Les grands routiers, mobilisés sur de plus longs trajets, y consacrent 74 % de leur temps de service hebdomadaire, les autres travaux occupant 15 %. La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite de 59 % alors que la part des autres tâches est deux fois plus élevée que celle des grands routiers.

En 2005, la part du temps d'attente a baissé au profit de celle des « travaux autres que la conduite », en particulier dans le TRM de proximité (11,5% contre 13,7% en 2004).

Composantes du temps de service hebdomadaire en 2005

en %



Source : voir encadré

Les revenus

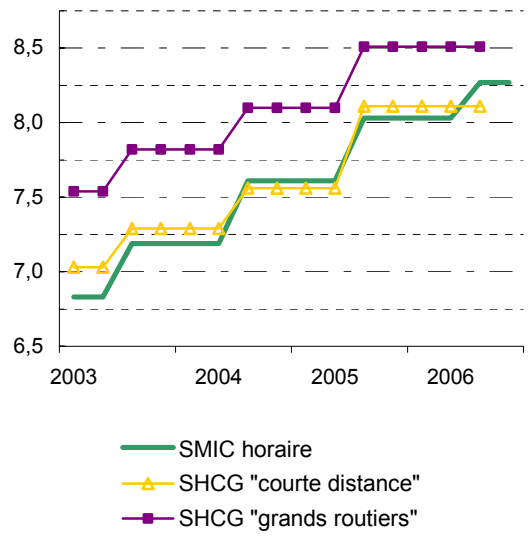
En 2005, l'augmentation du taux de salaire horaire de base des ouvriers de l'ensemble du transport routier de marchandises (TRM) est de 3,9 % (en moyenne annuelle), soit une augmentation du pouvoir d'achat de 2,1 %, supérieure à celle de l'ensemble du transport et à celle de l'ensemble de l'économie, respectivement de 1,2 % et de 1,3 %.

Au premier juillet 2005, les salaires horaires conventionnels ont augmenté de 7,3 % pour les conducteurs courte distance, et de 5,1 % pour les grands routiers (après 3,7 % et 3,6 % en 2004).

Au 1er juillet 2006, le SMIC horaire a augmenté de 3% (à 8,27 €) recouvrant les minima conventionnels à l'embauche de tous les coefficients inférieurs à 150M.

Evolutions des salaires horaires conventionnels des conducteurs et du SMIC horaire

en euros

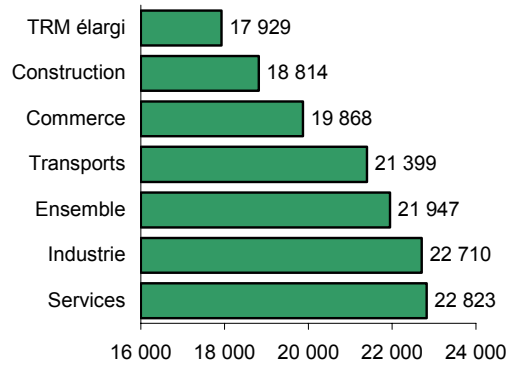


Sources : Dares - Enquête trimestrielle Acemo, Insee, MTETM/DTMRF, calculs MTETM/SESP
SHCG : salaire horaire conventionnel garanti
Références : courte distance, coefficient 128M
grands routiers, coefficient 150M

Le salaire moyen des salariés du TRM élargi s'élève à 17 929 € en 2004, et représente 84 % de celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports (hors agences de voyage). Cet écart est en grande partie le fait de la structure par catégorie socio-professionnelle des emplois dans le TRM élargi, secteur où la population ouvrière est plus importante.

Salaires annuels nets moyens selon les secteurs d'activité en 2004

en euros



Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP
Champ : salariés à temps complet

Les salaires du TRM élargi sont plus faibles que dans l'ensemble des transports, quelque soit la catégorie professionnelle. Cependant, entre 2003 et 2004, en euros constants, ils ont augmenté de 0,6 % en moyenne, contrairement à ceux des transports (- 0,1 %).

Salaires annuels nets moyens du TRM élargi en 2004

salaires en euros ; évolutions en %

	Salaires	Evol 04/03
Cadres	37 595	-1,0
Professions Intermédiaires	21 941	0,6
Employés	15 970	0,9
Ouvriers	16 825	0,8
Ouvriers qualifiés	16 972	0,7
Conducteurs	17 037	0,8
Ouvriers non qualifiés	14 799	1,0
Ensemble	17 929	0,6

Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP
Champ : salariés à temps complet

Les conducteurs ont les salaires les plus élevés dans le TRM interurbain : 17 500 €, soit 2,7 % de plus que dans l'ensemble du TRM élargi (les rémunérations s'entendent hors frais de route).

Amélioration du niveau moyen de formation dans le transport routier

Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC : 40 % dans le TRM contre 32 % dans l'ensemble du secteur transport en 2005.

La proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur (22 %) est nettement moins élevée que dans le secteur transport (34 %) et dans l'ensemble de l'économie (44 %).

Le nombre de candidats ayant passé avec succès l'un des examens de l'enseignement professionnel du transport routier a plus que triplé entre 1992 et 2005.

En 2005, près de 184 000 personnes ont été formées dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport, soit + 5,9 % par rapport à 2004. Cette hausse est imputable aux formations de type « maintenance » (+ 19,1 %), et « conduite de véhicules » (+ 12,5 %), avec en particulier une augmentation de l'ordre de 13 400 du nombre de participants à la FCOS.

La baisse de la formation en alternance se confirme en 2005 avec une forte chute des contrats (- 18,2 % après - 26,1 % en 2004).

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée depuis 1998, avec la généralisation des formations obligatoires (FIMO et FCOS).

Après avoir été multiplié environ par dix entre 1996, première année pleine d'application de cette mesure, et 2002, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO pour le compte d'autrui diminue depuis cette date (- 9 % en 2005).

Le nombre d'attestations délivrées au titre de la FCOS pour le compte d'autrui augmente de 25,5 % en 2005, après avoir doublé entre 2002 et 2004. Ces évolutions correspondent à l'échéancier de l'application des dispositions réglementaires.

Comme la formation initiale, la formation continue s'élargit au compte propre. En 2005, le nombre d'attestations délivrées pour le compte propre a ainsi doublé et atteint 20 363.

En 2004, 2,10 % de la masse salariale du transport routier de marchandises est consacré à la formation continue. Ce taux de participation financière est pratiquement stable par rapport à 2003 (+ 0,1%).

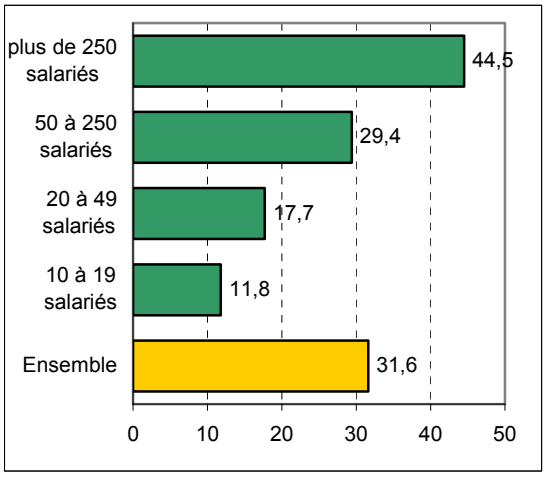
En dépit d'une augmentation de 20 %, le taux d'accès à la formation continue (nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés) dans le TRM reste une fois et demie moindre que celui de l'ensemble des transports terrestres : 31,6 % contre 49,6 %.

En 2004, la durée moyenne des stages diminue légèrement dans le TRM et reste deux fois plus faible que dans l'ensemble des transports terrestres.

L'effort physique de formation continue, égal au produit de ces deux grandeurs, est donc trois fois plus faible dans le TRM que dans l'ensemble des transports terrestres. Les spécificités du secteur, prépondérance des ouvriers et taille des entreprises, expliquent en grande partie que l'effort de formation continue reste plus faible dans le TRM.

Le taux d'accès à la formation continue est quatre fois plus faible dans les entreprises de 10 à 19 salariés que dans les entreprises de plus de 250 salariés.

Taux d'accès à la formation continue dans les entreprises de transport routier de marchandises en 2004



Source : Cereq
Champ : entreprises de plus de 10 salariés
TRM : 602L, 602M, 602P et 634A
Le taux d'accès à la formation est le nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance).

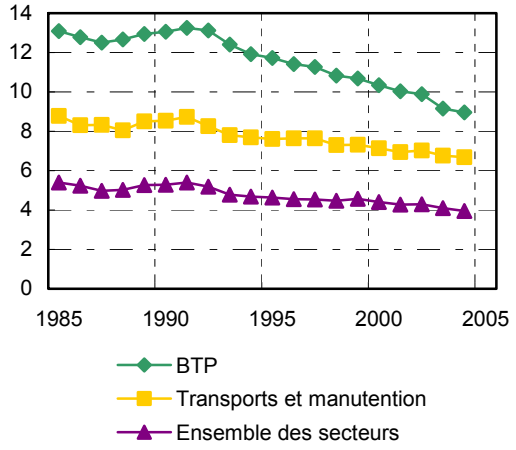
L'accidentologie

En 2004, Le secteur des transports et de la manutention avec un taux de risque de 6,7 %, se classe parmi les plus accidentogènes après celui de la construction (9,0 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,9 %.

En 2005, le taux de risque pour le TRM est de 8,6 %.

Taux de risque des accidents avec arrêt

en %



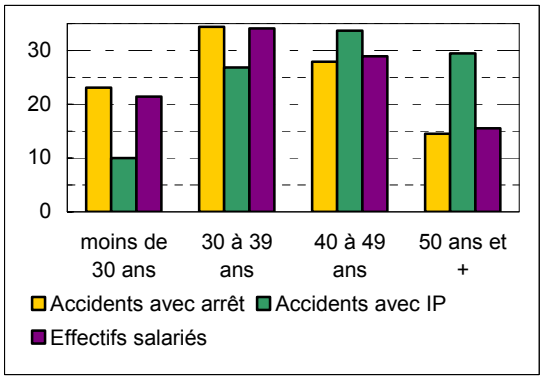
Source : CNAMTS

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est plus important pour les ouvriers non qualifiés (25 %) que pour les ouvriers qualifiés (9 %) dont font partie les conducteurs.

Le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail se rapproche entre les plus et les moins de 40 ans. En 2005, les moins de 40 ans représentent 55 % des salariés et 57 % des victimes d'accidents avec arrêt de travail.

Répartition des effectifs et des accidents dans le TRM selon l'âge en 2005

en %



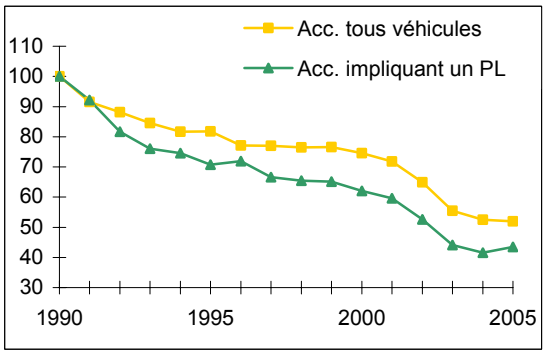
Source : CNAMTS

En 2005, le nombre d'accidents corporels ayant impliqué au moins un poids lourd augmente de 5 % après les très fortes baisses intervenues depuis 2001. Le nombre de tués dans ces accidents diminue de 2 %.

Toutefois, si le nombre d'accidents impliquant un poids lourd baisse depuis 15 ans, leur gravité se maintient à un niveau élevé, autour de 16 tués pour 100 accidents corporels.

Accidents de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules

base 100 en 1990



Source : ONISR

1 – La situation économique du secteur

1A – L'activité de transports de marchandises

L'année 2005 a été marquée par un ralentissement de la mobilité en France, à la fois pour les marchandises et pour les voyageurs. Le transport intérieur terrestre de marchandises est particulièrement touché, avec un recul de 1,9 % (en tonnes-kilomètres).

Malgré une baisse en 2005, la route accroît sa part de marché

Cette baisse confirme un ralentissement des transports de marchandises, observé depuis le début des années 2000 : à l'exception de 2004, la croissance française n'est que peu tirée par les branches les plus utilisatrices de transports de marchandises (industrie, agriculture) ; seule la branche construction poursuit sa croissance en 2005, mais le transport de matériaux de construction ne suffit pas à assurer une hausse des transports terrestres.

La baisse concerne aussi le transport routier de marchandises mais dans une moindre mesure (- 0,7 %). Après une année de forte progression, l'inflexion concerne le transport national mais surtout le transport international, le transit étant en très légère progression selon les premières estimations. Ainsi, la part de la route continue de s'accroître : le transport routier de marchandises gagne 1 point par rapport à 2004, la poursuite de la croissance du transport fluvial ne représentant que des faibles volumes. Elle représente désormais 79,6 % des tonnes-kilomètres en France, hors transit, contre 74,1 % en 1995 et 61,5 % en 1985 (figure A1.5).

Les transports effectués par les poids lourds français de plus de 3,5 t sur le territoire français sont en recul de 2,4 %, marquant un contrecoup par rapport à la reprise de 2004 (+ 4,3 %). Notamment, le transport de produits manufacturés et de conteneurs, principaux types de marchandises transportées par route, est en baisse de 1,1 %. Seul le transport de matériaux de construction connaît une croissance sur l'année (+ 1,8 % ; figure A1.4).

Les VUL et le cabotage compensent en partie la baisse au national des poids lourds français

Le transport national par les poids lourds français est en recul pour la première fois depuis 1993 (- 1,2 %). Cette baisse concerne le seul compte d'autrui.

On estime que ce repli est en partie compensé par la poursuite de la croissance du transport de marchandises réalisé par les véhicules de moins de 3,5 t de PTAC (estimée à 1,4 %), inférieure néanmoins à celle des années précédentes. Cette progression de l'utilisation des véhicules légers doit être mise en parallèle avec le recul du transport courte distance (moins de 150 km) réalisé par les poids lourds en 2005, qui s'érode un peu plus que le transport longue distance (- 1,6 % contre - 1,1 %).

Par ailleurs, le développement rapide du cabotage au cours des dernières années, même si cette activité reste faible au regard de l'activité totale, est également à prendre en compte. Au total, le transport national de marchandises par route n'aurait décru que de 0,5 % cette année.

A l'international, le pavillon étranger continue de percer

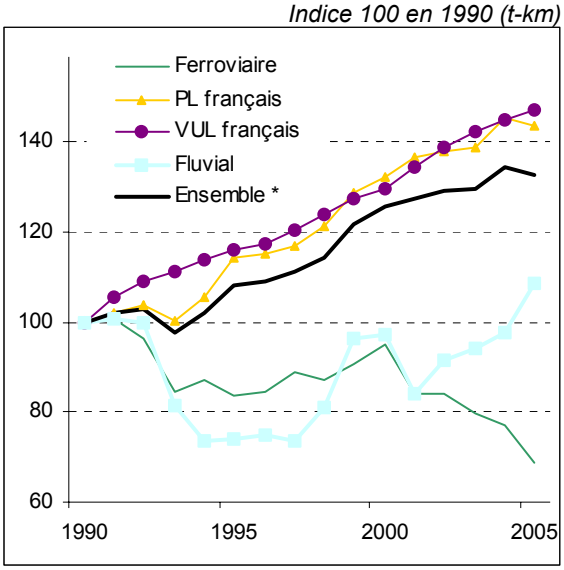
L'activité des poids lourds français à l'international connaît une baisse nettement plus prononcée, de 13,7 %. Celle-ci ne s'explique qu'en partie par l'infléchissement de la demande en 2005 : tous pavillons confondus, le transport international routier de marchandises reculerait de 2,0 % cette année (figure A1.3).

En effet, le fort recul des poids lourds français est une tendance, observée depuis 1999. Les transporteurs français perdent des parts de marché au profit des autres pavillons européens. On estime qu'en 2005, les transports internationaux entre la France et les autres pays réalisés par les pavillons de l'UE (pour la part réalisée sur le territoire français) progressent de 5,5 %.

Enfin, le transit de poids lourds en France, largement dicté par le dynamisme des échanges entre l'Espagne et l'UE, ralentit fortement en 2005 (+ 0,4 % ; figure A1.3).

Figure 1A.1 Transports terrestres nationaux

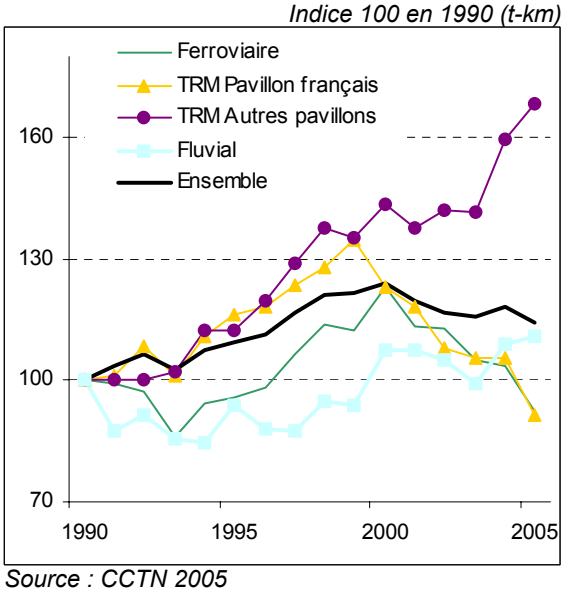
Indice 100 en 1990 (t-km)



Source : CCTN 2005 (yc cabotage en France)*

Figure 1A.2 Transports terrestres internationaux sur le territoire français

Indice 100 en 1990 (t-km)



Source : CCTN 2005

Figure 1A.3 Transport intérieur routier de marchandises

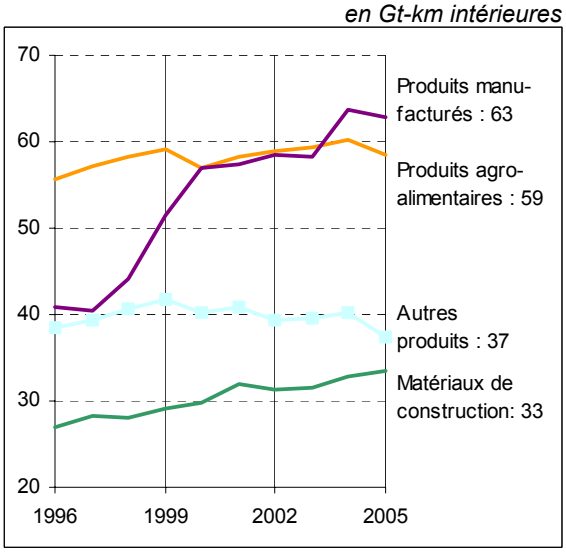
en milliards de tonnes-kilomètres

	2003	2004	2005	2005/ 2004
Pavillon français	**209,9**	**218,5**	**214,0**	**-2,0**
National (PTAC>3,5t)	171,2	179,2	177,0	-1,2
Compte propre	*31,7*	*30,4*	*30,5*	*0,3*
Compte d'autrui	*139,4*	*148,9*	*146,5*	*-1,6*
International (PTAC>3,5t)	17,7	17,8	15,4	-13,7
National (PTAC<=3,5t) (1)	20,6	21,0	21,3	1,4
Transit	0,4	0,4	0,3	ns
Pavillon étranger (2)	**68,9**	**82,9**	**85,7**	**3,4**
Transit	40,7	50,5	50,8	0,6
International	24,4	27,5	29,1	5,5
Cabotage	3,8	4,8	5,8	20,7
Tous pavillons	**278,8**	**301,4**	**299,7**	**-0,5**
TRM national	195,6	205,1	204,2	-0,5
TRM international	42,1	45,3	44,4	-2,0
Transit	41,1	50,9	51,1	0,4
TRM hors transit	**237,7**	**250,5**	**248,6**	**-0,7**

Source : CCTN 2005
(1) les transports routiers réalisés par les VUL sont classés intégralement en transports nationaux.
(2) données 2005 provisoires

Figure A1.4 Evolution du transport routier par marchandise

en Gt-km intérieures



Source : MTETM/SESP – Enquête TRM
Champ : transports intérieurs par poids lourds français de plus de 3,5 t PTAC (hors transit)

Figure 1A.5 Structure modale des transports intérieurs terrestres

en %

	1985	1990	1995	2000	2005
Transport ferroviaire	23,3	19,0	15,3	15,8	11,4
Transport routier	61,5	70,1	74,1	74,8	79,6
Navigation fluviale	3,6	2,9	2,2	2,4	2,5
Oléoducs	11,6	8,0	8,4	7,1	6,5
Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Tous modes (en Gt-km)	***208,7***	***245,1***	***265,8***	***306,8***	***312,2***

Source : CCTN 2005

Le pavillon

Le pavillon d'un pays est défini comme l'ensemble des véhicules immatriculés dans le pays.

Champ : pour l'ensemble des modes, il s'agit des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français (transport intérieur), hors transit. Le transport routier regroupe les transports réalisés par les véhicules de pavillon français (plus et moins de 3,5 tonnes de PTAC) ainsi que ceux réalisés par les poids lourds des autres pavillons européens …

1B – Les entreprises de TRM

Baisse des créations, poursuite de la concentration

Les créations d'entreprises de transport routier de marchandises reculent pour la deuxième année consécutive. Cette faiblesse du nombre de créations, qui se répercute sur l'ensemble du secteur des transports (- 1,4 %), contraste avec le dynamisme des créations dans les autres secteurs de l'économie (immobilier, construction, services aux entreprises…), qui semblent bénéficier pleinement des aides aux créateurs introduites en 2003.

Au sein du TRM, la courte distance est l'activité la plus touchée, alors que le nombre de créations dans le TRM interurbain se stabilise après la nette diminution de 2004. Le taux de création du TRM de proximité (nombre de créations rapporté au nombre d'entreprises) reste toutefois supérieur à celui de l'ensemble du TRM.

Cette diminution du nombre de créations d'entreprises s'accompagne d'une diminution du nombre d'entreprises : cela doit être interprété comme une conséquence de l'accroissement de la concentration du secteur puisque, dans le même temps, la taille moyenne des entreprises s'accroît et le nombre d'emplois reste stable. Ce phénomène se rencontre dans de nombreux pays de l'Union européenne.

En 2005, bien que le volume de l'activité soit orienté à la baisse, la progression des prix, assez vive, devrait se traduire par une augmentation du chiffre d'affaires des entreprises du secteur du TRM, qui continue de se restructurer.

La hausse des coûts s'accélère sous l'effet du prix du gazole

La hausse du prix du gazole professionnel, déjà sensible en 2004, s'amplifie en 2005, notamment au cours des trois premiers trimestres. Malgré un ralentissement en fin d'année, la variation sur un an s'élève à + 19 % en moyenne annuelle, et ce malgré la suppression du plafonnement du remboursement partiel de la TIPP par véhicule.

Les achats de carburants comptant pour un quart dans la structure des coûts de production, l'indice des coûts unitaires de production calculé par le Comité National Routier augmente de 6 % pour la longue distance et de 5 % pour la courte distance, après quatre années de progression modérée.

Les autres composantes des coûts contribuent de façon beaucoup plus modeste à cette hausse ; en particulier, l'indice des coûts de personnel de conduite, premier poste par importance dans la construction de l'indice synthétique du CNR, ne progresse que de 1 %.

Depuis 2002, l'évolution des coûts est plus défavorable aux entreprises de transport longue distance qu'aux entreprises de transport régional. L'écart entre les deux indices s'élève à 5 points en quatre ans.

Malgré une forte hausse des prix des prestations, le bilan se dégrade

Selon le nouvel indice des prix du transport routier de marchandises (IPTRM) calculé par le SESP, les prix des prestations des transporteurs progressent nettement en 2005, après avoir crû modérément en 2004.

C'est dans le transport de longue distance que les augmentations de prix sont les plus importantes (+ 4,5 %). Mais les prix des prestations de transport international progressent moins vite que les prix du transport national pour la deuxième année consécutive. La forte concurrence présente sur ces marchés, notamment par des entreprises de pavillon étranger, peut peser sur ces variations, notamment depuis 2004, année de l'élargissement de l'Europe.

Les entreprises pour lesquelles les prix augmentent le moins vite sont les plus petites (6 à 19 salariés) et les plus grandes (250 salariés et plus). Ces écarts peuvent traduire des conditions de négociation des contrats différenciées mais également des prestations de services qui peuvent intégrer des services complémentaires à la traction. En revanche, les prix des prestations de transport varient peu en fonction du type de marchandise transportée.

L'augmentation des prix reste cependant inférieure à celle des coûts de revient, particulièrement dans le TRM de courte distance. Au total, les consommations intermédiaires des entreprises devraient augmenter proportionnellement plus que le chiffre d'affaires, et conduire à une dégradation de l'excédent brut d'exploitation de 30 % environ.

Figure 1B.1 Indicateurs de démographie d'entreprises

en nombre d'entreprises

	2001	2002	2003	2004	2005
Nombre d'entreprises au 31/12					
Total	**42 738**	**41 817**	**40 824**	**39 562**	**nd**
TRM de proximité	*25 353*	*24 646*	*24 109*	*23 507*	*nd*
TRM interurbain	*14 451*	*14 359*	*14 045*	*13 581*	*nd*
Location avec conducteur	*1 904*	*1 785*	*1 658*	*1 500*	*nd*
Messagerie, fret express	*1 030*	*1 027*	*1 012*	*974*	*nd*
Défaillances					
Total	**1 346**	**1 309**	**1 358**	**1 303**	**1 397**
TRM de proximité	*812*	*768*	*799*	*770*	*849*
TRM interurbain	*432*	*456*	*467*	*458*	*441*
Location avec conducteur	*45*	*45*	*51*	*39*	*29*
Messagerie, fret express	*57*	*40*	*41*	*36*	*78*
Créations					
Total	**3 559**	**3 145**	**3 368**	**3 361**	**3 218**
TRM de proximité	*2 502*	*2 127*	*2 365*	*2 465*	*2 352*
TRM interurbain	*911*	*875*	*840*	*795*	*787*
Location avec conducteur	*48*	*56*	*48*	*33*	*36*
Messagerie, fret express	*98*	*87*	*115*	*68*	*43*

Sources : Insee – Sirene, Bodacc

Note : les défaillances correspondent aux mises en redressement judiciaire publiées au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) ; il ne s'agit pas de cessations.

Figure 1B.2 Comptes des entreprises du TRM (sociétés et quasi-sociétés)

en milliards d'euros

Codes NAF 602L, 602M, 602N, 602P.

	2002	2003	2004	2005 (p)
Production	29,1	29,7	31,9	32,5
Consommations Intermédiaires	17,7	18,1	19,8	20,8
Valeur ajoutée	11,4	11,5	12,1	11,7
Frais de personnel	9,2	9,4	9,7	9,8
Impôts, taxes - subventions	0,7	0,8	0,8	0,8
Excédent brut d'exploitation	1,5	1,3	1,6	1,1

Code NAF 634A

	2001	2002	2003	2004
Production	10,7	10,6	10,4	10,3
Consommations Intermédiaires	8,0	7,8	7,6	7,4
Valeur ajoutée	2,7	2,8	2,8	2,9
Frais de personnel	2,4	2,4	2,4	2,4
Impôts, taxes - subventions	0,2	0,2	0,2	0,2
Excédent brut d'exploitation	0,1	0,2	0,3	0,3

Sources : Insee - SIE, MTETM/SESP - EAE transports

Figure 1B.3 Indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance

évolutions moyennes annuelles en %

	02/01	03/02	04/03	05/04
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	0,2	4,4	8,9	19,5
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	2,7	3,0	3,2	3,9
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	3,2	3,8	2,2	2,7
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	1,0	-2,3	2,4	3,5
Personnel de conduite (salaires et charges)	5,4	2,5	1,1	0,9
Frais de déplacement (repas et nuitées)	1,5	2,4	2,5	2,0
Charges de structure (personnel administratif)	2,1	0,9	1,6	2,1
Indice synthétique	**2,4**	**2,0**	**3,2**	**6,0**

Source : CNR

Figure 1B.4 Prix des transports routiers de marchandises

évolutions en moyenne annuelle en %

	2004	2005
Prix du TRM national courte distance	1,5	2,6
Prix du TRM national longue distance	2,2	4,5
Prix du TRM à l'international	0,4	3,0
Ensemble	1,7	3,7

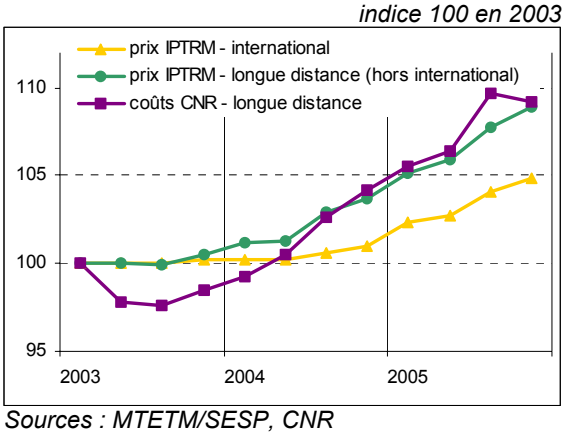
Source : MTETM/SESP – indice IPTRM

IPTRM

L'indice des prix du transport routier de marchandises (IPTRM) succède aux précédents indices de prix qui étaient calculés à partir de l'enquête TRM sur la base des prix moyens au véhicule-kilomètre. Ce nouvel indice (base 100 au premier trimestre 2003) est élaboré à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives sur un échantillon de 400 entreprises appartenant aux APE 602L, 602M, 602N et 602P.

Figure 1B.5 Prix et coûts du TRM de longue distance

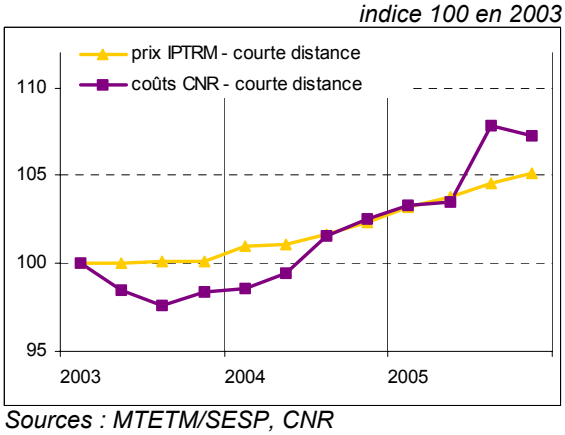
indice 100 en 2003



Sources : MTETM/SESP, CNR

Figure 1B.6 Prix et coûts du TRM de courte distance

indice 100 en 2003



Sources : MTETM/SESP, CNR

2 – L’emploi

2A – L'emploi et le marché du travail

Baisse de l'emploi dans le transport routier de marchandises en 2005

Depuis 2001, l'emploi salarié dans le secteur des transports (hors agences de voyages) oscille légèrement, de sorte qu'actuellement aucune tendance autre qu'une quasi stabilité ne semble se dessiner. On note toutefois qu'en 2005, les effectifs salariés sont en recul (- 0,4 %) alors que dans l'ensemble de l'économie ceux-ci augmentent (+ 0,7 % ; figure 2A.1).

Dans les activités de transport routier de marchandises (TRM), très sensibles aux évolutions de la conjoncture, les emplois continuent de diminuer en 2005 (- 0,7 %, après – 1,7 % en 2004). Le fait le plus marquant est la forte baisse de l'emploi salarié dans la messagerie pour la troisième année consécutive (- 7,3 % après - 5,5 % en 2004 et - 4,1 % en 2003). Les autres activités de transports routiers de marchandises sont moins touchées : - 1,5 % dans la location avec conducteur et dans le transport routier interurbain. Seul le transport routier de proximité échappe à cette baisse (+ 4,3 %), ce dernier secteur bénéficiant d'une conjoncture plus favorable que les autres secteurs en 2005 (figures 2A.1 et 2A.2).

La structure d'emploi par taille d'entreprises varie peu depuis 2001. La part de l'emploi des entreprises de 50 salariés et plus se maintient à 52,7%. Cependant, elle régresse dans le TRM de proximité où les salariés sont majoritairement employés dans les entreprises de 10 à 49 salariés (figure 2A.4).

Un marché du travail encore déséquilibré

Alors qu'il avait nettement diminué de 1995 à 2000, le nombre de chômeurs demandant un emploi de conducteurs de transport routier de marchandises n'a cessé de s'accroître jusqu'en 2004, totalisant une augmentation de 70% entre 2000 et 2004. En 2005, une légère baisse s'amorce, avec 29 968 demandeurs d'emplois au 31 décembre 2005, contre 30 920 en 2004, soit une baisse de 3,1%(figure 2 A.5).

De fait, l'évolution du chômage dans le TRM a suivi celle du chômage dans l'ensemble de l'économie, mais les mouvements, en particulier de baisse, étaient amplifiés. En 2005, ces évolutions se rejoignent.

Quant aux nouvelles offres d'emploi (OEE) de conducteur, leur nombre dans le transport routier de marchandises, recensées par l'Agence nationale pour l'emploi (ANPE) passe de 52 711 en 2004 (+ 13 % par rapport à 2003) à 58 309 en 2005 (+ 11 % par rapport à 2004).

Les offres d'emploi en fin de mois, qui avaient augmenté entre 1995 et 2000, ont diminué en 2001 et 2002. Par contre, depuis 2003, elles augmentent à nouveau.

L'évolution de l'indicateur de tension sur le marché du travail de conducteur de transport routier de marchandises permet de mieux mettre en évidence les tendances de ce marché (figure 2A.6). Depuis 2000, les tensions dans ce métier diminuaient. Ces deux dernières années, 2004 et 2005, elles augmentent à nouveau : de plus en plus d'offres sont insatisfaites.

Les jeunes plus touchés par le ralentissement de l'activité

Les chômeurs de longue durée recherchant un emploi de conducteur sont un peu moins nombreux en 2005, 7 145 en décembre 2004 contre 7 120 en décembre 2005. Cette légère baisse fait suite à une augmentation régulière de 2001 à 2004, où le chômage de longue durée des conducteurs routiers s'est accru de 67 %. Cependant, le chômage de longue durée est proportionnellement plus faible chez les conducteurs que dans l'ensemble des métiers, respectivement 23,7 % des DEFM, contre 30,5 %.

La part des chômeurs de 50 ans et plus recherchant un emploi de conducteur représente cette année 13,3% des DEFM, contre 12,5% en 2004 . Sur cette même population, 76% ont entre 25 et 49 ans ,et 10,6%, moins de 25 ans.

Définitions :

OEE : offres nouvelles d'emploi

DEE : demandes d'emploi enregistrées

Indicateur de tension : OEE / DEE

Figure 2A.1 Effectif salarié au 31 décembre _ Données brutes

effectifs en milliers ; évolutions et structures en %

Secteur d'activité	1992	1995	2000	2003	2004	2005	Evol 05/04	Structure 2005
Transport (hors agences de voyages)	**831,8**	**851,6**	**983,5**	**1020,7**	**1024,0**	**1019,8**	**-0,4**	**100,0**
dont, TRM élargi	**287,8**	**302,6**	**372,8**	**378,3**	**371,7**	**369,1**	**-0,7**	**36,2**
TRM de proximité	77,1	81,2	99,9	102,4	102,2	106,6	4,3	10,5
TRM interurbain	145,8	161,8	195,4	200,1	198,9	195,8	-1,5	19,2
Loc. avec chauffeur	20,8	19,6	21,7	21,1	19,0	18,8	-1,5	1,8
Messagerie	44,1	40,0	55,9	54,7	51,6	47,9	-7,3	4,7
TRV	45,1	51,4	63,3	69,2	75,6	76,2	0,8	7,5
Ensemble de l'économie	**13 869,2**	**14 013,0**	**15 753,3**	**16 100,4**	**16 144,7**	**16 249,7**	**0,7**	

Sources : RATP, SNCF, Air France, Unedic (données 2005 provisoires), calculs MTETM/SESP
Champ : secteur privé et les ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France)
TRV : Transports routiers réguliers de voyageurs (602B), Autres transports routiers de voyageurs (602G)

Figure 2A.2 Effectif salarié au 31 décembre _ Données cvs

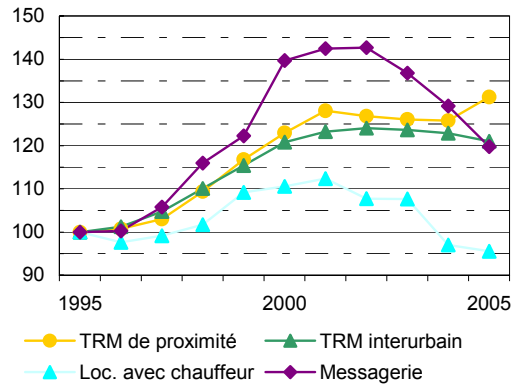
effectifs en milliers ; évolutions en %

Secteur d'activité	1992	1995	2000	2003	2004	2005	Evol 04/03	Evol 05/04
Transport (y c. les agences de voyages)	897,1	904,7	1041,3	1071,3	1072,4	1069,6	0,1	-0,3
Ensemble de l'économie	13 393,7	13 533,7	15 188,5	15 420,8	15 434,3	15 510,9	0,1	0,5

Sources : estimation Insee Dares
Champ : secteur privé non agricole

Figure 2A.3 Evolution de l'effectif salarié au 31 décembre du TRM élargi

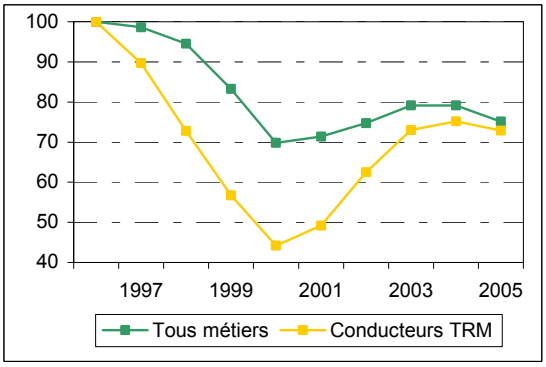
en base 100 au 31 décembre 1996



Source : Unedic, données 2005 provisoires

Figure 2A.5 Demandes d'emploi en fin de mois de catégorie 1

en base 100 au 31 décembre 1996



Source : Dares - statistiques du marché du travail

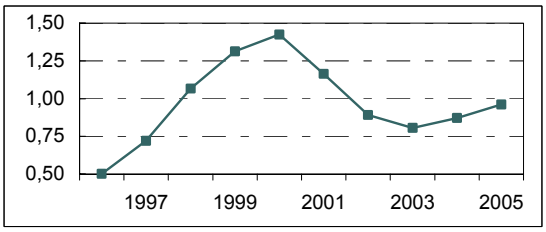
Figure 2A.4 Structure de l'effectif salarié du TRM élargi selon la taille de l'entreprise

en %

Activité	Taille	1997	2003	2004
TRM de proximité	0 à 9 salariés	39,5	36,8	36,0
	10 à 49 salariés	37,9	39,0	41,2
	50 salariés et plus	22,6	24,1	22,9
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,1	13,2	12,4
	10 à 49 salariés	38,8	35,9	35,6
	50 salariés et plus	46,1	50,9	52,0
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Location avec chauffeur	0 à 9 salariés	13,7	11,9	11,9
	10 à 49 salariés	33,8	32,2	32,2
	50 salariés et plus	52,5	56,0	55,8
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Messagerie	0 à 9 salariés	1,0	1,7	1,8
	10 à 49 salariés	9,7	7,8	7,8
	50 salariés et plus	89,2	90,6	90,4
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**
TRM élargi	0 à 9 salariés	18,2	16,6	16,0
	10 à 49 salariés	32,2	30,7	31,3
	50 salariés et plus	49,7	52,7	52,7
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : MTETM/SESP – EAE

Figure 2A.6 Indicateur de tension des conducteurs du TRM



Source : Dares - statistiques du marché du travail

2B – Les caractéristiques des salariés

Une population ouvrière qualifiée

La population salariée du transport est à majorité ouvrière : 60 % au 31 décembre 2004. Cette part est plus importante dans le TRM élargi, avec 80 % d'ouvriers.

Au sein de ce secteur, 9 ouvriers qualifiés sur 10 sont des conducteurs. Toutefois, la messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de cadres en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (57 %), mais aussi moins qualifiés (figure 2B.2). A l'opposé, la location avec chauffeur ne compte que très peu d'ouvriers non qualifiés : 2 %, les ouvriers étant essentiellement des conducteurs (annexe 2.5).

La conduite, une activité masculine

La dominante ouvrière conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession « conducteur » explique le faible taux de féminisation au sein du TRM élargi : 12,4 % contre 23,2 % dans les transports (hors grandes entreprises nationales) et 43,2 % dans l'ensemble de l'économie. La messagerie se distingue avec 22,8 % de femmes (figures 2B.3, 2B.4 et annexe 2.6).

38 ans et 7 mois, l'âge moyen d'un salarié

La pyramide des âges des salariés du TRM élargi est légèrement plus jeune que celle des transports, avec un âge moyen de 38 ans et 7 mois contre 39 ans et 4 mois pour l'ensemble des transports. C'est dans la messagerie et le TRM de proximité que la population est la plus jeune : un salarié sur deux a moins de 37 ans. C'est aussi dans la messagerie que le vieillissement de la population salariée est le plus important : 1 an entre décembre 2002 et décembre 2004 (annexe 2.7).

Si la sous-population des conducteurs est en moyenne plus âgée que l'ensemble des salariés du secteur, elle tend à vieillir moins rapidement que les autres professions de ce secteur dans la mesure où elle se renouvelle plus rapidement : respectivement 7 mois et 8 mois entre décembre 2002 et décembre 2004.

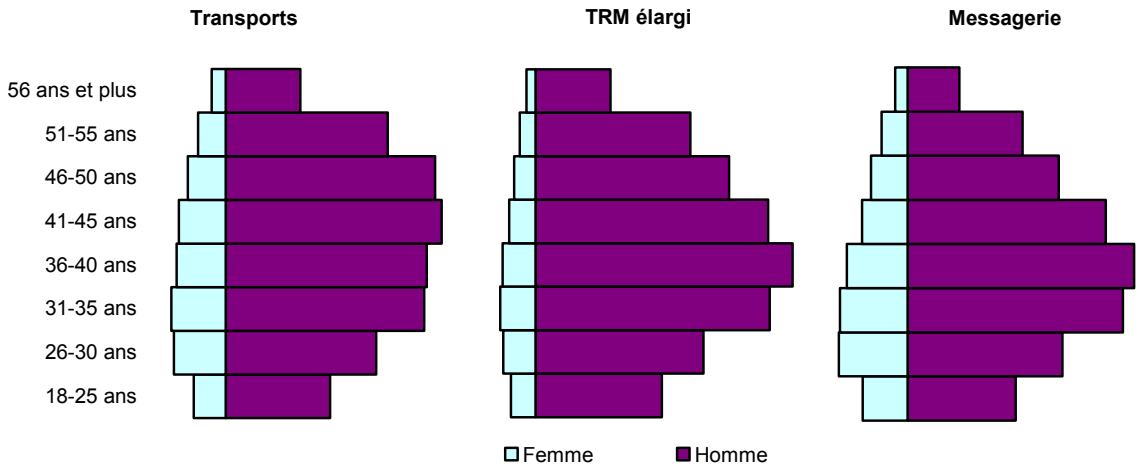
En 2004, au sein du TRM élargi, l'âge moyen des conducteurs est supérieur à celui des salariés : 39 ans et 4 mois (annexe 2.7). Il varie selon la catégorie de véhicule utilisé, les véhicules les plus lourds étant conduits par des conducteurs plus expérimentés. Ainsi, en 2003, parmi les adhérents à la CARCEPT, les conducteurs-livreurs ont en moyenne 38 ans et les conducteurs de poids lourds de plus de 19 tonnes, 41 ans et 10 mois (annexe 2.8).

Une ancienneté plus forte chez les grands routiers

En 2003, selon l'enquête conjoncturelle, l'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est, en moyenne, de 15 ans dans la profession et de 7 ans dans l'entreprise.

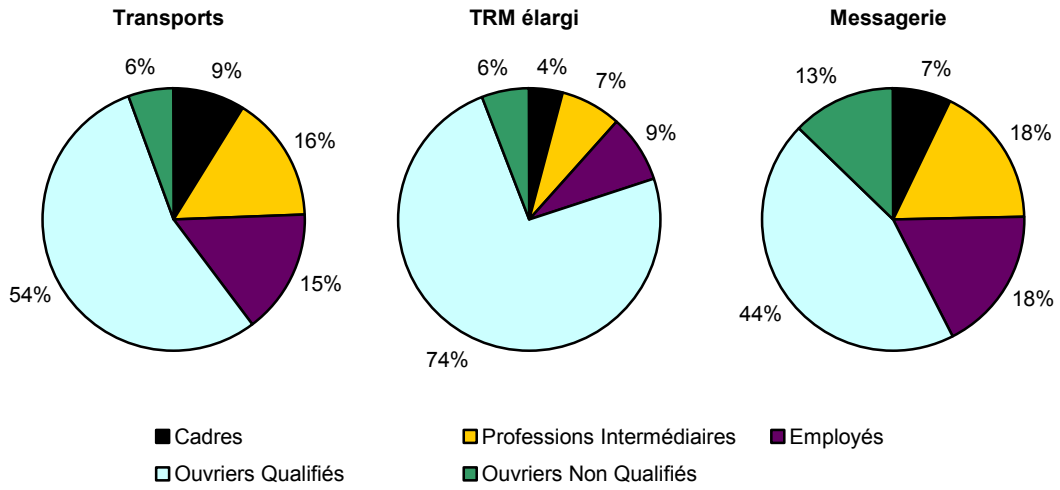
L'ancienneté dans la profession est plus forte parmi les conducteurs « grands routiers » (16,5 ans en moyenne) que pour les conducteurs courte distance (14 ans).

Figure 2B.1 Pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2004



Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Figure 2B.2 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2004



Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Figure 2B.3 Proportion des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2004

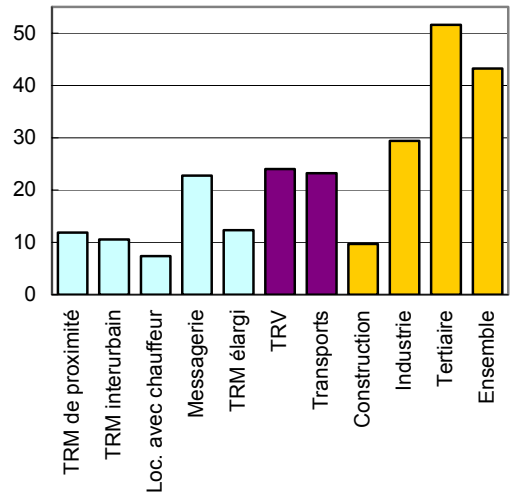
en %

Secteur d'activités	Conduc.	Dont Femmes
TRM élargi	67,5	2,1
TRM de proximité	72,0	3,1
TRM interurbain	73,5	1,5
Loc. de camions avec conducteur	78,4	1,9
Messagerie, fret express	34,3	2,8
Transports	36,6	5,8

Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Figure 2B.4 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre 2005

en %



Source : Unedic, données provisoires
Champ : secteur privé

2C – Les caractéristiques des emplois

Une main d'œuvre plus mobile que dans l'industrie et la construction mais moins que dans le tertiaire

L'analyse des entrées et des sorties de salariés, à partir des déclarations de mouvements de main d'œuvre (EMMO / DMMO) dans les entreprises de dix salariés ou plus, permet d'éclairer quelque peu le fonctionnement de ce segment du marché du travail.

En 2005, le taux de rotation du personnel est plutôt élevé dans le TRM (33 % ; figure 2C.1). Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (19 %) et la construction (22 %).

C'est un taux néanmoins inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (41 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (53 %).

Le taux de rotation dans le TRM baisse en 2005 de 1,2 % par rapport à 2004, alors qu'il est légèrement en hausse pour l'ensemble de l'économie.

Augmentation sensible du recours à l'intérim dans le TRM

Le taux de recours à l'intérim est relativement développé dans le transport routier de marchandises (4,8 %), moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les services (figure 2C.2). En effet, le recours à l'intérim assure une adaptation souple à l'évolution de la demande et permet de gérer au mieux l'incertitude sur le moment de la reprise et son ampleur.

Après avoir diminué de 1,7% entre 2003 et 2004, en 2005, le nombre d'emplois relevant de l'intérim dans le TRM a augmenté de 6,6 %. Il s'accorde ainsi à la tendance du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie, pour lesquels les effectifs intérimaires ont encore augmenté en 2005, respectivement de 6,5% et 2,9%.

Le taux de recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises augmente dans tous les sous-secteurs du TRM. Il est actuellement le plus élevé dans la messagerie avec 12,4%, plus soumise aux variations conjoncturelles de l'activité, que dans les autres secteurs du TRM.

Le recours au temps partiel, moins fréquent dans le TRM

Quel que soit le secteur du TRM élargi, à l'exclusion toutefois de la messagerie, les employés, plus que toute autre catégorie, ont recours au temps partiel (20,1 % en moyenne).

Dans la messagerie, ce sont les ouvriers non qualifiés qui ont le taux de temps partiel le plus élevé (12,4%).

Dans le transport routier de marchandises élargi, comme dans ses sous secteurs, le taux de temps partiel est plus faible que celui de l'ensemble des transports : 8 % contre 12,4 %.

Figure 2C.1 Taux de rotation, selon l'activité des établissements en 2005

en %

Activité	Rotation en 2004	Rotation en 2005	Evolution 05/04
Industrie	19,2	19,3	0,8
Construction	22,5	22,2	-1,1
Tertiaire	52,2	52,9	1,4
Transport dont :	33,2	31,8	-4,3
TRV	30,6	30,6	0,0
TRM	33,1	32,7	-1,2
Ensemble	**40,4**	**41,2**	**2,0**

Sources : Dares DMMO/EMMO
Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Définitions

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

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

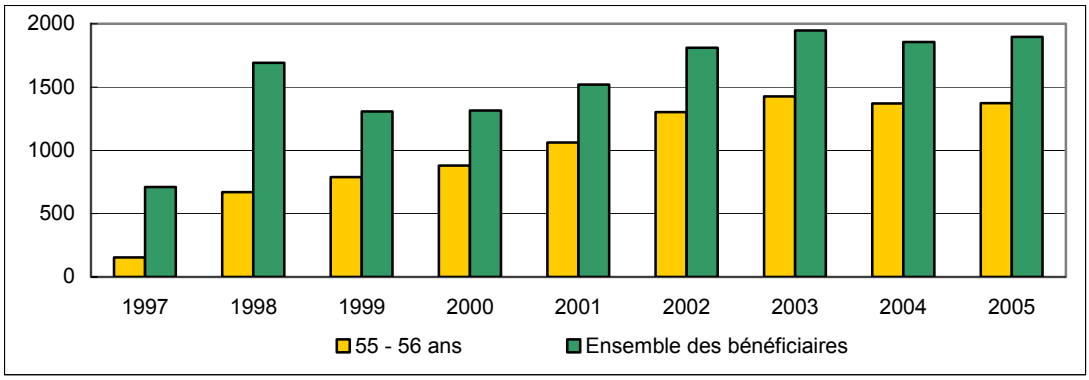
Figure 2C.2 Recours au travail temporaire, selon le secteur d'activité en 2005

taux de recours en %, intérimaires en milliers

	Taux de recours moyen				Intérimaires
	2002	2003	2004	2005	2005
Agriculture	1,0	1,1	1,2	1,2	3,8
Industrie	6,5	6,4	6,6	6,7	268,4
Construction	7,3	7,6	8,2	8,2	120,7
Services	1,7	1,7	1,5	1,5	192,9
Transport	3,6	3,6	3,7	3,7	44,3
TRM	**4,8**	**4,3**	**4,4**	**4,8**	**17,5**
Ensemble	3,4	3,2	3,2	3,3	585,7

Source : Dares, exploitation des déclarations mensuelles des agences d'intérim à l'Unedic, calculs MTETM/SESP
** intérimaires en équivalents temps plein*

Figure 2C.3 Entrée dans le dispositif de congé de fin d'activité depuis sa mise en place



Source : DGMT/ Fongecfa

Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'Etat ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite d'un poids lourd de plus de 3,5 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2005, 14 057 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 64,2 % des bénéficiaires avaient entre 55 et 56 ans lors de leur entrée dans le dispositif et les routiers concernés avaient conduit pendant près de 29 ans en moyenne.

Figure 2C.4 Taux de temps partiel des effectifs salariés au 31 décembre 2004

en %

Catégorie Professionnelle	TRM de proximité	TRM interurbain	Loc. de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM élargi	Transports
Cadres	22,1	13,9	12,7	4,5	13,5	11,4
Professions Intermédiaires	13,9	10,2	9,7	5,6	9,3	12,2
Employés	27,3	22,3	24,1	11,3	20,1	20,8
Ouvriers Qualifiés	8,5	4,2	5,0	5,2	5,6	9,7
Ouvriers Non Qualifiés	13,7	17,8	15,1	12,4	15,0	17,9
Total	10,9	6,8	6,6	7,2	8,0	12,4

Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

3 – La durée du travail des conducteurs routiers

3A – Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM

Avertissement :

De 2001 à 2004, le champ de l'enquête « chronotachygraphes » était celui du TRM restreint : le TRM de proximité (602L) et le TRM interurbain (602M).

Depuis 2005, il couvre le TRM élargi : c'est à dire, le TRM restreint, mais aussi la location avec chauffeur (602P), et la messagerie (634A).

Si le poids de ces deux derniers secteurs est faible (environ 11 %), il faut cependant garder en mémoire cet élargissement de la couverture de l'enquête lors des comparaisons annuelles.

Temps de service hebdomadaire : 44,6 heures en moyenne en 2005.

En 2005, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers, pour une semaine de 5 jours et plus, est de 44,6 heures dans le TRM élargi, et de 45,1 heures dans le TRM restreint (figures 3B.1 et 3A.1).

Entre 2004 et 2005, le temps de service des conducteurs du TRM restreint baisse sensiblement, de l'ordre de 40 minutes.

La catégorie des conducteurs « courte distance » est fortement à l'origine de cette baisse : de l'ordre de 50 minutes dans le TRM de proximité, et d'une heure et 20 minutes dans le TRM interurbain.

Les grands routiers travaillent 4,6 h de plus par semaine que les conducteurs courte distance

Le temps de service moyen des conducteurs dépend surtout de leur catégorie, c'est à dire de leur rythme de travail, défini à partir du nombre de découchés par mois de travail (fiche 3E). Les durées sont réglementées selon ces catégories (fiche 3E).

En pratique, on retrouve des écarts sensibles de temps de service entre grands routiers et conducteurs « courte distance ».

En 2005, les grands routiers du TRM élargi travaillent en moyenne 47,1 heures par semaine, contre 42,5 heures pour les conducteurs « courte distance », soit 4,6 heures de plus, si l'on ne considère que les semaines de travail « complètes » (cinq jours et plus ; figure 3A.2).

La dispersion des temps de service hebdomadaires au sein de chacune de ces catégories de conducteurs est assez importante. La situation la plus fréquente pour un grand routier est de travailler entre 47 et 51 heures par semaine. Pour les autres conducteurs, les durées sont plus faibles : de 43 à 47 heures par semaine (figure 3A.3).

Les disparités entre catégories de conducteurs sont toujours importantes. Dans le TRM élargi, près d'un grand routier sur deux (47,3 %) travaille plus de 48 heures par semaine en 2005, contre un conducteur « courte distance » sur quatre (24,5 %). De même, 8,3 % des grands routiers ont un temps de service supérieur à 56 heures, durée maximale autorisée pour cette catégorie de conducteur, ce qui est le cas de 4 % des autres conducteurs (annexe 3.4).

La variabilité du temps de service des grands routiers au niveau infra-annuel reflète en partie la conjoncture du TRM. En lien avec la conjoncture, leur temps de service augmente durant le premier semestre 2004, puis diminue pour se stabiliser depuis la mi-2005.

La durée hebdomadaire

Elle est calculée sur la base des enregistrements de chronotachygraphes sur les semaines de 5 jours et plus (séries révisées annuellement, fiche 3D).

Les conducteurs de la messagerie (634A)

Depuis 2005, les conducteurs de la messagerie et de la location avec chauffeur sont intégrés au champ de l'enquête. Cependant, la taille des sous populations interrogées correspondantes ne permet pas de les isoler dans les statistiques.

Figure 3A.1 Evolutions annuelles du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM restreint *

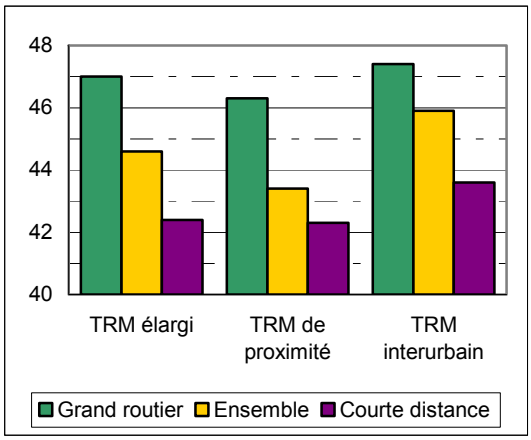
en heures

	2001 **	2002	2003	2004	2005	Evol° 2004 2005
TRM restreint						
Grand routier	48,7	47,9	46,8	47,6	47,2	-0,4
Courte distance	43,6	43,4	44,6	44,1	43,1	-1,0
Ensemble	46,4	46,0	45,8	45,8	45,1	-0,7
TRM de proximité						
Grand routier	47,1	46,8	45,5	46,0	46,3	0,3
Courte distance	44,1	43,3	42,9	43,1	42,3	-0,8
Ensemble	45,1	44,3	43,7	43,9	43,4	-0,5
TRM interurbain						
Grand routier	49,1	48,1	47,1	47,9	47,4	-0,5
Courte distance	43,1	43,6	46,0	44,9	43,6	-1,3
Ensemble	46,9	46,7	46,7	46,6	45,9	-0,7

Source : voir Figure 3A.4

Figure 3A.2 Temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM élargi * en 2005

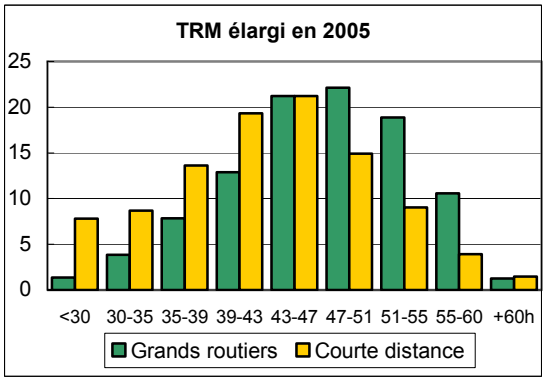
en heures

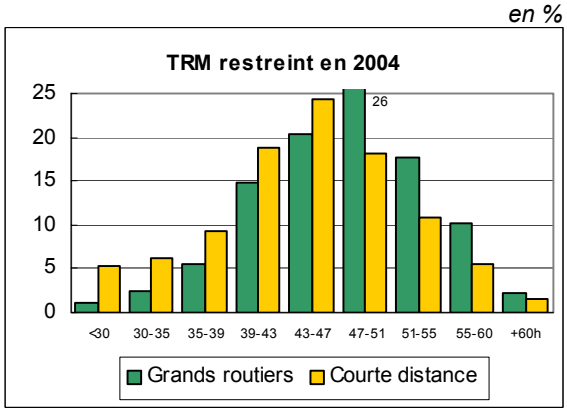


Source : voir Figure 3A.4

Figure 3A.3 Dispersion des temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM

en %

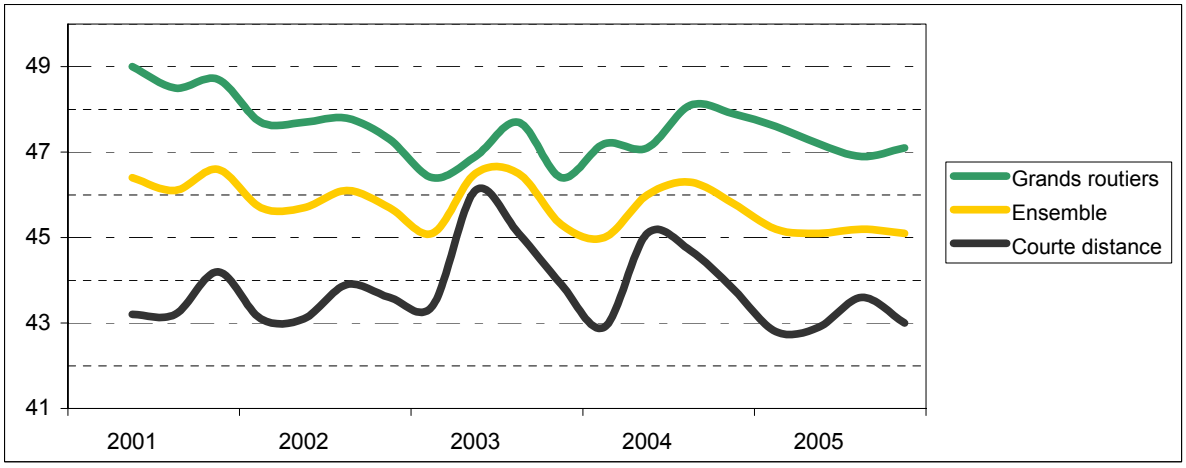




Source : voir Figure 3A.4
Lecture des tranches horaires : la tranche « 30-35 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 30 heures et strictement inférieurs à 35 heures.

Figure 3A.4 Evolutions trimestrielles du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM restreint *

en heures



Source : MTETM/SESP - enquête « chronotachygraphes »
** Champ TRM restreint : activités 602L et 602M*
Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A (depuis 2005).
*** L'année 2001 est restreinte aux trois derniers trimestres.*

3B – Les composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM

Avertissement :

De 2001 à 2004, le champ de l'enquête « chronotachygraphes » était celui du TRM restreint : le TRM de proximité (602L) et le TRM interurbain (602M).

Depuis 2005, il couvre le TRM élargi : c'est à dire, le TRM restreint, mais aussi la location avec chauffeur (602P), et la messagerie (634A).

Si le poids de ces deux derniers secteurs est faible (environ 11 %), il faut cependant garder en mémoire cet élargissement de la couverture de l'enquête lors des comparaisons annuelles.

Les parts respectives du temps consacré à la conduite et aux autres travaux (chargement et déchargement des marchandises, opérations commerciales, formalités administratives…) sont très représentatives des métiers différents des grands routiers et des conducteurs courte distance.

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

En 2005, pour l'ensemble des conducteurs du TRM élargi, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen (soit 29,6 heures sur un total de 44,6 heures de service par semaine).

Mais les grands routiers, mobilisés sur de plus longs trajets, y consacrent 74 % de leur temps de service hebdomadaire (34,6 heures), les autres travaux occupant 15 % (7,1 heures).

La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite de 59 % (25,1 heures en moyenne) alors que la part des autres tâches (31 %, soit 13,2 heures) est deux fois plus élevée que celle des grands routiers.

En 2005, le cumul des temps d'attente est plus élevé chez les grands routiers (5,3 heures) que chez les conducteurs courte distance (4 heures).

Augmentation de la part des travaux autres que la conduite

En 2005, la part du temps d'attente a baissé au profit de celle des « travaux autre que la conduite ». Ce phénomène, visible quelque soit le rythme de travail ou le secteur d'activité, est accentué chez les conducteurs courte distance (9,4% en 2005 contre 12,4% en 2004) et le TRM de proximité (11,5% en 2005 contre 13,7% en 2004).

Des temps de service plus faibles dans les petits établissements

Le temps de service moyen de l'ensemble des conducteurs des établissements de moins de 20 salariés est inférieur d'environ 3 heures à celui des conducteurs des établissements de 20 salariés et plus (figure 3B.3).

Les « grands » établissements (50 salariés et plus) se distinguent par un temps consacré à des travaux autres que la conduite particulièrement élevé, quelque soit le type de conducteur.

La durée hebdomadaire

Elle est calculée sur la base des enregistrements de chronotachygraphes sur les semaines de 5 jours et plus (séries révisées annuellement, fiche 3D).

Figure 3B.1 Décomposition du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM * selon le rythme de travail

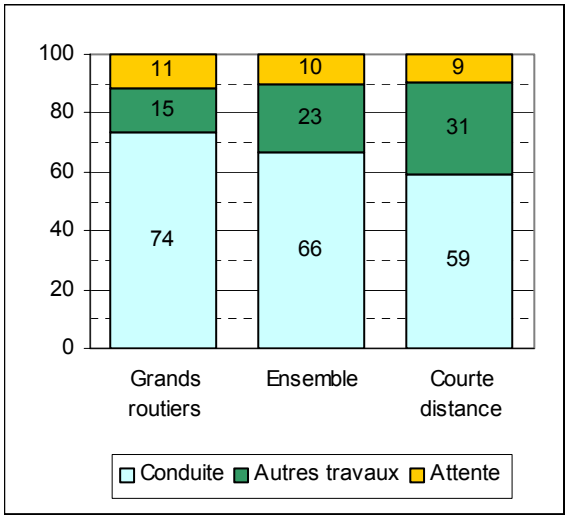
en heures

	2002	2003	2004	2005	2005 élargi
Temps de service					
Grand routier	47,9	46,8	47,6	47,2	47,1
Courte distance	43,4	44,6	44,1	43,1	42,5
Ensemble	46,0	45,8	45,8	45,1	44,6
Temps de conduite					
Grand routier	35,5	35,1	35,4	34,9	34,6
Courte distance	25,4	27,2	27,1	26,2	25,3
Ensemble	31,2	31,5	31,2	30,5	29,6
Temps de travail (hors conduite)					
Grand routier	6,9	6,0	5,8	6,9	7,1
Courte distance	13,3	11,7	11,5	12,4	13,2
Ensemble	9,7	8,6	8,7	9,7	10,4
Temps d'attente					
Grand routier	5,4	5,7	6,4	5,4	5,3
Courte distance	4,8	5,7	5,5	4,4	4,0
Ensemble	5,1	5,7	5,9	4,9	4,6

Source : voir figure 3B.3

Figure 3B.2 Décomposition du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM élargi * selon le rythme de travail en 2005

en %



Source : voir figure 3B.3

Figure 3B.3 Décomposition du temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs routiers du TRM élargi * selon le rythme de travail et la taille de l'établissement en 2005

temps en heures
taux en %

	Temps de service	Temps de travaux autres que conduite	Temps de travail	Temps d'attente	Taux de conduite	Taux de travaux autres que conduite	Taux d'attente
Grands routiers							
Moins de 20 sal	45,1	34,5	5,1	5,6	76,5	11,3	12,4
Moins de 50 sal	47,7	36,0	5,7	6,0	75,5	11,9	12,6
Plus de 49 sal	47,6	33,8	9,0	4,8	71,0	18,9	10,1
Ensemble	47,1	34,6	7,1	5,3	73,5	15,1	11,3
Courte distance							
Moins de 20 sal	40,5	25,4	10,9	4,2	62,7	26,9	10,4
Moins de 50 sal	43,2	26,2	12,5	4,4	60,6	28,9	10,2
Plus de 49 sal	43,9	24,4	16,0	3,5	55,6	36,4	8,0
Ensemble	42,5	25,3	13,2	4,0	59,5	31,1	9,4
Ensemble							
Moins de 20 sal	42,1	28,6	8,9	4,7	67,9	21,1	11,2
Moins de 50 sal	45,2	30,7	9,3	5,2	67,9	20,6	11,5
Plus de 49 sal	45,9	29,5	12,2	4,2	64,3	26,6	9,2
Ensemble	44,6	29,6	10,4	4,6	66,4	23,3	10,3

Source : MTETM/SESP - enquête « chronotachygraphes »
** Champ TRM restreint : activités 602L et 602M*
Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A (depuis 2005).
Taux de conduite = temps de conduite / temps de service (idem pour les taux de travail et d'attente).

3C – Le temps de service des conducteurs routiers du transport pour compte propre et pour compte d'autrui

Des temps de conduite plus longs pour les conducteurs dans le compte d'autrui.

L'enquête structurelle réalisée par l'Inrets en 1999 (fiche 3D) a montré que la durée du travail des conducteurs du compte propre était, à type d'activité identique, plus faible que celle des conducteurs du compte d'autrui.

L'essentiel des différences de temps de travail (près de 8 heures) porte sur le temps de conduite (figure 3C.1). La durée hebdomadaire moyenne de conduite dépasse 32 heures pour les conducteurs du compte d'autrui, soit 10 heures de plus que celle de leurs collègues du compte propre.

Le taux de conduite est plus élevé dans le compte d'autrui, à 64 %, que dans le compte propre, à 50 % (respectivement 58 % et 49 % pour ceux qui rentrent tous les soirs chez eux ; figure 3C.2). Le kilométrage journalier est également plus élevé dans le compte d'autrui, avec près de 395 km contre 215 km pour le compte propre.

La nature des activités explique cette différence. En effet, les conducteurs du compte propre exercent principalement en zone courte, et 85,3 % d'entre eux rentrent tous les jours chez eux, contre seulement 49,2 % pour les salariés du compte d'autrui.

Au total, la durée hebdomadaire moyenne de travail s'élevait à 51,3 heures pour le compte d'autrui (en baisse par rapport à 1993), contre 43,6 heures pour le compte propre (stable). La durée du temps de conduite était en baisse également entre 1993 et 1999, pour tous les conducteurs.

Figure 3C.1 Durée du travail hebdomadaire des conducteurs routiers selon le secteur d'activité et le rythme de travail, en 1999

en heures

	Temps de service	Temps de conduite	Autres temps	Dont opérations marchandises
Compte propre : Ensemble	**43,6**	**21,9**	**21,7**	**16,6**
Rentrant chaque soir	43,2	21,0	22,2	17,1
Absent au moins une nuit par semaine	46,8	29,2	17,6	12,6
Compte d'autrui : Ensemble	**51,3**	**32,8**	**18,5**	**13,0**
Rentrant chaque soir	47,2	27,4	19,8	15,4
Absent au moins une nuit par semaine	55,3	38,0	17,4	10,7
dont :				
Absent de une à trois nuits par semaine	53,8	35,3	18,5	11,2
Absent plus de trois nuits par semaine	56,1	39,3	16,8	10,4

Source : Inrets – Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1999

Figure 3C.2 Composantes du temps de service des conducteurs routiers selon le secteur d'activité et le rythme de travail, en 1999

en %

	Taux de conduite	Taux d'attente	Taux de travail de nuit
Compte propre : Ensemble	**50,3**	**3,0**	**4,4**
Rentrant chaque soir	48,6	3,0	4,0
Absent au moins une nuit par semaine	62,4	3,0	8,0
Compte d'autrui : Ensemble	**63,8**	**6,7**	**7,1**
Rentrant chaque soir	58,1	5,0	5,0
Absent au moins une nuit par semaine	68,6	8,3	9,0
dont :			
Absent de une à trois nuits par semaine	65,6	9,0	9,0
Absent plus de trois nuits par semaine	70,1	8,0	9,0

Source : Inrets – Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1999

3D – Les enquêtes

Le dispositif général de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers repose sur :

- une enquête conjoncturelle : l'enquête « chronotachygraphes »
- complétée par une enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du TRM
- les enquêtes lourdes et pluri-annuelles de l'Inrets.

L'enquête « chronotachygraphes » (depuis 2001)

L'enquête « chronotachygraphes » repose sur :

- une enquête préliminaire,
- une enquête en continu où sont demandés les relevés de chronotachygraphes.

Elle a pour objectifs :

- d'établir la structure de la population des conducteurs au sein du TRM élargi, en fonction du type de véhicule conduit (poids lourds ou non) et du rythme de travail
- de permettre une mesure fine du temps de travail des conducteurs routiers (résultats trimestriels).

L'enquête préliminaire est annuelle. 2 000 établissements du « TRM élargi » (secteurs d'activité : 602L, 602M, et depuis 2005, 602P et 634A) sont interrogés. Afin de limiter la charge des établissements enquêtés, ces derniers sont interrogés sur une liste de conducteurs dont le nombre est limité à 30 pour les établissements de 250 salariés et plus, à 20 sinon. Au final, le SESP cherche à recueillir de l'information auprès des établissements sur 20 000 conducteurs (sur un total de près de 250 000).

L'exploitation des résultats de cette vague préliminaire, enrichis par des informations DADS, permet d'établir la structure de la population des conducteurs du TRM, selon qu'ils conduisent ou non un véhicule de plus de 3,5 tonnes, et parmi ces derniers, de repérer les grands routiers.

L'enquête en continu consiste à demander aux établissements interrogés, pour une liste de conducteurs de poids lourds (plus de 3,5 tonnes) salariés prédéterminée :

- le rythme de travail (grands routiers ou non)
- les disques de chronotachygraphes, et / ou les enregistrements numériques des chronotachygraphes électroniques, sur un mois de référence.

La lecture des enregistrements permet de constituer chaque trimestre une base de données comportant, pour chaque conducteur, la durée journalière de travail décomposée en temps de conduite, temps de travail à l'arrêt (chargement, déchargement, etc.), temps d'attente et temps de repos. La conduite est enregistrée automatiquement dès lors que le véhicule roule. Les autres séquences d'activité sont sélectionnées par le conducteur qui dispose d'un sélecteur à cette fin.

Enfin, les bases de données trimestrielles sont exploitées et redressées de manière à tenir compte de la structure de la population des conducteurs routiers.

Les informations DADS d'une année n donnée étant disponibles tardivement, en avril n+2, le SESP est amené à réviser ses estimations de la structure de la population des conducteurs routiers, et par là-même, ses calculs de durée du travail de cette même population.

L'enquête conjoncturelle « conducteurs » au bord des routes (1996-2003)

Après la signature du contrat de progrès en 1994, la DTT, en complément des enquêtes approfondies menées par l'Inrets, avait souhaité disposer d'un outil de suivi permanent de l'évolution de la durée du travail des conducteurs des entreprises du TRM.

C'est ainsi qu'avait été organisée l'enquête conjoncturelle « conducteurs » portant notamment sur la durée du travail et les salaires des conducteurs routiers, par interrogation de 750 conducteurs chaque trimestre sur leurs lieux d'arrêt.

Ils devaient faire appel à leur mémoire, pour décrire leur temps de travail de la semaine précédant l'interview.

Comparaison des résultats de l'enquête « conducteurs » et de l'enquête « chronotachygraphes »

Une période de recouvrement entre les deux enquêtes permettant une comparaison des résultats sur la durée du travail s'est déroulée entre le 2ème trimestre 2000 et le 2ème trimestre 2003. La durée du travail déclarée dans l'enquête « conducteurs » s'est avérée supérieure à ce que retraçait l'enquête « chronotachygraphes », l'écart venant essentiellement des temps de conduite plus élevés dans les résultats de l'enquête « conducteurs ». Le fait d'interroger des conducteurs dans les lieux d'arrêt (restaurants, centres routiers) explique en partie cette différence : les conducteurs qui ont des temps de conduite et de travail plus longs ont une probabilité plus forte de s'arrêter dans de tels lieux.

A définition identique, le temps moyen de service hebdomadaire des conducteurs routiers pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, mesuré par l'enquête « chronotachygraphes », est ainsi apparu inférieur d'environ 3 heures à celui de l'enquête « conducteurs » (4 à 5 heures pour les grands routiers et 2 heures pour les autres conducteurs).

En conséquence, il a été décidé que le suivi conjoncturel de l'évolution des durées de travail serait fait au moyen de l'enquête « chronotachygraphes ». L'enquête conjoncturelle par entretien au bord des routes s'est achevée en 2003.

Cependant, dans la mesure où l'enquête conjoncturelle « conducteurs » comportait également des questions sur des éléments des conditions de travail autres que la durée du travail, il a été décidé de réaliser une enquête annuelle complémentaire.

L'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises (à partir de 2006)

Cette enquête a été effectuée pour la première fois en 2006 auprès de 2 000 conducteurs salariés d'entreprise effectuant du transport pour compte d'autrui (secteurs d'activité 602L, 602M, 602P, 634A). Ces conducteurs ont été interrogés pour partie par entretiens directs à leur domicile en face à face, pour partie par téléphone.

Afin d'être complémentaire avec l'enquête « chronotachygraphes », le questionnaire de l'enquête annuelle sur les conditions de travail dans le transport routier de marchandises porte d'une part sur la perception par le conducteur de la durée du travail et de son évolution, d'autre part sur d'autres aspects des conditions de travail (rémunération et autres éléments accessoires, formation, déroulement de carrière, accidents du travail, travail de nuit).

Les résultats de cette enquête figureront notamment dans le prochain bilan social (édition 2008 portant sur l'année 2006).

L'enquête approfondie de l'Inrets (1975-1983-1993-1999)

Cette enquête « lourde » a été réalisée à quatre reprises en 1975, 1983, 1993 et 1999. Ses objectifs sont de collecter des informations sur les situations et conditions de travail des conducteurs professionnels dont l'activité principale est de transporter des marchandises (avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC) ou des voyageurs (avec des véhicules de plus de 9 places).

Les conducteurs de poids-lourds interrogés sont soit salariés, soit travailleurs indépendants avec ou sans salariés.

Le champ de cette enquête couvre le compte d'autrui et le compte propre.

3E – Définitions

Amplitude : l'amplitude de la journée de travail est l'intervalle existant entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant.

Durée du travail : le temps de travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles.

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

Temps de service : le temps de service est l'ensemble du temps durant lequel le conducteur est à la disposition de l'entreprise.

Il comprend donc :

- les temps de conduite
- les temps de travaux autres que de conduite (ex : chargement, déchargement, opérations administratives)
- les temps d'attente

Semaines « complètes » de travail : les semaines « complètes » de travail sont des semaines de travail de 5 jours et plus.

« Grands routiers » ou conducteurs « longue distance » : les personnels roulants « grands routiers » ou « longue distance » sont les personnels roulants affectés, dans les transports routiers de marchandises, à des services leur faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors du domicile.

Conducteurs de messagerie : les conducteurs de messagerie sont les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison.

« Autres conducteurs » ou conducteurs « courte distance » : les conducteurs « courte distance » (ou « autres conducteurs ») sont les personnels roulants dans les transports routiers de marchandises qui ne sont pas des grands routiers ou des conducteurs de messagerie.

4 – Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises

4A – Le pouvoir d'achat et les taux horaires conventionnels des ouvriers du transport routier de marchandises

De 2000, année exceptionnelle tenant aux effets de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail, à 2003, le rythme de croissance du taux de salaire horaire ouvrier du TRM ralentissait progressivement. La reprise en 2004 se confirme en 2005 (figure 4A.2).

Augmentation du pouvoir d'achat de 2,1 % en 2005

En 2005, l'augmentation du taux de salaire horaire de base des ouvriers de l'ensemble du transport routier de marchandises (TRM) est de 3,9 % (en moyenne annuelle), soit une augmentation du pouvoir d'achat de 2,1 %, supérieure à celle de l'ensemble du transport et à celle de l'ensemble de l'économie, respectivement de 1,2 % et de 1,3 % (figure 4A.2).

Au premier juillet 2005, les salaires horaires minimums conventionnels ont augmenté de 7,3 % pour les conducteurs courte distance, et de 5,1 % pour les grands routiers (après 3,7 % et 3,6 % en 2004 ; figure 4A.1 et annexe 4.1).

En 2005, le nombre de salariés des entreprises du transport rémunérés sur la base de garanties mensuelles (GMR) a diminué suite à l'augmentation du nombre de salariés rémunérés au SMIC (figure 4A.3). Ce phénomène, déjà visible ces trois dernières années sur l'ensemble de l'économie, est la résultante d'une forte augmentation du SMIC horaire entre 2003 et 2005. De décembre 2002 à décembre 2005, ce dernier a progressé de 17,6 %, soit après déflation par l'indice des prix à la consommation (y compris tabac), une augmentation de 11 % en pouvoir d'achat.

Au 1er juillet 2006, le SMIC horaire a augmenté de 3% (à 8,27 €) recouvrant les minima conventionnels à l'embauche de tous les coefficients inférieurs à 150M.

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) issu de l'enquête Acemo

L'enquête Acemo mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole.

Ce SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

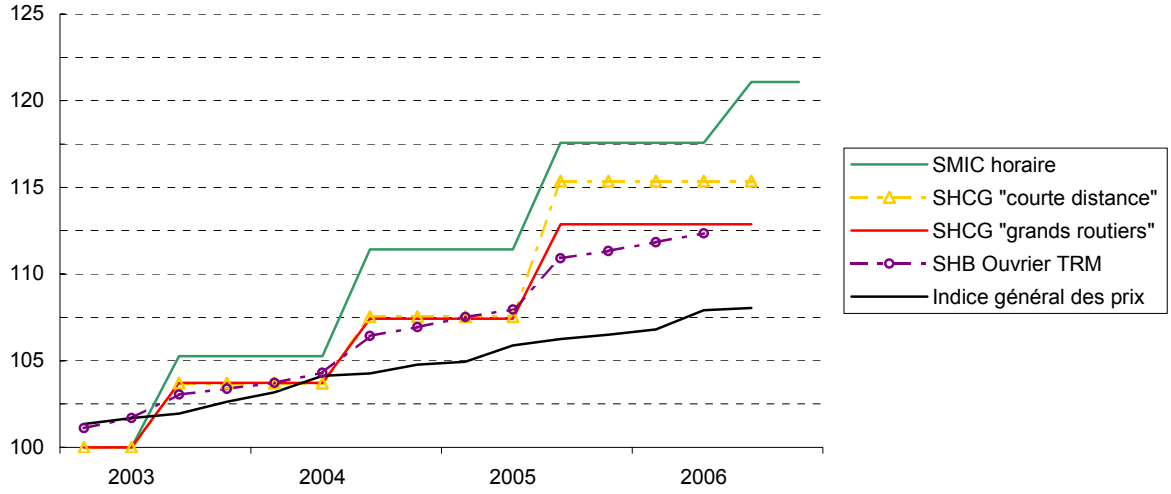
Dans l'enquête Acemo conjoncturelle, il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours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

Le salaire horaire de base ouvrier est calculé à différents niveaux de détail : NAF 60, NES 114. Celui du TRM couvre le champ « K03 _ Transport routier (ou par conduites) de marchandises », soit :

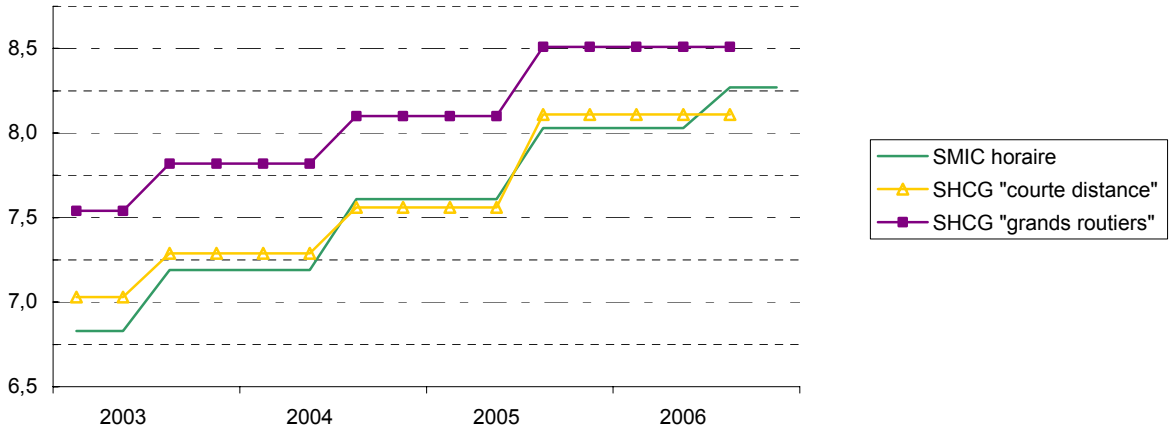
- 602L : Transports routiers de marchandises de proximité ;
- 602M : Transports routiers de marchandises interurbains ;
- 602N : Déménagement ;
- 602P : Location de camions avec conducteur ;
- 603Z : Transports par conduites.

Figure 4A.1 Evolutions du salaire horaire ouvrier, des salaires conventionnels, du SMIC, et de l'indice des prix

en base 100 au 3° trimestre 2002



en euros



Sources : Dares - Enquête trimestrielle Acemo, Insee, MTETM/DTMRF, calculs MTETM/SESP
SHCG : salaire horaire conventionnel garanti
Références : courte distance, coefficient 128M
grands routiers, coefficient 150M

Figure 4A.2 Evolutions annuelles des salaires horaires ouvriers, des prix et du pouvoir d'achat

en %

	2002	2003	2004	2005
Salaire Horaire de Base Ouvrier (SHBO)				
Ensemble de l'économie	3,6	2,8	2,9	3,0
Transports	3,0	2,3	2,4	3,0
TRM	3,4	2,6	3,0	3,9
Prix à la consommation	1,9	2,1	2,1	1,7
Pouvoir d'achat du salaire horaire ouvrier				
Ensemble de l'économie	1,7	0,7	0,7	1,3
Transports	1,1	0,1	0,3	1,2
TRM	1,5	0,5	0,8	2,1

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs MTETM/SESP

Figure 4A.3 Proportion des bénéficiaires du SMIC et des Garanties Mensuelles de Rémunération (GMR)

en %

	2003	2004	2005	Evol 2005 / 2004
Economie				
SMIC	7,6	10,1	11,9	17,8
GMR	5,8	5,5	4,9	-10,9
Total	13,4	15,6	16,8	7,7
Transport				
SMIC	4,2	7,2	9,8	36,1
GMR	3,1	3,5	2,4	-31,4
Total	7,3	10,7	12,2	14,0

Source : Dares - Enquêtes Acemo

4B – Les salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet

En 2004, le salaire annuel net moyen pour un poste à temps complet dans le secteur des transports s'élève à 21 399 €, soit un niveau inférieur de 2,5 % à celui de l'ensemble des secteurs privés et semi-publics de l'économie (21 947 € ; figure 4B.1). Entre 2003 et 2004, compte tenu de la hausse des prix à la consommation de 2,1 %, il a diminué de 0,1 %, en euros constants (figure 4B.2).

Les salaires du TRM élargi sont inférieurs à ceux des autres secteurs des transports…

Le salaire moyen des salariés du TRM élargi s'élève à 17 929 € en 2004, et représente 84 % de celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports (hors agences de voyage). Cet écart est en grande partie le fait de la structure par catégorie socio-professionnelle des emplois dans le TRM élargi, secteur où la population ouvrière est plus importante. Les salaires des cadres, professions intermédiaires et employés du TRM élargi représentent respectivement 86 %, 89 % et 87 % des salaires moyens des catégories correspondantes dans l'ensemble des transports. Pour les ouvriers, ce ratio est plus élevé, de l'ordre de 93 % pour les ouvriers qualifiés et de 98 % pour les ouvriers non qualifiés (figure 4B.3 et annexe).

… mais l'écart se réduit

Les salaires du TRM élargi sont plus faibles que dans l'ensemble des transports, quelque soit la catégorie professionnelle. Cependant, entre 2003 et 2004, en euros constants, ils ont augmenté de 0,6 % en moyenne, contrairement à ceux des transports (- 0,1 %). Seuls les cadres n'ont pas bénéficié en moyenne de cette augmentation (figure 4B.4).

Les salaires des conducteurs plus faibles dans la messagerie et le TRM de proximité

Au sein même du TRM élargi, c'est dans la messagerie que les salaires moyens sont les plus élevés et dans le transport de proximité qu'ils sont les plus faibles. En effet, les salariés de la messagerie gagnent en moyenne 18 717 €, soit 9,1 % de plus que ceux du TRM de proximité (figure 4B.4).

En revanche, en ce qui concerne les ouvriers qualifiés, et en particulier, les conducteurs, c'est dans la messagerie et dans le TRM de proximité que les salaires sont les plus faibles : respectivement 94% et 96% des salaires moyens des ouvriers qualifiés du TRM élargi. Les conducteurs ont les salaires les plus élevés dans le TRM interurbain : 17 500 €, soit 2,7 % de plus que dans l'ensemble du TRM élargi.

Les salaires des professions intermédiaires, des employés et des ouvriers non qualifiés sont les plus élevés dans le secteur de la location de camions avec conducteur. Les cadres sont mieux rémunérés dans le secteur de la messagerie.

Le salaire annuel net moyen selon les DADS

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG (contribution sociale généralisée) et CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale). Il ne comprend pas les primes de participations (qui ne sont pas imposables).

En particulier, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route.

Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont rapportés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste donné durant 6 mois à 10 000 euros compte pour 0,5 « année-travail » rémunérée 20 000 euros par an. Les moyennes sont obtenues en pondérant ces salaires annualisés par la durée de présence de chaque salarié.

Dans cette publication, les salaires nets moyens issus des DADS sont donc des salaires nets moyens par année-travail, calculés sur le champ des *salariés à temps complet*, hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires, qu'ils aient ou non travaillé toute l'année.

Les agrégats sectoriels sont les suivants :

Intitulés	Code Naf de l'APE de l'établissement
Transport aérien	62
Services auxiliaires *	63 hors 634A et 633Z
Transport par conduites	603Z
Transport ferroviaire	601
Transport maritime et fluvial	61
TRM élargi **	602L, 602M, 602P, 634A
TRV	602B, 602G
Transport urbain	602A
Transports ***	60 à 63 hors 633Z

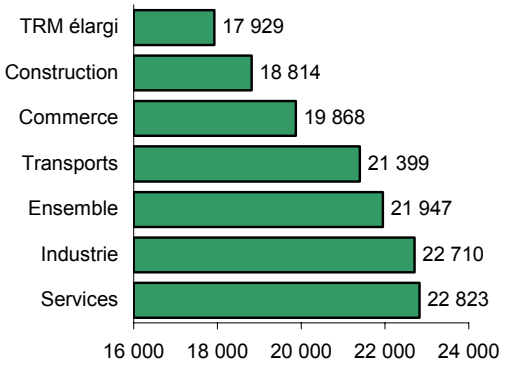
* hors messagerie et agences de voyages.

** y compris la messagerie.

*** hors agences de voyages.

Figure 4B.1 Salaires annuels nets moyens selon les secteurs d'activité en 2004

en euros



Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Figure 4B.2 Evolutions des salaires réels annuels nets moyens selon les secteurs

en %

Secteurs d'activité	2003 / 2002	2004 / 2003
Industrie	1,0	0,8
Construction	-0,9	0,8
Commerce	0,0	0,0
Services, dont :	-1,2	0,0
Transports	0,4	-0,1
TRM élargi	0,4	0,6
Ensemble	-0,7	0,2

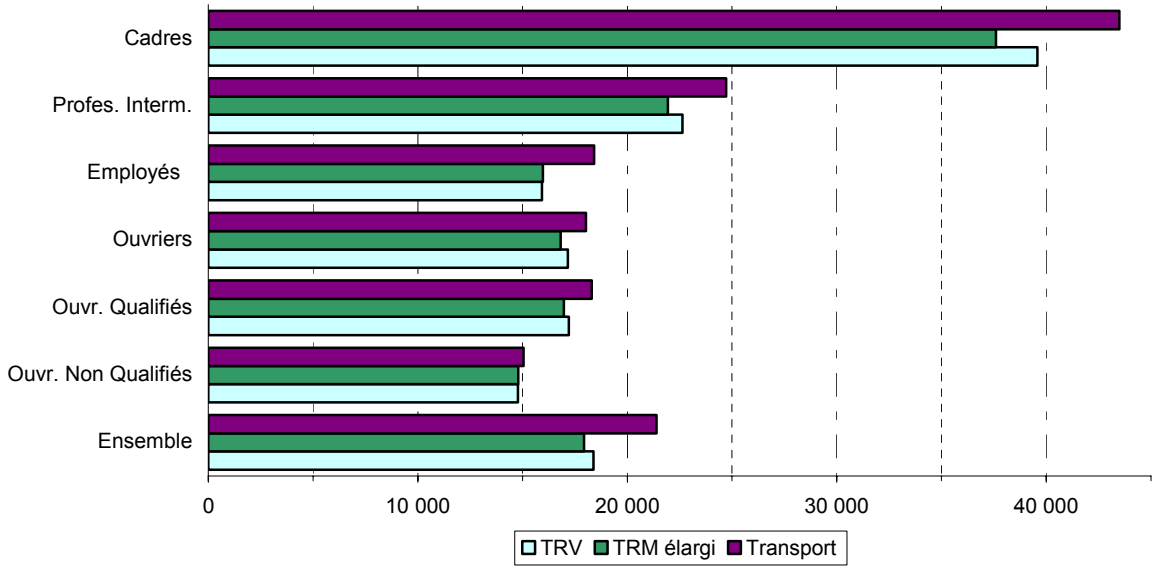
Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Les évolutions de salaire réels

correspondent aux évolutions de salaire déflatées par l'indice des prix (figure 4A.2) .

Figure 4B.3 Salaires annuels nets moyens selon la catégorie socioprofessionnelle en 2004

en euros



Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Figure 4B.4 Salaires annuels nets moyens et évolutions des salaires réels selon la catégorie socioprofessionnelle dans le TRM en 2004

salaires annuels en euros
évolutions en %

	Salaries annuels nets moyens 2004					Evolution 2004 / 2003 des Salaires réels	
	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions	Messagerie et fret express	TRM élargi	TRM élargi	Transports
Cadres	36 233	36 337	36 141	40 821	37 595	-1,0	-0,2
Professions Intermédiaires	21 885	21 918	23 593	21 863	21 941	0,6	-0,2
Employés	15 909	15 885	16 863	16 044	15 970	0,9	0,1
Ouvriers	16 195	17 289	17 386	15 682	16 825	0,8	-0,2
Ouvriers qualifiés	16 311	17 407	17 391	15 919	16 972	0,7	-0,2
Conducteurs	16 286	17 500	17 335	15 958	17 037	0,8	-0,2
Ouvriers non qualifiés	14 467	14 938	17 100	14 787	14 799	1,0	-1,2
Ensemble	17 153	18 064	18 175	18 717	17 929	0,6	-0,1

Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

4C – Les rémunérations des conducteurs du TRM

Les frais de route : environ 16 % des gains des conducteurs

Selon l'enquête conjoncturelle (encadré), on assiste à une diminution de la part des frais de route dans l'ensemble des gains des conducteurs : 20 % en 1999, 16 % en 2003. Toutefois, entre 2002 et 2003, il semblerait que ce taux se stabilise.

Le montant mensuel moyen des frais de route des conducteurs des entreprises du TRM interurbain est près de trois fois supérieur à celui des conducteurs du TRM de proximité : 417 € contre 140 €. Par contre, leurs salaires et primes sont plus proches (respectivement 1 568 et 1 464 € par mois). C'est donc grâce aux frais de route que les conducteurs des entreprises du TRM interurbain restent en haut de la hiérarchie des sommes perçues par les conducteurs du compte d'autrui : 1 985 € par mois en moyenne, soit un quart de plus que celles des conducteurs du TRM de proximité (1 604 € ; figure 4C.1).

La part des frais de route dans les gains totaux varie beaucoup suivant le type d'activité : 21 % pour le TRM interurbain et 9 % pour le TRM de proximité (figure 4C.1).

Les frais de route plus sensibles que les rémunérations au rythme et à la durée du travail

Les salaires et les primes augmentent en fonction du rythme de travail. Ceux des grands routiers sont supérieurs de 10 % aux rémunérations des autres conducteurs (respectivement : 1 582 et 1 444 € par mois en 2003 ; figure 4C.2).

Les différences sont beaucoup plus marquées en ce qui concerne les frais de route. Ils sont plus de trois fois plus importants pour les grands routiers : leurs frais de route s'élèvent, en moyenne, à 443 € par mois contre 153 € pour les autres routiers.

Le montant des sommes perçues varie aussi selon la durée de travail. L'écart entre les rémunérations mensuelles moyennes les plus élevées et les plus faibles, selon les durées hebdomadaires, est de 5 %. Si l'on y ajoute les frais de route, l'écart entre les sommes perçues passe à 19 %. (figure 4C.3).

Le montant des frais de route évolue fortement avec la durée du temps de service hebdomadaire (calculée sur la base d'une semaine de référence de cinq jours ou plus). Les conducteurs déclarant travailler plus de 56 heures perçoivent des frais de route deux fois plus élevés que ceux dont la durée de travail hebdomadaire est comprise entre 39 et 48h.

Les rémunérations et les frais de route des conducteurs augmentent avec la taille des entreprises

Le TRM se caractérise par un nombre important d'entreprises moyennes et petites. En 2004, selon l'enquête annuelle d'entreprise, les entreprises de moins de 10 salariés représentent 82,1 % du nombre total d'entreprises du secteur.

Les frais de route sont plus sensibles que les salaires à la taille des entreprises. Ils passent de 265 € par mois, en moyenne, pour les entreprises de moins de 10 salariés à 332 € pour celles de 50 salariés et plus. Ce phénomène s'explique notamment par le fait que les grandes entreprises sont plus représentées dans l'interurbain où les frais de route sont plus élevés (figure 4C.4).

Les rémunérations des conducteurs augmentent avec l'ancienneté

Toujours selon les déclarations des conducteurs à l'enquête conjoncturelle, les rémunérations mensuelles des conducteurs augmentent très légèrement avec l'ancienneté.

Ainsi, l'écart des rémunérations mensuelles (salaires et primes), entre un conducteur dont l'ancienneté dans l'entreprise est de moins d'un an et celui dont l'ancienneté est supérieure à 10 ans, est de 13 % (figure 4C.5).

L'âge des conducteurs intervient de la même façon que l'ancienneté. Enfin, la nature du produit transporté n'influe pas sur le niveau de rémunération des conducteurs.

Les rémunérations des conducteurs sont fonction du type de véhicule utilisé

Le salaire brut moyen des conducteurs augmente avec la taille du véhicule. En 2003, si les conducteurs de véhicules de plus de 19 tonnes sont dans la moyenne, ceux de véhicules de moins de 11 tonnes et de plus de 3,5 tonnes perçoivent un salaire inférieur de 7,8 % au salaire moyen (figure 4C.6).

Le salaire moyen des femmes conducteurs routiers représente 83,8 % du salaire moyen.

L'enquête conjoncturelle sur la durée et les conditions de travail des conducteurs

Elle a pris fin au premier semestre 2003. Les résultats présentés dans ce chapitre ne portent que sur ce semestre, ils doivent donc être pris avec prudence.

Figure 4C.1 Gains mensuels selon le secteur d'activité, premier semestre 2003

en euros

	Salaire et primes	Frais de route	Total
TRM de proximité	1 464	140	1 604
TRM interurbain	1 568	417	1 985
Ensemble	1 513	298	1 811

Source : MTETM/DGMT et SESP - enquête conjoncturelle

Figure 4C.2 Gains mensuels selon le rythme de travail, premier semestre 2003

en euros

	Salaire	Primes	Frais de route	Total
Grands routiers	1 550	32	443	2 025
Autres conducteurs	1 414	30	153	1 597
Ensemble	1 482	31	298	1 811

Source : MTETM/DGMT et SESP - enquête conjoncturelle

Figure 4C.3 Gains mensuels selon la durée hebdomadaire de travail, premier semestre 2003

en euros

Durée hebdomadaire	Salaire et primes	Frais de route	Ensemble
Moins de 39 h	1 494	167	1 661
De 39 à 48 h	1 527	202	1 729
De 48 à 56 h	1 570	307	1 877
Plus de 56 h	1 548	436	1 983
Ensemble	1 513	298	1 811

Source : MTETM/DGMT et SESP - enquête conjoncturelle

Figure 4C.4 Gains mensuels selon la taille de l'entreprise, premier semestre 2003

en euros

Taille	Salaire et primes	Frais de route	Total
Moins de 10 salariés	1 498	265	1 763
De 10 à 49 salariés	1 500	285	1 786
50 salariés et plus	1 517	332	1 849
Ensemble	1 513	298	1 811

Source : MTETM/DGMT et SESP - enquête conjoncturelle

Figure 4C.5 Gains mensuels selon l'ancienneté, premier semestre 2003

en euros

	Salaire et primes	Frais de route	Ensemble
Moins d'un an	1 405	299	1 704
De 1 à 5 ans	1 487	302	1 789
De 5 à 10 ans	1 517	312	1 829
Plus de 10 ans	1 592	318	1 910
Ensemble	1 513	298	1 811

Source : MTETM/DGMT et SESP - enquête conjoncturelle

Figure 4C.7 Rémunérations des conducteurs du TRM, selon le rythme de travail hebdomadaire, en 1999

en euros

Rythme de travail	Salaire net*	Frais de route	Total
Compte d'autrui			
Ensemble des conducteurs	1 264	401	1 665
Rentre chaque jour	1 213	221	1 434
Ensemble des absents	1 312	564	1 876
Absents plus de 3 nuits	1 318	625	1 943
Absents de 1 à 3 nuits	1 300	444	1 744
Compte propre			
Ensemble des conducteurs	1 260	184	1 444
Rentre chaque jour	1 241	152	1 392
Ensemble des absents	1 413	387	1 800

Source : Enquête Inrets 1999

Figure 4C.6 Salaire brut annuel moyen des conducteurs du TRM selon le type d'emploi en 2003

en euros

	Hommes	Femmes	Ensemble
Livreur	16 416	12 943	16 116
Conducteur de véhicule jusqu'à 3,5 tonnes	16 462	13 468	16 225
Ensemble conducteurs livreurs	**16 448**	**13 298**	**16 192**
Conducteur de véhicule de plus de 3,5 tonnes et moins de 11 tonnes	19 255	16 175	19 201
Conducteur de véhicule de plus de 11 tonnes et moins de 19 tonnes	19 628	16 921	19 597
Conducteur de véhicule de plus de 19 tonnes	21 345	17 874	21 318
Conducteur hautement qualifié	21 957	17 676	21 903
Conducteur grand routier	22 197	19 930	22 180
Ensemble des conducteurs routiers	**21 285**	**17 806**	**21 253**

Source : CARCEPT

Champ : conducteurs à temps complets présents du 1er janvier au 31 décembre 2003 dans un même emploi et une même entreprise.

L'ensemble des gains

que perçoivent les conducteurs routiers du compte d'autrui comprend d'une part les rémunérations (salaire et primes) et d'autre part les frais de route. Cependant, de par leur nature, ces indemnités ne peuvent pas être assimilées à une composante de la rémunération. Notamment, le montant moyen disponible pour le conducteur après paiement effectif de ses frais de voyage ne peut être apprécié.

4D – Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération

Le protocole d'accord conclu le 25 novembre 2002

Ce protocole, étendu par arrêté du 24 février 2003 (JO du 9 mars 2003), établit la politique salariale conventionnelle dans les transports routiers de marchandises et les activités auxiliaires du transport à compter du 1er juillet 2002.

Il met en place des taux horaires minimums conventionnels pour les salariés ouvriers, employés, techniciens et agents de maîtrise des entreprises entrant dans son champ d'application.

Les taux horaires minimums conventionnels des personnels ouvriers (conducteurs « grands routiers » et « courte distance ») sont fixés conformément aux tableaux ci-contre. Ils sont attribués en fonction de coefficients, c'est-à-dire du niveau de qualification des ouvriers. Ce sont des taux à l'embauche. Une majoration de 2 % est appliquée pour 2 ans d'ancienneté, 4 % pour 5 ans d'ancienneté, 6 % pour 10 ans et 8 % pour 15 ans (article 13 annexe 1).

Nous avons pris pour référence dans cette publication :

- Le coefficient 128M pour les conducteurs courte distance ;

- Le coefficient 150M pour les conducteurs grands routiers.

L'accord conclu le 23 avril 2002

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

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

Figure 4D.1 Taux horaires conventionnels des conducteurs « courte distance »

en euros

Coefficient	2002	2003	2004	2005	Evolution 2002-2005
115M	7,01	7,27	7,56	7,95	13,41%
118M	7,01	7,27	7,56	7,95	13,41%
120M	7,02	7,28	7,56	7,95	13,25%
128M	7,03	7,29	7,56	8,11	15,40%
138M	7,07	7,33	7,60	8,13	15,06%
150M	7,54	7,82	8,10	8,51	12,86%

Figure 4D.2 Taux horaires conventionnels des conducteurs « grands routiers »

en euros

Coefficient	2002	2003	2004	2005	Evolution 2002-2005
128M	7,28	7,55	7,82	8,11	11,44%
138M	7,30	7,57	7,85	8,13	11,44%
150M	7,54	7,82	8,10	8,51	12,87%

5 – La formation

5A – La formation dans le transport routier

Un niveau de formation initiale faible

Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC : 40 % dans le TRM contre 32 % dans l'ensemble du secteur transport en 2005.

La proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur (22 %) est nettement moins élevée que dans le secteur transport (34 %) et dans l'ensemble de l'économie (44 % ; figure 5A.1 ; enquête emploi 2005).

Amélioration du niveau moyen de formation dans le transport routier

Depuis 1990, le niveau de formation initiale s'est nettement amélioré. Cette situation résulte d'une diminution de la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC : elle est passée de 52 % à 41 %. Corrélativement, la part des actifs titulaires au moins du baccalauréat, de 11 % en 1990, atteint 21 % en 2005. Cette situation n'est pas propre au secteur, elle est en phase avec l'amélioration générale du niveau de formation de l'ensemble des actifs (figures 5A.2, 5A.3 et annexe 5.1).

La formation des conducteurs du TRM

Le niveau du diplôme initial diminue sensiblement avec l'âge des conducteurs. En 2003, si 32 % des conducteurs n'ont aucun diplôme ou simplement le BEPC, seulement 11 % des moins de 35 ans sont dans la même situation. Corrélativement, les détenteurs d'un BEP sont beaucoup plus nombreux parmi les jeunes conducteurs : 36 % des moins de 35 ans contre 19 % pour l'ensemble des conducteurs. Par contre, la proportion de titulaires d'un CAP est pratiquement la même pour l'ensemble des conducteurs et pour ceux de moins de 35 ans, soit respectivement 41 % et 39 %. Mieux formés, les conducteurs de moins de 35 ans possèdent beaucoup plus fréquemment un diplôme spécialisé dans les transports (figure 5A.4).

Depuis 1999, la proportion de conducteurs qui ont le baccalauréat ou un diplôme d'enseignement supérieur a fortement augmenté (4,8 % en 1999 et 8,4 % en 2003, soit une augmentation de 73 %). Cette hausse est plus forte pour les conducteurs de moins de 35 ans (6,2 % en 1999 et 14,4 % en 2003).

Hausse des effectifs en formation de conduite de véhicules

Le nombre de candidats ayant passé avec succès l'un des examens de l'enseignement professionnel du transport routier a plus que triplé entre 1992 et 2005.

En 2005, près de 184 000 personnes ont été formées dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport, soit + 5,9 % par rapport à 2004. Cette hausse est imputable aux formations de type « maintenance » (+ 19,1 %), et « conduite de véhicules » (+ 12,5 %), avec en particulier une augmentation de l'ordre de 13 400 du nombre de participants à la FCOS.

Le nombre de candidats présentés à un CAP ou un BEP de conduite routière est stable. Quant à la formation des caristes, le nombre de candidats n'a cessé de diminuer depuis 2002, soit au total une baisse de 20 %. Entre 2004 et 2005, le nombre de candidats inscrits en formation "Direction-gestion" diminue de 3,7 % ; cette baisse touche l'ensemble des filières (figure 5A.5 et annexe 5.3).

Moins de jeunes en formation en alternance

La baisse de la formation en alternance se confirme en 2005 avec une forte chute des contrats (- 18,2 % après - 26,1 % en 2004 ; figure 5A.6).

Conformément à l'application de la loi du 4 mai 2004, les contrats de qualification et d'adaptation sont progressivement remplacés par le contrat de professionnalisation. C'est pourquoi en 2005, les seuls contrats d'insertion en alternance sont des contrats de professionnalisation. Dans la figure 5A.6, pour soutenir la comparaison entre 2005 et les années antérieures, les deux anciens types de contrat (adaptation et qualification), en vigueur jusqu'en 2004, sont agrégés sous l'appellation quelque peu anachronique de contrat de professionnalisation.

Figure 5A.1 Répartition des actifs selon le diplôme, en 2005

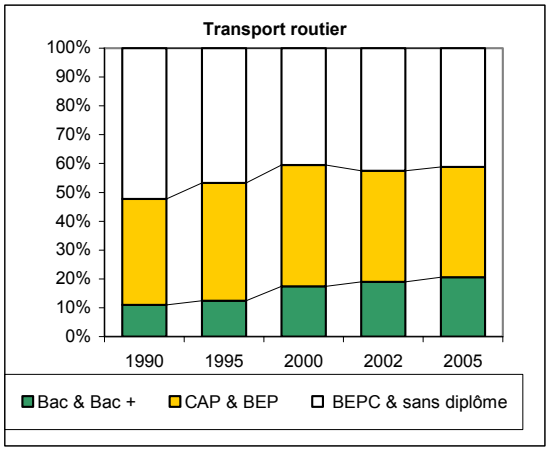
structure en %
effectifs en milliers

	Trans. Terr.	*dont TRM**	Trans. Aérien	Service Auxil.	Sect. Trans.
Bac ou plus	26	22	74	43	34
CAP-BEP	38	38	12	30	34
Aucun ou BEPC	36	40	15	27	32
	100	100	100	100	100
Effectifs*	708	371	70	280	1 076

Source : Insee - enquête emploi 2005
** TRM : 602L, 602M, 602P, 634A*

Figure 5A.2 Répartition des actifs selon le diplôme dans le transport routier

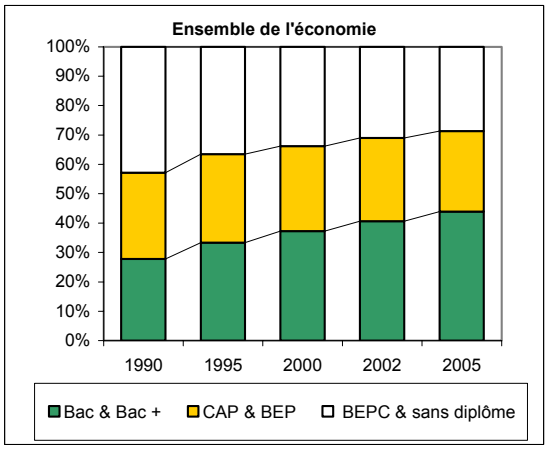
en %



Source : Insee - enquête emploi (Naf 602)
Rupture de série en 2002 : enquête emploi en continu

Figure 5A.3 Répartition des actifs selon le diplôme dans l'ensemble de l'économie

en%



Source : Insee - enquête emploi.

Figure 5A.4 Répartition des conducteurs du TRM selon le diplôme obtenu le plus élevé, en 2003

en%

	Ensemble	Moins de 35
Diplôme d'enseignement supérieur	1,8	2,1
BAC	6,6	12,3
CAP	41,2	38,9
BEP	18,7	35,9
BEPC	7,5	3,5
Aucun	24,2	7,3
Total	100,0	100,0

Source : MTETM/DGMT et SESP - enquête conjoncturelle

Figure 5A.5 Effectifs en formation dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

nombre de participants

Familles professionnelles	2003	2004	2005
Direction - gestion	11 889	12 298	11 846
Conduite de véhicules	102 303	108 462	121 979
Ventes/achats - Techniques d'exploitation*	52 108	50 635	47 298
Maintenance	1 835	2 399	2 857
Total	168 135	173 794	183 980

Source : CNPE, données 2005 provisoires
** Techniques d'exploitation : contrairement aux années antérieures, les caristes sont pris en compte dans les effectifs des ventes/achats, techniques d'exploitation.*

Figure 5A.6 Formation en alternance dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

nombre de participants

	2002	**2003**	**2004**	**2005**
Contrats d'adaptation	865	868	870	
Contrats de qualification	4 510	4 510	3 103	
Total, ou contrats de professionnalisation	5 375	5 378	3 973	3 250
dont conduite de véhicule	2 810	2 708	2 370	1 825

Source : CNPE, données 2005 provisoires

Enquête CNPE

La CNPE établit ses estimations en matière d'emploi et de formation à partir d'une enquête menée directement auprès d'entreprises et d'établissements entrant dans le champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports.

Le champ de la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport est le suivant : TRV (602B, 602G), TRM (602L, 602M, 602N, 602P), autres activités (634A, 634B, 634C, 641C, 712A en partie, 746Z en partie, et 851J).

La famille 'conduite de véhicules' regroupe les emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier. Elle représente environ 70% des effectifs du transport routier et auxiliaires de transport.

5B – La formation des conducteurs

Les formations obligatoires

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée depuis 1998, avec la généralisation des formations obligatoires (FIMO et FCOS).

La formation initiale minimale obligatoire (FIMO)

Cette formation concerne à ce jour tous les conducteurs salariés et non salariés du transport routier de marchandises, ainsi que les conducteurs du compte propre. Elle s'adresse aux titulaires du seul permis « poids lourd » puisque les titulaires d'un diplôme de formation professionnelle « conduite » obtiennent la FIMO par équivalence.

Après avoir été multiplié environ par dix entre 1996, première année pleine d'application de cette mesure, et 2002, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO pour le compte d'autrui n'a cessé de diminuer, légèrement entre 2002 et 2004, puis d'une façon plus marquée en 2005, avec 9 % de baisse (figure 5B.1).

Quant au compte propre, le nombre d'attestations délivrées après formation augmente fortement en 2005 (+ 62,5 %) pour atteindre le nombre de 1 222, ce qui est un effet de la mise en œuvre des accords de branche prévus par la loi de 1998 et du décret n°2004-1186 du 8 novembre 2004 (figure 5B.2).

La formation continue obligatoire de sécurité (FCOS)

Cette formation se renouvelle tous les 5 ans et concerne les conducteurs titulaires de la FIMO ou ceux qui ne conduisent que des véhicules dont le poids total autorisé hors charge (PTAC) est compris entre 3,5 tonnes et 7,5 tonnes.

Le nombre d'attestations délivrées au titre de la FCOS pour le compte d'autrui augmente de 25,5 % en 2005, après avoir doublé entre 2002 et 2004. Ces évolutions correspondent à l'échéancier de l'application des dispositions réglementaires (figure 5B.1).

Comme la formation initiale, la formation continue s'élargit au compte propre. En 2005, le nombre d'attestations délivrées pour le compte propre a ainsi doublé et atteint 20 363 (figure 5B.2).

Les actions de perfectionnement liées au transport de matières dangereuses, en 2005.

Parmi les formations continues obligatoires, il faut également mentionner les actions de perfectionnement liées à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses, en baisse de 5,2 % par rapport à 2004. Elles représentent environ 17 % des formations continues concernant la conduite de véhicules, d'après la commission nationale paritaire de l'emploi (CNPE ; annexe 5.3). L'attestation de formation, nécessaire aux conducteurs pour être affectés à ce type de transport, est spécifique à chaque catégorie de produits véhiculés ; elle est valable cinq ans.

Les formations suivies par les conducteurs pour compte d'autrui.

Par ailleurs, l'enquête conjoncturelle apportait des précisions sur la formation des seuls conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui. Ainsi, au premier semestre 2003, 36 % d'entre eux avaient suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois.

Parmi les conducteurs ayant déjà suivi une formation, la part de ceux qui avaient suivi la FIMO, seule ou avec une autre formation, s'élevait à 31 %, et la part de ceux qui avaient suivi la FCOS accompagnée ou non d'une des autres formations était de 67 % (figure 5B.3).

Figure 5B.1 Formation dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui

nombre d'attestations

	1996	2000	2002	2004	2005
FIMO	2 782	20 910	23 176	22 313	20 336
FCOS	1 500	106 432	31 882	62 016	77 858

Source : DGMT/DTMRF

Figure 5B.2 Formation dans le transport routier de marchandises pour compte propre

nombre d'attestations

	2001	2002	2003	2004	2005
FIMO	474	590	568	752	1 222
FCOS	3 305	4 370	4 690	9 590	20 363

Source : DGMT/DTMRF

Figure 5B.3 Conducteurs ayant au moins suivi une formation depuis un an, 1er semestre 2003

en %

Formation suivie	Ensemble	Moins de 35 ans
FIMO	31	36
FCOS	67	60
Matières dangereuses	24	23
Attestation de capacité	3	6

Source : MTETM/DGMT et SESP - enquête conjoncturelle
Les conducteurs peuvent suivre plusieurs formations dans l'année : le total est supérieur à 100.

Les formations professionnelles obligatoires des conducteurs

Le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises a été instauré par l'accord collectif du 20 janvier 1995 et confirmé par le décret du 31 mai 1997 qui lui a conféré un caractère réglementaire. En accord avec les partenaires sociaux, le gouvernement a décidé la généralisation de cette formation professionnelle, et la loi du 6 février 1998 a prévu son application à tous les conducteurs routiers, salariés et non salariés, compte propre et compte d'autrui, marchandises et voyageurs.

La FIMO (formation initiale minimale obligatoire)

Mise en place au 1er juillet 1995 dans le TRM (compte d'autrui), la FIMO vise à professionnaliser le métier de conducteur. Elle a une durée de quatre semaines et est destinée aux conducteurs exerçant leur métier sur des véhicules de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC).

Les personnels titulaires d'un CAP de conduite routière, d'un BEP conduite et service ou d'un titre professionnel de conducteur routier obtiennent la FIMO par équivalence. Le texte initial ménageait une période de transition de cinq ans, à compter du 1er juillet 1995 destinée à mettre en place de manière progressive ces obligations. Depuis le 1er juillet 2000, c'est toute la population des conducteurs entrant dans le métier qui est concernée, sans distinction d'âge.

Les conducteurs ayant bénéficié de la FIMO reçoivent de l'organisme de formation une attestation à présenter, le cas échéant, aux personnels de contrôle. Outre la participation financière des entreprises, prévue par l'accord-cadre, et les dispositifs aidés par les pouvoirs publics pour favoriser l'insertion professionnelle et l'emploi, la taxe fiscale sur les immatriculations de véhicules utilitaires contribue au financement de la FIMO.

Enfin, à la demande des partenaires sociaux et pour veiller à la qualité des formations, les centres habilités à dispenser les FIMO et FCOS font l'objet d'un agrément délivré par le Préfet de région. Celui-ci est, en outre, chargé d'assurer le suivi, le contrôle et le bilan de l'activité des centres agréés dans sa région.

La FCOS (formation continue obligatoire de sécurité)

Les mêmes textes prévoient des mesures visant à la formation continue des conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes. Cette formation se déroule sur trois jours, tous les cinq ans. Elle comprend une actualisation des connaissances techniques de conduite et de sécurité y compris la sensibilisation à la sécurité des autres usagers. Le financement de la FCOS est assuré principalement par les entreprises et l'OPCA transport. Comme pour la FIMO, il avait été prévu un échéancier d'application qui s'étalait jusqu'au 1er juillet 2000.

Généralisation de la formation obligatoire à tous les conducteurs

Actuellement, tous les conducteurs routiers du transport public de marchandises, salariés et non salariés, ont suivi une formation, qu'il s'agisse d'une FIMO ou d'une FCOS et la plupart d'entre eux ont suivi pour la deuxième fois dans leur carrière, cinq ans après, un stage de formation continue.

Le décret n°2004/1186 du 8 novembre 2004 (J.O. du 10 novembre 2004) a étendu ces obligations de formation professionnelle continue aux conducteurs salariés du transport routier privé de marchandises à compter du 10 février 2005.

Enfin, la transposition de la directive 2003-59-CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs, permettra d'achever complètement le processus de généralisation de la formation obligatoire des conducteurs prévue par la loi du 6 février 1998 et d'apporter les modifications nécessaires au dispositif français pour le rendre conforme aux dispositions de la directive. A cet effet, un décret en Conseil d'Etat et des arrêtés d'application sont en actuellement en cours d'élaboration.

5C – La formation continue dans le transport routier

Un taux de participation financière très faible

En 2004, 2,10 % de la masse salariale du transport routier de marchandises est consacré à la formation continue. Ce taux de participation financière est pratiquement stable par rapport à 2003 (+ 0,1%). Mais, il reste en dessous de celui de l'ensemble de l'économie (2,97 %), lequel connaît en 2004 une légère reprise de 0,1%, après une baisse continue depuis 1993. De même, le taux de participation financière du TRM reste bien inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres (4,23 %) qui, lui, n'a jamais cessé de baisser depuis 1998 (figure 5C.1).

Un effort physique de formation continue plus soutenu, mais encore trois fois plus faible que dans les transports terrestres.

En 2004, l'augmentation du taux d'accès à la formation continue se confirme dans les trois secteurs considérés : le transport routier de marchandises, les transports terrestres, et l'ensemble de l'économie. Avec près de 20% d'augmentation, le taux d'accès à la formation continue dans le TRM connaît la plus forte augmentation. Mais il reste une fois et demi moindre que celui de l'ensemble des transports terrestres.

En 2004, la durée moyenne des stages diminue légèrement dans le TRM et reste deux fois plus faible que dans l'ensemble des transports terrestres.

L'effort physique de formation continue, égal au produit de ces deux grandeurs, est donc trois fois plus faible dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble des transports terrestres (7 heures par salarié contre 21,9 heures ; figure 5C.1).

Un taux d'accès à la formation faible pour les ouvriers.

La prépondérance des ouvriers et l'importance des entreprises de petite taille ne suffisent pas à expliquer les écarts constatés.

Le taux d'accès à la formation des ouvriers et des employés du TRM demeure beaucoup plus faible que dans les autres secteurs du transport. Au sein même du TRM, le taux d'accès de ces derniers est deux fois plus faible que celui des agents de maîtrise et des cadres (annexe 5.4).

Un effort de formation continue croissant avec la taille des entreprises

Par ailleurs, l'effort physique de formation est fortement lié à la taille des entreprises (figure 5C.3).

Le taux d'accès à la formation continue est quatre fois plus faible dans les entreprises de 10 à 19 salariés que dans les entreprises de plus de 250 salariés (figure 5C.4).

Les efforts de formation consentis par les grandes entreprises, peu nombreuses dans le secteur, permettent le maintien du taux de participation financière du secteur au dessus de 2% ; alors que cette valeur n'est jamais atteinte par les entreprises de moins de 250 salariés.

Ce taux passe de 1,58 % de la masse salariale dans les entreprises du TRM de moins de 20 salariés, à 1,98 % dans les entreprises de 50 à 250 salariés puis à 2,44 % dans les entreprises de plus de 250 salariés (figure 5C.2).

Figure 5C.1 Formation continue dans les entreprises de 2002 à 2004

	2002	2003	2004
Effort physique de formation continue (en heures)			
Transport routier de marchandises	5,6	5,9	7,0
Transports terrestres	25,3	22,3	21,9
Ensemble de l'économie	10,7	11,0	12,0
Durée moyenne des stages (en heures)			
Transport routier de marchandises	24,4	22,3	22,1
Transports terrestres	54,2	47,7	44,1
Ensemble de l'économie	31,7	31,3	30,7
Taux d'accès à la formation continue (en %)			
Transport routier de marchandises	22,9	26,4	31,6
Transports terrestres	46,7	46,8	49,6
Ensemble de l'économie	33,8	35,2	39,0
Taux de participation financière (en %)			
Transport routier de marchandises	1,95	1,96	2,10
Transports terrestres	4,75	4,25	4,23
Ensemble de l'économie	3,02	2,88	2,97

Source : Cereq
Champ : entreprises de plus de 10 salariés
TRM : 602L, 602M, 602P et 634A

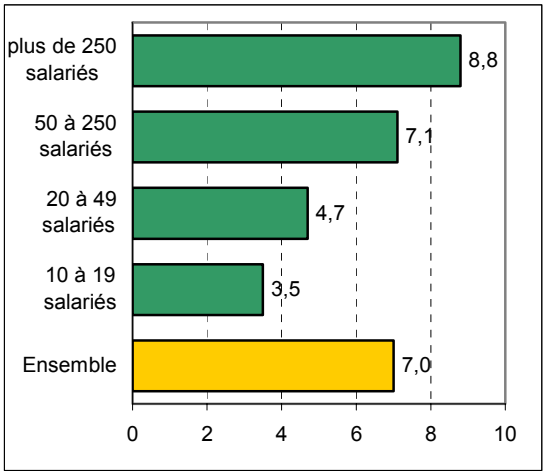
Figure 5C.2 Formation continue dans les entreprises de transport routier de marchandises en 2004

Effectif salarié	10 à 19	20 à 49	50 à 250	250 et plus	Total
Effort physique de formation continue, en heures					
	3,5	4,7	7,1	8,8	7,0
Durée moyenne des stages, en heures					
	29,5	26,4	24,2	19,7	22,1
Taux d'accès à la formation continue, en %					
	11,8	17,7	29,4	44,5	31,6
Taux de participation financière, en %					
	1,58	1,77	1,98	2,44	2,10

Source : Cereq
Champ : entreprises de plus de 10 salariés
TRM : 602L, 602M, 602P et 634A

Figure 5C.3 Effort physique de formation continue dans les entreprises de transport routier de marchandises en 2004

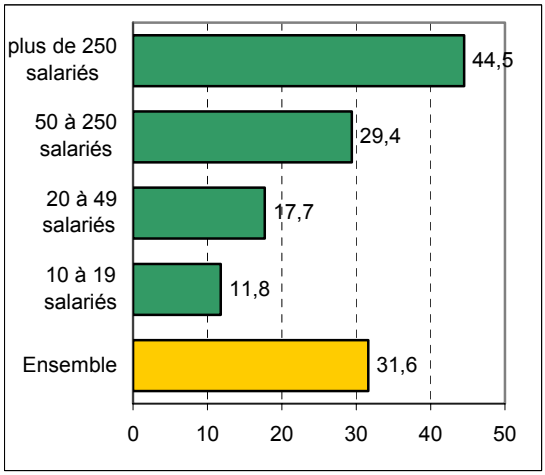
en heures



Source : Cereq
Champ : entreprises de plus de 10 salariés
TRM : 602L, 602M, 602P et 634A

Figure 5C.4 Taux d'accès à la formation continue dans les entreprises de transport routier de marchandises en 2004

en %



Source : Cereq
Champ : entreprises de plus de 10 salariés
TRM : 602L, 602M, 602P et 634A

Définitions :

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

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 (n.c. les formations en alternance).

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

6 – L’accidentologie

6A – L'accidentologie du travail

Les transports routiers de marchandises : des activités à risques

Pour 2004, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a enregistré, pour le secteur des transports et de la manutention, 63 080 accidents du travail avec arrêt pour un effectif de 943 497 salariés. Le « taux de risque » est de 6,7 %, ce qui place ce secteur parmi les plus accidentogènes après celui de la construction (9,0 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,9 % (figure 6A.1).

Le transport routier de marchandises contribue largement à cette situation. En 2004, il représentait un peu plus du tiers (37 %) des effectifs salariés de l'ensemble « Transports et manutention » affiliés au régime général alors qu'il était à l'origine de la moitié des accidents avec arrêt et de près de 58 % des décès.

Le taux de risque du TRM diminue assez régulièrement depuis 1999. Il est néanmoins passé de 8,4 % en 2004 à 8,6 % en 2005 (figure 6A.2).

Des risques d'accidents du travail plus importants pour les ouvriers non qualifiés

En 2005, les ouvriers représentent environ 80 % des salariés de l'ensemble du transport routier de marchandises, les ouvriers qualifiés 74 % et les ouvriers non qualifiés 6 %.

Les ouvriers sont victimes de 92 % des accidents avec arrêt : les ouvriers qualifiés (des conducteurs essentiellement) de 75 % et les ouvriers non qualifiés de 17 %.

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est donc plus important pour les ouvriers non qualifiés (25 %) que pour les ouvriers qualifiés (9 %) dont font partie les conducteurs (figure 6A.3).

Les taux de risque sont relativement identiques suivant les secteurs d'activité du TRM. Cependant, dans les entreprises de messagerie, le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt des ouvriers, qu'ils soient ou non qualifiés, est plus élevé. Pour les ouvriers non qualifiés, ce taux de risque est de 24 % contre 16 % pour les autres activités ; pour les ouvriers qualifiés, ces chiffres sont respectivement de 12 % et 7 % (figure 6A.4).

Les risques d'accidents du travail diminuent légèrement avec l'âge mais leur gravité s'accroît

Les risques d'accidents du travail varient selon l'âge des salariés des activités du transport routier de marchandises (figure 6A.5).

Le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail se rapproche entre les plus et les moins de 40 ans. En 2005, les moins de 40 ans représentent 55 % des salariés et 57 % des victimes d'accidents avec arrêt de travail.

Par contre, les écarts sont plus marqués pour les risques d'accidents graves et c'est, au contraire, pour les 50 ans et plus que la gravité, mesurée par le risque d'avoir une incapacité permanente, est la plus importante. Cette tranche d'âge représente 16 % des salariés et 29 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

Taux de risque

Nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

Taux de décès

Nombre de décès pour 10 000 salariés.

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

Les statistiques de la CNAMTS constituent la principale source d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés (hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP). Ces statistiques ne comprennent pas les travailleurs indépendants. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence des accidents du travail et, d'autre part, la répartition des accidents suivant différents critères tels que l'âge du salarié, sa qualification professionnelle ou encore le lieu de l'accident.

Les accidents du travail retenus ici sont les accidents ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins vingt quatre heures (accidents avec arrêt), les accidents ayant entraîné une IP et ceux ayant entraîné un décès.

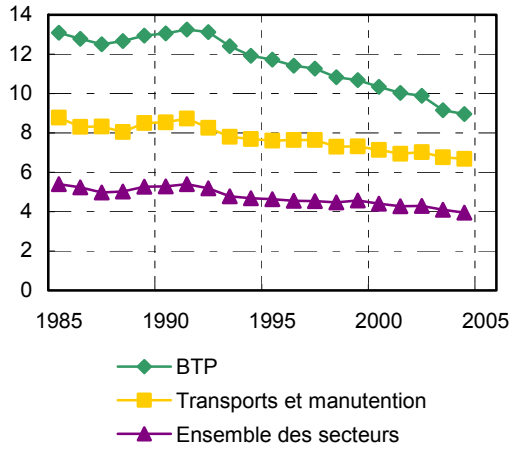
Ce sont les statistiques annuelles des accidents du travail survenus, déclarés et réglés dans l'année. Les résultats des sièges sociaux et bureaux ne sont pas donnés avec les activités dont relèvent les entreprises concernées.

Effectifs salariés CNAMTS

Ne disposant pas des effectifs par catégorie socio-professionnelle selon la CNAMTS, les nombres d'accidents sont rapportés à des effectifs estimés en appliquant à l'effectif des affiliés une clé de répartition issue des DADS.

Figure 6A.1 Taux de risque des accidents avec arrêt

en %



Source : CNAMTS

Figure 6A.2 Taux de risque des accidents avec arrêt dans le TRM

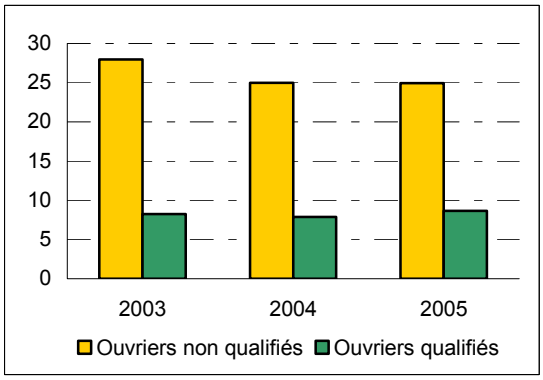
effectif, accidents et décès en unités ; taux en %

	2003	2004	2005
Effectif	352 026	350 517	352 993
Accidents avec arrêt	30 752	29506	30242
Accidents avec IP	2 319	2 496	2 560
Décès	89	58	72
Taux de risque	**8,7**	**8,4**	**8,6**
Taux de risque avec IP	**0,7**	**0,7**	**0,7**
Taux de décès	**2,5**	**1,7**	**2,0**
Taux de décès du BTP	**1,5**	**1,3**	**nd**

Source : CNAMTS

Figure 6A.3 Taux de risque des ouvriers dans le TRM selon la qualification

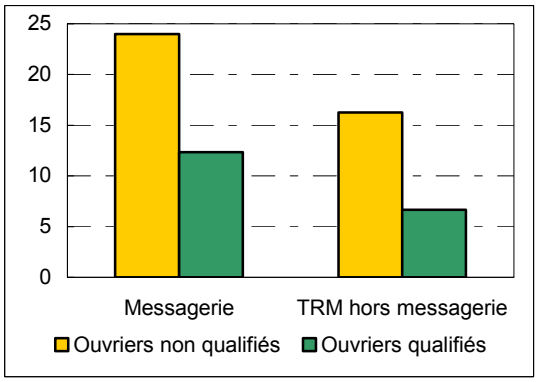
en %



Source : CNAMTS

Figure 6A.4 Taux de risque des ouvriers dans le TRM selon l'activité, en 2005

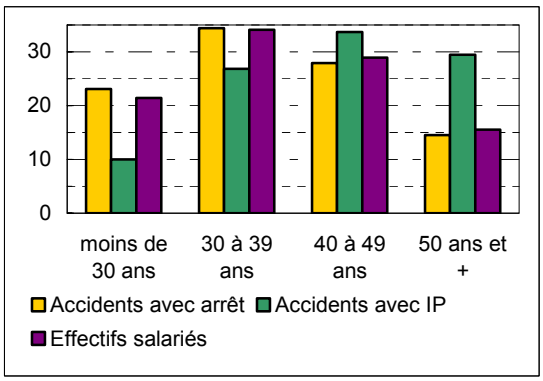
en %



Source : CNAMTS

Figure 6A.5 Répartition des effectifs et des accidents dans le TRM selon l'âge en 2005

en %



Source : CNAMTS

<u>Le champ du transport routier de marchandises CNAMTS</u>

Il diffère légèrement de la notion de secteur d'activité retenue dans ce document. Il comprend les activités (effectifs en 2005) :

602MD Transports routiers de marchandises (221 434 salariés)

602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques (26 738 salariés)

602PC Location de véhicules utilitaires et industriels (31 928 salariés) ; il couvre un champ plus large que le code 602P de la nomenclature NAF : il comprend en plus la location de véhicules avec conducteur dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes et la location de véhicules sans conducteur.

634AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement / livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express (72 893 salariés).

6B – L'accidentologie poids lourds

De 1990 à 2005, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué fortement et davantage que le nombre total d'accidents corporels : - 57 % dans le premier cas et - 48 % dans le second. En 2005, ils ne représentent que 5,2 % de l'ensemble des accidents corporels contre 6,2 % en 1990 (figure 6B.1).

Toutefois, ils ont augmenté de 5 % en 2005 après avoir baissé de 6 % en 2004. Par contre, le nombre de tués dans ces accidents diminue de 2 % après 3 % en 2004. Cette baisse de la mortalité dans l'accidentologie poids lourds s'inscrit dans la tendance du bilan général de la sécurité routière.

La gravité des accidents poids lourds se maintient à un niveau élevé. En 2005, avec un taux de gravité de 16,5, les accidents impliquant un poids lourd sont 2,6 fois plus graves que l'ensemble des accidents : un ratio quasiment stable depuis 15 ans (figure 6B.2 et encadré).

Les accidents impliquant un poids lourd : plus fréquents sur le réseau national et en rase campagne.

44 % des accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu sur le réseau national (autoroutes et routes nationales). Cette proportion est plus réduite (19 %) pour l'ensemble des accidents : cela s'explique par le fait que la circulation (mesurée en nombre de véhicules-kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local pour l'ensemble des véhicules alors que les poids lourds roulent surtout sur le réseau national (figure 6B.3).

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont déroulés en rase campagne (62 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents se produisent, le plus souvent, en ville (69 %). Par contre, pour les poids lourds comme pour l'ensemble des véhicules, le taux de gravité des accidents est plus élevé en rase campagne qu'en milieu urbain. En effet, pour les poids lourds, il est de 20,8 en rase campagne, contre 9,7 en milieu urbain (respectivement 14,1 et 2,8 pour l'ensemble des véhicules). Toutefois, comparée à la gravité des accidents pour l'ensemble des véhicules, la gravité des accidents impliquant un poids lourd est 3,4 fois plus élevée en ville alors qu'en rase campagne, elle n'est que 1,4 fois plus élevée (figure 6B.4).

Des accidents en journée et en semaine, avec la réglementation de la circulation des poids lourds

Les accidents impliquant un poids lourd sont les plus nombreux entre 6 heures et 18 heures. De même, 75 % des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont produits le jour, soit un peu plus que pour l'ensemble des véhicules (69 %). Egalement, 91 % de ces accidents se déroulent du lundi au vendredi, alors que ce chiffre est de 71 % pour l'ensemble des véhicules.

La réglementation de la circulation des poids lourds et les conditions de travail des conducteurs expliquent ces caractéristiques.

La vitesse, l'alcool, le transport de matières dangereuses : des causes aux accidents impliquant un poids lourd ?

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route pour l'ensemble des véhicules. Pour les poids lourds, le taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h, observé par l'ONISR, est de 17 % en 2005 hors autoroutes (pour les véhicules légers, il est de 19 % et pour les motos de 42 % ; figure 6B.5).

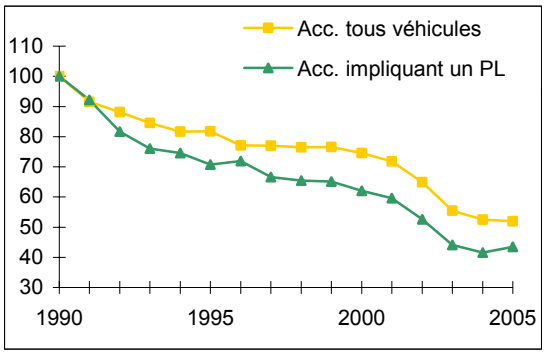
L'alcool, à l'origine d'accidents corporels et, en particulier, d'accidents mortels, est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds. 1,0 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel a un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage s'établit à 1,3 % pour les accidents mortels. Pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,3 % et 18,9 % (figure 6B.6).

Le transport de matières dangereuses

Il peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. S'il ne représente annuellement que 5 % du transport (en milliards de tonnes-kilomètres), il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses peuvent être dus ou non à la matière dangereuse transportée ; une partie d'entre eux sont des accidents corporels, "cas particulier" d'accidents impliquant un poids lourd. Selon la Mission des transports des matières dangereuses, et les données provisoires 2004, il y a eu 73 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 83 blessés et 18 tués. Parmi les blessés, 16 l'ont été au cours de la manutention des matières dangereuses.

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

base 100 en 1990



Source : ONISR

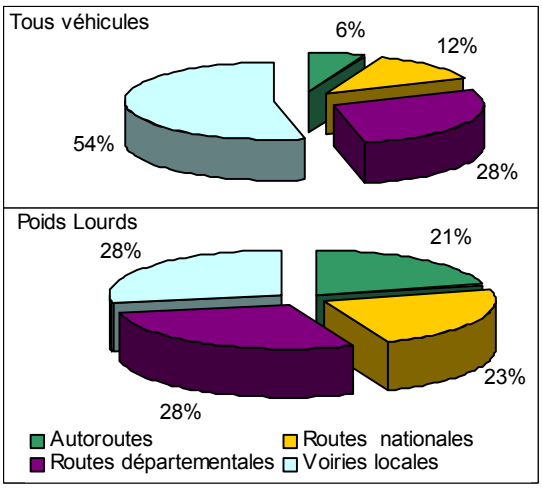
Figure 6B.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules depuis 1990

	1990	2000	2003	2004	2005
Accidents PL en % du total des accidents	6,2	5,2	5,0	4,9	5,2
Taux de gravité					
Accidents PL (1)	15,21	15,86	16,10	16,52	16,49
Tous véhicules (2)	6,33	6,30	6,35	6,13	6,29
(1) / (2)	2,4	2,5	2,5	2,7	2,6

Source : ONISR
** voir encadré*

Figure 6B.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2005

en %



Source : ONISR

Le taux de gravité

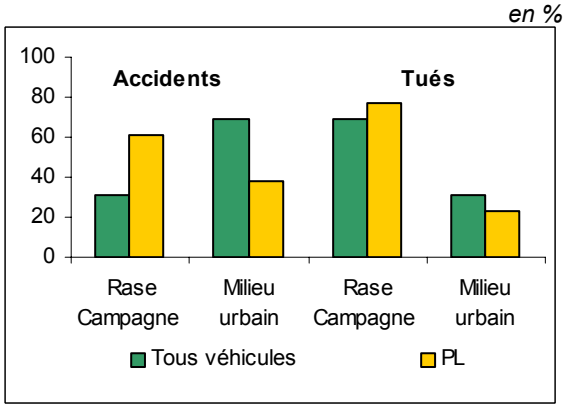
C'est le nombre de tués pour 100 accidents corporels.

Remarque :

La fiche 6B porte sur l'ensemble des PL circulant, et non sur les seuls PL du TRM.

Figure 6B.4 Accidents corporels selon la localisation en 2005

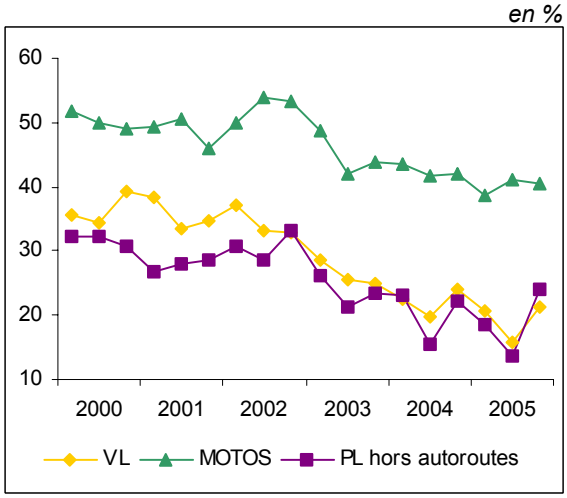
en %



Source : ONISR

Figure 6B.5 Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h de 2000 à 2005

en %



Source : ONISR
Ces chiffres sont extraits d'observations ponctuelles sur les routes, réalisées pour la DSCR, selon le poids du réseau, à partir de données de trafic.
Lecture : en dehors du réseau autoroutier, 17 % des poids lourds ont dépassé la vitesse limite autorisée de plus de 10 km/heure.

Figure 6B.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2005

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	6 735	120 688	5,6
voitures de tourisme	5 169	81 974	6,3
poids lourds	45	4 339	1,0
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	1 227	7 203	17,0
voitures de tourisme	919	4 856	18,9
poids lourds	9	683	1,3

Source : ONISR

Annexes

Annexe 1 – La situation économique du secteur

Annexe 1.1 Le chiffre d'affaires hors taxes, sous-traitance comprise

en millions d'euros

	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TRM de proximité	6 083	6 510	6 864	6 847	7 438	8 166	8 229	8 431	8 681
TRM interurbain	13 702	14 471	16 412	17 180	18 289	19 786	19 784	20 097	21 257
Location de camions avec conducteur	1 621	1 566	1 618	1 704	1 915	1 894	1 916	1 891	1 835
Messagerie, fret express	6 830	8 143	9 074	9 582	10 603	11 147	11 440	11 260	11 108

Source : MTETM/SESP - EAE

Annexe 1.2 Le transport intérieur de marchandises hors transit

en milliards de tonnes-kilomètres

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transport ferroviaire	46,5	40,7	41,4	44,0	44,6	45,3	48,4	43,5	43,4	40,9	39,9	35,5
Transport routier	171,8	196,9	199,7	204,8	212,7	225,0	229,4	234,5	236,1	237,7	250,5	248,6
Transport fluvial	7,2	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3	7,9
Transport par conduites	19,6	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7	22,1	21,0	22,1	20,5	20,2
Total Terrestre	245,1	265,8	268,7	276,6	285,1	298,5	306,7	306,9	307,4	307,6	318,2	312,2

en %

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transport ferroviaire	19,0	15,3	15,4	15,9	15,6	15,2	15,8	14,2	14,1	13,3	12,5	11,4
Transport routier	70,1	74,1	74,3	74,0	74,6	75,4	74,8	76,4	76,8	77,3	78,7	79,6
Transport fluvial	2,9	2,2	2,1	2,1	2,2	2,3	2,4	2,2	2,3	2,2	2,3	2,5
Oléoducs	8,0	8,4	8,2	8,0	7,6	7,1	7,1	7,2	6,8	7,2	6,4	6,5
Total Terrestre	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : CCTN 2005

Annexe 1.3 La démographie des entreprises du secteur des transports *

en unités

	1994	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Créations	10 636	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766	6 612	7 234	7 089	6 940
Défaillances	2 389	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748	1 679	1 802	1 773	1 818
Nombre au 31/12	91 135	91 669	92 724	92 415	91 987	91 350	90 262	90 370	90 238	88 940	nd

Source : Insee, Bodacc
** y compris agences de voyages*

Annexe 1.4 Le taux de sous-traitance dans le TRM, selon l'activité et la taille de l'entreprise

en %

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TRM de proximité (602L)								
6 à 49 salariés	9,8	9,5	9,4	10,2	9,9	9,5	12,2	10,2
50 salariés et plus	14,9	15,9	16,1	14,4	13,1	13,2	12,4	12,8
Plus de 6 salariés	**11,4**	**11,3**	**11,6**	**11,5**	**10,8**	**10,7**	**12,3**	**11,0**
TRM interurbain (602M)								
6 à 49 salariés	12,8	11,8	12,5	12,0	11,1	10,7	12,0	12,9
50 salariés et plus	18,5	17,6	18,1	17,6	17,8	18,6	19,5	19,9
Plus de 6 salariés	**15,6**	**14,7**	**15,4**	**15,0**	**14,6**	**15,0**	**16,1**	**16,8**
Location avec conducteur (602P)								
6 à 49 salariés	8,8	6,2	7,3	8,3	7,6	11,3	13,2	12,5
50 salariés et plus	7,0	9,4	9,7	8,5	6,8	7,9	8,0	7,5
Plus de 6 salariés	**7,8**	**7,9**	**8,6**	**8,4**	**7,2**	**9,3**	**10,2**	**9,7**
Messagerie, fret express (634A)								
6 à 49 salariés	47,9	46,0	48,2	34,7	40,5	36,5	40,1	38,6
50 salariés et plus	48,5	50,8	49,8	52,4	51,7	53,0	52,7	50,0
Plus de 6 salariés	**48,5**	**50,4**	**49,6**	**51,2**	**50,9**	**51,9**	**51,8**	**49,2**
Ensemble								
6 à 49 salariés	14,1	13,2	14,1	12,7	12,2	11,8	13,7	13,4
50 salariés et plus	31,5	32,8	32,3	33,3	32,8	33,6	33,4	31,9
Plus de 6 salariés	**24,6**	**24,9**	**25,3**	**25,6**	**24,9**	**25,5**	**26,0**	**24,8**
dont 602L et 602M								
6 à 49 salariés	11,9	11,0	11,6	11,5	10,7	10,3	12,1	12,0
50 salariés et plus	17,8	17,3	17,8	17,1	17,1	17,8	18,4	18,9
Plus de 6 salariés	**14,5**	**13,8**	**14,5**	**14,2**	**13,7**	**13,9**	**15,1**	**15,3**

Source : MTETM/SESP - EAE

Annexe 1.5 La production et le facteur travail de la branche « transport routier ou par conduite de marchandises »

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Compte de production de la branche en prix 2000							
							en millions d'euros
Consommations intermédiaires	17 684	17 979	18 946	19 161	18 980	20 128	19 542
Valeur ajoutée	12 427	13 400	13 339	13 415	14 156	14 896	15 146
Production effective	30 111	31 379	32 285	32 576	33 136	35 024	34 688
Le facteur travail de la branche							
							effectifs en milliers équivalent temps plein
Salariés	287,1	303,5	315,3	320,2	321,3	325,9	nd
Non salariés	26,8	27,0	26,7	26,7	26,9	27,4	nd
Total des effectifs	313,9	330,5	342,0	346,9	348,2	353,3	nd
La productivité du travail							
base 100 en 1999	100,0	102,4	98,5	97,7	102,7	nd	nd

Source : Insee - Comptes de la nation, CCTN

Annexe 1.6 Le facteur capital du secteur TRM élargi (parc au 31 décembre)

en milliers de véhicules

	1993	1997	2000	2001	2002	2003	2004
TRM de proximité							
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	21,9	28,2	36,8	37,9	34,5	37,2	39,1
Camions (plus de 3,5t PTAC)	29,7	25,2	26,3	24,8	26,1	23,0	22,1
Tracteurs routiers	25,9	26,1	27,0	28,5	29,1	37,5	29,9
Total véhicules à moteur	**77,5**	**79,6**	**90,1**	**91,1**	**89,7**	**97,7**	**91,2**
Remorques et semi remorques	**39,8**	**37,9**	**37,5**	**39,0**	**40,1**	**50,9**	**39,8**
TRM interurbain							
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	8,3	10,8	17,6	16,9	14,5	14,9	17,4
Camions (plus de 3,5t PTAC)	32,2	32,2	38,3	37,5	33,5	36,1	31,5
Tracteurs routiers	70,9	76,8	89,6	93,4	98,5	97,1	98,4
Total véhicules à moteur	**111,4**	**119,7**	**145,5**	**147,8**	**146,5**	**148,0**	**147,3**
Remorques et semi remorques	**108,4**	**111,8**	**127,2**	**133,3**	**136,1**	**133,1**	**136,6**
Location avec conducteur							
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	9,0	5,7	6,2	5,8	4,8	5,1	5,8
Camions (plus de 3,5t PTAC)	14,9	10,3	10,7	11,1	10,1	8,6	11,8
Tracteurs routiers	7,5	7,7	9,1	9,5	8,7	8,9	7,9
Total véhicules à moteur	**31,3**	**23,7**	**26,0**	**26,3**	**23,7**	**22,5**	**25,5**
Remorques et semi remorques	**9,4**	**10,3**	**12,6**	**13,4**	**10,8**	**14,1**	**10,2**
Messagerie, fret express							
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	4,0	4,0	7,4	7,0	6,7	6,9	21,0
Camions (plus de 3,5t PTAC)	8,1	11,7	10,4	10,1	11,0	9,5	8,8
Tracteurs routiers	4,0	6,1	6,9	7,1	8,2	6,4	5,2
Total véhicules à moteur	**16,2**	**21,9**	**24,8**	**24,2**	**25,9**	**22,9**	**35,0**
Remorques et semi remorques	**10,4**	**14,6**	**15,1**	**16,1**	**16,3**	**14,7**	**13,0**
TRM élargi							
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	43,1	48,8	68,0	67,6	60,5	64,1	83,3
Camions (plus de 3,5t PTAC)	84,9	79,4	85,7	83,4	80,7	77,2	74,2
Tracteurs routiers	108,3	116,8	132,7	138,4	144,5	149,9	141,5
Total véhicules à moteur	**236,4**	**244,9**	**286,4**	**289,4**	**285,8**	**291,2**	**299,0**
Remorques et semi remorques	**168,0**	**174,6**	**192,4**	**201,8**	**203,3**	**212,8**	**199,5**
dont TRM interurbain et de proximité							
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	30,1	39,0	54,4	54,8	49,0	52,1	56,5
Camions (plus de 3,5t PTAC)	61,9	57,4	64,5	62,3	59,6	59,1	53,6
Tracteurs routiers	96,9	102,9	116,7	121,8	127,6	134,6	128,4
Total véhicules à moteur	**188,9**	**199,3**	**235,6**	**238,9**	**236,2**	**245,8**	**238,4**
Remorques et semi remorques	**148,2**	**149,7**	**164,7**	**172,2**	**176,2**	**184,0**	**176,3**

Source : MTETM/SESP - EAE

Annexe 2 – L'emploi

Annexe 2.1 Effectif salarié au 31 décembre _ Données brutes

effectifs en milliers ; évolutions en %

Secteur d'activité	1992	1995	2000	2003	2004	2005	Evol 04/03	Evol 05/04
Construction	1 249,0	1 173,4	1 219,8	1 266,3	1 288,9	1 334,3	1,8	3,5
Industrie	4 090,3	3 868,5	3 868,3	3 660,0	3 567,8	3 482,1	-2,5	-2,4
Tertiaire, dont :	8 513,3	8 960,6	10 655,0	11 164,1	11 277,6	11 422,2	1,0	1,3
Transport (hors agences de voyages)	**831,8**	**851,6**	**983,5**	**1020,7**	**1024,0**	**1019,8**	**0,3**	**-0,4**
Grandes entreprises	278,3	266,9	277,0	279,1	274,7	271,8	-1,6	-1,0
SNCF	195,2	179,2	176,5	172,0	167,9	164,3	-2,4	-2,1
RATP	39,0	39,4	41,2	43,8	44,0	44,1	0,5	0,1
Air France	44,1	48,3	59,3	63,3	62,7	63,5	-0,9	1,2
Autres entreprises, dont :	553,5	584,7	706,6	741,6	749,3	748,0	1,0	-0,2
TRM élargi	**287,8**	**302,6**	**372,8**	**378,3**	**371,7**	**369,1**	**-1,7**	**-0,7**
TRM de proximité	77,1	81,2	99,9	102,4	102,2	106,6	-0,2	4,3
TRM interurbain	145,8	161,8	195,4	200,1	198,9	195,8	-0,6	-1,5
Loc. avec chauffeur	20,8	19,6	21,7	21,1	19,0	18,8	-9,9	-1,5
Messagerie	44,1	40,0	55,9	54,7	51,6	47,9	-5,5	-7,3
TRV	45,1	51,4	63,3	69,2	75,6	76,2	9,4	0,8
Ensemble de l'économie	**13 869,2**	**14 013,0**	**15 753,3**	**16 100,4**	**16 144,7**	**16 249,7**	**0,3**	**0,7**

Sources : RATP, SNCF, Air France, Unedic (données 2005 provisoires), calculs MTETM/SESP
Champ : secteur privé et les ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France)
TRV : Transports routiers réguliers de voyageurs (602B), Autres transports routiers de voyageurs (602G)

Annexe 2.2 Nombre d'entreprises dans les activités de transport routier de marchandises

en unités

Activité	Taille	1994	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TRM interurbain	0 à 9 salariés	9 255	9 980	11 638	11 343	11 659	10 411	10 653	10 386	9 317
	10 à 49 salariés	2 414	2 476	2 858	2 720	2 923	3 114	3 065	2 917	2 953
	50 salariés et plus	485	537	592	632	676	694	688	702	706
	Total	**12 154**	**12 993**	**15 088**	**14 695**	**15 258**	**14 219**	**14 406**	**14 005**	**12 976**
TRM de proximité	0 à 9 salariés	19 075	22 116	22 115	22 542	20 895	21 346	19 640	19 478	18 367
	10 à 49 salariés	1 405	1 527	1 577	1 530	1 707	1 891	1 926	1 839	1 891
	50 salariés et plus	147	151	154	173	187	202	195	216	194
	Total	**20 627**	**23 794**	**23 846**	**24 245**	**22 789**	**23 439**	**21 761**	**21 533**	**20 452**
Location avec cond.	0 à 9 salariés	1 078	1 936	2 111	2 046	1 577	1 445	1 301	1 233	1 195
	10 à 49 salariés	290	276	290	285	282	267	255	267	247
	50 salariés et plus	67	69	74	72	78	72	81	79	80
	Total	**1 435**	**2 281**	**2 475**	**2 403**	**1 937**	**1 784**	**1 637**	**1 579**	**1522**
Messagerie	0 à 9 salariés	115	186	526	607	596	476	586	562	617
	10 à 49 salariés	186	226	219	234	226	229	205	209	207
	50 salariés et plus	161	183	191	186	194	184	179	170	164
	Total	**462**	**595**	**936**	**1 027**	**1 016**	**889**	**970**	**941**	**988**
Ensemble	0 à 9 salariés	29 523	34 218	36 390	36 538	34 727	33 678	32 180	31 659	29 496
	10 à 49 salariés	4 295	4 505	4 944	4 769	5 138	5 501	5 451	5 232	5 298
	50 salariés et plus	860	940	1 011	1 063	1 135	1 152	1 143	1 167	1 144
	Total	**34 678**	**39 663**	**42 345**	**42 370**	**41 000**	**40 331**	**38 774**	**38 058**	**35 938**

Source : MTETM/SESP - EAE

Annexe 2.3 Effectif salarié au 31 décembre selon la taille de l'entreprise

en unités

Activité	Taille	1994	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TRM interurbain	0 à 9 salariés	21 396	21 908	25 734	25 610	25 382	26 725	24 304	24 873	23 870
	10 à 49 salariés	54 339	56 310	63 625	63 402	66 470	70 566	68 509	67 803	68 336
	50 salariés et plus	59 029	66 942	75 530	80 490	88 076	91 917	94 069	96 085	99 850
	Total	**134 764**	**145 160**	**164 889**	**169 502**	**179 928**	**189 208**	**186 882**	**188 761**	**192 056**
TRM de proximité	0 à 9 salariés	26 564	30 197	34 630	30 798	29 854	33 623	31 280	34 388	33 077
	10 à 49 salariés	28 148	28 977	31 259	30 640	34 178	37 944	38 228	36 464	37 885
	50 salariés et plus	17 129	17 251	16 726	18 576	19 545	21 180	21 319	22 541	21 034
	Total	**71 841**	**76 425**	**82 615**	**80 014**	**83 577**	**92 747**	**90 827**	**93 393**	**91 996**
Location avec cond.	0 à 9 salariés	nd	2 732	2 964	2 761	2 649	2 546	2 568	2 373	2 262
	10 à 49 salariés	nd	6 751	7 031	6 948	6 670	6 730	6 253	6 437	6 108
	50 salariés et plus	nd	10 482	9 626	10 575	13 710	11 429	11 833	11 200	10 583
	Total	**nd**	**19 965**	**19 621**	**20 284**	**23 029**	**20 705**	**20 654**	**20 010**	**18 953**
Messagerie	0 à 9 salariés	nd	666	980	1 169	1 224	1 232	1 485	1 301	1 357
	10 à 49 salariés	nd	6 210	6 026	6 499	6 184	6 145	5 745	6 019	5 856
	50 salariés et plus	nd	57 059	61 427	65 137	72 489	73 674	72 911	70 320	67 745
	Total	**nd**	**63 935**	**68 433**	**72 805**	**79 897**	**81 051**	**80 141**	**77 640**	**74 958**
Ensemble	0 à 9 salariés	47 960	55 503	64 308	60 338	59 109	64 126	59 637	62 935	60 566
	10 à 49 salariés	82 487	98 248	107 941	107 489	113 502	121 385	118 735	116 723	118 185
	50 salariés et plus	76 158	151 734	163 309	174 778	193 820	198 200	200 132	200 146	199 212
	Total	**206 605**	**305 485**	**335 558**	**342 605**	**366 431**	**383 711**	**378 504**	**379 804**	**377 963**

en %

Activité	Taille	1994	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,9	15,1	15,6	15,1	14,1	14,1	13,0	13,2	12,4
	10 à 49 salariés	40,3	38,8	38,6	37,4	36,9	37,3	36,7	35,9	35,6
	50 salariés et plus	43,8	46,1	45,8	47,5	49,0	48,6	50,3	50,9	52,0
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
TRM de proximité	0 à 9 salariés	37,0	39,5	41,9	38,5	35,7	36,3	34,4	36,8	36,0
	10 à 49 salariés	39,2	37,9	37,8	38,3	40,9	40,9	42,1	39,0	41,2
	50 salariés et plus	23,8	22,6	20,2	23,2	23,4	22,8	23,5	24,1	22,9
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Location avec cond.	0 à 9 salariés	nd	13,7	15,1	13,6	11,5	12,3	12,4	11,9	11,9
	10 à 49 salariés	nd	33,8	35,8	34,3	29,0	32,5	30,3	32,2	32,2
	50 salariés et plus	nd	52,5	49,1	52,1	59,5	55,2	57,3	56,0	55,8
	Total	**nd**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Messagerie	0 à 9 salariés	nd	1,0	1,4	1,6	1,5	1,5	1,9	1,7	1,8
	10 à 49 salariés	nd	9,7	8,8	8,9	7,7	7,6	7,2	7,8	7,8
	50 salariés et plus	nd	89,2	89,8	89,5	90,7	90,9	91,0	90,6	90,4
	Total	**nd**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Ensemble	0 à 9 salariés	23,2	18,2	19,2	17,6	16,1	16,7	15,8	16,6	16,0
	10 à 49 salariés	39,9	32,2	32,2	31,4	31,0	31,6	31,4	30,7	31,3
	50 salariés et plus	36,9	49,7	48,7	51,0	52,9	51,7	52,9	52,7	52,7
	Total	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Source : MTETM/SESP - EAE

Annexe 2.4 Effectif salarié et non salarié au 31 décembre selon le secteur d'activité de l'entreprise

en unités

Activité	2002			2003			2004		
	salariés	non salariés	**total**	salariés	non salariés	**total**	salariés	non salariés	**total**
TRM interurbain	186 882	9 302	**196 184**	188 761	9 139	**197 900**	192 056	9 076	**201 132**
TRM de proximité	90 827	16 621	**107 448**	93 393	17 224	**110 617**	91 996	16 518	**108 514**
Location avec conducteur	20 654	1 125	**21 779**	20 010	1 201	**21 211**	18 953	1 162	**20 115**
Messagerie	80 141	459	**80 600**	77 640	479	**78 119**	74 958	509	**75 467**
Ensemble	**378 504**	**27 507**	**406 011**	**379 804**	**28 043**	**407 847**	**377 963**	**27 265**	**405 228**

Source : MTETM/SESP - EAE

Annexe 2.5 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2004

en %

Catégorie Professionnelle	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM élargi	Transports
Cadres	3,8	3,5	3,2	7,3	4,1	8,9
Professions Intermédiaires	5,6	5,8	4,5	17,6	7,4	15,6
Employés	6,7	7,2	4,7	17,7	8,5	15,1
Ouvriers Qualifiés	78,2	78,9	85,8	44,7	74,0	54,8
Ouvriers Non Qualifiés	5,7	4,6	1,8	12,8	5,9	5,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Annexe 2.6 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre

en %

Secteur d'activité	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transports	21,2	21,2	21,2	21,4	21,2	21,6	21,8	22,3	22,5	22,7	22,8	23,1	23,2
TRM élargi	12,9	12,3	12,2	12,1	12,0	12,0	12,0	12,5	12,6	12,6	12,6	12,5	12,4
TRM de proximité	11,1	11,0	10,8	10,8	10,8	11,1	11,2	11,2	11,8	11,4	11,4	12,1	11,9
TRM interurbain	10,9	10,3	10,4	10,3	10,3	10,1	10,1	10,5	10,5	10,5	10,7	10,4	10,6
Loc. avec chauffeur	8,8	8,6	8,1	8,0	7,8	7,4	7,2	7,7	7,9	7,9	7,7	7,2	7,4
Messagerie	25,6	24,8	24,4	23,9	23,0	22,9	23,0	23,5	23,6	23,9	23,9	23,4	22,8
TRV	17,5	18,2	18,9	18,9	19,5	20,0	20,6	21,3	22,0	22,5	22,9	23,4	24,0
Construction	8,8	8,7	8,8	9,0	8,9	9,0	9,0	9,1	9,3	9,5	9,5	9,6	9,7
Industrie	30,3	30,1	29,8	29,7	29,6	29,5	29,4	29,5	29,6	29,6	29,5	29,5	29,4
Tertiaire	51,6	51,2	51,1	51,2	50,9	50,7	50,6	50,6	51,1	51,2	51,4	51,5	51,6
Ensemble	41,6	41,5	41,5	41,8	41,8	41,8	41,9	42,0	42,5	42,7	43,0	43,2	43,2

Source : Unedic, données 2005 provisoires
Champ : secteur privé

Annexe 2.7 Age moyen et médian de la population salariée au 31 décembre 2004

âge en année
vieillissement en mois

Secteur d'activité	Age moyen		Age médian		Viellissement depuis 2002 (en mois)	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
TRM élargi	38,6	39,3	38	39	8,2	7,0
TRM de proximité	38,0	38,4	37	38	8,2	7,5
TRM interurbain	39,0	39,7	39	40	6,5	6,2
Loc. de camions avec conducteur	40,1	40,3	40	40	9,4	9,5
Messagerie, fret express	37,7	39,0	37	39	12,3	9,8
Transports	39,3	40,5	39	40	6,9	9,0

Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Lecture : les conducteurs du TRM élargi ont un âge moyen de 39,3 ans, soit 39 ans et 4 mois.

Annexe 2.8 Age moyen des conducteurs selon le véhicule en 2003

âge en année

Conducteurs	Hommes	Femmes	Ensemble
Livreur	37,8	38,7	37,9
Conducteur de véhicule jusqu'à 3,5 tonnes	38,0	38,6	38,0
Ensemble conducteurs livreurs	**37,9**	**38,6**	**38,0**
Conducteur de véhicule de plus de 3,5 tonnes et moins de 11 tonnes	40,5	38,4	40,5
Conducteur de véhicule de plus de 11 tonnes et moins de 19 tonnes	40,7	39,4	40,7
Conducteur de véhicule de plus de 19 tonnes	41,9	37,2	41,9
Conducteur hautement qualifié	42,3	35,0	42,2
Conducteur grand routier	41,6	36,0	41,6
Ensemble des conducteurs routiers	**41,7**	**37,1**	**41,7**

Source : CARCEPT, calculs MTETM/SESP

Annexe 3 – La durée du travail des conducteurs routiers

Annexe 3.1 Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM élargi

en heures

	2002				2003				2004				2005			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
TRM élargi																
Grands routiers													47,5	47,2	46,6	46,9
Courte distance													42,4	42,5	42,6	42,3
Ensemble													44,8	44,7	44,4	44,4
TRM restreint																
Grands routiers	47,7	47,7	47,8	47,3	46,4	46,9	47,7	46,4	47,2	47,1	48,1	47,9	47,6	47,2	46,9	47,1
Courte distance	43,1	43,1	43,9	43,6	43,4	46,1	45,1	43,9	42,9	45,1	44,7	43,8	42,8	42,9	43,6	43,0
Ensemble	45,7	45,7	46,1	45,7	45,1	46,5	46,5	45,3	45,0	46,0	46,3	45,8	45,2	45,1	45,2	45,1
TRM interurbain																
Grands routiers	49,1	47,8	47,9	47,3	46,3	47,2	48,1	46,8	47,6	47,5	48,2	48,1	48,2	47,1	47,0	47,2
Courte distance	44,5	42,5	43,2	44,0	45,2	46,9	46,6	45,4	43,6	45,5	45,8	44,7	43,3	43,5	44,7	43,0
Ensemble	47,7	46,3	46,6	46,3	45,9	47,1	47,6	46,3	46,0	46,7	47,2	46,7	46,2	45,6	46,0	45,5
TRM de proximité																
Grands routiers	46,4	46,9	46,7	47,2	47,2	45,2	45,2	44,4	45,4	44,8	47,3	46,4	44,6	48,0	46,2	46,9
Courte distance	41,8	43,6	44,5	43,2	41,2	45,2	43,2	42,2	41,9	44,5	43,3	42,6	42,0	42,1	42,2	43,1
Ensemble	43,1	44,5	45,1	44,3	43,0	45,2	43,9	42,8	42,8	44,6	44,4	43,6	42,7	43,7	43,2	44,0

Source : MTETM/SESP - enquête « chronotachygraphes »
Champ TRM restreint : activités 602L et 602M
Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A (depuis 2005).

Annexe 3.2 La répartition des semaines de travail selon le nombre de jours de travail en 2005

en %

Nombre de jours	Grands routiers	Courte distance
1	3,0	3,5
2	3,2	4,5
3	4,5	8,0
4	16,3	22,4
5	52,6	52,1
6	18,1	8,7
7	2,3	0,8
Total	100,0	100,0

Source : MTETM/SESP - enquête « chronotachygraphes »
Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A.
L'ensemble des relevés intègre les périodes de congé des conducteurs enquêtés, ce qui baisse leur temps de service apparent.

Annexe 3.3 La distribution des temps de service mensuels des conducteurs routiers du TRM élargi en 2005

en %

Temps de service (en heures)	Grands routiers	Courte distance
< 20	0,7	1,7
20-40	1,7	2,5
40-60	1,2	3,3
60-80	3,2	3,8
80-100	3,9	6,2
100-120	4,7	9,2
120-140	6,4	13,6
140-160	13,8	15,3
160-180	18,4	19,1
180-200	21,9	14,0
200-220	15,5	8,2
220-240	7,4	2,9
240-260	1,0	0,1
260 et +	0,3	0,3
Total	100,0	100,0

Source : MTETM/SESP - enquête « chronotachygraphes »
Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A.
L'ensemble des relevés intègre les périodes de congé des conducteurs enquêtés, ce qui baisse leur temps de service apparent.
Lecture des tranches horaires : la tranche « 40-60 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 40 heures et strictement inférieurs à 60 heures.

Annexe 3.4 La distribution des temps de service hebdomadaires des conducteurs routiers du TRM élargi

en heures

Courte distance	TRM élargi	dont TRM de proximité					dont TRM interurbain				
	2005	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
moins de 39 h	30,1	21,0	25,9	29,6	24,9	30,9	27,8	26,8	14,4	17,6	24,4
39 à 43 h	19,3	18,4	16,4	18,7	19,5	17,2	12,1	14,3	16,5	18,2	19,0
43 à 48 h	25,8	28,7	29,6	25,4	27,7	27,2	27,0	30,3	30,3	30,6	26,6
48 à 56 h	20,7	26,1	24,8	20,7	22,8	19,4	27,8	21,4	31,2	28,3	26,1
56 à 60 h	2,6	3,9	1,0	3,4	4,2	2,6	3,7	3,9	5,4	3,4	3,2
60 h et plus	1,5	1,9	2,2	2,3	0,9	2,7	1,6	3,5	2,2	2,0	0,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Grands routiers	TRM élargi	dont TRM de proximité					dont TRM interurbain				
	2005	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
moins de 39 h	13,0	18,8	23,6	24,2	13,6	15,8	7,4	9,0	11,2	8,3	11,1
39 à 43 h	12,9	13,7	9,0	13,2	20,0	11,3	10,5	14,7	13,9	13,8	13,0
43 à 48 h	26,4	22,5	17,2	14,9	23,8	23,6	22,8	25,2	28,5	26,7	27,3
48 à 56 h	39,3	28,1	37,2	32,1	34,8	43,6	44,3	39,5	37,4	42,6	39,8
56 à 60 h	7,1	10,9	4,8	14,5	5,8	5,5	10,2	7,5	6,9	6,6	7,5
60 h et plus	1,3	6,0	8,3	1,2	2,1	0,2	4,7	4,0	2,1	2,2	1,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ensemble	TRM élargi	dont TRM de proximité					dont TRM interurbain				
	2005	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
moins de 39 h	22,1	20,3	25,3	28,0	21,9	26,8	14,7	14,3	12,3	12,1	16,4
39 à 43 h	16,3	16,8	14,4	17,0	19,7	15,6	11,1	14,6	14,8	15,6	15,4
43 à 48 h	26,1	26,7	26,2	22,2	26,7	26,2	24,3	26,7	29,1	28,3	27,0
48 à 56 h	29,4	26,8	28,3	24,1	26,0	26,0	38,4	34,0	35,3	36,7	34,4
56 à 60 h	4,7	6,2	2,0	6,7	4,6	3,4	7,9	6,4	6,4	5,3	5,8
60 h et plus	1,4	3,2	3,9	2,0	1,2	2,0	3,6	3,9	2,2	2,1	1,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : MTETM/SESP - enquête « chronotachygraphes »
Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A (depuis 2005).
Lecture des tranches horaires : la tranche « 30-35 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 30 heures et strictement inférieurs à 35 heures.

Courte distance	TRM restreint					dont TRM de proximité					dont TRM interurbain				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
moins de 39 h	24,7	26,3	21,3	20,8	27,3	21,0	25,9	29,6	24,9	30,9	27,8	26,8	14,4	17,6	24,4
39 à 43 h	14,9	15,4	17,5	18,8	18,2	18,4	16,4	18,7	19,5	17,2	12,1	14,3	16,5	18,2	19,0
43 à 48 h	27,8	29,9	28,1	29,3	26,7	28,7	29,6	25,4	27,7	27,2	27,0	30,3	30,3	30,6	26,6
48 à 56 h	27,0	23,2	26,4	25,9	23,2	26,1	24,8	20,7	22,8	19,4	27,8	21,4	31,2	28,3	26,1
56 à 60 h	3,8	2,4	4,5	3,8	3,1	3,9	1,0	3,4	4,2	2,6	3,7	3,9	5,4	3,4	3,2
60 h et plus	1,7	2,8	2,2	1,5	1,5	1,9	2,2	2,3	0,9	2,7	1,6	3,5	2,2	2,0	0,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Grands routiers	TRM restreint					dont TRM de proximité					dont TRM interurbain				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
moins de 39 h	9,5	11,2	13,3	9,1	11,8	18,8	23,6	24,2	13,6	15,8	7,4	9,0	11,2	8,3	11,1
39 à 43 h	11,1	13,9	13,8	14,8	12,8	13,7	9,0	13,2	20,0	11,3	10,5	14,7	13,9	13,8	13,0
43 à 48 h	22,8	24,0	26,3	26,2	26,8	22,5	17,2	14,9	23,8	23,6	22,8	25,2	28,5	26,7	27,3
48 à 56 h	41,4	39,1	36,6	41,4	40,4	28,1	37,2	32,1	34,8	43,6	44,3	39,5	37,4	42,6	39,8
56 à 60 h	10,4	7,1	8,1	6,5	7,1	10,9	4,8	14,5	5,8	5,5	10,2	7,5	6,9	6,6	7,5
60 h et plus	4,9	4,7	2,0	2,1	1,2	6,0	8,3	1,2	2,1	0,2	4,7	4,0	2,1	2,2	1,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ensemble	TRM restreint					dont TRM de proximité					dont TRM interurbain				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
moins de 39 h	16,4	17,7	16,9	15,1	19,6	20,3	25,3	28,0	21,9	26,8	14,7	14,3	12,3	12,1	16,4
39 à 43 h	12,8	14,5	15,5	16,8	15,5	16,8	14,4	17,0	19,7	15,6	11,1	14,6	14,8	15,6	15,4
43 à 48 h	25,0	26,6	27,1	27,8	26,7	26,7	26,2	22,2	26,7	26,2	24,3	26,7	29,1	28,3	27,0
48 à 56 h	34,9	32,3	32,0	33,5	31,8	26,8	28,3	24,1	26,0	26,0	38,4	34,0	35,3	36,7	34,4
56 à 60 h	7,4	5,1	6,5	5,1	5,1	6,2	2,0	6,7	4,6	3,4	7,9	6,4	6,4	5,3	5,8
60 h et plus	3,5	3,9	2,1	1,8	1,3	3,2	3,9	2,0	1,2	2,0	3,6	3,9	2,2	2,1	1,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : MTETM/SESP - enquête « chronotachygraphes »
Champ TRM restreint : activités 602L et 602M
Lecture des tranches horaires : la tranche « 30-35 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 30 heures et strictement inférieurs à 35 heures.

Annexe 4 – Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises

Annexe 4.1 Salaires horaires de base ouvriers, salaires conventionnels, et SMIC

SHBO en base 100 au 4° trimestre 1998
SHCG et SMIC en euros

	2001				2002				2003			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaire horaire de base ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	110,4	111,3	112,4	113,0	114,6	115,5	116,3	116,9	117,9	118,6	119,7	120,1
Transports		112,6	113,3	113,9	115,4	116,0	116,7	117,4	118,1	118,6	119,5	119,8
TRM	113,1	113,7	114,4	115,1	117,1	117,7	118,3	118,8	119,6	120,3	121,9	122,3
Salaire horaire conventionnel garanti (SHCG) des conducteurs												
Courte distance							7,03	7,03	7,03	7,03	7,29	7,29
Grands routiers							7,54	7,54	7,54	7,54	7,82	7,82
SMIC horaire	6,41	6,41	6,67	6,67	6,67	6,67	6,83	6,83	6,83	6,83	7,19	7,19

	2004				2005				2006			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaire horaire de base ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	121,2	121,9	123,2	123,7	124,7	125,5	127,0	127,6	128,6	129,4		
Transports	120,6	121,2	122,4	123,2	124,0	124,5	126,4	127,1	128,0	128,8		
TRM	122,7	123,4	125,9	126,5	127,2	127,7	131,2	131,7	132,3	132,9		
Salaire horaire conventionnel garanti (SHCG) des conducteurs												
Courte distance	7,29	7,29	7,56	7,56	7,56	7,56	8,11	8,11	8,11	8,11	8,11	
Grands routiers	7,82	7,82	8,10	8,10	8,10	8,10	8,51	8,51	8,51	8,51	8,51	
SMIC horaire	7,19	7,19	7,61	7,61	7,61	7,61	8,03	8,03	8,03	8,03	8,27	8,27

Sources : Dares - Enquête Acemo, MTETM/DTMRF, Insee
Références SHCG : courte distance, coefficient 128M
grands routiers, coefficient 150M

Annexe 4.2 Evolutions annuelles des salaires horaires de base ouvriers, des prix et du pouvoir d'achat

en %

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Salaire Horaire de Base Ouvrier (SHBO)												
Ensemble de l'économie	2,0	2,4	2,6	2,7	2,1	2,5	5,2	4,2	3,6	2,8	2,9	3,0
Transports	1,6	1,7	1,9	2,2	1,9	2,2	7,0	4,0	3,0	2,3	2,4	3,0
TRM							6,6	4,9	3,4	2,6	3,0	3,9
Prix à la consommation		1,8	2,0	1,2	0,4	0,6	1,7	1,6	1,9	2,1	2,1	1,7
Pouvoir d'achat du salaire horaire ouvrier												
Ensemble de l'économie	2,0	0,6	0,6	1,5	1,7	2,0	3,5	2,5	1,7	0,7	0,7	1,3
Transports	1,6	-0,1	-0,1	1,0	1,4	1,7	5,2	2,3	1,1	0,1	0,3	1,2
TRM							4,8	3,2	1,5	0,5	0,8	2,1

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs MTETM/SESP
Indice des prix à la consommation y compris tabac

Annexe 4.3 Salaires annuels nets moyens selon la catégorie socioprofessionnelle dans les transports en 2004

indices 100 = secteur des transports

	Cadres	Prof. Interm.	Employés	Ouvriers	Conducteurs	Ensemble
Transport ferroviaire	81	101	110	123	102	114
Transport urbain	103	117	120	118	118	111
TRV	91	92	86	95	99	86
TRM	**86**	**89**	**87**	**93**	**98**	**84**
Transport par conduites	99	110	117	114	74	138
Transport maritime et fluvial	99	101	93	117	101	123
Transport aérien	149	116	115	124	119	176
Services auxiliaires	98	95	96	93	100	99
Transport	100	100	100	100	100	100

Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

Annexe 5 – La formation

Annexe 5.1 Evolution de la répartition des actifs selon le diplôme de 1998 à 2005

en milliers

	1998	1999	2000	2001	2002 ea*	2002 ec*	2003	2004	2005
Transports routiers									
Bac & Bac +	69	83	94	98	113	106	92	103	108
CAP & BEP	204	213	228	230	220	215	177	196	202
BEPC & sans diplôme	217	208	219	221	216	238	218	206	216
Total	**491**	**505**	**541**	**549**	**549**	**559**	**486**	**505**	**526**
Total transports									
Bac & Bac +	253	276	305	338	370	344	342	372	365
CAP & BEP	376	373	392	401	396	401	357	377	368
BEPC & sans diplôme	362	344	370	375	379	387	353	335	343
Total	**991**	**993**	**1 067**	**1 114**	**1 145**	**1 132**	**1 051**	**1 083**	**1 076**
Ensemble de l'économie									
Bac & Bac +	8 827	10 008	9 740	10 037	10 411	10 985	11 337	11 680	12 153
CAP & BEP	7 479	7 561	7 571	7 498	7 471	7 674	7 778	7 680	7 558
BEPC & sans diplôme	8 849	9 036	8 844	8 509	8 400	8 391	8 169	8 094	7 926
Total	**25 155**	**26 605**	**26 155**	**26 044**	**26 283**	**27 050**	**27 285**	**27 454**	**27 637**

en %

	1998	1999	2000	2001	2002 ea*	2002 ec*	2003	2004	2005
Transports routiers									
Bac & Bac +	14	16	17	18	21	19	19	20	21
CAP & BEP	42	42	42	42	40	38	36	39	38
BEPC & sans diplôme	44	41	41	40	39	43	45	41	41
Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Total transports									
Bac & Bac +	26	28	29	30	32	30	32	34	34
CAP & BEP	38	38	37	36	35	35	34	35	34
BEPC & sans diplôme	37	35	35	34	33	34	34	31	32
Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Ensemble de l'économie									
Bac & Bac +	35	38	37	39	40	41	42	43	44
CAP & BEP	30	28	29	29	28	28	29	28	27
BEPC & sans diplôme	35	34	34	33	32	31	30	29	29
Total	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Source : Insee – enquête emploi, calculs MTETM/SESP
Les enquêtes emploi, qui étaient annuelles (ea), réalisées en mars jusqu'en 2002, sont réalisées en continu (ec) à partir de 2002.
Transports routiers : naf 602

Annexe 5.2 Evolution du nombre de permis de conduire « poids lourd » délivrés de 1995 à 2004

nombre de permis

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Permis poids lourds (C + EC)	34 258	34 644	33 667	33 342	35 666	42 494	47 950	48 019	52 873	57057

Source : MTETM/DSCR

Annexe 5.3 Evolution de la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires de 1997 à 2005

en nombre de participants

Familles professionnelles	1992	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Direction - gestion, dont :	**9 565**	**15 868**	**12 033**	**14 031**	**11 841**	**11 613**	**11 889**	**12 298**	**11 846**
perfectionnement maîtrise et cadre	6 259	11 003	7 348	7 774	6 152	5 890	5 635	6 029	5 820
attestation de capacité	2 118	2 631	2 170	3 710	2 986	2 926	3 366	3 395	3 195
DUT et BTS	1 131	2 109	1 933	1 913	1 936	2 006	2 023	1 930	1 872
Conduite de véhicules, dont :	**38 938**	**53 113**	**98 631**	**121 054**	**90 461**	**82 685**	**102 303**	**108 462**	**121 979**
CFP	nd	nd	7 776	7 910	8 860	8 891	7 142	7 374	7 705
FIMO	nd	nd	6 046	6 961	8 547	8 994	8 566	8 196	8 332
FCOS	nd	nd	39 970	66 867	27 645	27 652	47 521	52 823	66 198
matières dangereuses	18 338	19 640	26 503	23 843	29 984	22 036	22 047	22 465	21 308
perfectionnement "eco-sécurité"	8 064	21 746	12 425	9 278	8 136	7 452	8 946	9 544	10 772
CAP et BEP "conduite routière"	1 744	1 939	2 161	2 309	2 348	2 424	2 485	2 506	2 503
Permis de conduire	2 288	2 290	3 750	3 886	4 941	5 236	5 596	5 554	5 161
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont :	**5 231**	**6 333**	**31 799**	**34 453**	**43 916**	**52 131**	**52 108**	**50 635**	**47 298**
initiation professionnelle	1 630	2 065	1 574	1 669	1 466	1 846	2 133	2 448	2 239
perfectionnement professionnel	1 621	2 160	2 722	2 129	2 949	2 319	3 979	5 248	5 150
Bac. pro. "transport"	909	1 087	1 846	1 913	1 941	1 870	1 967	1 913	1 973
Caristes	nd	nd	23 340	26 936	35 723	44 216	41 976	38 575	35 373
Maintenance, dont :	**519**	**1 311**	**1 567**	**1 205**	**1 502**	**1 435**	**1 835**	**2 399**	**2 857**
BEP/CAP	404	676	720	650	643	646	599	667	695
perfectionnement professionnel	-	479	737	432	739	692	1 138	1 710	2 145
Total	**54 253**	**76 625**	**144 030**	**170 743**	**147 720**	**147 864**	**168 135**	**173 794**	**183 980**

Source : CNPE, données 2005 provisoires

Annexe 5.4 Formation continue selon les catégories socioprofessionnelles en 2004

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Total
Effort physique de formation continue					
Transports terrestres	19,3	24,0	30,6	23,3	21,9
Transports maritimes	19,4	6,9	12,1	21,5	14,7
Transports aériens et spatiaux	38,4	32,1	33,5	62,5	40,0
Manutention et entreposage	8,6	5,7	11,3	13,6	8,9
Ensemble de l'économie	8,2	8,3	18,0	17,7	12,0
Durée moyenne des stages, en heures					
Transport routier de marchandises	23,6	17,4	19,6	24,0	22,1
Transports terrestres	41,1	51,1	48,5	42,7	44,1
Transports maritimes	39,3	17,7	21,4	31,4	28,1
Transports aériens et spatiaux	44,4	35,8	37,6	70,9	45,0
Manutention et entreposage	23,7	18,2	22,5	25,6	22,3
Ensemble de l'économie	28,2	28,4	32,7	33,3	30,7
Taux d'accès à la formation continue, en %					
Transport routier de marchandises	28,8	25,3	51,7	54,6	31,6
Transports terrestres	46,8	47,0	63,1	54,5	49,6
Transports maritimes	49,4	38,8	56,4	68,3	52,2
Transports aériens et spatiaux	86,4	89,9	89,0	88,2	88,9
Manutention et entreposage	36,0	31,2	50,3	52,9	39,7
Ensemble de l'économie	29,0	29,3	55,0	53,2	39,0

Source : Cereq

Annexe 5.5 Formation continue selon la taille des entreprises en 2004

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 249 salariés	250 à 499 salariés	500 à 1999 salariés	sup. 2000 salariés	Total
Effort physique de formation continue							
Transports terrestres	3,8	4,9	7,7	10,4	12,5	37,1	21,9
Transports maritimes	7,0	3,1	9,2	*	20,8	*	14,7
Transports aériens et spatiaux	7,8	4,1	15,0	*	*	*	40,0
Manutention et entreposage	4,0	7,1	7,4	7,5	9,5	11,6	8,9
Ensemble de l'économie	3,6	5,6	9,1	11,6	15,0	17,7	12,0
Durée moyenne des stages, en heures							
Transports terrestres	31,3	26,5	23,7	25,2	25,4	53,3	44,1
Transports maritimes	55,5	26,9	33,6	*	28,0	*	28,1
Transports aériens et spatiaux	31,4	14,7	22,9	*	*	*	45,0
Manutention et entreposage	23,7	26,0	21,9	22,0	19,6	24,2	22,3
Ensemble de l'économie	28,5	28,6	26,8	27,5	30,4	35,0	30,7
Taux d'accès à la formation continue, en %							
Transports terrestres	12,2	18,5	32,5	41,3	49,0	69,6	49,6
Transports maritimes	12,6	11,6	27,3	*	74,3	*	52,2
Transports aériens et spatiaux	24,8	27,6	65,4	*	*	*	88,9
Manutention et entreposage	16,9	27,2	33,8	34,1	48,5	47,7	39,7
Ensemble de l'économie	12,5	19,7	33,9	42,1	49,2	50,4	39,0
Taux de participation financière des entreprises, en %							
Transports terrestres	1,60	1,80	2,15	2,59	2,89	5,87	4,23
Transports maritimes	1,62	1,41	1,98	*	3,78	*	2,79
Transports aériens et spatiaux	1,61	1,82	2,12	*	*	*	8,93
Manutention et entreposage	1,65	1,92	2,09	2,64	2,63	3,24	2,58
Ensemble de l'économie	1,74	1,97	2,37	2,77	3,32	3,95	2,97

Source : Cereq

Définitions :

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

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 (n.c. les formations en alternance).

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

Annexe 6 – L'accidentologie

Annexe 6.1 L'accidentologie du travail

nombre d'accidents mortels en unités ; effectif salarié et nombre d'accidents avec arrêt ou IP en milliers ; taux de risque en %

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Ensemble des industries des transports et de la manutention											
Nbre de salariés	555	563	567	601	623	651	666	667	654	675	696
Nbre d'accidents avec arrêt	49	47	47	48	53	56	58	55	51	52	53
Taux de risque	**8,8**	**8,3**	**8,3**	**8,0**	**8,5**	**8,5**	**8,7**	**8,3**	**7,8**	**7,7**	**7,6**
Nbre d'accidents avec I.P.	6	5	5	6	5	6	6	5	5	5	5
Taux de risque	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7
Nombre d'accidents mortels	157	152	186	174	221	205	196	175	166	161	144
BTP											
Nbre de salariés	1 242	1 230	1 214	1 262	1 291	1 286	1 295	1 240	1 147	1 148	1 140
Nbre d'accidents avec arrêt	163	157	152	160	167	168	172	163	142	137	134
Taux de risque	**13,1**	**12,8**	**12,5**	**12,7**	**12,9**	**13,1**	**13,2**	**13,1**	**12,4**	**11,9**	**11,7**
Nbre d'accidents avec I.P.	20	17	17	18	17	18	18	16	14	14	15
Taux de risque	1,6	1,4	1,4	1,4	1,3	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3
Nombre d'accidents mortels	320	263	258	362	324	361	313	298	256	214	189
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	13 536	13 177	13 306	13 752	14 015	14 414	14 560	14 440	14 140	14 279	14 499
Nbre d'accidents avec arrêt	732	691	663	690	737	761	787	750	676	668	672
Taux de risque	**5,4**	**5,2**	**5,0**	**5,0**	**5,3**	**5,3**	**5,4**	**5,2**	**4,8**	**4,7**	**4,6**
Nbre d'accidents avec I.P.	74	67	63	69	64	67	68	62	53	55	60
Taux de risque	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Nombre d'accidents mortels	1 067	978	1 004	1 112	1 177	1 213	1 082	1 024	855	806	712

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ensemble des industries des transports et de la manutention											
Nbre de salariés	696	710	720	767	808	875	911	937	939	943	
Nbre d'accidents avec arrêt	53	54	55	56	59	62	63	66	64	63	
Taux de risque	**7,6**	**7,6**	**7,6**	**7,3**	**7,3**	**7,1**	**6,9**	**7,0**	**6,8**	**6,7**	
Nbre d'accidents avec I.P.	5	4	4	3	4	4	4	4	5	5	
Taux de risque	0,7	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	
Nombre d'accidents mortels	144	149	134	137	132	129	138	145	122	100	
BTP											
Nbre de salariés	1 140	1 094	1 055	1 098	1 121	1 219	1 239	1 272	1 306	1 328	
Nbre d'accidents avec arrêt	134	125	119	119	120	126	124	126	120	119	
Taux de risque	**11,7**	**11,4**	**11,3**	**10,8**	**10,7**	**10,3**	**10,0**	**9,9**	**9,2**	**9,0**	
Nbre d'accidents avec I.P.	15	12	10	10	10	10	9	10	10	10	
Taux de risque	1,3	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	
Nombre d'accidents mortels	189	208	176	175	155	191	176	157	181	172	
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	14 499	14 474	14 504	15 162	15 804	16 869	17 234	17 674	17 633	17 531	
Nbre d'accidents avec arrêt	672	658	659	679	721	743	737	760	721	692	
Taux de risque	**4,6**	**4,5**	**4,5**	**4,5**	**4,6**	**4,4**	**4,3**	**4,3**	**4,1**	**3,9**	
Nbre d'accidents avec I.P.	60	49	46	47	45	48	43	47	49	52	
Taux de risque	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	
Nombre d'accidents mortels	712	773	690	683	717	730	730	686	661	626	

Source : CNAMTS (voir encadré)

Suite à un changement de nomenclature à la CNAMTS, la catégorie « industrie des transports et de la manutention » a été reconstituée par le SESP à partir de 2000.

Annexe 6.2 L'accidentologie du travail dans le transport routier de marchandises

effectif salarié, nombre d'accidents avec arrêt ou IP, nombre de décès en unités ; taux de risque en %

	2001					2002				
	602MD	602ME	602PC	634AA	TRM	602MD	602ME	602PC	634AA	TRM
Nbre de salariés	211 921	24 323	33 368	77 893	347 505	217 508	25 610	33 992	73 987	351 097
Nbre d'accidents avec arrêt	18 020	2 635	3 247	7 342	31 244	18 647	2 824	3 406	7 613	32 490
Taux de risque	8,5	10,8	9,7	9,4	9,0	8,6	11,0	10,0	10,3	9,3
Nbre d'accidents avec I.P.	1 331	144	233	323	2 031	1 425	182	241	374	2 222
Taux de risque avec IP	0,6	0,6	0,7	0,4	0,6	0,7	0,7	0,7	0,5	0,6
Nombre de décès	74	4	11	6	95	84	9	10	4	107
Nbre de décès pour 10 000 sal.	3,5	1,6	3,3	0,8	2,7	3,9	3,5	2,9	0,5	3,0

	2003					2004				
	602MD	602ME	602PC	634AA	TRM	602MD	602ME	602PC	634AA	TRM
Nbre de salariés	220 977	25 904	33 917	71 228	352 026	220 209	26 222	32 072	72 014	350 517
Nbre d'accidents avec arrêt	17 917	2 546	3 097	7 192	30 752	17 189	2 483	2 895	6 939	29 506
Taux de risque	8,1	9,8	9,1	10,1	8,7	7,8	9,5	9,0	9,6	8,4
Nbre d'accidents avec I.P.	1 519	141	274	385	2 319	1 617	201	290	388	2 496
Taux de risque avec IP	0,7	0,5	0,8	0,5	0,7	0,7	0,8	0,9	0,5	0,7
Nombre de décès	64	6	9	10	89	42	10	2	4	58
Nbre de décès pour 10 000 sal.	2,9	2,3	2,7	1,4	2,5	1,9	3,8	0,6	0,6	1,7

	2005				
	602MD	602ME	602PC	634AA	TRM
Nbre de salariés	221 434	26 738	31 928	72 893	352 993
Nbre d'accidents avec arrêt	17 487	2 550	3 036	7 169	30 242
Taux de risque	7,9	9,5	9,5	9,8	8,6
Nbre d'accidents avec I.P.	1 635	195	280	450	2 560
Taux de risque avec IP	0,7	0,7	0,9	0,6	0,7
Nombre de décès	52	9	7	4	72
Nbre de décès pour 10 000 sal.	2,3	3,4	2,2	0,5	2,0

Source : CNAMTS (voir encadré)

Annexe 6.3 Les accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'âge des victimes, en 2005

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

Classe d'âge	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-49	50-59	60-64	65 et +	Total
Accidents avec arrêt										
Nombre	487	2 739	3 756	5 049	5 364	8 447	4 232	147	21	**30 242**
Structure	1,6	9,1	12,4	16,7	17,7	27,9	14,0	0,5	0,1	100,0
Accidents avec IP										
Nombre	10	75	169	279	423	856	722	25	1	**2 560**
Structure	0,4	2,9	6,6	10,9	16,5	33,4	28,2	1,0	0,0	100,0

Source : CNAMTS (voir encadré)

Le champ TRM de la CNAMTS

Il regroupe les codes suivants :

- 602MD : Transports routiers de marchandises
- 602ME : Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques
- 602PC : Location de véhicules utilitaires et industriels
- 634AA : Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement / livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express

IP : incapacité permanente

Annexe 6.4 Les accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'élément en cause, en 2005

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

Elements matériels en cause	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP		Décès	
	Nombre	Structure	Nombre	Structure	Nombre	Structure
Emplacement de travail et surface de circulation						
chute avec dénivellation	6 300	21	627	24	2	3
accidents de plain pied	6 194	20	434	17	2	3
Objets en cours de manipulation	6 055	20	478	19	0	0
Objets en cours de transport manuel	4 148	14	280	11	1	1
Véhicules, sauf chariot de manutention	**2 259**	**7**	**351**	**14**	**42**	**58**
Appareils de levage et de manutention	2 069	7	142	6	1	1
Autres	3 217	11	248	10	28	39
Total	**30 242**	**100**	**2 560**	**100**	**72**	**100**

Source : CNAMTS (voir encadré)

Le champ TRM de la CNAMTS

Il regroupe les codes suivants :

- 602MD : Transports routiers de marchandises
- 602ME : Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques
- 602PC : Location de véhicules utilitaires et industriels
- 634AA : Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement / livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express

IP : incapacité permanente

Annexe 6.5 L'accidentologie routière à 6 jours

Tués et blessés en unités

	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2003	2004
USAGERS D'UN POIDS LOURD *											
Blessés légers	1 942	2 036	1 950	1 615	1 483	1 376	1 244	1 311	1 108	935	806
Blessés graves	735	721	687	474	399	357	362	290	266	228	169
Tués	207	192	194	123	122	113	108	116	125	107	80
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD											
Blessés légers	9 861	10 121	9 305	7 737	7 049	6 308	6 288	6 078	4 955	4 243	3 971
Blessés graves	4 505	4 347	3 911	3 013	2 682	2 415	2 258	1 733	1 550	1 114	1 026
Tués	1 724	1 740	1 542	1 281	1 250	1 097	1 102	998	940	720	696
NOMBRE D'ACCIDENTS											
Acc. impliquant un PL	11 017	11 140	10 138	8 281	7 555	7 288	6 639	6 291	5 333	4 472	4 212
Total accidents (en milliers)	184,6	175,9	162,6	143,4	132,7	125,4	124,4	121,2	105,5	90,2	85,4
Acc. PL/total (en %)	6,0	6,3	6,2	5,8	5,7	5,8	5,3	5,2	5,1	5,0	4,9

Source : ONISR

Tués à 6 jours ; Le blessé grave est défini comme hospitalisé plus de 6 jours.

** Usagers d'un poids lourd : conducteur et passagers*

Annexe 6.6 L'accidentologie routière à 30 jours

tués et blessés en unités

	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2003	2004	2005
USAGERS D'UN POIDS LOURD *												
Blessés légers												622
Blessés graves												454
Tués	221	205	207	131	130	121	115	124	134	114	86	90
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD												
Blessés légers												3197
Blessés graves												2115
Tués	1 843	1 860	1 648	1 369	1 336	1 173	1 178	1 067	1 005	770	744	727
NOMBRE D'ACCIDENTS												
Acc. impliquant un PL	11 017	11 140	10 138	8 281	7 555	7 288	6 639	6 291	5 333	4 472	4 212	4410
Total accidents (en milliers)	184,6	175,9	162,6	143,4	132,7	125,4	124,4	121,2	105,5	90,2	85,4	84,53
Acc. PL/total (en %)	6,0	6,3	6,2	5,8	5,7	5,8	5,3	5,2	5,1	5,0	4,9	5,2

Source : ONISR
A partir de 2005 : tués à 30 jours ; Le blessé grave est défini comme hospitalisé plus de 24 heures.
** Usagers d'un poids lourd : conducteur et passagers*

Annexe 6.7 L'accidentologie routière selon le réseau en 2005

statistiques en unités, structure en %

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total	Routes départ.	Voiries locales	Total	
Statistiques							
Tous accidents							
Accidents corporels	5 181	10 541	15 722	23 684	45 119	68 803	84 525
Tués et blessés	7 555	15 994	23 549	34 331	55 514	89 845	113 394
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	927	1 011	1 938	1 235	1 237	2 472	4 410
Tués et blessés	1 342	1 479	2 821	1 681	1 537	3 218	6 039
Structure							
Tous accidents							
Accidents corporels	6,1	12,5	18,6	28,0	53,4	81,4	100,0
Tués et blessés	6,7	14,1	20,8	30,3	49,0	79,2	100,0
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	21,0	22,9	43,9	28,0	28,0	56,1	100,0
Tués et blessés	22,2	24,5	46,7	27,8	25,5	53,3	100,0

Source : ONISR

Bibliographie

Economie générale

- « L'Économie française, comptes et dossiers », Édition 2006 – 2007, Collection Références – Insee, Mai 2006

Données économiques et sociales sur les transports

- « Les transports en 2005, 43ème rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation », SESP
- « Les transports en 2004 : Embellie de l'activité », Insee Première n° 1045 – Octobre 2005
- « Une croissance économique peu favorable au transport de marchandises en 2005 », SESP en bref n°5, février 2006
- « Les entreprises de transport en 2004 - Enquête annuelle d'entreprise »

  données détaillées sur le site Internet du SESP (rubriques : Transport / Entreprises de transport / Activités des entreprises)

  Les données EAE 2005 seront disponibles dans le courant du 1er trimestre 2007
- « Mémento de statistiques des transports – Résultats 2004 », SESP, décembre 2006

  disponible sur le site Internet du SESP (rubriques : Transport / Données d'ensemble).
- « Bulletin statistique transport », SESP

  disponible sur le site Internet du SESP (rubriques : Transport / Données d'ensemble / Indicateurs transport)
- « L'évolution sociale dans les transports terrestre, maritime et aérien en 2003-2004 », CNT, mai 2005

Emploi

- « Les mouvements de main-d'œuvre dans les établissements de 50 salariés ou plus en 2004 »,

  Insee Résultats, décembre 2005
- « Les emplois difficiles à pourvoir : cinq métiers en exemples », Premières synthèses, premières informations, Dares, décembre 2004
- «Analyse des emplois dans le transport en 2003 », CARCEPT

Rémunérations, conditions de travail, durée du travail

- « Les salaires dans l'industrie, les commerces et les services en 2004 », Insee Résultats, juillet 2006
- « Enquête auprès des conducteurs de poids lourds », (Automne 1999), P. Hamelin, M. Lebaudy, Inrets, rapport final, mars 2002
- « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds» - P. Hamelin - Note de synthèse du SESP, juillet-août 2000, N° 130
- « La mesure de la durée du travail des conducteurs routiers : Note de synthèse du SESP, septembre-octobre 2000, N° 131

Formation

- « Estimations 2005 et prévisions 2006 », CNPE, janvier 2006

Accidentologie du travail

- « Statistiques financières et technologiques des accidents du travail », CNAMTS, annuel
- « La sécurité routière en France - bilan de l'année 2005 », ONISR
- « Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003 », ONISR - la Documentation Française, 2005

Sites Internet à consulter

- SESP (Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer) :
  www.statistiques.equipement.gouv.fr
- DGMT (Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer) :
  www.transports.equipement.gouv.fr
- Cereq :
  www.cereq.fr
- CNR :
  www.cnr.fr
- CNT :
  www.cnt.fr
- Dares (Ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement) :
  www.travail.gouv.fr
- Insee :
  www.insee.fr
- Sécurité routière :
  www.securite-routiere.gouv.fr
- Unedic :
  www.assedic.fr/unistatis/

Sigles

AFT : association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports

AFPA : association nationale pour la formation professionnelle des adultes

ANPE : agence nationale pour l'emploi

ASSEDIC : association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

BIT : bureau international du travail

CARCEPT : caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier voyageurs et marchandises

CCTN : commission des comptes de transport de la nation

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

CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

CNIS : conseil national de l'information statistique

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

CNR : comité national routier

CNT : conseil national des transports

DAEI : direction des affaires économiques et internationales

DARES : direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques

DGMT : direction générale de la mer et des transports

DSCR : direction de la sécurité et de la circulation routières

DTT : direction des transports terrestres

FONGECFA : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

INRETS : institut national de recherche en économie des transports et sécurité

INSEE : institut national de la statistique et des études économiques

ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière

OPCA : organisme paritaire collecteur agréé

PROMOTRANS : association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports routiers

RATP : régie autonome des transports parisiens

SESP : service économie statistique et prospectives

SETRA : service d'études techniques des routes et autoroutes

SNCF : société nationale des chemins de fer français

UNEDIC : union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

VNF : voies navigables de France

Les abréviations

ACEMO : enquêtes sur l'activité, les conditions d'emploi et la mobilité (Dares)

APE : activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)

AT : année-travail

BAC : baccalauréat

BEP : brevet d'études professionnelles

BEPC : brevet d'études du premier cycle

BODACC : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

BTS : brevet de technicien supérieur

CA : chiffre d'affaires

CAP : certificat d'aptitude professionnelle

CDD : contrat à durée déterminée

CDI : contrat à durée indéterminée

CFA : congé de fin d'activité

CFP : certificat de formation professionnelle

CI : consommations intermédiaires

CRDS : contribution au remboursement de la dette sociale

CSG : contribution sociale généralisée

CVS : corrigé des variations saisonnières

DEE : demandes d'emplois enregistrées

DEFM : demandes d'emploi en fin de mois

DADS : déclarations annuelles de données sociales

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

DUT : diplôme universitaire de technologie

EAE : enquête annuelle d'entreprise

EBE : excédent brut d'exploitation

EMMO : enquête Mouvements de main-d'œuvre

FBCF : formation brute de capital fixe

FCOS : formation continue obligatoire de sécurité

FIMO : formation initiale minimale obligatoire

GMR : garanties mensuelles de rémunération

IC : ingénieurs et cadres

IP : incapacité permanente

IPTRM : indice des prix du transport routier de marchandises

M : millions

NAF : nomenclature d'activités française

OEE : offres nouvelles d'emploi

OQ : ouvriers qualifiés

ONQ : ouvriers non qualifiés

PCS : professions et catégories sociales

PL : poids lourds

PTAC : poids total autorisé en charge

RTT : réduction du temps de travail

SMIC : salaire minimum de croissance

SHBO : salaire horaire de base des ouvriers

t : tonnes

t-km : tonnes-kilomètres

TAM : techniciens et agents de maîtrise

TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers

TR : transport routier

TRM : transport routier de marchandises

TRO : tarification routière obligatoire

TRV : transport routier de voyageurs

TVA : taxe sur la valeur ajoutée

VA : valeur ajoutée

VUL : véhicule utilitaire léger