

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Publication réalisée par le SESP

Observatoire social des transports

Décembre 2007

Avant-propos

Le bilan social annuel du transport routier de marchandises fournit des données et des informations sur les évolutions intervenues en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs, de revenus des salariés, de formation et d'accidentologie.

Il permet d'alimenter le dialogue entre les partenaires sociaux ainsi que la concertation entre les pouvoirs publics et les organisations professionnelles et syndicales.

Etabli par le service Économie, Statistiques et Prospective en collaboration avec la direction des Transports maritimes, routiers et fluviaux, la 13ème édition de ce document est devenue une référence à laquelle se rapportent les partenaires du transport routier.

Nous sommes heureux de le mettre à votre disposition.

Le chef du service Economie
Statistiques et Prospective,

Françoise MAUREL

Le directeur des Transports
maritimes routiers et fluviaux,

Jean-Paul OURLIAC

Ce document est le treizième bilan social annuel du transport routier de marchandises (TRM) (*).
L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2006.

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 Karine Gormon, chef de la division synthèses sociales du bureau ST3, avec Emmanuel Caicedo et Franz Kohler, du service Économie Statistiques et Prospective du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables.

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
<hr/>	
Liste des fiches	
<hr/>	
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	22
2B Les caractéristiques des salariés	24
2C Les caractéristiques des emplois	26
2D Le marché du travail « Transport et Logistique »	28
3 La durée du travail des conducteurs routiers	31
3A Le temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM	32
3B Les composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM	34
4 Les revenus salariaux dans le TRM	37
4A Le pouvoir d'achat et les taux horaires conventionnels des ouvriers du TRM	38
4B Les salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet	40
4C Les rémunérations des conducteurs du TRM	42
4D Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération	44
5 La formation	47
5A La formation dans le transport routier	48
5B La formation des conducteurs	50
5C La formation continue dans le transport routier	52
6 L'accidentologie	55
6A L'accidentologie du travail	56
6B L'accidentologie routière	58
Annexes	61
<hr/>	
Annexe 1 _ La situation économique	62
Annexe 2 _ L'emploi	66
Annexe 3 _ La durée du travail des conducteurs routiers	70
Annexe 4 _ Les revenus des salariés dans le TRM	74
Annexe 5 _ La formation	76
Annexe 6 _ L'accidentologie	80
Annexe 7_ Le dispositif général de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers	84
Annexe 8_ Définitions	86
Bibliographie	88
Sigles et abréviations	90

Synthèse

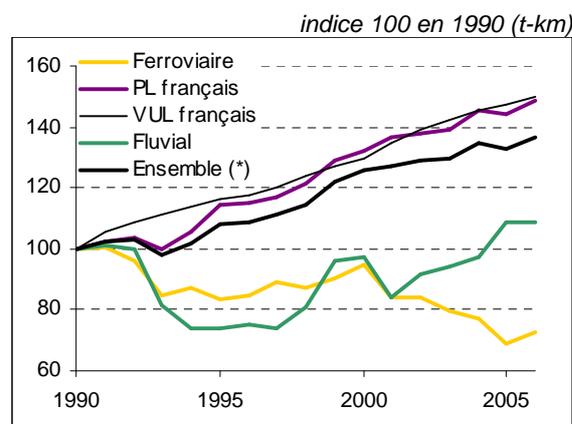
Après une année 2005 marquée par un recul des transports terrestres de marchandises, l'année 2006 marque une nette reprise : la croissance de 4,1 % du nombre de t-km réalisées sur le territoire français se situe au-dessus de la croissance annuelle de long terme et, surtout, du rythme annuel observé ces 5 dernières années (+ 1,6 % par an).

L'ensemble des modes participent à cette croissance, profitant à des degrés divers de la bonne conjoncture économique. Mais c'est le transport routier qui connaît la plus forte croissance (+ 4,5 %) et contribue pour 90 % à la croissance des transports terrestres.

Les transporteurs français bénéficient de la bonne tenue du marché national

Pour les opérateurs français, la reprise repose essentiellement sur le transport national (+ 5,5 %). Le contenu de la croissance du PIB a été plus propice au développement du transport de marchandises : les secteurs de l'agriculture, des industries, de la construction et du commerce y ont contribué pour plus de 40 %, contre 15 % en 2005.

Les transports terrestres nationaux



Source : CCTN 2006

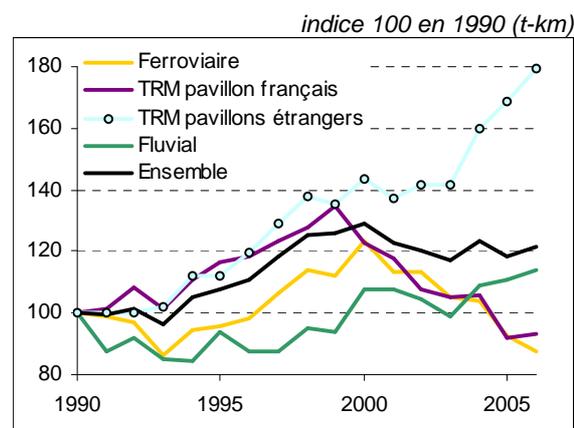
(*) yc cabotage en France

La forte croissance des transports internationaux bénéficie au pavillon étranger

Pour autant, au sein du transport intérieur (y compris pavillon étranger), ce sont les transports routiers internationaux qui connaissent la plus forte croissance : la hausse des tonnes-kilomètres réalisées sur la route en échange international est estimée à 4,9 % et, en transit, à 10,5 %.

Plus de la moitié de la croissance est assurée cette année par des « pavillons tiers » (pavillon d'un pays réalisant du transport entre deux pays tiers), avec une croissance proche de 20 % pour ce type d'échanges.

Les transports terrestres internationaux sur le territoire français



Source : CCTN 2006

Les entreprises de TRM devraient connaître un net redressement de leurs résultats en 2006 grâce à l'effet conjugué de la reprise de l'activité, de la poursuite de la croissance des prix et de la désinflation énergétique de fin d'année. Même si cela cache la diversité des situations des entreprises, on table, pour l'ensemble du secteur, sur une forte croissance des résultats d'exploitation en 2006.

De plus, l'année 2006 est marquée par le remboursement de la « TVA péages » et par la diminution des délais de paiement, améliorant sensiblement la situation de trésorerie.

Poursuite de la hausse des prix du TRM

Outre la hausse du volume de production du TRM français en 2006 (+ 3 %), le chiffre d'affaires du secteur devrait bénéficier de la poursuite de la progression des prix des prestations.

Pour le transport national longue distance, le prix des prestations continue de croître à un rythme régulier, identique à celui de 2005. La hausse atteint 4,5 % sur l'année, contre 2,4 % pour les coûts.

Après la forte hausse des prix du gazole professionnel en 2004 et 2005, le deuxième semestre a été marqué par une forte baisse. Au total sur l'année, l'indice CNR du prix du gazole professionnel progresse de 5,0 %.

Les charges de personnel connaîtraient une croissance très modérée.

Les rachats d'entreprises continuent de rythmer la vie du secteur. L'effort d'investissement se poursuit en 2006, avec plus de 53 000 immatriculations de poids lourds neufs cette année.

Augmentation de l'emploi dans le TRM élargi en 2006

Si sur la période 1997-2001, l'effectif salarié du transport routier de marchandises élargi, augmentait régulièrement au rythme de 5 % par an en moyenne, les quatre années suivantes ont été marquées par une diminution continue de 0,8 % par an.

L'année 2006 marque une nouvelle rupture : l'effectif du TRM élargi augmente à nouveau, avec +1,9 % entre décembre 2005 et décembre 2006. La conjoncture est surtout favorable au TRM de proximité, avec + 5,3 %.

Une population salariée essentiellement ouvrière et masculine

La population salariée du TRM élargi est à majorité ouvrière : 81 % au 31 décembre 2005. Le taux d'encadrement est très faible : on compte 3,8 % de cadres, et 6,9 % de professions intermédiaires. Toutefois dans cet ensemble, la messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de cadres.

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 : 12,2 % 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. En 2005, l'âge moyen y est de 38 ans et 10 mois contre 39 ans et 6 mois pour l'ensemble des transports.

Dans le TRM élargi, comme dans ses sous-secteurs, le taux de temps partiel est plus faible que celui de l'ensemble des transports : 8,2 % contre 11,6 %.

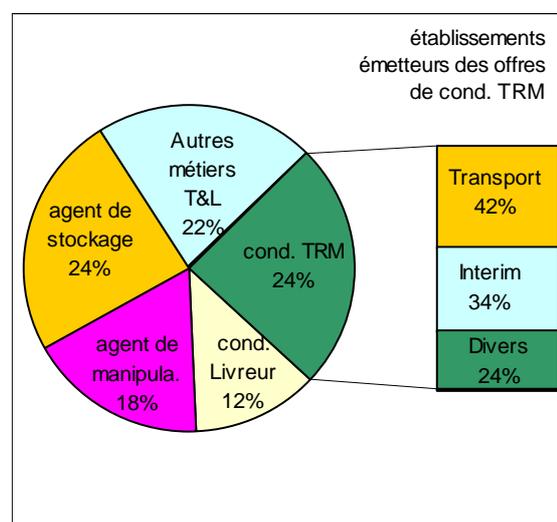
Augmentation des tensions sur le marché du travail

En 2006, le recours à l'intérim dans le TRM se maintient à niveau constant (4,8%) et reste supérieur à celui de l'ensemble des transports (4,3 %), en dépit de la forte augmentation de ce dernier. Le taux de rotation dans le TRM élargi augmente fortement, de 5,2 % par rapport à 2005, alors qu'il est constant pour l'ensemble des transports.

Le marché du travail « Transport et Logistique » est plus vaste que celui des transports au sens strict : on peut considérer qu'il couvre 33 métiers. Mais 78,3 % des offres sont concentrées sur 4 métiers : les conducteurs de transport de marchandises, les

agents de stockage, les conducteurs livreurs, et les agents de manipulation.

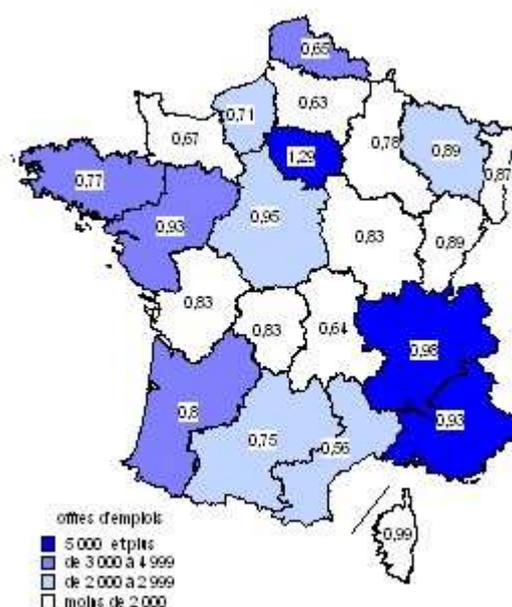
Offres d'Emploi Enregistrées « Transport & Logistique » en 2006



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

De 2005 à 2006, les tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM ont connu une forte augmentation (+ 14,4 %) : l'indicateur de tension est passé de 0,75 à 0,86. Le marché est très saisonnier et au deuxième trimestre 2006, les tensions culminent à 1,34 en métropole, et en particulier à 1,79 en Ile de France.

Offres d'Emploi Enregistrées et indicateur de tension des « conducteurs de TRM » en 2006



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

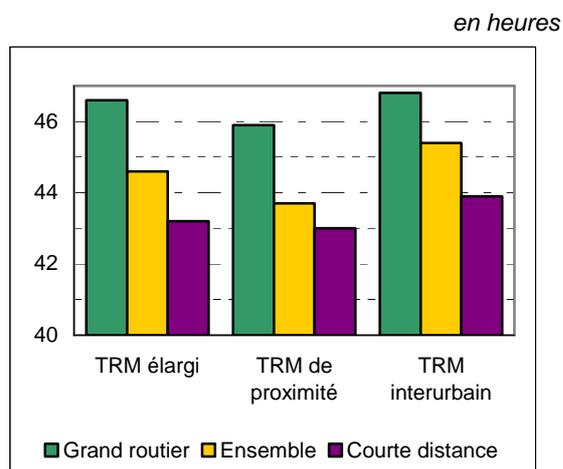
Stabilité du temps de service hebdomadaire

En 2006, 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 44,9 heures dans le TRM restreint.

La stabilité, entre 2005 et 2006, du temps de service moyen des conducteurs du TRM élargi recouvre une augmentation de celui des conducteurs courte distance, de l'ordre de 40 minutes, et une diminution d'1/2 heure de celui des grands routiers.

En 2006, les grands routiers du TRM élargi travaillent en moyenne 46,6 heures par semaine, contre 43,5 heures pour les conducteurs « courte distance », soit 3,1 heures de plus.

Temps de service hebdomadaire moyen en 2006



Source : voir encadré

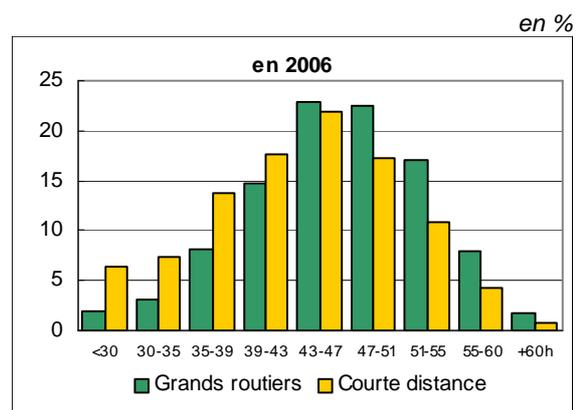
La dispersion des temps de service hebdomadaire au sein de chacune de ces catégories de conducteurs est assez importante. En 2006, 45 % des grands routiers travaillent entre 43 et 51 heures par semaine. Le taux de grands routiers travaillant 51 heures et plus perd 4 points par rapport à 2005. A l'opposé, le taux de conducteur courte distance travaillant entre 47 et 55 heures gagne 4,1 points.

Enquête « chronotachygraphes » (MEDAD/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).

Dispersion des temps de service hebdomadaire

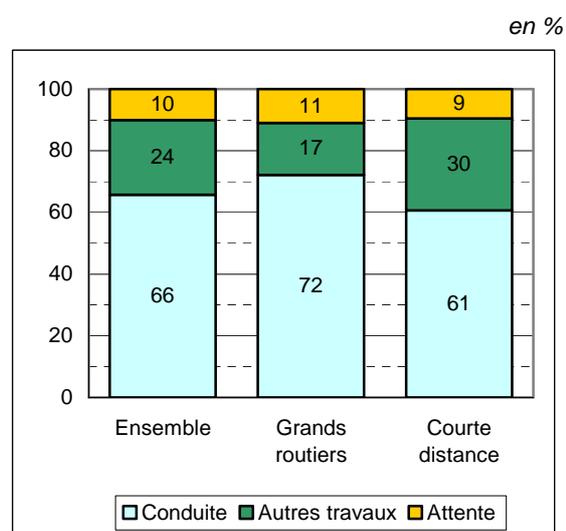


Source : voir encadré

En 2006, 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 72 % de leur temps de service hebdomadaire, les autres travaux occupant 17 %. La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite de 61 % alors que la part des autres tâches est deux fois plus élevée que celle des grands routiers.

En 2006, chez les grands routiers, le taux de conduite baisse de 1,4 point au profit des travaux autres que la conduite. Chez les conducteurs courte distance, la situation est inverse : le taux de conduite progresse de 1,1 point. Quelque soit le rythme de travail, les taux d'attente stagnent.

Composantes du temps de service hebdomadaire en 2006



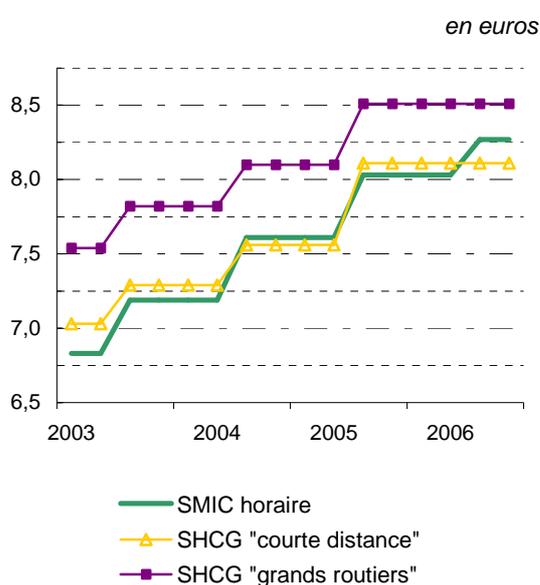
Source : voir encadré

Les revenus salariaux

En 2006, l'augmentation du taux de salaire horaire de base (brut) des ouvriers de l'ensemble du transport routier de marchandises (TRM) est de 3,2 % (en moyenne annuelle). L'indice des prix à la consommation ayant augmenté de 1,7 %, leur pouvoir d'achat augmente de 1,5 %.

Au 1^{er} juillet 2006, le SMIC horaire (brut) a augmenté de 3% (à 8,27 €). La proportion des salariés rémunérés au niveau du SMIC au 1^{er} juillet 2006 est plus faible que celle mesurée en 2005.

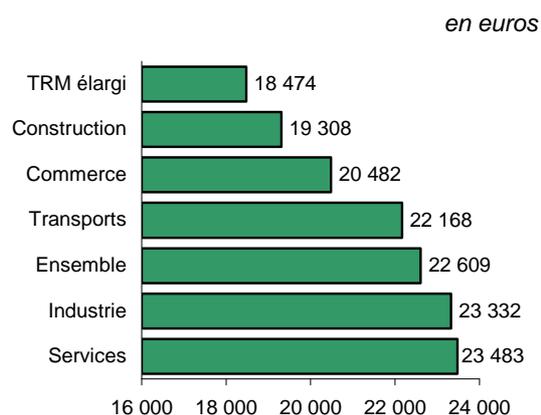
Evolutions des salaires horaires conventionnels des conducteurs et du SMIC horaire



Sources : Dares - Enquête trimestrielle Acemo, Insee, MEDAD/DTMRF, calculs MEDAD/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 18 474 € en 2005, et est inférieur de 17 % à celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports. 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 2005



Source : Insee - DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Champ : salariés à temps complet

En 2004, les salaires du TRM se démarquaient de ceux du transport : ils augmentaient de 0,6 % en moyenne, contrairement à ceux des transports qui diminuaient de 0,1 %. En 2005, l'augmentation se poursuit (+1,3 %) et se généralise à l'ensemble des transports (+1,8%).

Sur la période 2003 - 2005, les salaires du TRM et de l'ensemble des transports ont augmenté respectivement de 1,8 % et 1,7 %. Mais la situation diffère selon les catégories sociales : +2,1 % et +3,1 % pour les employés, +2,3 % et +1,2 % pour les ouvriers qualifiés.

Salaires annuels nets moyens du TRM élargi en 2005

salaires en euros ; évolutions en %

	Salaires	Évolution 2005 / 2004
Cadres	38 540	0,8
Professions Intermédiaires	22 643	1,4
Employés	16 438	1,2
Ouvriers	17 395	1,6
Ouvriers qualifiés	17 535	1,6
Conducteurs	17 600	1,5
Ouvriers non qualifiés	15 340	1,9
Ensemble	18 474	1,3

Source : Insee - DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Champ : salariés à temps complet

Les conducteurs ont les salaires les plus élevés dans le TRM interurbain : 18 096 €, soit 2,8 % 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.

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 2006, près de 182 000 personnes ont été formées dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport.

Les conducteurs de classes d'âge plus récentes sont de plus en plus diplômés. En 2006, si 27,5 % des conducteurs n'ont aucun diplôme ou simplement le BEPC, seulement 6,1 % des moins de 25 ans sont dans cette situation. Parallèlement, les formations spécifiques transport prennent une part grandissante chez les plus jeunes : 47,8 % des moins de 25 ans contre 16,7 % pour l'ensemble des conducteurs.

63 % des stagiaires FCOS satisfaits

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

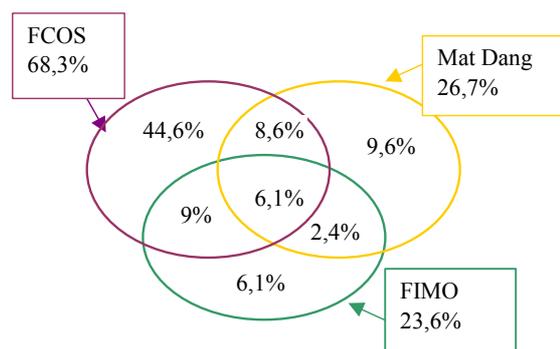
Depuis 2002, le nombre d'attestations délivrées annuellement dans le cadre de la FIMO du transport pour compte d'autrui se maintient autour de 22 000.

L'obligation de renouvellement de la FCOS et le pic d'attestations délivrées dans le transport pour compte d'autrui en 2000 explique le nouveau pic observé en 2005 (77 858). En 2006, le nombre d'attestation délivrées est plus faible, mais reste élevé, avec 53 880.

Comme la formation initiale, la formation continue s'élargit au transport pour compte propre. Depuis 2003, le nombre d'attestations délivrées à des conducteurs travaillant pour le compte propre a doublé chaque année et atteint 37 297 en 2006.

En 2006, 26,4 % des conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois. La part de ceux qui ont suivi une FCOS, ainsi qu'éventuellement une ou plusieurs autres formations, est de 72,8 %, soit 19,2 % de l'ensemble des conducteurs. 63 % des stagiaires FCOS déclarent être satisfaits de leur formation.

Conducteurs stagiaires sur les douze derniers mois*



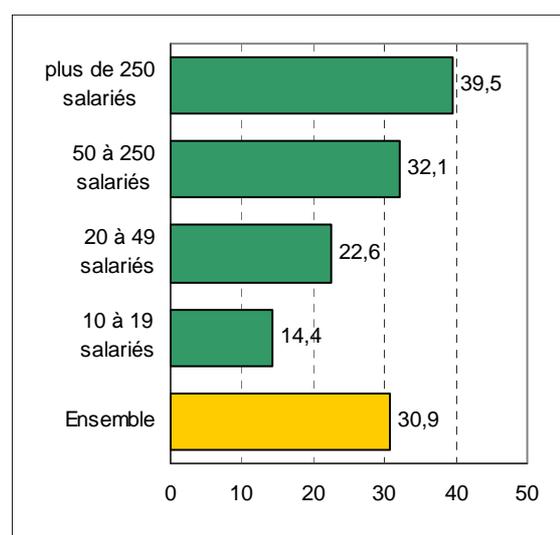
Source : MEDAD/SESP - Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers 2006
* champ restreint à : FIMO, FCOS, Matières dangereuses (MD), et aucune autre formation

En 2005, 1,95 % de la masse salariale du transport routier de marchandises est consacré à la formation continue. Ce taux de participation financière est relativement stable, oscillant entre 1,88 et 2,11 depuis 1995.

En 2005, le taux d'accès à la formation continue dans le TRM reste stable et très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres : 30,9 % contre 50,8 %.

L'effort physique de formation continue est plus faible dans le TRM que dans l'ensemble des transports terrestres (7,9 heures par salarié contre 22,1 heures).

Taux d'accès à la formation continue dans les entreprises de TRM en 2005 (en %)



Source : Cereq

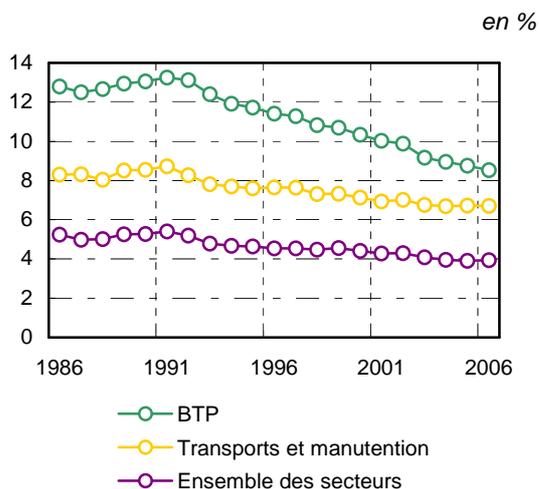
Champ : entreprises de plus de 10 salariés
TRM : 602L, 602M, 602P et 634A

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 du travail

Pour 2006, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a enregistré, un taux de risque du TRM qui se maintient, avec 8,5 %. Cela place ce secteur parmi les plus accidentogènes avec celui de la construction (8,5 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,9 %.

Taux de risque des accidents avec arrêt

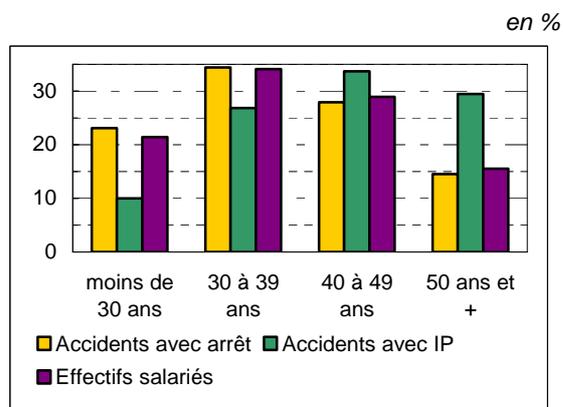


Source : CNAMTS, calculs MEDAD/SESP

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est plus important pour les ouvriers non qualifiés (24,3 %) que pour les ouvriers qualifiés (8,6 %) dont font partie les conducteurs.

Les risques d'accidents du travail varient selon l'âge des salariés des activités du transport routier de marchandises.

Répartition des effectifs et des accidents dans le TRM selon l'âge en 2006



Source : CNAMTS, calculs MEDAD/SESP

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 15 % des salariés et 28 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

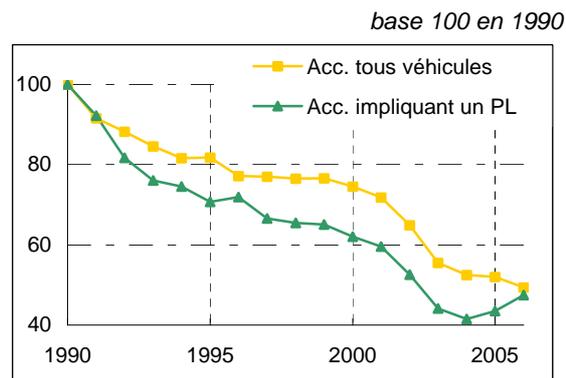
L'accidentologie routière

De 1990 à 2004, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué fortement et davantage que le nombre total d'accidents corporels : - 58 % dans le premier cas et - 47 % dans le second.

Cependant, depuis 2 ans, le nombre d'accidents poids lourds est en hausse (+ 14 %). On dénombre ainsi en 2006, 4 813 accidents impliquant au moins un poids lourd.

En 2006, le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, tout en se maintenant à un niveau élevé, baisse de 2,2 points et atteint : 14,2. Il reste 2,4 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents : un ratio quasiment stable depuis 15 ans.

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



Source : ONISR

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, hors autoroutes, est en très forte baisse : 13,9 % en 2006 contre 18,7 en 2005 (pour les véhicules légers, il est de 15,5 % et pour les motos de 33,5 %).

1 – La situation économique du secteur

1A – Les transports intérieurs terrestres de marchandises

Après une année 2005 marquée par un recul des transports terrestres de marchandises, l'année 2006 marque une nette reprise : la croissance de 4,1 % du nombre de tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français se situe au-dessus de la croissance annuelle de long terme (+ 2,8 % sur les 20 dernières années) et, surtout, du rythme annuel observé ces 5 dernières années (+ 1,6 % par an).

L'ensemble des modes participent à cette croissance, profitant à des degrés divers de la bonne conjoncture économique. Le transport fluvial, malgré un ralentissement, et le transport ferroviaire, avec la stabilisation des tonnes-kilomètres de fret de la SNCF, connaissent tous deux une croissance de 1,2 % (en tonnes-kilomètres). Mais c'est le transport routier qui connaît la plus forte croissance (+ 4,5 %) et contribue pour 90 % à la croissance des transports terrestres.

Les transporteurs français bénéficient de la bonne tenue du marché national

Pour les opérateurs français, la reprise repose essentiellement sur le transport national (+ 5,5 %) : tant les transports réalisés par les poids lourds français que ceux réalisés par la SNCF sont en croissance sur ce segment.

Cette reprise s'explique par le plus grand dynamisme en 2006 de l'économie française (croissance du PIB de 2,0 % en volume, après 1,7 % en 2005), mais surtout par le fait que cette croissance soit plus propice au développement du transport de marchandises : les secteurs de l'agriculture, des industries, de la construction et du commerce y ont contribué pour plus de 40 %, alors que leur contribution n'était que de 15 % en 2005. Les transports de matériaux de construction et de produits manufacturés sont les principaux moteurs de la croissance des transports cette année ; seuls les transports de produits agricoles sont en recul, suite à une campagne céréalière médiocre.

La forte croissance des transports internationaux...

Pour autant, au sein du transport intérieur, ce sont les transports routiers internationaux qui connaissent la plus forte croissance : la hausse des tonnes-kilomètres réalisées sur la route en échange international est estimée à 4,9 % et, en transit, à 10,5 %.

La nette reprise des transports internationaux d'échange s'explique par l'accélération du PIB de l'Union Européenne, tirée par la demande intérieure. En France, la demande des ménages en produits de consommation reste forte, y compris en produits importés. Dans le même temps, la reprise industrielle favorise l'importation de matières premières et s'appuie sur les exportations de produits finis. L'ensemble de ces phénomènes sont à la source des transports internationaux d'échange entre la France et ses principaux partenaires européens (Allemagne, Espagne et Grande Bretagne) mais aussi avec les nouveaux États membres et avec les grands ports européens (Espagne, Bénélux, Allemagne).

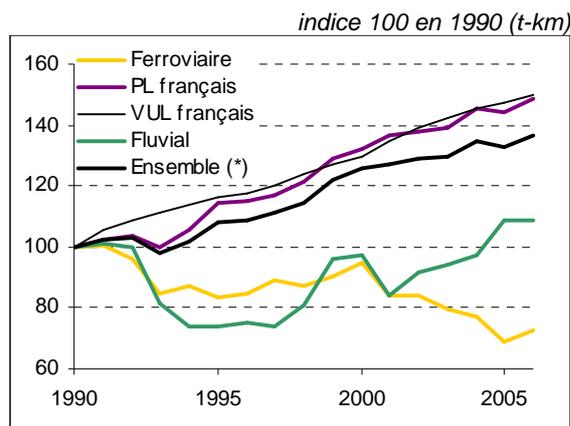
En transit, la croissance s'explique en premier lieu par la bonne tenue des échanges de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, mais aussi par la forte croissance des échanges à destination du Royaume-Uni, transitant en grande majorité par Calais (*ferries* et navettes Eurotunnel).

... bénéficie aux transporteurs routiers sous pavillon étranger

La croissance des transports internationaux profite avant tout aux pavillons routiers étrangers, mieux positionnés sur ces marchés. Le TRM français, qui ne représente plus que 20 % en t-km des échanges français, stabilise son activité internationale après plusieurs années de perte de parts de marché. Pour la SNCF, la baisse à l'international se poursuit.

Plus de la moitié de la croissance est assurée cette année par des « pavillons tiers » (pavillon d'un pays réalisant du transport entre deux pays tiers), avec une croissance proche de 20 % pour ce type d'échanges. Il s'agit en premier lieu du pavillon néerlandais, principal « pavillon tiers » en Europe, mais aussi désormais des pavillons polonais, portugais ou tchèque. La croissance des pavillons des pays avec lesquels les échanges sont réalisés n'est que de 3,7 %, avec même un recul du pavillon espagnol sur les échanges avec l'Espagne.

Figure 1A.1 Les transports terrestres nationaux



Source : CCTN 2006
(*) yc cabotage en France

Figure 1A.3 Transport intérieur routier de marchandises

en milliards de tonnes-kilomètres ; évolutions en %

	2004	2005	2006 (p)	2006/ 2005
Pavillon français (2)	218,5	214,5	220,6	2,8
National (PTAC>3,5t)	179,2	177,4	182,8	3,0
Compte propre	30,4	30,2	32,0	5,8
Compte d'autrui	148,9	147,2	150,8	2,5
International (PTAC>3,5t)	17,8	15,4	15,7	1,8
National (PTAC<=3,5t) (1)	21,0	21,3	21,7	1,9
Transit	0,4	0,3	0,3	ns
Pavillon étranger (2)	82,9	84,7	92,2	8,7
Transit (3)	50,5	50,8	56,2	10,6
International (4)	27,5	29,1	31,0	6,5
Cabotage (5)	4,8	4,9	5,0	3,0
Tous pavillons	301,4	299,2	312,7	4,5
TRM national	205,1	203,7	209,6	2,9
TRM international	45,3	44,5	46,7	4,9
Transit	50,9	51,1	56,5	10,5
TRM hors transit	250,5	248,1	256,3	3,3

Source : CCTN 2006

(1) les transports routiers réalisés par les VUL sont classés intégralement en transports nationaux.

(2) le pavillon d'un pays est ici défini comme l'ensemble des véhicules immatriculés dans le pays.

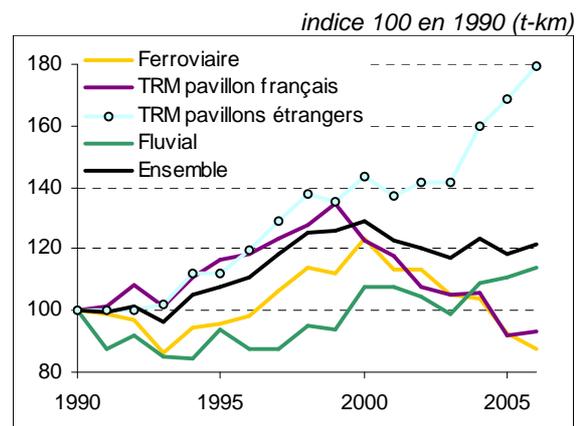
(3) évolutions estimées à partir des enquêtes TRM européennes ; transit généré par la péninsule ibérique exclusivement. Les travaux menés en 2007 dans la perspective d'un rebasefont état d'un niveau supérieur à 60 Gt.km en 2004.

(4) évolutions estimées à partir des enquêtes TRM européennes. Les premiers travaux menés en 2007 dans la perspective d'un rebasefont état d'un niveau de 46,3 Gt.km en 2004.

(5) estimation 2006 « conservatoire » : en l'attente des données européennes pour 2006, la croissance du cabotage est chiffrée comme identique à celle du national pour le pavillon français.

(p) données provisoires

Figure 1A.2 Les transports terrestres internationaux sur le territoire français



Source : CCTN 2006

Figure 1A.4 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 2006

Champ : pour l'ensemble des modes, il s'agit des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français (transport intérieur), hors transit mais y compris la partie intérieure de l'international. Le transport routier regroupe les transports réalisés par le pavillon français (plus et moins de 3,5 t de PTAC) et par les pavillons étrangers.

Figure A1.5 Évolution du transport routier par marchandise

en Gt-km intérieures ; évolutions en %

Marchandises	1996	2001	2006	06/05
Produits agro-alimentaires	54,5	58,2	59,2	1,0
Matériaux de construction	26,3	32,0	36,4	8,5
Produits manufacturés	39,8	57,5	64,1	1,4
Autres	37,5	40,9	38,8	3,6
TOTAL	158,1	188,5	198,5	2,9

Source : MEDAD/SESP – Enquête TRM

Champ : transports intérieurs par poids lourds français de plus de 3,5 t PTAC (hors transit).

1B – Les entreprises de TRM

Les entreprises de TRM devraient connaître un net redressement de leurs résultats en 2006 grâce à l'effet conjugué de la reprise de l'activité, de la poursuite de la croissance des prix et de la désinflation énergétique de fin d'année (figure 1B.2). Même si cela cache la diversité des situations des entreprises, on table, pour l'ensemble du secteur, sur une forte croissance des résultats d'exploitation en 2006 avec un taux de marge qui devrait dépasser les 15 %, après le faible taux de marge enregistré en 2005 (12,2 %). De plus, l'année 2006 est marquée par le remboursement de la « TVA péages » et par la diminution des délais de paiement, améliorant sensiblement la situation de trésorerie.

Poursuite de la hausse des prix du TRM

Outre la hausse du volume de production du TRM français en 2006 (+ 3 %), le chiffre d'affaires du secteur devrait bénéficier de la poursuite de la progression des prix des prestations. Ceux-ci restent sur un rythme élevé (+ 3,5 % en 2006), supérieur à celui de l'inflation (+ 1,6 %) et surtout à l'évolution globale des coûts dans le secteur.

Le prix des prestations de transport national longue distance continue de croître à un rythme régulier et identique à celui de 2005 et la hausse atteint 4,5 % sur l'année, contre 2,4 % pour les coûts. Le prix des transports régionaux s'accélère légèrement mais sa hausse reste inférieure à celle du transport sur longue distance. A l'inverse, la hausse des coûts sur le transport régional est un peu plus élevée que pour la longue distance (+ 2,7 %). Mais, sur ce segment aussi, les coûts progressent moins que les prix, permettant une reconstitution partielle des marges qui s'étaient fortement dégradées les années précédentes. En ce sens, le droit de répercuter sur la facturation les hausses de prix du carburant seraient jugées bénéfiques par les deux tiers des entreprises (enquête FNTR). Sur l'international, où la concurrence des autres pavillons européens est importante, le prix du transport routier se stabilise (+ 1,0 %).

Désinflation pétrolière en fin d'année et modération des autres coûts

Après la forte hausse au cours des années 2004 et 2005, les prix du gazole professionnel ont frôlé la barre des 0,90 €/L au premier semestre de l'année 2006, tandis que le deuxième semestre a été marqué par une forte baisse. Au total sur l'année, l'indice CNR du

prix du gazole professionnel progresse de 5,0 %. Compte tenu de la croissance de l'activité, le poste carburants des entreprises du secteur progresse peu (+ 4,7 %), relativement au chiffre d'affaires (+ 6,0 %). Parallèlement, la croissance des prix des autres consommations intermédiaires est similaire à celle des prix des prestations.

Enfin, les charges de personnel connaîtraient une croissance très modérée : d'une part la croissance de l'emploi dans le TRM (3 400 emplois créés en moyenne annuelle, en 2006) se porte essentiellement sur le deuxième semestre, soit un impact relativement faible sur la masse salariale 2006 ; d'autre part, la hausse du coût de la main d'œuvre, telle que mesurée par les indices du CNR, connaît une faible croissance sur l'année (figure 1B.3) ; le coût du personnel sédentaire serait même en baisse.

Nouvelle hausse de l'activité de messagerie

L'année 2006 marque la troisième année de croissance consécutive de la messagerie – fret express, avec une accélération par rapport à 2005. Le chiffre d'affaires s'accélère sur tous les segments, y compris pour la messagerie traditionnelle nationale, qui représente environ la moitié de la production du secteur (+ 3,0 % en 2006 après + 1,2 % en 2005). L'activité reste particulièrement vive pour les colis légers et l'activité à l'international où elle s'accompagne d'une forte baisse du produit moyen, traduisant à la fois la forte demande et la vive concurrence sur ce marché.

Dans ce contexte, les rachats d'entreprises continuent de rythmer la vie du secteur. La concentration du secteur semble permettre des gains de productivité, ce qui expliquerait aussi en partie la baisse des prix. Malgré une hausse de la masse salariale supérieure à celle de la production, les entreprises ont fortement accru leur profitabilité (triplement de leur excédent brut d'exploitation en trois ans).

L'investissement se poursuit

L'effort d'investissement se poursuit en 2006, avec plus de 53 000 immatriculations de poids lourds neufs cette année. L'année est marquée par deux pics d'immatriculations correspondant à l'anticipation du chronotachygraphe numérique (1^{er} mai) et des normes Euro IV (1^{er} octobre). Par ailleurs, on observe une nouvelle hausse des immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs (+ 4,8 %).

Figure 1B.1 Indicateurs de démographie d'entreprises

en nombre d'entreprises, évolutions en %

	2000	2005	2006	06/05
Nombre au 01/01	45 209	39 562	38 183	-3,5
TRM de proximité	26 811	23 507	22 950	-2,4
TRM interurbain	15 106	13 581	12 877	-5,2
Location avec conducteur	2 179	1 500	1 402	-6,5
Messagerie, fret express	1 113	974	954	-2,1
Défaillances	1 439	1 369	1 009	-26,3
TRM de proximité	806	849	597	-29,7
TRM interurbain	496	441	353	-20,0
Location avec conducteur	84	36	24	-
Messagerie, fret express	53	43	35	-
Créations	3 721	3 243	3 310	2,1
TRM de proximité	2636	2351	2404	2,3
TRM interurbain	884	785	796	1,4
Location avec conducteur	74	29	22	-
Messagerie, fret express	127	78	88	-

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.3 Indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance

évolutions annuelles moyennes en %

	03/02	04/03	05/04	06/05
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	4,4	8,9	19,5	5,0
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	3,0	3,2	3,8	3,8
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	3,8	2,2	2,7	2,8
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	-2,3	2,4	3,5	3,4
Personnel de conduite (salaires et charges)	2,5	1,1	0,9	1,1
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,4	2,5	2,0	1,6
Charges de structure (personnel administratif)	0,9	1,6	2,1	-1,8
Indice synthétique	2,0	3,2	6,0	2,4

Source : CNR

Figure 1B.6 Indicateurs d'activité de la messagerie – fret express

évolutions annuelles moyennes en %

	2006/2005			
	tonnes envois	CA		
national	messagerie traditionnelle	1,4	0,5	3,0
	express tous poids	4,4	3,2	6,3
	express colis légers	5,5	6,8	3,2
import	messagerie traditionnelle	11,6	14,4	12,1
	express	17,5	18,9	13,4
export	messagerie traditionnelle	5,3	14,7	10,9
	express	18,7	5,3	5,6

Source : MEDAD/SESP - Enquête messagerie

Figure 1B.2 Comptes des entreprises du TRM (Sociétés Non Financières hors Entrepreneurs Individuels)

en milliards d'euros

Codes NAF 602L, 602M, 602N et 602P	2004	2005 (sd)	2006 (e)	06/05
Production	33 340	34 681	36 762	6,0
Consommations Intermédiaires	20 345	21 649	22 887	5,7
dont achats de carburant	4 380	4 847	5 077	4,7
Valeur ajoutée (VA)	12 995	13 032	13 874	6,5
Frais de personnel	10 254	10 553	10 721	1,6
Impôts, taxes - subventions	883	884	942	6,6
Excédent brut d'exploitation	1 859	1 595	2 211	-
Taux de marge en % (EBE/VA)	14,3	12,2	15,9	-

Sources : Insee - SIE, MEDAD/SESP (IPTRM, EAE transports, Enquête TRM), CNR, Unedic ; calculs et estimations 2006 MEDAD/SESP

Code NAF 634A	2004	2005	2006	06/05
Production	11 105	11 078	-	-
Consommations Intermédiaires	7 580	8 029	-	-
Valeur ajoutée	2 814	3 076	-	-
Frais de personnel	2 377	2 551	-	-
Impôts, taxes - subventions	165	185	-	-
Excédent brut d'exploitation	274	342	-	-

Source : Insee – SIE, calculs MEDAD/SESP

Figure 1B.4 Prix des transports routiers de marchandises

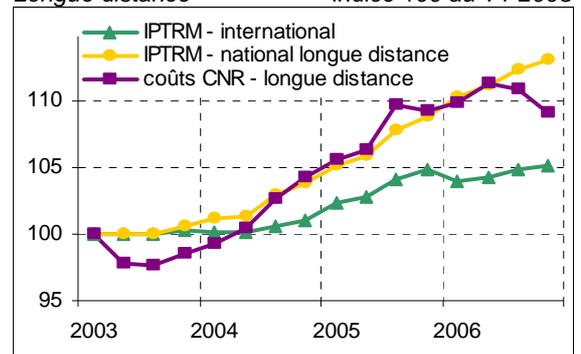
évolutions en moyenne annuelle en %

	2004	2005	2006
Prix du TRM national courte distance	1,5	2,6	3,1
Prix du TRM national longue distance	2,2	4,5	4,5
Prix du TRM à l'international	0,4	3,0	1,0
Ensemble	1,6	3,7	3,5

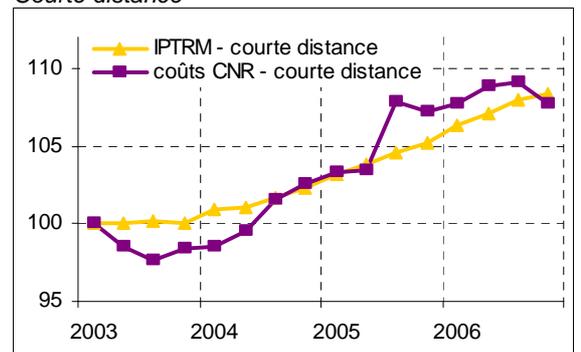
Source : MEDAD/SESP - IPTRM

Figure 1B.5 Prix et coûts du TRM

Longue distance *indice 100 au T1-2003*



Courte distance



Sources : MEDAD/SESP, CNR

2 – L'emploi

2A – L'emploi

Le transport

De 2001 à 2005, les évolutions de l'effectif salarié des transports (hors agences de voyages) ont été similaires à celles de l'ensemble de l'économie : + 0,4 % par an, en moyenne.

En 2006, on note une augmentation annuelle de l'effectif salarié plus importante pour l'ensemble de l'économie, avec + 1,5 %, que pour les transports, + 0,6 %.

Le TRM élargi

Si sur la période 1997-2001, l'effectif salarié du transport routier de marchandises élargi, augmentait régulièrement au rythme de 5 % par an en moyenne, les quatre années suivantes ont été marquées par une diminution continue de 0,8 % par an.

L'année 2006 marque une nouvelle rupture : l'effectif du TRM élargi augmente à nouveau,

avec + 1,9 % entre décembre 2005 et décembre 2006. La conjoncture est surtout favorable au TRM de proximité, avec + 5,3 %, mais aussi au TRM interurbain, avec + 1,2 %. Quant à la messagerie, elle continue à perdre des effectifs, avec une baisse de 2,6 % en 2006, après - 3,7 % en 2005 (figure 2A.1).

Si la structure de l'emploi par taille d'entreprises varie peu depuis 2001 dans le TRM élargi dans sa généralité, il n'en est pas de même pour le TRM de proximité. Entre 2004 et 2005, la part des effectifs salariés des petites entreprises (moins de 10 salariés) a baissé de 5,7 points, au profit de ceux des « grandes » entreprises (50 salariés et plus). Parallèlement, on compte près de 300 petites entreprises en moins (figure 2A.4 et annexe 2.4).

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

effectifs en milliers ; évolutions et structures en %

Secteur d'activité	1993	1997	2001	2005	2006	Struct. 2006	Évolutions annuelles		
							01/97	05/01	06/05
Transport (hors agences de voyages)	825,8	865,1	1009,6	1025,5	1032,1	100,0	3,9	0,4	0,6
TRM élargi	283,1	315,0	382,5	370,5	377,4	36,6	5,0	-0,8	1,9
TRM de proximité	75,2	83,7	104,0	106,2	111,8	10,8	5,6	0,5	5,3
TRM interurbain	149,1	169,5	199,4	196,2	198,6	19,2	4,1	-0,4	1,2
Loc. avec chauffeur	18,8	19,5	22,1	19,1	19,4	1,9	3,2	-3,6	1,6
Messagerie	40,0	42,3	57,0	49,0	47,6	4,6	7,7	-3,7	-2,9
TRV	47,8	55,8	65,3	75,8	77,8	7,5	4,0	3,8	2,6
Ensemble de l'économie	13 668,1	14 288,6	16 037,7	16 265,2	16 503,4		2,9	0,4	1,5

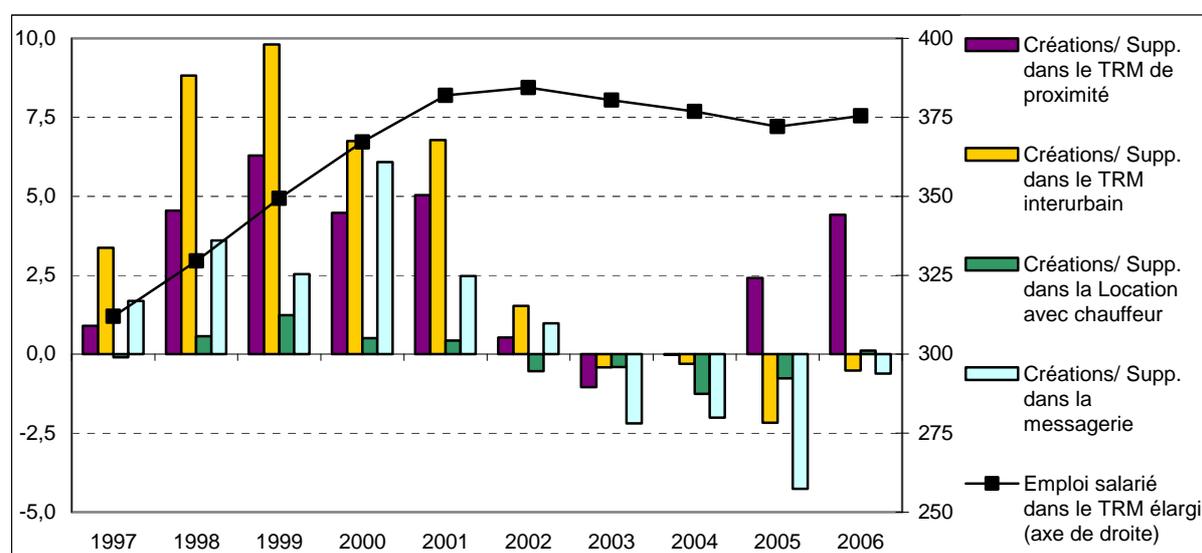
Sources : RATP, SNCF, Air France, Unedic (données 2006 provisoires), calculs MEDAD/SESP

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 Évolution de l'emploi salarié dans le TRM (en moyenne annuelle)

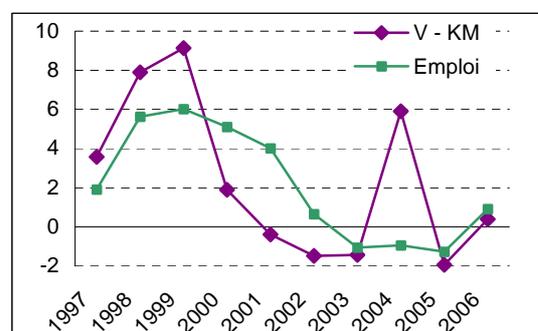
effectifs en milliers



Source : Unedic, données 2006 provisoires, calculs MEDAD/SESP

Figure 2A.3 Évolution de l'effectif salarié dans le TRM et des véhicules-km réalisés par le compte d'autrui

en %



Source : enquête TRM, Unedic ; calculs MEDAD/SESP

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

en %

Activité	Taille	2000	2004	2005
TRM interurbain	0 à 9 salariés	14,1	12,4	11,9
	10 à 49 salariés	36,9	35,6	35,0
	50 salariés et plus	49,0	52,0	53,1
	Total	100,0	100,0	100,0
TRM de proximité	0 à 9 salariés	35,7	36,0	30,3
	10 à 49 salariés	40,9	41,2	41,1
	50 salariés et plus	23,4	22,9	28,6
	Total	100,0	100,0	100,0
Location avec cond.	0 à 9 salariés	11,5	11,9	9,0
	10 à 49 salariés	29,0	32,2	35,8
	50 salariés et plus	59,5	55,8	55,2
	Total	100,0	100,0	100,0
Messagerie	0 à 9 salariés	1,5	1,8	1,7
	10 à 49 salariés	7,7	7,8	8,1
	50 salariés et plus	90,7	90,4	90,2
	Total	100,0	100,0	100,0
Ensemble	0 à 9 salariés	16,1	16,0	15,0
	10 à 49 salariés	31,0	31,3	31,6
	50 salariés et plus	52,9	52,7	53,4
	Total	100,0	100,0	100,0

Source : MEDAD/SESP – EAE

2B – Les caractéristiques des salariés

Une population ouvrière qualifiée

Au 31 décembre 2005, 61 % de la population salariée des établissements de l'ensemble des secteurs du transport sont des ouvriers. Cette part est plus importante dans le TRM élargi, avec 81 % d'ouvriers.

Au sein du TRM élargi, le taux d'encadrement est très faible : on compte 3,8 % de cadres, et 6,9 % de professions intermédiaires. Toutefois dans cet ensemble, la messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de cadres en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (59,9 %), mais aussi moins qualifiés (figure 2B.2). A l'opposé, la location avec chauffeur compte 88,5 % d'ouvriers, mais très peu d'ouvriers non qualifiés (1,7 %), les ouvriers étant essentiellement des conducteurs. De façon générale, dans le TRM élargi, 9 ouvriers qualifiés sur 10 sont des conducteurs (figure 2B.3 et annexe 2.7).

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 : 12,2 % contre 23,2 % dans les transports (hors RATP, SNCF et Air France) et 43,4 % dans l'ensemble des établissements relevant de l'Unedic. La messagerie se distingue avec 22,8 % de femmes (figures 2B.3, 2B.4 et annexe 2.3).

38 ans et 10 mois, l'âge moyen d'un salarié

La pyramide des âges des salariés du TRM élargi est légèrement plus jeune que celle des transports. L'âge moyen y est de 38 ans et 10 mois contre 39 ans et 6 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 37 ans ou moins. C'est aussi dans la

messagerie que le vieillissement de la population salariée est le plus important : un an et deux mois entre décembre 2002 et décembre 2005 (annexe 2.8).

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 : l'âge moyen des conducteurs s'est accru de 10 mois entre décembre 2002 et décembre 2005 contre 11 mois pour l'ensemble des salariés du secteur.

En 2005, au sein du TRM élargi, l'âge moyen des conducteurs est supérieur à celui des salariés : 39 ans et 6 mois (annexe 2.8). Il varie selon la catégorie de véhicule utilisé : 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 2.9).

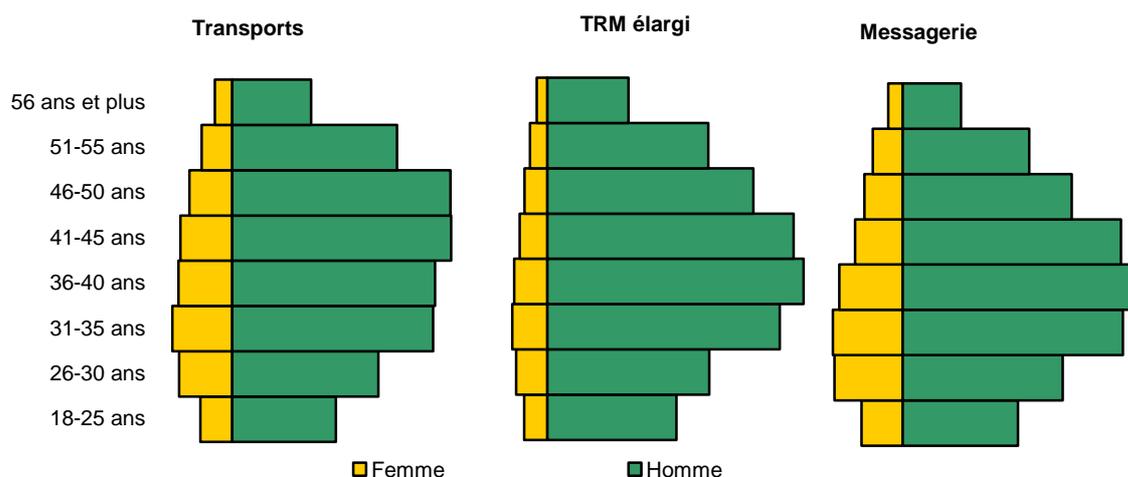
Une ancienneté plus forte chez les grands routiers

En 2006, selon l'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers, l'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est, en moyenne, de 17 ans dans la profession et de 8 ans dans l'établissement.

L'ancienneté dans la profession est plus forte parmi les conducteurs « grands routiers » (18 ans en moyenne) que parmi les conducteurs courte distance (16,5 ans).

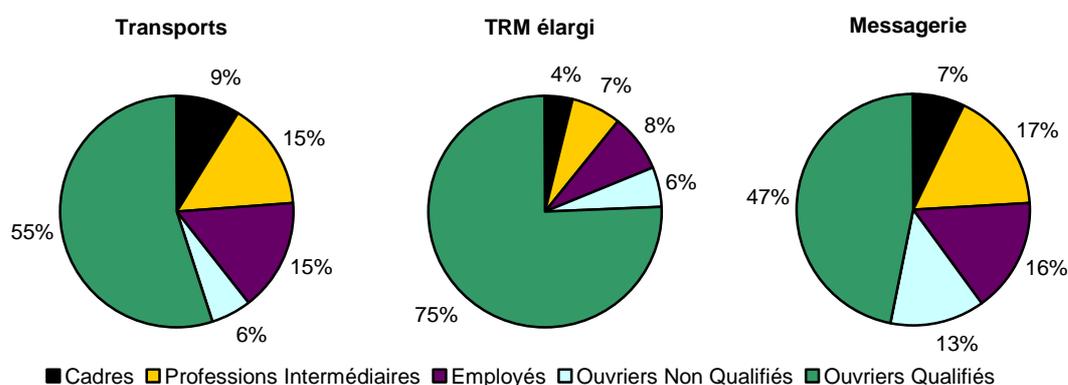
De même l'ancienneté dans l'établissement est légèrement plus élevée chez les « grands routiers » que parmi les conducteurs courte distance : 8,3 ans contre 7,8 ans.

Figure 2B.1 Pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2005



Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Figure 2B.2 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2005



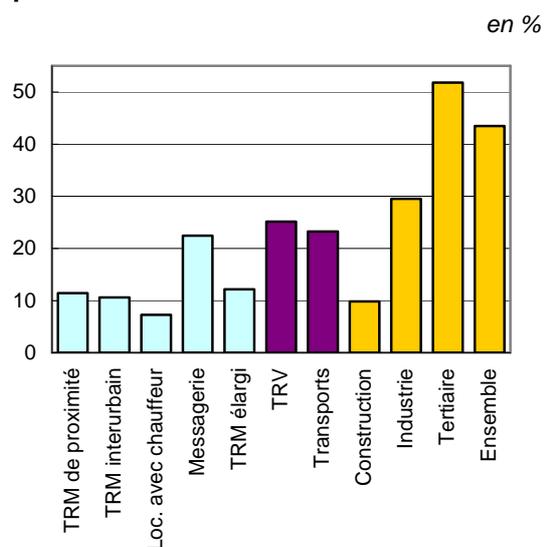
Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Figure 2B.3 Proportion des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2005

Secteur d'activité	en %	
	Conduc.	Dont Femmes
TRM élargi	68,8	2,3
TRM de proximité	72,4	3,2
TRM interurbain	74,2	1,6
Loc. de camions avec conducteur	79,2	2,8
Messagerie, fret express	35,8	3,2
Transports	37,2	6,3

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Figure 2B.4 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre 2006



Source : Unedic, données provisoires
Champ : secteur privé, hors ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France)

2C – Les caractéristiques des emplois

Forte augmentation de la mobilité des effectifs du TRM élargi en 2006

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 2006, le taux de rotation du personnel est élevé dans le TRM élargi (34,4 % ; figure 2C.1). Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (19,7 %) et la construction (23,6 %). C'est un taux néanmoins inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (42,1 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (53,9 %).

En 2006, le taux de rotation dans le TRM élargi augmente fortement, de 5,2 % par rapport à 2005, alors qu'il est constant pour l'ensemble des transports.

Un recours à l'intérim élevé dans le TRM, et en particulier dans la messagerie

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.

Il est relativement développé dans le transport, moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les services (figure 2C.2).

En 2006, le recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises se maintient à niveau constant (4,8% contre 4,7 % en 2005). Il reste supérieur à celui de l'ensemble des transports, en dépit de la forte augmentation de ce dernier (4,3 % en 2006 contre 3,7 % en 2005).

Le taux de recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises se maintient dans tous les sous-secteurs du TRM, à l'exception de la messagerie, plus soumise aux variations conjoncturelles de l'activité. Déjà fortement élevé dans ce secteur, il augmente encore en 2006 et atteint les 13% contre 12,2 % en 2005.

Le recours au temps partiel, moins fréquent dans le TRM

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 : 8,2 % contre 11,6 %.

Comme dans l'ensemble de l'économie, les employés sont les salariés qui travaillent le plus à temps partiel (21,4 % en moyenne en 2005), les ouvriers qualifiés venant en deuxième position (figure 2C.4).

Dans la messagerie, ce sont les ouvriers non qualifiés qui ont le taux de temps partiel le plus élevé (15,6%).

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

Activité	en %		
	Rotation en 2005	Rotation en 2006	Évolution 06/05
Industrie	19,3	19,7	2,1
Construction	22,2	23,6	6,3
Tertiaire	52,9	53,9	1,9
Transport dont :	31,8	31,8	0,0
TRV	30,6	29,8	-2,6
TRM	32,7	34,4	5,2
Ensemble	41,2	42,1	2,2

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.

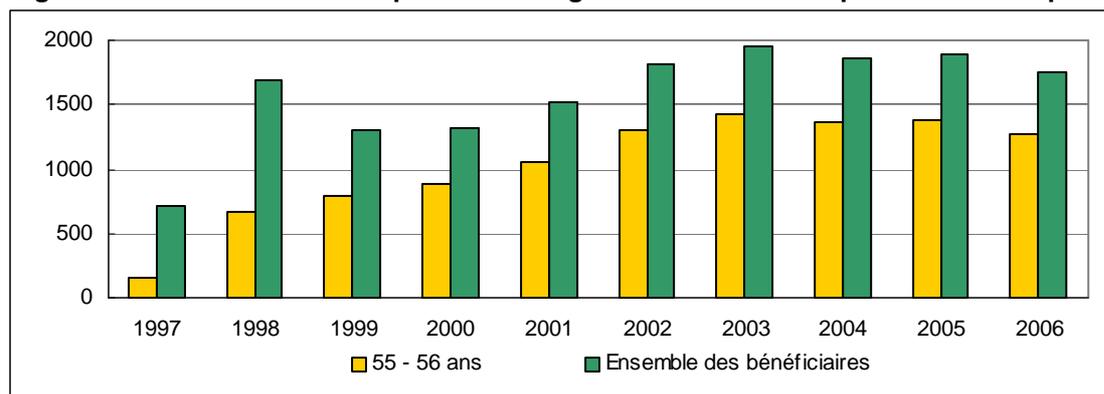
Taux de rotation = (taux d'entrée + taux de sortie) / 2.

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

	taux de recours en %, intérimaires en milliers				Intérimaires 2006
	Taux de recours moyen				
	2003	2004	2005	2006	
Agriculture	1,1	1,1	1,2	1,3	3,9
Industrie	6,3	6,6	6,7	7,0	274,3
Construction	7,5	8,1	8,6	8,8	126,3
Services	1,5	1,5	1,6	1,6	198,3
Transport	3,6	3,7	3,7	4,3	48,1
TRM	4,3	4,4	4,7	4,8	18,1
Ensemble	3,1	3,2	3,3	3,4	602,8

Source : Dares, exploitation des déclarations mensuelles des agences d'intérim à l'Unedic, calculs MEDAD/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

Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'État 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 2006, 15 803 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 65 % 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 2005

Catégorie Professionnelle et Sociale	en %					
	TRM de proximité	TRM interurbain	Loc. de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM élargi	Transports
Cadres	16,4	14,1	11,9	6,4	12,7	9,5
Professions Intermédiaires	11,8	10,4	7,5	6,1	9,3	8,5
Employés	26,3	23,6	24,6	12,5	21,4	19,5
Ouvriers Qualifiés	8,2	4,8	5,5	5,0	5,9	10,1
Ouvriers Non Qualifiés	13,9	19,1	19,2	15,6	16,6	16,6
Total	10,2	7,4	6,9	7,8	8,2	11,6

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

2D – Le marché du travail « Transport et Logistique »

Le marché du travail « Transport et Logistique » (T&L) est plus vaste que celui des transports au sens strict : avec les conventions retenues par le SESP, il couvre 33 métiers, chacun caractérisé par un code ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers, de l'ANPE). Mais 78,3 % des offres sont concentrées sur 4 métiers : les conducteurs de transport de marchandises (réseau routier), (24,2 %), les agents de stockage (24,4 %), les conducteurs livreurs (12,1 %), et les agents de manipulation (17,7 % ; figure 2D.1).

Une offre « transport et logistique » sur trois est émise par les agences de travail temporaire

Les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs de ce marché. En effet, sur les 259 500 offres d'emploi enregistrées (OEE) en 2006, seules 25,5 % sont émises par des établissements du secteur : les agences de travail temporaire et le commerce sont respectivement à l'origine de 35,8 % et 15,6% des offres. Sur le marché des conducteurs de TRM, l'influence du secteur est plus grande : les établissements du transport représentent 42,2 % des offres (figure 2D.1).

39,6 % des offres de conducteurs TRM sont des CDI

En 2006, les régions Île de France, Rhône-Alpes et PACA concentrent 35,6 % des 62 700 offres d'emploi enregistrées de conducteurs de TRM (figure 2D.2).

Par opposition aux conducteurs TRM et aux conducteurs livreurs, les agents de manipulation et les agents de stockage sont des métiers précaires : le taux de contrats proposés pour une durée inférieure à un mois est de 21,1 % et 13,3 %.

Pour les conducteurs TRM, les offres de CDD d'une durée inférieure à 6 mois restent majoritaires, mais la part des CDI augmente sensiblement : 39,6 %, contre 36,1 % en 2005. Une offre de conducteurs livreurs sur deux est un CDI (figure 2D.4).

Chômage en baisse de 11 %

De fin décembre 2005 à fin décembre 2006, le nombre de demandeurs d'emploi catégorie 1 (DEFM1) des métiers « Transport et Logistique » a baissé de 11 %.

Fin décembre 2006, au sein de ceux-ci, 30,5 % sont des chômeurs de longue durée. Le

chômage de longue durée touche moins les jeunes : la proportion de jeunes actifs (moins de 25 ans) de 15,5 % au sein des demandeurs, descend à 4,9 % pour les chômeurs de longue durée (figure 2D.3).

Augmentation des tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM en 2006

De 2005 à 2006, les tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM ont connu une forte augmentation (+ 14,4 %) : l'indicateur de tension est passé de 0,75 à 0,86. Le marché est très saisonnier et au deuxième trimestre 2006, les tensions culminent à 1,34 en métropole, et en particulier à 1,79 en Ile de France (figure 2D.5).

De ce fait, le laps de temps écoulé entre le dépôt d'une offre d'emploi et sa satisfaction est en augmentation : en 2005, après 30 jours, une offre sur deux est satisfaite ; en 2006, il faut attendre 34 jours. Le pic des offres du deuxième trimestre explique les délais extrêmes du troisième : 40 jours en 2006.

Au quatrième trimestre 2006, les tensions sont retombées (0,64), mais les délais avant satisfaction des offres n'ont jamais été aussi élevés depuis 2 ans : 72 jours et plus pour une offre sur 4.

Comparé au marché du travail des conducteurs de TRM, celui des autres métiers « Transport et Logistique » est relativement stable. En dépit d'une hausse sensible des tensions sur le marché des conducteurs livreurs (0,30 en 2005 contre 0,36 en 2006), les délais de satisfaction d'une offre restent très inférieurs : 20 jours pour une offre sur deux. Quant aux indicateurs de tension des agents de manipulation et des agents de stockage, ils sont stables (figure 2D.6).

DEFM1

Les statistiques officielles sur le nombre de demandeurs d'emploi portent sur les demandeurs inscrits à l'ANPE en fin de mois en catégorie 1 : recherche de contrat en CDI, sans activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'excédant pas 78 heures.

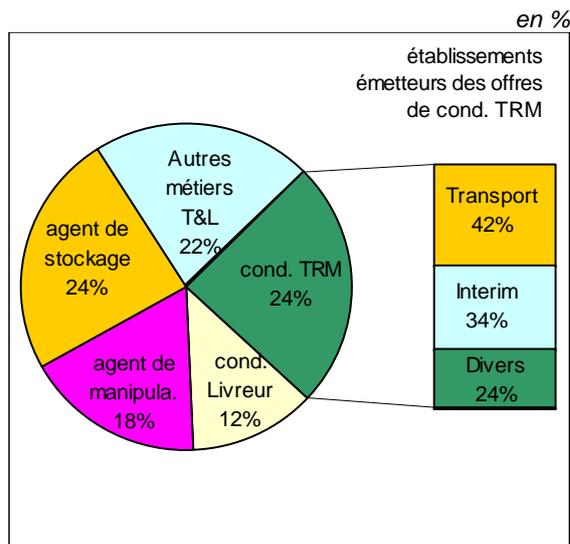
Les chômeurs de longue durée (CLD)

sont les demandeurs d'emploi dont l'ancienneté de la demande est supérieure ou égale à un an.

L'indicateur de tension

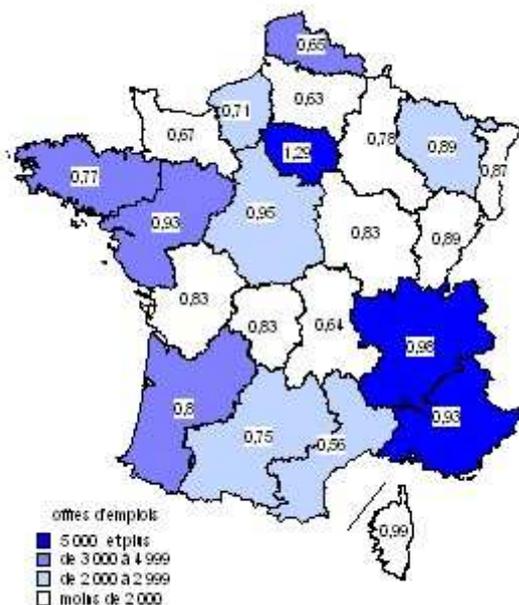
est le nombre d'Offres d'Emploi Enregistrées (OEE) rapporté au nombre de Demandes d'Emploi Enregistrées (DEE) sur une même période.

Figure 2D.1 Offres d'Emploi Enregistrées « Transport & Logistique » en 2006



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2D.2 Offres d'Emploi Enregistrées et indicateur de tension des « conducteurs de TRM » en 2006



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

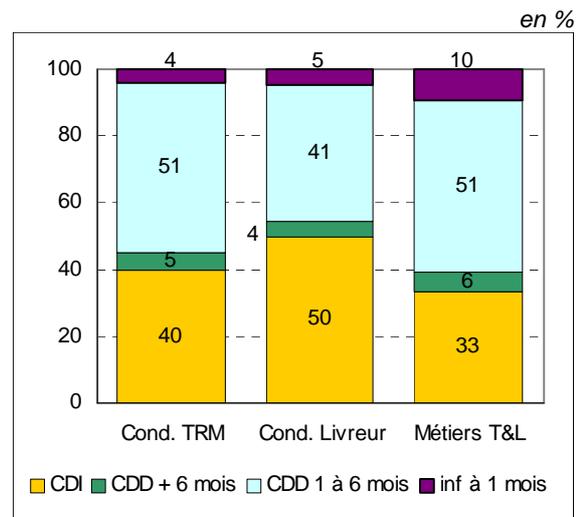
Figure 2D.3 DEFM1 « Transport & Logistique »

niveaux en unités, taux et évolutions en %

Tranche d'âge	déc. 2005	déc. 2006	Évol 05/06	Chômeurs de longue durée déc. 2006 (%)
< 25 ans	33 041	28 111	-14,9	14,2
25 à 49 ans	144 807	129 602	-10,5	31,0
50 ans et +	26 203	23 872	-8,9	46,8
Total	204 051	181 585	-11,0	30,5

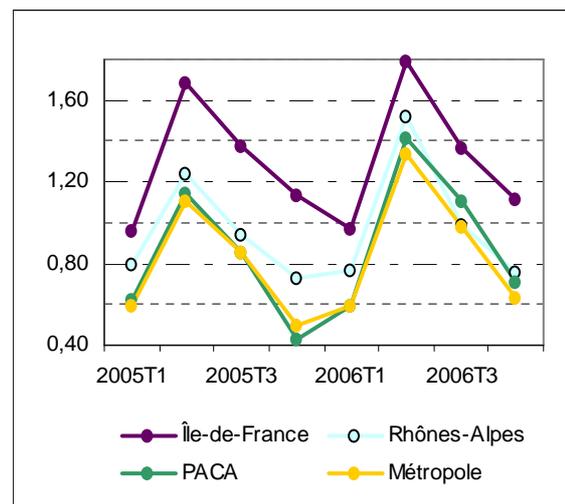
Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2D.4 Offres d'Emploi Enregistrées selon le contrat de travail proposé en 2006



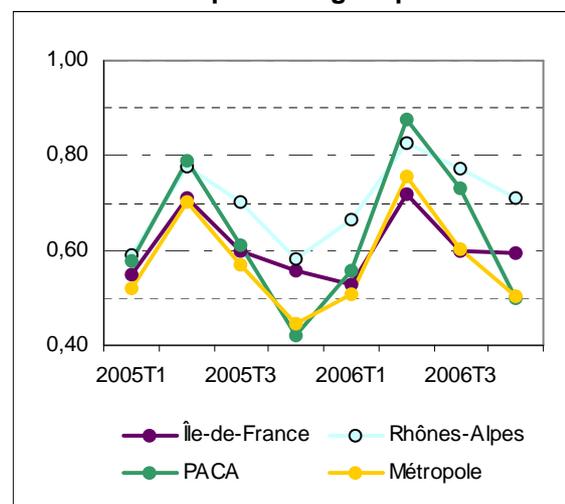
Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2D.5 Indicateur de tension des conducteurs de TRM



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2D.6 Indicateur de tension des métiers « Transport & Logistique »



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/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, 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.

En conséquence, ce sont les évolutions par catégorie de conducteurs qui sont les plus robustes, le total étant influencé par les variations du poids des deux catégories (longue distance et courte distance), poids impacté tant par l'introduction de la messagerie que par des évolutions internes aux autres secteurs.

Temps de service hebdomadaire : 44,6 heures en moyenne en 2006

En 2006, 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 44,9 heures dans le TRM restreint (figures 3B.1 et 3A.1).

La stabilité, entre 2005 et 2006, du temps de service moyen des conducteurs du TRM élargi cache une augmentation de celui des conducteurs courte distance, de l'ordre de 40 minutes, et une diminution d'1/2 heure de celui des grands routiers.

Les grands routiers travaillent 3,1 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 2006, les grands routiers du TRM élargi travaillent en moyenne 46,6 heures par semaine, contre 43,5 heures pour les conducteurs « courte distance », soit 3,1 heures de plus (contre 4,6 heures en 2005), 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. En 2006, 45 % des grands routiers travaillent entre 43 et 51 heures par semaine. Le taux de grands routiers travaillant 51 heures et plus perd 4 points par rapport à 2005. A l'opposé, le taux de conducteur courte distance travaillant entre 47 et 55 heures gagne 4,1 points (figure 3A.3).

7,2 % des grands routiers ont un temps de service supérieur à 56 heures, ce qui est le cas de 3,8 % 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, le temps de service des grands routiers diminue durant le premier semestre 2006, puis augmente durant le second.

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)

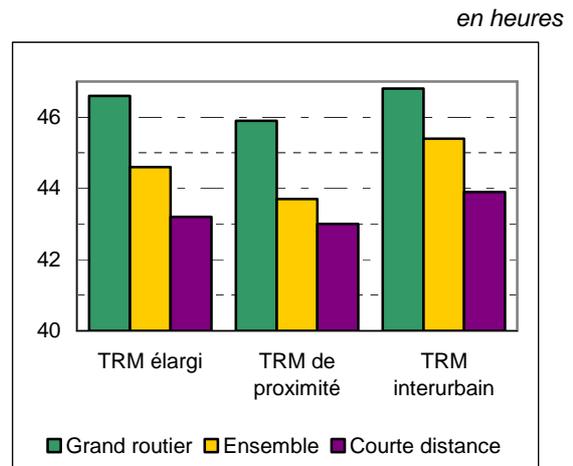
Depuis 2005, les conducteurs de la messagerie et de la location avec chauffeur sont intégrés au champ de l'enquête. Cependant, la taille des sous-populations interrogées correspondantes ne permet pas de les isoler dans les statistiques (annexe 8).

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

	en heures					Évol°
	2002	2003	2004	2005	2006	2005 2006
TRM restreint						
Grand routier	47,9	46,8	47,6	47,2	46,6	-0,6
Courte distance	43,4	44,6	44,1	43,1	43,5	0,4
Ensemble	46,0	45,8	45,8	45,1	44,9	-0,2
TRM de proximité						
Grand routier	46,8	45,5	46,0	46,3	45,9	-0,4
Courte distance	43,3	42,9	43,1	42,3	43,0	0,7
Ensemble	44,3	43,7	43,9	43,4	43,7	0,3
TRM interurbain						
Grand routier	48,1	47,1	47,9	47,4	46,8	-0,6
Courte distance	43,6	46,0	44,9	43,6	43,9	0,3
Ensemble	46,7	46,7	46,6	45,9	45,4	-0,5

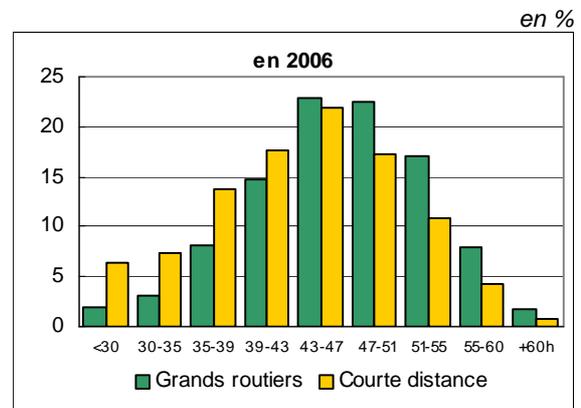
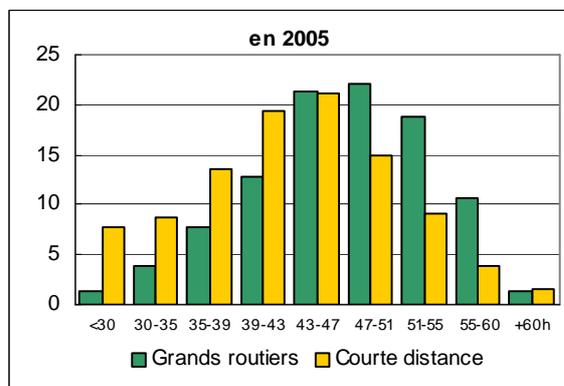
Source : voir Figure 3A.4

Figure 3A.2 Temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM élargi * en 2006



Source : voir Figure 3A.4

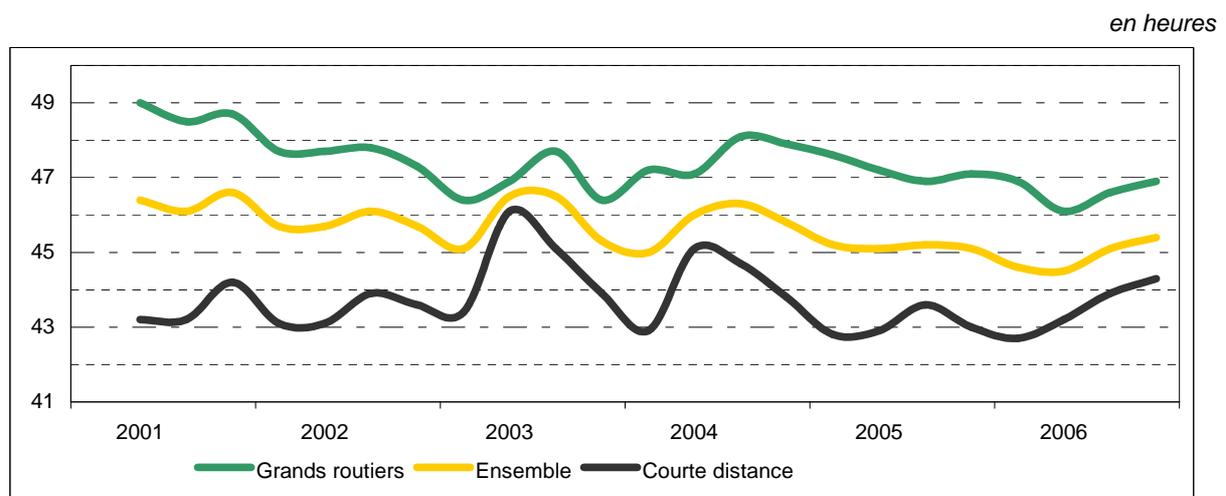
Figure 3A.3 Dispersion des temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM élargi



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 Évolutions trimestrielles du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM restreint *



Source : MEDAD/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, 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.

En conséquence, ce sont les évolutions par catégorie de conducteurs qui sont les plus robustes, le total étant influencé par les variations du poids des deux catégories (longue distance et courte distance), poids impacté tant par l'introduction de la messagerie que par des évolutions internes aux autres secteurs.

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 différences de métiers entre grands routiers et conducteurs courte distance.

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

En 2006, pour l'ensemble des conducteurs du TRM élargi, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen (soit 29,3 heures sur un total de 44,6 heures de service par semaine).

Mais les grands routiers, mobilisés sur de plus longs trajets, y consacrent 72 % de leur temps de service hebdomadaire (33,6 heures), les autres travaux occupant 17 % (7,9 heures).

En 2006, le cumul des temps d'attente est plus élevé chez les grands routiers (5,1 heures, soit 11 % de leur temps de service) que chez les conducteurs courte distance (4,1 heures).

La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite de 61 % (26,2 heures en moyenne) alors que la part des autres tâches (30 %, soit 12,9 heures) est presque deux fois plus élevée que celle des grands routiers (figure 3B.2).

Augmentation de la part des travaux autres que la conduite chez les grands routiers

En 2006, chez les grands routiers, le taux de conduite baisse de 1,4 point au profit des travaux autres que la conduite. Chez les conducteurs courte distance, la situation est inverse : le taux de conduite progresse de 1,1 point. Quelque soit le rythme de travail, les taux d'attente stagnent.

Des temps de service plus faibles dans les petits établissements

Comparés aux conducteurs des établissements de 20 salariés et plus, les conducteurs des établissements de moins de 20 salariés ont des temps de service inférieurs (d'environ 2 heures), mais aussi des temps de conduite supérieurs. Ceci explique leurs taux de conduite très supérieurs à la moyenne : 76,6 % pour les grands routiers et 66,7 % pour les courte distance (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).

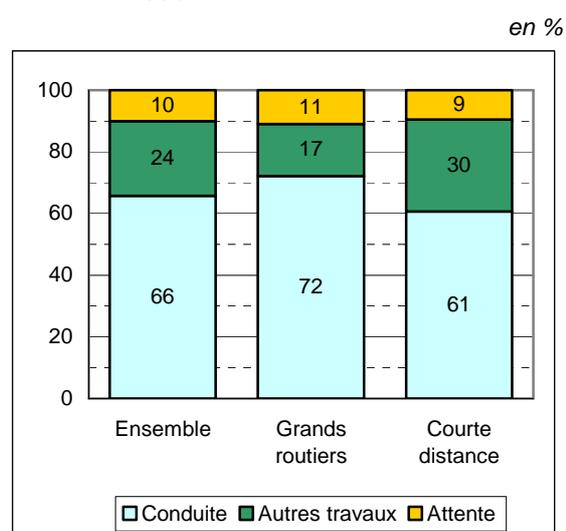
Figure 3B.1 Décomposition du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM * selon le rythme de travail

en heures

	TRM restreint			TRM élargi	
	2004	2005	2006	2005	2006
Temps de service					
Grand routier	47,6	47,2	46,6	47,1	46,6
Courte distance	44,1	43,1	43,5	42,5	43,2
Ensemble	45,8	45,1	44,9	44,6	44,6
Temps de conduite					
Grand routier	35,4	34,9	33,9	34,6	33,6
Courte distance	27,1	26,2	26,8	25,3	26,2
Ensemble	31,2	30,5	29,9	29,6	29,3
Temps de travail (hors conduite)					
Grand routier	5,8	6,9	7,6	7,1	7,9
Courte distance	11,5	12,4	12,4	13,2	12,9
Ensemble	8,7	9,7	10,3	10,4	10,8
Temps d'attente					
Grand routier	6,4	5,4	5,1	5,3	5,1
Courte distance	5,5	4,4	4,3	4,0	4,1
Ensemble	5,9	4,9	4,7	4,6	4,5

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 2006



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 2006

	<i>temps en heures</i>				<i>taux en %</i>		
	Temps de service	Temps de conduite	Temps de travaux autres que conduite	Temps d'attente	Taux de conduite	Taux de travaux autres que conduite	Taux d'attente
Grands routiers							
1 à 19 salariés	46,1	35,3	6,0	4,8	76,6	13,0	10,4
20 à 49 salariés	46,3	33,3	7,3	5,8	71,9	15,8	12,5
50 salariés et plus	46,9	33,0	9,1	4,8	70,4	19,4	10,2
Ensemble	46,6	33,6	7,9	5,1	72,1	17,0	10,9
Courte distance							
1 à 19 salariés	41,8	27,9	9,3	4,6	66,7	22,2	11,0
20 à 49 salariés	44,4	26,2	14,0	4,2	59,0	31,5	9,5
50 salariés et plus	43,4	24,8	14,8	3,8	57,1	34,1	8,8
Ensemble	43,2	26,2	12,9	4,1	60,6	29,9	9,5
Ensemble							
1 à 19 salariés	43,2	30,3	8,2	4,6	70,1	19,0	10,6
20 à 49 salariés	45,1	28,9	11,4	4,8	64,1	25,3	10,6
50 salariés et plus	45,1	28,9	12,0	4,3	64,1	26,6	9,5
Ensemble	44,6	29,3	10,8	4,5	65,7	24,2	10,1

Source : MEDAD/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).

4 – Les revenus salariaux dans le transport routier de marchandises

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

Augmentation du salaire horaire réel de 1,5 % en 2006

En 2006, l'augmentation du taux de salaire horaire de base (brut) des ouvriers de l'ensemble du transport routier de marchandises (TRM) est de 3,2 % (en moyenne annuelle). L'indice des prix à la consommation ayant augmenté de 1,7 %, leur salaire horaire réel augmente de 1,5 % (figure 4A.2).

Au 1^{er} juillet 2006, le SMIC horaire (brut) a augmenté de 3% (à 8,27 €).

La proportion des salariés rémunérés au niveau du SMIC au 1^{er} juillet 2006 est plus faible que celle mesurée en 2005 (figure 4A.3).

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.

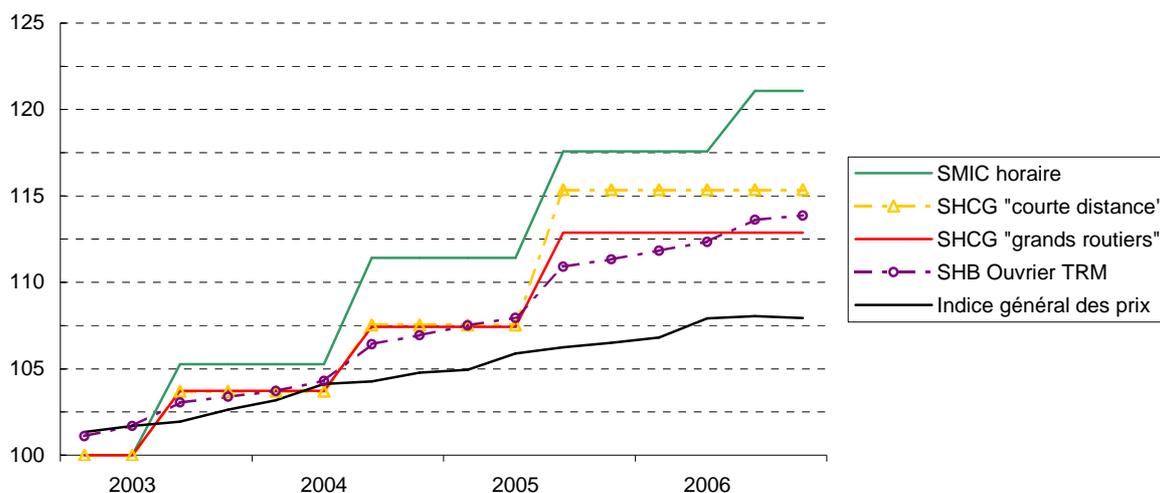
Dans l'enquête Acemo conjoncturelle, il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant

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).

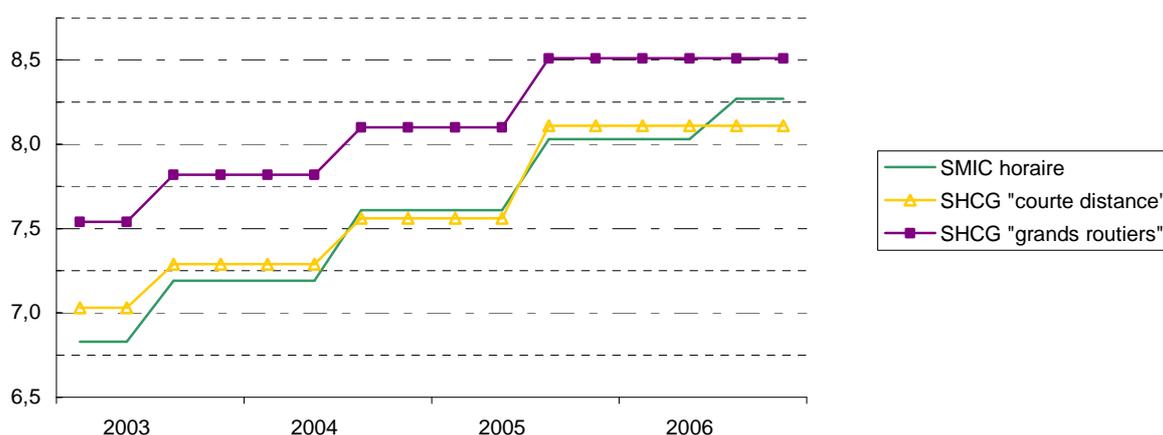
Le salaire horaire de base ouvrier est calculé à différents niveaux de détail : NAF 60, NES 114. Celui du TRM couvre le champ « K03 _ Transport routier (ou par conduites) de marchandises », soit :

- 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 Évolutions du salaire horaire ouvrier, des salaires conventionnels, du SMIC, et de l'indice des prix

 en base 100 au 3^e trimestre 2002


en euros



Sources : Dares - Enquête trimestrielle Acemo, Insee, MEDAD/DTMRF, calculs MEDAD /SESP

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

 Références : courte distance, coefficient 128M
 grands routiers, coefficient 150M

Figure 4A.2 Évolutions annuelles des salaires horaires ouvriers, des prix et des salaires horaires réels

en %

	2003	2004	2005	2006
Salaire Horaire de Base Ouvrier (SHBO)				
Ensemble de l'économie	2,8	2,9	3,0	3,0
Transports	2,3	2,4	3,0	3,0
TRM	2,6	3,0	3,9	3,2
Prix à la consommation	2,1	2,1	1,7	1,7
Salaire horaire réel ouvrier				
Ensemble de l'économie	0,7	0,7	1,3	1,3
Transports	0,1	0,3	1,2	1,3
TRM	0,5	0,8	2,1	1,5

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

Figure 4A.3 Proportion des bénéficiaires du SMIC et des Garanties Mensuelles de Rémunération (GMR), au 1^{er} juillet

en %

	2003	2004	2005	2006
Economie	14,1	15,3	16,3	15,1
Transport	7,7	10,5	11,3	9,5

Source : Dares - Enquêtes Acemo

Champ : ensemble des salariés, sauf apprentis, État et collectivités locales, secteur agricole, intérim et secteur domestique.

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

En 2005, le salaire annuel net moyen pour un poste à temps complet dans le secteur des transports s'élève à 22 168 €, soit un niveau inférieur de 2 % à celui de l'ensemble des secteurs privés et semi-publics de l'économie (22 609 € ; figure 4B.1). Entre 2004 et 2005, compte tenu de la hausse des prix à la consommation de 1,7 %, il a augmenté de 1,8 %, 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 18 474 € en 2005, et est inférieur de 17 % à celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports. 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 sont respectivement inférieurs de 14 %, 11 % et 15 % par rapport à ceux des catégories correspondantes dans l'ensemble des transports. Pour les ouvriers, l'écart est moindre : 7 % pour les ouvriers qualifiés et 3 % pour les ouvriers non qualifiés (figure 4B.3 et annexe).

En hausse de 1,3 %

En 2004, les salaires du TRM se démarquaient de ceux du transport : ils augmentaient de 0,6 % en moyenne, contrairement à ceux des transports qui diminuaient de 0,1 %. En 2005, l'augmentation se poursuit (+ 1,3 %) et se généralise à l'ensemble des transports (+ 1,8 % ; figure 4B.4).

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 participation (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

Sur la période 2003 – 2005, les salaires du TRM et de l'ensemble des transports ont augmenté respectivement de 1,8 % et 1,7 %. Mais la situation diffère selon les catégories sociales : + 2,1 % et + 3,1 % pour les employés, + 2,3 % et + 1,2 % pour les ouvriers qualifiés.

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. Cependant, si en 2005, les salaires de la messagerie augmentent de 0,8 %, ceux du TRM de proximité augmentent de 2,4 % (annexe 4.4).

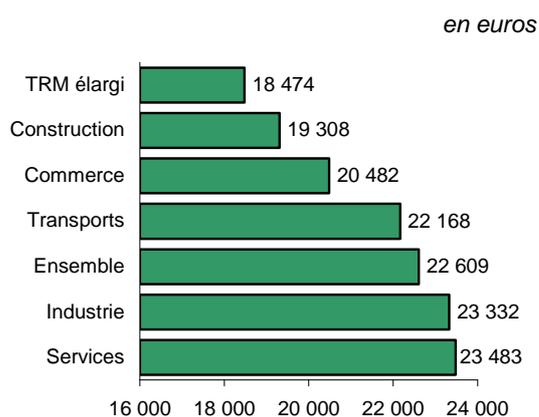
En ce qui concerne les ouvriers qualifiés, et en particulier, les conducteurs, c'est dans la messagerie et dans le TRM de proximité que les salaires sont les plus faibles : respectivement 94 % et 97 % des salaires moyens des ouvriers qualifiés du TRM élargi. C'est dans le TRM interurbain que les conducteurs ont les salaires les plus élevés : 18 096 € (y compris frais de route et heures supplémentaires), soit 2,8 % 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.

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.

Figure 4B.1 Salaires annuels nets moyens selon les secteurs d'activité en 2005



Source : Insee - DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

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

en %

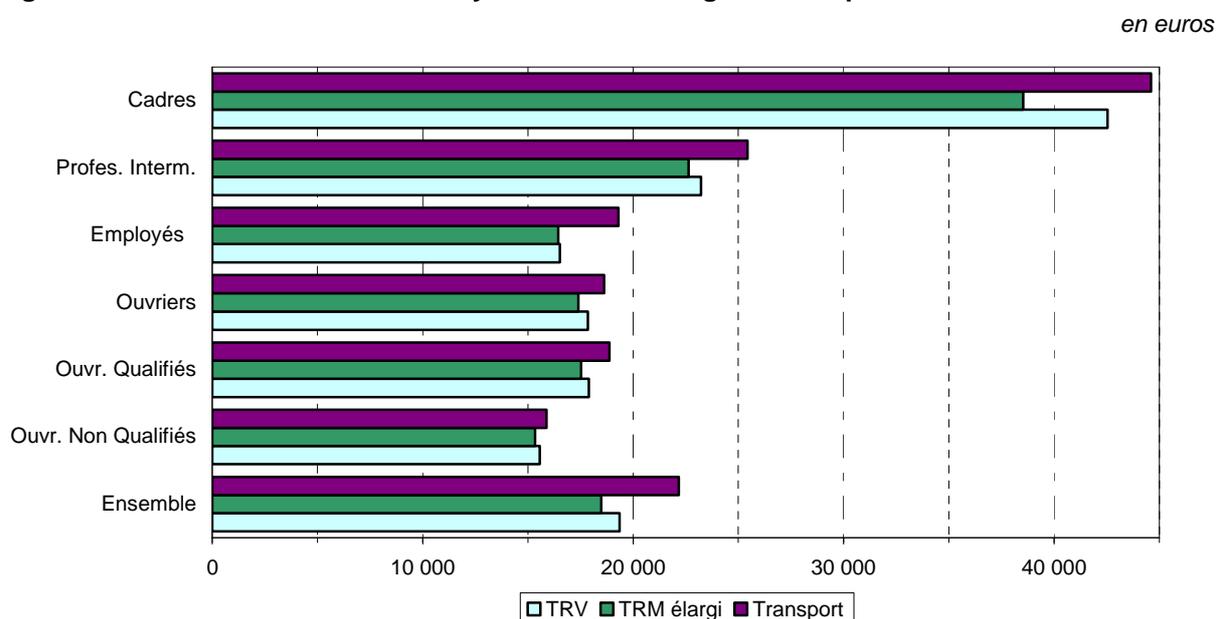
Secteurs d'activité	2004 / 2003	2005 / 2004
Industrie	0,8	1,0
Construction	0,8	0,9
Commerce	0,0	1,3
Services, dont :	0,0	1,1
Transports	-0,1	1,8
TRM élargi	0,6	1,3
Ensemble	0,2	1,3

Source : Insee - DADS 2005, calculs MEDAD/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 2005



Source : Insee - DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Figure 4B.4 Salaires annuels nets moyens et évolutions des salaires réels selon la catégorie socioprofessionnelle dans le TRM en 2005

salaires annuels en euros
évolutions en %

	Salaires annuels nets moyens 2005					Évolution 2005 / 2004 des Salaires réels	
	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions	Messagerie et fret express	TRM élargi	TRM élargi	Transports
Cadres	38 098	36 890	38 288	41 648	38 540	0,8	0,8
Professions Intermédiaires	22 920	22 506	24 668	22 447	22 643	1,4	1,1
Employés	16 672	16 341	17 269	16 345	16 438	1,2	3,0
Ouvriers	16 834	17 882	17 527	16 186	17 395	1,6	1,5
Ouvriers qualifiés	16 944	18 001	17 543	16 396	17 535	1,6	1,4
Conducteurs	16 902	18 096	17 458	16 495	17 600	1,5	1,6
Ouvriers non qualifiés	15 147	15 433	16 542	15 337	15 340	1,9	3,7
Ensemble	17 878	18 612	18 319	19 190	18 474	1,3	1,8

Source : Insee - DADS 2005, calculs MEDAD/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 2005, selon l'enquête annuelle d'entreprise, les entreprises de moins de 10 salariés représentent 81,7 % 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 : MEDAD/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 : MEDAD/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 : MEDAD/DGMT et SESP - enquête conjoncturelle

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.

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 : MEDAD/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 : MEDAD/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

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 1^{er} 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 %.

L'accord conclu le 7 décembre 2006

Le nouvel accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier et des activités auxiliaires du transport a été signé le 7/12/2006 (arrêté d'extension du 9/03/2007). Il est applicable, au 1^{er} janvier 2007, aux entreprises adhérentes à l'organisation professionnelle signataire (TLF) et a été étendu à l'ensemble des entreprises du secteur à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté d'extension.

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

en euros

	juillet	juillet	juillet		
Coefficient	2003	2004	2005	2007	Évolution 2005-2007
115M	7,27	7,56	7,95	8,37	5,28%
118M	7,27	7,56	7,95	8,37	5,28%
120M	7,28	7,56	7,95	8,37	5,28%
128M	7,29	7,56	8,11	8,49	4,69%
138M	7,33	7,60	8,13	8,51	4,67%
150M	7,82	8,10	8,51	8,80	3,41%

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

en euros

	juillet	juillet	juillet		
Coefficient	2003	2004	2005	2007	Évolution 2005-2007
128M	7,55	7,82	8,11	8,49	4,69%
138M	7,57	7,85	8,13	8,51	4,67%
150M	7,82	8,10	8,51	8,80	3,41%

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 l'ensemble du 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 %. 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).

Un conducteur de 25 ans ou moins sur deux est titulaire d'un diplôme de la filière spécifique transport

Les conducteurs de classes d'âge plus récentes sont de plus en plus diplômés.

En 2006, si 27,5 % des conducteurs n'ont aucun diplôme ou simplement le BEPC, seulement 6,1 % des moins de 25 ans sont dans cette situation. De même, les détenteurs d'un BEP sont beaucoup plus nombreux parmi les jeunes conducteurs : 50 % des moins de 25 ans contre 17 % pour l'ensemble des conducteurs. Tandis qu'à l'inverse, la proportion des titulaires d'un CAP est de 24,4 % chez les moins de 25 ans, contre 44 % pour l'ensemble des conducteurs.

Parallèlement, les formations spécifiques transport prennent une part grandissante chez les plus jeunes : 47,8 % des moins de 25 ans contre 16,7 % pour l'ensemble des conducteurs (figure 5A.4 et annexe 5.5).

182 000 personnes formées au transport routier

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 2006, plus de 182 000 personnes ont été formées dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport, soit - 10,3 % par rapport à 2005, année particulièrement élevée. Cette baisse est en majeure partie imputable aux formations FCOS, obligatoires tous les cinq ans (fiche 5B). En revanche, les nombres de candidats inscrits en formation « perfectionnement éco-sécurité », ou « matières dangereuses » augmentent respectivement de 34 % et 18 %. Si la filière conduite de véhicules accuse une baisse du nombre de formation en 2006 à laquelle contribue pour l'essentiel la baisse des FCOS (fiche 5B), les formations de caristes ont un succès grandissant : +44 % en deux ans (figure 5A.5 et annexe 5.3).

Formation en alternance et professionnalisation

Conformément à l'application de la loi du 4 mai 2004, les contrats de qualification et d'adaptation ont progressivement été remplacés par le contrat de professionnalisation qui rencontre plus de succès. De 2003 à 2005, le nombre de contrats en alternance était en diminution continue : - 26 % en 2004, -12 % en 2005. En 2006, le nombre de contrats en alternance et de professionnalisation est remonté à un niveau du même ordre de grandeur que celui de 2003 (figure 5A.6).

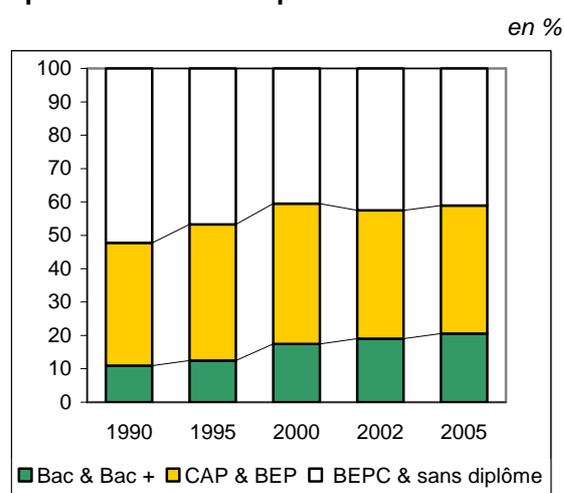
Figure 5A.1 Répartition des actifs selon le diplôme, en 2005

*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

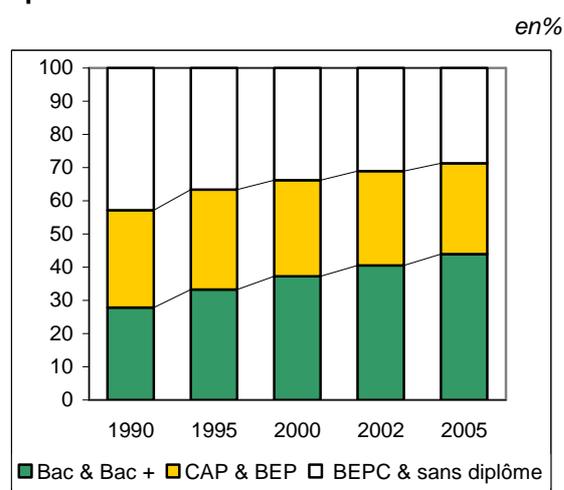
Source : Insee - enquête emploi 2005

* TRM : 602L, 602M, 602P, 634A

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

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

Source : Insee - enquête emploi.

Figure 5A.4 Structure de la formation initiale des conducteurs routiers en 2006

en %

	moins de 25 ans	Ensemble
Aucun/BEPC	6,1	27,5
Formations spécifiques à la "filière transport"	47,8	16,6
CAP conducteur routier	14,0	8,8
BEP conduite routière	19,8	2,4
Titre prof. de conducteur	9,6	4,3
Bac prof. transport	4,4	1,0
BTS transport	0,0	0,1
Formations non spécifiques à la "filière transport"	46,1	55,9
Autre CAP	10,4	35,1
Autre BEP	20,9	10,6
Autre BTS ou bac ou +	14,9	7,7
Autre	0,0	2,4

Source : MEDAD/SESP - Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers 2006

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

nombre de participants

Familles professionnelles	2004	2005	2006
Direction - gestion	12 298	12 334	13 322
Conduite de véhicules	108 462	125 924	98 375
Ventes/achats - Techniques d'exploitation*	50 635	62 489	68 003
Maintenance	2 399	2 888	2 949
Total	173 794	203 635	182 649

Source : CNPE, données 2006 provisoires

* 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

	2003	2004	2005	2006
Nombre de contrats	5 378	3 973	3 506	5 770
dont conduite de véhicule	2 708	2 370	1 825	3 818

Source : CNPE, données 2006 provisoires

Données du 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 (631E en partie, 634A, 634B, 634C en partie, 641C, 712A en partie, 746Z en partie, et 851J).

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, y compris les conducteurs effectuant du transport pour 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 annuellement dans le cadre de la FIMO du transport pour compte d'autrui se maintient autour de 22 000 (figure 5B.1 et annexe 5.4).

Quant au nombre d'attestations délivrées dans le transport pour compte propre, il ne cesse d'augmenter (+ 61 % en 2005 et + 56 % en 2006), 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 et annexe 5.4).

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.

L'obligation de renouvellement de cette formation et le pic d'attestations délivrées dans le transport pour compte d'autrui en 2000 (correspondant à l'échéancier de l'application des dispositions réglementaires) explique le nouveau pic observé en 2005 (77 858). En 2006, le nombre d'attestation délivrées est plus faible, mais reste élevé, avec 53 880 (figure 5B.1 et annexe 5.4).

Comme la formation initiale, la formation continue s'élargit au transport pour compte propre. Depuis 2003, le nombre d'attestations délivrées à des conducteurs travaillant pour le

compte propre a doublé chaque année et atteint 37 297 en 2006 (figure 5B.2 et annexe 5.4).

Les actions de perfectionnement liées au transport de matières dangereuses, en 2006

Parmi les formations continues obligatoires, il faut également mentionner les actions de perfectionnement liées à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses. En 2006, elles représentent environ 24 % des formations continues concernant la conduite de véhicules, d'après la commission nationale paritaire de l'emploi (CNPE ; annexe 5.3). En moyenne, 22 000 conducteurs ont suivi cette formation sur les 4 dernières années. En 2006, le nombre de formations suivies est en forte hausse, rattrapant le déficit de formation de 2005.

26,4 % des conducteurs pour compte d'autrui ont suivi une formation au cours des douze derniers mois

En 2006, 26,4 % des conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois.

Parmi ces conducteurs, 25,2 %, ont suivi ou validé une FIMO, seule ou avec une autre formation (dont 23,6 % sans formation autre que FCOS ou MD). En particulier, de façon surprenante, 15,1% des stagiaires déclarent avoir suivi ou validé dans la même année une FIMO et une FCOS.

La part de ceux qui ont suivi une FCOS, ainsi qu'éventuellement une ou plusieurs autres formations, est de 72,8 %, soit 19,2 % de l'ensemble des conducteurs (figures 5B.3 et 5B.4). 63% des stagiaires FCOS déclarent être satisfaits de leur formation.

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.

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

	nombre d'attestations				
	1996	2000	2004	2005	2006
FIMO	2 782	20 910	22 313	20 336	22 691
FCOS	3 004	106 432	62 016	77 858	53 880

Source : DGMT/DTMRF

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

	nombre d'attestations				
	2001	2003	2004	2005	2006
FIMO	474	568	752	1 212	1 894
FCOS	3 305	4 690	9 590	18 952	37 297

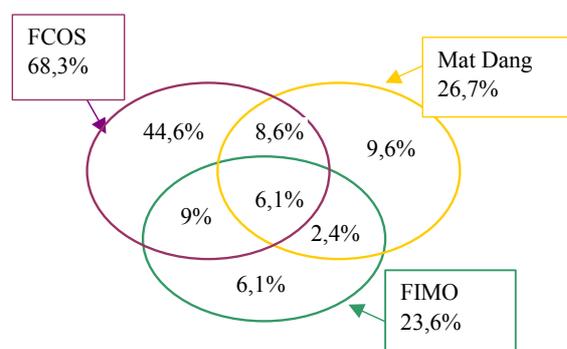
Source : DGMT/DTMRF

Figure 5B.3 Conducteurs ayant suivi au moins une formation depuis un an

	en %		
FCOS, FCOS+MD, FIMO+FCOS, FIMO+FCOS+MD	68,3	FIMO, MD, FIMO + MD	18,1
Autres cas avec FCOS	4,5	Autre cas sans FCOS	9,1
Ensemble avec FCOS	72,8	Ensemble sans FCOS	27,2

Source : MEDAD/SESP - Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers 2006

Figure 5B.4 Conducteurs ayant suivi au moins une formation* depuis un an



Source : MEDAD/SESP - Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers 2006
* champ restreint à : FIMO, FCOS, Matières dangereuses (MD), et aucune autre formation.

La FIMO (formation initiale minimale obligatoire)

Mise en place au 1^{er} juillet 1995 dans le TRM (compte d'autrui), la FIMO vise à professionnaliser le métier de conducteur. Réalisée sur 156 heures, elle 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 1^{er} juillet 1995 destinée à mettre en place de manière progressive ces obligations. Depuis le 1^{er} 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 24 heures, soit trois jours, tous les cinq ans. Elle comprend une actualisation des connaissances des techniques de conduite et des réglementations spécifiques transport et 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 1^{er} 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, sont dans l'obligation d'avoir 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, un stage de formation continue (obligatoire tous les cinq ans).

Le décret n°2004/1186 du 8 novembre 2004 (J.O. du 10 novembre 2004) a étendu ces obligations de formation professionnelle aux conducteurs salariés du transport routier privé [i.e. pour compte propre] 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, va permettre 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 compatible avec la directive. Les dispositions législative et réglementaire prises depuis 2006 n'entreront en vigueur qu'au 10 septembre 2009 pour les conducteurs du transport routier de marchandises.

5C – La formation continue dans le transport routier

Un taux de participation financière très faible

En 2005, 1,95 % de la masse salariale du transport routier de marchandises est consacré à la formation continue. Ce taux de participation financière est relativement stable, oscillant entre 1,88 et 2,11 depuis 1995.

Il reste en dessous de celui de l'ensemble de l'économie (2,84 %), lequel connaît une baisse continue depuis 1995, à l'exception d'un petit sursaut en 2004 (2,97 %). De même, le taux de participation financière du TRM est deux fois plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (4,12 %) qui, lui, n'a jamais cessé de baisser depuis 1998 (figure 5C.1).

Un effort physique de formation continue plus soutenu, mais encore deux fois et demi plus faible que dans les transports terrestres

En 2005, le taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de marchandises reste stable (- 2,2 % par rapport à 2004) et très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres : 30,9 % des salariés du TRM suivent une formation dans l'année, contre 50,8 % des salariés des transports terrestres.

En 2005, la durée moyenne des stages dans le TRM est de 25,5 heures en moyenne, et en particulier de 23,3 heures pour les ouvriers (rappel : une FCOS est réalisée sur 21 heures, soit 3 jours).

L'effort physique de formation continue, égal au produit de ces deux grandeurs, est plus faible dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble des transports terrestres (7,9 heures par salarié contre 22,1 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 5.7).

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 deux fois et demi plus faible dans les entreprises de 10 à 19 salariés que dans les entreprises de plus de 250 salariés (figure 5C.4).

Seules les grandes entreprises, peu nombreuses dans le secteur, ont un taux de participation financière au dessus de 2%. Ce taux passe de 1,16 % de la masse salariale dans les entreprises du TRM de moins de 20 salariés, à 1,99 % dans les entreprises de 50 à 250 salariés puis à 2,25 % dans les entreprises de plus de 250 salariés (figure 5C.2).

Figure 5C.1 Formation continue dans les entreprises

	2000	2001	2004	2005
Effort physique de formation continue, en heures/salarié				
TRM élargi	7,6	5,6	7,0	7,9
Transports terrestres	25,7	25,5	21,9	22,1
Ensemble de l'économie	12,7	12,5	12,0	12,0
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire				
TRM élargi	27,3	26,2	22,1	25,5
Transports terrestres	55,5	55,7	44,1	43,4
Ensemble de l'économie	35,1	32,4	30,7	30,1
Taux d'accès à la formation continue, en %				
TRM élargi	27,7	21,3	31,6	30,9
Transports terrestres	46,3	45,8	49,6	50,8
Ensemble de l'économie	36,1	37,5	39,0	39,8
Taux de participation financière, en %				
TRM élargi	2,13	1,88	2,10	1,95
Transports terrestres	4,95	4,78	4,23	4,12
Ensemble de l'économie	3,16	3,14	2,97	2,84

Source : Cereq

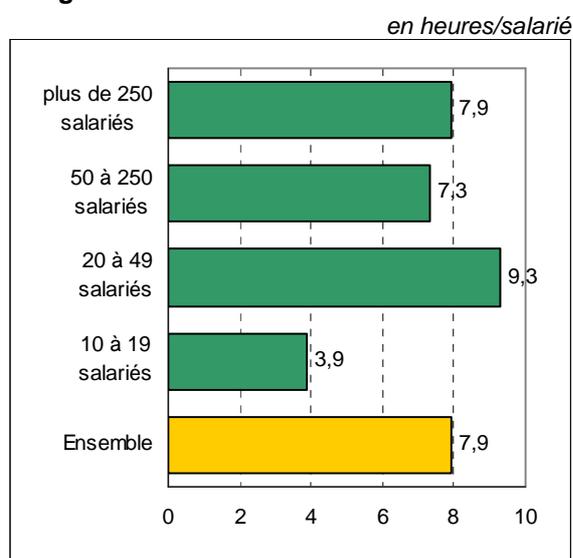
Champ : entreprises de 10 salariés et plus
TRM élargi : 602L, 602M, 602P et 634A

Figure 5C.2 Formation continue dans les entreprises de TRM élargi en 2005

Effectif salarié	10 à 19	20 à 49	50 à 250	250 et plus	Total
Effort physique de formation continue, en heures/salarié					
	3,9	9,3	7,3	7,9	7,9
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire					
	27,0	41,2	22,9	20,0	25,5
Taux d'accès à la formation continue, en %					
	14,4	22,6	32,1	39,5	30,9
Taux de participation financière, en %					
	1,16	1,71	1,99	2,25	1,95

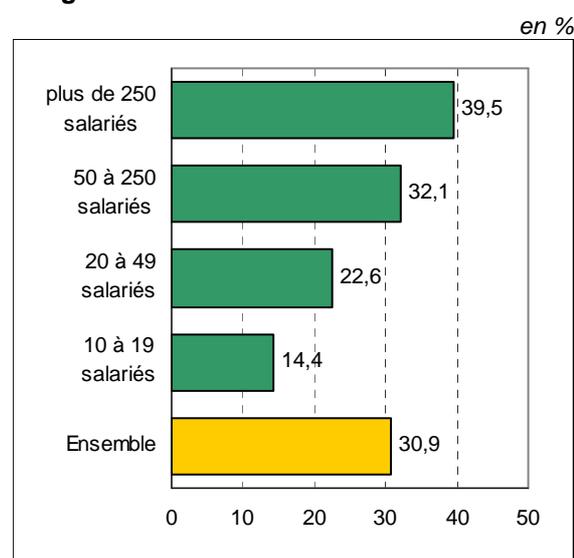
Source : Cereq

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

Figure 5C.3 Effort physique de formation continue dans les entreprises de TRM élargi en 2005

Source : Cereq

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

Figure 5C.4 Taux d'accès à la formation continue dans les entreprises de TRM élargi en 2005

Source : Cereq

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

Définitions :

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).

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

6 – L'accidentologie

6A – L'accidentologie du travail

Les transports routiers de marchandises : des activités à risques

Pour 2006, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a enregistré, un taux de risque du TRM qui se maintient, avec 8,5 % (figure 6A.2). Cela place ce secteur parmi les plus accidentogènes avec celui de la construction (8,5 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,9 % (figure 6A.1).

Pour l'ensemble du secteur des transports et de la manutention, la CNAMTS a enregistré 63 717 accidents du travail avec arrêt pour un effectif de 950 675 salariés, soit un « taux de risque » est de 6,7 %, nettement au-dessus de la moyenne de l'ensemble des secteurs.

Le transport routier de marchandises contribue largement à cette situation. En 2006, il représentait un peu plus du tiers (38 %) 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 73 % des décès.

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

En 2005, les ouvriers représentent environ 81 % des salariés de l'ensemble du transport routier de marchandises, les ouvriers qualifiés 75 % et les ouvriers non qualifiés 6 %.

En 2006, les ouvriers sont victimes de 92 % des accidents avec arrêt : parmi eux, les ouvriers qualifiés (des conducteurs essentiellement) sont victimes de 74 % des accidents 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 (24,3 %) que pour les ouvriers qualifiés (8,6 %) dont font partie les conducteurs (figure 6A.3).

Les taux de risque sont relativement identiques suivant les sous-secteurs d'activité du TRM. Cependant, pour les ouvriers qualifiés ou non des entreprises de messagerie, le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est plus élevé. Pour les ouvriers non qualifiés, ce taux de risque est de 25,3 % contre 23,5 % pour les autres activités ; pour les ouvriers qualifiés, ces chiffres sont respectivement de 11 % et 8,2 % (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).

Entre les plus et les moins de 40 ans, le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail se rapproche. En 2005, les moins de 40 ans représentent 54 % 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 15 % des salariés et 28 % 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.

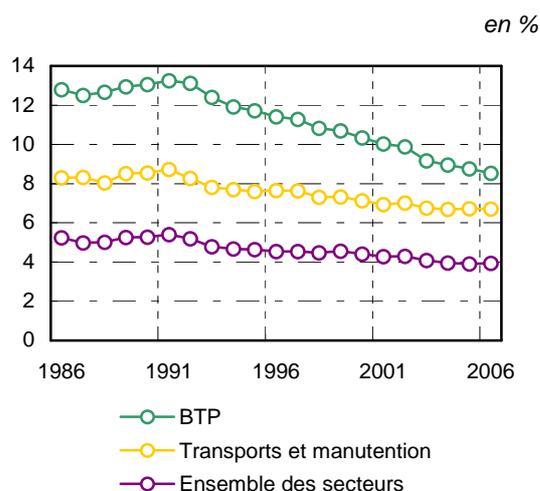
Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

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 incapacité permanente (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

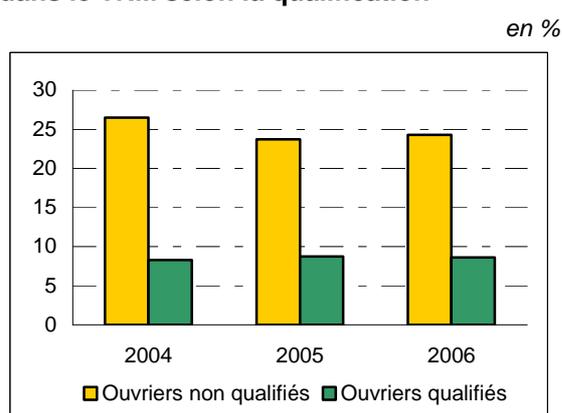
Source : CNAMTS, calculs MEDAD/SESP

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

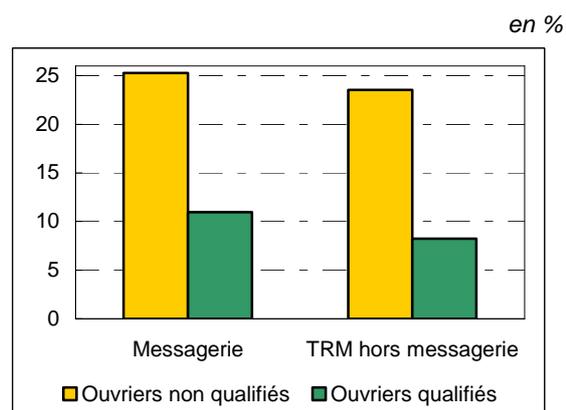
effectif, accidents et décès en unités ;
taux de risque en %,
taux de décès en « pour 10 000 »

	2003	2004	2005	2006
Effectif salarié	352 026	350 517	352 993	357 252
Accidents avec arrêt	30 752	29 506	30 242	30 459
Accidents avec IP	2 319	2 496	2 560	2 335
Décès	89	58	72	64
Taux de risque				
- accidents avec arrêt	8,7	8,4	8,6	8,5
- accidents avec IP	0,7	0,7	0,7	0,7
Taux de décès	2,5	1,7	2,0	1,8

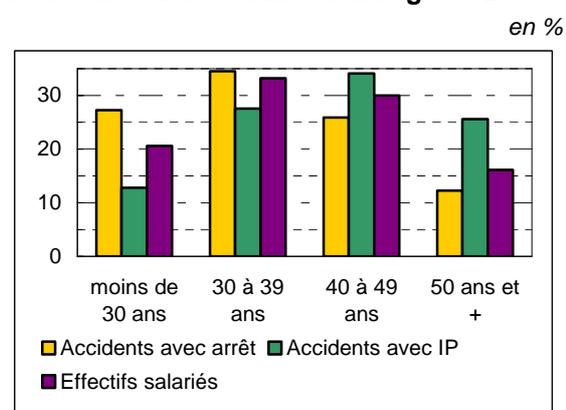
Source : CNAMTS, calculs MEDAD/SESP

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

Source : CNAMTS, calculs MEDAD/SESP

Figure 6A.4 Taux de risque des ouvriers dans le TRM selon l'activité, en 2006

Source : CNAMTS, calculs MEDAD/SESP

Figure 6A.5 Répartition des effectifs et des accidents dans le TRM selon l'âge en 2006

Source : CNAMTS, calculs MEDAD/SESP

Le champ du transport routier de marchandises CNAMTS

Il diffère légèrement de la notion de secteur d'activité retenue dans le reste du document. Il comprend les activités (effectifs en 2006) :

602MD Transports routiers de marchandises (221 961 salariés)

602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants (4 130 salariés)

602MF Transports routiers associés (marchandises ou voyageurs) (27 297 salariés)

602PC Location de véhicules utilitaires et industriels (31 110 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 (72 754 salariés).

6B – L'accidentologie poids lourds

De 1990 à 2004, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué fortement et davantage que le nombre total d'accidents corporels : - 58 % dans le premier cas et - 47 % dans le second.

Cependant, depuis 2 ans, le nombre d'accidents poids lourds est en hausse (+ 14 %). On dénombre ainsi en 2006, 4 813 accidents impliquant au moins un poids lourd.

En 2006, le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, tout en se maintenant à un niveau élevé, baisse de 2,2 points et atteint : 14,2. Il reste 2,4 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents : un ratio quasiment stable depuis 15 ans.

Les accidents impliquant un poids lourd : plus fréquents en rase campagne, mais plus graves en milieu urbain

40 % des accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu sur le réseau national 2006 (autoroutes et routes nationales). Cette proportion est plus réduite (17 %) 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 ; encadré).

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont déroulés en rase campagne (64 %) 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 19,5 en rase campagne, contre 11,3 en milieu urbain (respectivement 13,3 et 2,5 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 4,6 fois plus élevée en ville alors qu'en rase campagne, elle n'est que 1,5 fois plus élevée (figure 6B.4).

Des accidents en journée et en semaine

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus nombreux entre 6 heures et 18 heures. De même, 76 % des accidents corporels

impliquant un poids lourd se sont produits le jour, soit un peu plus que pour l'ensemble des véhicules (68 %). Egalement, 88 % de ces accidents se déroulent du lundi au vendredi, alors que ce chiffre est de 72 % pour l'ensemble des véhicules.

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

Diminution des excès de vitesse en 2006

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, hors autoroutes, est en très forte baisse : 13,9 % en 2006 contre 18,7 en 2005 (pour les véhicules légers, il est de 15,5 % et pour les motos de 33,5 % ; 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. 2,5 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel a un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage s'établit à 2,3 % pour les accidents mortels. Pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,2 % et 18,2 % (figure 6B.6).

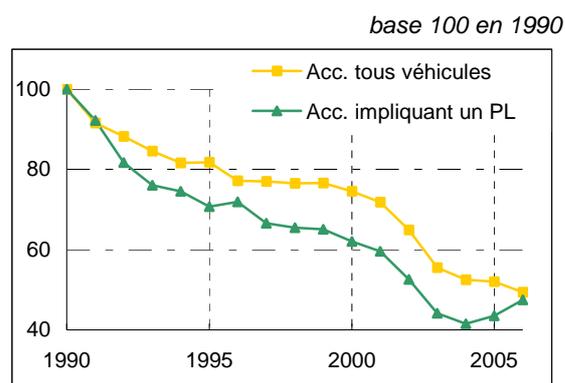
Le transport de matières dangereuses

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, en 2004, il y a eu 77 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 87 blessés et 18 tués. Parmi les blessés, 18 l'ont été au cours de la manutention des matières dangereuses.

Réseau

Des routes nationales ont été déclassées en 2006, principalement en routes départementales. Certains accidents ont bien été enregistrés dans leur nouvelle catégorie mais pas tous. Il est donc souhaitable de regrouper les RN et les RD pour des comparaisons avec les années antérieures.

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



Source : ONISR

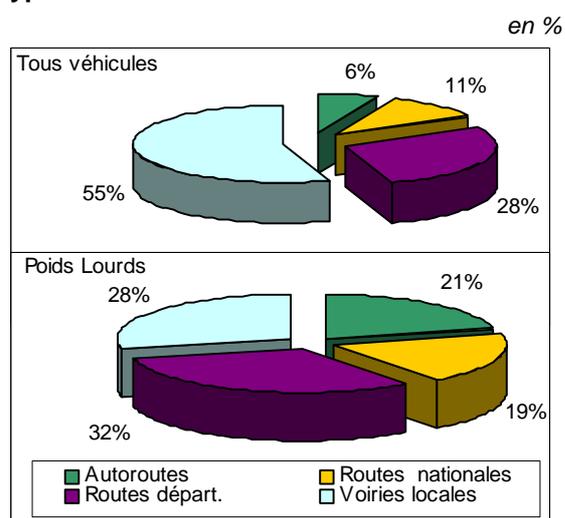
Figure 6B.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules depuis 1990

	1990	2000	2004	2005	2006
Accidents PL en % du total des accidents	6,2	5,2	4,9	5,2	6,0
Taux de gravité *					
Accidents PL (1)	16,26	16,96	17,66	16,49	14,23
Tous véhicules (2)	6,77	6,74	6,55	6,29	5,86
(1) / (2)	2,4	2,5	2,7	2,6	2,4

Source : ONISR

* voir encadré

Figure 6B.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2006



Source : ONISR

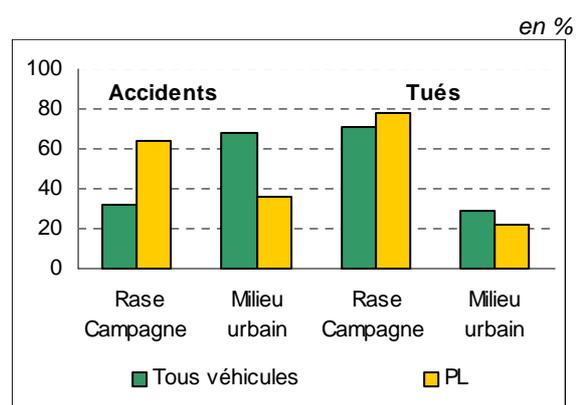
Le taux de gravité

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

Remarque :

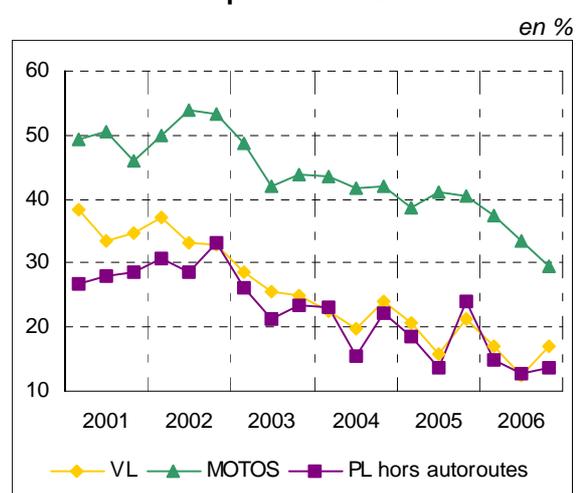
La fiche 6B porte sur l'ensemble des PL circulant, et non sur les seuls PL des établissements du TRM.

Figure 6B.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2006



Source : ONISR

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



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, 13,9 % des poids lourds ont dépassé la vitesse limite autorisée de plus de 10 km/heure en 2006.

Figure 6B.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2006

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	7 203	115 742	6,2
voitures de tourisme	5 053	74 057	6,8
poids lourds	118	4 771	2,5
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	955	5 822	16,4
voitures de tourisme	671	3 679	18,2
poids lourds	14	614	2,3

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	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TRM de proximité	6 083	5 934	6 510	6 864	6 847	7 438	8 166	8 229	8 431	9 580	10 621
TRM interurbain	13 702	13 863	14 471	16 412	17 180	18 289	19 786	19 784	20 097	21 257	21 279
Location de camions avec conduc	1 621	1 539	1 566	1 618	1 704	1 915	1 894	1 916	1 891	1 835	1 921
Messagerie, fret express	6 830	7 846	8 143	9 074	9 582	10 603	11 147	11 440	11 260	11 108	11 273

Source : MEDAD/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	2006
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	36,3
Transport routier	171,8	196,9	199,7	204,8	212,7	225,0	229,4	234,5	236,1	237,7	250,5	248,1	256,2
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	8,0
Oléoducs	19,6	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7	22,1	21,0	22,1	20,6	20,9	21,8
Total Terrestre	245,1	265,8	268,7	276,6	285,1	298,5	306,7	306,9	307,4	307,6	318,2	312,4	322,2

en %

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
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	11,3
Transport routier	70,1	74,1	74,3	74,0	74,6	75,4	74,8	76,4	76,8	77,3	78,7	79,4	79,5
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	2,5
Oléoducs	8,0	8,4	8,2	8,0	7,6	7,1	7,1	7,2	6,8	7,2	6,5	6,7	6,8
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	100,0

Source : CCTN 2006

Annexe 1.3 La démographie des entreprises du secteur des transports *

en unités

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Créations	10 607	10 454	9 580	10 007	9 581	8 818	6 987	6 677	6 612	7 234	7 088	6 932	6 917
Défaillances	2 358	1 958	2 104	2 145	1 792	1 715	1 824	1 741	1 678	1 805	1 781	1 818	1 408
Nombre au 31/12	92 991	91 699	92 724	92 442	92 017	93 343	91 350	90 262	89 655	90 238	88 940	87 032	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

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	<i>en %</i>								
TRM de proximité (602L)									
6 à 49 salariés	9,8	9,5	9,4	10,2	9,9	9,5	12,2	10,2	8,0
50 salariés et plus	14,9	15,9	16,1	14,4	13,1	13,2	12,4	8,6	20,0
Plus de 6 salariés	11,4	11,3	11,6	11,5	10,8	10,7	12,3	9,6	12,2
TRM interurbain (602M)									
6 à 49 salariés	12,8	11,8	12,5	12,0	11,1	10,7	12,0	12,9	11,3
50 salariés et plus	18,5	17,6	18,1	17,6	17,8	18,6	19,5	19,9	19,6
Plus de 6 salariés	15,6	14,7	15,4	15,0	14,6	15,0	16,1	16,8	16,0
Location avec conducteur (602P)									
6 à 49 salariés	8,8	6,2	7,3	8,3	7,6	11,3	13,2	12,5	8,5
50 salariés et plus	7,0	9,4	9,7	8,5	6,8	7,9	8,0	7,5	5,1
Plus de 6 salariés	7,8	7,9	8,6	8,4	7,2	9,3	10,2	9,7	6,7
Messagerie, fret express (634A)									
6 à 49 salariés	47,9	46,0	48,2	34,7	40,5	36,5	40,1	38,6	38,4
50 salariés et plus	48,5	50,8	49,8	52,4	51,7	53,0	52,7	50,0	45,1
Plus de 6 salariés	48,5	50,4	49,6	51,2	50,9	51,9	51,8	49,2	44,6
Ensemble									
6 à 49 salariés	14,1	13,2	14,1	12,7	12,2	11,8	13,7	13,4	11,4
50 salariés et plus	31,5	32,8	32,3	33,3	32,8	33,6	33,4	30,7	29,6
Plus de 6 salariés	24,6	24,9	25,3	25,6	24,9	25,5	26,0	24,2	22,7
dont 602L et 602M									
6 à 49 salariés	11,9	11,0	11,6	11,5	10,7	10,3	12,1	12,0	10,0
50 salariés et plus	17,8	17,3	17,8	17,1	17,1	17,8	18,4	17,6	19,7
Plus de 6 salariés	14,5	13,8	14,5	14,2	13,7	13,9	15,1	14,8	14,8

Source : MEDAD/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	2006
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	20 313	20 128	20 682
Valeur ajoutée	12 427	13 400	13 339	13 415	14 156	14 344	14 494	14 893
Production effective	30 111	31 379	32 285	32 576	33 136	34 657	34 622	35 575
Le facteur travail de la branche								
	effectifs en milliers équivalent temps plein							
Salariés	287,1	303,5	315,3	320,2	321,3	325,1	325,5	nd
Non salariés	26,8	27,0	26,7	26,7	26,9	27,8	28,5	nd
Total des effectifs	313,9	330,5	342,0	346,9	348,2	352,9	354,0	nd

Source : Insee - Comptes de la nation, CCTN 2006

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

en milliers de véhicules

	1993	1997	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TRM de proximité									
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	21,9	28,2	29,4	36,8	37,9	34,5	37,2	39,1	39,3
Camions (plus de 3,5t PTAC)	29,7	25,2	27,3	26,3	24,8	26,1	23,0	22,1	25,6
Tracteurs routiers	25,9	26,1	23,8	27,0	28,5	29,1	37,5	29,9	31,2
Total véhicules à moteur	77,5	79,6	80,5	90,1	91,1	89,7	97,7	91,2	96,1
Remorques et semi remorques	39,8	37,9	35,6	37,5	39,0	40,1	50,9	39,8	42,4
TRM interurbain									
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	8,3	10,8	14,2	17,6	16,9	14,5	14,9	17,4	14,6
Camions (plus de 3,5t PTAC)	32,2	32,2	43,2	38,3	37,5	33,5	36,1	31,5	33,6
Tracteurs routiers	70,9	76,8	80,5	89,6	93,4	98,5	97,1	98,4	96,4
Total véhicules à moteur	111,4	119,7	138,0	145,5	147,8	146,5	148,0	147,3	144,6
Remorques et semi remorques	108,4	111,8	122,8	127,2	133,3	136,1	133,1	136,6	131,6
Location avec conducteur									
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	9,0	5,7	5,6	6,2	5,8	4,8	5,1	5,8	3,5
Camions (plus de 3,5t PTAC)	14,9	10,3	9,6	10,7	11,1	10,1	8,6	11,8	10,0
Tracteurs routiers	7,5	7,7	8,5	9,1	9,5	8,7	8,9	7,9	12,9
Total véhicules à moteur	31,3	23,7	23,8	26,0	26,3	23,7	22,5	25,5	26,4
Remorques et semi remorques	9,4	10,3	10,8	12,6	13,4	10,8	14,1	10,2	12,3
Messagerie, fret express									
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	4,0	4,0	6,2	7,4	7,0	6,7	6,9	7,0	6,1
Camions (plus de 3,5t PTAC)	8,1	11,7	10,4	10,4	10,1	11,0	9,5	8,8	9,6
Tracteurs routiers	4,0	6,1	6,3	6,9	7,1	8,2	6,4	5,2	5,4
Total véhicules à moteur	16,2	21,9	22,9	24,8	24,2	25,9	22,9	21,1	21,1
Remorques et semi remorques	10,4	14,6	14,8	15,1	16,1	16,3	14,7	13,0	13,4
TRM élargi									
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	43,1	48,8	55,4	68,0	67,6	60,5	64,1	69,3	63,5
Camions (plus de 3,5t PTAC)	84,9	79,4	90,5	85,7	83,4	80,7	77,2	74,2	78,8
Tracteurs routiers	108,3	116,8	119,1	132,7	138,4	144,5	149,9	141,5	146,0
Total véhicules à moteur	236,4	244,9	265,1	286,4	289,4	285,8	291,2	285,1	288,3
Remorques et semi remorques	168,0	174,6	184,0	192,4	201,8	203,3	212,8	199,5	199,6
dont TRM interurbain et de proximité									
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	30,1	39,0	43,6	54,4	54,8	49,0	52,1	56,5	53,8
Camions (plus de 3,5t PTAC)	61,9	57,4	70,5	64,5	62,3	59,6	59,1	53,6	59,2
Tracteurs routiers	96,9	102,9	104,3	116,7	121,8	127,6	134,6	128,4	127,7
Total véhicules à moteur	188,9	199,3	218,4	235,6	238,9	236,2	245,8	238,4	240,7
Remorques et semi remorques	148,2	149,7	158,5	164,7	172,2	176,2	184,0	176,3	174,0

Source : MEDAD/SESP - EAE

Annexe 2 – L'emploi

Annexe 2.1 Effectif salarié au 31 décembre - Données brutes

effectifs en milliers ; évolutions en %

Secteur d'activité	1993	1997	2001	2004	2005	2006	Évolutions annuelles		
							01/97	05/01	06/05
Construction	1 185,7	1 117,1	1 247,5	1 288,9	1 335,0	1 395,1	2,8	1,7	4,5
Industrie	3 900,9	3 786,9	3 863,8	3 567,8	3 477,4	3 427,6	0,5	-2,6	-1,4
Tertiaire, dont :	8 570,0	9 374,9	10 915,7	11 277,6	11 442,4	11 670,0	3,9	1,2	2,0
Transport (hors agences de voyages)	825,8	865,1	1009,6	1024,0	1025,5	1032,1	3,9	0,4	0,6
Grandes entreprises	276,0	263,0	282,7	274,7	271,8	270,4	1,8	-1,0	-0,5
SNCF	189,0	174,2	177,9	167,9	164,3	162,8	0,5	-2,0	-0,9
RATP	39,0	39,6	42,6	44,0	44,1	44,4	1,8	0,9	0,7
Air France	48,0	49,2	62,2	62,7	63,5	63,3	6,0	0,5	-0,3
Autres entreprises, dont :	549,8	602,1	726,9	749,3	753,7	761,7	4,8	0,9	1,1
TRM élargi	283,1	315,0	382,5	371,7	370,5	377,4	5,0	-0,8	1,9
TRM de proximité	75,2	83,7	104,0	102,2	106,2	111,8	5,6	0,5	5,3
TRM interurbain	149,1	169,5	199,4	198,9	196,2	198,6	4,1	-0,4	1,2
Loc. avec chauffeur	18,8	19,5	22,1	19,0	19,1	19,4	3,2	-3,6	1,6
Messagerie	40,0	42,3	57,0	51,6	49,0	47,6	7,7	-3,7	-2,9
TRV	47,8	55,8	65,3	75,6	75,8	77,8	4,0	3,8	2,6
Ensemble de l'économie	13 668,1	14 288,6	16 037,7	16 144,7	16 265,2	16 503,4	2,9	0,4	1,5

Sources : RATP, SNCF, Air France, Unedic (données 2006 provisoires), calculs MEDAD/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 2.2 Effectif salarié au 31 décembre - Données cvs

effectifs en milliers ; évolutions en %

Secteur d'activité	1993	1997	2001	2004	2005	2006	Évolutions annuelles		
							01/97	05/01	06/05
Transport (y c. les agences de voyages)	884,5	923,8	1 058,9	1 067,9	1 066,0	1 073,7	3,5	0,2	0,7
Ensemble de l'économie	13 184,1	13 846,0	15 429,6	15 445,8	15 540,6	15 729,4	2,7	0,2	1,2

Sources : estimation Insee Dares

Champ : secteurs principalement marchands

Annexe 2.3 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre

en %

Secteur d'activité	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Transports	21,2	21,2	21,4	21,2	21,6	21,8	22,3	22,5	22,7	22,8	23,1	23,2	23,2
TRM élargi	12,3	12,2	12,1	12,0	12,0	12,0	12,5	12,6	12,6	12,6	12,5	12,4	12,2
TRM de proximité	11,0	10,8	10,8	10,8	11,1	11,2	11,2	11,8	11,4	11,4	12,1	11,8	11,4
TRM interurbain	10,3	10,4	10,3	10,3	10,1	10,1	10,5	10,5	10,5	10,7	10,4	10,6	10,6
Loc. avec chauffeur	8,6	8,1	8,0	7,8	7,4	7,2	7,7	7,9	7,9	7,7	7,2	7,4	7,3
Messagerie	24,8	24,4	23,9	23,0	22,9	23,0	23,5	23,6	23,9	23,9	23,4	22,6	22,5
TRV	18,2	18,9	18,9	19,5	20,0	20,6	21,3	22,0	22,5	22,9	23,4	24,2	25,1
Construction	8,7	8,8	9,0	8,9	9,0	9,0	9,1	9,3	9,5	9,5	9,6	9,7	9,8
Industrie	30,1	29,8	29,7	29,6	29,5	29,4	29,5	29,6	29,6	29,5	29,5	29,4	29,5
Tertiaire	51,2	51,1	51,2	50,9	50,7	50,6	50,6	51,1	51,2	51,4	51,5	51,5	51,7
Ensemble	41,5	41,5	41,8	41,8	41,8	41,9	42,0	42,5	42,7	43,0	43,2	43,2	43,4

Source : Unedic, données 2006 provisoires ; calculs MEDAD/SESP

Champ : secteur privé, hors ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France)

Annexe 2.4 Nombre d'entreprises dans les activités de transport routier de marchandises

en unités

Activité	Taille	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TRM interurbain	0 à 9 salariés	9 980	11 638	11 343	11 659	10 411	10 653	10 386	9 317	9 367
	10 à 49 salariés	2 476	2 858	2 720	2 923	3 114	3 065	2 917	2 953	2 722
	50 salariés et plus	537	592	632	676	694	688	702	706	675
	Total	12 993	15 088	14 695	15 258	14 219	14 406	14 005	12 976	12 764
TRM de proximité	0 à 9 salariés	22 116	22 115	22 542	20 895	21 346	19 640	19 478	18 367	18 085
	10 à 49 salariés	1 527	1 577	1 530	1 707	1 891	1 926	1 839	1 891	2 139
	50 salariés et plus	151	154	173	187	202	195	216	194	206
	Total	23 794	23 846	24 245	22 789	23 439	21 761	21 533	20 452	20 430
Location avec cond.	0 à 9 salariés	1 936	2 111	2 046	1 577	1 445	1 301	1 233	1 195	1 030
	10 à 49 salariés	276	290	285	282	267	255	267	247	308
	50 salariés et plus	69	74	72	78	72	81	79	80	92
	Total	2 281	2 475	2 403	1 937	1 784	1 637	1 579	1 522	1 430
Messagerie	0 à 9 salariés	186	526	607	596	476	586	562	617	588
	10 à 49 salariés	226	219	234	226	229	205	209	207	224
	50 salariés et plus	183	191	186	194	184	179	170	164	161
	Total	595	936	1 027	1 016	889	970	941	988	973
TRM élargi	0 à 9 salariés	34 218	36 390	36 538	34 727	33 678	32 180	31 659	29 496	29 070
	10 à 49 salariés	4 505	4 944	4 769	5 138	5 501	5 451	5 232	5 298	5 393
	50 salariés et plus	940	1 011	1 063	1 135	1 152	1 143	1 167	1 144	1 134
	Total	39 663	42 345	42 370	41 000	40 331	38 774	38 058	35 938	35 597

Source : MEDAD/SESP - EAE

Annexe 2.5 Effectif salarié et non salarié au 31 décembre selon le secteur d'activité de l'entreprise

en nombre de personnes

Activité	2003			2004			2005		
	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total
TRM interurbain	188 761	9 139	197 900	192 056	9 076	201 132	183 287	8 596	191 883
TRM de proximité	93 393	17 224	110 617	91 996	16 518	108 514	108 375	15 421	123 796
Location avec conducteur	20 010	1 201	21 211	18 953	1 162	20 115	19 811	988	20 799
Messagerie	77 640	479	78 119	74 958	509	75 467	73 580	552	74 132
TRM élargi	379 804	28 043	407 847	377 963	27 265	405 228	385 053	25 557	410 610

Source : MEDAD/SESP - EAE

Annexe 2.6 Effectif salarié au 31 décembre selon la taille de l'entreprise

en nombre de personnes

Activité	Taille	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TRM interurbain	0 à 9 salariés	21 908	25 734	25 610	25 382	26 725	24 304	24 873	23 870	21 936
	10 à 49 salariés	56 310	63 625	63 402	66 470	70 566	68 509	67 803	68 336	64 569
	50 salariés et plus	66 942	75 530	80 490	88 076	91 917	94 069	96 085	99 850	98 125
	Total	145 160	164 889	169 502	179 928	189 208	186 882	188 761	192 056	184 630
TRM de proximité	0 à 9 salariés	30 197	34 630	30 798	29 854	33 623	31 280	34 388	33 077	33 231
	10 à 49 salariés	28 977	31 259	30 640	34 178	37 944	38 228	36 464	37 885	45 098
	50 salariés et plus	17 251	16 726	18 576	19 545	21 180	21 319	22 541	21 034	31 353
	Total	76 425	82 615	80 014	83 577	92 747	90 827	93 393	91 996	109 682
Location avec cond.	0 à 9 salariés	2 732	2 964	2 761	2 649	2 546	2 568	2 373	2 262	1 809
	10 à 49 salariés	6 751	7 031	6 948	6 670	6 730	6 253	6 437	6 108	7 199
	50 salariés et plus	10 482	9 626	10 575	13 710	11 429	11 833	11 200	10 583	11 100
	Total	19 965	19 621	20 284	23 029	20 705	20 654	20 010	18 953	20 108
Messagerie	0 à 9 salariés	666	980	1 169	1 224	1 232	1 485	1 301	1 357	1 237
	10 à 49 salariés	6 210	6 026	6 499	6 184	6 145	5 745	6 019	5 856	6 032
	50 salariés et plus	57 059	61 427	65 137	72 489	73 674	72 911	70 320	67 745	67 043
	Total	63 935	68 433	72 805	79 897	81 051	80 141	77 640	74 958	74 312
TRM élargi	0 à 9 salariés	55 503	64 308	60 338	59 109	64 126	59 637	62 935	60 566	58 213
	10 à 49 salariés	98 248	107 941	107 489	113 502	121 385	118 735	116 723	118 185	122 898
	50 salariés et plus	151 734	163 309	174 778	193 820	198 200	200 132	200 146	199 212	207 621
	Total	305 485	335 558	342 605	366 431	383 711	378 504	379 804	377 963	388 732

en %

Activité	Taille	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,1	15,6	15,1	14,1	14,1	13,0	13,2	12,4	11,9
	10 à 49 salariés	38,8	38,6	37,4	36,9	37,3	36,7	35,9	35,6	35,0
	50 salariés et plus	46,1	45,8	47,5	49,0	48,6	50,3	50,9	52,0	53,1
	Total	100,0								
TRM de proximité	0 à 9 salariés	39,5	41,9	38,5	35,7	36,3	34,4	36,8	36,0	30,3
	10 à 49 salariés	37,9	37,8	38,3	40,9	40,9	42,1	39,0	41,2	41,1
	50 salariés et plus	22,6	20,2	23,2	23,4	22,8	23,5	24,1	22,9	28,6
	Total	100,0								
Location avec cond.	0 à 9 salariés	13,7	15,1	13,6	11,5	12,3	12,4	11,9	11,9	9,0
	10 à 49 salariés	33,8	35,8	34,3	29,0	32,5	30,3	32,2	32,2	35,8
	50 salariés et plus	52,5	49,1	52,1	59,5	55,2	57,3	56,0	55,8	55,2
	Total	100,0								
Messagerie	0 à 9 salariés	1,0	1,4	1,6	1,5	1,5	1,9	1,7	1,8	1,7
	10 à 49 salariés	9,7	8,8	8,9	7,7	7,6	7,2	7,8	7,8	8,1
	50 salariés et plus	89,2	89,8	89,5	90,7	90,9	91,0	90,6	90,4	90,2
	Total	100,0								
TRM élargi	0 à 9 salariés	18,2	19,2	17,6	16,1	16,7	15,8	16,6	16,0	15,0
	10 à 49 salariés	32,2	32,2	31,4	31,0	31,6	31,4	30,7	31,3	31,6
	50 salariés et plus	49,7	48,7	51,0	52,9	51,7	52,9	52,7	52,7	53,4
	Total	100,0								

Source : MEDAD/SESP - EAE

Annexe 2.7 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2005

en %

Catégorie Professionnelle	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM élargi	Ensemble des transports
Cadres	3,5	3,3	2,6	7,2	3,8	8,8
Professions Intermédiaires	5,8	5,3	4,1	17,0	6,9	15,2
Employés	6,7	7,2	4,8	15,8	8,1	15,3
Ouvriers	84,1	84,2	88,5	59,9	81,2	60,7
Ouvriers Qualifiés	78,5	79,9	86,8	46,9	75,5	55,1
Ouvriers Non Qualifiés	5,6	4,4	1,7	13,0	5,7	5,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Annexe 2.8 Âge moyen et médian de la population salariée au 31 décembre 2005âge en année
vieillesse en mois

Secteur d'activité	Âge moyen		Âge médian		Viellissement depuis 2002 (en mois)	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
TRM	38,8	39,5	39	39	11,0	9,9
TRM de proximité	38,2	38,5	38	38	10,9	9,6
TRM interurbain	39,3	40,0	39	40	9,9	9,9
Loc. de camions avec conducteur	40,2	40,4	40	40	10,3	10,9
Messagerie, fret express	37,8	39,2	37	39	13,7	12,5
Transport	39,5	40,6	39	41	9,7	10,6

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Lecture : les conducteurs du TRM élargi ont un âge moyen de 39,5 ans, soit 39 ans et 6 mois.

Annexe 2.9 Âge 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 MEDAD/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

	2003				2004				2005				2006			
	T1	T2	T3	T4												
TRM élargi																
Grands routiers									47,5	47,2	46,6	46,9	46,6	46,0	46,7	46,9
Courte distance									42,4	42,5	42,6	42,3	42,1	43,1	43,7	44,1
Ensemble									44,8	44,7	44,4	44,4	44,0	44,3	44,9	45,2
TRM restreint																
Grands routiers	46,4	46,9	47,7	46,4	47,2	47,1	48,1	47,9	47,6	47,2	46,9	47,1	46,9	46,1	46,6	46,9
Courte distance	43,4	46,1	45,1	43,9	42,9	45,1	44,7	43,8	42,8	42,9	43,6	43,0	42,7	43,2	43,9	44,3
Ensemble	45,1	46,5	46,5	45,3	45,0	46,0	46,3	45,8	45,2	45,1	45,2	45,1	44,6	44,5	45,1	45,4
TRM interurbain																
Grands routiers	46,3	47,2	48,1	46,8	47,6	47,5	48,2	48,1	48,2	47,1	47,0	47,2	47,2	46,7	46,4	46,9
Courte distance	45,2	46,9	46,6	45,4	43,6	45,5	45,8	44,7	43,3	43,5	44,7	43,0	42,9	43,4	44,5	44,8
Ensemble	45,9	47,1	47,6	46,3	46,0	46,7	47,2	46,7	46,2	45,6	46,0	45,5	45,1	45,1	45,5	45,9
TRM de proximité																
Grands routiers	47,2	45,2	45,2	44,4	45,4	44,8	47,3	46,4	44,6	48,0	46,2	46,9	45,8	43,7	47,7	46,8
Courte distance	41,2	45,2	43,2	42,2	41,9	44,5	43,3	42,6	42,0	42,1	42,2	43,1	42,3	42,9	43,1	43,6
Ensemble	43,0	45,2	43,9	42,8	42,8	44,6	44,4	43,6	42,7	43,7	43,2	44,0	43,2	43,1	44,2	44,4

Source : MEDAD/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 2006

en %

Nombre de jours	Grands routiers	Courte distance
1	3,6	4,8
2	4,2	5,1
3	6,7	6,8
4	17,8	21,6
5	50,6	51,4
6	14,9	9,0
7	2,3	1,3
Total	100,0	100,0

Source : MEDAD /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 2006

en %

Temps de service (en heures)	Grands routiers	Courte distance
< 20	1,9	2,4
20-40	2,0	3,2
40-60	3,3	5,3
60-80	3,7	5,7
80-100	6,3	6,1
100-120	6,3	7,6
120-140	8,5	11,2
140-160	12,1	14,8
160-180	17,5	17,8
180-200	18,0	13,9
200-220	13,9	8,5
220-240	5,3	2,7
240-260	1,0	0,6
260 et +	0,2	0,2
Total	100,0	100,0

Source : MEDAD /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 %

Courte distance	TRM élargi		dont TRM de proximité						dont TRM interurbain					
	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	30,1	27,4	21,0	25,9	29,6	24,9	30,9	27,5	27,8	26,8	14,4	17,6	24,4	24,8
39 à 43 h	19,3	17,6	18,4	16,4	18,7	19,5	17,2	19,2	12,1	14,3	16,5	18,2	19,0	16,8
43 à 48 h	25,8	26,7	28,7	29,6	25,4	27,7	27,2	28,3	27,0	30,3	30,3	30,6	26,6	26,8
48 à 56 h	20,7	24,5	26,1	24,8	20,7	22,8	19,4	21,5	27,8	21,4	31,2	28,3	26,1	26,9
56 à 60 h	2,6	3,0	3,9	1,0	3,4	4,2	2,6	2,8	3,7	3,9	5,4	3,4	3,2	3,8
60 h et plus	1,5	0,8	1,9	2,2	2,3	0,9	2,7	0,9	1,6	3,5	2,2	2,0	0,7	0,9
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

Grands routiers	TRM élargi		dont TRM de proximité						dont TRM interurbain					
	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	13,0	13,2	18,8	23,6	24,2	13,6	15,8	17,0	7,4	9,0	11,2	8,3	11,1	11,9
39 à 43 h	12,9	14,7	13,7	9,0	13,2	20,0	11,3	13,0	10,5	14,7	13,9	13,8	13,0	14,5
43 à 48 h	26,4	28,1	22,5	17,2	14,9	23,8	23,6	30,4	22,8	25,2	28,5	26,7	27,3	28,5
48 à 56 h	39,3	36,8	28,1	37,2	32,1	34,8	43,6	31,4	44,3	39,5	37,4	42,6	39,8	38,6
56 à 60 h	7,1	5,5	10,9	4,8	14,5	5,8	5,5	5,3	10,2	7,5	6,9	6,6	7,5	5,2
60 h et plus	1,3	1,7	6,0	8,3	1,2	2,1	0,2	3,0	4,7	4,0	2,1	2,2	1,4	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

Ensemble	TRM élargi		dont TRM de proximité						dont TRM interurbain					
	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	22,1	21,5	20,3	25,3	28,0	21,9	26,8	24,8	14,7	14,3	12,3	12,1	16,4	18,1
39 à 43 h	16,3	16,4	16,8	14,4	17,0	19,7	15,6	17,6	11,1	14,6	14,8	15,6	15,4	15,6
43 à 48 h	26,1	27,3	26,7	26,2	22,2	26,7	26,2	28,8	24,3	26,7	29,1	28,3	27,0	27,6
48 à 56 h	29,4	29,6	26,8	28,3	24,1	26,0	26,0	24,0	38,4	34,0	35,3	36,7	34,4	32,9
56 à 60 h	4,7	4,1	6,2	2,0	6,7	4,6	3,4	3,4	7,9	6,4	6,4	5,3	5,8	4,5
60 h et plus	1,4	1,1	3,2	3,9	2,0	1,2	2,0	1,5	3,6	3,9	2,2	2,1	1,1	1,2
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

Source : MEDAD /SESP - enquête « chronotachygraphes »

Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A (depuis 2005).

Lecture des tranches horaires : la tranche « 39-43 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 39 heures et strictement inférieurs à 43 heures.

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

en %

Courte distance	TRM restreint					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	24,7	26,3	21,3	20,8	27,3	25,9
39 à 43 h	14,9	15,4	17,5	18,8	18,2	17,7
43 à 48 h	27,8	29,9	28,1	29,3	26,7	27,4
48 à 56 h	27,0	23,2	26,4	25,9	23,2	24,7
56 à 60 h	3,8	2,4	4,5	3,8	3,1	3,4
60 h et plus	1,7	2,8	2,2	1,5	1,5	0,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Grands routiers	TRM restreint					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	9,5	11,2	13,3	9,1	11,8	12,8
39 à 43 h	11,1	13,9	13,8	14,8	12,8	14,2
43 à 48 h	22,8	24,0	26,3	26,2	26,8	28,8
48 à 56 h	41,4	39,1	36,6	41,4	40,4	37,3
56 à 60 h	10,4	7,1	8,1	6,5	7,1	5,2
60 h et plus	4,9	4,7	2,0	2,1	1,2	1,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ensemble	TRM restreint					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	16,4	17,7	16,9	15,1	19,6	20,1
39 à 43 h	12,8	14,5	15,5	16,8	15,5	16,2
43 à 48 h	25,0	26,6	27,1	27,8	26,7	28,0
48 à 56 h	34,9	32,3	32,0	33,5	31,8	30,3
56 à 60 h	7,4	5,1	6,5	5,1	5,1	4,2
60 h et plus	3,5	3,9	2,1	1,8	1,3	1,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : MEDAD /SESP - enquête « chronotachygraphes »

Champ TRM restreint : activités 602L et 602M

Lecture des tranches horaires : la tranche « 39-43 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 39 heures et strictement inférieurs à 43 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 brut en base 100 au 4^{ème} trimestre 1998

SHCG et SMIC bruts en euros

	2001				2002				2003			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires de base brut 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	112,0	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
Salaires horaires conventionnel garanti (SHCG) brut 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
Salaires horaires de base brut ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	121,2	121,9	123,2	123,7	124,7	125,5	127,0	127,6	128,6	129,4	130,7	131,2
Transports	120,6	121,2	122,4	123,2	124,0	124,5	126,4	127,1	128,0	128,8	129,9	130,6
TRM	122,7	123,4	125,9	126,5	127,2	127,7	131,2	131,7	132,3	132,9	134,4	134,7
Salaires horaires conventionnel garanti (SHCG) brut 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	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	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, MEDAD /DTMRF, Insee

Références SHCG :
courte distance, coefficient 128M
grands routiers, coefficient 150M

Annexe 4.2 Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels

en %

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Salaires horaires de base brut ouvrier (SHBO)													
Ensemble de l'économie		2,4	2,6	2,7	2,1	2,5	5,2	4,2	3,6	2,8	2,9	3,0	3,0
Transports		1,7	1,9	2,2	1,9	2,2	7,0	4,0	3,0	2,3	2,4	3,0	3,0
TRM							6,6	4,9	3,4	2,6	3,0	3,9	3,2
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	1,7
Salaires horaires réels ouvrier													
Ensemble de l'économie		0,6	0,6	1,5	1,7	2,0	3,5	2,5	1,7	0,7	0,7	1,3	1,3
Transports		-0,1	-0,1	1,0	1,4	1,7	5,2	2,3	1,1	0,1	0,3	1,2	1,3
TRM							4,8	3,2	1,5	0,5	0,8	2,1	1,5

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs MEDAD /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 2005*indices 100 = secteur des transports*

	Cadres	Prof. Intern.	Employés	Ouvriers	Conducteurs	Ensemble
Transport ferroviaire	80	100	107	122	103	113
Transport urbain	104	117	119	118	118	111
TRV	95	91	86	96	99	87
TRM	86	89	85	93	98	83
Transport par conduites	104	112	114	140	91	142
Transport maritime et fluvial	102	100	91	117	103	128
Transport aérien	143	113	121	124	120	163
Services auxiliaires	98	96	94	94	100	98
Transport	100	100	100	100	100	100

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD /SESP

Annexe 4.4 Évolutions 2005/2004 des salaires annuels nets moyens du TRM*en %*

	Cadres	Prof Intern	Employés	Ouvriers	Ouvriers Qualifiés	Ouvriers Non Qualifiés	Total
TRM de proximité	3,3	2,9	3,0	2,2	2,1	2,9	2,4
TRM interurbain	-0,2	0,9	1,1	1,7	1,6	1,5	1,3
Location de camions	4,1	2,8	0,7	-0,9	-0,9	-4,9	-0,9
Messagerie et fret express	0,3	0,9	0,1	1,4	1,2	1,9	0,8
TRM élargi	0,8	1,4	1,2	1,6	1,6	1,9	1,3

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD /SESP

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.

Annexe 5 – La formation

Annexe 5.1 Évolution 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 MEDAD/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 Évolution du nombre de permis de conduire « poids lourd » délivrés

nombre de permis

	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Permis poids lourds (C + EC)	35 020	43 879	34 258	42 494	47 950	48 019	52 873	57 057	55 943	56 520

Source : MEDAD/DSCR

Champ : permis poids lourds délivrés par les écoles de conduite, hors armée.

Annexe 5.3 Évolution de la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires*en nombre de participants*

Familles professionnelles	1992	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Direction - gestion, dont :	9 565	15 868	14 031	11 841	11 613	11 889	12 298	12 334	13 322
perfectionnement maîtrise et cadre	6 259	11 003	7 774	6 152	5 890	5 635	6 029	6 134	6 727
attestation de capacité	2 118	2 631	3 710	2 986	2 926	3 366	3 395	3 326	3 764
DUT et BTS	1 131	2 109	1 913	1 936	2 006	2 023	1 930	1 924	1 850
Conduite de véhicules, dont :	38 938	53 113	121 054	90 461	82 685	102 303	108 462	125 924	98 375
CFP	nd	nd	7 910	8 860	8 891	7 142	7 374	7 710	7 954
FIMO	nd	nd	6 961	8 547	8 994	8 566	8 196	7 508	8 060
FCOS	nd	nd	66 867	27 645	27 652	47 521	52 823	70 329	33 171
matières dangereuses	18 338	19 640	23 843	29 984	22 036	22 047	22 465	20 154	23 785
perfectionnement, éco-sécurité	8 064	21 746	9 278	8 136	7 452	8 946	9 544	11 443	15 347
CAP et BEP "conduite routière"	1 744	1 939	2 309	2 348	2 424	2 485	2 506	2 583	2 699
Permis de conduire	2 288	2 290	3 886	4 941	5 236	5 596	5 554	6 197	7 359
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont :	5 231	6 333	34 453	43 916	52 131	52 108	50 635	62 489	68 003
initiation professionnelle	1 630	2 065	1 669	1 466	1 846	2 133	2 448	1 659	1 691
perfectionnement professionnel	1 621	2 160	2 129	2 949	2 319	3 979	5 248	5 643	6 512
Bac. pro. "transport"	909	1 087	1 913	1 941	1 870	1 967	1 913	2 036	2 193
Caristes	nd	nd	26 936	35 723	44 216	41 976	38 575	50 469	54 606
Maintenance, dont :	519	1 311	1 205	1 502	1 435	1 835	2 399	2 888	2 949
BEP/CAP	404	676	650	643	646	599	667	580	573
perfectionnement professionnel	-	479	432	739	692	1 138	1 710	2 203	2 265
Total	54 253	76 625	170 743	147 720	147 864	168 135	173 794	203 635	182 649

Source : CNPE, données 2006 provisoires

Champ : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports

Annexe 5.4 Formations obligatoires des conducteurs routiers*en nombre d'attestations*

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Compte d'autrui											
FIMO	2 782	9 673	11 608	18 626	20 910	22 932	23 166	22 734	22 313	20 336	22 691
FCOS	3 004	8 698	36 204	57 670	106 432	39 803	31 882	58 657	62 016	77 858	53 880
Compte propre											
FIMO						474	590	568	752	1 212	1 894
FCOS						3 305	4 370	4 690	9 590	18 952	37 297

Source : DGMT/DTMRF

Annexe 5.5 Structure par âge de la formation initiale des conducteurs routiers en 2006

en %

	moins de 25 ans	25 à 34 ans	35 à 39 ans	40 à 44 ans	45 à 49 ans	50 à 54 ans	55 ans et plus	Ensemble
Aucun diplôme ou BEPC	6,1	10,0	19,5	24,7	35,6	41,3	62,5	27,5
Formations spécifiques à la "filière transport"	47,8	29,7	16,2	11,9	13,2	10,4	3,7	16,6
CAP conducteur routier	14,0	9,7	10,5	9,4	9,3	6,4	2,1	8,8
BEP conduite routière	19,8	6,7	1,4	0,3	0,5	0,8	0,0	2,4
Titre professionnel de conducteur	9,6	10,7	3,1	1,3	3,4	2,9	1,5	4,3
Bac professionnel transport	4,4	2,3	1,3	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0
BTS transport	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,1
Formations non spécifiques à la "filière transport"	46,1	60,2	64,3	63,4	51,2	48,3	33,8	55,9
Autre CAP	10,4	22,1	42,1	47,8	37,7	34,5	22,6	35,1
Autre BEP	20,9	20,1	14,5	10,1	5,8	1,8	1,9	10,6
Autre BTS ou bac ou +	14,9	16,3	5,2	4,3	5,3	6,9	5,4	7,7
Autre	0,0	1,8	2,5	1,2	2,3	5,1	3,9	2,4

Source : MEDAD/SESP - Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers

Annexe 5.6 Formation continue

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Effort physique de formation continue, en heures/salarié											
TRM élargi	5,8	5,8	4,9	6,4	6,6	7,6	5,6	5,6	5,9	7,0	7,9
Transports terrestres	24,1	25,2	24,7	26,0	24,6	25,7	25,5	25,3	22,3	21,9	22,1
Ensemble de l'économie	14,4	14,0	13,5	13,6	13,0	12,7	12,5	10,7	11,0	12,0	12,0
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire											
TRM élargi	24,7	25,1	23,8	23,8	25,9	27,3	26,2	24,4	22,3	22,1	25,5
Transports terrestres	55,5	56,9	54,5	53,1	54,5	55,5	55,7	54,2	47,7	44,1	43,4
Ensemble de l'économie	42,1	40,0	38,0	36,2	34,7	35,1	32,4	31,7	31,3	30,7	30,1
Taux d'accès à la formation continue, en %											
TRM élargi	23,4	23,1	20,7	26,8	25,4	27,7	21,3	22,9	26,4	31,6	30,9
Transports terrestres	43,4	44,4	45,3	48,8	45,1	46,3	45,8	46,7	46,8	49,6	50,8
Ensemble de l'économie	34,1	35,0	35,5	37,7	37,4	36,1	37,5	33,8	35,2	39,0	39,8
Taux de participation financière, en %											
TRM élargi	1,95	1,95	1,89	2,11	2,11	2,13	1,88	1,95	1,96	2,10	1,95
Transports terrestres	2,64	5,15	5,25	5,34	5,02	4,95	4,78	4,75	4,25	4,23	4,12
Ensemble de l'économie	3,26	3,25	3,24	3,23	3,22	3,16	3,14	3,02	2,88	2,97	2,84

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Définitions :

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).

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

Champ :

TRM élargi : Naf 602L, 602M, 602P et 634A

Transports terrestres : Naf 60

Transports maritimes : Naf 61

Transports aériens et spatiaux : Naf 62

Manutention et entreposage : Naf 63

Annexe 5.7 Formation continue selon les catégories socioprofessionnelles en 2005

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Total
Effort physique de formation continue, en heures/salarié					
TRM élargi	7,0	4,2	9,1	16,8	7,9
Transports terrestres	19,0	24,4	29,9	24,7	22,1
Transports maritimes	21,9	6,5	10,9	15,7	12,6
Transports aériens et spatiaux	39,9	31,8	30,5	58,8	37,9
Manutention et entreposage	8,9	5,6	11,6	13,0	9,0
Ensemble de l'économie	8,6	9,0	17,8	17,2	12,0
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire					
TRM élargi	23,3	19,6	20,0	36,3	25,5
Transports terrestres	39,7	52,3	45,4	43,8	43,4
Transports maritimes	116,9	13,4	17,3	26,1	24,7
Transports aériens et spatiaux	41,9	36,8	35,0	73,5	44,2
Manutention et entreposage	22,5	16,9	22,4	22,7	21,3
Ensemble de l'économie	27,9	28,0	32,2	32,1	30,1
Taux d'accès à la formation continue, en %					
TRM élargi	30,1	21,6	45,4	46,2	30,9
Transports terrestres	47,9	46,7	66,0	56,5	50,8
Transports maritimes	18,7	48,9	62,8	60,3	51,2
Transports aériens et spatiaux	95,2	86,3	87,1	80,0	85,7
Manutention et entreposage	39,3	33,2	51,6	57,3	42,4
Ensemble de l'économie	30,9	32,2	55,2	53,6	39,8

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Annexe 5.8 Formation continue selon la taille des entreprises en 2005

	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, en heures/salarié							
Transports terrestres	4,1	8,9	8,2	9,2	12,3	38,4	22,1
Transports maritimes	4,8	4,9	11,8	8,9	15,1	*	12,6
Transports aériens et spatiaux	1,9	2,8	17,1	10,3	23,1	*	37,9
Manutention et entreposage	4,0	5,7	7,5	8,8	9,6	12,6	9,0
Ensemble de l'économie	3,8	6,0	9,3	12,1	15,3	17,2	12,0
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire							
Transports terrestres	27,5	37,0	22,6	21,9	24,1	53,7	43,4
Transports maritimes	67,3	50,1	39,2	16,9	29,0	*	24,7
Transports aériens et spatiaux	33,9	15,6	25,6	27,9	30,5	*	44,2
Manutention et entreposage	21,6	20,6	20,9	20,6	18,9	24,3	21,3
Ensemble de l'économie	29,1	28,2	26,6	27,8	29,8	33,7	30,1
Taux d'accès à la formation continue, en %							
Transports terrestres	15,0	24,0	36,2	42,0	51,1	71,6	50,8
Transports maritimes	7,2	9,7	30,1	52,8	52,1	*	51,2
Transports aériens et spatiaux	5,5	17,6	66,7	36,8	75,7	*	85,7
Manutention et entreposage	18,3	27,5	35,8	42,6	50,7	51,7	42,4
Ensemble de l'économie	12,9	21,1	34,9	43,6	51,3	51,1	39,8
Taux de participation financière des entreprises, en %							
Transports terrestres	1,20	1,69	2,02	2,52	2,96	5,98	4,12
Transports maritimes	1,34	1,78	2,17	2,25	3,39	*	2,72
Transports aériens et spatiaux	0,91	3,57	3,80	2,89	9,53	*	8,38
Manutention et entreposage	1,21	1,93	2,00	2,35	2,50	3,42	2,49
Ensemble de l'économie	1,33	1,92	2,27	2,66	3,34	3,77	2,84

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Annexe 6 – L'accidentologie

Annexe 6.1 L'accidentologie du travail

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

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Transports et 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
Nbre d'accidents avec IP	6	5	5	6	5	6	6	5	5	5	5
Nombre de décès	157	152	186	174	221	205	196	175	166	161	144
Taux de risque											
accidents avec arrêt	8,8	8,3	8,3	8,0	8,5	8,5	8,7	8,3	7,8	7,7	7,6
accidents avec IP	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7
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
Nbre d'accidents avec IP	20	17	17	18	17	18	18	16	14	14	15
Nombre de décès	320	263	258	362	324	361	313	298	256	214	189
Taux de risque											
accidents avec arrêt	13,1	12,8	12,5	12,7	12,9	13,1	13,2	13,1	12,4	11,9	11,7
accidents avec IP	1,6	1,4	1,4	1,4	1,3	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3
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
Nbre d'accidents avec IP	74	67	63	69	64	67	68	62	53	55	60
Nombre de décès	1 067	978	1 004	1 112	1 177	1 213	1 082	1 024	855	806	712
Taux de risque											
accidents avec arrêt	5,4	5,2	5,0	5,0	5,3	5,3	5,4	5,2	4,8	4,7	4,6
accidents avec IP	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Transports et manutention											
Nbre de salariés	710	720	767	808	875	911	937	940	943	956	951
Nbre d'accidents avec arrêt	54	55	56	59	62	63	66	64	63	64	64
Nbre d'accidents avec IP	4	4	3	4	4	4	4	5	5	5	4,7
Nombre de décès	149	134	137	132	129	138	145	122	100	101	88
Taux de risque											
accidents avec arrêt	7,6	7,6	7,3	7,3	7,1	6,9	7,0	6,8	6,7	6,7	6,7
accidents avec IP	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
BTP											
Nbre de salariés	1 094	1 055	1 098	1 121	1 219	1 239	1 272	1 306	1 328	1 397	1 487
Nbre d'accidents avec arrêt	125	119	119	120	126	124	126	120	119	122	127
Nbre d'accidents avec IP	12	10	10	10	10	9	10	10	10	11	9,5
Nombre de décès	208	176	175	155	191	176	157	181	172	103	158
Taux de risque											
accidents avec arrêt	11,4	11,3	10,8	10,7	10,3	10,0	9,9	9,2	9,0	8,8	8,5
accidents avec IP	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	14 474	14 504	15 162	15 804	16 869	17 234	17 674	17 633	17 531	17 878	17 787
Nbre d'accidents avec arrêt	658	659	679	721	743	737	760	721	692	699	701
Nbre d'accidents avec IP	49	46	47	45	48	43	47	49	52	52	46,6
Nombre de décès	773	690	683	717	730	730	686	661	626	474	537
Taux de risque											
accidents avec arrêt	4,5	4,5	4,5	4,6	4,4	4,3	4,3	4,1	3,9	3,9	3,9
accidents avec IP	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3

Source : CNAMTS (voir encadré)

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

Annexe 6.2 L'accidentologie du travail dans le TRM élargi

*effectif salarié, nombre d'accidents avec arrêt ou IP, nombre de décès en unités ;
taux de risque en %, taux de décès en « pour 10 000 »*

	2002				2003			
	TRM	Loc. avec chauff.	Messag.	TRM élargi	TRM	Loc. avec chauff.	Messag.	TRM élargi
Nbre de salariés	243 118	30 905	73 987	348 010	246 881	33 917	71 228	352 026
Nbre d'accidents avec arrêt	21 471	3 162	7 613	32 246	20 463	3 097	7 192	30 752
Nbre d'accidents avec IP	1 607	231	374	2 212	1 660	274	385	2 319
Nombre de décès	93	10	4	107	70	9	10	89
Taux de risque								
accidents avec arrêt	8,8	10,2	10,3	9,3	8,3	9,1	10,1	8,7
accidents avec IP	0,7	0,7	0,5	0,6	0,7	0,8	0,5	0,7
Taux de décès	3,8	3,2	0,5	3,1	2,8	2,7	1,4	2,5

	2004				2005			
	TRM	Loc. avec chauff.	Messag.	TRM élargi	TRM	Loc. avec chauff.	Messag.	TRM élargi
Nbre de salariés	246 431	32 072	72 014	350 517	248 172	31 928	72 893	352 993
Nbre d'accidents avec arrêt	19 672	2 895	6 939	29 506	20 037	3 036	7 169	30 242
Nbre d'accidents avec IP	1 818	290	388	2 496	1 830	280	450	2 560
Nombre de décès	52	2	4	58	61	7	4	72
Taux de risque								
accidents avec arrêt	8,0	9,0	9,6	8,4	8,1	9,5	9,8	8,6
accidents avec IP	0,7	0,9	0,5	0,7	0,7	0,9	0,6	0,7
Taux de décès	2,1	0,6	0,6	1,7	2,5	2,2	0,5	2,0

	2006			
	TRM	Loc. avec chauff.	Messag.	TRM élargi
Nbre de salariés	253 388	31 110	72 754	357 252
Nbre d'accidents avec arrêt	20 436	2 866	7 157	30 459
Nbre d'accidents avec IP	1 727	256	352	2 335
Nombre de décès	58	2	4	64
Taux de risque				
accidents avec arrêt	8,1	9,2	9,8	8,5
accidents avec IP	0,7	0,8	0,5	0,7
Taux de décès	2,3	0,6	0,5	1,8

Source : CNAMTS (voir encadré)

Annexe 6.3 Les accidents du travail dans le TRM élargi selon l'âge des victimes, en 2006

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	440	2 756	3 833	4 931	5 270	8 703	4 331	167	28	30 459
Structure	1,4	9,0	12,6	16,2	17,3	28,6	14,2	0,5	0,1	100,0
Accidents avec IP										
Nombre	6	70	164	285	361	794	624	24	7	2 335
Structure	0,3	3,0	7,0	12,2	15,5	34,0	26,7	1,0	0,3	100,0

Source : CNAMTS (voir encadré)

Annexe 6.4 Les accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'élément en cause, en 2006

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

Éléments matériels en cause	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP		Décès	
	Nombre	Structure	Nombre	Structure	Nombre	Structure
Accidents de plain-pied	6 224	21	413	16	2	3
Chutes avec dénivelation	6 320	21	544	21	4	6
Objets en cours de manipulation	6 465	21	417	16	0	0
Objets en cours de transport manuel	4 056	13	280	11	0	0
Objets en mouvement accidentel	1 391	5	99	4	0	0
Appareils de levage et de manutention	2 135	7	151	6	0	0
Appareils de levage, amarrage et préhension	266	1	17	1	0	0
Véhicules (sauf chariot de manutention)	2 092	7	298	12	30	42
Autres	1 510	5	116	5	28	39
Total	30 459	101	2 335	91	64	89

Source : CNAMTS (voir encadré)

Le champ TRM élargi de la CNAMTS

En 2006, il regroupe les codes suivants :

- 602MD : Transports routiers de marchandises
- 602ME : Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes, frigorifiques ou réfrigérants
- 602MF : Transports routiers associés (marchandises et voyageurs)
- 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

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

Taux de décès : Nombre de décès pour 10 000 salariés.

Annexe 6.5 L'accidentologie routière à 6 jours

Tués et blessés en unités

	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2001	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	1 241	1 108	935	806
Blessés graves	735	721	687	474	399	357	362	290	286	266	228	169
Tués	207	192	194	123	122	113	108	116	135	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	5 722	4 955	4 243	3 971
Blessés graves	4 505	4 347	3 911	3 013	2 682	2 415	2 258	1 733	1 668	1 550	1 114	1 026
Tués	1 724	1 740	1 542	1 281	1 250	1 097	1 102	998	1 005	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	6 039	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	116,7	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	5,2	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 : conducteurs 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	2006
USAGERS D'UN POIDS LOURD *													
Blessés légers												622	695
Blessés graves												454	726
Tués	221	205	207	131	130	121	115	124	134	114	86	90	87
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD													
Blessés légers												3 197	3 198
Blessés graves												2 115	2 846
Tués	1 843	1 860	1 648	1 369	1 336	1 173	1 178	1 067	1 005	770	744	727	685
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	4 410	4 813
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	84,5	80,3
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	6,0

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 : conducteurs et passagers

Annexe 6.7 L'accidentologie routière selon le réseau en 2006

nombre en unités, structure en %

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total	Routes départ.	Voiries locales	Total	
Nombre							
Tous accidents							
Accidents corporels	5 099	8 531	13 630	22 454	44 225	66 679	80 309
Tués et blessés	7 460	12 636	20 096	32 734	54 004	86 738	106 834
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	1 018	896	1 914	1 538	1 361	2 899	4 813
Tués et blessés	1 550	1 352	2 902	2 170	1 657	3 827	6 729
Structure							
Tous accidents							
Accidents corporels	6,3	10,6	17,0	28,0	55,1	83,0	100,0
Tués et blessés	7,0	11,8	18,8	30,6	50,5	81,2	100,0
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	21,2	18,6	39,8	32,0	28,3	60,2	100,0
Tués et blessés	23,0	20,1	43,1	32,2	24,6	56,9	100,0

Source : ONISR

Annexe 7 – Le dispositif général de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers

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).

Les résultats de cette vague préliminaire, enrichis par des informations issues des 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 des 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 Direction des Transports Terrestres, 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 2^{ème} trimestre 2000 et le 2^{ème} 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 en 2003 de substituer définitivement l'enquête « chronotachygraphes » à l'enquête conjoncturelle par entretien au bord des routes.

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'établissements 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).

Des premiers résultats sont présentés dans les fiches 2B, 5A et 5B.

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.

Publiée en juillet 2007, « *l'Evolution des conditions de travail des conducteurs poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004* », est une version allégée de l'enquête approfondie 1999, réalisée en 2004. Sur les 1 006 conducteurs enquêtés en 1999, compte tenu des conducteurs qui n'ont pas été retrouvés, de ceux qui ont quitté le métier et de ceux qui n'ont pas accepté de répondre à l'enquête avec carnet de temps, les résultats relatifs aux durée de travail reposent sur un échantillon de 245 conducteurs. Comme le souligne l'auteur, « *la prudence est de règle dans la généralisation des résultats, car les effectifs sont faibles* ».

Annexe 8 – Définitions

Le « **TRM élargi** » comprend :

- 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).

Le « **TRM restreint** » comprend :

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

Les établissements du **transport pour compte d'autrui** se caractérisent par un code APE (activité principale exercée) « Transport ». *A contrario*, les établissements exerçant du **transport pour compte propre** n'ont pas le transport pour activité principale.

Légalement, on distingue, trois catégories de conducteurs :

- *les grands routiers*
- *les conducteurs de messagerie*
- *et les conducteurs de courte distance.*

« **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.

En pratique, dans l'enquête « chronotachygraphes », les conducteurs de messagerie ne sont pas isolés. Ils sont répartis entre les grands routiers et les conducteurs courte distance, selon les réponses de l'établissement.

L'emploi

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.

Les statistiques officielles sur le nombre de demandeurs d'emploi portent sur les demandeurs inscrits à l'ANPE en fin de mois en catégorie 1 (**DEFM1**) : recherche de contrat en CDI, sans activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'excédant pas 78 heures.

Les chômeurs de longue durée (CLD) sont les demandeurs d'emploi dont l'ancienneté de la demande est supérieure ou égale à un an.

L'indicateur de tension est le nombre d'Offres d'Emploi Enregistrées (**OEE**) rapporté au nombre de Demandes d'Emploi Enregistrées (**DEE**) sur une même période.

La durée

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.

La formation

L'effort physique de formation continue est le rapport entre le nombre d'heures de stage et le nombre de salariés.

La durée moyenne des stages est le nombre d'heures de stage par rapport au nombre de stagiaires (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).

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

L'accidentologie

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

Taux de décès : Nombre de décès pour 10 000 salariés.

Bibliographie

La situation économique

- « *Les comptes des transports en 2006, 44^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation* », SESP

Les données économiques et sociales sur les transports

- « *Les entreprises de transport en 2005* » SESP Infos Rapides N°317 – mai 2007

Les données détaillées de l'EAE sont disponibles sur le site Internet du SESP (rubriques : Transport / Entreprises de transport / Activités des entreprises)

- « *Mémento de statistiques des transports – Résultats 2005* », SESP, octobre 2007

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 en 2004-2005* », CNT, février 2007

L'emploi

- « *Les mouvements de main-d'œuvre en 2005* », Dares, Premières synthèses, premières informations, juillet 2007 – N°30.1

- « *L'intérim en 2006 : une croissance toujours soutenue* », Dares, Premières synthèses, premières informations, juillet 2007 - N°30.2

- « *Les emplois difficiles à pourvoir : cinq métiers en exemples* », Dares, Premières synthèses, premières informations, décembre 2004

- « *Analyse des emplois dans le transport en 2003* », CARCEPT

La durée

- « *Evolution des conditions de travail des conducteurs poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004* », Inrets juillet 2007

- « *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 N°131 du SESP, septembre-octobre 2000

Les revenus

- *Premières synthèses Premières informations – Les bénéficiaires de la revalorisation du SMIC au 1er juillet 2006*, mars 2007 (N° 13.1)

- « *Les salaires dans l'industrie, les commerces et les services en 2004* », Insee Résultats, juillet 2006

La formation

- « *Estimations 2006 et prévisions 2007* », CNPE, janvier 2007

L'accidentologie

- « *Statistiques financières et technologiques des accidents du travail* », CNAMTS, annuel

- « *La sécurité routière en France : bilan de l'année 2006* », ONISR

- « *Poids lourds – Grands thèmes de la sécurité routière en France* », ONISR, Février 2007

Sites Internet à consulter

- ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (MEDAD)
www.ecologie.gouv.fr/developpement-durable
- Site « Transports » du MEDAD
www.transports.equipement.gouv.fr
- service Économie Statistiques et Prospective (SESP)
www.statistiques.equipement.gouv.fr

- Comité National Routier (CNR) :
www.cnr.fr
- Conseil national des transports (CNT) :
www.cnt.fr
- Ministère du travail, des relations sociales et de la solidarité :
www.travail-solidarite.gouv.fr
rubrique : Etudes/Recherche, statistiques
- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
www.insee.fr
- Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) :
www.assedic.fr/unistatis/
- Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :
www.cereq.fr
- Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)
www.risquesprofessionnels.ameli.fr
- direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR) :
www.securite-routiere.gouv.fr

Sigles

AFT : Association pour le développement de la Formation dans les Transports et la logistique

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 retraites complémentaires et de prévoyance du transport

CCTN : Commission des comptes des transports 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

DTMRF : direction des Transports maritimes, routiers et fluviaux

DTT : direction des Transports terrestres

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

INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

MEDAD : ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

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 et activités auxiliaires

RATP : Régie autonome des transports parisiens

SESP : service Économie Statistiques et Prospective

SETRA : service d'Études techniques des routes et autoroutes

SG : secrétariat général

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

MD : matières dangereuses

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

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

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