

Ministère  
de l'Aménagement  
du Territoire,  
de l'Équipement  
et des Transports  
*Secrétariat d'État  
aux Transports*

# BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES OBSERVATOIRE SOCIAL DES TRANSPORTS

**OCTOBRE 1995**

Observatoire Économique  
et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Édition

OEST  
10155

Observatoire Économique et Statistique des Transports

Ce bilan a été réalisé par l'Observatoire Économique et Statistique des Transports, à la demande et avec le concours de la Direction des Transports Terrestres. Ce bilan devrait être réédité chaque année.

Ont participé à la réalisation de ce rapport Mlle Isabelle Besson ainsi que Messieurs Michel Amar, Gérard Boussac et François Lebrun .

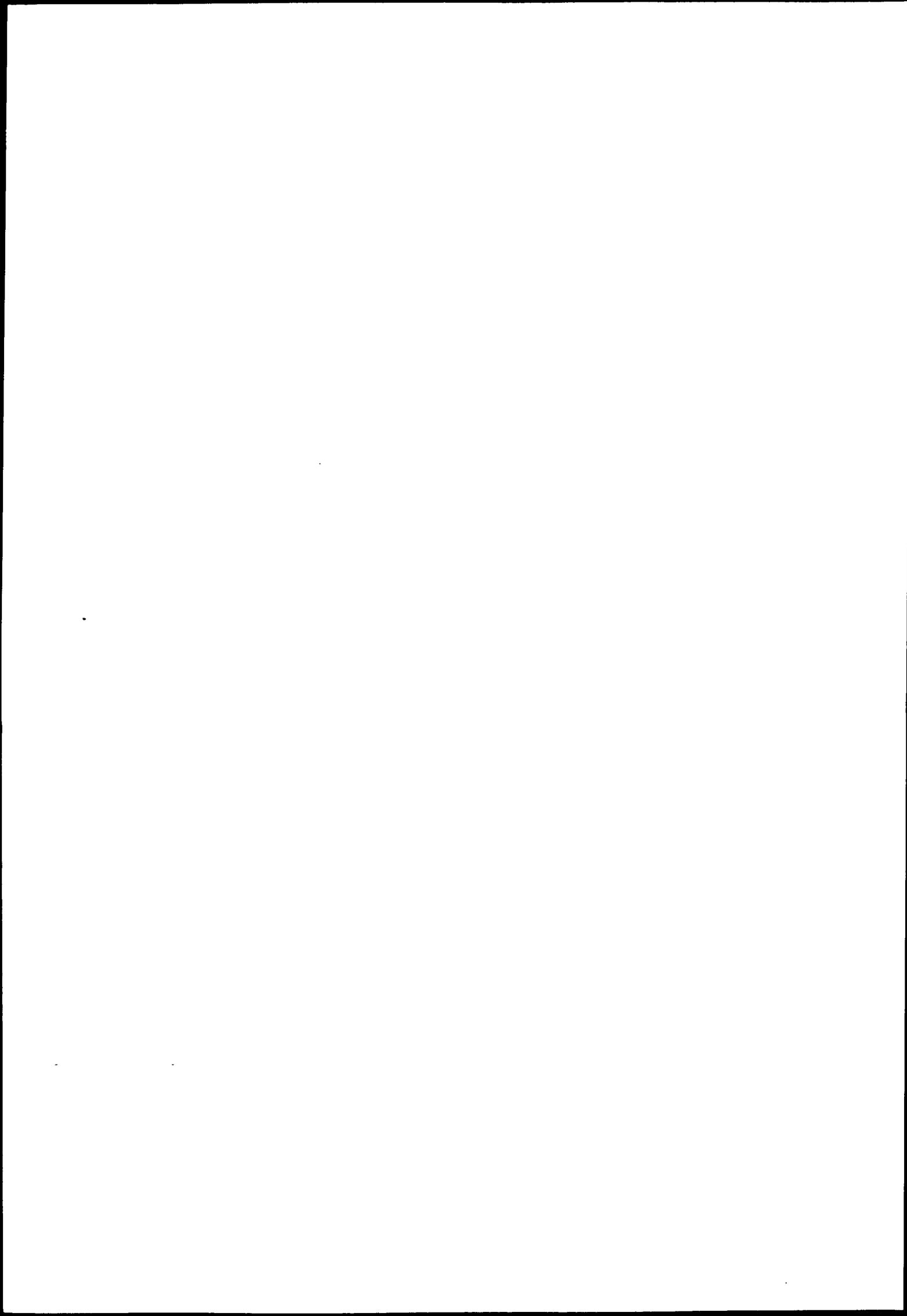
Ce travail n'a été possible que grâce à la collaboration de nombreux organismes, producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (INSEE, Ministère du Travail (DARES), INRETS, CARCEPT, SETRA, DSCR, CNAM). A tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

---

# SOMMAIRE

---

Avant-propos	5
<b>PREMIERE PARTIE : LE BILAN</b>	<b>7</b>
1. La situation économique du secteur depuis 1985	9
2. L'emploi	13
3. La durée du travail des conducteurs routiers	19
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	23
5. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	27
<b>DEUXIEME PARTIE : LES ANNEXES</b>	<b>31</b>
1. La situation économique du secteur depuis 1985	32
2. L'emploi	34
3. La durée du travail des conducteurs routiers	37
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	40
5. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	44
<i>Bibliographie</i>	45
<i>Sigles et abréviations</i>	46



## Transparence et Évaluation

*Le contrat de progrès du transport routier de marchandises a été voulu en 1994 par la profession pour assainir ses conditions d'activité, et améliorer les conditions de travail notamment des personnels roulants. Il engage, dans la durée, jusqu'au prochain millénaire, les organisations d'employeurs, les organisations syndicales de salariés, les chargeurs et les pouvoirs publics.*

*Quatre chantiers sociaux ont été engagés, sur le fond :*

- la durée du travail
  - la formation
  - la sécurité et la prévention des accidents du travail
- et
- l'emploi, qui constitue dorénavant une dimension essentielle du contrat de progrès.

*Un chantier de méthode recoupe tous les autres : c'est celui de l'observation sociale. Les dysfonctionnements passés ont trouvé leur source dans une pression économique excessive, à laquelle le transport routier n'a pas été en mesure de résister, mais aussi dans une opacité néfaste. Ceci était particulièrement vrai pour les conditions de travail, et notamment les conditions de travail des conducteurs : emploi, rémunérations, durée du travail, accidents du travail.*

*Le ministère des Transports a voulu apporter une contribution significative au contrat de progrès, en finançant un dispositif d'observation sociale qui permette de connaître, et de faire connaître, les conditions de travail réelles des salariés de la branche, et notamment des conducteurs.*

*L'enjeu de cet observatoire social des transports routiers est bien double : la transparence, et l'évaluation.*

**Transparence** : transparence des temps de service, transparence des rémunérations des conducteurs, transparence du prix de la sécurité et de la qualité : l'information sera dorénavant publique et permettra à chacun des acteurs du transport routier d'assumer ses responsabilités.

*Les organisations d'employeurs, et les organisations syndicales, tout particulièrement, y trouveront, si elles le souhaitent, les éléments permettant d'éclairer la concertation et le cas échéant la négociation collective. Accords d'entreprise, accords de branche : la relance de la politique contractuelle dans cette branche est aussi un objectif de l'observation sociale. A tout le moins, elle peut y contribuer.*

**Evaluation** : Le contrat de progrès mobilise les acteurs pour rénover les règles du jeu, et assainir les pratiques. Cet assainissement était particulièrement nécessaire en matière sociale, où trop d'exemples étaient connus, d'une productivité malsaine fondée sur des dépassements généralisés des normes en vigueur, au détriment des conditions de travail des conducteurs, et de la sécurité.

*Chacun de ceux qui se sont impliqués dans cette rénovation des règles, et dans l'assainissement des pratiques, doit pouvoir juger de l'impact des mesures adoptées, pour poursuivre, et, le cas échéant, accentuer les efforts entrepris. Emploi, rémunérations, durée du travail, accidents du travail : chacun pourra juger du résultat des efforts communs.*

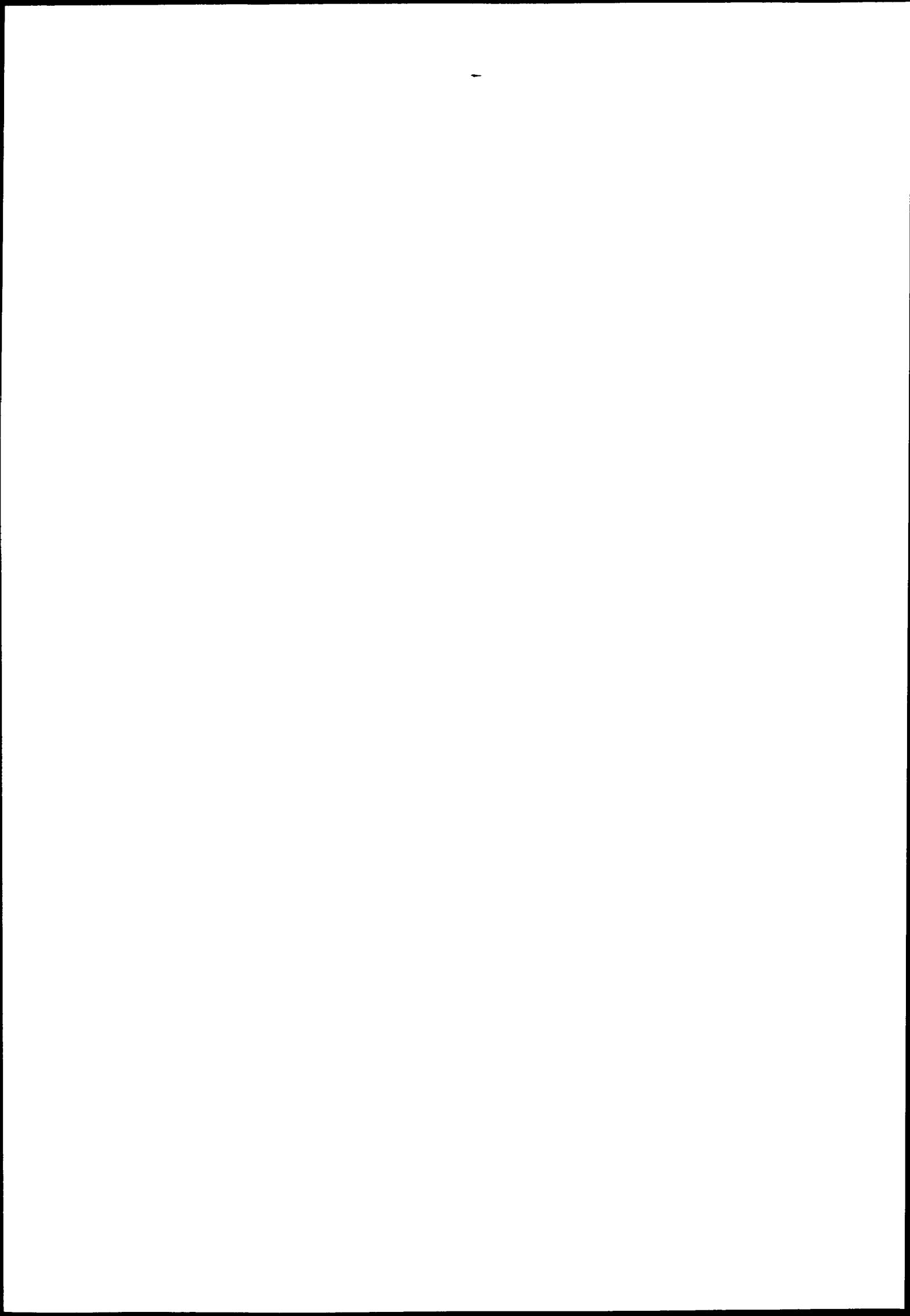
*L'opinion publique, plus généralement, qui fait l'image de marque de cette profession, saura si les résultats escomptés de cette démarche de progrès, notamment pour plus de sécurité, sont bien au rendez-vous.*

*L'observatoire social, réalisé par l'Observatoire Economique et Statistique des Transports, financé par la Direction des Transports Terrestres, et mis au point en liaison avec l'Inspection Générale du Travail et de la Main-d'Oeuvre des Transports, mobilise aussi les Directions Régionales de l'Équipement et les Directions Régionales du Travail des Transports : des observatoires sociaux régionaux seront progressivement montés dans chaque région.*

*Sur le plan national, un bulletin trimestriel de conjoncture sociale du transport routier de marchandises a été créé, pour rendre compte des évolutions conjoncturelles. Le numéro de lancement est paru en juin 1995. Le deuxième numéro, paru en septembre 1995, est centré sur l'emploi.*

*Le présent rapport annuel est, lui aussi, le premier : il présente les évolutions structurelles des conditions de travail dans la profession, avec tous les chiffres. Transparence et évaluation : que chacun dise ce qu'il en pense.*

*Hubert du Mesnil  
Directeur des Transports Terrestres*

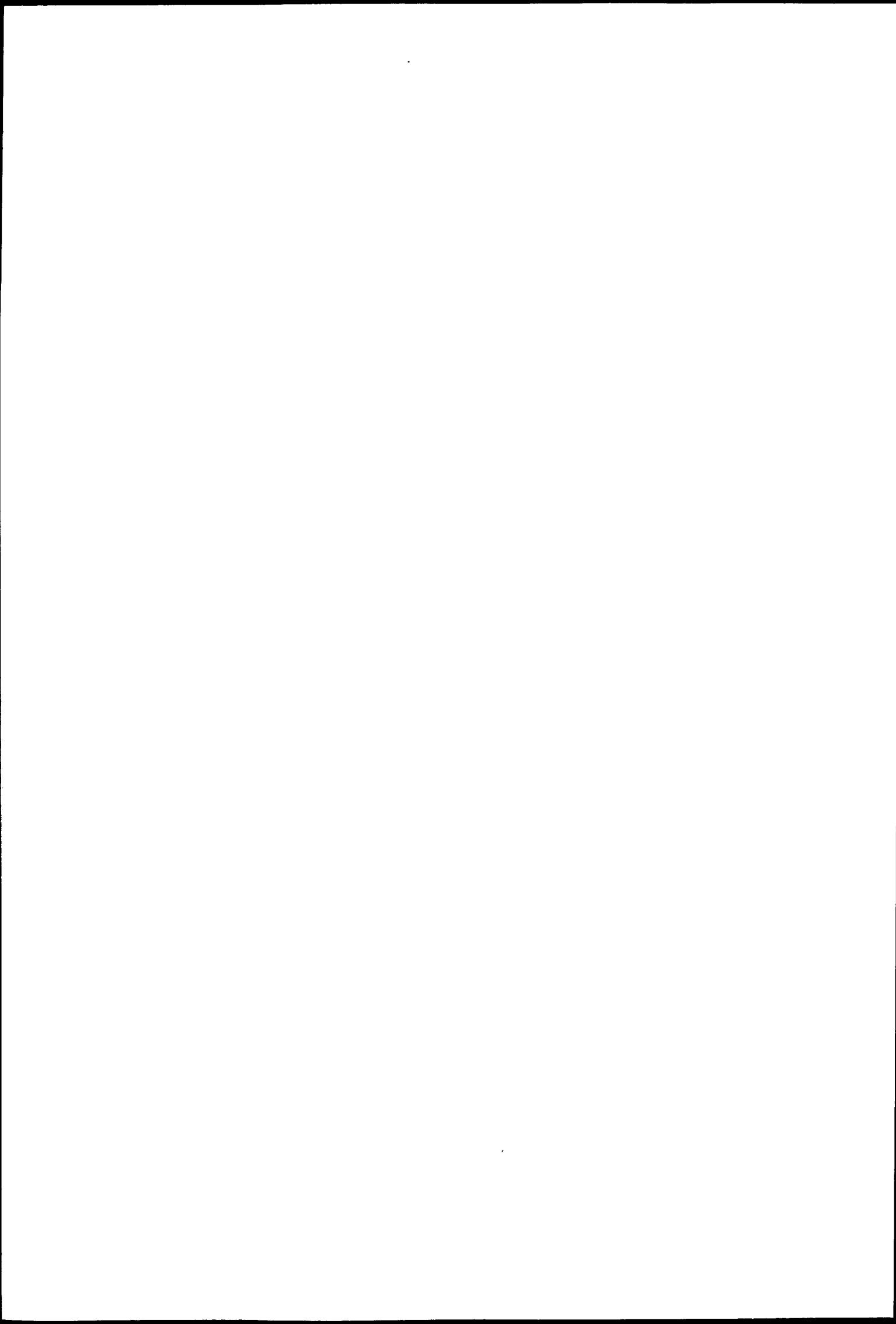


---

**PREMIERE PARTIE**

**Le bilan**

---



## Chapitre 1

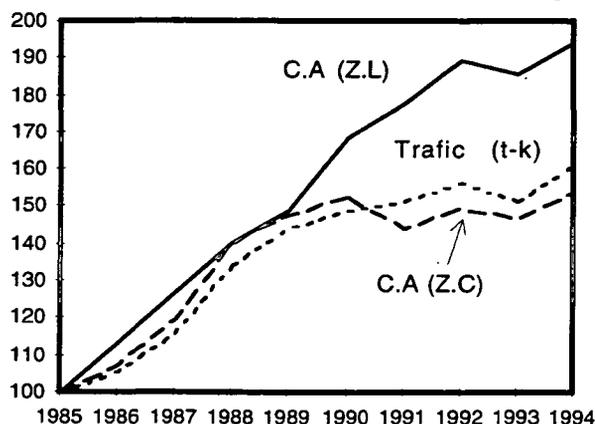
## LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR DEPUIS 1985

*Un tableau économique d'ensemble pour la période 1985-1993 est indispensable pour comprendre les origines et la nature des changements sociaux intervenus dans le transport routier de marchandises. Dans un contexte de libéralisation, le secteur, particulièrement dynamique, a connu une croissance soutenue sur toute la période accompagnée d'un développement de la sous-traitance. Les gains de productivité massifs enregistrés ont été répercutés intégralement dans d'importantes baisses de prix au profit des chargeurs. Les entreprises, qui se sont fortement endettées, ont connu une évolution contrastée de leurs marges.*

### Croissance de l'activité depuis 1985

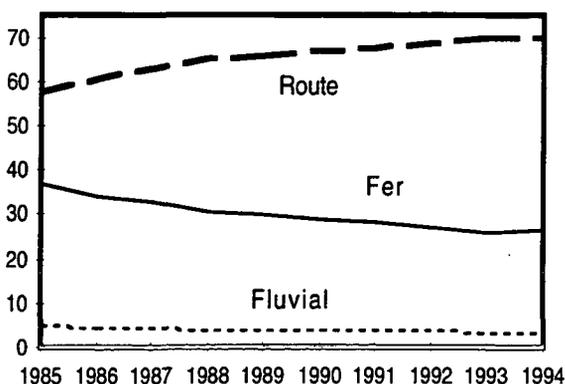
Depuis 1985, la production de la branche des transports routiers de marchandises a connu une croissance continue. La production effective en volume a ainsi progressé de 60% de 1985 à 1992, soit une augmentation annuelle moyenne de près de 7%. Cette croissance a été nettement plus marquée pour la zone longue que pour la zone courte. Durant cette période, le chiffre d'affaires en valeur a en effet progressé de 89% sur zone longue contre 50% sur zone courte (graphique 1.1).

D'une part, le transport routier de marchandises a bénéficié de la reprise de l'activité industrielle et du développement du commerce extérieur au cours de la deuxième moitié des années 80. D'autre part, la route a vu sa part modale croître de 2 points par an de 1986 à 1988 en raison d'une amélioration de sa compétitivité (graphique 1.2). Celle-ci est imputable pour une large



GRAPHIQUE 1.1 L'activité de TRM de 1985 à 1994 : les trafics totaux et le chiffre d'affaires en zone courte et en zone longue (base 100 en 1985)

part à la déréglementation du secteur (suppression du système des licences de transport et de la Tarification Routière Obligatoire) qui a encouragé l'arrivée de nouveaux entrants et une concurrence accrue sur les prix. On a pu noter à partir de 1990 un certain ralentissement du rythme de la croissance de la branche des transports routiers de marchandises parallèlement aux mouvements qui affectaient l'ensemble de l'économie. La production a même enregistré une baisse de 2,4% en volume en 1993 du fait de la réduction de l'activité industrielle et des échanges extérieurs ainsi que de la faible croissance du prix du transport routier de marchandises. En 1994, le transport routier de marchandises a joué un rôle moteur dans la reprise des transports avec une progression en volume de +3,8%.



GRAPHIQUE 1.2 Le partage modal

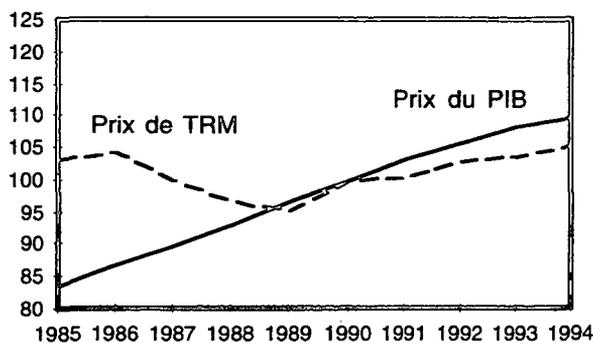
### Baisse des prix

Depuis 1985, le prix relatif du transport routier de marchandises, par rapport à celui du PIB, a connu une baisse importante (graphique 1.3). A partir de 1989, le secteur est en surcapacité ce qui affaiblit d'autant le pouvoir de négociation des prix des transporteurs vis-à-vis des chargeurs. De 1985 à 1991, sur zone longue intérieure, marché auparavant réglementé par la TRO, la baisse du prix relatif a atteint 20 à 25%.

## La situation économique du secteur

Sur zone courte et en trafic international, l'évolution des prix a été plus favorable.

En 1993 les prix des trafics internationaux ont cependant chuté de 2,6% en raison d'une concurrence internationale accrue et d'une réduction de la demande. Sur zone longue, les prix des trafics intérieurs ont chuté de 1,4%. La hausse des prix sur zone courte a compensé ces baisses puisqu'on enregistre une augmentation des prix de 0,7% pour l'ensemble du TRM en 1993. En 1994, avec la reprise des trafics, les prix se sont stabilisés (+0,8%).

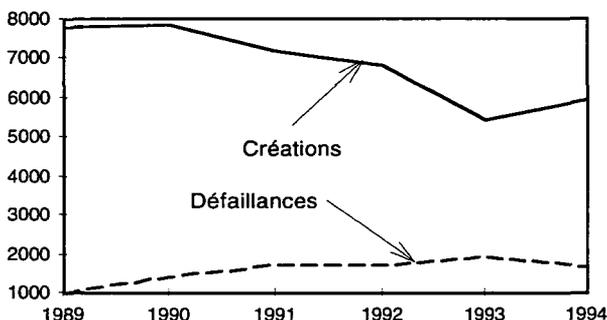


GRAPHIQUE 1.3 Les prix du PIB et du TRM (Source: INSEE - OEST).

## Un secteur dynamique

Outre une tension accrue sur les prix, la déréglementation a eu pour conséquence de permettre l'arrivée de nouveaux transporteurs sur le marché. A partir de 1986 et jusqu'en 1990, le nombre des créations d'entreprises dans le transport routier de marchandises est en progression rapide chaque année. De 1990 à 1993, ce nombre a enregistré une baisse chaque année (graphique 1.4). En 1994, le mouvement de création d'entreprises a repris avec une croissance de +7,1%.

La baisse des créations a été plus marquée pour les entreprises de transport sur zone longue: en 1991 le nombre de créations sur zone longue a chuté de 17% par rapport à 1990 tandis que sur zone courte le nombre de créations a baissé de 6%. 1993 a connu les plus fortes baisses avec un nombre de créations d'entreprises en recul de 20% par rapport à 1992 (23% sur zone longue). La part des entreprises individuelles dans les créations, prépondérante, étant donné la facilité d'accès à la pro-

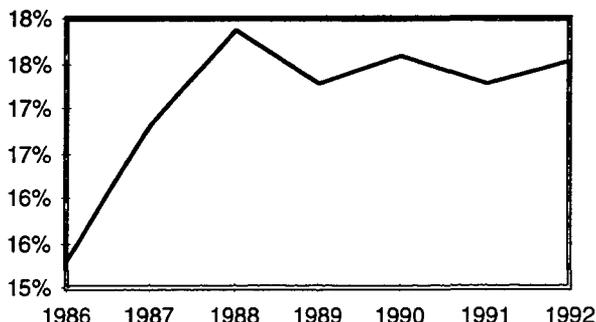


GRAPHIQUE 1.4 Créations d'entreprises et défaillances dans TRM (Source: INSEE).

fession, a toutefois connu une baisse de 68% en 1987 à 64% en 1993 en raison du recours croissant des entrepreneurs au statut d'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée. Jusqu'à 1992, les défaillances d'entreprises ont suivi avec un décalage de 3 ans l'évolution des créations, les créations alimentant les défaillances. Les défaillances, qui ne mesurent que partiellement les disparitions d'entreprises, ont augmenté de 13,8% en 1993.

## Recours accru à la sous-traitance

On constate un développement de la sous-traitance dont la part dans le chiffre d'affaires est passée de 15% en 1986 à 18% en 1992. Le taux de sous-traitance croît avec la taille de l'entreprise (de 10 à 26% en 1992). Certaines entreprises, particulièrement celles de plus de 100 salariés sur zone longue, ont en effet adopté une stratégie de diversification de leurs activités en privilégiant la maîtrise du fret plutôt que celle de la traction. La sous-traitance a été également pour d'autres entreprises le moyen d'externaliser les contraintes de flexibilité de la main-d'oeuvre (graphique 1.5).



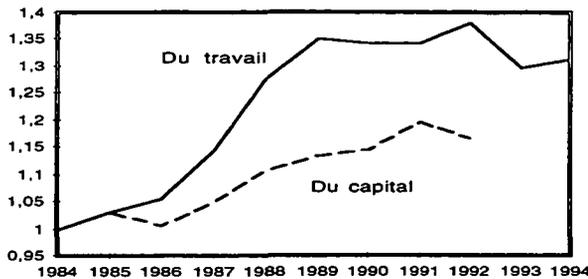
GRAPHIQUE 1.5 Le taux de sous-traitance dans TRM (Source: EAE-OEST).

## Amélioration de la productivité

La déréglementation et son corollaire, une concurrence accrue dans le secteur, ont conduit les entreprises à rechercher des gains de productivité. La période 1986-1991 a ainsi vu un important accroissement des gains de productivité globale (graphique 1.6).

Si la productivité apparente du capital n'a progressé que marginalement (2,5% sur l'ensemble de la période), ceci est le fait d'un important mouvement de renouvellement des équipements et de la progression du déclassement de véhicules non encore amortis.

La productivité du travail, mesurée par la valeur ajoutée corrigée en francs constants rapportée aux effectifs, a progressé de 30% entre 1986 et 1992. Les gains de productivité ont été concentrés de 1986 à 1989. Sur zone longue, la productivité a progressé de 25% de 1986 à 1989 alors que, de 1989 à 1992, les gains de productivité réalisés se sont élevés à 3%. Sur zone courte, la productivité a crû de 31% de 1986 à 1989 mais elle n'a pas progressé globalement de 1989 à 1992.



GRAPHIQUE 1.6 Productivité du capital et du travail dans TRM (Source: OEST-INSEE)

### Des facteurs de productivité externes et internes, licites et illicites

Ces gains de productivité résultent pour une part de facteurs externes: développement du réseau autoroutier (de 4700 km en 1980 à 7215 km en 1990), diminution du coût des consommations intermédiaires (le coût des carburants au véhicule-kilomètre a baissé de 0,6% par an) et amélioration des performances des véhicules. Les entreprises ont prioritairement investi dans des véhicules plus économes en carburant et de plus grande capacité, ce qui a entraîné une baisse des consommations intermédiaires. Cet ensemble de facteurs explique la croissance du kilométrage moyen parcouru par conducteur qui a été de 24% en zone courte et de 16% en zone longue de 1983 à 1993 (Enquêtes INRETS).

Les progrès de l'informatisation ont, en outre, facilité la réduction du personnel sédentaire. La valeur ajoutée corrigée<sup>1</sup> en francs courants par actif sédentaire s'est ainsi accrue de 40% de 1986 à 1993 contre 18% pour la valeur ajoutée par actif roulant.

Les transporteurs se sont également efforcés de rationaliser l'utilisation des capacités de leurs véhicules. Ainsi, la charge moyenne des véhicules de plus de 3 tonnes a augmenté de 8,9 tonnes à 9,3 tonnes de 1986 à 1990 grâce à la progression du taux de parcours en charge (de 76% à 80%). Toutefois, sur la période 1990-1993, on a observé une baisse régulière du taux de chargement sur courte distance, le secteur ayant absorbé une partie de la baisse des trafics par une réduction de l'utilisation du parc de véhicules, et les taux d'utilisation des véhicules, notamment pour les gros véhicules en trafic intérieur sur longue distance, ont aussi sensiblement diminué.

Enfin, certaines entreprises ont cherché à améliorer leur productivité en ayant recours à des pratiques illicites en matière d'emploi (durée du travail notamment) et de sécurité (en termes de vitesse et de charges des véhicules, notamment).

### Un partage des gains de productivité au profit des chargeurs

Ces gains de productivité ont essentiellement bénéficié aux chargeurs puisqu'ils se sont intégralement traduits par une baisse des prix du transport routier de marchandises. Ainsi, sur la période 1986-1991, si le volume des

<sup>1</sup> La valeur ajoutée corrigée est égale à la somme de la valeur ajoutée hors taxe, des redevances de crédit bail sur matériel de transport et des charges de location de matériel de transport.

prestations fournies a augmenté de 40,8 milliards de francs 1991 et le volume des facteurs de production n'a crû que de 33,8 milliards de francs 1991, ce surplus de 7 milliards a été absorbé par les baisses de prix consenties aux chargeurs.

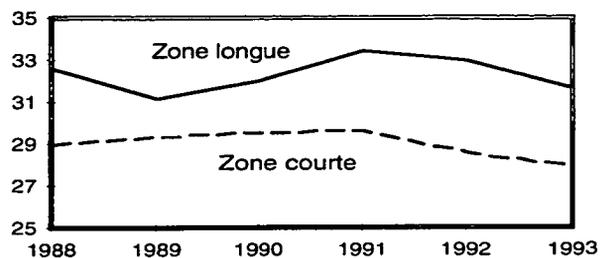
### Progression de l'endettement réel

De 1985 à 1989, l'endettement a progressé légèrement plus vite que le chiffre d'affaires. A partir de 1989, l'effort d'investissement a été principalement financé par le recours au crédit-bail, pratique qui masque quelque peu l'endettement réel des entreprises. La récession a eu un impact négatif sur l'effort d'équipement des entreprises de transport routier de marchandises. Le volume de la formation brute de capital fixe en matériel de transport routier a ainsi subi une baisse de 12,8% en 1993, le taux d'investissement atteignant 14,9%.

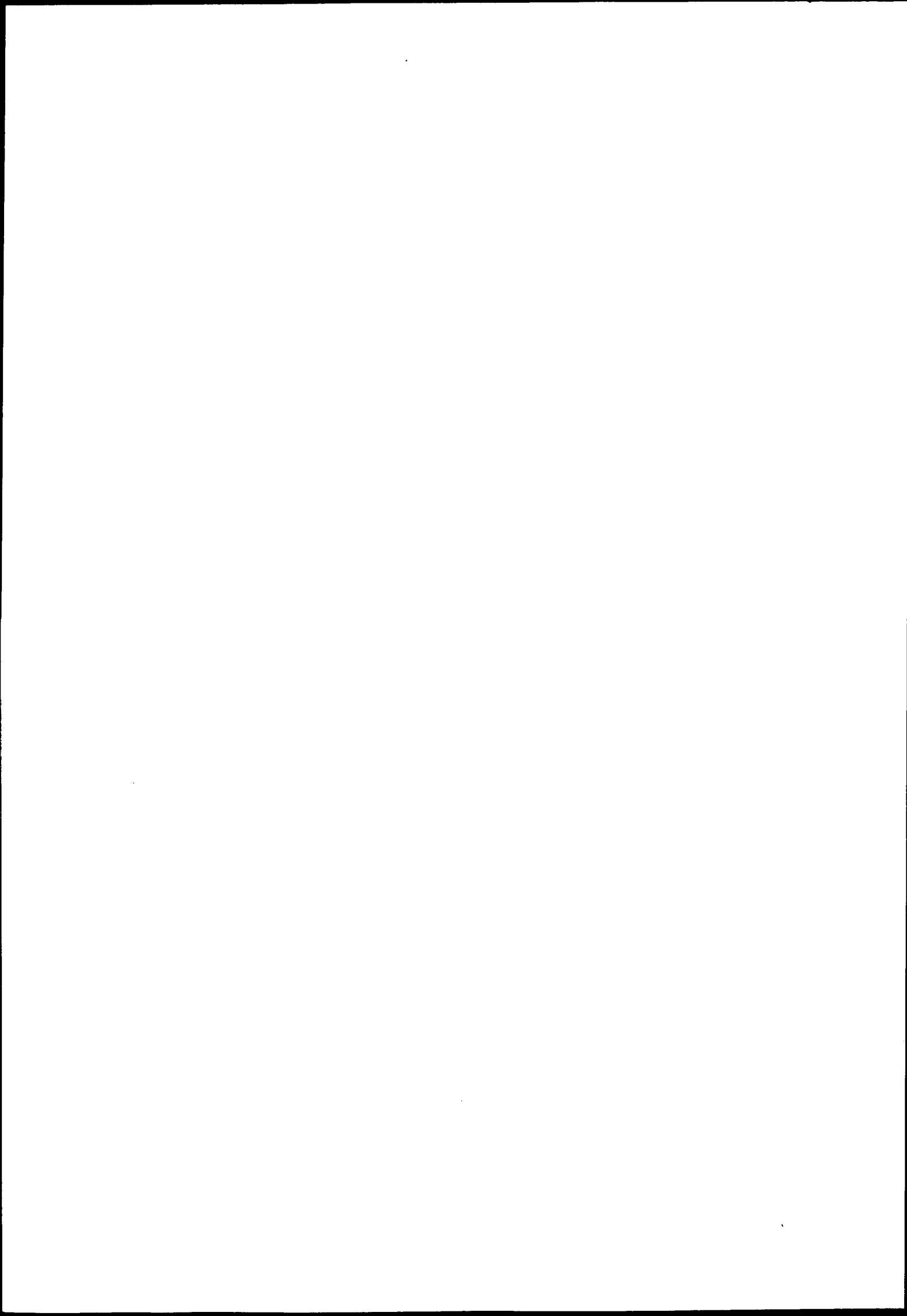
### Evolution contrastée des marges des entreprises

Les marges des entreprises ont connu une évolution contrastée depuis 1985. En 1985, les entreprises sortaient d'une période de ralentissement économique durant laquelle leur taux de marge s'était effrité (graphique 1.7). Après cette date, les entreprises ont pu restaurer leurs marges du fait d'une amélioration de la conjoncture. A partir de 1989, le renversement de la conjoncture et une concurrence accrue expliquent que les résultats des entreprises aient connu une nouvelle dégradation. Le rapport résultat courant/chiffre d'affaires hors sous-traitance passe ainsi au-dessous de 1% bien que les évolutions aient été en partie lissées du fait des ventes de matériel. Le recours accru au crédit-bail a, quant à lui, accentué la chute des marges: les redevances de crédit-bail de location représentaient 8,8% du chiffre d'affaires en 1991 contre 4,2% en 1984.

Les petites entreprises ont connu dans l'ensemble une baisse des marges plus accentuée dans la mesure où elles n'ont pas bénéficié de la période d'embellie économique de 1985 à 1990 en raison notamment de l'arrivée massive de nouvelles entreprises sur leurs créneaux d'exploitation (transport en lots complets). Les entreprises de taille moyenne ont connu le même phénomène avec un décalage de trois années.



GRAPHIQUE 1.7 Le taux de marge des entreprises de TRM (Source: OEST)



## Chapitre 2

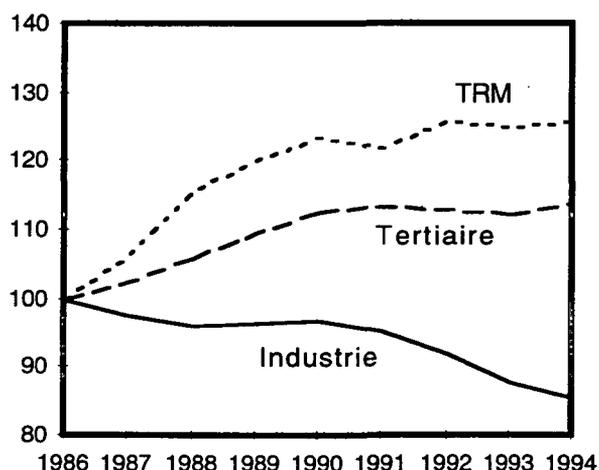
## L'EMPLOI

*Le secteur du transport routier de marchandises, et particulièrement les entreprises de plus de 50 salariés, ont connu depuis 1986 une croissance remarquable de leurs effectifs. Cette croissance a attiré de nombreux demandeurs d'emplois. La contribution des créations d'entreprises à cette dynamique est non négligeable, tout particulièrement dans la zone courte. Mais dans ce dernier secteur, l'emploi a connu une moindre progression de 1986 à aujourd'hui. Cette évolution résulte de mouvements d'entrées et de sorties qui sont importants dans ce secteur à forte mobilité. Les emplois créés sont majoritairement des emplois de conducteurs mais le nombre de sédentaires s'accroît aussi.*

## Un secteur créateur d'emploi

Le secteur<sup>1</sup> du transport routier de marchandises a créé près de 65000 emplois salariés et non salariés entre 1986 et 1994. Alors que sur la même période, l'industrie a vu ses effectifs chuter de 13% et que ceux du tertiaire (commerce et services marchands) n'ont progressé que de 13%, l'emploi total du transport routier de marchandises (salariés et non-salariés) a, lui, progressé de 26% (graphique 2.1).

Pour la même période, l'augmentation des seuls effectifs salariés du transport routier de marchandises est même légèrement supérieure (+27%).



GRAPHIQUE 2.1 Évolution de l'emploi dans TRM et dans les principales activités (base 100 en 1986: Source Comptes de la Nation)

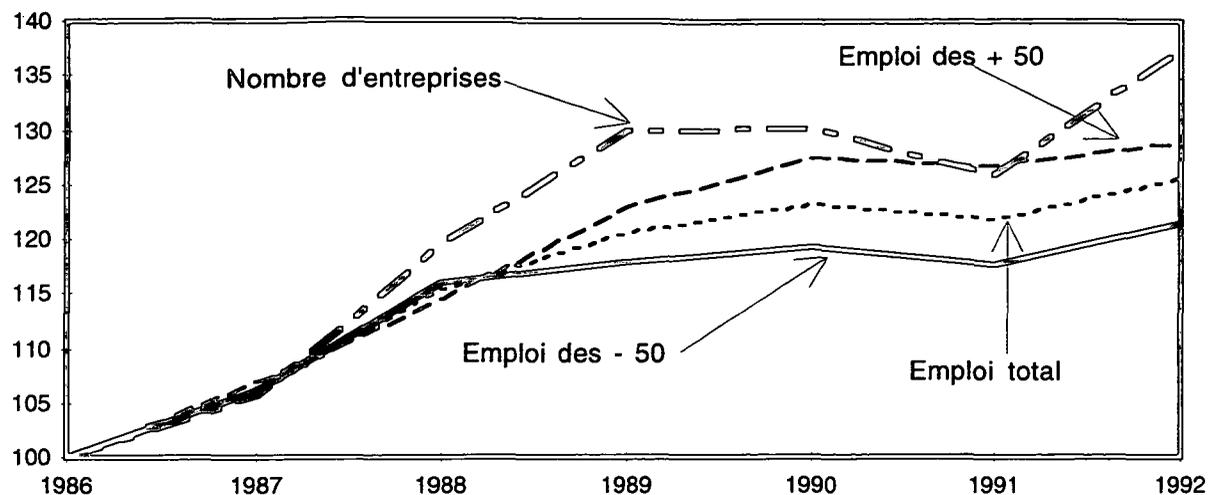
Jusqu'en 1989, la croissance de l'emploi a été très soutenue (+ 8% en moyenne annuelle) et régulière. Après 1989, elle s'est poursuivie, mais à un rythme plus modéré, autour de 1% par an, et avec un profil plus heurté (-1% en 1991, 0% en 1993).

## Notamment dans les entreprises de plus de 50 salariés

Cette croissance de l'emploi<sup>2</sup> a été plus marquée pour les entreprises moyennes ou grandes (+29%, de 1986 à 1992, pour celles de plus de 50 salariés contre seulement +22% pour celles de moins de 50 salariés). Même si les évolutions par tranche d'effectifs sont délicates à interpréter étant donné les reclassements d'entreprises qui s'opèrent, il est intéressant de noter que les entreprises de 50 à 100 salariés et celles de 100 à 200 salariés ont respectivement enregistré des taux de croissance de leurs effectifs de +34% et +41% entre 1986 et 1992. Et au total, les moyennes et grandes entreprises (de plus de 50 salariés) ont contribué pour plus de 70% aux créations d'emplois du secteur. De 1986 à 1989, les effectifs des entreprises de plus de 50 salariés ont progressé au rythme de 7% par an (graphique 2.2). A partir de 1990, ce mouvement se tasse. Ce ralentissement s'est effectué dès 1989 pour les entreprises de moins de 50 salariés. Aussi la part des effectifs, dans l'ensemble du secteur, de ce type d'entreprises a légèrement décroché, 51% en 1992 contre 52% en 1986.

<sup>1</sup> On étudie ici les entreprises de transport routier de marchandises sur zone longue et sur zone courte, ainsi que les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial.

<sup>2</sup> Une rupture dans le champ de l'Enquête Annuelle d'Entreprises, source principale de ce chapitre, ne permet pas de dresser de comparaisons pertinentes entre 1992 et 1993.



GRAPHIQUE 2.2 Évolution de l'emploi dans TRM selon la taille des entreprises (Base 100 en 1986: Source OEST)

### Croissance du nombre d'entreprises

Dans la dynamique de l'emploi du TRM, la création d'entreprises a aussi tenu son rôle puisque de 1986 à 1992, le nombre d'entreprises du secteur a augmenté de +37%, avec un mouvement très marqué en début de période (+30% de 1986 à 1989 contre seulement +7% de 1989 à 1992).

### La zone longue, le secteur le plus créateur d'emplois

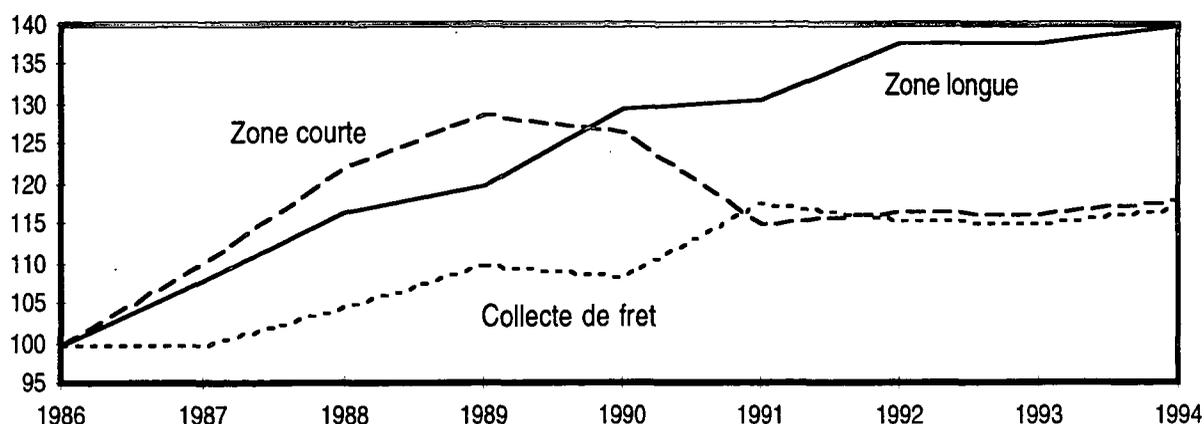
Les évolutions des effectifs salariés sont différentes suivant l'activité des entreprises<sup>3</sup>. En effet si, de 1986 à 1992, sur zone longue ils ont cru de 38%, par contre sur zone courte le nombre de salariés n'a progressé que de 17% et les effectifs de la collecte de fret terrestre et fluvial n'ont augmenté que de 15%.

<sup>3</sup> Un élément de distorsion réside cependant dans les changements d'activité des entreprises qui peuvent s'opérer d'une année sur l'autre.

De 1986 à 1989, les effectifs de la zone courte progressent à un rythme supérieur à celui observé sur la zone longue, +29% contre +20%. Mais, à partir de 1990, la zone courte voit ses effectifs baisser tandis qu'ils continuent à croître, bien qu'à un rythme moins soutenu sur la zone longue (graphique 2.3). L'emploi dans la collecte de fret a connu une croissance modérée jusqu'en 1989, pour légèrement baisser par la suite.

Cette évolution différenciée des emplois s'explique par les profils d'activité de ces divers secteurs. En effet, c'est la zone longue qui a connu les plus fortes croissances, d'une part grâce à des gains de parts de marché obtenus au détriment du transport ferroviaire et d'autre part du fait du développement des échanges extérieurs. A ces phénomènes économiques peut s'ajouter un glissement, pour partie d'origine statistique, des entreprises moyennes ou grandes du TRM vers la zone longue ou vers la collecte de fret.

Sur la zone longue, la croissance du nombre d'entreprises a été moins élevée que celle des effectifs (+25% entre 1986 et 1992). Le nombre d'entreprises de collecte de fret n'a augmenté que de 11%. En revanche, sur zone courte, le nombre d'entreprises a crû de 47%, l'augmentation des effectifs s'y est largement produite via la création d'entreprises.



GRAPHIQUE 2.3 L'emploi dans le TRM selon l'activité de 1986 (base 100 en 1986 Source EAE)

## Une forte mobilité

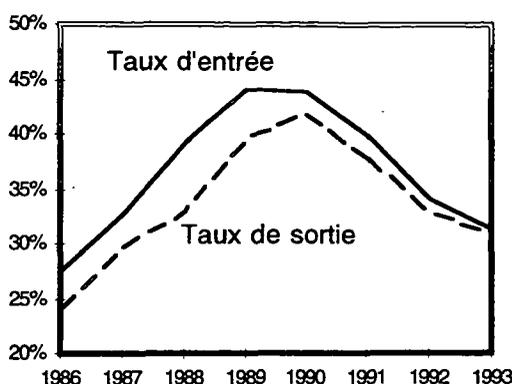
Le transport routier est un secteur à forte mobilité. Selon l'enquête réalisée en 1993 par l'INRETS auprès d'un échantillon d'environ 800 conducteurs, seulement un tiers des conducteurs du compte d'autrui n'ont pas changé d'entreprise depuis leur entrée dans la profession contre 40% pour le compte propre. Cette proportion n'est même que de l'ordre de 20% pour les grands routiers du compte d'autrui (Graphique 2.4).

De même, selon l'enquête Emploi de l'INSEE, moins de 30% des salariés du secteur ont plus de 10 ans d'ancienneté dans leur entreprise, un pourcentage proche de celui du commerce, contre plus de 50% dans l'industrie. La mobilité des ouvriers du transport est donc bien plus importante que celle des ouvriers de l'industrie, et parmi les conducteurs elle est fortement corrélée aux conditions de travail.

Aussi, les entrées et sorties, rapportées à l'effectif moyen, sont très élevées. En 1993, le taux d'entrées (total des embauches, même pour une courte période, rapporté à l'effectif) s'élevait à 27,8% sur zone longue, à 35,7% sur zone courte et à 18,3% pour la collecte de fret contre 13,8% dans l'industrie (13,8% en 1993). Et, en phase haute du cycle, ils se rapprochent, voire ils dépassent les taux enregistrés dans les services (41,4% en 1989).

Sur zone longue, le taux d'entrées a fortement crû de 1986 à 1989: de 27,9% en 1986 à 39,5% en 1989. A partir de cette date, le taux d'entrées sur zone longue s'infléchit et il baisse fortement en 1992 et en 1993. De même, dans la collecte de fret, le taux d'entrées est passé de 25,5% en 1986 à 34,5% en 1989, puis il a baissé de manière continue jusqu'à 1993. Sur zone courte, le taux d'entrées a connu une progression plus forte qui s'est prolongée d'un an par rapport à la zone longue (de 27,6% en 1986 à 49,9% en 1990). Après de fortes baisses en 1991 et en 1992, le taux d'entrées sur zone courte s'est rétabli en 1993 à la différence de ce que l'on observe dans les autres activités.

Ces mouvements d'entrées ont été accompagnés dans le transport routier de importants mouvements de sorties. Sur zone longue, le taux de sorties a fortement augmenté, de 23,6% en 1986 à 37,5% en 1990; après 1990, ce taux baisse jusqu'à 28,8% en 1993. Sur zone courte, le taux de sorties a plus fortement augmenté de 1986 à 1990 que sur zone longue (de 24,9% à 46,9%). Après 1990, le taux de sorties baisse



GRAPHIQUE 2.5 Taux d'entrées et de sorties dans le TRMI, en % (Source INSEE-DMMO)

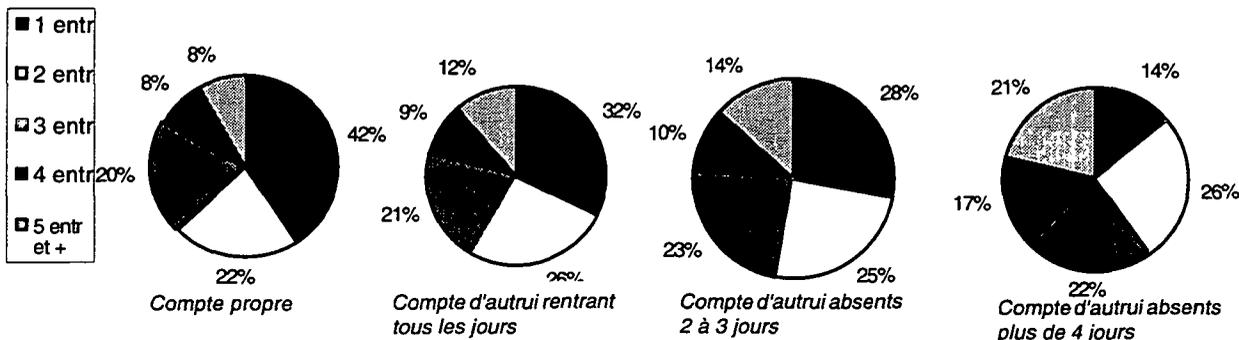
également pour atteindre 33,8% en 1993. En 1993, le taux de sorties de l'ensemble du TRM, qui, du fait de la croissance de l'emploi de 1986 à 1992, était nettement inférieur au taux de rentrées, se rapproche de ce dernier (graphique 2.5).

## A l'embauche, des emplois plutôt précaires

Les embauches se font principalement sous forme de contrats à durée déterminée (CDD)<sup>4</sup>. En 1993, les CDD représentent respectivement 71%, 78% et 74% des entrées sur zone longue, sur zone courte et dans la collecte de fret, soit des niveaux qu'on retrouve dans le reste de l'économie, 79% dans l'industrie et 77% dans les services.

Les taux d'entrées sous forme de CDD ont fortement augmenté de 1986 à 1989. Cette augmentation a été particulièrement forte sur zone courte: de 20% à 34% sur zone courte contre une progression de 19% à 26% sur zone longue. Cela explique la forte augmentation évoquée précédemment du taux d'entrées dans la zone courte. Après 1989, le taux d'entrées sur zone longue baisse jusqu'en 1992 avant de se stabiliser à 18,3% en

<sup>4</sup> Cette distinction entre CDD et CDI n'est connue qu'à travers les mouvements d'embauches ou de licenciements. Le partage, parmi le personnel en place, entre CDI et CDD doit être très différent.



GRAPHIQUE 2.4 Mobilité dans le TRM: Nombre d'entreprises expérimentées par les chauffeurs dans leur vie professionnelle selon le secteur et le rythme de travail Source Enquête CPL INRETS 1993

1993. Sur zone courte, après une baisse jusqu'en 1992, le taux d'entrées remonte à hauteur de 26,6%. Dans la collecte de fret, après une progression modérée de 1986 à 1989, le taux d'entrées sous forme de CDD a fortement baissé en 1993.

Mais les taux d'entrées sous forme de contrats à durée indéterminée (CDI) ont également progressé et ce, jusqu'en 1991. Cette progression a été plus forte sur zone courte: le taux d'entrées a augmenté de près de 10 points, de 6,3% à 16%, sur zone courte contre près de 7 points sur zone longue, de 7,3% à 14,1%. Le taux d'entrées sous CDI dans la collecte de fret a augmenté de 5,2% à 8,9%. Après 1989 également, les taux d'entrées sous CDI ont connu un mouvement de baisse mais la baisse la plus significative est intervenue en 1993. Sur zone longue et dans la collecte de fret, les taux d'entrées atteignent des niveaux plus bas que ceux observés en 1986 (respectivement 6,6% et 3,1%). Sur zone courte, la baisse est relativement moins brutale et le niveau se maintient légèrement au dessus de celui de 1986 (7,5%).

Sur zone longue et sur zone courte, l'évolution des taux d'entrées sous CDI en 1993 diverge de celle des taux d'entrées sous CDD: alors qu'on observe une stabilisation sur zone longue et un rétablissement sur zone courte, les taux d'entrées sous CDI baissent respectivement de six points et de trois points.

Les sorties d'emploi ont principalement pour cause la fin de contrats à durée déterminée. Cependant, la part des fins de contrat est sensiblement plus faible sur zone longue que sur zone courte: en 1993, elle s'élève à 44% sur zone longue contre 59% sur zone courte. A l'inverse, la part des démissions est plus élevée sur zone longue (23%) que sur zone courte (16%). Cette situation s'explique par les conditions de travail que connaissent les chauffeurs de la zone longue. C'est pourquoi la mobilité professionnelle est plus forte pour les chauffeurs absents de chez eux plus d'un jour, comme on l'a vu plus haut.

Alors que sur zone longue le taux de sorties en fin de contrat est stable de 1986 à 1993 (de 10,2% à 11,3%), sur zone courte, ce taux progresse de 13% à 19%. Cette évolution résulte mécaniquement de l'accroissement des taux d'entrées sous CDD. Sur zone courte comme sur zone longue, les taux de sorties en démissions progressent jusqu'en 1990 (respectivement de 5,6% à 17,5% et de 7,10% à 16,90%), après quoi ils rejoignent

leurs niveaux de 1986. Ces taux suivent en cela l'évolution de la situation du marché du travail. Mais la progression des taux de sorties en démission peut être imputable également au développement des emplois dans la logistique, emplois parfois peu qualifiés dont les conditions de travail expliqueraient alors une importante mobilité<sup>5</sup>.

### Des emplois d'ouvriers, de conducteurs mais aussi de sédentaires

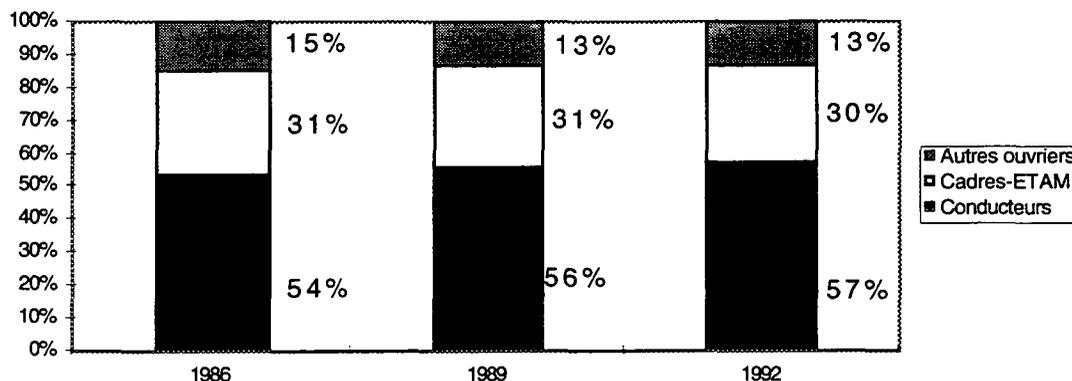
La part des emplois ouvriers dans le transport routier de marchandises est en légère progression depuis 1986: elle atteignait 70,4% en 1986, elle s'élève en 1992 à 71,8%. Le transport routier de marchandises ne connaît pas à cet égard la même évolution que le reste de l'économie et plus particulièrement que l'industrie dont la tendance lourde est à la baisse de la part des emplois ouvriers. Celle-ci est passée de 29% à 28% dans le total de l'économie et de 57% à 54% dans le secteur manufacturier.

Les emplois créés sur la période sont avant tout des emplois de conducteurs (57% des effectifs salariés en 1992) (graphique 2.6), qui contribuent pour trois quarts aux créations de postes du secteur. Ce mouvement est nettement plus marqué pour les chauffeurs de zone longue, les grands routiers (+49% de 1986 à 1992) que pour ceux de la zone courte (+16%).

Mais les emplois sédentaires contribuent aussi à cette dynamique pour un quart. Si, de 1986 à 1992, les effectifs de conducteurs ont progressé de 32%, les emplois de sédentaires ont augmenté de 14%. Cette progression a été continue pour les emplois de conducteurs alors qu'elle s'est concentrée sur la période 1986-1990 pour les emplois de sédentaires. Après une hausse de 17%, les effectifs salariés sédentaires ont en effet connu une baisse de 3% avant de se stabiliser.

Encore qu'il soit très difficile de distinguer dans les

<sup>5</sup> Logistique et transports: conséquences pour l'emploi, Rapport au CNT du Groupe de Travail présidé par M Frybourg.

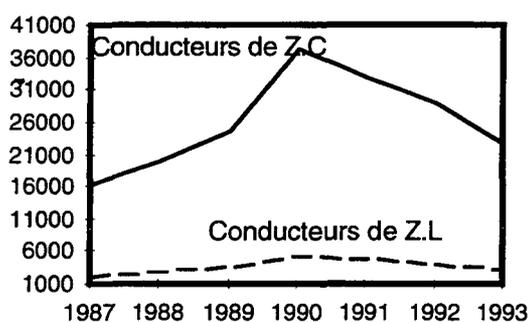


GRAPHIQUE 2.6 L'emploi dans le TRM selon le métier (conducteurs, autres ouvriers, cadres-employés, techniciens, agents de maîtrises) de 1986 à 1992 Source EAE-OEST

statistiques existantes les différents types d'emplois, l'augmentation des emplois de sédentaires s'est produite grâce au développement de la logistique (responsables d'entrepôts, de magasinage, conducteurs de chariots élévateurs, caristes, magasiniers, ouvriers de tri, de l'emballage et de l'expédition)<sup>5</sup>. Parmi les sédentaires, les emplois tertiaires (cadres, techniciens et employés) ont augmenté de +18% de 1986 à 1992. Dans cette catégorie, le personnel employé à temps partiel a doublé. Parmi les ouvriers sédentaires, les effectifs des manutentionnaires ont progressé de 19% de 1986 à 1992 et, là encore, la hausse a été très concentrée sur la période de 1986 à 1989 (+15%). Cela correspond bien au développement de la logistique ou des fonctions de stockage dans le secteur. Par contre, les effectifs des autres ouvriers sédentaires ont baissé, particulièrement sur la période de 1986 à 1989. Cela peut traduire une tendance à l'externalisation de certaines tâches d'entretien ou de réparation sur les véhicules.

Sur zone longue, les effectifs des emplois tertiaires ont connu une forte hausse, de 20%, de 1986 à 1992. Sur zone courte, la hausse de ce type d'emplois a été plus modeste (+12%) tandis que les effectifs d'ouvriers manutentionnaires y ont crû de 23% de 1986 à 1992.

Sur zone courte, la baisse des effectifs des autres ouvriers sédentaires a été continue mais particulièrement accentuée de 1989 à 1992. Dans la collecte de fret, la hausse des effectifs sédentaires touche toutes les catégories mais on observe depuis 1989 une baisse des effectifs des manutentionnaires.

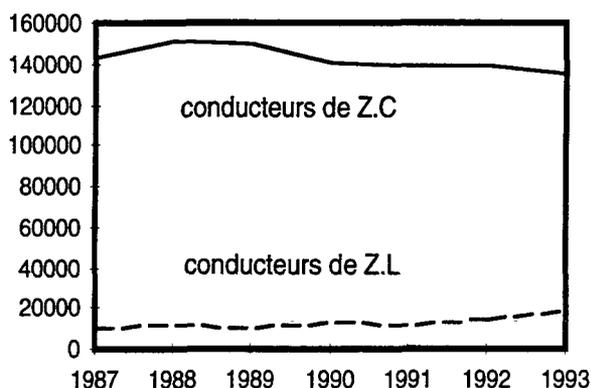


GRAPHIQUE 2.7 Offres d'emplois de conducteur  
Source DARES

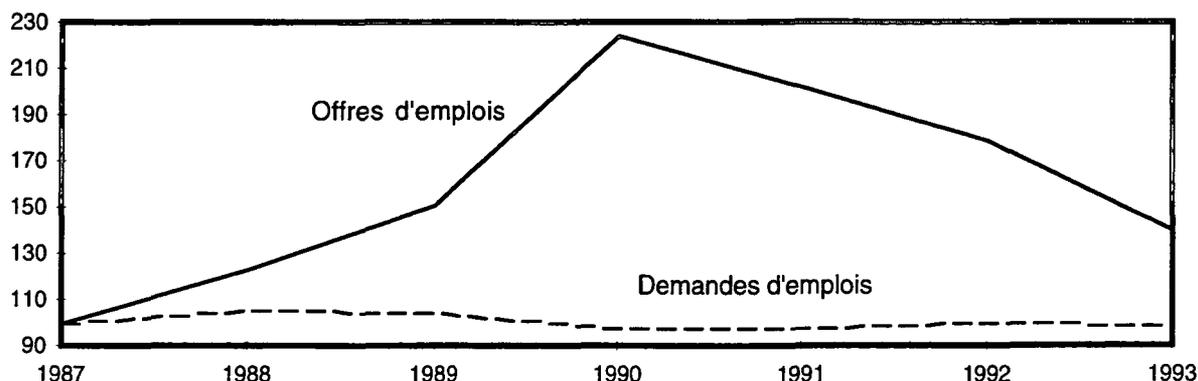
## Les offres d'emplois attirent de nouvelles demandes

Le dynamisme du transport routier de marchandises en termes de créations d'emplois a été particulièrement vif de 1987 à 1989. Si les offres d'emplois de conducteurs qui transitent par l'ANPE ne représentent qu'une partie mineure des offres du secteur, celles-ci ont cependant plus que doublé sur la période. Pour les conducteurs internationaux, les offres d'emplois ont même été multipliées par trois (graphique 2.7). Par son dynamisme, le secteur a attiré de nouveaux entrants, d'autant que les emplois de conducteur ne nécessitent pas d'autres qualifications que le permis de conduire poids lourd (graphique 2.9). Ainsi, les demandes d'emplois de conducteurs ont progressé de 4% de 1987 à 1989. De 1987 à 1990, les demandes d'emplois de conducteurs internationaux ont même plus que doublé (graphique 2.8). Après 1989, les demandes d'emplois de conducteurs ont globalement amorcé une baisse même si les demandes d'emplois de conducteurs nationaux et internationaux ont encore augmenté en 1993. Depuis le 1er juillet 1995, les conditions d'accès à la profession de conducteur ont été renforcées<sup>6</sup>, ce qui devrait améliorer les conditions d'emploi des conducteurs.

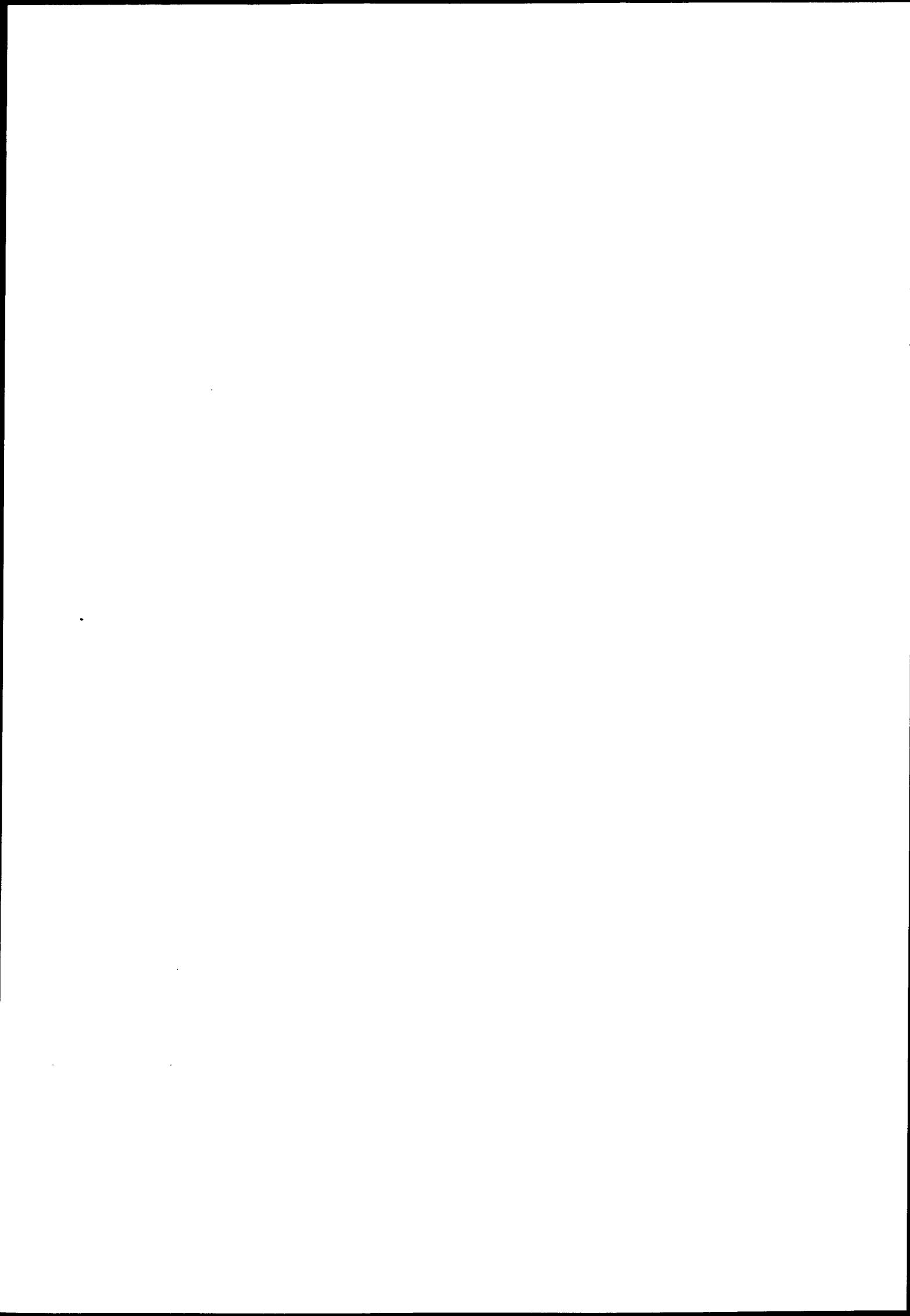
<sup>6</sup> Les nouveaux embauchés du compte d'autrui devront suivre une formation complémentaire de quatre semaines pour pouvoir devenir conducteurs de véhicules de plus de 7,5 T.



GRAPHIQUE 2.8 Demandes d'emplois de conducteur  
Source DARES



GRAPHIQUE 2.9 Offres et demandes d'emploi de conducteur Source DARES



## LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

*Le métier de conducteur routier du compte d'autrui se caractérise toujours par une durée du travail particulièrement élevée. C'est ce que la dernière enquête, de 1993, de l'INRETS, sur les conditions de travail des conducteurs de poids lourds, a encore permis de vérifier. D'importantes différences distinguent toujours les salariés du compte propre de ceux du compte d'autrui en termes de durée du travail, même si celles-ci se réduisent à durée d'absence égale. Les conducteurs du compte d'autrui enregistrent des temps de travail, de conduite et d'attente plus élevés. Parmi les salariés du compte d'autrui, la durée des temps de travail et de conduite augmente avec la durée de l'absence; en revanche, la durée des temps liés aux opérations commerciales ou de manutention diminue. Entre 1983 et 1993, la situation des conducteurs absents le plus longtemps s'est détériorée. Par contre les structures du temps de travail sont restées relativement stables.*

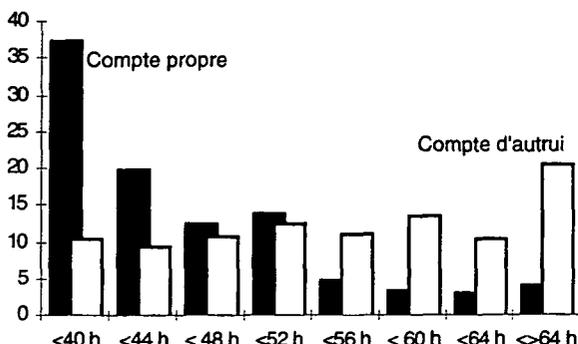
Une durée du travail très élevée est toujours une caractéristique essentielle du métier de conducteur routier du compte d'autrui, tout particulièrement celui de la zone longue. C'est ce que montrent encore les premiers résultats de l'enquête de l'INRETS sur les conditions de travail des conducteurs de poids-lourds<sup>1</sup> dont sont extraites toutes les données chiffrées présentées dans ce chapitre.

C'est d'ailleurs pourquoi le problème de la réduction de la durée du travail a été au centre des discussions qui ont précédé l'accord social de novembre 1994.

### Des conditions de travail plus favorables dans le compte propre

La durée hebdomadaire moyenne du travail est plus élevée pour les salariés du compte d'autrui que pour ceux du compte propre: 54,1 heures contre 43,6. Dans le compte propre, plus d'un tiers des salariés travaillent moins de 40 heures tandis qu'ils ne sont qu'un peu plus de 10% à être dans ce cas dans le compte d'autrui (graphique 3.1).

**GRAPHIQUE 3.1: Répartition des effectifs des conducteurs routiers selon la durée hebdomadaire de leur temps de travail (en %)**



Source: Enquête CPL INRETS 1993

Ces écarts tiennent, pour une part, à des différences d'activité. Les conducteurs du compte propre ont principalement une activité sur zone courte: 92,2% d'entre eux rentrent tous les jours chez eux, contre seulement 51,6% pour les salariés du compte d'autrui. Cependant, à astreinte égale, on observe encore un écart sensible. Les salariés du compte propre qui rentrent chez eux tous les jours travaillent, en moyenne, 42,7 heures par semaine contre 48,8 heures pour ceux du compte d'autrui soumis aux mêmes astreintes.

D'autre part, si, dans le compte d'autrui, la durée moyenne du travail est plus éloignée de la norme nationale que dans le compte propre, l'hétérogénéité des situations y est aussi plus grande: l'écart-type<sup>2</sup> y est de 12,2 heures contre 9,7 heures en compte propre (graphique 3.2).

L'amplitude journalière de travail, c'est à dire le temps compris entre deux phases de repos d'au moins six heures consécutives, est un autre indicateur sur les conditions de travail de cette profession. Premier constat, l'amplitude moyenne est plus élevée pour les salariés du compte d'autrui, 13,6 heures contre 10,7 heures pour le compte propre. Alors que dans ce dernier secteur, 81,4% des conducteurs connaissent des amplitudes moyennes inférieures à 12 heures, cette proportion n'est que de 39,9% pour le compte d'autrui. Et ce constat reste vrai à astreintes égales.

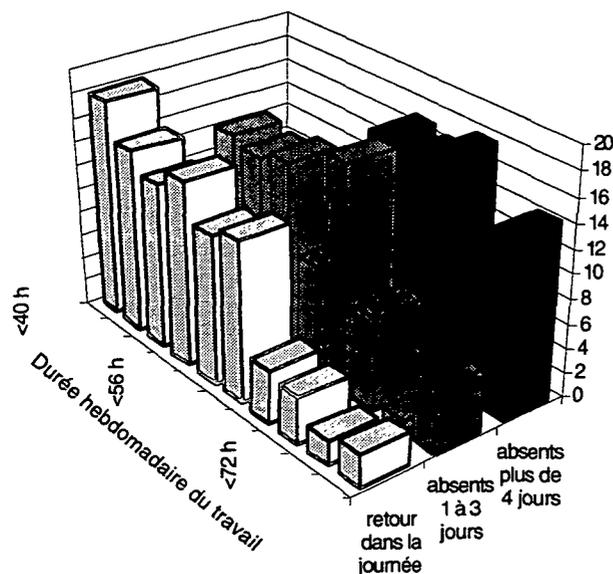
Mais de plus, dans ce dernier secteur, le rythme de travail est plus irrégulier. Si, pour un conducteur donné, on mesure la dispersion de l'amplitude journalière de travail autour de sa moyenne, pour la période observée, une à deux semaines selon les cas, on constate que cette dispersion est beaucoup plus forte dans le compte d'autrui. La moyenne des écarts-types des amplitudes journalières est de 4,2 heures dans le compte d'autrui contre 1,3 pour le compte propre.

<sup>1</sup>Situation et conditions de travail des conducteurs routiers\* Minute du rapport en cours d'élaboration (Enquête CPL 1993) P.Hamelin INRETS Septembre 1995

<sup>2</sup>L'écart-type mesure la moyenne des écarts à la moyenne.

## La durée du travail des conducteurs routiers

GRAPHIQUE 3.2: Répartition des conducteurs du compte d'autrui suivant leur temps de travail (en %)



Source: Enquête CPL INRETS 1993

Enfin, dernier indicateur sur la pénibilité du travail livré par l'enquête de l'INRETS, la part du travail de nuit (entre 22 heures et 5 heures) dans le temps de travail global est, là encore, plus élevée dans le compte d'autrui. Il s'y monte, en moyenne, à 7% contre seulement 3% pour le compte propre.

### Des temps de conduite élevés.

La durée de conduite est le seul type de temps à être réglementé au niveau européen<sup>3</sup>. Comme il se doit, la conduite est l'activité principale des conducteurs routiers, selon les cas de 50 à 70% de leur temps de travail. Là encore on retrouve les mêmes disparités. Les salariés du compte d'autrui enregistrent les temps de conduite les plus élevés (graphique 3.3). Leur durée hebdomadaire moyenne de conduite est de 34,1 heures dans le secteur du transport contre 23,1 heures pour leurs collègues du compte propre. Ce constat reste vrai à

<sup>3</sup> Les règlements CEE/Conseil de 1985 fixent la durée de conduite maximale à 90 heures sur 2 semaines.

astreintes égales. Tandis que 52,9% des salariés du compte propre rentrant dans la journée totalisent moins de 22 heures de conduite hebdomadaires, cette part passe à 27,9% pour les salariés du compte d'autrui. Et comme pour la durée totale de travail, la dispersion des temps de conduite hebdomadaires est également plus importante dans ce dernier secteur. Le taux de conduite (temps de conduite rapporté à l'ensemble du temps de travail) est plus élevé dans le secteur du transport: il est de 62% dans le secteur du transport (58% pour ceux qui rentrent tous les soirs chez eux), contre 52% dans le compte propre.

Autre indicateur du poids plus grand de la conduite dans l'activité du compte d'autrui, le kilométrage journalier des chauffeurs est plus élevé dans ce secteur. Il est de près de 400 km dont 300 km pour les seuls conducteurs de la zone courte contre 225 km pour le compte propre. Alors que 69,7% des conducteurs de zone courte du compte propre effectuent moins de 250 km par jour, cette proportion chute à 39,1% pour ceux du compte d'autrui.

Si l'essentiel du différentiel de temps de travail entre compte propre et compte d'autrui se situe au niveau de la conduite, il n'en reste pas moins qu'au niveau des temps d'attente le compte propre conforte son avantage. Les conducteurs du compte propre sont mieux intégrés dans le processus logistique des chargeurs. Si 69% d'entre eux ont des temps hebdomadaires d'attente inférieures à l'heure, cette proportion est beaucoup plus faible pour les conducteurs de zone courte du compte d'autrui (51%). Leur durée moyenne hebdomadaire d'attente est de 2,6 heures contre 1,4 heures pour leurs homologues du compte propre. Les temps d'attente représentent en moyenne 3% pour les salariés du compte propre contre 5% pour le secteur du transport. Cela montre qu'une meilleure articulation entre chargeurs et transporteurs est possible dans ce domaine. Par contre, les temps hebdomadaires liés à des tâches commerciales ou à des opérations de manutention sont en moyenne très proches dans le compte propre et dans le compte d'autrui, respectivement 17,7 et 17,4 heures (pour ce qui est de la zone courte). De ce fait, et mécaniquement, la part des tâches commerciales ou des opérations de manutention, dans le temps de travail total, est plus élevée dans le transport pour compte propre: soit 42% contre 36% dans le compte d'autrui.

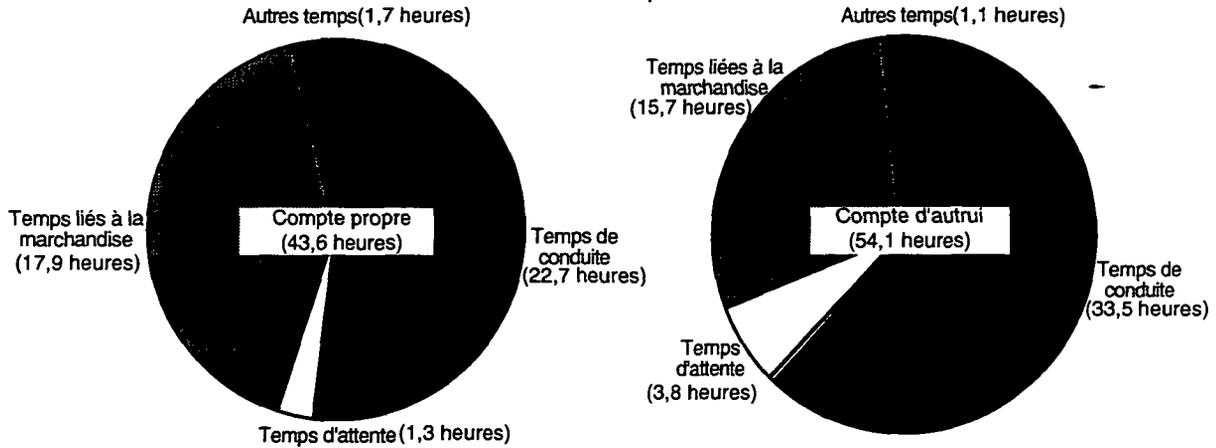
<sup>4</sup> Dans ce chapitre, nous assimilons le concept de conducteur de zone courte à celui de conducteur rentrant tous les soirs à son domicile, tel qu'il apparaît dans l'enquête de l'INRETS.

TABLEAU 3.1: Partage du temps de conduite des chauffeurs du compte d'autrui

Compte d'autrui	Salariés rentrant dans la journée		Salariés absents de 1 à 3 jours		Salariés absents plus de 4 jours	
	1983	1993	1983	1993	1983	1993
Taux de conduite	55,9%	58,0%	61,3%	65,0%	65,3%	68,0%
Taux de temps lié à la marchandise	35,0%	36,0%	24,0%	24,0%	21,0%	19,0%
Taux d'attente	0,4%	5,0%	8,1%	7,0%	8,8%	8,5%
Autres temps	5,1%	1,0%	6,6%	4,0%	4,9%	4,0%
Taux de travail de nuit	4,4%	6,6%	6,5%	9,6%	10,8%	10,2%
Durée heb. de travail	48,1 h	48,8 h	56,2 h	54,4 h	60,8 h	62,5 h
Nbre. moyen de jour de travail	5,12 j	4,94 j	5,29 j	4,98 j	5,52 j	5,43 j
Durée moyenne des amplitudes	10,68 h	11,23 h	13,23 h	14,23 h	15,36 h	15,72 h
Effectifs redressés	160	284	68	95	82	172

Source: Enquête CPL INRETS 1993

GRAPHIQUE 3.3: Structure des temps de travail des conducteurs



Source: Enquête CPL INRETS 1993

### La durée du temps de travail croît avec la durée de l'absence

A l'intérieur du compte d'autrui, les conditions de travail diffèrent fortement entre la zone courte et la zone longue. Alors que 87% des conducteurs qui rentrent tous les jours chez eux connaissent des durées hebdomadaires de travail inférieures à 60 heures, cette part tombe à 68% pour les salariés absents de 1 à 3 jours par semaine et à 38,9% pour les salariés absents plus de 4 jours (graphique 3.2). La durée moyenne du temps de travail croît avec le nombre de jours d'absence consécutifs: elle est de 48,8 heures pour les salariés qui rentrent tous les jours, de 54,5 heures pour ceux qui sont absents de 1 à 3 jours consécutifs et de 62,5 heures pour ceux qui sont absents pendant plus de 4 jours.

L'amplitude journalière de la journée de travail s'accroît aussi avec la durée de l'absence. Alors que 65,8% des salariés qui rentrent tous les jours chez eux connaissent des amplitudes moyennes inférieures à 12 heures, cette proportion tombe à 5,2% pour ceux qui sont absents plus de 4 jours. L'amplitude moyenne des salariés rentrant dans la journée est de 11,3 heures contre 15 heures pour les salariés absents de 1 à 3 jours et 16,5 heures pour ceux qui sont absents plus de 4 jours.

De plus, l'irrégularité de ces amplitudes de travail, pour un conducteur donné, tout au long de la semaine, s'accroît avec la durée de l'absence. La moyenne des écarts-types des amplitudes journalières est de 8 heures pour les conducteurs absents plus de 4 jours contre 1,4 pour ceux qui rentrent tous les soirs.

Autre facteur de pénibilité, le temps de travail de nuit représente une part plus élevée du temps total chez les conducteurs s'absentant plus d'un jour: 10% de l'ensemble pour les salariés qui sont absents plus d'un jour, et malgré tout 7% pour les salariés qui rentrent tous les jours chez eux.

### Temps de conduite et d'attente croissent aussi avec la durée de l'absence

Fort logiquement, la durée du temps de conduite augmente avec la durée de l'absence. Seulement 6% des

salariés qui rentrent tous les jours chez eux connaissent des durées hebdomadaires de conduite supérieures à 46 heures. Cette proportion croît avec la durée de l'absence puisqu'elle est de 10,5% pour les salariés qui sont absents de 1 à 3 jours et de 28,9% pour ceux qui restent absents plus de 4 jours. Plus d'un tiers des "grands routiers", absents plus de 4 jours, ont des temps de conduite supérieurs au seuil européen, de 90 heures sur deux semaines.

La durée moyenne du temps de conduite est de 28,6 heures pour les salariés qui rentrent tous les jours chez eux mais de 35,2 heures pour ceux qui restent absents de 1 à 3 jours et de 42,6 heures pour les absents plus de 4 jours. L'importance relative de l'activité de conduite croît avec la durée de l'absence: 68% pour les salariés qui sont absents plus de 4 jours, 65% pour ceux absents de 1 à 3 jours contre seulement 58% pour les conducteurs de la zone courte.

On observe le même phénomène avec le kilométrage journalier moyen. Alors que 61% des salariés qui rentrent tous les jours chez eux font un kilométrage journalier moyen inférieur à 350 km, cette proportion n'est que, respectivement de 24% et 4% pour les salariés qui sont absents 1 à 3 jours ou plus de 4 jours. Le kilométrage journalier moyen est de 300 km pour les salariés rentrant dans la journée, de 452 km pour ceux qui sont absents de 1 à 3 jours et de 526 km pour les absents plus de 4 jours.

La durée du temps d'attente croît, elle aussi, avec la durée de l'absence. La proportion de salariés qui ont moins d'une heure hebdomadaire d'attente est de 50,7% pour les salariés qui rentrent tous les jours chez eux et cette proportion tombe respectivement à 26,5% et 14,9% pour les salariés qui restent absents de 1 à 3 jours et ceux absents plus de 4 jours. Le temps moyen d'attente hebdomadaire passe du simple au double avec la durée de l'absence: il est de 2,6 heures pour les salariés qui rentrent quotidiennement chez eux, 3,9 heures pour ceux qui sont absents de 1 à 3 jours et 5,3 heures pour les absents plus de 4 jours. Le temps d'attente représente une proportion croissante suivant la durée de l'absence, respectivement 5%, 7% et 9% pour les salariés qui rentrent tous les jours chez eux, qui sont absents 1 à 3 jours ou plus de 4 jours.

La réduction de ce type de temps par une meilleure coordination entre chargeurs et transporteurs serait

donc particulièrement profitable aux "grands routiers".

Seule la durée du temps lié aux opérations commerciales ou de manutention diminue avec la durée de l'absence. Le temps hebdomadaire moyen lié aux opérations de manutention et aux tâches commerciales est plus élevé pour les salariés qui rentrent tous les jours chez eux (17,4 heures) que pour ceux qui sont absents de 1 à 3 jours (13,1 heures) ou plus de 4 jours (12,1 heures). Les situations sont plus hétérogènes parmi les salariés rentrant dans la journée: la dispersion des temps est deux fois plus élevée pour les salariés qui rentrent quotidiennement chez eux (écart-type de 11,7 heures) que pour les autres (écarts de 5,7 heures). Rapporté à la durée globale du temps de travail, le temps lié aux opérations de manutention et aux tâches commerciales représente une proportion plus élevée chez les salariés qui rentrent tous les jours chez eux (36%) que chez les salariés qui sont absents de 1 à 3 jours (24%) ou plus de 4 jours (19%).

### Depuis 1983 la situation des grands routiers s'est plutôt détériorée

Alors que, de 1975 à 1983, la durée du travail des conducteurs routiers s'était réduite, ce mouvement s'est interrompu de 1983 à 1993, dans une période caractérisée, pour ce secteur, par la déréglementation. Entre 1983 et 1993, alors que la durée moyenne du temps de travail des salariés du compte propre qui rentrent dans la journée a baissé de 2 heures (42,7 heures contre 44,7 heures 10 ans plus tôt), celle des conducteurs du compte d'autrui rentrant dans la journée est restée relativement stable (48,1 heures en 1983, 48,8 heures en 1993). La durée hebdomadaire de travail des salariés absents de 1 à 3 jours a même baissé (de 56,2 heures à 54,4 heures) alors que celle des salariés s'absentant plus de 4 jours a augmenté de 1,7 heures, passant de 60,8 heures à 62,5 heures.

Cette situation a été aggravée, pour les conducteurs de la zone longue, par l'augmentation du poids relatif des chauffeurs devant s'absenter plus de 4 jours, qui est passé, en dix ans, de 55% de l'ensemble de la population des conducteurs de zone longue, à 64%.

Les situations sont devenues plus hétérogènes pour les salariés rentrant dans la journée (écart-type de 7,8 heures en 1983 contre 11,1 heures en 1993) et pour les salariés absents de 1 à 3 jours (de 8,5 heures à 10,1 heures). Pour les salariés absents plus de 4 jours, la dispersion des temps de travail est légèrement plus faible en 1993 (9,8 heures contre 10,6 heures).

Le nombre moyen de jours de travail est demeuré assez stable pour tous les groupes de salariés: il est passé de 5,3 jours à 5 jours pour les salariés absents de 1 à 3 jours et de 5,5 jours à 5,4 jours pour les salariés absents plus de 4 jours.

La durée moyenne des amplitudes a augmenté: elle est passée de 10,7 heures à 11,2 heures pour les salariés rentrant dans la journée, de 13,2 heures à 14,2 heures pour les salariés absents de 1 à 3 jours. Elle est restée assez stable (de 15,4 heures en 1983 à 15,7 heures en 1993) pour les salariés absents plus de 4 jours.

### Des structures des temps de travail stables

Dans le compte d'autrui, la part du temps de conduite dans le temps de travail a augmenté pour tous les groupes de salariés. Elle est passée de 55,9% à 58% pour les salariés qui rentrent dans la journée, de 61,3% à 65% pour les salariés absents de 1 à 3 jours et de 65,3% à 68% pour ceux absents plus de 4 jours. Le temps de conduite de cette dernière catégorie de chauffeur s'est donc accru de plus de 7% en 10 ans.

Alors que la part du temps lié aux opérations commerciales ou de manutention a légèrement augmenté pour les salariés rentrant dans la journée (de 35% à 36%), elle est restée stable (24%) pour les salariés absents de 1 à 3 jours et elle a baissé (de 21% à 19%) pour ceux absents plus de 4 jours. L'augmentation du temps lié à la manutention s'est accompagnée d'une plus grande hétérogénéité des situations chez les conducteurs rentrant dans la journée.

De même, si la part du temps d'attente a progressé de 4% à 5% pour les salariés rentrant dans la journée, elle a baissé de 8,1% à 7% pour les salariés absents de 1 à 3 jours et elle est demeurée stable (de 8,8% en 1983 à 8,5% en 1993) pour les salariés absents plus de 4 jours. La part des autres temps de travail (astreinte embarquée, entretien machine, retour chez soi) a baissé de 5,1% à 1% pour les conducteurs rentrant dans la journée et de 6,6% à 4% pour ceux absents de 1 à 3 jours. Cela peut éventuellement s'interpréter comme une externalisation de certaines fonctions (entretien du véhicule). Pour les conducteurs grands routiers, cette part est restée assez stable: elle s'élevait à 4,9% en 1983, elle atteint 4% en 1993.

Dernière évolution notable, la part du temps de travail de nuit a progressé pour les conducteurs de la zone courte (de 4,4% à 6,6%) et pour ceux absents de 1 à 3 jours (de 6,5% à 9,6%) mais elle est restée stable pour les salariés s'absentant plus de 4 jours (de 10,8% à 10,2%). L'augmentation de la part du travail de nuit chez les salariés rentrant dans la journée s'est, là aussi, accompagnée d'une plus grande hétérogénéité des situations.

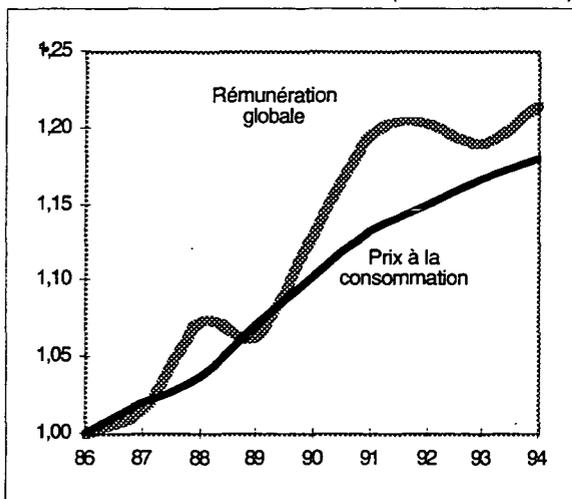
## LES REVENUS DES SALARIÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

*De 1986 à 1994, les rémunérations des salariés des entreprises de transport routier de marchandises ont augmenté d'environ 20%; cette augmentation est supérieure à l'évolution du coût de la vie (+18%). Néanmoins, les salaires du secteur sont inférieurs en niveau et en évolution à ceux de l'ensemble de l'économie; ceci peut résulter de la moindre qualification des salariés des transports et de la moindre taille des entreprises. Pour le personnel roulant, les frais de route représentent jusqu'à 35% de la rémunération totale. Ils sont plus importants pour les routiers de la zone longue, car ils sont liés au nombre de jours d'absences du domicile. A partir de 1989, les salaires bruts ont augmenté plus rapidement que les cotisations sociales patronales.*

### Evolutions globales des rémunérations

Les rémunérations<sup>1</sup> des salariés du transport routier de marchandises ont connu deux phases d'évolution depuis 1986, date de la déréglementation de la profession. Jusqu'en 1988, tirés par l'activité, les salaires des transporteurs ont cru plus rapidement que le coût de la vie. L'année 1989 marque un arrêt momentané de la crois-

**Graphique 1: Evolution de la rémunération totale des salariés du TRM** (base 100= 1986)



Sources: DADS (Insee) - OEST

1 On s'intéresse ici aux rémunérations nettes des salariés. Elles englobent le salaire net, les avantages et indemnités. Dans le cas des chauffeurs routiers, les frais de route sont également pris en compte. En revanche; les charges sociales sont exclues.

2 Il s'agit d'un salaire net annuel moyen. C'est la variable observée dans cette source, alors que dans l'Enquête Annuelle d'Entreprise, c'est le salaire brut (net + charges sociales salariés) qui est mesuré.

sance des revenus, croissance qui repart ensuite jusqu'en 1992. De 1986 à 1992, la croissance s'est élevée à environ 20%

### Les salaires<sup>2</sup> dans les transports sont inférieurs à la moyenne nationale

Les effectifs du transport routier de marchandises peuvent être scindés en trois catégories professionnelles différentes: les cadres et dirigeants d'entreprise, les ouvriers et employés sédentaires et le groupe des rouliers. Ces dernières années, le niveau des rémunérations des salariés des entreprises de transport est moins élevé que celui de l'ensemble des secteurs, phénomène qui résulte de la moindre taille des entreprises de transport et de la moindre qualification de leurs salariés.

La catégorie des dirigeants et cadres des entreprises de transport routier de marchandises bénéficie de conditions de rémunérations moindre par rapport à la moyenne de l'ensemble de l'économie (tableau 4.1). Cela peut s'expliquer par la taille réduite des entreprises. Le niveau de leur rémunération est en moyenne inférieur de 10%. Néanmoins, ce groupe connaît les salaires annuels

**Tableau 4.1: Revenus des cadres et dirigeants des entreprises de transport routier de marchandises** (en F)

	1988	1991	91/88
<b>Tous secteurs de l'économie</b>			
Cadres administratifs	210630	237728	12,9
Chefs d'entreprise	233068	264518	13,5
Contremaîtres	121437	135368	11,5
Prof. interm. administratives	120600	132022	9,5
<b>Transport routier de marchandises</b>			
Cadres administratifs	193626	217665	12,4
Chefs d'entreprise	295147	225422	-23,6
Contremaîtres	104536	119267	14,1
Prof. interm. administratives	112326	127417	13,4

Sources: DADS (Insee)

moyens les plus élevés des transports avec, par ordre décroissant pour l'année 1992, les chefs d'entreprise (250712 francs), les cadres administratifs (211671 francs), les professions intermédiaires administratives (125076 francs) et les contremaîtres et agents de maîtrise (124497 francs). De plus, le niveau de rémunération diffère peu entre zone courte et zone longue; à l'exception des chefs d'entreprises pour lesquels, en moyenne, les salaires de la zone longue dépassent de 30% ceux de la zone courte. Pour l'ensemble de ces professions, le salaire net annuel a augmenté de 11,8% entre 1987 et 1992<sup>3</sup>. Les salaires des chefs d'entreprises ont bénéficié de l'augmentation la plus faible (+4,6% de 1987 à 1992); après une forte augmentation jusqu'en 1988 poussée par la dynamique insufflée par la déréglementation de la

Tableau 4.2: Revenus des ouvriers et employés<sup>4</sup> (en F)

	1988	1991	91/88
<b>Tous secteurs de l'économie</b>			
Employés administratifs	82005	92501	12,8
Ouv. non qualif. administratifs	66010	74565	13,0
Ouv. qualif. artisanal	71771	82541	15,0
Ouv. qualif. industriel	83248	94724	13,8
Manutentionnaires	80329	89983	12,0
<b>Transport routier de marchandises</b>			
Employés administratifs	71160	76720	7,8
Ouv. non qualif. administratifs	66530	71851	8,0
Ouv. qualif. artisanal	72619	76953	6,0
Ouv. qualif. industriel	83049	90401	8,9
Manutentionnaires	76627	79088	3,2

Sources: DADS (Insee)

profession, l'année 1989 marque un point d'arrêt. Pour les trois autres professions de ce groupe, la progression est régulière: le salaire net des cadres administratifs a cru de 20,4% de 1987 à 1992, +19,1% pour les contremaîtres et +16,7% pour les professions intermédiaires administratives.

### Les salaires des ouvriers des entreprises de la zone longue ont augmenté plus vite par rapport à la zone courte

A l'instar du groupe précédent, les revenus des ouvriers et employés sédentaires des entreprises de TRM sont inférieurs à la moyenne nationale (tableau 4.2). En 1992, les salaires nets annuels moyens de salariés de cette catégorie oscillent entre 89332 francs pour les ouvriers qualifiés de type industriel et 72033 francs pour les ouvriers industriels non qualifiés. Sur la période 1986-1992, l'augmentation de salaire de cet ensemble de professions s'élève à 18,9%, elle est plus importante pour les ouvriers qualifiés par rapport autres. De plus, elle diffère entre les entreprises de la zone longue (+24,3%) et celles de la zone courte (+13,5%). Ce différentiel d'augmentation a inversé la hiérarchie des salaires: alors qu'en 1986, en moyenne, cette catégorie de salaire était supérieure de 6% dans la zone courte, en 1992, la zone longue dépasse la zone courte de 4%.

<sup>3</sup> La période d'observation commencera en 1987 pour les professions d'encadrements et de direction d'entreprise, puisque les données concernant les salaires des contremaîtres sont indisponibles en 1986.

### Les rémunérations des conducteurs routiers se distinguent par l'importance des frais de route

La constitution des revenus des roulants diffère de celle des catégories évoquées précédemment; en plus du salaire net dont le montant avoisine celui versé aux ouvriers, les conducteurs routiers perçoivent des "frais de route". Ceux-ci ont pour objectif le remboursement des frais de voyages, mais la plupart des chauffeurs les considère comme une partie à part entière de leurs revenus. En particulier pour les grands routiers internationaux, pour lesquels les frais de route peuvent représenter jusqu'à 35% de leur rémunération totale.

Ils se composent d'une indemnité de repas et d'une indemnité de repos journalier. La convention collective nationale des transports routiers fixe le montant unitaire plancher pour chacune d'elle. Entre 1986 et 1994, l'augmentation de l'indemnité de repas s'est élevée à +37,2%. Dans le même temps, l'indemnité de repos journalier a augmenté de 59,2%. A titre de comparaison, sur la même période, l'indice des prix à la consommation des ménages concernant l'hôtellerie et la restauration (Comptes Nationaux) a cru de 37,6%.

### Pour les conducteurs, des salaires légèrement plus élevés dans le compte propre

En 1993, la rémunération moyenne annuelle (regroupement du salaire net, des indemnités et des avantages en nature hors frais de route) de l'ensemble des conducteurs relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires de transport a été estimée à 102 936 francs pour le transport routier de marchandises. D'après la CARCEPT<sup>5</sup>, en 1993, 90% des rémunérations étaient supérieures à 73578 francs, et 50% dépassant les 102 491 francs. Pour les conducteurs de véhicule les plus gros, ceux de plus de 19 tonnes, la rémunération moyenne annuelle en 1993 s'élève à 106 895 francs.

Si maintenant, on compare les salaires<sup>6</sup> du compte d'autrui à ceux du compte propre, la différence varie selon les sources, 1% d'après l'enquête de l'INRETS

Tableau 4.3: Salaire net des chauffeurs (en F)

	1988	1991	91/88
Tous secteurs de l'économie	77201	86328	11,8
Transport routier de march.	74730	84483	13,1

Sources: DADS (Insee)

<sup>4</sup> En raison de problèmes de disponibilité de sources, la période choisie est 1988-1991.

<sup>5</sup> Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance du Transport.

<sup>6</sup> Hors frais de route.

portant sur l'année 1993, environ 4% d'après les Déclarations Annuelles de Données Sociales de 1992. Dans tous les cas, l'avantage, en niveau, est en faveur du compte propre. Par contre, en évolution, ce sont les conducteurs du compte d'autrui qui ont bénéficié des augmentations les plus élevées (Tableau 4.3).

De 1986 à 1992, le salaire net des conducteurs du compte d'autrui a augmenté de 19,4% entre 1986 et 1992, passant ainsi, en moyenne, de 71831 à 85238 francs. Aucune différence significative n'oppose la zone courte de la zone longue: le rythme de l'augmentation et le niveau des salaires sont similaires.

### Augmentation de la part des indemnités dans les revenus

La part des indemnités dans les rémunérations des salariés a globalement augmenté. Cette augmentation est particulièrement visible pour les conducteurs de la zone longue pour lesquels la part des indemnités dans les revenus est passée de 10% en 1986 à 17% en 1989; de 1989 à 1992, cette part a encore crû de 2%. Sur zone courte, la part des indemnités est passée de 8% en 1986 à 10% en 1989 et à 11% en 1992.

### D'importantes indemnités pour les professions d'encadrement et des conducteurs

Les indemnités et les avantages en nature perçus par les différentes catégories professionnelles modifient quelque peu la hiérarchie des salaires au sein des trois groupes. En effet, si le montant annuel moyen d'indemnités reçues par les salariés est en 1992, pour le secteur, de l'ordre de 12 000 francs nets, les conducteurs reçoivent en moyenne plus de 16 000 francs d'indemnités par an.

Les chefs d'entreprise et les cadres administratifs ne perçoivent que 7000 à 8000 francs et les autres professions reçoivent en moyenne autour de 3000 francs. Les ouvriers de type artisanal et les employés administratifs sont les professions avec les montants moyens d'indemnités les plus faibles, de 7000 à 800 francs.

Les contrastes en matière d'avantages en nature sont moins forts entre les professions. Pour l'ensemble du

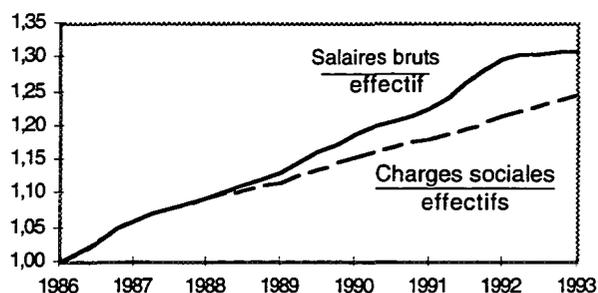
secteur, ils s'élèvent à 300 francs en moyenne par an. Seuls les chefs d'entreprise et les cadres administratifs disposent d'avantages d'un montant plus élevé que la moyenne, respectivement plus de 2000 francs et 800 francs.

### Les frais de route dépendent du nombre de jours d'absence du domicile

L'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1993, menée par l'INRETS, nous a précédemment montré que les salaires nets sont plus élevés pour le compte propre que pour le compte d'autrui (tableau 4.4). Les conducteurs sont, de plus, d'autant mieux rémunérés qu'il partent plusieurs jours d'affilée. Seule exception, les conducteurs du compte d'autrui partant plus de 4 jours par semaine dont les salaires sont inférieurs à leurs confrères partant de deux à trois jours consécutifs.

Néanmoins, du fait de l'importance des frais de route, les ressources totales d'un conducteur routier (salaire net + primes + frais de route) dépendent étroitement du nombre de jours d'absence du domicile. Les rémunérations totales les plus faibles concernent les conducteurs du

Graphique 4.2: Evolution des salaire et des charges sociales rapportés aux effectifs



Source: Enquête Annuelle d'Entreprise

Tableau 4.4: Formation des rémunérations des chauffeurs routiers en 1993

(en F)

	Salaire net	Frais de route	Rémunération totale
<b>Compte d'autrui</b>	<b>7493</b>	<b>2317</b>	<b>9810</b>
Retour chq jour	7321	1262	8583
Ensemble des absents	7677	3405	11082
Absent plus de 4 jours	7563	4134	11697
Absent de 2 à 3 jours	7884	2704	10588
<b>Compte propre</b>	<b>7571</b>	<b>854</b>	<b>8425</b>
Retour chq jour	7532	690	8222
Ensemble des absents	8039	2802	10841

Sources: Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1993 - INRETS

compte propre rentrant tous les jours. Elles sont les plus fortes pour les grands routiers (compte d'autrui absents plus de 4 jours).

### **Moindre augmentation des charges patronales à partir de 1989**

Jusqu'à présent nous avons décrit les évolutions du salaire net qui est le concept pertinent pour les salariés. Mais, pour les employeurs, le bon indicateur est le coût salarial total. Il est la somme des salaires bruts versés et des charges sociales patronales. Le taux de charges sociales se situe aux environs de 30% entre 1986 et 1993.

D'après l'enquête annuelle d'entreprise, les salaires bruts et les charges sociales évoluent parallèlement jusqu'en 1988 (graphique 4.2). De 1989 à 1992, les salaires connaissent une croissance plus élevée. Ce mouvement s'inverse en 1993 du fait de l'infléchissement de la croissance des rémunérations. Au total, entre 1986 et 1993, les salaires bruts ont augmenté de 31,0% contre seulement 24,4% pour les charges sociales.

Pour passer des salaires bruts aux salaires nets, on peut indiquer que selon les Déclarations Annuelles de Données Sociales, l'augmentation des rémunérations brutes a été supérieure de 5% à la hausse des salaires nets dans le transport routier de marchandises entre 1986 et 1992.

## LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

*La branche des transports et de la manutention se situe au deuxième rang après le BTP en termes de taux de risque d'accidents du travail. De 1985 à 1992, dans le transport routier de marchandises, les accidents du travail ont progressé plus vite que les effectifs. La situation est particulièrement préoccupante même si la gravité des accidents a légèrement diminué. L'exposition aux accidents diminue avec l'expérience mais les anciens ont des accidents d'une plus grande gravité. Les catégories les plus exposées sont celles d'ouvriers et les accidents du travail les plus fréquents concernent la manutention. Les accidents de la route impliquant des poids lourds ont suivi la même évolution que l'ensemble des accidents mais leur réduction a été plus tardive et ils demeurent d'une plus grande gravité.*

### Les transports se rangent parmi les secteurs les plus accidentogènes

Au classement par nombre d'accidents du travail, la branche des transports et de la manutention occupe la quatrième place derrière le BTP, la métallurgie et l'alimentation. Mais la branche des transports et de la manutention connaît un taux de risque (nombre d'accidents du travail rapportés aux effectifs) très élevé (9% en 1992). C'est le taux de risque le plus élevé de l'ensemble des branches (dont le taux de risque moyen est de 5,6% en 1992) après celui du bâtiment et des travaux publics (14% en 1992). Depuis 1984, le taux de risque de la branche Transport et manutention est stable aux environs de 10%.

Sur le long terme, on observe une forte baisse de la fréquence des accidents avec arrêt dans la branche des transports et manutention: en 1955, le taux de fréquence<sup>1</sup> des accidents avec arrêt s'élevait à 70, en 1988 à 44 et en 1991, à 47. En revanche, le taux de gravité des incapacités temporaires<sup>2</sup> a progressé de manière quasi continue: il était de 1,80 en 1955 contre 2,14 en 1991.

Le secteur du transport routier de marchandises connaît un taux de risque plus élevé que celui observé pour l'ensemble de la branche des transports et de la manutention. En 1992, il atteint 12,6%. Entre 1985 et 1992, ce taux, qui mesure l'exposition au risque du secteur, est relativement stable (il est de 12,7% en 1985).

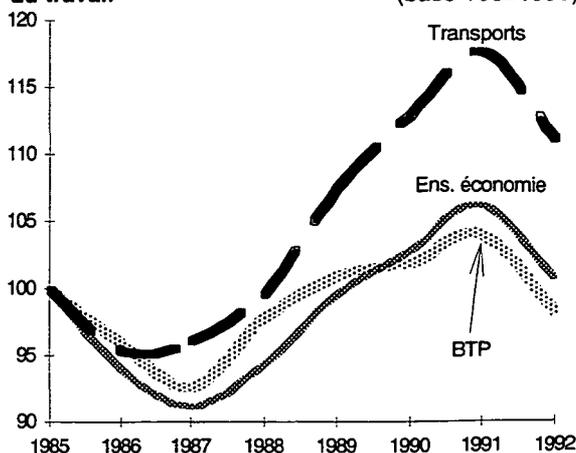
<sup>1</sup> Taux de fréquence=(nombre d'accidents avec arrêt/nombre d'heures travaillées)\*1000000.

<sup>2</sup> Taux de gravité=(nombre de journées perdues par incapacité temporaire/nombre d'heures travaillées)\*1000.

### Le nombre d'accidents progresse plus fortement que les effectifs

En 1992, l'ensemble du transport routier de marchandises compte, d'après la source CNAM, 172081 salariés contre 131675 salariés en 1985. Le nombre total d'accidents du travail s'élève en 1992 à 21634 contre 16686 en 1985. De 1985 à 1988, les effectifs progressent plus fortement que le nombre total d'accidents du travail: alors que les effectifs augmentent de 16%, les accidents du travail enregistrent une hausse de 10%. De 1988 à 1992, en revanche, la croissance des effectifs atteint 12,2% tandis que celle des accidents du travail s'élève à 17,5% (graphique 5.1).

GRAPHIQUE 5.1: Evolution du nombre d'accidents du travail (base 100=1985)



Source: CNAM

### Les statistiques de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie

Les statistiques de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie constituent la source principale d'information sur ce thème. Elles nous 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 se décomposent en quatre types: les accidents avec arrêt, ceux ayant entraîné une incapacité permanente, ceux ayant entraîné une incapacité permanente totale et enfin le décès. L'étude des risques est réalisée par groupement d'activités restreints et homogènes du point de vue technique. Aussi, les résultats concernant les sièges sociaux et les bureaux n'étant pas présentés avec ceux des activités des entreprises concernées, il est difficile de recouper les effectifs recensés pour une activité donnée de la CNAM avec ceux du secteur. Afin d'obtenir des résultats aussi pertinents que possible en termes de risques, nous n'avons retenu que les activités spécifiquement de transport routier de marchandises. L'activité de transport routier de marchandises recoupe ainsi deux codes:

Codes	Activités	Effectifs en 1992
6991.1	Transports routiers de marchandises	160156
6911.2	Transports par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants	11925

### De 1985 à 1992 la part des accidents les plus graves diminue légèrement

Sur la période 1985-1988, la part des accidents les plus graves est stable, atteignant 11%. De 1988 à 1992, elle diminue de près de 2 points (de 11% à 9%). Sur cette période, les accidents les moins graves augmentent à un taux de croissance plus élevé (19%) que celui constaté pour le total des accidents.

### Le risque diminue avec l'âge

Les classes d'âges les plus jeunes comptent les plus grands nombres d'accidents. Ainsi, en 1992, les classes d'âges des 20-24 ans, des 25-29 ans et des 30-34 ans représentent respectivement 14%, 19% et 17% du total des accidents du travail. Toutes les classes d'âges connaissent à peu près le même nombre d'accidents les plus graves.

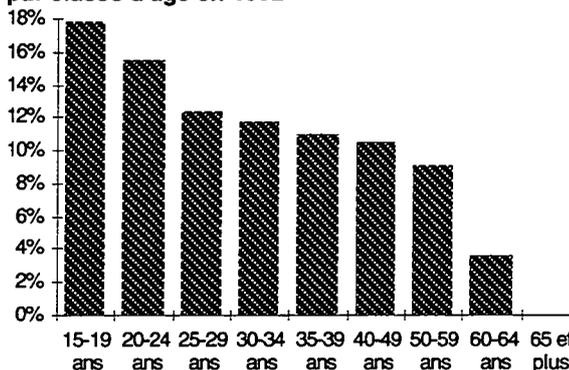
En rapportant le nombre d'accidents pour chaque tranche d'âges aux effectifs de celles-ci, on constate de fortes disparités de taux de risque. Le taux de risque le plus élevé est celui de la tranche d'âges des moins de 20 ans, il atteint 17,8%. Le taux de risque diminue avec l'âge: il est de 15,5% pour les 20-24 ans et de 12,4% pour les 25-29 ans (graphique 5.2). En 1989, alors que les moins de 24 ans représentent 8,8% des effectifs, leur part dans les accidents du travail s'élève à 17%. De même, si les moins de 24 ans représentent en 1992 9,4% des effectifs, leur part dans les accidents du travail atteint 15%.

TABLEAU 5.1: Accidents du travail

	Nombre de salariés	Accidents avec arrêts	Total des accidents ayant entraîné une IP	Nombre de décès	Total	Rapport des accidents aux effectifs
Bâtiment et travaux publics	1239785	162594	16215	298	179107	14%
Transports et manutention	666700	55101	5258	175	60534	9%
Ensemble des branches	14440402	750058	61998	1024	813080	6%

Source: CNAMTS - DPRP 1994

GRAPHIQUE 5.2: Taux de risque estimé dans TRM par classe d'âge en 1992



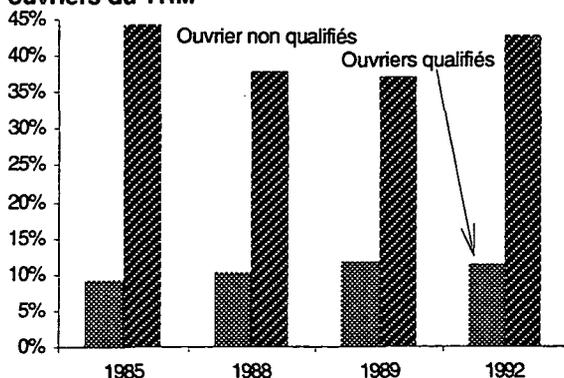
Source: CNAMTS

Les résultats sont totalement différents dans le cas des accidents les plus graves. Ce sont en effet les tranches d'âges les plus âgées qui connaissent la plus grande exposition au risque, le taux de risque le plus élevé étant celui des 50-59 ans (1,4% en 1992). Le taux de risque des classes d'âges les moins âgées est inférieur à 1%.

### Les ouvriers une catégorie professionnelle à risques

Les catégories les plus touchées sont les ouvriers qualifiés (66% des accidents du travail en 1992) et les

**GRAPHIQUE 5.3: Evolution des taux de risque des ouvriers du TRM**



Source: CNAMTS

ouvriers non qualifiés en second lieu (27% des accidents en 1992). La part des ouvriers non qualifiés dans le total des accidents est en baisse depuis 1985 (36% des accidents en 1985) alors que celle des ouvriers qualifiés est en hausse (50% des accidents en 1985). Ceci est sans doute à relier aux évolutions des effectifs de ces catégories: la part des ouvriers qualifiés dans le transport routier de marchandises a progressé entre 1985 et 1992 (de 69% à 73%) au détriment de celle des ouvriers non qualifiés (de 10% à 8%).

Les nombres d'accidents du travail doivent en effet être considérés par rapport aux effectifs respectifs des différentes catégories professionnelles. Ainsi, l'estimation<sup>3</sup> des taux de risque, pour l'ensemble du transport routier de marchandises, indique que les ouvriers non qualifiés sont beaucoup plus exposés aux risques d'accidents du travail (graphique 5.3). En effet, les ouvriers non qualifiés connaissent un taux de risque particulièrement élevé, de l'ordre de 43%<sup>4</sup>, tandis que celui des ouvriers qualifiés est de 11% en 1992. Pour les accidents les plus graves, on retrouve les mêmes différences avec des taux de risque respectivement de 4% et 1%.

Le taux de risque des ouvriers qualifiés est en progression de deux points par rapport à 1985. Celui des ouvriers qualifiés est en 1989 (43%) pratiquement identique à celui de 1985 après avoir connu une phase de baisse.

La distinction ouvrier qualifié/ouvrier non qualifié recoupe celle opérée entre conducteur et manutentionnaire; cependant, les conducteurs peuvent parfois effectuer également des opérations de chargement et déchargement. L'hypothèse de l'importance des accidents de manutention dans les accidents du travail du

transport routier de marchandises paraît d'autant plus plausible que les opérations de manutention auxquelles participent les conducteurs ne sont pour eux que des activités annexes à la conduite.

### Les accidents du travail sont pour une large part des accidents de manutention

Cette hypothèse est confirmée par le fait que seulement 16% des accidents du travail dans l'ensemble du transport routier de marchandises surviennent en déplacement pendant les heures de travail pour le compte de l'employeur. Cette proportion diminue depuis 1985 puisqu'elle était de 18% en 1985 et de 17% en 1989. Toutefois, si l'on ne tient compte que des accidents les plus graves, la part des accidents en déplacement s'élève à hauteur de 24% pour l'ensemble de l'activité TRM.

Seulement 14% des accidents du travail pour l'ensemble du transport routier de marchandises en 1992 font intervenir un véhicule (chariot de manutention exclu). En revanche, 31% des accidents surviennent lors de manipulations, transports manuels d'objets... Dans le cas des accidents les plus graves, cependant, la part de ceux qui font intervenir un véhicule est beaucoup plus élevée (24% en 1992) tandis que celle des accidents liés à des opérations de manutention n'est plus que de 26%. Les lésions constatées lors des accidents sont principalement des contusions (27%), des lumbagos (14%), des entorses (13%) et des fractures (12%).

### Les accidents de la route des poids lourds

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière fournit des statistiques sur les accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd qui permettent de suivre les évolutions et de dresser des comparaisons avec l'ensemble des accidents routiers. De 1985 à 1989, le nombre total des accidents de la route a baissé de 11% mais le nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd n'a baissé que de 2%. En revanche, de 1989 à 1993, tandis que le nombre total d'accidents de la route a baissé de 19%, celui des accidents impliquant un poids lourd a diminué de 29%.

On observe les mêmes évolutions pour les accidents mortels. De 1985 à 1989, le nombre d'accidents mortels a augmenté de 1% tandis que le nombre d'accidents mortels ayant impliqué au moins un poids lourd a progressé de 7%. Mais de 1989 à 1993, alors que le nombre

3 Ne disposant pas des effectifs par catégories selon la CNAM, les nombres d'accidents ont été rapportés à des effectifs estimés en appliquant à l'ensemble des effectifs une clé de répartition identique à celle observée dans l'Enquête Annuelle d'Entreprises..

4 Le niveau de ce taux de risque doit être considéré avec prudence, compte tenu des erreurs d'estimation (cf note 4). En revanche, l'ordre de grandeur des différences de taux de risque selon la qualification est fiable.

**TABLEAU 5.2: Accidents de la route impliquant des poids lourds**

	1985	1989	1993
Nombre de tués	1582	1712	1339
dont routiers	148	180	136
Nombre de blessés graves	4704	4126	2834
dont routiers	681	678	475
Nombres de blessés légers	10299	10089	7139
dont routiers	1926	2024	1535

Source: Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

## Les accidents du travail dans les transports routiers de marchandises

total d'accidents mortels a chuté de 14%, celui des accidents mortels impliquant un poids lourd a baissé de 24%. De 1985 à 1989, le taux de tués (nombre de tués rapporté au nombre d'accidents) a augmenté d'un point pour le total des accidents (de 5% à 6%), mais il a progressé de deux points pour les accidents impliquant un poids lourd (de 14% à 16%). De 1989 à 1993, le taux de tués pour le total des accidents a progressé d'un point et le taux de tués pour les accidents ayant impliqué un poids lourd aussi.

En 1993, 7712 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 137500 accidents. La part des accidents impliquant un poids lourd dans le total des accidents a atteint 5,6%. La part des accidents mortels impliquant un poids lourd dans le total des accidents mortels a été plus élevée (13,8%). Les accidents impliquant un poids lourd ont eu un taux de tués plus élevé que l'ensemble des accidents (17% contre 7%).

Au total, en 1993, 8277 poids lourds ont été impliqués dans des accidents de la route. En 1993, les routiers ont représenté 10% des tués, 17% des blessés graves et 22% des blessés légers dans les accidents ayant impli-

qué un poids lourd. La part des routiers dans les blessés ou les tués des accidents ayant impliqué au moins un poids lourd est en progression depuis 1985 (tableau 5.2).

En 1993, 72% des accidents impliquant des poids lourds ont eu lieu le jour mais cette part s'abaisse si l'on ne considère que les accidents mortels (36% ont eu lieu la nuit). Les accidents ont été plus fréquents du lundi au vendredi que le samedi et le dimanche, ceci étant sans doute à rapporter aux restrictions de circulation imposées aux poids lourds les jours non ouvrables. 57% des accidents impliquant un poids lourd ont eu lieu en rase campagne mais cette proportion s'élève à 73% si l'on ne considère que les accidents mortels. Les accidents sont plus fréquents sur route départementale (33%) et sur route nationale (32%), ceci pour une part du fait de l'étendue des réseaux nationaux et départementaux. Les accidents mortels ont été plus fréquents sur route nationale (45%) et sur route départementale (33%). Au premier rang des circonstances recensées des accidents de poids lourds, on trouve les problèmes mécaniques.

---

## **DEUXIEME PARTIE**

### **Les annexes**

---

## 1. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR DEPUIS 1985

TABLEAU 1.1 Le chiffre d'affaires hors taxes et en francs courants de 1985 à 1994

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Zone longue	42007	47665	53283	58907	62731	70867	74764	79601	78006	81586
Zone courte	31519	33848	37676	44186	46577	48225	45463	47269	46322	48448

Source : OEST

De 1985 à 1992, la source est l' Enquête Annuelle d'Entreprise(EAE) de l'OEST. Pour 1993 et 1994 il s'agit d'estimations du secrétariat de la Commission des Comptes des Transports de la Nation (CCTN).

TABLEAU 1.2 Le trafic intérieur de marchandises, en tonnes-kilomètres, de 1985 à 1994

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Transport ferroviaire	54,2	50,2	49,8	50,7	51,6	49,7	49,4	48,2	43,6	47,2
Transport routier	84,4	88,2	95,1	107,1	112,4	114,8	117,2	120	115,3	122,1
Transport fluvial	7,6	7	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8	6,9	6	5,6
Total	146,2	145,4	151,6	164,4	170,8	171,7	173,4	175,1	164,9	174,9

Source : OEST, SNCF, VNF

Unité: milliards de tonnes-kilomètres

TABLEAU 1.3 Les indices de prix de la tonne-kilomètre du transport routier de marchandises, de 1985 à 1994.

	ensemble	France			Internationa- l
		total	Charge Utile >=17t		
			dist.< 200km (Z.C)	dist.>=200km (Z.L)	
1985	102,8	103,4	92,3	112,8	101,3
1986	103,6	104,2	94,6	112,5	102,3
1987	99,9	99,8	92,4	106,0	100,1
1988	96,9	96,6	91,1	101,2	97,6
1989	96,3	95,1	90,5	98,9	99,1
1990	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1991	100,6	100,4	100,0	101,1	101,2
1992	102,1	102,7	99,1	103,4	101,9
1993	102,8	103,6	101,1	102,7	99,7
1994	103,6	104,3	103,5	102,9	100,9

Source : OEST

Base 100 en 1990

TABLEAU 1.4 La démographie des entreprises du transport routier de marchandises, de 1989 à 1994.

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Créations d'entreprises	7787	7850	7190	6816	5441	5953
Défaillances	999	1417	1707	1713	1950	1674

Source : INSEE, Estimation-OEST. Les défaillances enregistrées ici sont celles qui donnent lieu à décision du tribunal de commerce (liquidation judiciaire, faillite), soit environ un cinquième du total des cessations d'activité.

TABLEAU 1.5 Le taux de marge (EBE redressé sur valeur ajoutée redressée) dans le transport routier de marchandises, de 1988 à 1994.

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1993	1994
Zone longue	32,6	31,2	32,0	33,5	33,0	31,7	32,7	31,5
Zone courte	29,0	29,4	29,6	29,7	28,6	27,9	27,5	26,8

Source : EAE-OEST Le redressement de l'excédent brut d'exploitation et de la valeur ajoutée tient compte du crédit bail et des dépenses de location de véhicules: pour encore plus de précisions se reporter à la brochure "Les performances des entreprises du transport routier de marchandises Évolution de 1988 à 1993" OEST-Juin 1995

TABLEAU 1.6 Le taux de sous-traitance (sous-traitance sur chiffre d'affaires) en pourcentage, selon l'activité et la taille de l'entreprise, de 1986 à 1992.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
<b>Zone longue</b>							
6 à 9 salariés	7%	7%	9%	7%	8%	12%	11%
10 à 19 salariés	10%	9%	12%	10%	14%	12%	14%
20 à 49 salariés	13%	15%	13%	16%	15%	15%	15%
50 à 99 salariés	18%	19%	22%	19%	20%	18%	17%
100 à 199 salariés	20%	21%	21%	20%	21%	21%	19%
200 salariés et plus	23%	25%	26%	26%	25%	27%	26%
<b>Zone courte</b>							
6 à 9 salariés	9%	6%	9%	8%	7%	5%	9%
10 à 19 salariés	10%	10%	10%	8%	13%	14%	14%
20 à 49 salariés	13%	17%	19%	15%	15%	15%	17%
50 à 99 salariés	20%	20%	20%	25%	23%	21%	20%
100 à 199 salariés	23%	25%	23%	23%	20%	20%	26%
200 salariés et plus	28%	30%	35%	27%	27%	25%	25%
<b>Total T.R.M</b>							
6 à 9 salariés	8%	6%	9%	7%	7%	9%	10%
10 à 19 salariés	10%	10%	11%	10%	13%	13%	14%
20 à 49 salariés	13%	16%	15%	16%	15%	15%	16%
50 à 99 salariés	19%	19%	21%	21%	21%	19%	18%
100 à 199 salariés	21%	22%	22%	21%	20%	21%	21%
200 salariés et plus	24%	27%	29%	26%	26%	26%	26%
<b>total</b>	<b>15%</b>	<b>17%</b>	<b>18%</b>	<b>17%</b>	<b>18%</b>	<b>17%</b>	<b>18%</b>

Source : EAE-OEST

TABLEAU 1.7 La production, en francs constants, de la branche, les facteurs de production, travail et capital, et la productivité

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992p	1993p	1994p
<b>Compte de production de la branche aux prix de 1980 (Comptes de la Nation)</b>											
Consom. intermédiaire	21990	22238	23649	25909	29088	31303	32647	34171	35590	36406	37960
Valeur ajoutée	25205	26255	27379	30727	36011	38553	39744	40831	41582	38814	40145
Production effective	47195	48493	51028	56636	65099	69856	72391	75002	77172	75220	78105
<b>Le facteur travail de la branche (Comptes de la Nation)</b>											
Salariés	185,5	188,2	193,2	198,6	204,0	208,3	214,5	218,0	220,4	220,0	223,5
Non salariés	25,9	26,0	27,4	28,3	29,5	30,7	31,7	31,9	31,2	30,5	30,4
Total des effectifs	211,4	214,2	220,6	226,9	233,5	239,0	246,2	249,9	251,6	250,5	253,9
Heures travaillées	385	389	397	410	431	436	452	464	460	457	467
<b>Le facteur capital du secteur (EAE-OEST)</b>											
Le parc (camions +tracteurs)		157974	168938	181655	201969	210694	215261	211585	221343		
<b>La productivité</b>											
du travail	100,0	103,2	105,5	114,4	127,6	135,0	134,2	134,3	138,2	129,8	131,4
du capital		100,0	97,5	101,8	107,3	110,1	111,1	116,1	113,0		

Source : INSEE-Comptes de la Nation et EAE-OEST. La productivité du travail (base 100 en 1984) est mesurée ici par le rapport entre la valeur ajoutée (en francs 1980) et le nombre d'heures travaillées de la branche (Source Comptes de la Nation). La productivité du capital (base 100 en 1985) est approximée ici par le rapport entre la valeur ajoutée de la branche, en francs 1980 (Source Comptes de la Nation), et le parc ( nombre de camions et de tracteurs) du secteur (Source EAE-OEST).

## 2. L'EMPLOI

TABLEAU 2.1 L'emploi dans les principales branches et dans le transport routier de marchandises de 1985 à 1994

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Industrie	4989	4865	4792	4810	4833	4752	4596	4389	4278
Tertiaire	7531	7727	7978	8247	8477	8537	8514	8447	8577
TRM	252	268	291	303	311	307	317	315	317

Source : INSEE- Comptes de la Nation

Unité: millier

Industrie: industries manufacturières et agro-alimentaires plus énergie

Tertiaire: Services, Commerce, Transports et télécommunications

TABLEAU 2.2 Nombre d'entreprises dans le transport routier de marchandises de 1986 à 1992, selon la taille et l'activité de l'entreprise.

Activité	Taille	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
<b>Zone longue</b> NAP 6911	0 à 9 salariés	7199	8115	8302	8769	8876	8043	8825
	10 à 49 salariés	1769	1783	1967	1997	2113	2168	2275
	50 salariés et plus	275	314	352	383	414	417	438
	Total	9243	10212	10621	11149	11403	10628	11538
<b>Zone courte</b> NAP 6911	0 à 9 salariés	14173	14642	17778	19942	19773	19474	21455
	10 à 49 salariés	1579	1778	1795	1817	1817	1770	1724
	50 salariés et plus	182	191	223	220	227	185	194
	Total	15934	16611	19796	21979	21817	21429	23373
<b>Collecte de fret</b> NAP 7403	0 à 9 salariés	703	614	601	654	658	596	790
	10 à 49 salariés	364	315	370	352	314	370	365
	50 salariés et plus	157	155	159	171	179	201	202
	Total	1224	1084	1130	1177	1151	1167	1357
<b>Total TRM</b>	0 à 9 salariés	22075	23371	26681	29365	29307	28113	31070
	10 à 49 salariés	3712	3876	4132	4166	4244	4308	4364
	50 salariés et plus	614	660	734	774	820	803	834
	Total	26401	27907	31547	34305	34371	33224	36268

Source : EAE-OEST

TABLEAU 2.3 L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises (Zone longue, zone courte, Collecte de fret) de 1986 à 1992, selon la taille de l'entreprise.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
<b>total</b>	<b>230448</b>	<b>245514</b>	<b>265754</b>	<b>277265</b>	<b>283745</b>	<b>281219</b>	<b>288137</b>
0 à 5 salariés	21828	24889	32450	31960	31789	29124	31108
6 à 9 salariés	19659	19519	18823	19462	19973	19254	21595
10 à 19 salariés	27949	28997	30642	30322	31040	31347	32712
20 à 49 salariés	51356	54653	58093	60641	61169	62416	61349
50 à 99 salariés	23591	26568	29425	32457	34002	31377	31561
100 à 199 salariés	23877	22627	25583	25505	27037	30491	33589
200 salariés et plus	62188	68261	70738	76918	78735	77210	76223

Source : EAE-OEST

TABLEAU 2.4 L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises de 1986 à 1992, selon l'activité de l'entreprise.

Activité	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Zone longue (6911)	94339	101773	109871	113243	122149	123256	130137	129877	131955
Zone courte (6912)	76485	84199	93501	98610	96930	87890	89136	88958	90381
Collecte de fret (7403)	59624	59542	62382	65412	64666	70073	68864	68726	69826
<b>Total TRM</b>	<b>230448</b>	<b>245514</b>	<b>265754</b>	<b>277265</b>	<b>283745</b>	<b>281219</b>	<b>288137</b>	<b>287561</b>	<b>292162</b>

Source : EAE-OEST

TABLEAU 2.5 La mobilité dans le transport routier de marchandises de 1986 à 1993, selon l'activité de l'entreprise. Les taux d'entrées et de sorties par motifs

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
<b>Taux d'entrées dans la Z.L</b>	<b>27,9</b>	<b>32,6</b>	<b>39,1</b>	<b>39,5</b>	<b>38,7</b>	<b>38,6</b>	<b>34,0</b>	<b>27,8</b>
dont CDD	19,2	22,6	25,9	26,4	24,0	22,2	18,9	18,3
dont CDI	7,3	7,4	10,9	10,3	12,7	14,1	12,4	6,6
dont transferts	0,6	1,3	0,8	1,1	0,6	1,1	1,9	2,1
<b>Taux d'entrées dans la Z.C</b>	<b>27,6</b>	<b>33,0</b>	<b>39,6</b>	<b>49,3</b>	<b>49,9</b>	<b>41,8</b>	<b>34,2</b>	<b>35,7</b>
dont CDD	20,2	25,1	28,0	34,1	32,7	23,4	22,4	26,6
dont CDI	6,3	5,8	7,6	13,0	13,9	16,0	10,1	7,5
dont transferts	0,3	1,4	1,9	1,3	0,6	1,2	0,8	1,4
<b>Taux d'entrées TRM (Z.C et Z.L)</b>	<b>27,8</b>	<b>32,8</b>	<b>39,3</b>	<b>44,3</b>	<b>44,0</b>	<b>40,0</b>	<b>34,1</b>	<b>31,3</b>
<b>Taux de sorties dans la Z.L</b>	<b>23,6</b>	<b>28,6</b>	<b>33,4</b>	<b>35,9</b>	<b>37,5</b>	<b>36,1</b>	<b>32,3</b>	<b>28,8</b>
dont fin de CDD	10,2	11,6	11,4	11,3	10,6	10,8	9,7	11,3
dont démissions	7,1	9,6	13,2	14,8	16,9	14,4	10,8	5,9
dont lic, éco	0,6	0,6	0,7	0,7	1,0	0,7	1,3	1,5
dont lic, autres	2,3	2,2	2,8	2,9	3,0	3,3	3,7	3,4
dont transferts	0,9	1,5	1,1	1,8	1,5	2,4	2,4	3,0
<b>Taux de sorties dans la Z.C</b>	<b>24,9</b>	<b>31,0</b>	<b>32,8</b>	<b>43,6</b>	<b>46,9</b>	<b>40,1</b>	<b>34,1</b>	<b>33,8</b>
dont fin de CDD	13,0	13,7	13,0	14,1	16,2	12,4	14,7	19,4
dont démissions	5,6	8,7	10,9	17,8	17,5	15,1	8,7	5,4
dont lic, éco	0,6	1,3	1,1	0,5	0,4	1,0	1,2	1,5
dont lic, autres	2,4	2,9	3,0	3,4	3,9	4,5	3,6	3,5
dont transferts	0,3	0,6	0,4	1,8	2,5	2,6	2,2	1,1
<b>Taux de sorties TRM (Z.C et Z.L)</b>	<b>24,2</b>	<b>29,7</b>	<b>33,1</b>	<b>39,7</b>	<b>41,9</b>	<b>37,9</b>	<b>33,1</b>	<b>31,0</b>

Source : DMMO-INSEE-DARES (Ministère du travail). Le taux d'entrées rapporte toutes les embauches réalisées dans l'année, même pour une durée limitée, aux effectifs moyens du secteur. Symétriquement, le taux de sorties rapporte toutes les licenciements ou démissions de l'année aux effectifs moyens du secteur. Le champ couvert est celui des établissements de plus de 50 salariés.

CDD= contrat à durée déterminée  
 CDI= contrat à durée indéterminée  
 lic, éco= licenciement économique  
 lic, autres= autre licenciement  
 transfert= transfert d'un établissement à un autre de la même entreprise

TABLEAU 2.6 La mobilité, mesurée par le nombre d'entreprises pratiquées par les chauffeurs routiers depuis leur entrée dans la profession, dans le transport routier de marchandises, en 1993, selon la type d'entreprise (compte propre et compte d'autrui) et selon le rythme de travail.

Nombre d'entreprises	Chauffeur du compte propre qui rentre tous les jours	Chauffeur du compte d'autrui qui rentre tous les jours	Chauffeur du compte d'autrui qui s'absente de 2 à 3 jours	Chauffeur du compte d'autrui qui s'absente 4 jours et plus
1 entreprise	40,4	32,8	28,2	14,3
2 entreprises	22,3	25,6	24,8	26,1
3 entreprises	20,2	20,9	23,2	22,2
4 entreprises	8,2	9,1	10,2	16,5
5 entreprises et plus	8,3	11,7	13,5	20,9
Total	100	100	100	100

Source : INRETS- Enquête 1993 sur les conditions de travail des chauffeurs de poids lourds.

TABLEAU 2.7 Les salariés des entreprises de plus de 5 salariés, du transport routier de marchandises (Z.C, Z.L, Collecte de fret) selon le caractère, sédentaire ou pas, de leur emploi, de 1986 à 1992.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Conducteurs	113,5	121,9	130,1	139,0	141,3	144,2	149,8
dont de la Z.L	54,1	57,8	64,0	68,6	71,1	75,4	80,5
dont de la Z.C	59,4	64,1	66,2	70,5	70,2	68,8	69,3
salariés sédentaires	97,6	101,4	107,6	110,4	114,5	111,5	111,2
Total salariés	211,1	223,3	237,8	249,4	255,8	255,7	261,0

Source : EAE-OEST

TABLEAU 2.8 Les salariés sédentaires des entreprises de plus de 5 salariés, du transport routier de marchandises (Z.C, Z.L, Collecte de fret) selon le type d'emploi, de 1986 à 1992.

	Cadre, Ag. de maîtrise, Emplo.		Ouvrier de la manutention		Autre ouvrier sédentaire		Autre emploi	
	Temps complet	Temps partiel	Temps complet	Temps partiel	Temps complet	Temps partiel	Temps complet	Temps partiel
<b>Zone longue</b>								
1986	18285	481	4385	154	5720	442	1485	137
1989	20423	1140	4487	315	5501	485	805	93
1992	21200	1275	5020	356	5407	432	1349	69
<b>Zone courte</b>								
1986	12602	619	2742	280	3712	391	1334	117
1989	13736	1088	3243	160	3801	231	1315	99
1992	13793	1078	3633	98	2762	299	984	62
<b>Collecte de fret</b>								
1986	31998	339	6216	144	2489	164	342	15
1989	35813	738	7483	353	2617	108	619	37
1992	37669	812	7215	305	3922	132	537	65
<b>Total TRM</b>								
1986	62885	1439	13343	578	11921	997	3161	269
1989	69972	2966	15213	828	11919	824	2739	229
1992	72662	3165	15868	759	12091	863	2870	196

Source : EAE-OEST

TABLEAU 2.8 Le marché du travail des chauffeurs routiers selon leur qualification: les offres et les demandes nouvelles

		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Offres nouvelles d'emploi	Conducteurs livreurs	8433	10247	12781	19925	17321	16005	12318
	Conducteur régional	8064	9905	11796	17703	15828	13294	10500
	Conducteur national	1553	1983	2622	3198	3442	3036	2465
	Conducteur international	713	925	1159	2327	1398	1246	990
	Total Conducteurs	18763	23060	28358	42071	37989	33581	26273
Demandes d'emploi nouvelles	Conducteurs livreurs	88222	93281	92283	85340	85561	85278	80250
	Conducteur régional	56083	58770	58770	55039	54175	54726	54872
	Conducteur national	9038	9415	8987	8803	10030	11699	14160
	Conducteur international	2100	2251	2363	4468	2771	3761	5149
	Total Conducteurs	155443	163717	162403	151492	152537	155464	154431

Source : DARES (Ministère du travail)-ANPE.

### 3. LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

Les données utilisées pour la mesure du temps de travail des conducteurs routiers sont extraites de l'enquête "Conditions de travail des conducteurs routiers en 1993", menée par l'INRETS.

TABLEAU 3.1

Durées hebdomadaires de travail des conducteurs routiers salariés et non salariés

en heures

	Compte propre		Compte d'autrui		Ensemble des salariés		Non salariés	
	1983	1993	1983	1993	1983	1993	1983	1993
Absent au moins 4 jours	nd.	nd.	60,8	62,5	nd.	nd.	nd.	nd.
Absent 2 à 3 jours	nd.	nd.	56,2	54,5	nd.	nd.	nd.	nd.
Ensemble des absents	51,1	53,8	58,7	59,7	56,3	58,9	59,3	58,9
Retour chaque jour	44,7	42,7	48,1	48,8	45,5	45	48,9	51,3
Ensemble	45,5	43,6	53,2	54,1	48,2	48,9	52,3	54,3

Source : INRETS - Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1983 et 1993

TABLEAU 3.2

Répartition de la durée du travail selon différentes activités - Résultats 1983

	Salariés				Non Salariés	
	Retour chaque jour Compte propre	Compte d'autrui	Absents au moins 2 jours Compte propre	Compte d'autrui	Retour chaque jour	Absents au moins 2 jours
<b>Durée hebdomadaire de travail</b>	44,7 h	48,1 h	51,1 h	58,7 h	48,9 h	59,3 h
Taux de conduite	0,49	0,56	0,61	0,64	0,52	0,63
Opérations liées à la marchandise	0,37	0,35	0,25	0,22	0,35	0,23
Taux d'attente	0,03	0,04	0,04	0,09	0,06	0,081
Taux de temps strictement transport	0,89	0,95	0,9	0,95	0,93	0,94
Autres temps de travail	0,11	0,05	0,1	0,05	0,07	0,06
<b>Nombre moyen de jours de travail par semaine</b>	5,02 j	5,12 j	5,07 j	5,42 j	5,5 j	5,51 j
<b>Durée moyenne des amplitudes</b>	10,2 h	10,7 h	12,7 h	14,4 h	10,2 h	14,3 h
<b>Taux de travail de nuit</b>	0,02	0,044	0,045	0,089	0,02	0,1

Source : INRETS - Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1983 et 1993

TABLEAU 3.3

Répartition de la durée du travail selon différentes activités - Résultats 1993

	Salariés				Non Salariés	
	Retour chaque jour Compte propre	Compte d'autrui	Absents au moins 2 jours		Retour chaque jour	Absents au moins 2 jours
			Compte propre	Compte d'autrui		
<b>Durée hebdomadaire de travail</b>	42,7 h	48,8 h	53,8 h	59,7 h	51,3 h	58,9 h
Taux de conduite	0,52	0,58	0,6	0,67	0,57	0,63
Opérations liées à la marchandise	0,42	0,36	0,25	0,21	0,32	0,24
Taux d'attente	0,03	0,05	0,04	0,08	0,07	0,09
Taux de temps strictement transport	0,97	0,99	0,89	0,96	0,96	0,96
Autres temps de travail	0,03	0,01	0,11	0,04	0,04	0,04
<b>Nombre moyen de jours de travail par semaine</b>	4,77 j	4,94 j	4,95 j	5,27 j	5,1 j	5,6 j
<b>Durée moyenne des amplitudes</b>	10,3 h	11,2 h	14,0 h	15,2 h	11,5 h	13,6 h
<b>Taux de travail de nuit</b>	0,03	0,066	0,07	0,1	0,03	0,1

Source : INRETS - Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1983 et 1993

## 4. LES REVENUS DES SALARIÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Les Déclarations Annuelles de Données Sociales (D.A.D.S.) sont remplies par les employeurs à l'intention des services fiscaux et des organismes de sécurité sociale. L'exploitation "salariés" pour laquelle nous ne disposons pas de l'année 1990, procède du tirage d'un échantillon au 1/25 sur l'ensemble des salariés résidants en France. L'exploitation "employeur" regroupe les données "salariés" au niveau de l'établissement. Les effectifs issus de l'exploitation salariée sont exprimés en années-travail, ils diffèrent des résultats de l'exploitation "employeurs" qui recense les personnes rémunérées pendant l'année quelque soit la durée d'emploi dans l'établissement.

TABLEAU 4.1 Répartition des effectifs salariés du transport routier de marchandises par PCS

unités

	1986	1987	1988	1989	1991	1992
<b>ZONE LONGUE</b>						
Chauffeurs	68325	80150	93300	105250	112050	118050
Employé administratif	11300	11850	13425	14250	13250	14350
Ouvrier non qualifié industriel	5400	7000	8450	9375	10450	8950
Ouvrier qualifié artisanal	2175	4475	4800	4875	4725	4525
Ouvrier qualifié industriel	4950	1750	2025	1650	1575	1675
Manutentionnaire	3450	2850	3325	3025	3025	3400
Cadres administratifs	2125	2275	2425	2025	1925	2625
chefs d'entreprise	1450	3075	3175	3750	3700	3725
Agents de maîtrise	2125	2450	2075	2375	2775	3225
Profesion intermédiaire administrative	4400	4100	5075	5400	5850	5800
<b>ZONE COURTE</b>						
Chauffeurs	52750	60200	65075	72000	76275	77725
Employé administratif	7100	7125	7725	7825	8375	8600
Ouvrier non qualifié industriel	4250	5250	5550	7250	5950	6500
Ouvrier qualifié artisanal	1425	2600	2625	2300	2275	2375
Ouvrier qualifié industriel	3175	1625	1425	1525	1700	1250
Manutentionnaire	4725	3175	3500	3250	3525	3050
Cadres administratifs	2225	1525	1550	1775	1975	3075
chefs d'entreprise	1225	2475	2475	2750	3225	3050
Agents de maîtrise	1425	1250	1125	1150	1600	2300
Profesion intermédiaire administrative	3475	2650	3275	3575	4500	4000
<b>ZONE LONGUE + ZONE COURTE</b>						
Chauffeurs	121075	140350	158375	177250	188325	195775
Employé administratif	18400	18975	21150	22075	21625	22950
Ouvrier non qualifié industriel	9650	12250	14000	16625	16400	15450
Ouvrier qualifié artisanal	3600	7075	7425	7175	7000	6900
Ouvrier qualifié industriel	8125	3375	3450	3175	3275	2925
Manutentionnaire	8175	6025	6825	6275	6550	6450
Cadres administratifs	4350	3800	3975	3800	3900	5700
chefs d'entreprise	2675	5550	5650	6500	6925	6775
Agents de maîtrise	3550	3700	3200	3525	4375	5525
Profesion intermédiaire administrative	7875	6750	8350	8975	10350	9800

TABLEAU 4.2 Répartition des effectifs salariés du transport routier de marchandises par Taille d'entreprises

unités

	1986	1987	1988	1989	1991	1992
<b>ZONE LONGUE</b>						
de 10 à 50	49000	56750	62175	68175	73575	75625
moins 10	24625	26825	30050	33700	34400	35250
Plus de 50	37550	41625	50650	54775	56025	59850
<b>ZONE COURTE</b>						
de 10 à 50	37850	40225	46850	49975	49875	50475
moins 10	31450	34100	33575	36725	37925	37625
Plus de 50	16475	17750	18375	22000	26750	27500
<b>ZONE LONGUE+ ZONE COURTE</b>						
de 10 à 50	86850	96975	109025	118150	123450	126100
moins 10	56075	60925	63625	70425	72325	72875
Plus de 50	54025	59375	69025	76775	82775	87350

Source : Déclarations Annuelles de Données Sociales Exploitation "salariés" - INSEE

TABLEAU 4.3

Montant du salaire net annuel moyen des salariés du transport routier de marchandises par PCS

en francs

	1986	1987	1988	1989	1991	1992
<b>ZONE LONGUE</b>						
Chauffeurs	71695	72875	74049	75629	83897	85631
Employé administratif	68189	69313	70513	70530	76343	83567
Ouvrier non qualifié industriel	59167	82280	62190	70318	77870	72493
Ouvrier qualifié artisanal	68492	65740	71524	72373	77580	85879
Ouvrier qualifié industriel	70244	78147	87523	82452	95181	95904
Manutentionnaire	68299	66277	74650	72231	79795	80490
Cadres administratifs	181356	173937	182819	184228	220451	210091
chefs d'entreprise	242406	298545	277059	284825	274255	272339
Agents de maîtrise	1228532	106103	105284	118616	119051	124391
Profesion intermédiaire administrative	122207	113784	116383	119543	127685	126585
<b>ZONE COURTE</b>						
Chauffeurs	71067	75086	75496	76484	85069	84845
Employé administratif	67252	67222	71889	71526	77059	79880
Ouvrier non qualifié industriel	63296	65031	71414	63832	65831	71516
Ouvrier qualifié artisanal	74835	67215	73714	75934	76396	84903
Ouvrier qualifié industriel	73300	72261	77936	75244	86152	82761
Manutentionnaire	75459	68281	78887	80002	78380	82541
Cadres administratifs	170651	177984	207520	178161	215158	213251
chefs d'entreprise	177520	170801	319265	230871	168451	229085
Agents de maîtrise	100506	103136	103682	122374	119510	124602
Profesion intermédiaire administrative	101188	100554	107761	121888	127176	123377
<b>ZONE LONGUE + ZONE COURTE</b>						
Chauffeurs	71381	73915	74730	76031	84483	85238
Employé administratif	67720	68329	71160	70999	76720	81723
Ouvrier non qualifié industriel	61232	74163	66530	67266	71851	72033
Ouvrier qualifié artisanal	71663	66477	72619	74154	76953	85420
Ouvrier qualifié industriel	71772	75400	83049	79088	90401	89333
Manutentionnaire	71641	67220	76627	75888	79088	81515
Cadres administratifs	175646	175842	193626	181574	217665	211671
chefs d'entreprise	212126	239586	295147	259646	225422	250712
Agents de maîtrise	102250	104520	104536	120384	119267	124497
Profesion intermédiaire administrative	111697	107169	112326	120647	127417	125076

Source : Déclarations Annuelles de Données Sociales Exploitation "salariés" - INSEE

TABLEAU 4.4

Montant du salaire net annuel moyen des salariés du transport routier de marchandises par taille d'entreprise

en francs

	1986	1987	1988	1989	1991	1992
<b>ZONE LONGUE</b>						
de 10 à 50	85739	88387	94901	102767	117995	101700
moins 10	81050	83491	92570	85401	87976	94871
Plus de 50	101373	111398	103262	109442	111546	110216
<b>ZONE COURTE</b>						
de 10 à 50	80488	94559	92445	86903	97690	99798
moins 10	76382	82661	87116	91002	89160	107003
Plus de 50	87604	93975	118287	97318	105636	106407
<b>ZONE LONGUE+ ZONE COURTE</b>						
de 10 à 50	83233	91179	93627	94399	107575	100785
moins 10	78432	83049	89782	88107	88586	100580
Plus de 50	95067	103997	109603	104202	108662	108427

Source : Déclarations Annuelles de Données Sociales Exploitation "salariés" - INSEE

TABLEAU 4.5

Nombre d'entreprises répondant aux DADS dans le transport routier de marchandises

unités

		1986	1989	1992
<b>ZONE LONGUE</b>				
	de 10 à 50	1991	2433	2611
	moins de 10	5460	6614	7115
	plus de 50	750	1047	1177
	Total	8201	10094	10903
<b>ZONE COURTE</b>				
	de 10 à 50	1660	1894	1967
	moins de 10	7585	8736	9364
	plus de 50	462	530	550
	Total	9707	11160	11881
<b>DEMENAGEMENT</b>				
	de 10 à 50	408	403	403
	moins de 10	801	861	778
	plus de 50	41	47	58
	Total	1250	1311	1239
<b>LOCATION DE VEHICULES INDUSTRIELS</b>				
	de 10 à 50	409	460	383
	moins de 10	1093	1170	1105
	plus de 50	281	332	345
	Total	1783	1962	1833
<b>TOTAL</b>		20941	24527	25856

Source : Déclarations Annuelles de Données Sociales Exploitation "employeurs"- INSEE

TABLEAU 4.6

Effectifs salariés et masse salariale brute versées par les entreprises dans le transport routier de marchandises

unités et millions de francs

			1986	1989	1992
<b>ZONE LONGUE</b>					
	de 10 à 50	Effectif salarié	51902	69354	71423
		Masse salariale brute	3358,7	4642,6	5565,4
	moins de 10	Effectif salarié	33611	42141	45187
		Masse salariale brute	1833,3	2379,9	2983,6
	plus de 50	Effectif salarié	48601	71984	77104
		Masse salariale brute	3327,5	4976,6	6124,9
<b>ZONE COURTE</b>					
	de 10 à 50	Effectif salarié	43073	53509	52540
		Masse salariale brute	2580,3	3400,6	3859,7
	moins de 10	Effectif salarié	36788	44005	44846
		Masse salariale brute	1838,2	2356,9	2796,1
	plus de 50	Effectif salarié	26506	34074	40447
		Masse salariale brute	1786,9	2231,7	3097,0
<b>DEMENAGEMENT</b>					
	de 10 à 50	Effectif salarié	12392	12557	11579
		Masse salariale brute	522,2	593,9	627,1
	moins de 10	Effectif salarié	7530	8713	6926
		Masse salariale brute	426,3	331,6	307,8
	plus de 50	Effectif salarié	3122	2916	4144
		Masse salariale brute	153,3	149,4	223,5
<b>LOCATION DE VEHICULES INDUSTRIELS</b>					
	de 10 à 50	Effectif salarié	10691	12070	9805
		Masse salariale brute	666,8	811,0	795,8
	moins de 10	Effectif salarié	5990	6631	5496
		Masse salariale brute	295,8	347,4	367,5
	plus de 50	Effectif salarié	15101	17538	17114
		Masse salariale brute	1075,7	1313,2	1513,7

Source : Déclarations Annuelles de Données Sociales Exploitation "employeurs"- INSEE

TABLEAU 4.7

Evolutions de la masse des salaires bruts et des charges sociales rapportées aux effectifs

en francs

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
<b>ZONE LONGUE</b>								
Salaires bruts / effectifs	95141	98892	103994	105852	111376	114919	118783	121804
Charges sociales / effectifs	43115	44807	47403	47482	49202	50480	51714	53769
<b>ZONE COURTE</b>								
Salaires bruts / effectifs	91694	98047	100385	104266	109295	113048	123154	122288
Charges sociales / effectifs	42477	45063	46193	47511	49091	50137	53865	54550
<b>DEMENAGEMENT</b>								
Salaires bruts / effectifs	86553	94103	96402	101874	108369	111409	117979	121409
Charges sociales / effectifs	50334	53162	54437	56215	58244	60406	54151	55758
<b>LOCATION DE VEHICULES INDUSTRIELS</b>								
Salaires bruts / effectifs	97987	106000	107264	111991	114832	117950	124901	123867
Charges sociales / effectifs	43820	47968	48258	50403	51629	51489	54580	54312

Source : Enquête Annuelle d'Entreprises - OEST

## 5. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TABLEAU 5.1

Statistiques d'accidents du travail

en milliers

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
<b>Ensemble des industries du transport et de la manutention</b>								
Nombre de salariés	555023	562817	566534	601163	622884	650720	665813	666700
Nombre d'accidents avec arrêt	48774	46753	47166	48366	52990	55591	58097	55101
Nombre d'accidents avec I.P.	5506	5056	5011	5655	5273	5631	5822	5258
Nombre de journées perdues par IT	1863	1943	2049	2149	2427	2454	2647	2591
Nombre d'I.P. totales	nd.	nd.	7	12	11	14	14	10
Nombre de décès	157	152	186	174	221	205	196	175
<b>dont Transport et manutention de marchandises (12.04)</b>								
Nombre de salariés	224784	231318	236098	251118	265369	275111	280206	277975
Nombre d'accidents avec arrêt	26728	26041	26681	28282	31598	33898	34838	33493
Nombre d'accidents avec I.P.	2973	2811	2807	3087	2952	3218	3357	3085
Nombre de journées perdues par IT	nd.	nd.	1071	1158	1331	1399	1502	1534
Nombre d'I.P. totales	nd.	nd.	3	8	6	7	10	7
Nombre de décès	nd.	nd.	134	117	125	147	140	123
<b>BTP</b>								
Nombre de salariés	1241661	1229789	1214392	1261892	1290573	1285697	1295128	1239785
Nombre de journées perdues par IT	5958	6104	6133	6634	7193	7256	7646	7538
Nombre d'accidents avec I.P.	19501	17392	16714	18282	16749	17604	17822	16215
<b>Ensemble des secteurs</b>								
Nombre de salariés	13536	13177	13306	13752	14015	14414	14560	14440
Nombre d'accidents avec arrêt	732	691	663	690	737	761	787	750
Nombre d'accidents avec I.P.	74	67	63	69	64	67	68	62
Nombre de journées perdues par IT	21901	22041	21989	23617	25852	26542	28535	28234
Nombre d'I.P. totales	nd.	nd.	nd.	nd.	nd.	103	104	108
Nombre de décès	1067	978	1004	1112	1177	1213	1082	1024

Source : Caisse Nationale d'Assurance Maladie

Notes:

IP: Incapacité Permanente

IT: Incapacité Temporaire

TABLEAU 5.2

Statistiques d'accidents de la route

unités

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
<b>CONDUCTEURS POIDS LOURDS</b>										
Blessés légers	1926	1942	1965	2036	2024	1950	1843	1615	1535	1483
Blessés graves	681	735	679	721	678	687	623	474	475	399
Tués	148	207	177	192	180	194	154	123	136	122
<b>TOTAL</b>										
Blessés légers	10299	9861	9752	10121	10089	9305	8646	7737	7139	7049
Blessés graves	4704	4505	4377	4347	4126	3911	3540	3013	2834	2682
Tués	1582	1724	1604	1740	1712	1542	1573	1281	1339	1250
<b>ACCIDENTS</b>										
Impiquant un poids lourd	11057	11017	10687	11140	10840	10138	9349	8281	7712	7555
Total	191096	184626	170994	175887	170590	162573	148890	143362	137500	132726

Source : DSCR

# BIBLIOGRAPHIE

## Économie générale

- "*Comptes et indicateurs économiques*", Insee (Rapport sur les comptes de la Nation), année 1994"
- "*Les Comptes de la Nation en 1994*", Insee Première n°374, avril 1995

## Économie des transports

- "*Le transports en 1994, 32ème rapport de la commission des comptes des transports de la Nation*", INSEE-OEST
- "*Les performances des entreprises du transport routier de marchandises. Évolution de 1988 à 1993*" OEST Juin 1995
- "*Les transports en 1994*", Insee Première n°4014, Septembre 1995
- "*Les entreprises de transport*", OEST (enquête EAE), année 1992
- "*Bilan annuel - statistiques 1994*", Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
- "*La situation économique et sociale du transport routier de marchandises*" - rapport du groupe Dobias-Commissariat Général du Plan-janvier 1993

## Emploi, rémunérations, condition de travail

- "*Rapport sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien - 1993*", CNT
- "*Logistique et transports: conséquences pour l'emploi*" Rapport au CNT du Groupe de Travail présidé par M Frybourg.
- "*La conjoncture sociale du transport routier de marchandises*" OEST - juin 1995
- "*Enquête sur l'emploi de mars 1994*", Insee
- "*Structure des emplois au 31 décembre 1992*", Insee
- "*Enquête sur les gains mensuels des salariés*", DARES, octobre 1994
- "*Guide d'utilisation des DADS*" INSEE -1993
- "*Analyse des salaires, Analyse de l'ancienneté dans le transport en 1993*" Carcept
- "*Situation et conditions de travail des conducteurs routiers*" Minute du rapport en cours d'élaboration P.Hamelin INRETS
- "*Statistiques Nationales d'accidents du travail*", CNAMTS, années 1990-1992
- "*Statistiques technologiques d'accidents du travail-remarques*" CNAMTS-1993
- "*La sécurité des poids lourds en 1993- Étude sectorielle*" Observatoire national interministériel de la sécurité routière Août 1994

# SIGLES

**ASSEDIC** : Association pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce

**BIT** : Bureau International du Travail

**CARCEPT** : Caisse Autonome de Retraite Complémentaire et de Prévoyance du Transport Routier Voyageurs et Marchandises

**CCTN** : Commission des Comptes de Transport de la Nation

**CEREQ** : Centre d'Etudes et de Recherche sur les Qualifications

**CNAMTS** : Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés

**CNR** : Comité National Routier

**CNT** : Conseil National des Transports

**DSCR** : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière

**DTT** : Direction des Transports Terrestres

**INRETS** : Institut National de Recherche en Economie des Transports et Sécurité

**INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

**OEST** : Observatoire Economique et Statistique des Transports

**SETRA** : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer Français

**UNEDIC** : Union Nationale Interprofessionnelle pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce

# ABREVIATIONS

**ACEMO** : enquête sur l'Activité, les Conditions d'Emploi et la Mobilité, du Ministère du Travail

**APE** : Activité Principale Exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises

**BGCA** : Bâtiment et Génie Civil ou Agricole

**CA** : Chiffre d'affaires (ou compte d'autrui)

**CI** : Consommations Intermédiaires

**CP** : compte propre

**CVS** : corrigé des variations saisonnières

**CU** : Charge Utile

**DADS** : Déclarations Annuelles de Données Sociales

**DEFM** : Demandeurs d'Emploi en Fin de Mois

**EAE** : Enquête Annuelle d'Entreprises

**EBE** : Excédent Brut d'Exploitation

**EI** : Entreprises Individuelles

**F** : Franc

**FBCF** : Formation Brute de Capital Fixe

**GEN** : Grandes Entreprises Nationales

**kF** : Milliers de francs

**M** : Millions

**MF** : Millions de francs

**MdF** : Milliards de francs

**NAF** : Nomenclature d'Activités Française

**NAP** : Nomenclature d'Activités et de Produits

**PCS** : Professions et Catégories Sociales

**PIB** : Produit Intérieur Brut

**PIBm** : Produit Intérieur Brut marchand

**PL** : Poids Lourds

**PTAC** : Poids Total Autorisé en Charge

**SQS** : Sociétés et quasi-sociétés

**t** : Tonnes

**t-km** : Tonnes-kilomètres

**TIPP** : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

**TRM** : Transport Routier de Marchandises

**TRO** : Tarification Routière Obligatoire

**TVA** : Taxe sur la Valeur Ajoutée

**VA** : valeur ajoutée

**VU** : véhicules utilitaires

**VUL** : véhicules utilitaires légers