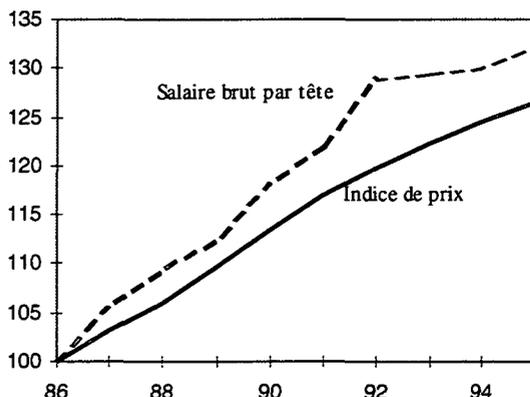


LES REVENUS DES SALAIRES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

De 1986 à 1995, les rémunérations des salariés des entreprises de transport routier de marchandises ont augmenté d'environ 28%; cette augmentation est supérieure à l'évolution de l'indice des prix à la consommation (+23,9%). En moyenne, les salaires du secteur sont inférieurs en niveau à ceux de l'ensemble de l'économie, l'écart s'étant même légèrement accru. Pour le personnel roulant, les frais de route représentent jusqu'à 35% du revenu total. Ils sont particulièrement importants pour les routiers de la zone longue. Les charges patronales se sont stabilisées à leur niveau de 1992 (44%).

Les salaires en 1995...

Dans le TRM, les salaires bruts ont connu en 1995 des hausses moyennes modestes: 2% d'après l'enquête trimestrielle de la DARES et 1,9% pour le salaire conventionnel. En termes de pouvoir d'achat du salaire net, la progression serait nulle. D'après les premiers résultats de l'enquête annuelle d'entreprises du SES, la hausse du salaire brut moyen par tête serait même plus faible (+1,4%), malgré une hausse sensible de l'activité et de l'emploi des entreprises concernées.



Graphique 4.1 Evolution des salaires bruts moyens dans le TRM et des prix à la consommation, base 100 en 1986.

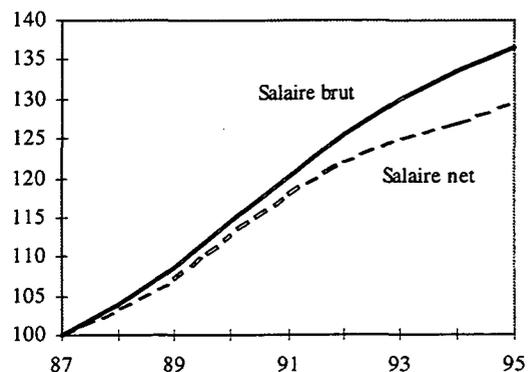
Sources: EAE-SES et INSEE

... et au cours des dernières années

La situation avait été plus favorable de 1986 à 1992 (cf Graphique 4.1). La croissance de l'activité et de l'emploi s'était accompagnée d'une augmentation régulière des salaires et de leur pouvoir d'achat: 4,3% par an pour le salaire brut et 3,7% pour le salaire net, en francs courants (soit 0,7% en francs constants). Depuis, ce mouvement

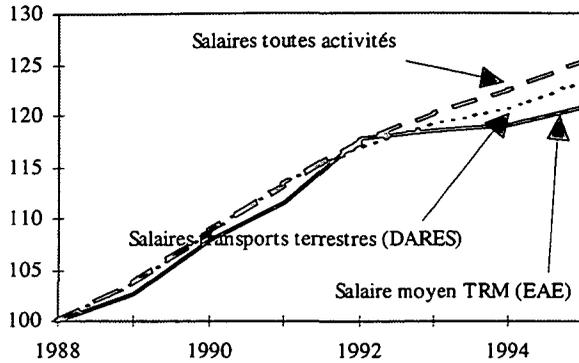
s'est interrompu puisqu'en trois ans, de 1992 à 1995, le salaire brut ne se serait accru que de 1% à 2% par an. Si la hausse des prix à la consommation n'a cessé de se réduire (+3% par an de 1987 à 1992, un peu moins de 2% depuis), les prélèvements sur salaires (cotisations sociales salariées, CSG) ont continué à peser en sens inverse (cf Graphique 4.2). Au total, le salaire net, en francs constants, se serait tassé au cours de cette période.

Si enfin on cherche à comparer ces évolutions à celles de l'ensemble des salaires, il apparaît là encore une certaine inflexion à partir de 1992. Alors qu'auparavant les évolutions sont assez parallèles entre les salaires du TRM et ceux de l'ensemble de l'économie, depuis 1992, on constate un léger décrochement au détriment du TRM et cela quel que soit l'indicateur retenu (cf Graphique 4.3). On peut en conclure que le niveau des rémunérations des salariés des entreprises de transport est resté moins élevé que celui de l'ensemble des secteurs de l'économie (cf infra).



Graphique 4.2 Evolution des salaires moyens (ensemble des activités marchandes) en brut et en net, base 100 en 1987

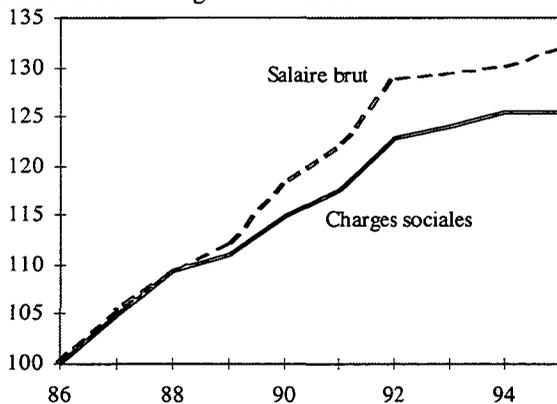
Source INSEE



Graphique 4.3 Evolution des salaires bruts dans le TRM et dans l'ensemble des activités, base 100 en 1988
Source EAE-SES et DARES

Stabilité des charges patronales

Jusqu'à présent nous avons décrit les évolutions du salaire, brut ou net. Pour les entreprises, l'indicateur pertinent est le coût salarial. Il est la somme des salaires bruts versés et des charges sociales patronales. Les charges sociales se montaient à environ de 46% du salaire brut en 1988. Ce ratio a baissé jusqu'à 44% de 1988 à 1992 pour se stabiliser ensuite (cf Graphique 4.2). Le mouvement récent de réduction des charges sociales pour les bas salaires a peu affecté le TRM, jusqu'à présent, car peu de salariés, notamment conducteurs, se situaient dans la fourchette de salaires concernée (salaires inférieurs à 120% du SMIC). Le nouveau dispositif, qui prend effet au 1er octobre 1996 et qui relèvera la fourchette jusqu'à 1,33 fois le SMIC, devrait concerner davantage de salariés du TRM.



Graphique 4.4 Evolution des salaires bruts et des charges sociales dans le TRM, base 100 en 1986
Source EAE-SES

Salaires peu variables selon la taille et l'activité de l'entreprise

En niveau, les salaires moyens sont peu différents dans la zone courte et la zone longue, même si, pour les seuls conducteurs, il y a un léger avantage à travailler en zone longue (cf Infra). Mais en évolution, les hausses ont été légèrement plus favorables dans la zone longue (+1,8% par an, de 1991 à 1994, pour le salaire brut contre 1,2%

pour la zone courte). En 1995, à partir des premières informations disponibles, il semble que cette tendance se poursuive. Cela traduit peut-être la conjoncture plus favorable de la zone longue.

Le TRM se caractérise par un nombre important de PME ou même de toutes petites entreprises. Contrairement à ce qui s'observe dans d'autres secteurs d'activités, le salaire moyen dans les entreprises de moins de 50 salariés n'est pas notablement inférieur à celui des entreprises de plus de 50 salariés. En évolution sur la période 1991-1994, on note un léger avantage pour les entreprises les plus petites (+1,8% par an, pour le salaire brut de 1991 à 1994 dans les entreprises de moins de 50 salariés contre +1,1% pour les autres).

Des salaires inférieurs à la moyenne nationale

Les rémunérations sont inférieures dans le TRM à ce qu'elles sont dans l'ensemble de l'économie. Cette situation est largement due à la pyramide des qualifications du TRM qui se caractérise par un poids important des métiers ouvriers. Mais si on compare ces rémunérations, à niveau de qualification identique, il reste un retard non négligeable pour le TRM: 8% pour les cadres, plus pour les employés ou les manutentionnaires (cf Tableau 4.1). C'est encore pour les conducteurs que cette différence est la plus faible.

	Effectif TRM 1992	Différentiel de salaire net du TRM (en %)
Cadres administratifs	2%	-8
Chefs d'entreprise	2%	-15
Agents de maîtrise	2%	-12
Prof. interm. administratifs	4%	-3
Employés administratifs	8%	-17
Ouv. non qualif	6%	-4
Ouv. qualif. artisanal	2%	-7
Ouv. qualif. industriel	1%	-5
Manutentionnaires	2%	-12
Conducteurs	70%	-4
Total	100%	

Tableau 4.1 Comparaison des salaires annuels nets du TRM et ceux de l'ensemble de l'économie, selon les qualifications, en 1992
Source DADS

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.

		en francs		
		Salaires net	Frais de route	Revenu total
Compte d'autrui		7493	2317	9810
	Retour chaque jour	7321	1262	8583
	Ensemble des absents	7677	3405	11082
	Absent plus de 4 nuits	7563	4134	11697
	Absent de 1 à 3 nuits	7884	2704	10588
Compte propre		7571	854	8425
	Retour chaque jour	7532	690	8222
	Ensemble des absents	8039	2802	10841

Tableau 4.2 **Formation des revenus des conducteurs routiers en 1993**
 Source: Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1993 - INRETS

D'après la CARCEPT⁵, en 1993, 90% des rémunérations étaient supérieures à 73 578 francs, et 50% dépassaient les 102 491 francs. Pour les conducteurs de véhicule de plus de 19 tonnes, la rémunération moyenne annuelle en 1993 s'élève à 106 895 francs.

Si l'on compare les salaires⁶ du compte d'autrui à ceux du compte propre, la différence varie selon les sources: 1% d'après l'enquête de l'INRETS portant sur l'année 1993, environ 4% d'après les déclarations annuelles de données sociales (DADS) 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.

Les frais de route, une composante importante des revenus des "grands routiers"

La constitution des revenus des roulants diffère de celle des autres catégories; 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 et 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'elles.

Entre 1986 et 1994, l'indemnité de repas a augmenté de 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 a crû de 37,6%.

Ces frais de route peuvent pour les "grands routiers" représenter une part importante de leurs ressources. En particulier pour les grands routiers internationaux, ces frais de route peuvent représenter jusqu'à 35% de leur revenu mensuel total (cf Tableau 4.2).

⁵ Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport.

⁶ Hors frais de route.

Le revenu des conducteurs en 1995

La nouvelle enquête confiée, en 1995, à la SOFRES (cf Encadré du chapitre 3) permet de mieux cerner le revenu mensuel des conducteurs. Ce dernier a trois composantes: le salaire net, les primes et rémunérations assimilées et les frais de route. Le salaire mensuel net moyen des conducteurs, calculé à partir de l'enquête trimestrielle, sur les trois derniers trimestres de 1995, est de 6900 F environ. Les primes et rémunérations assimilées s'élèvent à 600 F et les frais de route se montent à 2800 F, soit un revenu total net de 10300 F. Si la part des primes varie peu avec le rythme de travail, celle des frais de route, par contre, croît logiquement avec le niveau des astreintes (cf Tableau 4.3).

	en %			
	Salaires	Primes	Frais de route	Revenu Total
Rentre chaque soir au dom.	76	8	17	100
Absent 1 à 2 nuits	62	5	33	100
Absent 4 nuits et plus	59	6	35	100
Ensemble	62	6	32	100

Tableau 4.3 **Les éléments du revenu d'un conducteur selon son rythme de travail**

Source: Enquête DTT/SOFRES-SES

L'enquête SOFRES, comme celle menée par l'INRETS en 1993, montre que l'élément le plus variable est le niveau des frais de route qui passent de 1469F en moyenne pour les conducteurs rentrant chaque jour à 4295 F pour les très grands routiers, ce qui permet à ces derniers d'atteindre un revenu mensuel moyen de 12000F (cf Tableau 4.4).

C'est par ce biais que les "grands routiers" sont payés pour leurs horaires plus lourds. Par contre, le salaire net dépend peu du niveau d'astreinte: 6700 F pour les conducteurs de la zone courte contre 7000 F pour les autres. De même, le niveau des primes varie peu en fonction de l'activité, mais croît sensiblement avec la taille de l'entreprise.

Les revenus des salariés du transport routier de marchandises

en francs					
Rythme de travail	Taille	Salaire net	Primes	Frais de route	Revenu total
Rentre chaque soir au domicile	moins de 10 sal.	6875	388	1196	8574
	de 10 à 49 sal.	6796	682	1522	8924
	plus de 50 sal.	6615	704	1542	8922
	Total	6702	638	1471	8873
Absent 1 à 3 nuits	moins de 10 sal.	7244	482	3255	11061
	de 10 à 49 sal.	6952	674	3824	11459
	plus de 50 sal.	6989	929	3861	11466
	Total	7022	738	3730	11399
Absent 4 nuits et plus	moins de 10 sal.	7030	655	3977	11644
	de 10 à 49 sal.	6989	707	4135	11708
	plus de 50 sal.	7416	857	4556	12606
	Total	7081	759	4280	12107

Tableau 4.4 Le revenu moyen d'un conducteur selon son rythme de travail et de la taille de son entreprise
Source: Enquête DTT/SOFRES-SES

Si l'on examine les variations de rémunération en fonction du nombre d'heures de service, on retrouve ce résultat, à savoir que seuls les frais de route sont corrélés à la durée réelle du travail (cf Tableau 4.5).

De même, si l'on compare les salaires selon l'activité dominante du conducteur, qui conditionne le rythme de travail, on retrouve la même hiérarchisation: les conducteurs de zone courte et de zone longue ont des salaires comparables (6700F environ); mais les frais de route sont multipliés par 2,4 pour les routiers (zone longue).

Seuls les conducteurs spécialisés dans l'international ont à la fois des salaires sensiblement plus élevés (7500F environ) et des frais de route plus forts que les conducteurs en zone longue (+ 1000F environ) (Tableau 4.6).

en francs				
Horaires	Salaire net	Primes	Frais de route	Revenu Total
39H maxi	6846	667	2211	9724
De 39 à 48h	6932	562	2105	9599
De 48 à 60h	6896	768	2686	10350
De 60 à 70 h	6851	635	3450	10936
70h et plus	6809	873	4008	11690

Tableau 4.5 Le revenu moyen d'un conducteur selon la durée du travail.

Source: Enquête DTT/SOFRES-SES

Le revenu est peu influencé par les caractéristiques personnelles du conducteur: la hiérarchie des âges est respectée mais l'éventail des salaires n'est pas très ouvert entre le début et la fin de carrière. Les conducteurs atteignent la barre des 7000 F entre 35 et 45 ans et culminent à 7400 F au delà de 45 ans. De même l'ancienneté dans l'entreprise joue peu sur le salaire.

Enfin, cette enquête montre, comme les résultats de l'enquête INRETS et de l'EAE, que la taille de l'entreprise influe peu sur les rémunérations.

en francs				
Activité principale	Salaire net	Primes	Frais de route	Revenu Total
International	7470	794	4661	12925
Zone longue inter	6896	743	3626	11265
Zone courte	6629	620	1479	8728

Tableau 4.6 Le revenu moyen d'un conducteur selon son activité principale

Source: Enquête DTT/SOFRES-SES

Chapitre 5

LA FORMATION

La proportion de salariés sans formation initiale reste forte dans le TRM (40 %), mais le rajeunissement de la profession et les mesures conventionnelles prises en matière de formation initiale devraient rapidement entraîner une amélioration de la qualification des conducteurs. L'effort financier des entreprises de TRM pour la formation continue représente 2 % en moyenne de la masse salariale; il n'est que de 1,5 % (le plancher légal) pour les entreprises de moins de 50 salariés. Moins de 40 % des conducteurs bénéficient d'une formation qualifiante.

Le TRM est un secteur créateur d'emplois. Mais c'est aussi un secteur dans lequel le niveau de formation initial est moins élevé qu'ailleurs. C'est pourquoi les partenaires sociaux et les pouvoirs publics se sont engagés dans un effort de qualification.

Si l'obligation de financer des actions de formation professionnelle trouve sa source dans des textes d'origine législative ou réglementaire, la mise en oeuvre de cette formation professionnelle peut être largement définie de façon conventionnelle par les partenaires sociaux. A cet égard, on citera la naissance, par l'accord du 28 décembre 1994, d'un organisme professionnel collecteur agréé (OPCA) chargé principalement de la collecte et de la mutualisation des fonds versés par les entreprises au titre de la formation en alternance et l'accord cadre du 20 janvier 1995, instituant une formation initiale minimale obligatoire (FIMO) et une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) pour les conducteurs.

A) LA FORMATION INITIALE

Un niveau de formation plus faible qu'ailleurs...

Par rapport à la situation des actifs de l'ensemble de l'économie, les actifs du TRM apparaissent peu diplômés puisque, d'après la dernière enquête emploi, la proportion des «sans diplôme» se monte à environ 40% dans ce secteur contre 31% pour l'ensemble de l'économie et 32% dans l'ensemble des transports (cf Tableau 5.1). Mais il faut relativiser ce constat car cette situation est induite par la forte proportion d'ouvriers dans le TRM (cf Chapitre 2). En effet, si l'on compare le niveau des seuls ouvriers du TRM avec celui de l'ensemble des ouvriers, on observe des résultats similaires. D'après l'enquête de l'INRETS de 1993, 47% des conducteurs du compte d'autrui ont un niveau de formation inférieur ou

égal au certificat d'études primaires (CEP) contre 51% pour l'ensemble des ouvriers (mais seulement 33% chez les employés). Les ouvriers du TRM ne sont donc pas moins formés que les autres ouvriers et le rajeunissement accéléré de cette profession améliorera encore cette situation.

...mais supérieur à celui des conducteurs du compte propre

Une autre façon d'apprécier le niveau de formation des conducteurs du TRM est de le comparer à celui des chauffeurs du compte propre. Dans le compte d'autrui, 47% des conducteurs ont un niveau inférieur ou égal au CEP contre 58% dans le compte propre.

Parmi les conducteurs les plus qualifiés, la proportion de détenteurs d'un diplôme directement lié à leur métier est nettement plus élevée dans le compte d'autrui que dans le compte propre (18% contre 11%). Les conducteurs du compte d'autrui apparaissent donc comme mieux formés que ceux du compte propre.

Le niveau de formation augmente

		Bac +	Bac	Cap Bep	Bepc	aucun diplôme
1989	TRM	2,6	6,2	36,8	6,8	47,5
	TRV	4,7	9,1	34,8	7,6	43,7
	Total transport routier	3,5	7,5	35,9	7,2	45,9
	Total transport	7,4	10,1	34,8	9,4	38,3
	Total "économie"	17,0	11,0	28,1	7,9	36,1
1994	Total transport routier	5,7	6,8	40,8	7,6	39,1
	Total transport	10,7	11,1	37,2	9,2	31,9
	Total "économie"	19,3	11,8	30,4	7,8	30,8

Tableau 5.1 Répartition des salariés selon le diplôme pour chaque secteur d'activité

Source: Enquête Emploi 1994-INSEE.

La formation

Le niveau de formation varie avec l'âge des personnels concernés, les plus jeunes profitant du mouvement général d'allongement de la scolarité et d'augmentation des qualifications. Les conducteurs "sans aucun diplôme" représentent 39% de ceux qui ont plus de 50 ans et seulement 23% parmi les moins de 40 ans (cf Tableau 5.2).

La forte mobilité du secteur et l'accroissement de l'emploi, de plus de 60 000 personnes, en 10 ans, se sont traduits par une hausse du niveau moyen de formation initiale qui reste malgré tout inférieur à celui des actifs de l'ensemble de l'économie. En cinq ans, d'après l'enquête emploi, la proportion de salariés sans aucun diplôme a chuté de près de sept points dans le transport routier. Cette augmentation des qualifications n'est due que pour une faible part à la hausse de 1,5 point de la proportion des salariés du niveau Bac ou plus. L'essentiel de ce mouvement (5 points) correspond à l'augmentation des qualifications ouvrières, CAP/BEP. On retrouve la même relation entre rajeunissement de la population et augmentation du niveau de formation en observant l'influence de l'âge sur la formation. La proportion des conducteurs ayant un CAP ou un BEP est de 58% pour les moins de 40 ans contre 24% pour les plus de 50 ans.

	Conducteurs du compte d'autrui				Conducteur compte propre
	Moins de 40 ans	De 40 à 50 ans	50 ans et +	Total	
Sans diplômes	23%	28%	39%	27%	33%
CEP	9%	32%	34%	20%	25%
BEPC	7%	5%	1%	6%	5%
CAP/BEP mécani.	23%	14%	7%	18%	11%
Autres CAP-BEP	35%	18%	17%	27%	24%
BP, BAC et +	3%	4%	1%	3%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 5.2 Répartition des conducteurs selon l'âge et le diplôme pour le compte d'autrui et le compte propre
Source: INRETS 1993.

L'offre de jeunes diplômés

Par ailleurs, on peut tenter de reconstituer le nombre de personnes sortant des diverses filières de formation de conducteurs, l'éducation nationale, l'AFPA et les organismes de la profession (AFT et Promotrans) et le ministère de la défense. Si pour les trois premières filières on dispose de données fiables, pour l'armée il s'agit d'une estimation.

D'autre part, pour ce qui est de la formation initiale minimale obligatoire (FIMO), instituée par l'accord de branche du 20 janvier 1995, il est encore trop tôt pour connaître l'importance des premières promotions (cf encadré). En 1994, 3 200 jeunes ont obtenu un CAP ou un BEP, dont un tiers provenait d'établissements gérés par des organismes professionnels ou conventionnés par eux (Tableau 5.3).

Il faut y ajouter les 4 600 adultes formés par l'AFPA (CFP de conducteur).

En prenant en compte les appelés formés par l'armée avec le concours de l'AFT (environ un millier de personnes), on estime à 9 000 le nombre de jeunes formés, en 1995, au métier de conducteur. Ces jeunes ne sont pas forcément destinés au TRM, car ils peuvent s'orienter vers le compte propre. D'autre part, comme on l'a vu précédemment, une bonne part des diplômés du TRM proviennent d'autres filières. Aussi il est difficile d'apprécier l'adéquation du système de formation aux besoins du secteur en jeunes conducteurs (cf encadré). Néanmoins on peut estimer qu'au moins 10 000 des 21 000 conducteurs entrant dans le compte d'autrui relèvent potentiellement de la FIMO.

Les besoins en jeunes conducteurs

Il est intéressant de chercher à estimer les besoins du TRM en jeunes conducteurs formés. On peut tenter d'atteindre cet objectif à partir de la mobilité dans le secteur. On estime, en 1994, à 210 000 la population des conducteurs du compte d'autrui (zone courte ou longue, location et collecte de fret) et à 140 000 celle du compte propre. En déduire le nombre d'entrants dans la profession n'est pas aisé. Etant donné les conditions de travail de la profession, on peut estimer à environ 35 ans la durée maximale de la carrière dans ce métier. Cela est corroboré par l'analyse de la pyramide des âges de la profession puisque la proportion des plus de 55 ans est très faible. De ce fait, le simple renouvellement démographique de la profession impliquerait un taux d'entrée dans le métier de l'ordre de 3% si tous les conducteurs avaient une durée de carrière maximale. Mais la croissance de l'emploi (3% par an sur la période 1986-1994 et 3,5% en 1995) et les sorties anticipées (hors retraite) de la profession amèneraient à un taux réel d'entrée plus élevé. D'après la CARCEPT, la proportion, parmi ses cotisants (tous salariés du TRM compte d'autrui), de ceux qui ont moins d'un an d'ancienneté se montait, en 1993, à 12%. On sait, par ailleurs, que le nombre de permis de conduire poids-lourds délivrés représente, en 1994, 11% du total de l'effectif des conducteurs du compte propre et du compte d'autrui. On peut retenir donc l'hypothèse d'un taux d'entrée dans la profession de 10%, soit 35 000 conducteurs nouveaux par an, du compte propre et du compte d'autrui. Si on leur applique la structure des diplômes des conducteurs du compte d'autrui de moins de 40 ans, on peut estimer aujourd'hui à 20 000 le nombre de nouveaux conducteurs du TRM (compte propre et compte d'autrui) ayant un CAP ou un BEP et à 13 000 ceux qui n'ont aucune formation professionnelle.

LE CONTRAT DE PROGRES EN MATIERE DE FORMATION

LA FORMATION INITIALE

La formation constitue un chantier essentiel du contrat de progrès. Les fiches 25 et 26 du contrat progrès proposent des mesures visant la formation initiale et la formation continue. Les partenaires sociaux ont concrétisé ces deux propositions par l'accord du 20 janvier 1995. En matière de formation initiale minimale obligatoire (FIMO), le texte, entré en application le 1er juillet 1995, vise à professionnaliser le métier de conducteur salarié, pour les personnes exerçant ou appelées à exercer ce métier. La FIMO a une durée de 4 semaines et est destinée aux conducteurs des entreprises de transport pour compte d'autrui, exerçant leur métier sur des véhicules de plus de 7,5 tonnes de PTAC.

Les personnels titulaires d'un CAP de conduite routière, d'un BEP conduite et service ou d'un CFP de conducteur routier, ainsi que les conducteurs ayant 3 ans d'ancienneté dans ce poste (sans interruption supérieure à 2 ans) obtiennent la FIMO par équivalence. Par ailleurs, l'accord cadre ménage une période de transition de 5 ans, selon les modalités suivantes: jusqu'au 1er juillet 1998, ce sont les conducteurs nés après le 1er juillet 1971 qui sont visés; durant les deux années suivantes, seront concernés les conducteurs nés après le 1er juillet 1964; enfin, à partir du 1er juillet 2000, c'est toute la population des conducteurs qui est visée.

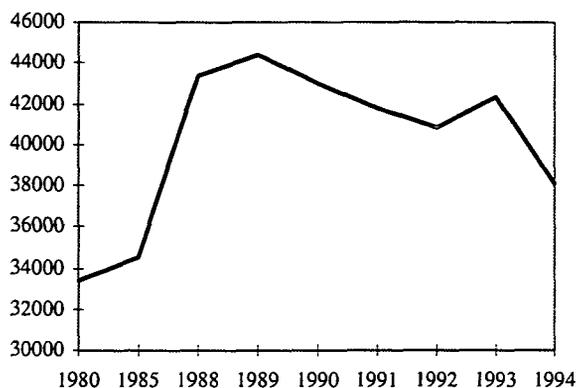
Préalablement à la FIMO, les aptitudes des candidats au métier de conducteur sont évaluées par les centres de formation agréés, selon une procédure, l'évaluation nationale des compétences professionnelles (ENCP). L'ENCP se compose d'épreuves de français, de mathématiques, sur la définition d'itinéraires et sur la connaissance de la réglementation des transports.

Les conducteurs ayant bénéficié de la FIMO reçoivent de l'organisme de formation une attestation à présenter, le cas échéant, aux personnels de contrôle sur route. Outre la participation financière des entreprises, prévue par l'accord, la taxe parafiscale contribue au financement de la FIMO (décret du 21 février 1996). Au moins la moitié du produit de cette taxe sur les immatriculations de véhicules est affectée à la formation des jeunes conducteurs de moins de 26 ans.

Enfin, à la demande des partenaires sociaux et pour veiller à la qualité des formations, le ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme (MELTT) a agréé, dans l'ensemble des régions, 120 centres. L'agrément, le suivi et le bilan de l'activité de ces centres, sont assurés par la direction des transports terrestres (DTT), en liaison avec les directions régionales de l'équipement (DRE).

LA FORMATION CONTINUE

Le même accord conventionnel prévoit des mesures visant à la formation continue des conducteurs de véhicules d'au moins 3,5 tonnes et 14 m³ de volume. Cette formation se déroule sur trois jours, par période de cinq ans. Elle prévoit une actualisation des connaissances techniques de conduite et de sécurité y compris la sensibilisation à la sécurité des autres usagers. Le financement de la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) est assurée par des moyens similaires à la FIMO. Comme pour la FIMO, il a été prévu un échéancier d'application qui s'étale jusqu'au 1er juillet de l'an 2000.



Graphique 5.1 Nombre de permis de conduire poids-lourds délivrés (E+EC)
Source: DSCR

La FIMO

De ce qui précède on peut conclure que le niveau de formation initiale des conducteurs du transport est appréciable. Les décisions conventionnelles et réglementaires qui viennent d'être prises sur la formation initiale minimale obligatoire (FIMO, cf encadré), devraient renforcer ce niveau de même que les extensions souhaitées par l'ensemble des acteurs lors des discussions d'élaboration du contrat de progrès et de l'accord conventionnel sur la formation minimale obligatoire (FIMO), aux chefs d'entreprise appelés à conduire et aux salariés du compte propre et des autres pays de l'Union européenne. En effet, les textes actuels s'appliquent seulement aux conducteurs salariés d'entreprises du compte d'autrui affectés la conduite d'un véhicule de plus de 7,5 tonnes de PTAC.

La formation

	Répartition des entreprises par taille	Entreprises sans stagiaires en % de salariés	Entreprises avec stagiaires en % de salariés	Entreprises total en % de salariés	Taux de participation financière	Stagiaires par salariés en %	Durée moyenne des stages en heures	Effort de formation en heures/salarié	
								moyenne toutes entreprises	moyenne entreprises avec stagiaires
Transports terrestres									
de 10 à 19 sal.	8,6	72,5	27,5	100	1,45	6,1	44,2	2,7	9,8
de 20 à 49 sal.	30,5	61,9	38,1	100	1,53	7,3	37,1	2,7	7,1
de 50 à 499 sal.	50,9	19,9	80,1	100	2,19	28,2	26,3	7,4	9,3
de 500 à 1999 sal.	10,1	0,0	100,0	100	2,98	48,9	31,4	15,4	15,4
Total entreprises	100	35,2	64,8	100	2,02	22,0	29,0	6,4	9,8

Tableau 5.3 L'effort de formation des entreprises du transport routier

Source CEREQ 1994

B) LA FORMATION CONTINUE

Les statistiques du centre d'études et de recherches sur l'emploi et les qualifications (CEREQ) portant sur l'année 1994 et une enquête du ministère du travail réalisée la même année auprès des entreprises de plus de 20 salariés permettent d'apprécier l'effort des entreprises en matière de formation professionnelle continue. Cet effort, mesuré en pourcentage de la masse salariale, passe du plancher légal (1,5%), pour les entreprises de moins de 50 salariés, à plus de 2% pour celles situées au dessus de ce seuil. L'effort de formation est aussi plus élevé pour les entreprises de zone longue (1,6%), les loueurs (3,1%) et les auxiliaires (2,5%) que pour celles de zone courte (1,2%). Le secteur du TRM se situe, de ce point de vue, dans la moyenne nationale. On peut estimer à 22 % des salariés des entreprises de plus de 10 salariés la proportion de ceux qui ont bénéficié, au moins une fois dans l'année, de formation continue. Pour 10% d'entre eux cette formation s'est traduite par une promotion.

Mais cette moyenne recouvre de fortes disparités entre entreprises: 35% des salariés du secteur se trouvent dans des entreprises n'ayant aucune action de formation.

Ce ratio est particulièrement élevé pour les entreprises de moins de 50 salariés alors que les grandes entreprises ont toujours une action dans ce domaine. La durée moyenne des stages est d'une trentaine d'heures, soit une moyenne de 10 heures par salarié pour les entreprises actives en la matière.

Selon une étude du SES, effectuée à partir de bilans sociaux de 1991 à 1993 d'entreprises de plus de 300 salariés, représentatives du TRM (zone longue, zone courte, loueurs, auxiliaires), il s'avère que cet effort de formation profite relativement moins aux ouvriers. Ils ne représentent que 24% des stagiaires alors qu'ils constituent 43 % de l'effectif total de ces entreprises.

L'enquête de l'INRETS permet de confirmer que ces formations qualifiantes ne touchent qu'une minorité de conducteurs, moins de 40% (cf Tableau 5.5). Il s'agit le plus souvent de la formation dispensée en vue de l'obtention de l'attestation de capacité à être transporteur et de la formation «matières dangereuses», donc de formations qui ont un caractère obligatoire du fait de la réglementation publique. Ces formations sont plus fréquentes pour les conducteurs de zone longue que pour ceux qui rentrent tous les soirs à leur domicile.

	Rentre chaque jour	Sabsente au moins un jour
Non réponse	1,1%	1,0%
Attestation de Capacité	6,3%	4,2%
Trans.Matières dangereuses(TMD)	12,0%	19,3%
Att.Cap+TMD	1,7%	2,9%
Autres formations	9,8%	10,6%
Aucune formation	69,1%	62,1%
Total	100,0%	100,0%

Tableau 54. Proportion des conducteurs ayant suivi une formation selon le rythme de travail.

Source: INRETS 1993

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 1994, la branche des transports et de la manutention se situe au troisième rang après le BTP et l'industrie du bois en terme de risque d'accidents du travail. De 1985 à 1991, dans le transport routier de marchandises, les accidents du travail avaient progressé plus vite que les effectifs. La situation s'améliore depuis 1991: on constate une diminution du risque d'un point en trois ans. Le risque d'incapacité permanente baisse légèrement. 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 sont un des 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 (51967 accidents ayant nécessité un arrêt de travail en 1994). Mais, en terme de risque (nombre d'accidents du travail rapporté aux effectifs), la branche des transports et de la manutention passe en troisième position, derrière le BTP et l'industrie du bois (avec des taux respectifs de 7,7%, 8% et 11,9% en 1994). Pour l'ensemble de l'économie, ce risque est de 4,7% en 1994.

Sur le long terme, on observe une forte baisse du risque dans la branche des transports et de la manutention: il était de 16,1% en 1955. Depuis 1985, il fluctue autour de 8%. Après avoir continûment baissé du début des années 1980 jusqu'en 1988 (de 10% à 8%), le risque d'accidents du travail a légèrement augmenté de 1989 à 1991. Sur la période 1991 à 1994, on enregistre à nouveau une diminution du risque: de 8,7% à 7,7%.

De même, la fréquence des accidents avec arrêt de travail dans la branche des transports et de la manutention a beaucoup diminué: le taux de fréquence¹ des accidents avec arrêt de travail s'élevait à 70 en 1955, à 44 en 1985 et à 41,6 en 1994. En revanche, le taux de gravité des incapacités temporaires² a progressé de

¹ Taux de fréquence = (nombre d'accidents avec arrêt / nombre d'heures travaillées) x 1000000.

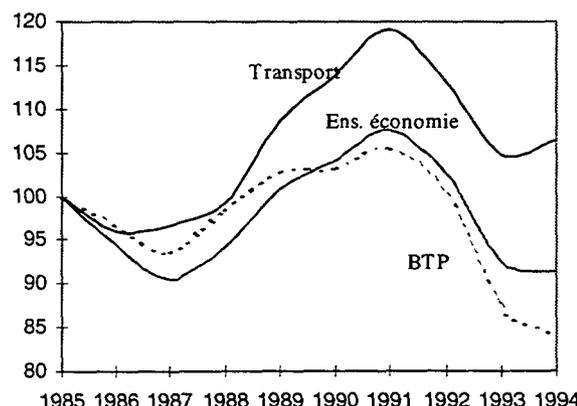
² Taux de gravité = (nombre de journées perdues par incapacité temporaire / nombre d'heures travaillées) x 1000.

manière quasi continue: il était de 1,80 en 1955 contre 1,93 en 1994.

Le secteur du transport routier de marchandises connaît un risque plus élevé que celui observé pour l'ensemble de la branche des transports et de la manutention. Depuis 1985, ce risque fluctue autour de 11%. En 1994, il atteint 10,7% (11,2% en 1985 et 11,6% en 1991).

De 1985 à 1994 le risque diminue pour les accidents les plus graves

De 1985 à 1994, alors que les effectifs de la branche des transports et de la manutention augmentent de 22%, les accidents avec arrêt de travail ne s'accroissent que de 6,5% et les accidents avec incapacité permanente (IP) diminuent de 12%.



1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994
Graphique 6.1: Evolution du nombre d'accidents du travail dans les transports et la manutention, base 100 en 1985
Source: CNAM

Les statistiques de la caisse nationale d'assurance maladie

Les statistiques de la caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) constituent la source principale d'information sur les accidents du travail. 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 retenus ici sont les accidents ayant nécessité un arrêt de travail. Ceux-ci comprennent les accidents ayant entraîné une incapacité permanente dont ceux ayant entraîné un décès. L'étude des risques est réalisée par groupements d'activités restreints et homogènes du point de vue technique. Les résultats concernant les sièges sociaux et les bureaux ne sont pas présentés par secteur ce qui rend difficile le rapprochement des effectifs recensés par la CNAM, pour une activité donnée, avec ceux du secteur. Afin d'obtenir des résultats aussi pertinents que possible en termes de risques, on ne retient que les activités spécifiques au transport routier de marchandises. Dans la nouvelle nomenclature, l'activité de transport routier de marchandises rassemble 4 codes CNAM (dérivés de la NAF):

Codes	Activités	Effectifs en 1994
602LB	Transport de marchandises de proximité	29406
602LC	Transport de marchandises par véhicule isothermes frigorifiques de proximité	4781
602MB	Transport de marchandises interurbain	121987
602MC	Transport de marchandises par véhicule isothermes frigorifiques interurbain	15024

Cela se traduit par la baisse des risques: de 88 à 77 pour mille pour les accidents avec arrêt de travail, de 10 à 7 pour mille pour les accidents avec IP. Le risque de décès reste stable (0,3 pour mille sur la période environ).

En 1994, l'ensemble du transport routier de marchandises compte, d'après la source CNAM, 171 198 salariés (contre 172 081 salariés en 1992). Le nombre total d'accidents ayant nécessité un arrêt de travail s'élève à 18 257 (contre 19 480 en 1992). De 1985 à 1994, les effectifs progressent plus fortement que les accidents du travail: les effectifs augmentent de 30% et les accidents du travail de 23,5%. Le risque d'accidents du travail du TRM suit à peu près les mêmes fluctuations que celui de l'ensemble de la branche des transports et de la manutention. Les accidents les plus graves (avec IP) n'augmentent que de 2,6%. Aussi, le risque d'accident avec IP diminue de 14 à 11 pour mille environ. Le risque de décès reste stable (0,6 pour mille).

On note une accentuation de la baisse des risques de 1992 à 1994, pour le TRM comme pour la branche des transports et de la manutention. Ce mouvement est commun à l'ensemble de l'économie. Cependant, l'écart entre le TRM et l'ensemble des branches n'est pas réduit.

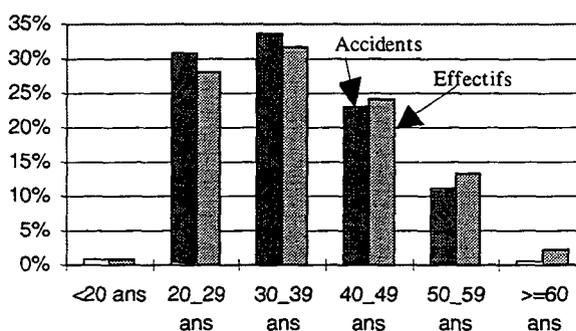
Le risque diminue avec l'âge, mais la gravité des accidents augmente

C'est dans les classes d'âge les plus jeunes que l'on compte le plus grand nombre d'accidents. Ainsi, en 1994, les jeunes de 25 à 29 ans totalisent 19,4% des accidents, la classe des 30-39 ans cumule 33,5% des accidents, celle des 40-49 ans 23%.

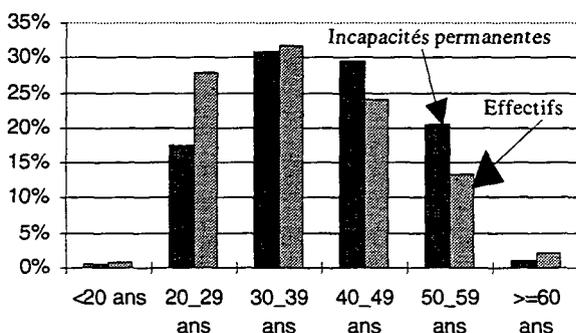
Les accidents avec incapacité permanente se concentrent dans les classes 30-39 ans et 40-49 ans (respectivement 30,8% et 29,4%).

Le risque diminue avec l'âge: il est de l'ordre de 11,5% pour les 20-40 ans et de 9,5% pour les 40-60 ans.

Les résultats sont inversés dans le cas des accidents avec incapacité permanente. On peut partager les salariés en deux classes: les moins de 35 ans, dont le risque d'accident avec IP est inférieur à 1% (de 8,6 à 9,5 pour mille) et les plus de 35 ans, qui ont un risque d'accidents avec IP supérieur à 1% (12 pour mille). Le risque le plus élevé est celui des 50-59 ans (17 pour mille en 1994).



Graphique 6.2: Distributions des accidents avec arrêt de travail et des effectifs par classe d'âge, en 1994
Source: CNAMTS



Graphique 6.3: Distributions des accidents avec IP et des effectifs par classe d'âge, en 1994
Source: CNAMTS

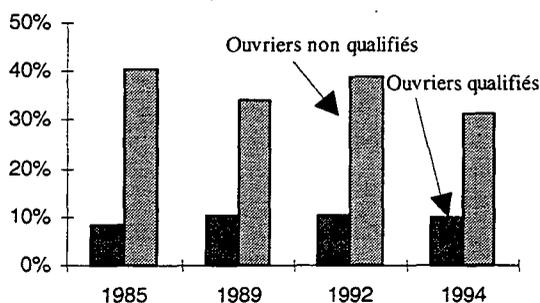
Les ouvriers: une catégorie professionnelle à risques

L'essentiel des accidents du travail recensés par la CNAM dans le TRM concerne les ouvriers, qu'ils soient qualifiés (70% des accidents en 1994) ou non qualifiés (23% des accidents en 1994), ce qui est dû à la fois au mode d'enregistrement -les salariés des sièges sociaux étant comptés à part- et à la forte proportion d'ouvriers dans le TRM.

La part des ouvriers qualifiés s'est accrue depuis 1985, aussi bien dans l'ensemble des accidents (50% des accidents en 1985) que dans le total des salariés du TRM (69% à 73%). On observe l'inverse pour les ouvriers non qualifiés: leur part dans les accidents du travail (36% des accidents en 1985) a baissé, plus fortement que dans l'effectif des salariés (10% à 8%).

Aussi, le risque³ pour les ouvriers qualifiés a légèrement progressé (de 8% à 10%), tandis qu'il diminuait nettement pour les ouvriers non qualifiés⁴ (de 41% à 31%), tout en restant très élevé (graphique 6.4).

Pour les accidents avec incapacité permanente, on retrouve un sur-risque pour les ouvriers non qualifiés mais l'écart est beaucoup plus réduit: les risques sont respectivement de 3% et 1%, en 1994.



Graphique 6.4: Evolution des taux de risque des ouvriers du TRM
Source: CNAMTS

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

Pour le TRM, la distinction entre ouvrier qualifié et ouvrier non qualifié recoupe à peu près celle opérée entre conducteur et manutentionnaire; cependant, les conducteurs, qui sont souvent amenés à effectuer des opérations de chargement et déchargement, sont exposés aux risques liés à la manutention.

C'est ce qui explique l'importance des accidents de manutention dans les accidents du travail du transport routier de marchandises.

En effet, en 1994, la répartition des accidents selon l'élément matériel en cause montre que 40% des accidents sont liés à la manipulation d'objets et aux appareils de levage et de manutention, alors que seulement 12% impliquent un véhicule. Mais pour les accidents avec IP, les accidents faisant intervenir un véhicule représentent 22%, alors que les accidents de manutention ne représentent plus que 30% (cf tableau 6.3 en annexe).

Si l'on s'intéresse au lieu sur lequel l'accident s'est produit, on constate que 87% des accidents ont lieu à l'arrêt (atelier, chantier) contre 12% en déplacement pour le compte de l'employeur. Cette proportion a diminué depuis 1985: elle était de 18% en 1985 et de 17% en 1989. Pour les accidents avec IP, la proportion d'accidents à l'arrêt passe à 80% et la part des accidents en déplacement passe à 20%. Les accidents du trajet domicile-travail ne sont pas comptés ici.

En 1994, les lésions constatées lors des accidents sont principalement des contusions (23%), des lumbagos (15%), des entorses (13%) et des fractures (12%). La répartition des accidents par nature des lésions est très stable dans le temps.

Ouvriers qualifiés/ouvriers non qualifiés: des risques différents en zone longue et en zone courte

Le passage à la nouvelle nomenclature dans les statistiques de la CNAM permet de distinguer la zone longue de la zone courte. En 1994, si le risque global est le même pour les deux activités (y compris pour les accidents les plus graves), on voit que pour les ouvriers non qualifiés le risque est plus élevé pour la zone courte (39%) que pour la zone longue (33%). Au contraire, pour les ouvriers qualifiés (essentiellement les conducteurs), le risque semble légèrement supérieur pour la zone longue. Pour les accidents les plus graves, les risques sont identiques.

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 1990, le nombre total des accidents de la route a baissé de 15%, tandis que le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd ne diminuait que de 8%. En revanche, de 1990 à 1995, le nombre total d'accidents de la route a chuté de 18% et celui des accidents impliquant un poids lourd a diminué de 28%. On observe les mêmes évolutions pour le nombre d'accidents mortels.

De 1985 à 1990, l'indice de gravité des accidents (nombre de morts par accident) a augmenté pour le total des accidents (de 5% à 6,3%) et de la même façon pour les accidents impliquant un poids lourd (de 14,3% à 15,2%).

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'effectif des affiliés une clé de répartition identique à celle observée dans l'enquête annuelle d'entreprises.

⁴ Le niveau de risque doit être considéré avec prudence, compte tenu des erreurs d'estimation (cf note 3). En revanche, l'ordre de grandeur des différences de risque selon la qualification est fiable.

Les accidents du travail du transport routier de marchandises

En 1995, l'indice de gravité pour le total des accidents reste à 6,3 %, mais il est de 17,5 % pour les accidents ayant impliqué un poids lourd.

	1985	1989	1993	1995
Nombre de tués	1582	1712	1339	1276
dont routiers	148	180	136	128
Nombre de blessés graves	4704	4126	2834	2645
dont routiers	681	678	475	406
Nombre de blessés légers	10299	10089	7139	6741
dont routiers	1926	2024	1535	1418

Tableau 6.1: Accidents de la route impliquant des poids lourds

Source: observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

En 1995, 7 309 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 132 949 accidents. La part des accidents impliquant un poids lourd dans le total des accidents se monte à 5,5%. Les accidents impliquant un poids lourd sont presque trois fois plus souvent meurtriers que l'ensemble des accidents de la route.

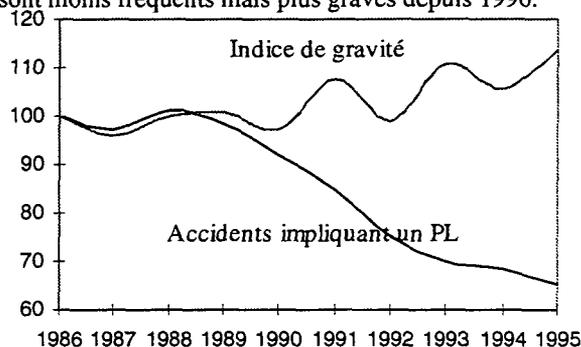
En effet, 14,9 % des accidents impliquant un poids lourd ont été des accidents mortels, contre 5,1% pour les accidents dans lesquels n'intervenait pas de poids lourd. En 1995, 128 conducteurs routiers ont été tués dans les accidents impliquant un poids lourd. Dans ces accidents, 1148 autres personnes ont été tuées.

Les accidents impliquant un poids lourd ont donc causé 1276 décès soit 15 % des 8 412 décès par la route.

La plupart des accidents impliquant un poids lourd ont eu lieu le jour (76 %, soit quasiment la même proportion que les autres accidents). Ces accidents sont plus fréquents du lundi au vendredi que le samedi et le dimanche, ce qui est lié aux restrictions de circulation imposées aux poids lourds les jours non ouvrables.

Les accidents sont plus fréquents sur route départementale (33%) et sur route nationale (32%), en partie 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%).

En conclusion, les accidents impliquant un poids lourd sont moins fréquents mais plus graves depuis 1990.



Graphique 6.5: Evolution de la part des accidents impliquant un poids lourd et de l'indice de gravité dans les accidents PL

Source: Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Améliorer l'information sur les accidents impliquant des conducteurs routiers

L'année 1995 a été marquée, pour les professionnels de la route et pour ses usagers, par de multiples initiatives relatives à la sécurité.

▫ Dans le cadre des suites du groupe de travail du commissariat général au plan, présidé par M G. DOBIAS, le ministre des transports a chargé M Y. MERLET de présider un groupe d'étude appelé à élaborer un rapport sur les accidents du travail dans le TRM. Ce rapport contient 57 mesures qui s'harmonisent avec les accords conventionnels du 23 novembre 1994 et du 20 janvier 1995, relatifs au temps de service et à la formation initiale et continue des conducteurs.

▫ La lettre ministérielle du 5 septembre 1995 incite à développer la sécurité. Le partenariat des directions régionales de l'équipement, des services déconcentrés de la direction de la sécurité et de la circulation routières et de l'inspection du travail des transports se renforce sur ce thème, avec la profession, dans le cadre d'instructions conjointes DTT-DSCR-IGTMOT, en date du 29 février 1996.

▫ Par ailleurs, la DTT a missionné l'INRETS afin de proposer des améliorations du système d'observation sur les accidents du travail impliquant des conducteurs routiers. Les deux sources d'information principales sur ces accidents sont les statistiques d'accidents du travail de la caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) et les statistiques d'accidents de la route de la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). L'étude confiée par la DTT à l'INRETS exclut, dans l'immédiat, toute possibilité de réconciliation totale de ces deux sources qui répondent à des besoins distincts. Mais elle aboutit aux recommandations suivantes:

- pour la sécurité routière, il faudrait identifier l'activité des entreprises dont font partie les conducteurs accidentés, en distinguant celles qui appartiennent au secteur des transports et les autres, ceci pour permettre une comparaison avec les résultats de la CNAM qui se rapportent au compte d'autrui.

- pour l'accidentologie du travail, il s'agit d'identifier plus précisément les professions des ouvriers des différents secteurs et particulièrement décliner les différentes catégories de conducteurs retenues par la nomenclature PCS de l'INSEE.

DEUXIEME PARTIE

Les annexes

1. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

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

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995
	ancienne nomenclature (NAP)							nouvelle nomenclature (NAF)			
Zone longue	47665	53283	58907	62731	70867	74764	79601	75933	80243	84891	95249
Zone courte	33848	37676	44186	46577	48225	45463	47269	44002	41376	39280	43038

Source: SES

De 1986 à 1994, la source est l' Enquête Annuelle d'Entreprise(EAE) du SES. De 1986 à 1992, la zone longue correspond au code 6911 et la zone courte au code 6912 de la nomenclature d'activité et de produits (NAP 73). A partir de 1993, la nomenclature d'activité française (NAF) remplace la NAP. La zone longue correspond dorénavant au code 602M "transports routiers de marchandises interurbains" et 602M "transports routiers de marchandises de proximité" de la NAF. Pour l'année 1992, les données sont disponibles dans les deux nomenclatures. Pour 1995, 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	1995
Transport ferroviaire	48,6	44,7	44,1	45,0	45,9	44,0	43,5	41,9	37,6	39,9	38,8
Transport routier	124,5	130,5	140,3	156,8	164,4	167,9	171,3	174,6	167,9	177,8	190,4
Transport fluvial	7,6	7,0	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6	5,9
Transport par conduites	24,1	26,9	25,7	29,3	23,0	20,5	22,7	23,4	23,3	22,2	22,2
Total Terrestre	204,8	209,1	216,8	237,8	240,0	239,5	244,3	246,8	234,8	245,5	257,2

Source: SES, 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 1995.

	Ensemble	Internationa- l	Intérieur		
			total	Charge Utile >=17t	
				Zone courte	Zone longue
1985	102,8	101,3	103,4	92,3	112,8
1986	103,6	102,3	104,2	94,6	112,5
1987	99,9	100,1	99,8	92,4	106,0
1988	96,9	97,6	96,6	91,1	101,2
1989	96,3	99,1	95,1	90,5	98,9
1990	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1991	100,6	101,2	100,4	100,0	101,1
1992	102,1	101,9	102,7	99,1	103,4
1993	102,8	99,7	103,6	101,1	102,7
1994	103,7	101,0	104,3	102,9	102,5
1995	100,3	100,7	100,3	97,9	103,8

Source: SES

Base 100 en 1990

TABLEAU 1.4 La démographie des entreprises du secteur des transports, de 1989 à 1995.

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Créations	11669	11537	10685	10272	9260	10006	9374
Cessations	9431	10359	10546	10622	10168	8995	8243
Solde	2238	1178	139	-350	-908	1011	1131

Source: INSEE. Les cessations comprennent les défaillances qui donnent lieu à décision du tribunal de commerce (liquidation judiciaire, faillite), et les autres cessation d'activité (cessations volontaires etc...). Les défaillances représentent environ un cinquième à un quart 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	1992	1993	1994
	ancienne nomenclature (NAP)					nouvelle nomenclature (NAF)		
Zone longue	32,6%	31,2%	32,0%	33,5%	33,0%	33,2%	32,0%	32,2%
Zone courte	29,0%	29,4%	29,6%	29,7%	28,6%	29,8%	28,4%	28,7%

Source: EAE-SES 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 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.

Pour la définition de la zone courte et de la zone longue, avant et après 1992, se reporter à la note du tableau 1.1.

TABLEAU 1.6 Le taux de sous traitance dans le TRM (sous-traitance sur chiffre d'affaires) en pourcentage, de 1986 à 1992.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994
	ancienne nomenclature (NAP)							nouvelle nomenclature (NAF)		
Taux de sous traitance	15,3%	16,8%	17,9%	17,3%	17,6%	17,3%	17,5%	17,2%	16,3%	15,8%

Source: SES

TABLEAU 1.7 Le taux de sous traitance (sous-traitance sur chiffre d'affaires) en pourcentage, selon l'activité et la taille de l'entreprise, de 1992 à 1994.

	1992	1993	1994
Zone longue (602M)			
6 à 19 salariés	13,2%	9,5%	8,9%
20 à 49 salariés	14,9%	16,7%	16,3%
50 à 200 salariés	17,7%	18,0%	18,3%
200 salariés et plus	25,2%	22,7%	18,0%
Ensemble	17,0%	16,4%	15,6%
Zone courte (602L)			
6 à 19 salariés	11,8%	10,2%	10,6%
20 à 49 salariés	16,7%	16,4%	15,9%
50 à 200 salariés	22,7%	22,4%	22,0%
200 salariés et plus	27,5%	19,9%	23,6%
Ensemble	17,7%	16,0%	16,1%
Total TRM			
6 à 19 salariés	12,6%	9,8%	9,6%
20 à 49 salariés	15,5%	16,7%	16,2%
50 à 200 salariés	19,1%	19,1%	19,1%
200 salariés et plus	25,7%	22,0%	19,0%
Ensemble	17,2%	16,3%	15,8%

Source : EAE-SES

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

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995p
Compte de production de la branche aux prix de 1980 (Comptes de la Nation)											
Consom. intermédiaire	22238	23649	25909	29088	31303	32647	34171	35590	35839	37397	40147
Valeur ajoutée	26255	27379	30727	36011	38553	39744	40831	41631	39434	41812	45652
Production effective	48493	51028	56636	65099	69856	72391	75002	77221	75273	79209	85799
Le facteur travail de la branche (Comptes de la Nation)											
Salariés	188,2	193,2	198,6	204,0	208,3	214,5	218,0	220,4	220,0	223,6	231,4
Non salariés	26,0	27,4	28,3	29,5	30,7	31,7	31,9	31,2	30,5	30,5	30,4
Total des effectifs	214,2	220,6	226,9	233,5	239,0	246,2	249,9	251,6	250,5	254,1	261,8
Heures travaillées	385	389	397	410	431	436	452	464	461	459	471
Le facteur capital du secteur (EAE-SES) nouvelle nomenclature (NAF)											
Parc (camions+ rem. + tracteurs)	157974	168938	181655	201969	210694	215261	211585	212947	211585	211585	nd
La productivité											
du travail	100,0	103,4	113,8	128,9	131,3	133,8	132,5	131,7	125,7	133,8	142,3
du capital	100,0	97,5	101,8	107,3	110,1	111,1	116,1	117,6	112,1	118,9	

Source : INSEE-Comptes de la Nation et EAE-SES. La productivité du travail (base 100 en 1985) 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 du secteur (Source EAE-SES).

2. L'EMPLOI

TABLEAU 2.1 L'emploi dans les principales branches et dans le transport routier de marchandises de 1985 à 1995.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Industrie	4989	4865	4792	4810	4833	4756	4598	4389	4273	4275
Tertiaire	7531	7727	7978	8247	8477	8531	8511	8421	8520	8709
TRM	252	268	291	303	311	307	317	315	317	327
Ensemble de l'économie	21694	21763	21957	22246	22478	22502	22338	22079	22063	22326

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 en 1986 et de 1992 à 1994, selon la taille et l'activité de l'entreprise.

Activité	Taille	1986	1992	1992	1993	1994
		ancienne nomenclature		nouvelle nomenclature (NAF)		
Zone longue	0 à 5 salariés	7199	8825	8806	9062	9255
	6 à 49 salariés	1769	2275	2281	2445	2414
	plus de 50 salariés	275	438	426	442	485
	Total	9243	11538	11513	11949	12154
Zone courte	0 à 5 salariés	14173	21455	20472	20111	19075
	6 à 49 salariés	1579	1724	1533	1413	1405
	plus de 50 salariés	182	194	175	162	147
	Total	15934	23373	22180	21686	20627
TRM	0 à 5 salariés	21372	30280	29278	29173	28330
	6 à 49 salariés	3348	3999	3814	3858	3819
	plus de 50 salariés	457	632	601	604	632
	Total	25177	34911	33693	33635	32781

Le changement de nomenclature d'activité introduit une importante rupture pour ce qui concerne la collecte de fret, c'est pourquoi la série " nombre d'entreprises " n'est pas reprise pour cette activité.

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.3 L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises (zone longue, zone courte) en 1986 et de 1992 à 1994, selon la taille de l'entreprise.

	1986	1992	1992	1993	1994
	ancienne nomenclature		nouvelle nomenclature (NAF)		
total	170785	219230	203422	202712	206625
0 à 5 salariés	20652	29802	28591	26922	27917
6 à 9 salariés	18106	20204	19448	18197	20063
10 à 19 salariés	25857	30390	28889	29785	29190
20 à 49 salariés	44383	55074	52993	53119	53297
50 à 99 salariés	18727	25772	24850	25261	26355
100 à 199 salariés	17881	24477	23733	23481	25393
200 salariés et plus	25179	33511	24918	25947	24410

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.4 L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises en 1986 et de 1992 à 1994, selon l'activité de l'entreprise.

Activité	1986	1992	1992	1993	1994
	nouvelle nomenclature		nouvelle nomenclature (NAF)		
Zone longue	94308	130137	123702	128252	134784
Zone courte	76477	89093	79720	74460	71841
Total TRM	170785	219230	203422	202712	206625

Source : EAE-SES

TABLEAU 2.5 La mobilité dans le transport routier de marchandises en 1986 et de 1992 à 1994, selon l'activité de l'entreprise: taux d'entrées et de sorties par motifs

	1986	1992	1993	1994
Taux d'entrées dans la Z.L	27,9	34,0	27,8	34,3
dont CDD	19,2	18,9	18,3	22,3
dont CDI	7,3	12,4	6,6	9,1
dont transferts	0,6	1,9	2,1	1,6
Taux d'entrées dans la Z.C	27,6	34,2	35,7	39,7
dont CDD	20,2	22,4	26,6	29,9
dont CDI	6,3	10,1	7,5	8,0
dont transferts	0,3	0,8	1,4	0,7
Taux d'entrées TRM (Z.C et Z.L)	27,8	34,1	31,3	36,4
Taux de sorties dans la Z.L	23,6	32,3	28,8	29,2
dont fin de CDD	10,2	9,7	11,3	11,2
dont démissions	7,1	10,8	5,9	7,4
dont lic, éco	0,6	1,3	1,5	0,9
dont lic, autres	2,3	3,7	3,4	3,4
dont transferts	0,9	2,4	3,0	2,4
Taux de sorties dans la Z.C	24,9	34,1	33,8	34,1
dont fin de CDD	13,0	14,7	19,4	17,8
dont démissions	5,6	8,7	5,4	7,5
dont lic, éco	0,6	1,2	1,5	0,8
dont lic, autres	2,4	3,6	3,5	3,4
dont transferts	0,3	2,2	1,1	0,7
Taux de sorties TRM (Z.C et Z.L)	24,2	33,1	31,0	31,1

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 champs 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

En 1986 et 1992, on fait référence à la NAP et pour les années suivantes à la NAF, pour définir le TRM.

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 le type d'entreprise (compte propre et compte d'autrui) et selon le rythme de travail.

Nombre d'entreprises	Conducteur du compte propre qui rentre tous les jours	Conducteur du compte d'autrui qui rentre tous les jours	Conducteur du compte d'autrui qui s'absente de 2 à 3 jours	Conducteur 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	8,3	11,7	13,5	20,9
Total	100	100	100	100

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

TABLEAU 2.7 Les salariés des entreprises de plus de 5 salariés, du transport routier de marchandises (Z.C, Z.L) selon le caractère sédentaire ou pas de leur emploi, en 1986 et de 1992 à 1994.

	1986	1992	1992	1993	1994
	ancienne nomenclature		nouvelle nomenclature (NAF)		
Conducteurs	113,5	149,8	149,1	149,5	155,3
dont de la Z.L	54,1	80,5	84,7	86,6	92,2
dont de la Z.C	59,4	69,3	64,4	62,9	63,2
salariés sédentaires	52,9	57,8	49,8	49,6	47,2
Total salariés	166,4	207,6	198,9	199,0	202,5

Source : EAE-SES

TABLEAU 2.8 Les salariés sédentaires des entreprises de plus de 5 salariés, du transport routier de marchandises (Z.C, Z.L) selon le type d'emploi, en 1986, 1992 et 1994.

	Cadre, agt.maîtrise, employé		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
Zone longue								
1986 en nap	18285	481	4385	154	5720	442	1485	137
1992 en nap	21200	1275	5020	356	5407	432	1349	69
1992 en naf	19327	1182	3561	317	5183	422	1171	76
1994 en naf	18936	1627	3585	263	5889	485	842	151
Zone courte								
1986 en nap	12602	619	2742	280	3712	391	1334	117
1992 en nap	13736	1088	3243	160	3801	231	1315	99
1992 en naf	10998	856	3275	69	2183	296	831	42
1994 en naf	8646	982	2766	227	1881	265	543	70
TRM								
1986 en nap	30887	1100	7127	434	9432	833	2819	254
1992 en nap	34936	2363	8263	516	9208	663	2664	168
1992 en naf	30325	2038	6836	386	7366	718	2002	118
1994 en naf	27582	2609	6351	490	7770	750	1385	221

Source : EAE-SES

TABLEAU 2.9 Le marché du travail des chauffeurs routiers selon leur qualification: les offres et les demandes nouvelles

		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Offres nouvelles d'emploi	Conducteurs livreurs	8433	10247	12781	19925	17321	16005	12318	16186
	Conducteurs "régional"	8064	9905	11796	17703	15828	13294	10500	16467
	Conducteurs "national"	1553	1983	2622	3198	3442	3036	2465	4357
	Conducteur "international"	713	925	1159	2327	1398	1246	990	1750
	Total Conducteurs	18763	23060	28358	42071	37989	33581	26273	38760
Demandes d'emploi nouvelles	Conducteurs livreurs	88222	93281	92283	85340	85561	85278	80250	71848
	Conducteurs "régional"	56083	58770	58770	55039	54175	54726	54872	49947
	Conducteurs "national"	9038	9415	8987	8803	10030	11699	14160	14044
	Conducteur "international"	2100	2251	2363	4468	2771	3761	5149	5107
	Total Conducteurs	155443	163717	162403	151492	152537	155464	154431	140946

Source : DARES (Ministère du travail)-ANPE

TABLEAU 2.10 Evolution de la pyramide des âges des salariés dans les transports.

	15à24 ans	25 à39 ans	40à49 ans	50à59 ans	>= 60 ans	Ensemble
1986	8,4%	48,2%	24,4%	17,3%	1,7%	100%
1988	7,6%	49,2%	26,1%	15,8%	1,4%	100%
1993	5,5%	47,9%	29,4%	15,6%	1,5%	100%

Source: Enquête emploi-INSEE

TABLEAU 2.11 Pyramide des âges des salariés des transports, par secteur, en 1992.

Age	-25 ans ans	25 à 39 ans	40 à 49 ans	50 ans et +	Ensemble
Secteur					
Fer	3%	46%	33%	19%	100%
TRM zone longue	7%	56%	25%	12%	100%
TRM zone courte	8%	55%	24%	12%	100%
TCU et TRV	3%	48%	31%	18%	100%
Air	4%	50%	28%	18%	100%
Annexe & Auxiliaires	9%	53%	24%	14%	100%

Source: DADS-INSEE

TABLEAU 2.12 La mobilité dans les entreprises des transports.

	Salarié déclarant vouloir changer d'emploi			Ancienneté dans l'entreprise					
				< à 1 an			> à 10 ans		
	1989	1993	1995	1989	1993	1995	1989	1993	1995
Transport ferroviaire	1,0	1,2	0,1	2,5	2,8	2,2	72,6	83,5	87,7
Transport routier	6,3	5,2	5,8	15,2	14,2	16,8	36,2	31,8	31,8
TRM	6,9	5,7	nd.	18,7	15,3	nd.	29,7	27,8	nd.
Autres trans. routiers	5,5	4,5	nd.	10,8	12,8	nd.	44,6	36,6	nd.
Transport aérien	4,9	5,5	5,7	10,8	7,0	7,0	50,7	44,1	48,9
At. annexe et auxiliaires	9,5	5,4	8,5	15,7	17,2	14,0	42,5	37,8	33,1
Total transport	5,6	4,5	4,9	12,1	11,9	10,8	47,0	45,0	45,2

Source: Enquête emploi.

3. LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

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 nuits	nd.	nd.	60,8	62,5	nd.	nd.	nd.	nd.
Absent 1 à 3 nuits	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		Absents au moins 2 jours		Retour chaque jour	Absents au moins 2 jours
	Compte propre	Compte d'autrui	Compte propre	Compte d'autrui	chaque jour	2 jours
Durée hebdomadaire de travail	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
Nombre moyen de jours de travail par semaine	5,02 j	5,12 j	5,07 j	5,42 j	5,5 j	5,51 j
Durée moyenne des amplitudes	10,2 h	10,7 h	12,7 h	14,4 h	10,2 h	14,3 h
Taux de travail de nuit	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.

TABLEAU 3.3
Répartition de la durée du travail selon différentes activités - Résultats 1993

	Salariés				Non Salariés	
	Retour chaque jour		Absents au moins 2 jours		Retour	Absents au moins
	Compte propre	Compte d'autrui	Compte propre	Compte d'autrui	chaque jour	2 jours
Durée hebdomadaire de travail	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
Nombre moyen de jours de travail par semaine	4,77 j	4,94 j	4,95 j	5,27 j	5,1 j	5,6 j
Durée moyenne des amplitudes	10,3 h	11,2 h	14,0 h	15,2 h	11,5 h	13,6 h
Taux de travail de nuit	0,03	0,066	0,07	0,1	0,03	0,1

Source : INRETS - Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 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
ZONE LONGUE						
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
Profession intermédiaire administr:	4400	4100	5075	5400	5850	5800
ZONE COURTE						
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
Profession intermédiaire administr:	3475	2650	3275	3575	4500	4000
ZONE LONGUE + ZONE COURTE						
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
Profession intermédiaire administr:	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
ZONE LONGUE						
moins 10	24625	26825	30050	33700	34400	35250
de 10 à 50	49000	56750	62175	68175	73575	75625
Plus de 50	37550	41625	50650	54775	56025	59850
ZONE COURTE						
moins 10	31450	34100	33575	36725	37925	37625
de 10 à 50	37850	40225	46850	49975	49875	50475
Plus de 50	16475	17750	18375	22000	26750	27500
ZONE LONGUE+ ZONE COURTE						
moins 10	56075	60925	63625	70425	72325	72875
de 10 à 50	86850	96975	109025	118150	123450	126100
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
ZONE LONGUE						
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
Profession intermédiaire administr	122207	113784	116383	119543	127685	126585
ZONE COURTE						
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
Profession intermédiaire administr	101188	100554	107761	121888	127176	123377
ZONE LONGUE + ZONE COURTE						
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
Profession intermédiaire administr	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	1993
ZONE LONGUE							
moins 10	81050	83491	92570	85401	87976	94871	95610
de 10 à 50	85739	88387	94901	102767	117995	101700	105613
Plus de 50	101373	111398	103262	109442	111546	110216	113257
ZONE COURTE							
moins 10	76382	82661	87116	91002	89160	107003	105128
de 10 à 50	80488	94559	92445	86903	97690	99798	101570
Plus de 50	87604	93975	118287	97318	105636	106407	111540
ZONE LONGUE + ZONE COURTE							
moins 10	78432	83049	89782	88107	88586	100580	99780
de 10 à 50	83233	91179	93627	94399	107575	100785	104311
Plus de 50	95067	103997	109603	104202	108662	108427	112848

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

TABLEAU 4.5 Indice des salaires mensuels (base 100 = Avril 93)

	2° trim. 93	3° trim. 93	4° trim. 93	1° trim. 94	2° trim. 94	3° trim. 94	4° trim. 94	1° trim. 95	2° trim. 95	3° trim. 95	4° trim. 95
Autres transports terrestres (TRM et TRV)											
Ouvrier	100	99,7	100,1	100,4	101,0	101,3	101,5	102,2	103,1	103,4	103,8
Ensemble	100	99,7	100,1	100,4	100,9	101,3	101,5	102,2	103,0	103,4	103,7
Ensemble des branches marchandes											
Ouvrier	100	100,3	100,9	101,2	101,7	102,3	102,8	103,2	104,1	105,0	105,3
ETAM	100	100,0	100,5	101,0	101,5	102,0	102,5	103,0	103,8	104,3	104,7
Cadres	100	100,2	100,8	101,1	101,3	101,9	102,2	102,5	103,5	104,2	104,2
Ensemble	100	100,2	100,7	101,1	101,6	102,1	102,6	103,0	103,9	104,6	104,9

Source: Enquête ACEMO - DARES

TABLEAU 4.6 Evolutions du total des salaires bruts et des charges sociales rapportés aux effectifs

en francs

	1986	1992	1992	1993	1994
	ancienne nomenclature (NAP)		nouvelle nomenclature (NAF)		
ZONE LONGUE					
Salaires bruts / effectifs	95141	118783	116032	118773	117724
Charges sociales / effectifs	43115	51714	50826	52563	52201
ZONE COURTE					
Salaires bruts / effectifs	91694	123154	116809	117390	116927
Charges sociales / effectifs	42477	53865	51149	51648	51545
ZONE LONGUE + ZONE COURTE					
Salaires bruts / effectifs	93598	120560	116305	118317	117479
Charges sociales / effectifs	42829	52588	50934	52261	51994

Source : Enquête Annuelle d'Entreprises - SES

5. LA FORMATION

TABLEAU 5.1 Nombre de diplômes de la filière "transports routier de marchandises" délivrés en 1995 par le système de formation.

Filière	Diplôme	Candidats	Reçus	Taux de réussite
Education Nationale ⁽¹⁾	CAP	2579	1212	47%
	BEP	1676	922	55%
CFA/AFT	CAP + BEP	64	56	88%
CFA/Promotrans		34	25	74%
S/Total		98	81	83%
LP/AFT ⁽²⁾	CAP + BEP	1574	947	60%
		LP/Promotrans	84	66
S/Total		1658	1013	61%
AFPA	CFP	6240	4651	75%
AFT	CFP	2967	2607	88%
Promotrans	CFP	505	383	76%
S/Total CFP		9712	7641	79%
Ministère de la défense			1000	

Sources : Education nationale - AFPA - Rapport social du CNT 1996.

(1) L'éducation nationale délivre le CAP aux élèves qui ont réussi les épreuves pratiques du BEP mais échoué aux épreuves générales. On ne peut donc additionner les deux lignes.

(2) Il s'agit de lycées professionnels (LP) qui reçoivent des financements (taxe d'apprentissage et/ou taxe parafiscale) de l'AFT et de Promotrans. Ces chiffres sont en principe inclus dans ceux de l'Education nationale.

(3) Il existent deux certificats de formation professionnelle (CFP) pour le transport routier de marchandises: le CFP M128 et le CFP M148. Il faut avoir passé et obtenu le CFP M128 pour se présenter au CFP M148. Ces chiffres qui représentent le cumul des deux types de CFP comportent des doubles comptes, en termes de personnes formées.

TABLEAU 5.2 Evolution du nombre de permis de conduire "poids lourds" délivrés.

unités

	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Permis poids lourds (C + EC)	33 374	34 499	43 323	44 392	43 034	41 788	40 777	42 372	38 074	34258

Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR).

6. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TABLEAU 6.1 Statistiques d'accidents du travail

en milliers

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Ensemble des industries du transport et de la manutention										
Nombre de salariés	555023	562817	566534	601163	622884	650720	665813	666700	653618	675308
Nombre d'accidents avec arrêt	48774	46753	47166	48366	52990	55591	58097	55101	51043	51967
Nombre d'accidents avec I.P.	5506	5056	5011	5655	5273	5631	5822	5258	4517	4827
Nombre de journées perdues par IT	1863	1943	2049	2149	2427	2454	2647	2591	2388	2411
Nombre d'I.P. totales	17	11	7	12	11	14	14	10	7	nd
Nombre de décès	157	152	186	174	221	205	196	175	166	161
<i>dont Transport et manutention de marchandises (12.04)</i>										
Nombre de salariés	224784	231318	236098	251118	265369	275111	280206	277975	272230	286338
Nombre d'accidents avec arrêt	26728	26041	26681	28282	31598	33898	34838	33493	31350	31771
Nombre d'accidents avec I.P.	2973	2811	2807	3087	2952	3218	3357	3085	2712	2806
Nombre de journées perdues par IT	nd.	nd.	1071	1158	1331	1399	1502	1534	1453	
Nombre d'I.P. totales	nd.	nd.	3	8	6	7	10	7	2	7
Nombre de décès	nd.	nd.	134	117	125	147	140	123	120	114
BTP										
Nombre de salariés	1241661	1229789	1214392	1261892	1290573	1285697	1295128	1239785	1146924	1148318
Nombre d'accidents avec arrêt	162541	157257	151896	159791	167116	167813	171604	162594	142255	136906
Nombre d'accidents avec I.P.	19501	17392	16714	18282	16749	17604	17822	16215	13751	13954
Nombre de journées perdues par IT	5958	6104	6133	6634	7193	7256	7646	7538	6784,976	6441
Nombre d'I.P. totales	33	30	33	35	36	26	45	50	39	nd
Nombre de décès	320	263	258	362	324	361	313	298	256	214
Ensemble des secteurs										
Nombre de salariés (en milliers)	13536	13177	13306	13752	14015	14414	14560	14440	14140	14279
Nombre d'accidents avec arrêt (en millier)	732	691	663	690	737	761	787	750	676	668
Nombre d'accidents avec I.P. (en millier)	74	67	63	69	64	67	68	62	53	53
Nombre de journées perdues par IT	21901	22041	21989	23617	25852	26542	28535	28234	25784	25498
Nombre d'I.P. totales (en milliers)	87	79	89	98	97	103	104	108	94	nd
Nombre de décès	1067	978	1004	1112	1177	1213	1082	1024	855	806

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

Notes:

IP: Incapacité Permanente

IT: Incapacité Temporaire

TABLEAU 6.2 Comparaison des risques d'accident du travail en 1994.

1994	Nombre de salariés	Nombre d'acc. avec arrêt	Risque d'accident	Nombre d'acc. avec I.P	Risque d'incap. perm.	Nombre de décès	Risque de décès
Bâtiment & Travaux Publics	1148318	136906	11,9%	13954	1,22%	214	0,019%
Transports et manutention	675308	51967	7,7%	4827	0,71%	161	0,024%
Ensemble de l'économie	14278686	667933	4,7%	53306	0,37%	806	0,006%

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.3 Distribution des accidents selon l'élément matériel en cause, en 1994.

Élément matériel en cause dans l'accident	1994	Accidents avec arrêt du travail	Répartition des accidents	Accidents avec incapacité permanente	Répartition des accidents avec IP
Emplacement de travail et surface de circul. (pein pied)		3232	17,7%	239	12,8%
Emplacement de travail et surface de circul. (dénivellation)		4473	24,5%	536	28,8%
Objet en cours de manipulation		2732	15,0%	205	11,0%
Objet en cours de transport manuel		2464	13,5%	195	10,5%
Objet, masse particule en mouvement accidentel		1015	5,6%	73	3,9%
Appareil de levage et de manutention		1107	6,1%	79	4,2%
Appareil de levage, amarrage et préhension		176	1,0%	15	0,8%
Véhicules sauf chariot de manutention		2045	11,2%	404	21,7%
Autres		1013	5,5%	117	6,3%
Total		18257	100%	1863	100%

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.4 Statistiques d'accidents de la route

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
unités											
CONDUCTEURS POIDS LOURDS											
Blessés légers	1926	1942	1965	2036	2024	1950	1843	1615	1535	1483	1418
Blessés graves	681	735	679	721	678	687	623	474	475	399	406
Tués	148	207	177	192	180	194	154	123	136	122	128
TOTAL DES VICTIMES D' ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD											
Blessés légers	10299	9861	9752	10121	10089	9305	8646	7737	7139	7049	6741
Blessés graves	4704	4505	4377	4347	4126	3911	3540	3013	2834	2682	2645
Tués	1582	1724	1604	1740	1712	1542	1573	1281	1339	1250	1276
Taux de tués	14,3	15,6	15,0	15,6	15,8	15,2	16,8	15,5	17,4	16,5	17,5
ACCIDENTS											
Impliquant un poids lourd	11057	11017	10687	11140	10840	10138	9349	8281	7712	7555	7309
% d'accidents impliquant un PL	5,8	6,0	6,2	6,3	6,4	6,2	6,3	5,8	5,6	5,7	5,5
Total	191096	184626	170994	175887	170590	162573	148890	143362	137500	132726	132949

Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

BIBLIOGRAPHIE

Emploi,rémunérations,conditions de travail,formation

Économie générale

- "Comptes et indicateurs économiques", Insee (Rapport sur les comptes de la Nation), année 1995"

Économie des transports

- "Les transports en 1995, 33^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la Nation", INSEE-SES

- "Les performances des entreprises du transport routier de marchandises. Évolution de 1988 à 1993" OEST Juin 1995

"Les transports en 1995", Insee Première, à paraître
"Les entreprises de transport", SES (enquête EAE), année 1993

- "La situation économique et sociale du transport routier de marchandises" -rapport du groupe Dobias-Commissariat Général du Plan-janvier 1993

- "Rapport sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien - 1995", CNT

- "La conjoncture sociale du transport routier de marchandises" SES - septembre 1996

- "Enquête sur l'emploi de mars 1995", Insee

- "Salaires et coûts salariaux -45 ans d'évolution", Insee Première n° 449, mai 1996

- "Le coût salarial", Insee Première n° 462, 1996

- "L'évolution des salaires dans le secteur privé en 1995", Insee Première n° 471- juillet 1996

- "Résultats de l'enquête trimestrielle sur l'activité et les conditions d'emploi de main-d'oeuvre d'avril 1993 à octobre 1995. Séries révisées", Premières informations.DARES-MTAS- n°517, 22 mars 1996.

- "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

- "La formation professionnelle continue financée par les entreprises. Exploitation des déclarations fiscales des employeurs n°2483- Année 1993", CEREQ

- "Statistiques financières et technologiques des accidents du travail", CNAMTS, années 1991-1992-1993

- "Statistiques technologiques d'accidents du travail- premiers résultats", CNAMTS-1994

- "Bilan annuel - statistiques 1995", Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

- "La sécurité des poids lourds en 1994- Étude sectorielle", ONISR

SIGLES

ASSEDIC : Association pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce	DTT : Direction des Transports Terrestres
BIT : Bureau International du Travail	INRETS : Institut National de Recherche en Economie des Transports et Sécurité
CARCEPT : Caisse Autonome de Retraite Complémentaire et de Prévoyance du Transport Routier Voyageurs et Marchandises	INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
CCTN : Commission des Comptes de Transport de la Nation	SES : Service Economique et Statistique des Transports
CEREQ : Centre d'Etudes et de Recherche sur les Qualifications	SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes
CNAMTS : Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés	SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français
CNR : Comité National Routier	UNEDIC : Union Nationale Interprofessionnelle pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce
CNT : Conseil National des Transports	
DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière	

ABREVIATIONS

ACEMO : enquête sur l'Activité, les Conditions d'Emploi et la Mobilité, du Ministère du Travail	M : Millions
APE : Activité Principale Exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises	MF : Millions de francs
BGCA : Bâtiment et Génie Civil ou Agricole	MdF : Milliards de francs
CA : Chiffre d'affaires (ou compte d'autrui)	NAF : Nomenclature d'Activités Française
CI : Consommations Intermédiaires	NAP : Nomenclature d'Activités et de Produits
CP : compte propre	PCS : Professions et Catégories Sociales
CVS : corrigé des variations saisonnières	PIB : Produit Intérieur Brut
CU : Charge Utile	PIBm : Produit Intérieur Brut marchand
DADS : Déclarations Annuelles de Données Sociales	PL : Poids Lourds
DEFM : Demandeurs d'Emploi en Fin de Mois	PTAC : Poids Total Autorisé en Charge
EAE : Enquête Annuelle d'Entreprises	SQS : Sociétés et quasi-sociétés
EBE : Excédent Brut d'Exploitation	t : Tonnes
EI : Entreprises Individuelles	t-km : Tonnes-kilomètres
F : Franc	TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers
FBCF : Formation Brute de Capital Fixe	TRM : Transport Routier de Marchandises
GEN : Grandes Entreprises Nationales	TRO : Tarification Routière Obligatoire
kF : Milliers de francs	TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée
	VA : valeur ajoutée
	VU : véhicules utilitaires
	VUL : véhicules utilitaires légers

