



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

OBSERVATOIRE SOCIAL DES TRANSPORTS

OCTOBRE 1997

CDAT
10155

Service Économique et Statistique

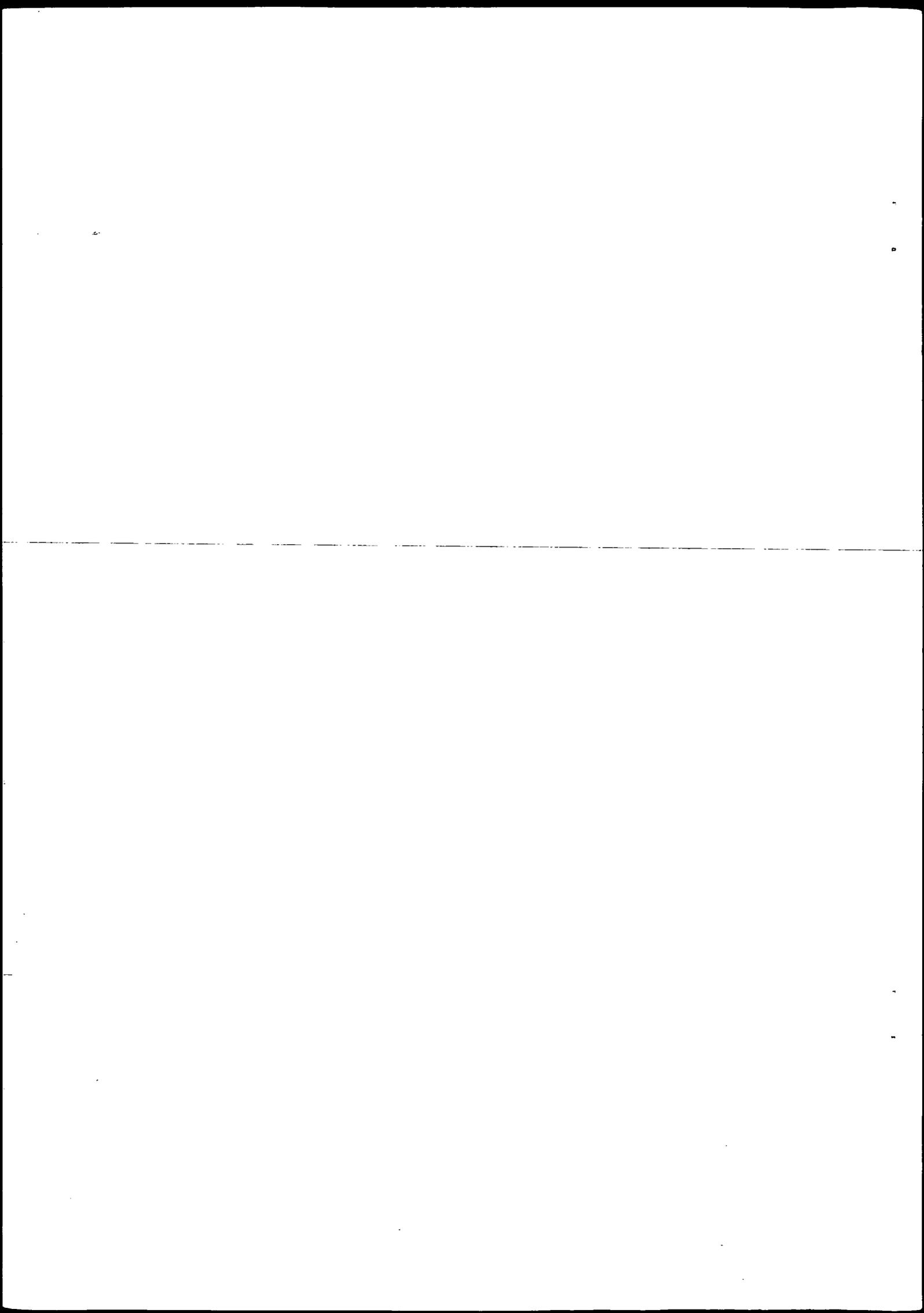
Ce bilan a été réalisé par le Service Économique et Statistique de la Direction des Affaires Économiques et Internationales à la demande et avec le concours de la Direction des Transports Terrestres.

Ce travail a été possible grâce à la collaboration de nombreux organismes, producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (INSEE, Ministère du Travail-DARES, INRETS, CARCEPT, SETRA, DSCR, CNAM, AFPA, AFT).

A tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

SOMMAIRE

Avant-propos	5
PREMIERE PARTIE : LE BILAN	7
1. La situation économique du secteur	9
2. L'emploi	15
3. La durée du travail des conducteurs routiers	19
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	27
5. La formation	31
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	37
DEUXIEME PARTIE : LES ANNEXES	43
1. La situation économique du secteur	44
2. L'emploi	46
3. La durée du travail des conducteurs routiers	49
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	50
5. La formation	51
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	53
<i>Bibliographie</i>	55
<i>Sigles et abréviations</i>	56



Avant-propos

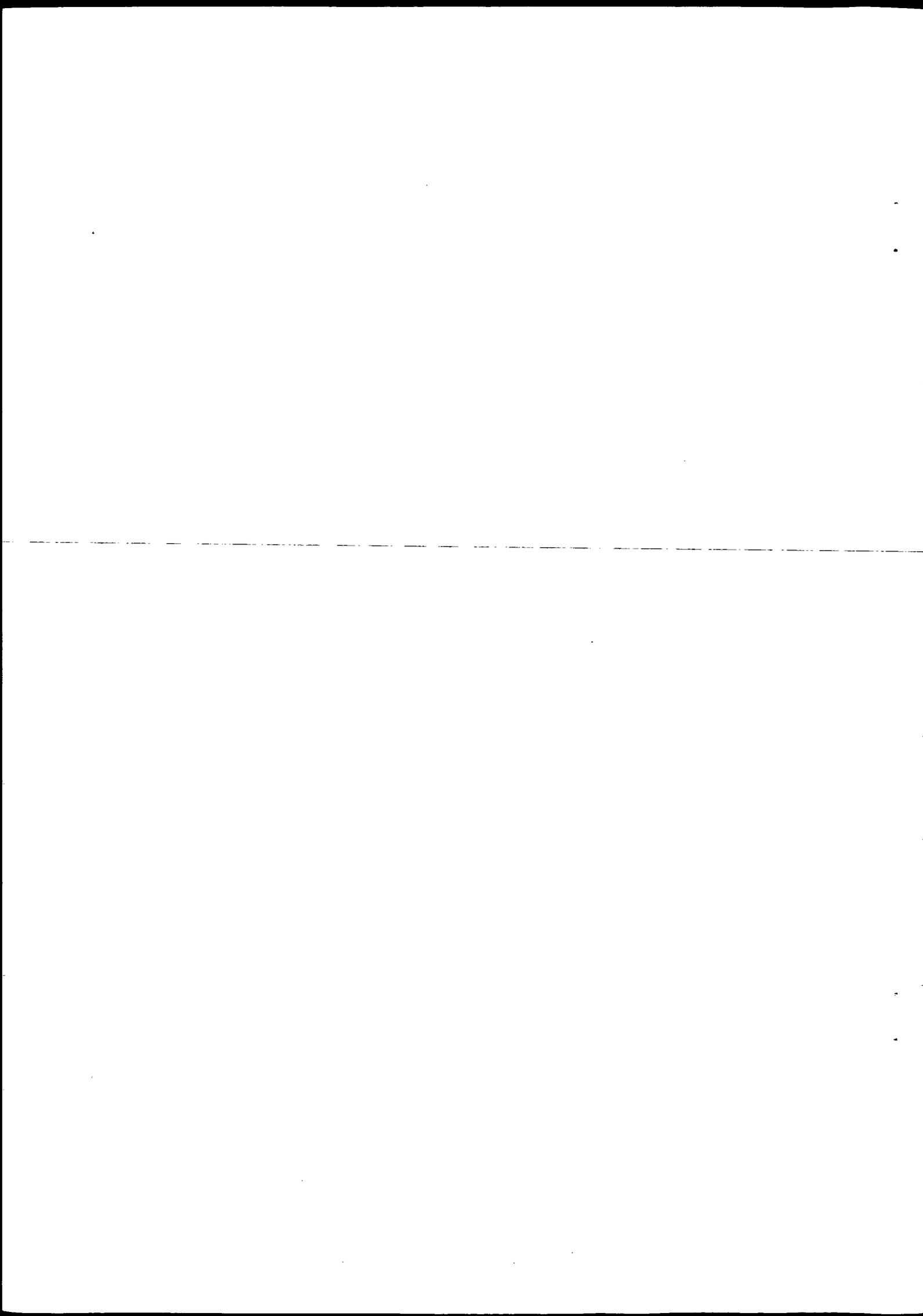
La branche des transports routiers a mis en place une formation professionnelle obligatoire et finance, avec l'aide de l'Etat, le départ à 55 ans des conducteurs âgés. Après la transparence du temps passé au service de l'employeur et celle du bulletin de paye, l'accord du 7 novembre 1997, conclu après le mouvement social de novembre, consacre la notion de transparence de la rémunération : apparaît un taux horaire et, avec lui, la possibilité, pour l'employeur et les salariés, de lier la transparence de la durée du travail à la transparence de la rémunération.

La connaissance des conditions réelles de travail et d'emploi est un préalable indispensable, dans l'entreprise mais aussi dans la branche. La Direction des Transports Terrestres, pour la troisième année consécutive, a demandé au Service Economique et Statistique de publier le "bilan social annuel" du transport routier de marchandises. Ce bilan approfondit les "premiers résultats" qui ont été publiés en juin 1997.

Le bilan social 1997 du transport routier de marchandises constituera une base de discussion utile pour les travaux de l'Observatoire économique et social du transport routier qui sera créé au sein du Conseil national des transports. Les travaux des observatoires sociaux régionaux éclaireront, à leur niveau, les échanges en comités de suivi, qui doivent se réunir avant la fin janvier.

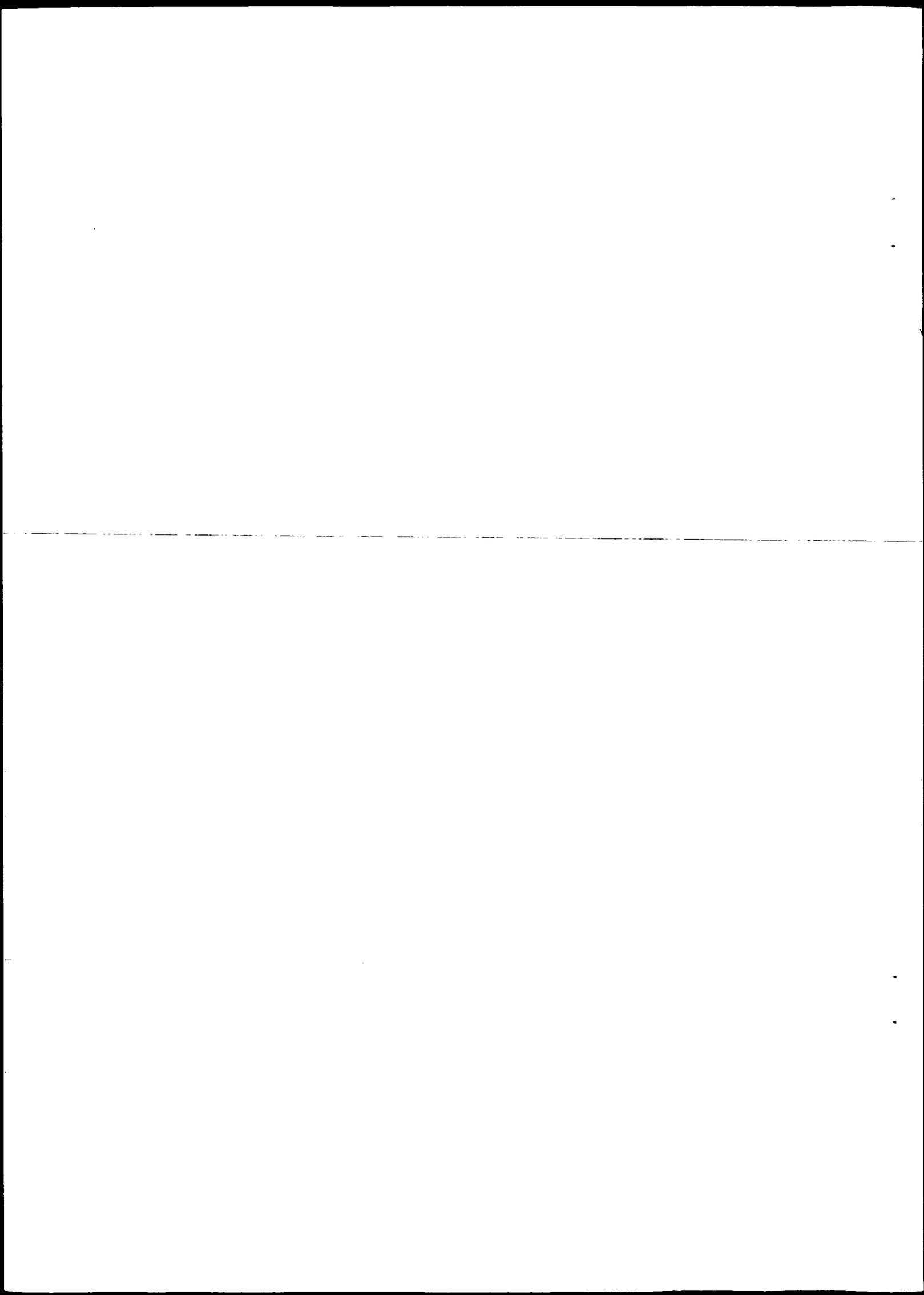
Les pouvoirs publics ont la volonté d'assumer toutes leurs responsabilités pour la bonne régulation des transports routiers : transparence des données, organisation du débat, mesures incitatives, contrôle et, quand il le faut, répression et sanctions. Mais l'assainissement de la profession et la normalisation des relations sociales dans la branche incombent d'abord aux professionnels, auxquels il appartient d'organiser le changement durable des pratiques, dans un marché des transports routiers européens libéralisé et, nous l'espérons, aux règles harmonisées.

Hubert du MESNIL
Directeur des Transports Terrestres



PREMIERE PARTIE

Le bilan



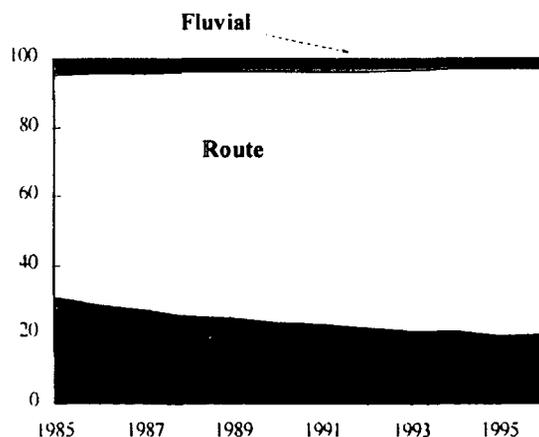
LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR

Après deux bonnes années, 1994 et 1995, où la conjoncture a été favorable au transport routier de marchandises, l'activité en 1996, qui avait augmenté de près de 15 % (en tonnes-kilomètres) en deux ans, s'est stabilisée. Les prix, en baisse en 1995, se sont redressés en 1996. Cependant, les coûts ont augmenté plus fortement, ce qui a entraîné une dégradation du taux de marge. Les créations d'entreprises sont moins nombreuses en 1996 mais, du fait d'une baisse des cessations, le nombre d'entreprises a augmenté entre 1995 et 1996. Enfin, les effectifs du secteur ont continué de progresser.

L'activité du TRM s'est stabilisée en 1996, après une forte progression en 1995

La croissance de l'activité des transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, qui avait été soutenue en 1994 et 1995, s'est ralentie en 1996 (+0,7% en tonnes-kilomètres). Dès la fin de l'année 1995, l'activité a perdu de son dynamisme en raison, essentiellement, du repli de la production industrielle. Après une amélioration au cours du premier semestre, due pour une part à la reprise de la demande automobile, on constate une nouvelle baisse en automne, accentuée par le conflit social de la fin de l'année dont l'impact sur l'activité se monte, d'après nos estimations, à environ un demi point. Au total, cette évolution est toutefois plus favorable en 1996 que celle du fret ferroviaire qui, après correction des effets de la grève de décembre 1995, a baissé de 3,2%.

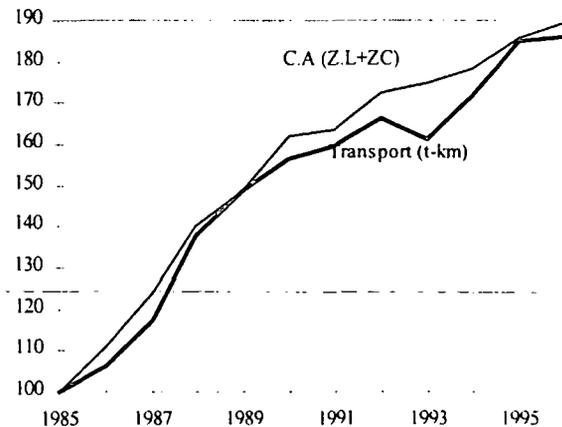
GRAPHIQUE 1.1 : Le partage modal dans le transport terrestre de marchandises en %



Source : CCTN

Le transport pour compte propre qui, depuis dix ans, connaissait une évolution annuelle moyenne inférieure de plus de quatre points à celle du compte d'autrui, aurait crû en 1996 pratiquement au même rythme (respectivement +0,8 et +0,7% en tonnes-kilomètres).

GRAPHIQUE 1.2 : L'activité de TRM de 1985 à 1996 (base 100 en 1985)



Source : EAE et TRM

Au cours des années passées, l'activité avait été nettement mieux orientée pour les entreprises qui opèrent principalement en zone longue (+6,2% de croissance annuelle moyenne du chiffre d'affaires en valeur courante de 1992 à 1995) que pour celles qui sont spécialisées dans la zone courte (-3,1%). Cela résulte d'abord d'un effet quantité (+3,8% par an en tonnes-kilomètres pour les transports de la zone longue, contre +2,3% pour ceux de la zone courte). A cela s'ajoute une évolution des prix qui est moins défavorable pour la zone longue (-0,2% par an contre -1,7% entre 1992 et 1995).

Plus d'emplois dans les entreprises de plus de 50 salariés

De 1992 à 1995, la part de marché de la catégorie des entreprises de plus de 50 salariés s'est accrue (+2,1 point), au détriment principalement des entreprises de moins de cinq salariés (-1,6 points). L'écart s'est accentué entre 1994 et 1995, le chiffre d'affaires augmentant de 6,6% pour la catégorie des entreprises de plus de 50 salariés, contre +4,7% pour les entreprises moyennes (de 6 à 49 salariés) et -0,8% pour les petites.

En fait, la spécialisation par activité est le déterminant principal de ce mouvement. Les entreprises de zone courte ont subi de 1992 à 1995 une dégradation de leur chiffre d'affaires quelle que soit leur taille (-9,3% en trois ans). Par contre, pour la zone longue, les entreprises de plus de cinq salariés enregistrent une augmentation de leur chiffre d'affaires (+20,6%) et seul le groupe des entreprises de moins de cinq salariés enregistre une légère baisse (-1,8% sur trois ans). Or la part de marché des grandes entreprises est plus importante pour la zone longue que pour la zone courte.

Stabilisation du nombre d'entreprises

D'après les données du répertoire Sirène, le nombre d'entreprises, qui avait sensiblement crû au cours de la décennie quatre-vingt, s'est stabilisé entre 1993 et 1996 (-0,4%) malgré la bonne conjoncture qu'a connue ce secteur en 1994 et 1995. Après une diminution en 1994 (-3,8%) et une stabilité en 1995, on observe une reprise en 1996 (+3%). L'augmentation du nombre d'entreprises se concentre sur la zone courte (+1487

entreprises en trois ans), tandis que la zone longue enregistre une baisse (-1652 entreprises). L'analyse de cette tendance globale n'est pas aisée car elle résulte de deux mouvements, celui des créations et celui des cessations. Ce second phénomène est assez largement conditionné par la fragilité des jeunes entreprises. On a constaté que seulement deux tiers des jeunes entreprises de transports passaient le cap des trois ans et ce taux est relativement stable dans le temps. Les créations, elles, sont directement liées à la conjoncture et au contexte réglementaire. Le nombre des créations, même s'il reste important (entre 5000 et 6000 par an), a moins augmenté. Il a même baissé en 1996. Si, dans la zone courte, l'augmentation du nombre d'entreprises entre 1993 et 1996 est due à une hausse des créations, dans la zone longue, celles-ci sont en baisse.

On peut y voir l'effet des mesures visant à réguler les entrées dans la profession, par le relèvement des niveaux requis de compétence professionnelle et de capacité financière, ou à encourager les départs en retraite des exploitants individuels âgés.

Pour mesurer l'impact de ces créations en termes d'emplois, il ne faut pas non plus oublier que les entreprises créées sont en majorité de très petite taille. En zone courte, 96% des entreprises créées en 1996 emploient moins de trois salariés. Cette proportion est de 85% en zone longue.

TABLEAU 1.1 : Démographie des entreprises du TRM

	1993	1994	1995	1996
TRM				
créations	5275	5805	6171	5917
défaillances	1801	1638	1270	1285
nombre d'entreprises (1)	42300	40674	40923	42135
dont :				
TRM de proximité				
créations	3746	4498	4897	4689
défaillances	869	798	672	695
nombre d'entreprises (1)	24143	23330	24138	25630
TRM interurbain				
créations	1529	1307	1274	1228
défaillances	932	840	598	590
nombre d'entreprises (1)	18157	17344	16785	16505

Source: INSEE

(1) au 1er janvier de l'année

Methodologie

Les données présentées ici portent sur les entreprises dont l'activité principale relève des transports routiers de marchandises de proximité (602L) et interurbain (602M).

Le stock d'entreprises au 1er janvier de chaque année est calculé à partir du répertoire Sirène géré par l'Insee.

Les créations d'entreprises comprennent les créations pures, les reprises (changement de propriétaire) et les réactivations.

Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) à la date du jugement. La mise en redressement judiciaire de l'entreprise peut avoir diverses issues pour l'entreprise : la liquidation, la poursuite de l'activité suite à un plan de continuation, la reprise suite à un plan de cession.

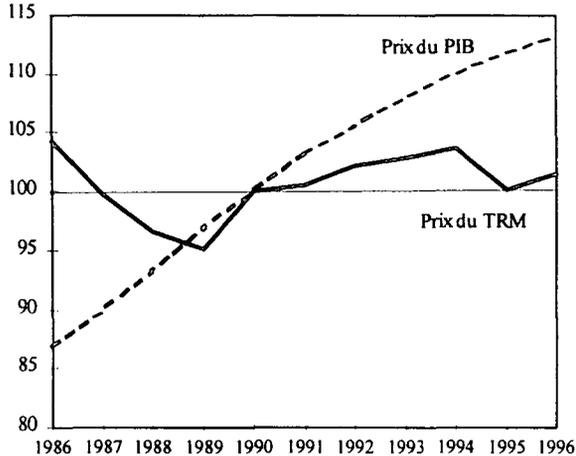
Le concept de défaillance est différent de celui de cessation. La défaillance n'entraîne pas automatiquement la cessation de l'entreprise et les cessations peuvent se produire même s'il n'y a pas eu défaillance pour l'entreprise.

Les coûts ont augmenté plus fortement que les prix

La situation économique et financière des entreprises a suivi la conjoncture du secteur : elle s'est améliorée en 1995 pour se dégrader par la suite.

L'élément déterminant est l'évolution comparée des prix et des coûts. Or les prix ont sensiblement baissé en 1995 (-3,4%) pour ne se redresser que partiellement en 1996 (+1,3%), alors que les coûts, qui avaient baissé en 1995, ont sensiblement augmenté en 1996.

GRAPHIQUE 1.3 : Les prix du PIB et du TRM (base 100 en 1990)



Source : INSEE-SES

Les variations de prix sont très différenciées selon les marchés. C'est la forte augmentation des prix de la zone courte (après la baisse sensible constatée l'année précédente) qui tire l'indice des prix du TRM à la hausse. Les prix de la zone longue intérieure sont restés stables entre 1995 et 1996 (+0,5%). Par contre, à l'international, les prix sont en baisse sensible (-3,5%), en raison de taux de change moins favorables avec certains pays de l'Union européenne et du fait d'une pression plus forte de la concurrence étrangère.

En ce qui concerne les coûts, le CNR retient une progression de 3,3% en glissement annuel au 31 décembre 1996 pour le champ des "40 tonnes tracteur semi remorque savoyarde". D'après une première exploitation de l'EAE à champ constant, les consommations intermédiaires (CI) ont augmenté de 4,5% entre 1995 et 1996, pour une croissance du chiffre d'affaires de 1,6%. De ce fait, le coût unitaire des consommations intermédiaires¹, qui avait diminué en 1995, s'est sensiblement accru en 1996.

¹ C'est la valeur des CI nécessaires pour obtenir une unité de production en volume. L'évolution de ce ratio prend en compte l'augmentation relative du prix des CI par rapport à celui du TRM et des effets d'une politique de maîtrise des coûts.

TABLEAU 1.2 : Evolution des prix du TRM selon le marché en %

	1994	1995	1996
tous véhicules			
ensemble	0,8	-3,4	1,3
intérieur	0,7	-4,1	2,5
international	1,3	-0,4	-3,9
<i>dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u</i>			
ensemble	0,9	-1,5	0,2
intérieur	0,7	-1,7	1,5
international	1,4	-0,8	-3,2
zone longue tous véhicules			
ensemble	1,8	-0,6	-0,7
intérieur	1,9	-0,6	0,5
international	1,5	-0,8	-3,5
<i>dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u</i>			
ensemble	0,6	0,2	-1,9
intérieur	-0,1	1,0	-1,2
international	1,7	-1,2	-2,9

Source : SES

C'est l'augmentation du prix du gazole (+11,4% en moyenne annuelle pour le carburant en citerne) qui a pesé le plus sur l'évolution des coûts.

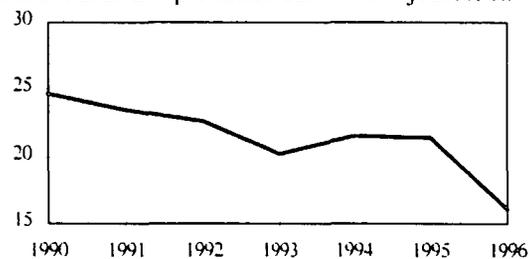
Du fait des variations de la productivité, le coût salarial par unité produite, qui s'était légèrement réduit en 1995, est remonté en 1996 au niveau de 1994. En effet, les effectifs ont continué à croître (+1,9% en moyenne annuelle). Par ailleurs, les rémunérations par tête (y compris les charges sociales) ont augmenté de 2,1%, ce qui entraîne une croissance de la masse salariale d'environ 4%. Comme en 1995, le poids des charges sociales dans le total des frais de personnel a continué de baisser en 1996 et la croissance de ce poste est inférieure de presque un point et demi à celle du poste "salaires".

Dégradation du taux de marge en 1996

Le coût unitaire total (salaires et consommations intermédiaires) a donc nettement progressé en 1996 (+4%), ce qui entraîne une baisse sensible de l'excédent brut d'exploitation et du taux de marge.

GRAPHIQUE 1.4 : Le taux de marge des entreprises du TRM de 1990 à 1996

(excédent brut d'exploitation sur valeur ajoutée, en %)



Source : EAE-SES

En 1995, par contre, le recul des coûts unitaires de production avait permis une stabilisation du taux de marge.

En 1995, les entreprises du TRM avaient fortement investi (+18% pour les entreprises de plus de cinq salariés, d'après l'EAE), la relance de l'activité coïncidant avec le besoin de renouveler le matériel. En 1996, avec le repli de l'activité, l'investissement a fortement diminué : environ -12% selon les premiers résultats de l'EAE sur un champ constant d'entreprises. De même, les redevances de crédit bail diminuent. Par contre, les entreprises ont eu d'avantage recours à la location de véhicules, les charges de location de matériel de transport progressant d'environ 10%.

Stabilisation de la sous-traitance

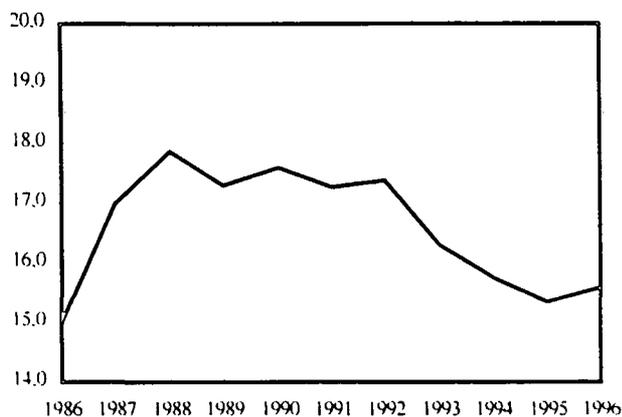
La sous-traitance est une pratique fréquente dans le TRM : elle représente environ 16 % du chiffre d'affaires réalisé. Après s'être développée de 1986 à 1988, elle s'est stabilisée jusqu'en 1992, puis elle a baissé régulièrement jusqu'en 1995. Ce mouvement est dû en grande partie au glissement sectoriel de grandes entreprises vers l'organisation de la collecte de fret. D'après une exploitation à champ constant de l'EAE entre 1992 et 1995 pour les entreprises du TRM (zone courte et zone longue), on constate que le taux de sous-traitance confiée est resté stable pour les entreprises présentes dans le secteur sur toute la période.

En 1996, d'après une exploitation de l'EAE à champ constant, le taux de sous-traitance confiée progresserait légèrement. Ce taux était en général du même ordre de grandeur dans les deux activités, zone courte et zone longue.

En 1995, il a baissé pour la zone courte alors qu'il progressait pour la zone longue et l'écart entre les deux activités est désormais d'environ deux points. Il croît avec la taille des entreprises. Se situant autour de 10% pour les entreprises de 6 à 20 salariés, il atteint environ 20% pour celles de plus de 200 salariés.

La sous-traitance est un outil de flexibilité dans la gestion, par les entreprises, de leurs marchés et de leurs facteurs de production. Un transporteur peut ainsi, pour éviter un retour à vide, passer par une bourse de fret. En cas de surchauffe d'activité, il peut sous-traiter un marché à un confrère. D'autre part, pour les plus grosses entreprises, la sous-traitance peut traduire la volonté d'externaliser certaines prestations de traction, pour évoluer vers des activités (organisation du fret) ou des produits (contrat "qualité"), à plus forte valeur ajoutée.

GRAPHIQUE 1.5 : Le taux moyen de sous traitance confiée dans le transport routier de marchandises en %



Source : EAE-SES

Profil du créateur d'entreprise dans le secteur des transports

10 000 entreprises environ sont créées chaque année dans le secteur des transports, ce qui représente environ 10% du nombre total d'entreprises de ce secteur. Le taux de "natalité" est encore plus fort pour le seul transport routier de marchandises où se créent environ 6 000 entreprises par an pour un stock d'environ 40 000 entreprises. Parmi ces entreprises nouvellement créées, environ 14% disparaissent au cours de leur première année et un tiers n'atteint pas son troisième anniversaire.

Les créations d'entreprises jouent donc un rôle important dans la dynamique du secteur et il est intéressant de mieux connaître dans quelles conditions se font ces créations, le profil des créateurs, leur logique et leur motivation.

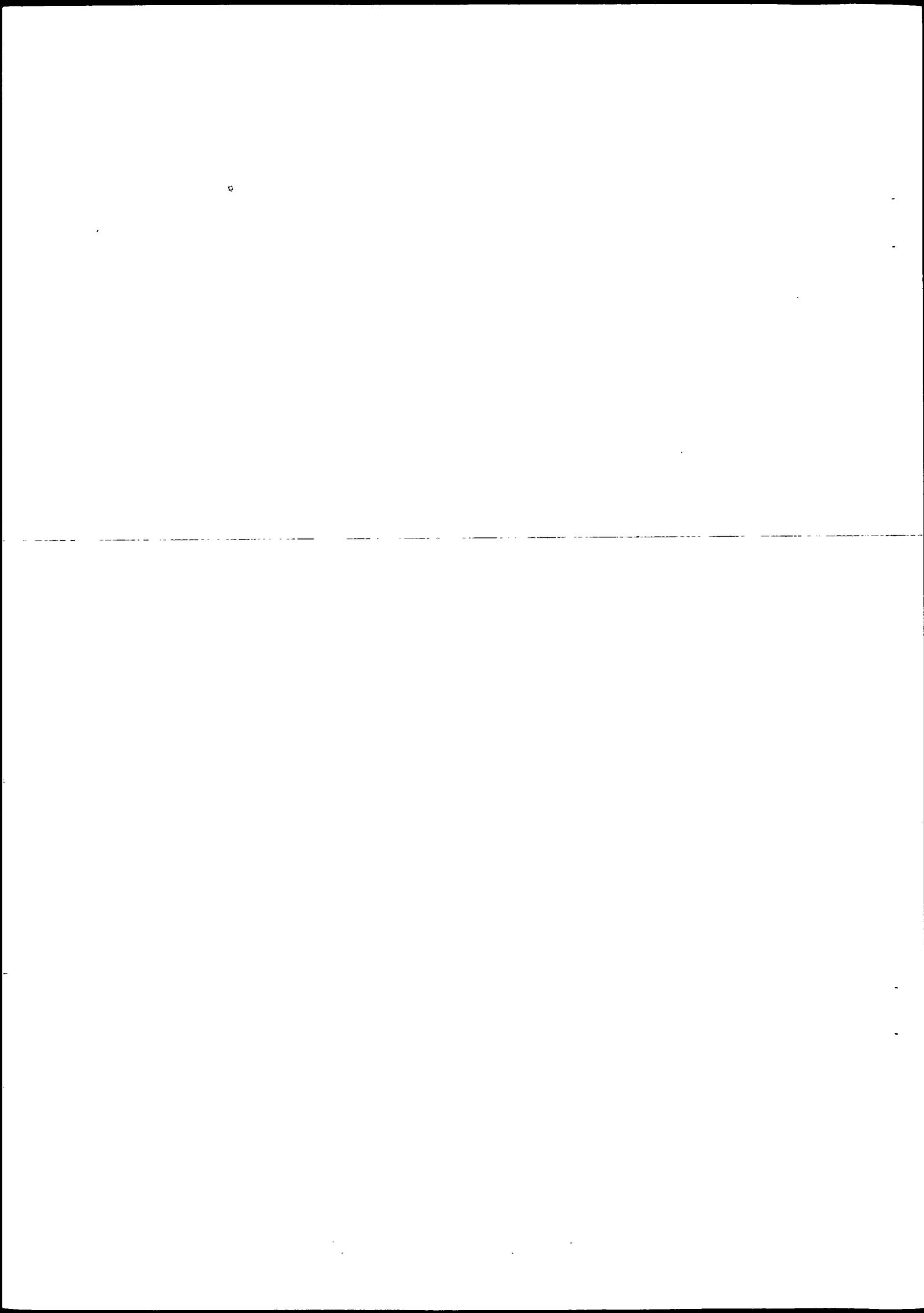
Pour répondre à ce type de questions, l'INSEE a mis en place, en septembre 1994, l'enquête "Système d'information sur les nouvelles entreprises" (Sine)⁽¹⁾ ayant pour objectif de suivre sur cinq ans des générations d'entreprises nouvellement créées. Ce système a démarré avec l'interrogation d'un échantillon de 30 000 entreprises parmi les 86 500 créées ou reprises au cours du premier semestre 1994. Ces entreprises doivent être de nouveau interrogées par voie postale lors de leur troisième et cinquième anniversaire. Entre deux interrogations, un suivi est effectué à partir du fichier Sirène.

Pour le secteur des transports, l'enquête porte sur 3 282 entreprises. Les créateurs ou repreneurs d'entreprises de ce secteur sont en forte majorité des hommes de nationalité française, plutôt jeunes (63% ont moins de 40 ans contre 61% pour l'ensemble des secteurs). Ils sont en général moins diplômés que l'ensemble des créateurs. Seulement 27% d'entre eux ont un diplôme supérieur au BEPC ou au CAP alors que la proportion est de 41% pour l'ensemble des secteurs.

La plupart des créateurs (83%) n'ont jamais créé d'entreprise auparavant et un peu plus de la moitié n'a pas d'expérience dans le secteur. Enfin, la proportion des demandeurs d'emplois parmi les créateurs du secteur transport est plus élevée que la moyenne (49,5% contre 43,6%). Lors de la mise en place du projet, la plupart n'ont pas eu recours à une formation (66%) ou à des conseils (51%) mais ils ont fréquemment fait réaliser une étude financière (64%).

Plus du tiers de ces entrepreneurs travaillent en sous-traitance, qui est la source principale de leur chiffre d'affaires. Ces entreprises nouvelles sont peu génératrices d'emplois. Le nombre moyen de salarié par entreprise était de 0,8 au démarrage de l'entreprise et de 1,2 au moment de l'enquête, soit trois à six mois plus tard. L'enquête donne cependant des résultats analogues pour l'ensemble des secteurs : 0,8 salarié à la création et 1,1 au moment de l'enquête. A cette date, 74% des entreprises des transports n'employaient aucun salarié (67% pour l'ensemble des secteurs) et seulement 10% en employaient plus de deux. Seulement 23% des créateurs interrogés pensent embaucher un ou plusieurs salariés au cours de l'année suivant l'enquête, la proportion de ceux qui ne savent pas étant de 28%. Enfin, concernant les perspectives de leur entreprise, 39% comptent développer leur activité, 36,5% espèrent maintenir leur situation actuelle, tandis que 8% sont déjà en situation difficile ou pensent fermer leur entreprise.

(1) Pour une présentation détaillée de l'enquête SINE, cf Monchois et Bonneau, "Les créateurs d'entreprises du premier semestre 1994", INSEE Résultats, n° 455-456, Système Productif, n° 97-98, mars 1996.



L'EMPLOI

Le nombre de salariés du transport routier de marchandises a continué à croître en 1996 mais à un rythme moins soutenu qu'en 1995. Cette croissance est toujours principalement due à l'emploi de conducteurs de zone longue. Enfin, caractéristique du transport routier de marchandises, la population des salariés du secteur est jeune et mobile.

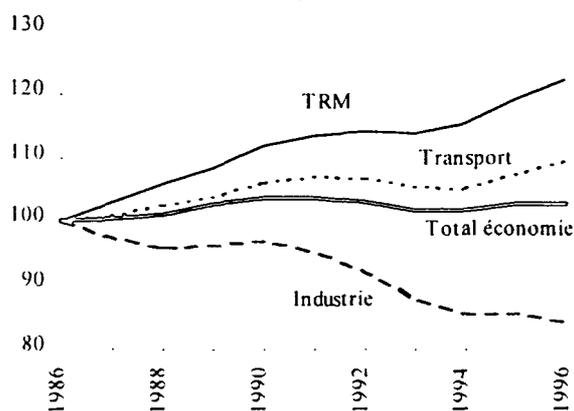
Poursuite de la croissance de l'emploi ...

En 1996, la progression de l'emploi est demeurée plus forte dans la branche transport (+2%) que dans l'ensemble de l'économie, où les effectifs sont restés stables, et dans l'industrie, où ils ont diminué (cf. Graphique 2.1). Le transport routier de marchandises a largement contribué à cette progression, malgré le ralentissement de son activité.

Selon l'UNEDIC, l'effectif salarié du transport routier de marchandises a augmenté, en moyenne annuelle, de 1,9% en 1996, soit environ 4000 emplois supplémentaires. Plus précisément, l'emploi a crû aux deux premiers trimestres (+0,7% et +3,3%), pour ensuite se stabiliser au troisième et se tasser légèrement au quatrième (-1,8%).

Cette évolution fait suite à une année 1995 qui avait été très favorable pour le transport routier de marchandises. Selon l'EAE, le nombre d'emplois s'y était accru de 10 000, soit une croissance de 4,9%.

GRAPHIQUE 2.1 : Evolution de l'emploi de 1986 à 1996, dans le transport routier de marchandises et les autres activités (base 100 en 1986)



Source : Comptes de la nation

C'est dans les catégories de moyennes et grandes entreprises (cf. Tableau 2.1) que les effectifs avaient le plus augmenté (+5,8% pour celles de 10 à 49 salariés et 7% pour celles de 50 salariés et plus).

Par contre, on avait assisté à un très léger tassement de l'emploi salarié pour la catégorie des entreprises de 9 salariés et moins (-0,2%).

TABLEAU 2.1 : Evolution de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises selon l'activité et la taille de l'entreprise de 1993 à 1995

Activité	Taille	1993	1994	1995
Zone longue	0 à 9 salariés	19791	21396	19295
	10 à 49 salariés	54049	54339	57923
	50 salariés et +	54412	59029	65517
	Total	128252	134764	142735
Zone courte	0 à 9 salariés	25328	26564	28589
	10 à 49 salariés	28855	28148	29377
	50 salariés et +	20277	17129	15969
	Total	74460	71841	73935
TRM	0 à 9 salariés	45119	47960	47884
	10 à 49 salariés	82904	82487	87300
	50 salariés et +	74689	76158	81486
	Total	202712	206605	216670

Source : EAE-SES

... surtout en zone longue

C'est dans la zone longue, qui avait connu en 1995 la conjoncture la plus favorable, que l'augmentation des effectifs avait été la plus marquée. En effet, malgré une baisse du nombre d'entreprises de 1,7%, d'après les données du répertoire Sirène, on constatait une hausse de l'emploi en zone longue de 5,9% selon l'EAE.

En zone courte, on avait également constaté une augmentation des effectifs mais moins d'ampleur importante (+2,9%) ; le nombre d'entreprises suivant, cette fois-ci, une évolution de même sens (+6,2%). Les premiers résultats à champ constant¹ de l'EAE indiquent, pour 1996, une hausse du nombre de conducteurs de 1,7% et de l'effectif sédentaire de 2,4%.

L'évolution du marché du travail

La situation du marché du travail des conducteurs est relativement stable, en 1996, avec une légère hausse pour les demandes comme pour les offres. Par contre la situation s'améliore en 1997.

Les demandes d'emploi non satisfaites en fin de mois, qui s'établissaient à 40 260 pour les conducteurs du transport routier de marchandises en décembre 1995, atteignent 41 110 en décembre 1996, soit +2,1% en douze mois, après une baisse aux deuxième et troisième trimestres.

Symétriquement, le nombre d'offres d'emploi nouvelles recensées par l'ANPE augmentait de 2,6% en 1996 par rapport à 1995.

L'analyse de la saisonnalité de ces offres et leur durée éclaire un peu le fonctionnement de ce marché du travail (cf. Graphique 2.2). Ces offres sont fortement saisonnalisées avec un pic à 5000 en été et un creux en hiver à 2000. Ces fluctuations affectent surtout les offres d'emplois les moins durables (contrats à durée déterminée de moins de 6 mois). Les offres d'emplois durables (plus de 6 mois) restent, par contre, quasiment stables tout au long de l'année.

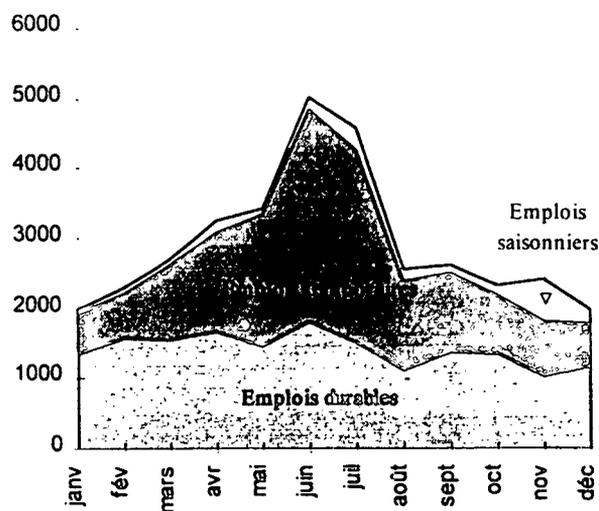
Toujours plus de conducteurs

Le secteur des transports se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers, 52,6% contre 26,3% pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de l'INSEE de mars 1997. Cette surreprésentation ouvrière est particulièrement importante dans le transport routier de marchandises.

Il faut, en effet, ajouter aux conducteurs (75,5% de l'effectif à plein temps des entreprises de plus de 5 salariés, en 1995, d'après l'EAE) les ouvriers sédentaires, manutentionnaires ou autres, qui représentent 8,6% des emplois.

¹ On ne dispose pas encore des résultats finaux de l'EAE 1996. C'est pourquoi on analyse, ici, les résultats des seules entreprises ayant répondu à cette enquête à la fois pour 1995 et en 1996.

GRAPHIQUE 2.2 : Evolution du nombre d'offres d'emploi de conducteurs routiers selon le type de contrat, en 1996



Source : ANPE-Dares

Cette surreprésentation des ouvriers, dans le TRM, va d'ailleurs de pair avec un niveau de formation modeste : la proportion des salariés ayant au moins le baccalauréat est de 12,1% dans le transport routier contre 23% pour l'ensemble des transports et 36,1% dans l'ensemble de l'économie.

La proportion de conducteurs dans l'emploi salarié du transport routier de marchandises (hors temps partiel) s'est accrue de 8,2 points entre 1986 et 1995 et de 2,4 points entre 1993 et 1995 (cf. Tableau 2.2 et Annexe 2.6). Cette évolution est, d'abord, le fait des conducteurs de zone longue, qui représentent 49,2% des emplois en 1995, contre 34% en 1986. La part relative de ceux de la zone courte s'est, par contre, réduite de 2 points entre 1993 et 1995.

TABLEAU 2.2 : Evolution de la structure des emplois salariés (à temps plein), de 1993 à 1995, des entreprises de plus de 5 salariés du transport routier de marchandises

	1993	1994	1995
Conducteurs	73.1%	75.1%	75.5%
dont ZL	44.7%	46.8%	49.2%
dont ZC	28.1%	28.1%	26.1%
Sédentaires	26.9%	24.9%	24.5%
Total	100%	100%	100%

Source : EAE

En 1995, le nombre de conducteurs salariés à plein temps s'est accru au total de 6,4% mais cet accroissement a été uniquement dû au nombre de conducteurs de la zone longue (+11,2%), l'effectif des conducteurs en zone courte ayant même légèrement reculé (-1,8%).

Cette divergence semble continuer en 1996, les premiers résultats à champ constant de l'EAE, montrant également une hausse du nombre de conducteurs de zone longue (+3,4%) et un recul de l'effectif en zone courte (-2,9%).

Le travail à temps partiel reste marginal pour le secteur du transport (6,6% en 1997, d'après l'enquête emploi, contre 16,8% pour l'ensemble de l'économie) et tout particulièrement dans le transport routier de marchandises, ce qui est lié à la nature de l'activité et à la faible proportion de femmes dans ce secteur (18,9% contre 44,4% pour l'ensemble de l'économie).

Un secteur jeune

Le transport routier de marchandises, secteur à croissance forte de l'emploi depuis dix ans et à mobilité élevée, se caractérise par une pyramide des âges plus jeune que celle des autres secteurs des transports. Ainsi les salariés de 39 ans et moins représentaient 61% de la population en 1994, d'après les déclarations annuelles de données sociales (DADS), contre 51% dans le transport collectif urbain, 47% dans le transport de voyageurs et 46% dans le ferroviaire (cf. Tableau 2.3). La moyenne d'âge des seuls conducteurs routiers est d'environ 37 ans, selon l'enquête DTT/SOFRES-SES.

Dans l'ensemble du secteur des transports, la part des salariés de 39 ans et moins était de 52,2% en 1996, selon l'enquête emploi¹ (cf. Annexe 2.8), cette part diminuant, cependant, depuis dix ans (-4,4%) au profit de la tranche d'âge 40-49 ans (+6,7%). Ce vieillissement, imputable, pour une bonne part, au rallongement de la scolarité et aux difficultés d'insertion professionnelle des jeunes, doit être probablement moins marqué dans le transport routier de marchandises.

¹ Les DADS, source administrative, permettent d'avoir une pyramide des âges au niveau de chaque secteur des transports pour 1994. L'enquête emploi, disponible depuis de longues années, permet d'apprécier comment évolue cette pyramide. Mais, d'une part, la taille de l'échantillon de l'enquête n'autorise pas une exploitation de ses résultats à un niveau trop fin. D'autre part, les différences de concepts entre les DADS et l'enquête emploi peuvent expliquer les différences observées entre celles-ci sur le poids des moins de 40 ans dans les transports (52% dans l'enquête emploi, 56% pour les DADS).

TABLEAU 2.3 : Pyramide des âges des salariés du transport routier de marchandises, du transport collectif urbain de voyageurs, du transport routier de voyageurs et du transport ferroviaire, en 1994

	- 25 ans	25 à 39	40 à 49	50 et +	Total
TRM	7%	54%	26%	13%	100%
TCU	3%	48%	34%	16%	100%
TRV	4%	43%	32%	21%	100%
Fer	2%	44%	37%	17%	100%
Transport	6%	50%	29%	15%	100%

Source : DADS

Après le mouvement social de novembre 1996, un accord a été signé concernant la mise en place du congé de fin d'activité pour les conducteurs de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite. Du fait de la pyramide des âges de la profession (4% environ des conducteurs ont 55 ans ou plus), le nombre de conducteurs du transport routier de marchandises de 55 ans minimum est estimé à environ 7 800 mais ceux qui remplissent les conditions d'ancienneté dans le métier sont moins nombreux.

La Carcept estime à 3 800 le nombre de conducteurs routiers de marchandises remplissant les conditions d'accès au congé de fin d'activité en 1996.

Une profession très mobile

L'analyse des entrées et des sorties de salariés, à partir des déclarations de mouvements de main d'oeuvre (DMMO) permet aussi d'éclairer quelque peu le fonctionnement de ce marché du travail (cf. Annexe 2.5).

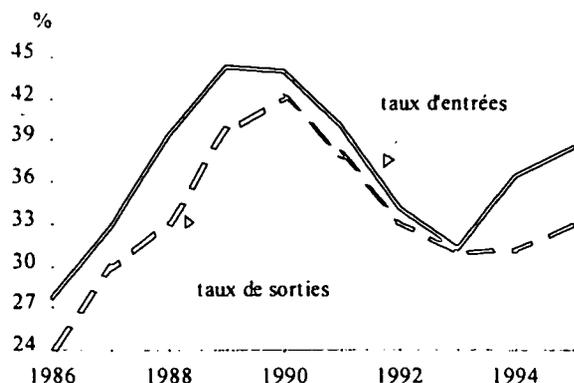
Dans le transport routier de marchandises, traditionnellement, le taux de rotation du personnel est élevé. Les embauches d'une année représentent près de 40% de l'effectif moyen.

Le taux de sortie (nombre de personnes qui quittent une entreprise du transport routier de marchandises rapporté au même effectif moyen) est presque aussi élevé (cf. Graphique 2.3).

De 1993 à 1995, période de croissance vive des effectifs, le taux d'entrée augmente beaucoup plus fortement en zone longue (+ 10,3 points) qu'en zone courte (+3,3 points).

Cette progression se fait pour une bonne part sous forme de contrats à durée déterminée (+7 points en zone longue et +2,5 points en zone courte). En 1995, deux embauches sur trois se font en CDD en zone longue et trois sur quatre en zone courte.

GRAPHIQUE 2.3 : Evolution des taux d'entrées et de sorties dans le transport routier de marchandises (établissements de plus de 50 salariés), de 1986 à 1995



Source : DMMO-INSEE

Ces embauches peuvent se transformer, à terme, en contrat à durée indéterminée (CDI). En effet, on constate que le taux de sortie pour fin de CDD est structurellement plus faible que le taux d'entrée en CDD dans le transport routier de marchandises et qu'il a moins augmenté que ce taux d'entrée de 1993 à 1995 (il a même diminué en zone courte).

Cette mobilité forte, associée à un taux d'entrée élevé sous forme de CDD, autorise une certaine flexibilité dans la gestion de l'emploi. En période de ralentissement, comme en 1993, ce ne sont pas tant les entrées qui se ralentissent que les sorties pour fin de CDD qui s'accroissent. Et en période de reprise, à partir de 1994, ce mouvement s'inverse, nombre de CDD nouveaux embauchés étant transformés en CDI.

Ce recours accru aux CDD explique le raccourcissement observé des délais d'ajustement de l'emploi à l'activité qui sont passés de trois à deux trimestres dans la période récente.

Cette mobilité est pour partie volontaire puisque, d'après l'enquête emploi de l'INSEE, la proportion des salariés du transport routier (marchandises et voyageurs) déclarant vouloir changer d'emploi se monte à 5,5% en 1996, soit un taux proche de celui de l'ensemble du secteur du transport (4,8%) et légèrement inférieur à celui du transport routier en 1989 (6,3%).

On peut aussi apprécier la mobilité du personnel du transport routier de marchandises à travers l'ancienneté dans l'entreprise. La proportion de salariés ayant moins d'un an d'ancienneté dans leur entreprise est de 18,5% pour les conducteurs du transport routier de marchandises, en 1996, selon l'enquête DTT/SOFRES-SES, contre 13,2% pour l'ensemble des salariés du transport, d'après l'enquête emploi de l'INSEE.

Selon les mêmes sources, seulement 23,2% des conducteurs du transport routier de marchandises ont plus de 10 ans d'ancienneté contre 43,6% pour l'ensemble des salariés du transport.

De ce fait, l'ancienneté moyenne dans l'entreprise est faible dans le transport routier de marchandises. En 1996, l'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est, en moyenne, de 14 ans dans la profession et de 7 ans dans l'entreprise, selon l'enquête DTT/SOFRES-SES.

LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

Les durées de travail et de conduite des conducteurs du transport routier de marchandises restent élevées en 1996. Elles n'ont que faiblement baissé depuis octobre 1995. Elles augmentent avec le nombre de nuits d'absence. Ces durées ne semblent pas être liées à la taille de l'entreprise. Un "très grand routier" sur deux travaille soixante heures ou plus par semaine et plus d'un sur trois le week-end, selon l'enquête trimestrielle mise en place par le ministère des transports.

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

L'enquête INRETS de 1993 avait montré que les conditions de travail des conducteurs du compte propre étaient moins difficiles que celles des conducteurs du compte d'autrui (cf. Encadré p 20). Pour ce qui est de la durée du travail, l'écart s'explique, pour une part, par des différences dans les rythmes de travail, c'est à dire le nombre de nuits passées hors du domicile.

Ainsi, on constate une augmentation de la durée du travail avec le nombre de nuits d'absence et ceci aussi bien dans l'enquête de l'INRETS de 1993 que dans l'enquête DTT/SOFRES-SES. Dans le compte d'autrui, la durée moyenne hebdomadaire du temps de service (pour une semaine de travail de cinq jours et plus), en 1996, varie de 50,9 heures pour les salariés rentrant tous les jours à leur domicile, à 53,3 heures pour ceux absents de une à trois nuits et à 60,8 heures pour ceux absents pendant quatre nuits et plus, qu'on dénommera ici "très grands routiers" (cf. Tableau 3.1).

TABEAU 3.1 : Temps de service des conducteurs routiers en 1996 selon le rythme de travail (semaines de 5 jours et plus).

	conducteurs rentrant chaque jour	conducteurs absents 1 à 3 nuits	conducteurs absents 4 nuits et plus	ensemble
temps de conduite	31.5 h	35.6 h	41.4 h	35.3 h
autres temps	19.4 h	17.7 h	19.2 h	19.7 h
temps total de service	50,9 h	53,3 h	60.8 h	55.0 h

Source: DTT/SOFRES-SES

(série recalée)

L'importance relative de l'activité de conduite augmente avec la durée de l'absence : 68% pour les salariés absents quatre nuits et plus, 67% pour ceux absents de une à trois nuits contre seulement 62% pour les conducteurs rentrant chaque jour. Il en est logiquement de même pour le kilométrage journalier moyen.

La durée du travail au cours de la dernière période

Le temps de conduite est le seul temps réglementé au niveau européen (cf. Encadré p 21) ; mais, en France, l'accord sur le temps de service¹ des personnels "grands routiers", signé le 23 novembre 1994 par les organisations patronales et deux syndicats de salariés, prévoit une première étape de réduction du temps de service, au 1er octobre 1995, et une deuxième étape au 1^{er} janvier 1997.

Pour évaluer les conséquences de cet accord, l'administration a mis en place une enquête trimestrielle auprès des conducteurs routiers (cf. Encadré p 25). Les résultats de cette enquête portant sur la durée du travail et les rémunérations des conducteurs routiers étant disponibles pour huit trimestres, il est possible d'apprécier sur cette période l'impact de l'accord de la fin 1994 sur la durée de service des conducteurs du transport routier de marchandises.

¹ Le temps de service est l'ensemble des temps durant lesquels le conducteur est à la disposition de l'entreprise, qu'il s'agisse du temps de conduite, du temps consacré aux opérations commerciales, à la surveillance des opérations terminales ou des temps d'attente: on assimile donc ici temps de service et durée du travail.

Des conditions de travail plus favorables dans le compte propre que dans le compte d'autrui

L'enquête de l'INRETS sur les conditions de travail des conducteurs, réalisée en 1993, était une bonne photographie de la situation qui prévalait alors dans la profession. Alors que l'enquête commanditée par le SES et la DTT se limite au compte d'autrui, l'enquête de 1993 couvre l'ensemble du TRM, compte propre inclus. Elle indiquait un écart important dans les conditions de travail entre le compte propre et le compte d'autrui. Ces écarts tenaient, pour une part, à des différences d'activité. En effet, les conducteurs du compte propre ont principalement une activité en zone courte : 92,2% d'entre eux rentrent tous les jours chez eux, contre seulement 51,5% pour les salariés du compte d'autrui. Mais, même à astreinte égale, les conditions de travail étaient plus favorables dans le compte propre.

Au total, la durée hebdomadaire moyenne de travail s'élevait à 54,1 h pour le compte d'autrui contre 43,6 h pour le compte propre. Plus d'un tiers des salariés du compte propre travaillaient moins de 40 h, alors que 20 % des salariés du compte d'autrui dépassaient les 64 h sur une semaine.

De plus, l'amplitude journalière de travail, c'est à dire le temps compris entre deux repos journaliers, était plus élevée pour les salariés du compte d'autrui : 13,6 heures contre 10,7 heures pour le compte propre.

Enfin, dernière indication sur la pénibilité du travail fournie par l'enquête de l'INRETS, la part du travail de nuit (entre 22 heures et 5 heures du matin) dans le temps de travail global atteignait 7% dans le compte d'autrui, contre seulement 3% pour le compte propre.

L'essentiel des différences de temps de travail entre les deux types de conducteurs venait des temps de conduite. En effet, la durée hebdomadaire moyenne de conduite était de 34,1 heures dans les conducteurs du secteur du TRM contre 23,1 heures pour leurs collègues du compte propre. Le taux de conduite (temps de conduite rapporté à l'ensemble du temps de travail) était plus élevé dans le compte d'autrui : 63% (58% pour ceux rentrant tous les soirs chez eux) contre 52% dans le compte propre (52% également pour ceux rentrant tous les soirs chez eux).

Aussi, le kilométrage journalier des conducteurs était-il plus élevé dans ce secteur : près de 400 km, contre 225 km pour le compte propre.

Malgré les différences entre compte propre et compte d'autrui, on ne constate une différence de salaire, en faveur du compte propre, que de 1% à 4%, selon les sources (enquête INRETS et déclarations annuelles de données sociales de 1992).

La comparaison des durées moyennes de travail au cours des quatre semestres pour lesquels on dispose de données observées, le semestre précédant la date d'entrée en vigueur de l'accord (avril à septembre 1995) et les trois semestres suivants, est limitée aux conducteurs ayant effectué des semaines de travail d'au moins cinq jours.

Sur les trois semestres suivant l'accord, les conducteurs routiers qui rentrent tous les soirs à leur domicile travaillent en moyenne 50,8 heures contre 51,7 pour le semestre précédant l'accord, ceux qui s'absentent une à trois nuits par semaine travaillent 53,9 heures contre 55,9 précédemment et ceux qui s'absentent au moins quatre nuits par semaine travaillent 60,5 heures contre 61,5 auparavant (cf. Tableau 3.2).

Pour la catégorie des conducteurs s'absentant quatre nuits ou plus, qui est la plus directement concernée par l'accord, la durée de service diminue d'une heure et quarante minutes au premier semestre suivant la mise en oeuvre de l'accord. Ensuite ce mouvement s'infléchit. Fin 1996, la durée de service de ces conducteurs se stabilise autour de 60 heures hebdomadaires, soit une heure de moins qu'avant l'accord, loin cependant de l'objectif des 56 heures sur une semaine isolée prévues à partir de janvier 1997.

Pour les conducteurs s'absentant de une à trois nuits, la durée hebdomadaire du travail diminue d'une heure et quarante minutes après la mise en oeuvre de l'accord.

TABLEAU 3.2 : Evolution de la durée de travail des conducteurs selon leur rythme de travail (semaines de 5 jours et plus).

	Semestre		Semestre	Semestre	Semestre
	95T2		95T4	96T2	96T4
	95T3		96T1	96T3	97T1
Durée totale de travail des conducteurs :					
rentrant chaque jour	51,7	o	51,4	51,0	50,0
routiers	59,5	c	57,9	58,2	58,3
absents 1 à 3 nuits	55,9	t	54,4	53,0	54,3
absents 4 nuits et +	61,5	o	59,9	61,1	60,5
Ensemble	55,5	b	54,6	54,5	54,0
		r			
		e			
Temps de conduite des conducteurs :					
rentrant chaque jour	29,7	1	31,6	31,2	31,2
routiers	39,9	9	39,3	39,6	39,3
absents 1 à 3 nuits	36,1	9	36,3	35,1	36,3
absents 4 nuits et +	42,1	5	41,1	42,1	41,0
Ensemble	34,7		35,4	35,3	35,1

Source: DTT/SOFRES-SES

(série recalée)

Pour l'ensemble des conducteurs s'absentant au moins une nuit par semaine, la baisse de la durée moyenne du travail est donc d'une heure et vingt minutes.

Sur les temps de conduite, on constate que seuls les conducteurs s'absentant quatre nuits et plus voient leur temps de conduite réduit d'une heure en moyenne après l'accord.

Pour les conducteurs s'absentant de une à trois nuits le temps de conduite reste quasiment identique.

Cela signifie que la baisse du temps de travail serait imputable, pour l'essentiel, à celle des autres temps.

La durée moyenne recouvre des situations très diverses. L'analyse de la dispersion de ces situations permet de préciser la façon dont s'est réalisée cette évolution (cf. Tableau 3.3) : la proportion de "très grands routiers" (ceux qui s'absentent quatre nuits et plus) enquêtés dont la durée de travail dépasse les soixante heures reste importante (48% contre 49% avant le 1^{er} octobre 1995), mais la réduction de la proportion de ceux qui travaillent plus de 70 heures est plus marquée (- 3 points) même si elle reste élevée (19%).

TABLEAU 3.3 : Evolution de la distribution des très grands routiers selon la durée de travail hebdomadaire (semaines de 5 jours et plus).

Conducteurs absents 4 nuits et +	Semestre	o c t o b r e 1 9 9 5	Semestre	Semestre	Semestre
	95T2 95T3		95T4 96T1	96T2 96T3	96T4 97T1
moins de 39 h	3%		4%	1%	4%
de 39 à 48 h	13%		12%	14%	9%
de 48 à 60 h	35%		35%	35%	39%
de 60 à 70 h	27%		31%	28%	29%
70 h et plus	22%		18%	22%	19%
	100%		100%	100%	100%
plus de 60 h	49%		49%	50%	48%

Source: DTT/SOFRES-SES

(série recalée)

Une durée du travail indépendante de la taille de l'entreprise ?

Si la variable "rythme de travail" joue un rôle déterminant sur la durée du travail, l'impact de la taille de l'entreprise sur le temps de travail est plus incertain.

Législation européenne sur les conditions de travail des conducteurs routiers

Règlement CEE n° 3220/85 du 20.12.1985

Conduite continue maximale : 4 heures 30 minutes

Conduite journalière maximale : 9 heures avec dérogation à 10 heures, deux fois par semaine

Interruption minimale de conduite (dite coupure) : 45 minutes fractionnables en périodes d'au moins 15 minutes

Repos journalier minimum, en simple équipage, par période de 24 heures : 11 heures consécutives avec possibilité de réduction à 9 heures, 3 fois par semaine avec compensation correspondante, avant la fin de la semaine suivante ou 12 heures avec fractionnement en 2 ou 3 périodes dont l'une de 8 heures au moins.

Conduite maximale sur deux semaines consécutives : 90 heures.

Repos hebdomadaire minimal : 45 heures consécutives.

Réduction possible à :

36 heures au domicile

24 heures hors du domicile du conducteur avec une compensation prise en bloc, avant la fin de la troisième semaine.

TABLEAU 3.4 : Le temps de travail des conducteurs routiers selon la taille de l'entreprise et le rythme de travail, en 1996 (semaines de 5 jours et plus)

rythme de travail	taille		de 10 à 49 sal.		50 sal. et +	
	moins de 10 sal.	de 10 à 49 sal.	durée de travail	temps de conduite	durée de travail	temps de conduite
rentrant chaque jour	50,3	32,3	50,6	31,8	51,5	30,7
absents 1 à 3 nuits	52,0	36,3	53,7	35,2	53,8	35,7
absents 4 nuits et +	59,6	41,7	60,7	41,6	60,7	41,0
total	52,7	35,2	54,7	35,8	54,9	34,8

Source : DTT/SOFRES - SES

Les fluctuations constatées sur les durées moyennes par taille (cf. Tableau 3.4) doivent être interprétées avec prudence car elles sont inférieures aux incertitudes affectant la mesure de cette grandeur. Ainsi, alors que l'on constate une durée totale moyenne de travail dans les entreprises de moins de dix salariés, en 1996, inférieure de une heure (pour les très grands routiers et ceux qui rentrent chaque jour) ou de près de deux heures (pour les conducteurs absents une à trois nuits) à celle

des entreprises de 50 salariés et plus, cet "effet taille" n'était pas observé aussi clairement en 1995. D'autre part, le temps de conduite semble, au contraire, être légèrement supérieur dans les petites entreprises à ce qu'il est dans les plus grandes.

TABLEAU 3.5 : Le temps de travail des conducteurs routiers selon leur statut et leur rythme de travail, en 1996 (semaines de 5 jours et plus)

Rythme de travail	rentrant chaque jour	absents 1 à 3 nuits	absents 4 nuits et plus	Ensemble
Non-salarié	51,8	50,7	59,2	53,6
Salarié	50,9	53,6	60,6	54,4
Ensemble	50,9	53,3	60,6	54,4

Source : DTT/SOFRES - SES

En tout état de cause, et comme en 1995, la durée de travail dans les petites entreprises n'est pas supérieure à la moyenne du secteur. Ceci est vrai également, en moyenne, pour les conducteurs non-salariés (cf. Tableau 3.5), dont la durée de travail n'est pas supérieure à celle des salariés (53,6 h contre 54,4 h, en moyenne).

Les déterminants du rythme de travail et de sa régularité

Comme on l'a vu ci-dessus, la durée du travail est fonction du rythme de travail. Il est donc intéressant d'en analyser les déterminants et de regarder si ce rythme est régulier².

Le rythme de travail semble corrélé avec la situation familiale : 46% des conducteurs célibataires sont de très grands routiers contre 38% de ceux qui vivent en couple. Les conducteurs vivant en couple ont par ailleurs un rythme de travail plus régulier que leur collègues célibataires : 61% d'entre eux n'ont travaillé que cinq jours durant la semaine enquêtée contre 54% des conducteurs célibataires.

Une autre variable qui semble être en relation avec le rythme de travail est le statut du conducteur (non salarié ou salarié). Si le rythme de travail des non salariés et des salariés est sensiblement le même (42% des artisans passent quatre nuits et plus hors de leur domicile contre 40% des salariés), on constate une différence notable au niveau de la régularité de la semaine².

Alors que 58% des salariés ont une semaine de cinq jours, la proportion est de 49% pour les non salariés qui, par contre, sont plus nombreux que les salariés à travailler quatre jours par semaine (20% contre 16%) ou six

jours (22% contre 19%), ce qui traduit une plus grande irrégularité du rythme de travail des non salariés (ou plus de flexibilité dans leurs horaires) que des salariés.

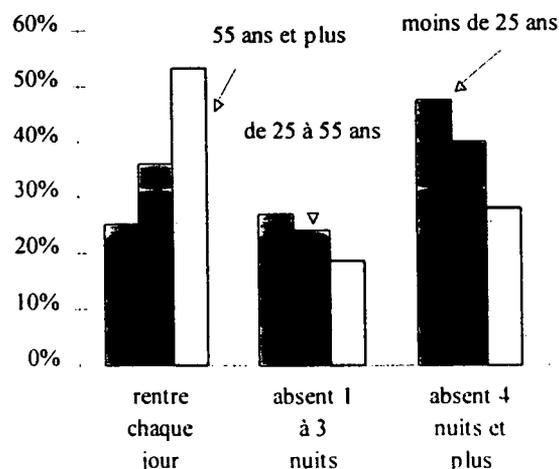
L'influence de l'âge est plus ciblée. On ne constate pas de différences notables selon l'âge dans le rythme de travail des conducteurs routiers âgés de 25 à 55 ans. On observe, par contre, une différence de rythme significative pour les conducteurs les plus jeunes et les plus âgés (cf. Graphique 3.1) qui représentent respectivement 5% et 4% de la population totale des conducteurs.

En effet, si 53% des routiers de 55 ans et plus rentrent tous les jours chez eux, la proportion n'est plus que de 36% pour ceux âgés de 25 à 55 ans et de 25% pour les conducteurs de moins de 25 ans.

La hiérarchie est inversée pour les conducteurs ayant un autre rythme : 48% des conducteurs de moins de 25 ans sont très grands routiers, contre 40% des chauffeurs de la classe d'âge 25-35 ans et seulement 28% des conducteurs de 55 ans et plus.

Ainsi, beaucoup de jeunes conducteurs semblent entrer dans le métier en tant que très grands routiers alors que les chauffeurs de 55 ans et plus semblent quitter cette catégorie.

GRAPHIQUE 3.1 : Répartition des conducteurs par classes d'âge et selon le rythme de travail, en 1995 et 1996 (semaines de 3 jours et plus).



Source : DTT/SOFRES - SES

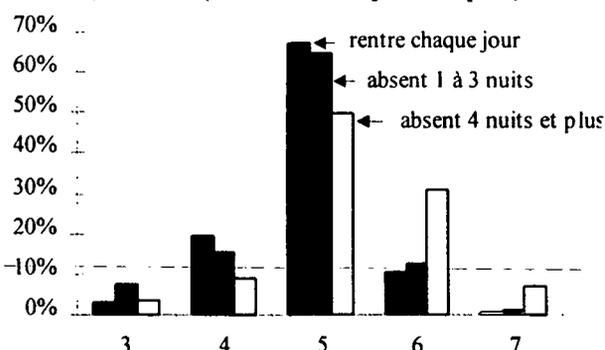
² Dans l'enquête DTT/SOFRES-SES, on interroge le conducteur sur une semaine de travail donnée. On peut supposer que si, dans une catégorie de conducteurs, il y en a relativement beaucoup qui travaillent 6 jours et plus ou 4 jours et moins dans la semaine enquêtée, le rythme de travail de cette catégorie est relativement irrégulier.

Il est cependant difficile de savoir si la faible proportion de très grands routiers, parmi les conducteurs âgés de 55 ans et plus, signifie que ceux-ci adoptent un rythme de travail plus régulier (trois nuits par semaine, au plus, hors du domicile), se dirigent vers d'autres secteurs d'activités ou partent à la retraite.

Le nombre de jours travaillés est fonction du rythme

Le rythme de travail est fortement corrélé avec le nombre moyen de jours de travail par semaine (cf. Graphique 3.2). Les deux tiers des conducteurs rentrant chaque jour chez eux travaillent cinq jours dans la semaine (pour ce qui est de la semaine enquêtée), ce qui caractérise une semaine de travail normale. A l'opposé, seul un très grand routier sur deux travaille cinq jours par semaine, contre 31% et 7% qui travaillent six ou sept jours par semaine. Ainsi, 38% des conducteurs s'absentant quatre jours et plus travaillent plus de cinq jours par semaine, contre 11% et 13% des routiers pratiquant un autre rythme de travail.

GRAPHIQUE 3.2 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours travaillés et le rythme de travail¹, en 1996 (semaines de 3 jours et plus).



Il s'agit ici du nombre de jours que le conducteur a travaillé durant la semaine de l'enquête et du rythme de travail hebdomadaire qu'il normalement. Ceci explique le fait qu'un conducteur déclarant être absent de son domicile, en général, quatre nuits ou plus par semaine puisse n'avoir travaillé que trois jours durant cette semaine précise.

Source : DTT/SOFRES - SES

Cette influence du rythme de travail ressort également lorsque l'on observe le taux de travail en fonction des jours de la semaine (cf. Tableau 3.6) et le nombre de kilomètres quotidiens (cf. Graphique 3.3).

On n'observe pas de réelles différences dans les taux de travail du lundi au vendredi. Cependant, le lundi, avec un taux de travail de 89,2% en moyenne, est un jour légèrement moins travaillé que les autres jours de la semaine (hors week-end).

TABLEAU 3.6 : Taux de travail selon le jour de la semaine et le rythme de travail, en 1996 (semaines de 3 jours et plus)

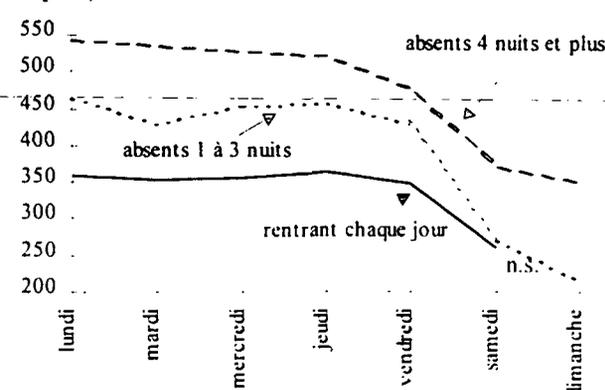
	rentrant chaque jour	absent 1 à 3 nuits	absents 4 nuits et plus	ensemble
lundi	86,4%	91,0%	90,3%	89,2%
mardi	97,5%	95,8%	96,8%	96,8%
mercredi	91,9%	92,0%	94,7%	93,1%
jeudi	93,9%	90,0%	93,3%	92,6%
vendredi	92,6%	91,0%	93,1%	92,4%
samedi	15,3%	12,4%	29,4%	20,2%
dimanche	2,6%	2,9%	18,6%	9,1%

Note de lecture : Parmi les 3000 conducteurs interrogés en 1996, sur une semaine de travail bien précise au cours de laquelle ils ont travaillés au moins trois jours, 89,2 % ont travaillé le lundi.

Source : DTT/SOFRES - SES

C'est le contraire pour le mardi où 96,8% des routiers sont au travail, le reste de la semaine (du mercredi au vendredi) étant stable avec un taux moyen de 92,7%. De grandes différences entre les différentes catégories de conducteurs apparaissent, par contre, en fin de semaine : 12 à 15% des routiers passant trois nuits ou moins à l'extérieur travaillent le samedi et environ 3% le dimanche ; le taux de travail passe à 29% le samedi et 9% le dimanche pour les très grands routiers.

GRAPHIQUE 3.3 : Moyennes des kilomètres journaliers réalisés par les conducteurs travaillant ce jour, par rythme de travail, en 1996 (semaines de 3 jours et plus).



Source : DTT/SOFRES - SES

Les conducteurs qui rentrent chaque jour à domicile parcourent en moyenne 356 km par jour du lundi au vendredi, contre 447 km pour ceux qui passent une à trois nuits à l'extérieur et 522 km pour les très grands routiers. Ainsi, sur le plan du kilométrage, la deuxième catégorie de chauffeurs se rapproche plus de la troisième que de la première.

Pendant le week-end, on constate une diminution très sensible du kilométrage journalier moyen. Cette baisse est très nette pour les conducteurs passant une à trois nuits à l'extérieur (272 km le samedi et 217 km le dimanche, soit 39% et 49% de moins que la moyenne du lundi au vendredi) qui font plutôt des demi-journées.

o Pour les très grands routiers, le kilométrage moyen décroît de 29% le samedi avec 371 km parcourus en moyenne et de 33% le dimanche avec 350 km. Pour la dernière catégorie la baisse est de 27% le samedi (avec 260 km), le nombre de conducteurs rentrant tous les soirs à domicile étant trop faible pour calculer un kilométrage moyen pour le dimanche significatif.

Dans trois cas sur quatre, les semaines de travail sont jugées régulières

Dans l'enquête DTT/SOFRES-SES, on obtient une description de la semaine de travail précédant l'enquête. On pose donc une question pour savoir si cette semaine est bien représentative de sa semaine "normale".

C'est très largement le cas puisque 74,7% des conducteurs routiers interrogés jugent que le temps de service de la dernière semaine de travail a été égal à celui de la semaine moyenne des derniers mois (contre 14,7% qui le trouvent inférieur et 10,6% qui le pensent supérieur).

Pour ceux qui s'absentent de leur domicile trois nuits par semaine ou moins, la durée moyenne du travail de l'ensemble est légèrement inférieure à la durée du travail de ceux qui déclarent que la semaine écoulée était une semaine "normale" (cf. Tableau 3.7).

Pour les très grands routiers, la situation est différente. La part de ceux qui pensent que la durée du travail de la dernière semaine écoulée est supérieure au temps de service de la "semaine type" (13,4%) est légèrement plus importante que la part de ceux qui déclarent le contraire (11,6%). La durée du travail de l'ensemble de la population de cette catégorie est, alors, légèrement supérieure à la durée moyenne de travail des conducteurs qui jugent la dernière semaine normale.

Cependant, pour les très grands routiers, la durée du travail de ceux qui déclarent avoir fait une semaine régulière reste supérieure à 60 heures, de plus, 49,1% d'entre-eux ont travaillé 60 heures ou plus en 1996.

Saisonnalité de la durée du travail

Le transport routier connaît de très fortes variations saisonnières. Selon l'enquête sur l'utilisation des véhicules routiers de marchandises du SES, l'activité (mesurée en tonnes/kilomètre) subit, en particulier, une baisse très marquée au troisième trimestre, comprise entre 11 à 17% par rapport au deuxième trimestre, pour les dix dernières années.

Les fluctuations de l'emploi dans le transport routier, quoique beaucoup moins marquées que celles du transport, peuvent également être expliquées pour une partie par un phénomène de saisonnalité. On constate, en effet, une différence comprise entre 3% et 6% entre l'emploi à la fin du troisième trimestre (où le niveau est le plus haut) et l'emploi à la fin du premier trimestre (où il est le plus bas) au cours des dix dernières années, selon les données de l'UNEDIC.

La série des durées du travail, liée a priori à celle de l'activité et de l'emploi, contient vraisemblablement une composante saisonnière qu'il faudrait isoler pour mieux interpréter l'évolution de la durée du travail. Cependant, l'enquête sur la durée du travail DTT/SOFRES-SES n'étant disponible que sur neuf trimestres, il n'est pas possible de calculer des coefficients saisonniers, la période minimale d'observation jugée convenable pour désaisonnaliser une série étant d'environ cinq ans.

C'est notamment pour diminuer, autant que faire se peut, la saisonnalité de la durée du travail qu'on a, dans la plupart des cas, restreint l'analyse aux semaines de travail d'au moins cinq jours.

TABLEAU 3.7 : Durée du travail de la semaine d'enquête par rapport à la moyenne, selon le rythme de travail, en 1996 (semaines de 5 jours et plus)

Rythme de travail	Par rapport à la moyenne	Durée totale de travail	Temps de conduite
rentre chaque jour	supérieure	58.6 h	36.8 h
	égale	51.3 h	32.2 h
	inférieure	46.3 h	26.2 h
	ensemble	50.9 h	31.5 h
absents 1 à 3 nuits	supérieure	58.8 h	39.0 h
	égale	53.9 h	36.8 h
	inférieure	50.2 h	31.2 h
	ensemble	53.3 h	35.6 h
absents 4 nuits et plus	supérieure	67.5 h	45.2 h
	égale	60.2 h	41.5 h
	inférieure	55.5 h	36.2 h
	ensemble	60.6 h	41.4 h

Source : DTT/SOFRES - SES

Méthodologie de l'enquête confiée à la SOFRES

De manière complémentaire aux enquêtes structurelles de l'INRETS réalisées en 1975, 1983 et 1993, sur les conditions de travail des conducteurs routiers, le ministère des transports a confié à un institut de sondage (la SOFRES) le soin de réaliser, à partir du printemps 1995, une enquête trimestrielle permanente, auprès de la même population, sur la durée de service et les rémunérations. Le public visé est celui des conducteurs d'entreprises françaises du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

Il s'agit d'interviews de conducteurs réalisées par des enquêteurs, dans des points de rencontre professionnels, les centres routiers et restaurants «Les Routiers» répartis sur tout le territoire. Le questionnaire a été conçu pour être renseigné en une quinzaine de minutes et est centré sur la durée de service de la dernière semaine effectuée. Le conducteur doit reconstituer, jour par jour, son activité de la semaine précédente, temps de conduite et autres temps. Il est, de plus, interrogé sur son revenu professionnel du mois précédent, frais de routes inclus. L'objectif est d'interroger chaque semaine une soixantaine de conducteurs (de zone courte ou longue, salariés ou non-salariés) pour obtenir, sur un an, 3000 réponses. L'enquête a commencé en avril 1995. Cette enquête bénéficie du label "d'intérêt général" délivré par le comité du label du conseil national de l'information statistique (CNIS). En l'absence de base de sondage par tirage au hasard, c'est la méthode des quotas qui a été retenue. L'échantillon a été stratifié, a posteriori, sur deux variables, la taille de l'entreprise employant le conducteur et le rythme de travail de celui-ci, pour ensuite agréger les réponses individuelles.

Le poids des diverses strates est déduit des résultats de l'enquête de l'INRETS de 1993, seule source permettant de connaître l'importance, dans la population des conducteurs, des divers types de rythme de travail (conducteurs rentrant tous les soirs, absents 1 à 3 nuits et absents 4 nuits et plus). On a supposé que les poids de chaque catégorie de conducteurs étaient invariants.

Les résultats bruts concernant les temps de conduite sont tout à fait similaires dans l'enquête de 1993 et l'enquête permanente. Par contre, les autres temps (temps liés à la marchandise, temps d'attente, autres temps à la disposition de l'entreprise) recueillis par la SOFRES sont inférieurs à ceux enregistrés par l'INRETS, sur toute la

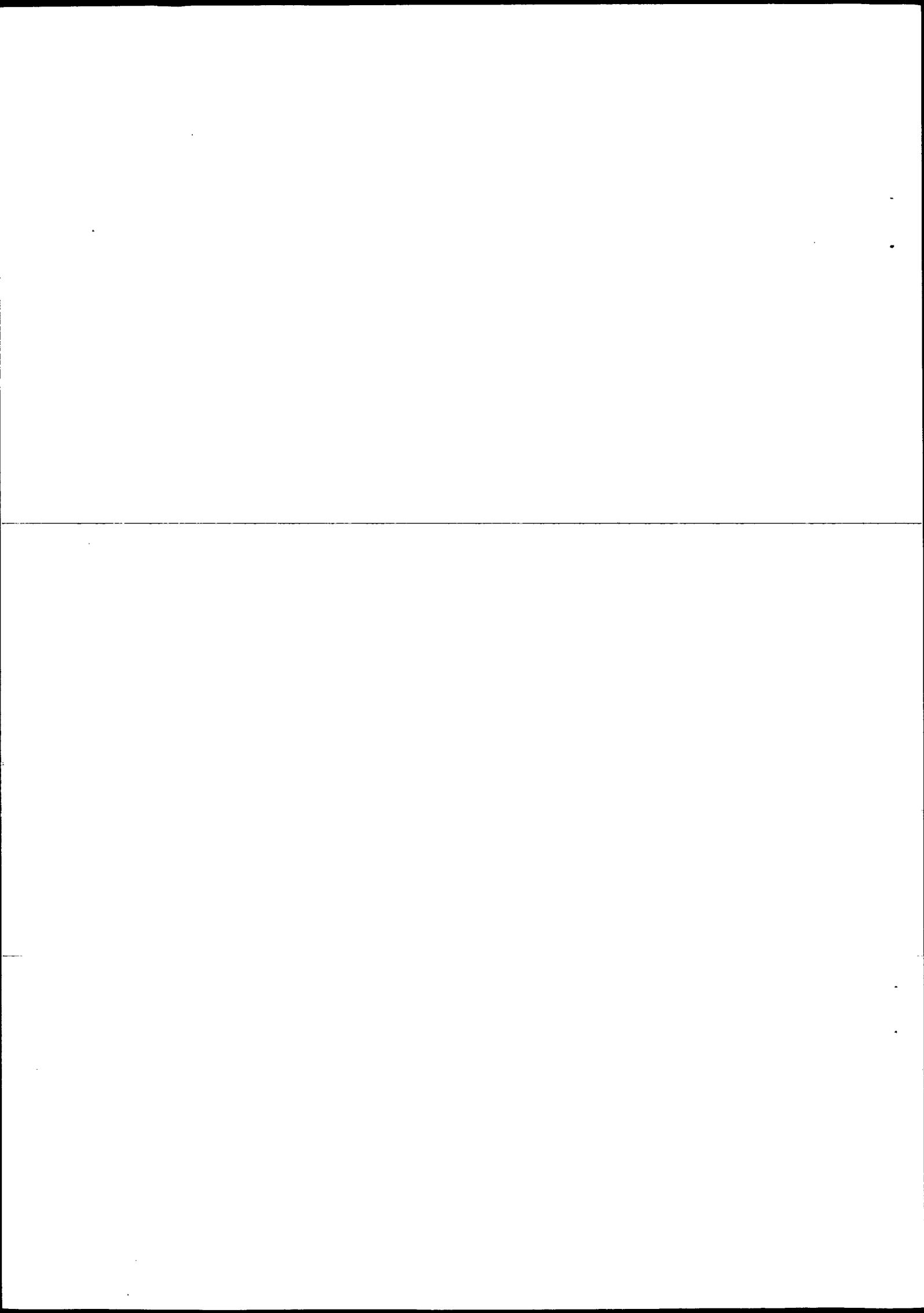
période d'enquête (avant et après octobre 1995).

Cette différence croît avec le nombre de nuits d'absence et le caractère irrégulier de la semaine de travail.

Ce résultat est lié aux différences de méthode entre les deux enquêtes. Dans l'enquête permanente, le conducteur doit se remémorer, pour chaque jour de la semaine précédente, toutes les séquences de service pour faire mentalement le total des temps de travail consacrés aux tâches autres que la conduite. A l'opposé, la méthodologie d'enquête de l'INRETS évite ce problème, car le conducteur remplit chaque jour un carnet de temps sur lequel chaque quart d'heure est qualifié (conduite, repos, etc.). Le temps de travail réel, pour des salariés qui comme les conducteurs routiers n'ont pas d'horaires réguliers et répétitifs, est une variable difficile à saisir. Si le temps de conduite est bien mesuré (chronotachygraphe) et codifié, les "autres temps" sont plus difficilement identifiables car fragmentés en séquences parfois très courtes (quart d'heure, demi-heure). Une exploitation spécifique de l'enquête INRETS a montré que les séquences de moins d'une demi-heure représentaient 35% des autres temps pour les conducteurs rentrant chaque jour chez eux et 14% pour les très grands routiers.

Pour toutes ces raisons, le SES a procédé au redressement des autres temps obtenus dans l'enquête permanente à partir de coefficients obtenus en confrontant les résultats de la première période de l'enquête (avril à septembre 1995) aux résultats de l'enquête INRETS.

Les résultats d'une enquête complémentaire, avec remise d'un carnet de temps à deux cents conducteurs confirment globalement la validité de la méthode de redressement. En effet, les coefficients appliqués aux autres temps de l'enquête permanente en fonction du rythme de travail (1,24 pour les conducteurs rentrant chaque jour, 1,57 pour ceux absents une à trois nuits et 1,60 pour les conducteurs absents quatre nuits et plus) sont proches (bien que peut-être un peu surestimés), sauf pour la catégorie intermédiaire dont le poids dans l'ensemble de l'échantillon est le plus faible (cf. Annexe), de ceux obtenus à l'aide des carnets de temps (autour de 1,37 et 1,55 pour les deux dernières catégories, l'échantillon étant trop petit pour fournir une estimation fiable du coefficient correspondant au conducteurs rentrant chaque jour).



LES REVENUS DES SALARIES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 1996, les salaires ont augmenté moins vite dans les transports que dans l'ensemble des autres activités économiques, ce qui situe les transports dans la moyenne des dix dernières années.

Le transport routier de marchandises se caractérise par des niveaux moyens de salaires plus faibles que ceux des autres secteurs des transports.

Les frais de route représentent plus du tiers des sommes perçues par les chauffeurs routiers du transport international.

La taille des entreprises, le rythme et la durée du travail ont peu d'influence sur les revenus des conducteurs (salaires et primes). On constate, en revanche, que les revenus augmentent légèrement avec l'âge et l'ancienneté.

Les charges patronales tendent à se stabiliser.

Hausse modérée des salaires dans les transports en 1996

D'après les résultats de l'enquête du ministère du travail sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'oeuvre (enquête ACEMO), l'augmentation moyenne annuelle du taux de salaire horaire des ouvriers a augmenté plus faiblement en 1996 dans les transports que dans l'ensemble de l'économie: +2% contre +2,6%. Le taux d'inflation étant presque du même ordre (1,7% en 1996 par rapport à 1995), ce résultat se traduit par une quasi-stagnation du pouvoir d'achat.

Le différentiel entre le taux de croissance du salaire ouvrier dans les transports et le taux de salaire ouvrier moyen dans l'ensemble de l'économie correspond à peu près à ce que l'on observe depuis 1990, période au cours de laquelle, en moyenne, le salaire horaire ouvrier dans les transports a perdu 0,5% par rapport à l'évolution qu'il a connue dans l'ensemble de l'économie (+2,8% contre +3,3%).

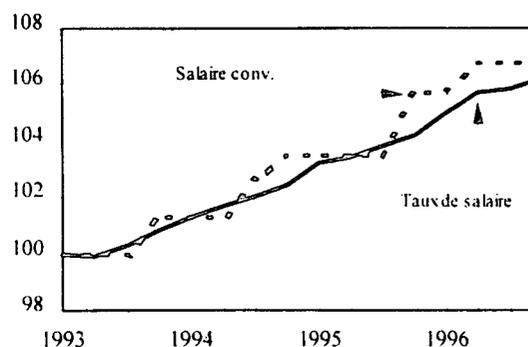
TABEAU 4.1 : Evolution du taux de salaire horaire ouvrier (en%)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Transports	4.8	3.8	2.9	2.5	2.3	2.0	2.0
Ensemble	4.9	4.3	4.1	2.8	2.4	2.1	2.6

Source : ministère du travail - enquête ACEMO

Cette évolution du taux de salaire horaire dans les transports peut être comparée à celle du salaire conventionnel des salariés du transport routier de marchandises (TRM). On a pris ici comme référence le salaire conventionnel du conducteur routier chargé de la conduite d'un véhicule de 11 à 19 tonnes, ayant effectué 169 heures dans le mois et ayant plus de cinq ans d'ancienneté.

GRAPHIQUE 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire des transports et salaire conventionnel dans le TRM (base 100 au 1er trimestre 1993)



Source : ministère du travail et Insee

Le salaire conventionnel a enregistré sur l'ensemble de la période 1993-1996 un taux de progression légèrement supérieur à celui du taux de salaire horaire : +6,8% contre +6,2%.

Il est par ailleurs possible, pour les années 1992 à 1995, d'opérer une distinction entre salariés des entreprises de zone longue (TRM interurbain) et de zone courte (TRM de proximité) grâce à l'enquête annuelle d'entreprise (EAE).

On s'aperçoit ainsi que, durant la période considérée, les rémunérations par tête (salaires et primes rapportés aux effectifs) ont globalement progressé plus vite en zone longue qu'en zone courte et que, étant donné le poids de la zone longue dans le total, le résultat relatif à l'ensemble du TRM est proche de celui de la zone longue.

TABLEAU 4.2 : Rémunérations par tête dans le TRM (en %)

	93/92	94/93	95/94	95/92
Ensemble du TRM	1,8%	0,6%	1,0%	3,4%
dont TRM interurbain	1,7%	1,1%	1,1%	3,9%
dont TRM de proximité	-0,2%	-0,7%	1,9%	1,0%

Source : EAE-SES

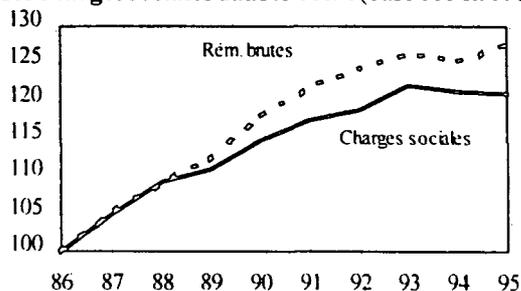
Stabilisation des charges sociales

L'EAE permet également de comparer, pour les entreprises de plus de cinq salariés, l'évolution des rémunérations brutes à celle des charges sociales patronales liées à ces rémunérations.

Globalement, sur l'ensemble de la période considérée, les charges patronales dans ces entreprises ont progressé moins vite que les rémunérations : +21% en cinq ans contre +28%. On note même, en fin de période, une tendance à la stabilisation, voire à une légère diminution du montant de ces charges.

De ce fait, les charges patronales ne représentent plus que 43% du salaire brut en 1995 contre 46% en 1986 et 30% du coût salarial total contre 31%.

GRAPHIQUE 4.2 : Evolution des rémunérations brutes et des charges sociales dans le TRM (base 100 en 1986)



Source : EAE-SES

Des salaires inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

Le tableau 4.3 illustre les disparités des salaires moyens (primes incluses), ramenés à des temps complets selon les secteurs des transports et les catégories socioprofessionnelles. C'est dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui que les salaires moyens sont les plus faibles et ce, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle que l'on considère.

Le salaire moyen dans le TRM représente 77% de la moyenne des salaires de l'ensemble des transports pour les cadres et de 80 à 90% pour les autres catégories: professions intermédiaires, employés et ouvriers.

TABLEAU 4.3 : Salaires annuels moyens par secteur des transports et selon les qualifications, en 1994 (indice : tous secteurs = 100)

	Cadres	Prof. interm.	Empl.	Ouv.	Ensemble CPS
Ferroviaire	81	99	102	117	106
TCU	124	115	119	118	113
TRV	93	96	84	96	87
TRM	77	89	81	86	78
Autres transp. terr.	81	96	86	87	82
Transports par eau	91	108	96	140	120
Transports aériens	160	121	135	133	167
Auxil. des transp.	97	94	91	96	98
Total transports	100	100	100	100	100
milliers de francs	244	141,9	102,8	99,5	118,8

Source : DADS/Insee

Les frais de route représentent plus du tiers des sommes perçues par les "grands routiers"

L'enquête présentée dans le chapitre précédent fournit également des indications détaillées sur les sommes que perçoivent les conducteurs routiers du compte d'autrui: salaire net, primes et frais de route¹.

On y trouve notamment la confirmation de l'importance des frais de route dans le montant global des sommes perçues.

¹ Les "frais de route" versés aux seuls "roulants", sont destinés à leur rembourser leurs frais de voyage. Les montants unitaires planchers des indemnités de repas et de repos journalier qui les composent sont fixés par la convention collective nationale des transports routiers.

TABLEAU 4.4 : Salaire, primes et frais de route des conducteurs, en 1996²

	Salaire	Primes	Salaire & Prime	Frais de route	Total
Z. courte (francs)	6861	531	7392	1402	8794
part en %	78%	6%	84%	16%	100%
Z. longue (francs)	7358	486	7844	3349	11193
part en %	66%	4%	70%	30%	100%
Internat. (francs)	7515	478	7993	4210	12203
part en %	62%	4%	66%	34%	100%
Ensemble (francs)	7205	498	7703	2706	10409
part en %	69%	5%	74%	26%	100%

Source : DTT/SOFRES - SES

Le montant moyen des frais de route des conducteurs routiers faisant du transport international est trois fois plus élevé que celui de l'indemnité perçue au même titre par les conducteurs de la zone courte : 4200 francs contre 1400 francs. Comme, par ailleurs, les salaires et les primes évoluent peu avec l'activité principale du conducteur (7400 francs en moyenne par mois pour la zone courte, 7800 pour la zone longue et 8000 francs pour l'international), c'est principalement grâce aux frais de route que les chauffeurs faisant du transport international se situent au sommet de la hiérarchie des sommes perçues par l'ensemble des conducteurs du compte d'autrui : 12200 francs en moyenne par mois, soit près de 40% de plus que les conducteurs de zone courte (8800 francs).

Au total, les frais de route représentent 34% des sommes perçues par les conducteurs faisant du transport international, soit un taux plus de deux fois supérieur à celui des conducteurs de zone courte estimé à 16%. Cependant, de par leur nature, ces indemnités ne peuvent pas être assimilées à une composante de la rémunération. C'est la raison pour laquelle les comparaisons auxquelles on procédera par la suite porteront, pour l'essentiel, sur les salaires et les primes.

La taille des entreprises a peu d'influence sur le niveau des salaires des conducteurs

Le transport routier de marchandises se caractérise par un nombre important de d'entreprises moyennes, voire toutes petites : en 1995, les entreprises de moins de 10 salariés représentaient plus de 85% du nombre total d'entreprises du secteur.

² L'enquête comprend notamment une question sur le nombre de nuits passées hors du domicile durant la semaine enquêtée. On a pris ici comme référence les conducteurs qui ont travaillé au moins trois jours cette semaine-là.

Cependant, contrairement à ce qui s'observe dans d'autres activités, on ne relève pas de différences notables en fonction de la taille des entreprises, tant en ce qui concerne le montant des salaires que celui des primes : en 1996, le montant cumulé de ces deux composantes du revenu se situe à 7700 francs par mois environ, quelle que soit la taille des entreprises.

TABLEAU 4.5 : Rémunération mensuelle et frais de route selon la taille des entreprises, en 1996² (en francs)

	Salaire	Primes	Salaire & Prime	Frais de route	Total
Moins de 10 sal.	7222	480	7702	2432	10134
de 10 à 49 sal.	7284	459	7743	2692	10435
plus de 50 sal.	7108	548	7656	2832	10488
Ensemble	7205	498	7703	2706	10409

Source : DTT/SOFRES - SES

Les rémunérations sont peu sensibles au rythme et à la durée du travail

Si l'on s'intéresse aux salaires et aux primes, on ne relève pas de différences notables en fonction du rythme de travail. En termes de salaire et de prime, le conducteur routier qui rentre chaque jour à son domicile gagne presque autant que celui qui s'absente quatre nuits et plus (7800 francs par mois contre un peu moins de 7600 francs).

TABLEAU 4.6 : Rémunération mensuelle et frais de route selon le rythme de travail, en 1996² (en francs)

	Salaire net	Primes	Sal. net & prime	Frais de route	Total
Rentre chaque jour	7076	502	7578	1543	9121
Absent 1 à 3 nuits	7363	478	7841	3374	11215
Absent 4 nuits & plus	7311	502	7813	4070	11883
Ensemble	7205	498	7703	2706	10409

Source : DTT/SOFRES - SES

³ L'enquête exploitée par l'Inrets sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1993 permet des comparaisons entre compte d'autrui et compte propre. On y observe notamment que les frais de route représentent en moyenne 24% des sommes perçues par les conducteurs du compte d'autrui (contre 26% pour la SOFRES) et 10% de celles perçues par les conducteurs du compte propre (c.f. annexe 4.2).

On constate, de la même façon, que le montant des rémunérations est peu sensible à la durée du travail: hors frais de route, l'écart entre les gains mensuels moyens les plus élevés et les plus faibles n'atteint pas 500 francs (près de 7900 francs pour plus de 70 heures par semaine, à comparer aux 7440 francs que gagnent les conducteurs travaillant de 39 à 48 heures).

Seuls les frais de route apparaissent corrélés à la durée du travail.

TABLEAU 4.7 : Rémunération mensuelle et frais de route selon la durée du travail, en 1996² (en francs)

	Salaire net	Primes	Sal. net & prime	Frais de route	Total
48 h et moins	7034	450	7484	2170	9654
48 à 60 h.	7349	496	7845	2741	10586
60 à 70 h.	7246	528	7774	3231	11005
plus de 70 h.	7271	601	7872	3608	11480
Ensemble	7205	498	7703	2706	10409

Source : DTT/SOFRES - SES

TABLEAU 4.9 : Rémunération mensuelle et frais de route selon l'ancienneté, en 1996² (en francs)

	Salaire net	Primes	Sal. net & prime	Frais de route	Total
Moins de 1 an	6772	309	7081	2826	9907
de 1 an à 5 ans	7134	423	7557	2839	10396
de 5 ans à 10 ans	7284	539	7823	2635	10458
10 ans et plus	7391	623	8014	2576	10590
Ensemble	7205	498	7703	2706	10409

Source : DTT/SOFRES - SES

Les rémunérations augmentent avec l'âge et l'ancienneté

En revanche, le salaire net moyen des conducteurs augmente quelque peu avec leur âge, ce qui n'est pas le cas des primes. On relève un écart de 13% entre le salaire des plus jeunes et celui des plus âgés.

TABLEAU 4.8 : Rémunération mensuelle et frais de route selon l'âge, en 1996² (en francs)

	Salaire net	Primes	Sal. net & prime	Frais de route	Total
Moins de 25 ans	6788	508	7296	2721	10017
25 à 35 ans	6997	448	7445	2713	10158
35 à 45 ans	7253	535	7788	2571	10359
45 à 55 ans	7528	523	8051	2910	10961
55 ans et plus	7751	462	8213	2964	11177
Ensemble	7205	498	7703	2706	10409

Source : DTT/SOFRES - SES

L'augmentation du salaire avec l'âge est à mettre en relation avec l'ancienneté dans l'entreprise (cf. tableau 4.9). Mais, comparé à ce qui est observé dans l'ensemble de l'économie, cet effet ancienneté est relativement modeste : l'écart des rémunérations entre un ouvrier dont l'ancienneté dans l'entreprise est de moins d'un an et celui dont l'ancienneté atteint 10 ans et plus est de 43% pour l'ensemble de l'économie contre 13% pour le TRM.

LA FORMATION

Le niveau moyen de formation des salariés des transports routiers est relativement faible mais il tend à s'élever progressivement par l'augmentation du nombre des titulaires d'un BEP ou d'un CAP.

La croissance rapide des effectifs en formation "transports" devrait encore s'accélérer avec le développement des formations minimales obligatoires, initiales et continues, mises en place en application du contrat de progrès.

Entre 1990 et 1995, le nombre de diplômés issus de la formation initiale "transports" s'est accru de près de 80%.

La majeure partie des conducteurs routiers en formation continue suivent des stages de perfectionnement liés notamment à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses.

Les évolutions technologiques et organisationnelles du transport routier de marchandises modifient les compétences exigées des conducteurs, qui se limitent de moins en moins à la seule conduite.

Ces exigences nouvelles s'adressent à des personnels dont le niveau moyen de formation, encore relativement faible, tend toutefois à s'améliorer du fait du rajeunissement de la profession et du développement des programmes et actions de formation.

Un niveau moyen de formation encore faible...

Le transport routier pour compte d'autrui (marchandises et voyageurs) se caractérise par une proportion relativement élevée d'actifs sans diplôme et d'actifs titulaires du seul BEPC et, inversement, par une proportion de diplômés de l'enseignement supérieur nettement moins élevée que dans l'ensemble des autres secteurs de l'économie (tableau 5.1).

Cette situation est imputable en grande partie à l'importance du nombre des ouvriers dans l'effectif total : 52,6% dans les transports contre 26,3% dans l'ensemble de l'économie, selon les résultats de l'enquête emploi de mars 1997. En effet, cette même enquête indique que, dans l'ensemble de l'économie, 46% des ouvriers n'ont pas de diplôme (contre 37% dans le transport routier). Les ouvriers du transport routier de marchandises (les conducteurs) ne sont donc pas moins formés que les ouvriers de l'industrie ou de la construction.

...bien qu'en nette amélioration

En outre, le niveau moyen de formation tend à s'améliorer. Cette amélioration s'inscrit dans une tendance commune à l'ensemble des secteurs de l'économie (cf. tableau 5.1) : entre 1989 et 1996, la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC a diminué de près de 6 points dans les transports routiers et de 8,5 points dans l'ensemble de l'économie. Mais c'est par une augmentation de la proportion des titulaires d'un CAP ou d'un BEP plutôt que de celle des titulaires du baccalauréat ou de diplômes de l'enseignement supérieur que s'est opérée l'évolution dans les transports routiers. En cela, le secteur se distingue nettement du reste de l'économie.

TABLEAU 5.1 : Répartition des actifs par diplôme en 1989 et en 1996 (en %)

		Sans dipl. & BEPC	BEP & CAP	Bac & Bac +	Ensemble
1989	Transp. routiers	53,1	35,9	11,0	100,0
	<i>dont TRM</i>	54,3	36,8	8,9	100,0
	<i>dont TRI</i>	51,3	34,8	13,9	100,0
	Total transports	47,7	34,8	17,6	100,0
	Total "économie"	43,9	28,1	28,0	100,0
1996	Transp. routiers	45,7	42,2	12,1	100,0
	Total transports	39,1	37,8	23,1	100,0
	Total "économie"	35,4	30,0	34,6	100,0

Source : enquêtes emploi de mars 1990 et mars 1997

Les graphiques 5.1 et 5.2 illustrent ces changements : dans les transports routiers, la proportion de titulaires d'un CAP ou d'un BEP devient en fin de période presque égale à celle des non diplômés ou des titulaires du seul BEPC.

Dans l'ensemble de l'économie, c'est la proportion de titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme d'études supérieures qui tend à se rapprocher de la proportion des non diplômés ou des titulaires du seul BEPC. Le transport routier de marchandises reste un secteur à faible taux d'encadrement et à prédominance de qualifications ouvrières.

TABLEAU 5.2 : Répartition par âge et par diplôme des conducteurs du TRM, en 1996 (en %)

	Aucun diplôme	BEP-CAP autres que transp.	BEP-CAP transport	Autres diplômes	Total
moins de 40 ans	22,5	31,8	36,1	9,6	100,0
40 ans et plus	46,6	25,8	18,9	8,8	100,0
Ensemble	32,1	29,4	29,3	9,2	100,0

Source : enquête DTT/SOFRES-SES

En ce qui concerne plus particulièrement les transports routiers de marchandises, l'enquête réalisée par la SOFRES fournit des précisions intéressantes sur la répartition des conducteurs du compte d'autrui par diplôme et par tranche d'âge (tableau 5.2). Elle permet de comprendre que cette amélioration sensible du niveau de formation initiale est due avant tout à la croissance de l'emploi et à l'entrée de jeunes salariés dans la profession.

Les proportions moyennes concernant l'ensemble des conducteurs du compte d'autrui recouvrent d'importantes disparités selon les tranches d'âge.

Près de la moitié des salariés de 40 ans et plus n'ont aucun diplôme, alors que 22,5% seulement des conducteurs de moins de 40 ans sont dans la même situation. A l'inverse, les titulaires d'un diplôme "transport" représentent 36,1% des moins de 40 ans mais 18,9% des 40 ans et plus.

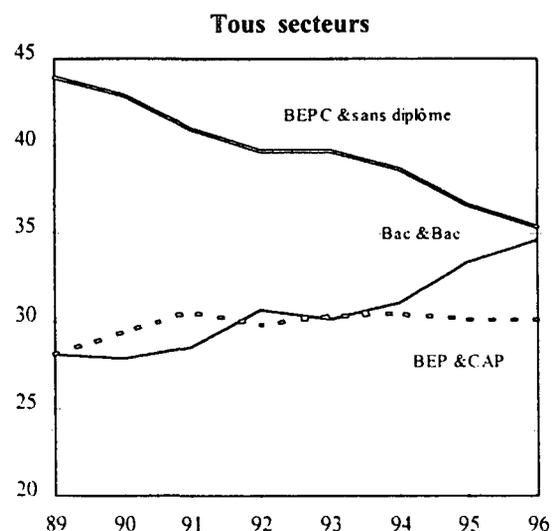
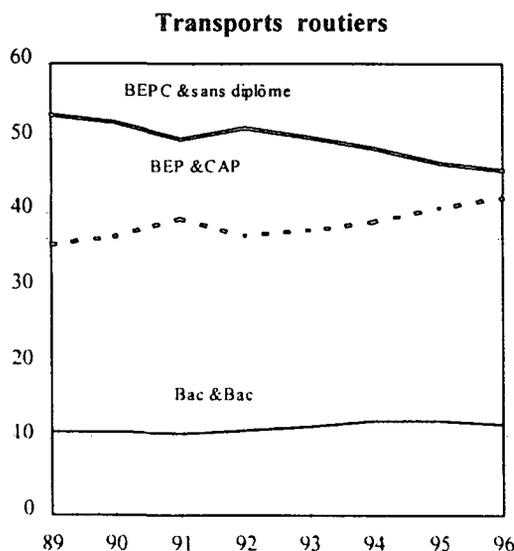
On doit également noter l'importante proportion des titulaires d'un diplôme autre que de transport, tant chez les moins de 40 ans (31,8%) que chez les conducteurs plus âgés (25,8%). Ceci est à mettre en relation avec la forte mobilité de la profession : les embauches d'une année représentent près de 40% de l'effectif moyen (enquête DTT/SOFRES - SES) et plus de la moitié des nouveaux entrants proviennent d'un secteur d'activité autre que les transports (enquête emploi de mars 1997). Parmi les facteurs explicatifs de cette mobilité, il faut mentionner le fait que c'est le plus souvent en changeant d'entreprise que les conducteurs routiers obtiennent une promotion.

Il convient de noter, par ailleurs, que l'enquête précitée de la SOFRES indique également que, parmi les conducteurs diplômés (quel que soit leur âge), 47,1% ont un diplôme en rapport avec les transports et 52,9% sont titulaires d'un diplôme sans rapport avec les transports.

Ces constatations appellent deux remarques complémentaires :

- les BEP ou CAP de mécanique occupent une place particulière parmi les diplômes autres que de transport car la capacité de réparer un véhicule confère une qualification supplémentaire;
- d'après une récente étude¹ la moitié seulement des actifs ayant un emploi exercent un métier en rapport avec leur formation initiale : les conducteurs routiers ne font pas exception à cette règle.

GRAPHIQUES 5.1 et 5.2 Evolution de la répartition des actifs par diplôme (en %)



Source : enquêtes emploi

¹ Sylvie DUMARTIN : "Formation-emploi : quelle adéquation?" - Economie et statistique, n° 303, 1997-3

Augmentation des effectifs totaux en formation, en 1996

La Commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE), qui établit chaque année un bilan de la formation professionnelle dans le transport routier de marchandises, estime à 81 739 le nombre total de personnes formées en 1996, dont 60423 pour la seule famille professionnelle² de la conduite de véhicules. Ces résultats incluent les filières de formation initiale et continue mises en place pour les jeunes comme pour les adultes.

En quatre ans, les effectifs en formation dans le transport routier de marchandises se sont accrus de plus de 50%, passant de 54 253 en 1992 à 81 739 en 1996. Durant la même période, la famille professionnelle de la conduite de véhicules a vu ses effectifs en formation passer de 38 938 à 60 423, soit une augmentation de plus de 55% entre 1992 et 1996.

C'est à partir de 1995 que les effectifs en formation ont commencé à progresser sensiblement. Cette évolution est à mettre en relation avec la mise en place de dispositifs nouveaux liés notamment :

- au renforcement de la réglementation sur le transport de matières dangereuses,
- à l'accord cadre relatif à la formation obligatoire des conducteurs, signé le 20 janvier 1995 dans le prolongement du contrat de progrès, qui institue une formation initiale minimale obligatoire et une formation continue obligatoire de sécurité (FIMO et FCOS, voir encadré).

TABLEAU 5.3 : Effectifs en formation dans les transports routiers (unités)

	1992	1993	1994	1995	1996 (estimé)
Direction - gestion	9 565	10 301	10 932	15 868	12 702
Conduite de véhi	38 938	37 658	41 135	53 113	60 423
Ventes/achats,...	5 231	5 075	6 162	6 333	7 044
Maintenance	519	764	1 190	1 311	1 570
Total	54 253	53 798	59 419	76 625	81 739

Source : CNPE

On notera la part élevée dans ces effectifs en formation du personnel de conduite (73,9% du total en 1996 avec 60 423 personnes sur un total de 81 739) et l'importance relative des effectifs des familles professionnelles "direction et gestion" (15,5%) et "ventes, achats, techniques d'exploitation" (8,6%).

² Une famille professionnelle est constituée par l'ensemble des emplois qui correspondent à une finalité et à une même technicité professionnelle, quel que soit le niveau de compétence dans cette technicité.

FORMATION INITIALE

Accroissement sensible du nombre de diplômés "transports routiers"

On enregistre une augmentation très sensible du nombre de candidats ayant passé avec succès l'un des examens de l'enseignement professionnel du transport routier entre 1990 et 1995 : en cinq ans le nombre de CAP et de BEP délivrés s'est accru de 41%, celui des candidats reçus à un baccalauréat professionnel a presque doublé et le nombre d'étudiants reçus au DUT "transport-logistique" et au BTS "transports" a plus que triplé (tableau 5.4).

Il est vrai que ces résultats doivent être interprétés avec prudence, du fait notamment :

- que les candidats ayant été reçus aux épreuves pratiques du BEP mais ayant échoué aux épreuves générales obtiennent le CAP par équivalence ;
- que certains diplômés tels que, par exemple, le baccalauréat professionnel "logistique et transport" ont été créés au cours de la période considérée (1993), de sorte que les résultats de 1995 ne sont pas rigoureusement comparables à ceux de 1990.

Mais les évolutions constatées n'en paraissent pas moins significatives de l'important développement des formations "transport" durant cette période. Cela est particulièrement vrai pour les formations supérieures.

TABLEAU 5.4 : Formation initiale dans les transports routiers (nombre de candidats reçus)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
CAP - BEP	2 187	2 083	2 466	2 694	2 683	3 078
ac professionn	474	474	427	703	822	872
DUT - BTS	306	412	667	1 111	1 287	1 336
Total	2 967	2 969	3 560	4 508	4 792	5 286

Source : CNT

Pour 1996, les données disponibles ne portent que sur les formations dispensées par la profession : apprentissage et établissements gérés par l'AFT et PROMOTRANS³ : 2 504 candidats ont été reçus aux diplômes de CAP ou de BEP. Cette même année 1996, 1 148 candidats ont obtenu le baccalauréat professionnel, 925 le DUT "transport-logistique" et 555 le BTS "transport", soit au total 5 132 reçus.

³ AFT : Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports.

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

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 de progrès avaient proposé des mesures visant la formation initiale et la formation continue. Les partenaires sociaux ont concrétisé ces deux propositions par l'accord de branche du 20 janvier 1995, confirmé par le décret n° 97-608 du 31 mai 1997. En matière de formation initiale minimale obligatoire (FIMO), l'accord-cadre, 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 2ans) obtiennent la FIMO par équivalence. Par ailleurs, le texte 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 nouvellement embauchés et nés après le 1er Juillet 1964; enfin, à partir du 1er Juillet 2000, c'est toute la population des conducteurs entrant dans le métier qui sera concernée.

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-cadre, 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 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, des transports et du logement (METL) a agréé, dans l'ensemble des régions, 130 centres de formation professionnelle. L'agrément, le suivi et le bilan de l'activité de ces centres, sont assurés par la direction des transports terrestres (DTT), avec le concours des directions régionales de l'équipement (DRE).

La formation continue

Le même texte prévoit des mesures visant à la formation continue des conducteurs de véhicules d'au moins 3,5 tonnes ou 14 m³ de volume utile. Cette formation se déroule sur trois jours, tous les 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 2000.

Par rapport au nombre de candidats présentés (7272), le taux de réussite est de 71%. Sur le même champ, le nombre de reçus en 1995 était de 4 851 pour 6 863 candidats, le taux de réussite étant également supérieur à 70%.

On notera le taux élevé de succès des candidats à des diplômes supérieurs au baccalauréat en 1996 : 555 sur 732 candidats, soit une proportion de 76%.

Formation en alternance : un premier bilan

Par un accord de branche signé en décembre 1994, les partenaires sociaux du transport ont mis en place un organisme paritaire collectif agréé (OPCA) qui est notamment chargé du financement des formations en alternance. Il est habilité, pour ce faire, à collecter des contributions dont l'importance varie en fonction de la taille des entreprises : 0,40% de la masse salariale pour les entreprises de dix salariés et plus, 0,10% de la masse salariale pour celles de moins de 10 salariés.

En 1996, pour sa première année pleine d'activité, l'OPCA "transports" a financé 5 025 contrats, dont 83,5% étaient des contrats de qualification et 16,5% des contrats d'adaptation⁴

Parmi les participants aux stages financés, 62% étaient issus d'entreprises de moins de cinquante salariés, dont 27% appartenaient à des entreprises de moins de dix salariés.

Ces proportions sont à rapprocher de la part des salariés de ces entreprises dans l'effectif salarié total. D'après l'enquête annuelle d'entreprise, les entreprises de transport routier de marchandises de plus de 50 salariés employaient, en 1995, 63% de l'effectif total du secteur et les entreprises de moins de 10 salariés employaient 22,4% de cet effectif total.

La formation initiale minimale obligatoire (FIMO)

Cette formation, d'une durée de quatre semaines, s'adresse aux conducteurs des entreprises de transport pour compte d'autrui exerçant leur métier sur des véhicules de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC).

Cette formation se situe donc à la frontière de la formation initiale et de la formation continue. De fait, elle concerne essentiellement les titulaires du seul permis poids lourds puisque les titulaires d'un diplôme de la formation professionnelle "conduite" obtiennent la FIMO par équivalence (cf. encadré).

En 1996, première année pleine de délivrance de l'attestation de formation, 5 163 stagiaires ont suivi la formation initiale minimale obligatoire : cela représente environ 2,5% de la population totale des conducteurs et 8% de celle des conducteurs sans diplôme. Avec 4 792 attestations délivrées, le taux moyen de réussite s'établit à 92,8%. Il se situe dans une fourchette allant de 83,3% (Franche-Comté) à 97,8% (Rhône-Alpes).

Jusqu'au 1^{er} juillet 1998, cette formation est requise des conducteurs professionnels nés après le 1^{er} juillet 1971 et satisfaisant aux conditions prévues. A partir du 1^{er} juillet 1998, seront concernés les conducteurs nés après le 1^{er} juillet 1964. Enfin, à partir du 1^{er} juillet 2000, c'est toute la population des conducteurs professionnels concernés qui sera visée.

⁴ Les contrats de qualification sont des contrats de travail à durée déterminée destinés à favoriser l'acquisition d'une qualification professionnelle par des jeunes âgés de 16 à 25 ans sans qualification ou ayant une qualification inadaptée à l'emploi, ou encore en attente d'emploi depuis longtemps.

Les contrats d'adaptation sont des contrats de travail particuliers qui s'adressent à des jeunes demandeurs d'emplois susceptibles d'occuper rapidement un poste de travail, sous réserve qu'une formation complémentaire leur soit apportée.

⁵ Conseil national des transports : Rapport sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien en 1996.

Notons à cet égard qu'un rapport du conseil national des transports propose une estimation des besoins annuels totaux de formation sur la base des flux d'embauche actuels⁵. Parmi les personnes embauchées chaque année par les entreprises du secteur, environ 8 000 ne sont titulaires que du permis de conduire sans autre formation adaptée au métier de conducteur routier de marchandises (conducteurs sans diplôme ou formés pour un autre métier). Ces 8 000 personnes qui constituent le public éligible à la formation initiale minimale obligatoire représentent un besoin de 160 000 journées de formation.

FORMATION CONTINUE

Développement et diversification des actions

De 1990 à 1996, le nombre de conducteurs stagiaires de la formation continue a plus que doublé, passant de près de 20 000 à 53 000 personnes (tableau 5.5). Ce développement est dû en grande partie aux actions de perfectionnement liées à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses. Rappelons que l'attestation de formation, nécessaire aux conducteurs pour être affectés à ce type de transport, est spécifique à chaque catégorie de produits véhiculés et qu'elle est valable cinq ans.

On sait par ailleurs (cf. encadré) que l'accord cadre du 20 janvier 1995 a prévu, à l'intention des conducteurs routiers, la mise en place d'une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS).

D'une durée de trois jours tous les cinq ans d'activité professionnelle, cette formation doit permettre au conducteur d'actualiser régulièrement ses connaissances et de parfaire sa pratique en matière de sécurité et de réglementation professionnelle.

L'échéancier d'application de l'accord est le suivant :
- jusqu'au 1^{er} décembre 1997, pour tout conducteur entré dans le métier entre le 1^{er} juillet 1992 et le 30 juin 1995 sans être titulaire d'un CAP, BEP ou CFP de conducteur routier, ou d'une attestation de formation initiale minimale obligatoire, et conduisant un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de plus de 14 m³ :

TABLEAU 5.5 : La formation professionnelle continue des conducteurs routiers (unités)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Stagiaires (*)	19865	36150	30751	31845	35394	42438	52945
Reçus au CA	150	128	95	117	137	71	n.d.
Reçus au CF	2467	3020	4160	4714	5455	4509	5355
Attest. FCOS						194	2960

(*) Stages incluant la préparation du permis poids lourd et stages de perfectionnement (source : CNT)

- jusqu'au 31 décembre 1998, pour tout conducteur routier professionnel né après le 31 décembre 1958 et conduisant un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de plus de 14 m³, sauf s'il est titulaire d'un CAP, BEP ou CFP de conducteur routier ou d'une attestation de formation initiale minimale obligatoire, datant de moins de cinq ans.

A compter du 1^{er} juillet 2000, tout conducteur d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de plus de 14 m³ devra avoir effectué un stage de formation continue obligatoire de sécurité au cours de toute période consécutive de cinq ans de sa vie professionnelle.

En 1996, 2 995 stages de formation continue obligatoire de sécurité ont été réalisés et 2 960 attestations délivrées. Compte tenu de l'échéancier précédent, ces chiffres sont appelés à augmenter de façon très importante au cours des prochaines années. A terme, les besoins annuels de formation continue obligatoire de sécurité représenteront, sur la base des effectifs actuels, de l'ordre de 138 000 journées.

Principaux bénéficiaires des actions de formation continue

D'après l'enquête précitée de la SOFRES, en 1996 18,7% des conducteurs du transport routier de marchandises pour compte d'autrui avaient suivi une formation moins d'un an avant la date de l'enquête. Cette proportion moyenne recouvre d'importantes disparités selon la taille des entreprises et selon l'expérience acquise :

- elle passe de 12,2% dans les entreprises de moins de 10 salariés à 14,4% dans celles de 10 à 49 salariés et à 26,7% dans les entreprises de 50 salariés et plus ;
- 32,9% des conducteurs ayant moins de trois ans d'expérience avaient suivi une formation moins d'un an avant la date de l'enquête contre 18,7% en moyenne pour l'ensemble des conducteurs interrogés.

L'effort des entreprises en matière de formation continue

Les déclarations fiscales des employeurs exploitées par le centre d'études et de recherche sur l'emploi et les qualifications (CEREQ) permettent de mesurer l'effort de formation par secteur d'activité.

Malheureusement les données disponibles sur l'année 1995 se réfèrent aux "transports terrestres" routier et ferroviaire, sans distinction entre les modes (cf. annexe).

Toutefois, si l'on considère que les transports routiers de marchandises représentent 80% du total des actifs des entreprises de transports terrestres de 10 à 49 salariés appartenant au même secteur (source : en-

quête annuelle d'entreprise), il apparaît que les informations publiées par le CEREQ sur les entreprises des transports terrestres de 10 à 50 salariés reflètent assez bien la situation du transport routier de marchandises dans ces tranches d'effectifs. Elles permettent de comparer la situation des transports terrestres à celle de l'ensemble de l'économie.

Bien que la part des dépenses de formation dans la masse salariale (taux de participation financière) des entreprises de transport soit très voisine de celle de l'ensemble des entreprises de cette taille, les différents indicateurs retenus situent les transports à des niveaux très inférieurs à la moyenne des secteurs, tant en ce qui concerne la durée moyenne des stages que le nombre de stages et le nombre de stagiaires par salarié (effort physique et taux d'accès à la formation continue).

Il est possible que les entreprises concernées n'utilisent pas au mieux les facilités que leur offre le système de la formation continue au financement duquel elles sont pourtant obligées de contribuer.

Dans les entreprises de transports routiers de marchandises de plus de 300 salariés, la formation continue profite relativement peu aux ouvriers. Il ressort en effet d'une étude du SES effectuée à partir d'une exploitation des bilans sociaux portant sur les années 1991 à 1993 que, dans ces entreprises, les ouvriers ne représentent que 24% des stagiaires alors qu'ils constituent 43% de l'effectif salarié total.

L'enquête de l'INRETS sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1993 confirme cette observation : les formations qualifiantes ne touchent en fait qu'une minorité de conducteurs (moins de 40%). Il s'agit en outre, pour une bonne part, de la formation "matières dangereuses" qui a un caractère obligatoire du fait de la réglementation publique. Cette formation est plus fréquente pour les conducteurs de zone longue que pour ceux qui rentrent tous les soirs à leur domicile.

TABLEAU 5.6 : La formation continue dans les entreprises de 10 à 50 salariés (en %)

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés
Effort physique de formation continue		
Transports terrestres	1.4	2.8
Ensemble de l'économie	3.3	4.8
Durée moyenne des stages (en heures)		
Transports terrestres	23.0	25.3
Ensemble de l'économie	41.0	38.3
Taux d'accès à la formation continue		
Transports terrestres	6.1	11.1
Ensemble de l'économie	17.5	26.4
Taux de participation financière		
Transports terrestres	1.5	1.6
Ensemble de l'économie	1.7	1.8

Effort physique : nombre d'heures de stage/nombre de salariés (non compris les formations en alternance).

Taux d'accès à la formation : nombre de stagiaires/nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance).

*Taux de participation financière : Dépenses de formation*100/masse salariale totale. (Source : CEREQ)*

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Le transport routier de marchandises est une activité à risques : en 1995, sur un effectif salarié de près de 182 000 personnes, plus de 18 000 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 10% alors que le taux correspondant pour l'ensemble des activités (hors sièges sociaux) n'atteignait pas 5%.

Les risques d'accidents diminuent avec l'âge du salarié mais leur gravité s'accroît.

Les accidents, survenant le plus souvent à l'occasion d'opérations de manutention, touchent surtout les ouvriers non qualifiés.

Le nombre des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd tend à diminuer, mais la gravité de ces accidents augmente.

Des activités à risques

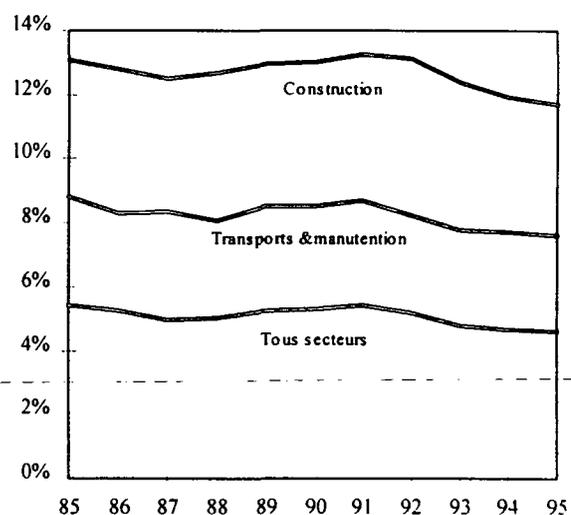
La caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAM) a enregistré en 1995 52 881 accidents du travail avec arrêt dans l'ensemble des industries des transports et de la manutention pour un effectif de 695 553 salariés¹. Le rapport de ces deux nombres donne un "taux de risque" de 7,6% qui place la branche parmi les plus accidentogènes après la construction, dont le taux de risque s'établit à 11,7%, alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie est de 4,6% (tableau 6.1 en annexe).

L'examen de l'évolution sur une longue période montre en outre que le taux de risque des transports et de la manutention est demeuré pratiquement stable, aux alentours de 8%, entre 1985 et 1995 alors que dans la construction le taux de risque connaît une diminution sensible depuis 1992 (graphique 4.1).

Les transports routiers de marchandises proprement dits (TRM) contribuent largement aux évolutions constatées : en 1995, ils représentaient le quart environ des effectifs salariés de l'ensemble "Transports et manutention" pris en compte, plus du tiers (35%) du total des accidents avec arrêt enregistrés dans l'ensemble de la branche, 39% des accidents avec incapacité permanente et enfin près de 60% du total des décès (85 décès dans le TRM pour un total de 144 dans les industries des transports et de la manutention en 1995).

¹ Hors effectifs des sièges sociaux, cf. encadré page suivante.

GRAPHIQUE 6.1 : Taux de risque d'accidents du travail avec arrêt



Source : CNAM

Les risques d'accidents diminuent avec l'âge mais leur gravité s'accroît.

La distribution des accidents en fonction de l'âge des victimes est très voisine de celle des salariés du TRM par tranche d'âge (graphiques 6.2 et 6.3 et tableau 6.3 en annexe).

On remarquera néanmoins l'importance relative des accidents avec arrêt chez les salariés du TRM de moins de 40 ans, alors que ceux de 40 ans et plus sont proportionnellement moins nombreux à avoir ce type d'accident.

Les statistiques de la caisse nationale d'assurance maladie

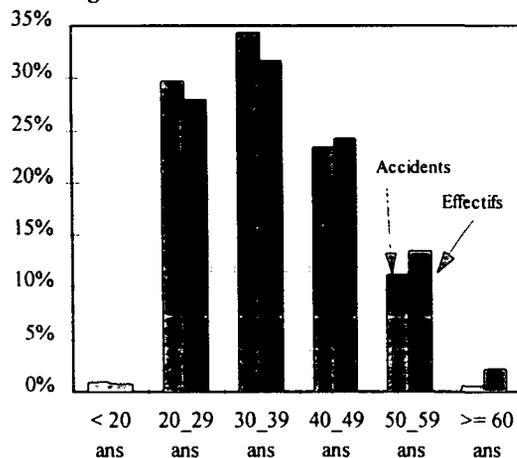
Les statistiques de la caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) constituent la source principale d'information sur les accidents du travail. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence des accidents du travail et, d'autre part, la répartition des accidents suivant différents critères tels que l'âge du salarié, sa qualification professionnelle ou encore le lieu de l'accident.

Les accidents du travail retenus ici sont les accidents ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins vingt quatre heures (accidents avec arrêt), les accidents ayant entraîné une incapacité permanente (I.P.) et 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 quatre codes CNAM (dérivés de la NAF) :

Codes	Activités	Effectifs en 1995
602LB	Transports routiers de marchandises de proximité	32 107
602LC	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques de proximité	5 231
602MB	Transports routiers de marchandises interurbains	128 859
602MC	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques interurbains	15 425

GRAPHIQUE 6.2 : Accidents avec arrêt et effectifs par classe d'âge en 1995

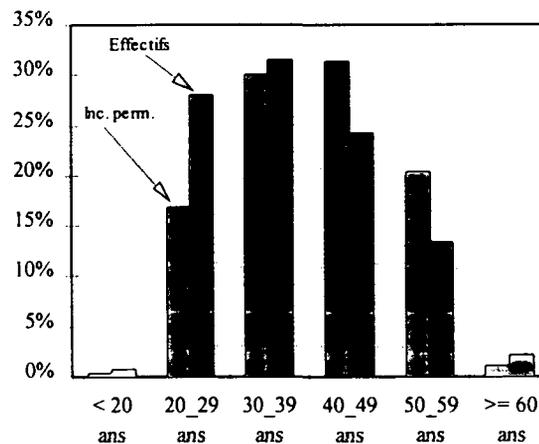


Source : CNAM

Il s'agit-là du total des accidents, quel que soit leur degré de gravité. Si l'on tient compte en revanche de la gravité, en ne considérant que les statistiques d'accidents avec incapacité permanente (IP), c'est la situation inverse qui prévaut : ce type d'accidents affecte particulièrement les salariés de 40 ans et plus : en 1995, ils représentaient 53% des victimes d'accidents avec IP alors que leur part dans le total des salariés du TRM est d'environ 40%.

On constate en définitive que le taux de risque (nombre d'accidents/nombre total de salariés de chaque classe) diminue avec l'âge pour les accidents avec arrêt de travail, alors qu'il augmente pour l'ensemble des accidents avec incapacité permanente.

GRAPHIQUE 6.3 : Accidents avec incapacité permanente (IP) et effectifs par classe d'âge en 1995



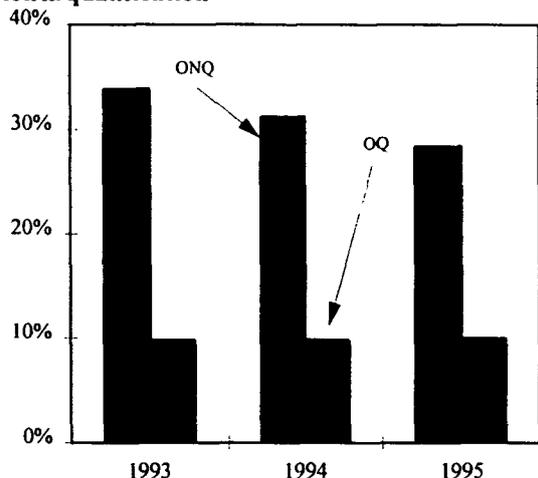
Source : CNAM

D'importantes disparités de situations selon les qualifications.

En 1995, on peut estimer que les ouvriers, qualifiés (OQ) ou non qualifiés (ONQ), représentaient 83% de l'ensemble des salariés du TRM comptabilisés par la CNAM². Mais 94% du total des accidents avec arrêt les concernent : 20% pour les ONQ et 74% pour les OQ.

Pour ces deux catégories de salariés, les taux de risque (rapport du nombre d'accidents avec arrêt à l'effectif total des ONQ et des OQ) sont très différents : en dépit de sa réduction sensible intervenue au cours des années 1993 à 1995 (-6 points, à 28% contre 34% en 1993), le taux de risque chez les ONQ reste trois fois plus élevé que chez les OQ.

GRAPHIQUE 6.4 : Taux de risque des ouvriers du TRM selon la qualification



Source : CNAM

Les ouvriers non qualifiés sont donc beaucoup plus exposés que les ouvriers qualifiés et la distinction entre zone courte et zone longue ne remet pas en cause cette constatation : d'après nos estimations, le taux de risque des ouvriers non qualifiés en 1995 s'établit à 36% en zone courte et à 28% en zone longue contre environ 10% pour les ouvriers qualifiés de zone courte comme de zone longue.

Cela s'explique par le fait que les manutentions de marchandises (réalisées principalement par des ONQ) sont plus fréquentes en zone courte qu'en zone longue. Pour les conducteurs (l'essentiel des ouvriers qualifiés), le taux de risque n'est pas plus élevé en zone courte qu'en zone longue.

Rareté relative des accidents de trajet et fréquence des accidents à l'arrêt

Les statistiques de la CNAM montrent que 88% des accidents avec arrêt se sont produits en un lieu fixe, atelier ou chantier.

² Ne disposant pas des effectifs par catégorie selon la CNAM, on a rapporté les nombres d'accidents à des effectifs estimés en appliquant à l'effectif des affiliés une clé de répartition issue de l'enquête annuelle d'entreprise. Si cette façon de procéder invite à considérer avec prudence le niveau de risque, l'ordre de grandeur des différences de risques est fiable.

Or, ainsi qu'on l'a vu précédemment, les ONQ, qui constituent la majeure partie des ouvriers sédentaires, ne représentent que 20% du total des victimes d'accidents avec arrêt du TRM.

C'est dire que les ouvriers non qualifiés ne sont pas les seuls concernés. Les ouvriers qualifiés, que l'on assimile dans leur grande majorité aux conducteurs routiers, peuvent en effet être victimes d'accidents survenus à l'occasion de déplacements pour le compte de leurs employeurs et aussi d'accidents survenus en un lieu fixe : souvent amenés à participer aux opérations de chargement et de déchargement, ils s'exposent comme les ONQ aux risques de la manutention.

Et de fait, ce sont bien ces opérations qui représentent la source principale d'accidents du travail dans le TRM : le transport et la manipulation d'objets y constituent en effet, de loin, la principale cause d'accident (tableau 6.4 en annexe), les lésions constatées consistant principalement en contusions (24%), lumbagos (16%), entorses (14%) et fractures (11%).

Ajoutons que d'après le ministère du travail et de la solidarité, les salariés du secteur des transports faisant de la manipulation manuelle des charges durant plus de 20 heures par semaine ont des risques de pathologies particulièrement élevés. Pour ces salariés, et singulièrement pour ceux du TRM, la manipulation manuelle est une activité annexe à laquelle la plupart n'ont pas été formés, d'où la répétition de mauvais gestes et postures pouvant générer des pathologies dorso-lombaires³.

Sur la route : des accidents de poids lourds moins nombreux mais plus graves.

L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) fournit des statistiques sur les accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd⁴ qui permettent de suivre les évolutions et d'établir des comparaisons avec l'ensemble des accidents routiers.

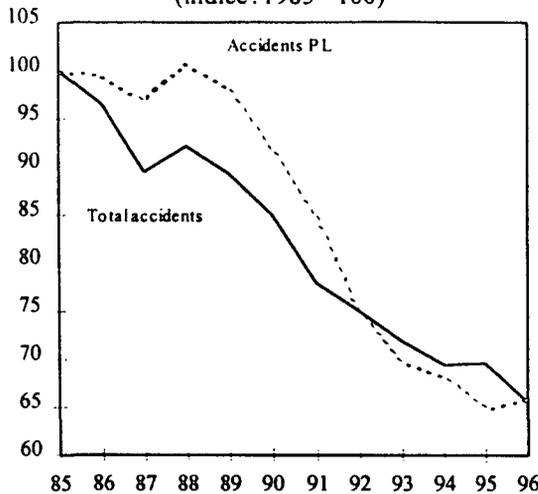
De 1985 à 1996, le nombre total des accidents corporels et celui des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd ont diminué dans des proportions assez voisines : -34% dans le premier cas (125 406 accidents contre 191 132) et -39% dans le second (6770 accidents impliquant au moins un poids lourd en 1996 contre 11 057 en 1985).

En 1996, 113 conducteurs de poids lourds ont été tués sur la route et 1 097 personnes ont trouvé la mort dans un accident impliquant au moins un poids lourd, soit 13,6% du nombre total des personnes tuées en France, en 1996, sur la route (8 080).

³ DARES : "PREMIERES INFORMATIONS et PREMIERES SYNTHESSES. 97 - 09 - N° 39.1

⁴ Ces accidents concernent aussi bien le compte propre que le compte d'autrui. Les poids lourds en cause peuvent être français ou étrangers.

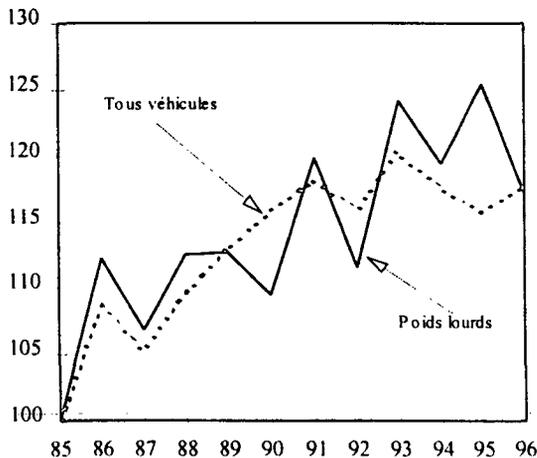
GRAPHIQUE 6.5 : Nombre total d'accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd (indice : 1985 = 100)



Source : ONISR/DSCR

Toutefois, si le nombre des accidents a diminué, leur taux de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'accidents) a augmenté : sur la base de 100 en 1985, il se situait à 117 pour l'ensemble des véhicules en 1996 et, pour les poids lourds, à 125 en 1995 pour revenir à 117 en 1996.

GRAPHIQUE 6.6 : Evolution du taux de gravité des accidents (indice : 1985 = 100)



Source : ONISR/DSCR

Ajoutons que, tout au long de la période considérée, le taux de gravité des accidents de poids lourds est demeuré en moyenne près de deux fois plus élevé que le taux correspondant pour l'ensemble des véhicules : 9,5 contre 5,5 en 1985, 12 contre 6,6 en 1995 et 11,2 contre 6,1 en 1996.

En 1996, 6770 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 125 406, soit une proportion de 5,8%. Dans ces accidents, 113 conducteurs routiers ont été tués, 357 gravement blessés et 1 376 légèrement blessés. Les données correspondantes pour l'ensemble des victimes d'accidents de poids lourds sont, respectivement, de 1 097, 2 415 et 6 308.

On observe une tendance à la diminution de ces chiffres, surtout sensible en ce qui concerne les blessés graves et légers.

TABEAU 6.1 : Accidents de la route impliquant au moins un poids lourd

	1985	1989	1993	1995	1996
Nombre de tués	1582	1712	1339	1276	1097
dont routiers	148	180	136	128	113
Nombre de blessés graves	4704	4126	2834	2645	2415
dont routiers	681	678	475	406	357
Nombre de blessés légers	10299	10089	7139	6741	6308
dont routiers	1926	2024	1535	1418	1376

Source : ONISR/DSCR

Les données concernant la répartition des accidents par types de réseaux en 1996 ont été reportées en annexe (tableau 6.6). On y observe notamment que les accidents de poids lourds avec tués et blessés graves se sont partagés par moitié entre le réseau national (autoroutes et routes nationales) et le réseau départemental et local alors que les proportions correspondantes pour l'ensemble des véhicules étaient, cette même année 1996, de 27% pour le réseau national et de 73% pour le réseau départemental et local.

Ces derniers taux correspondent assez bien à la répartition par réseaux de l'ensemble des véhicules, qui était en 1996 de 34% pour le réseau national et de 66% pour le réseau départemental et local⁵.

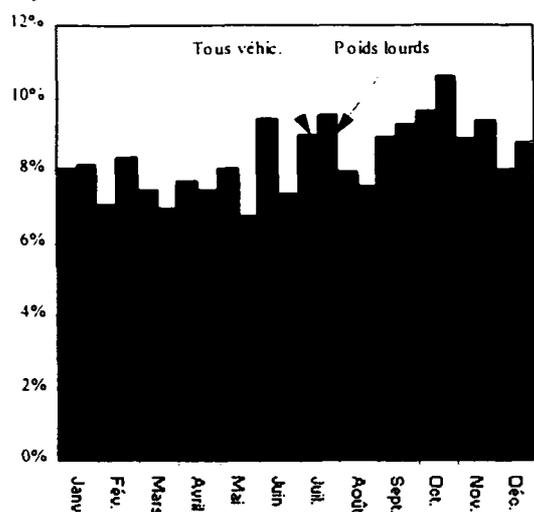
La situation est assez différente en ce qui concerne les poids lourds : si environ 50% des accidents graves de poids lourds se produisent sur le réseau départemental et local, celui-ci n'accueille que 20% de la circulation de ce type de véhicules⁶.

Les autres comparaisons entre poids lourds et ensemble des véhicules portent sur la fréquence des accidents en fonction des mois de l'année, des jours de la semaine et des heures de la journée (graphiques 6.7 à 6.9).

5 Source : 34ème rapport de la commission des comptes des transports de la nation - bilan de la circulation en 1996.

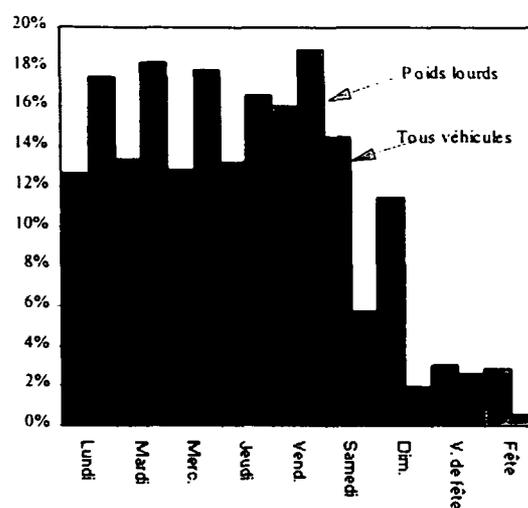
6 La répartition de la circulation des poids lourds par type de réseau est mal connue, sauf en ce qui concerne les autoroutes concédées : celles-ci accueillent à elles seules la moitié environ de la circulation totale de ce type de véhicules. Le taux de 20% appliqué au réseau départemental et local est estimé en faisant l'hypothèse que le reste du réseau national (autoroutes non concédées et routes nationales) accueille 30% de la circulation des poids lourds.

GRAPHIQUE 6.7 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le mois en 1996 (en %)



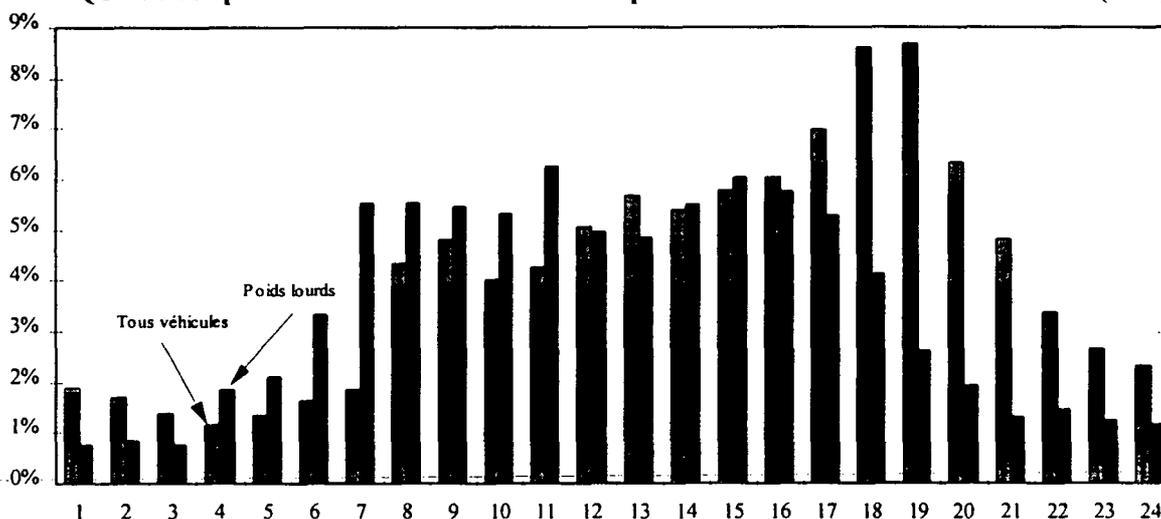
Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.8 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le jour de la semaine en 1996 (en %)



Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.9 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon l'heure en 1996 (en %)

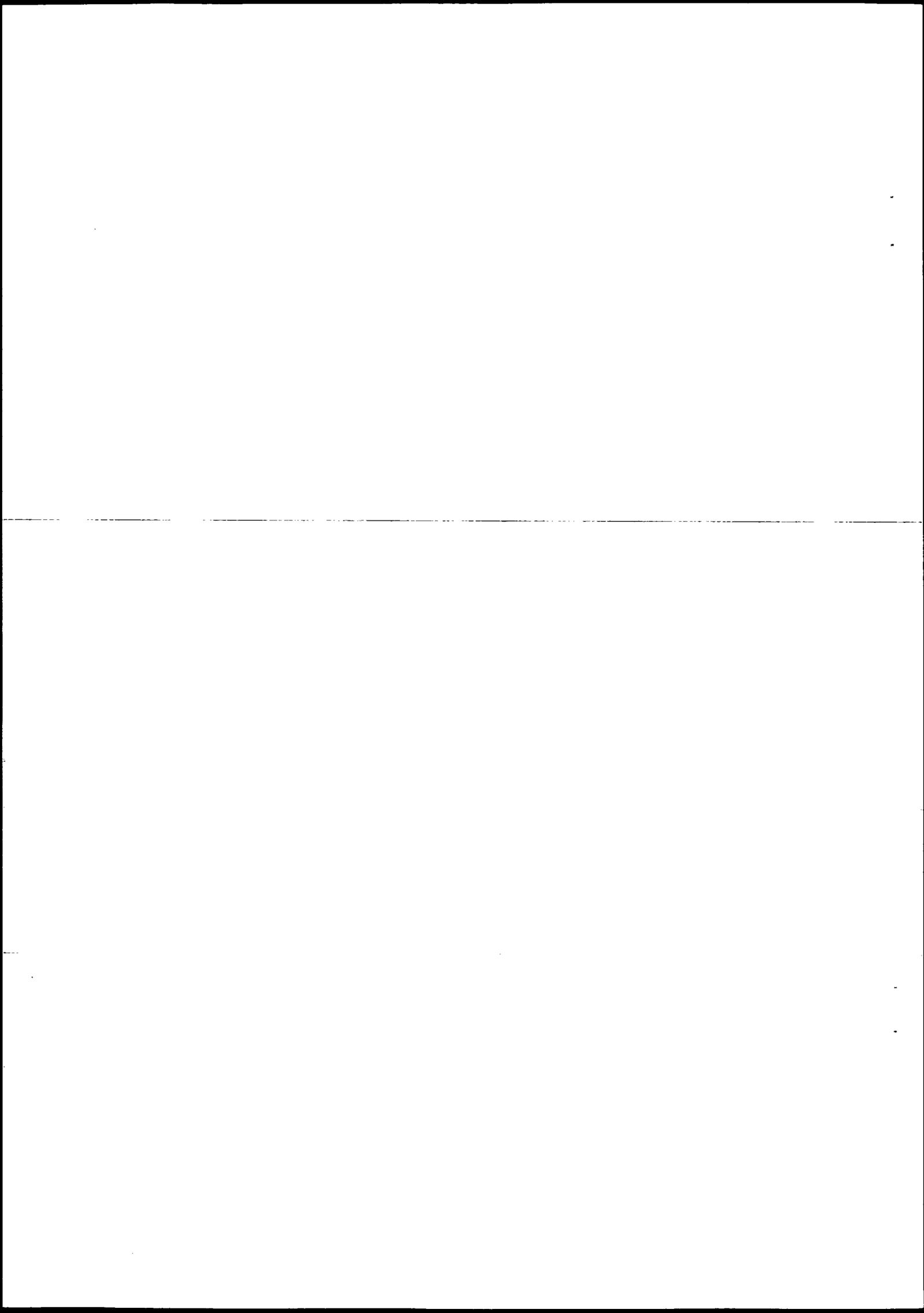


Source : ONISR/DSCR

On notera en particulier que :

- c'est surtout en automne et en hiver que les accidents de poids lourds ont été les plus fréquents ;
- les accidents de poids lourds sont plus fréquents le vendredi que les autres jours ouvrés⁷ et sont, logiquement, rares en fin de semaine, les veilles de fêtes et les jours fériés ;
- ils sont particulièrement nombreux entre 6 heures et 10 heures du matin.

⁷ Alors que selon l'enquête DIT/SOFRES-SES, le kilométrage parcouru le vendredi par les chauffeurs du compte d'autrui est inférieur d'environ 8% au kilométrage réalisé les autres jours ouvrés



DEUXIEME PARTIE

Les annexes

1. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

TABLEAU 1.1 : Le chiffre d'affaires hors taxes et en francs courants de 1986 à 1995

	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	84879	89877	
Zone courte	33848	37676	44186	46577	48225	45463	47269	44002	41376	39280	39905	

Source : SES-EAE 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 désormais au code de la NAF : 602M "transports routiers de marchandises interurbains" et la zone courte au 602L "transports routiers de marchandises de proximité". Pour 1992, les données sont disponibles dans les deux nomenclatures.

TABLEAU 1.2 : Le trafic intérieur de marchandises, en tonnes-kilomètres, de 1986 à 1996

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Transport ferroviaire	44,7	44,1	45,1	45,8	44,0	43,5	41,9	37,6	39,9	39,0	39,6
Transport routier	131,8	141,6	157,9	165,3	168,7	172,0	175,1	170,1	180,1	192,1	194,0
Transport fluvial	7,0	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6	5,9	5,7
Transport par conduites	26,9	25,7	29,3	23,0	20,5	22,7	23,4	23,3	22,2	22,3	21,9
Total Terrestre	210,4	218,0	239,0	240,9	240,3	245,1	247,3	237,0	247,7	259,3	261,3

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 1986 à 1996

	Ensemble	Internationa- l	Intérieur		
			Total	Charge Utile >=17t	
				Zone courte	Zone longue
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	98,7	95,3	90,8	99,2
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	100,1	100,6	100,0	97,4	103,5
1996	101,4	96,7	102,5	102,4	102,3

Source : SES

Base 100 en 1990

TABLEAU 1.4 : La démographie des entreprises du secteur des transports, de 1989 à 1996

	1993	1994	1995	1996
Créations	10001	10636	10498	9639
Défaillances	2619	2389	1966	1906
Nombre	92378	90316	91135	92991

Source : INSEE. Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodac) pendant l'année considérée à la date du jugement. Le concept de défaillance est différent de celui de cessation. Le nombre d'entreprises issu du répertoire Sirène est celui au 1er janvier de l'année considérée.

TABLEAU 1.5 : Le taux de marge (EBE redressé sur valeur ajoutée redressée) dans le transport routier de marchandises, de 1988 à 1995

	1988	1989	1990	1991	1992	1992		1993	1994	1995
	ancienne nomenclature (NAP)					nouvelle nomenclature (NAF)				
Zone longue	32,6%	31,2%	32,0%	33,5%	33,0%	33,2%	32,0%	32,2%	32,6%	
Zone courte	29,0%	29,4%	29,6%	29,7%	28,6%	29,8%	28,4%	28,7%	27,0%	

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 Evolution de 1988 à 1993" OEST-Juin 1995

TABLEAU 1.6 : Le taux de sous-traitance dans le TRM (sous-traitance sur chiffre d'affaires) en %, de 1986 à 1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	
	Ancienne nomenclature (NAP)						Nouvelle nomenclature (NAF)				
Taux de sous-traitance	16,8%	17,9%	17,3%	17,6%	17,3%	17,5%	17,2%	16,3%	15,8%	15,4%	

Source : SES

TABLEAU 1.7 : Le taux de sous-traitance en %, selon l'activité et la taille de l'entreprise, de 1993 à 1995

	1993	1994	1995
Zone longue (602M)			
6 à 19 salariés	9,5%	8,9%	10,3%
20 à 49 salariés	16,7%	16,3%	15,3%
50 à 200 salariés	18,0%	18,3%	18,8%
200 salariés et plus	22,7%	18,0%	18,7%
Ensemble	16,4%	15,6%	16,0%
Zone courte (602L)			
6 à 19 salariés	10,2%	10,6%	11,1%
20 à 49 salariés	16,4%	15,9%	12,4%
50 à 200 salariés	22,4%	22,0%	15,1%
200 salariés et plus	19,9%	23,5%	24,2%
Ensemble	16,0%	16,1%	13,6%
Total TRM			
6 à 19 salariés	9,8%	9,6%	10,6%
20 à 49 salariés	16,7%	16,2%	14,6%
50 à 200 salariés	19,1%	19,1%	18,2%
200 salariés et plus	22,0%	19,0%	19,7%
Ensemble	16,3%	15,8%	15,4%

Source : EAE-SES

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

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Compte de production de la branche aux prix de 1980 (Comptes de la Nation)											
Consom. intermédiaire	23649	25909	29088	31303	32647	34171	35590	35839	37397	39845	39057
Valeur ajoutée	27379	30727	36011	38553	39744	40831	41631	39434	41812	45914	45223
Production effective	51028	56636	65099	69856	72391	75002	77221	75273	79209	85759	84280
Le facteur travail de la branche (Comptes de la Nation)											
Salariés	193,2	198,6	204	208,3	214,5	218	220,4	220	223,6	230,7	237,4
Non salariés	27,4	28,3	29,5	30,7	31,7	31,9	31,2	30,5	30,5	31,5	32,2
Total des effectifs	220,6	226,9	233,5	239	246,2	249,9	251,6	250,5	254,1	262,2	269,6
Heures travaillées	397	410	431	436	452	464	461	459	471	485	497
Le facteur capital du secteur (EAE-SES)								Nouvelle nomenclature (NAF)			
Parc (camions+rem.+tract.)	157974	181635	201969	210694	215261	211585	215119	212884	216470	225638	nd
La productivité											
Du travail	100	108,5	121,0	128,0	127,2	127,4	130,9	124,5	128,6	137,2	131,9
Du capital	100,0	97,6	102,9	105,6	106,5	111,3	111,7	106,9	111,4	117,4	nd

Source : INSEE-Comptes de la Nation et EAE-SES. La productivité du travail (base 100 en 1986) 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 1986) 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 tracteurs immatriculés) du secteur (Source SES- Fichier central des automobiles).

2. L'EMPLOI

TABLEAU 2.1 : L'emploi dans les principales branches et dans le transport routier de marchandises de 1986 à 1996.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
TRM	221	227	234	239	246	250	252	251	254	262	270
Transports	800	808	822	832	850	857	854	844	841	859	876
Industrie	4989	4865	4792	4810	4833	4756	4598	4389	4273	4267	4208
Tertiaire	7531	7727	7978	8247	8477	8531	8511	8421	8520	8694	8770
Ensemble de l'économie	21694	21763	21957	22246	22478	22502	22338	22079	22063	22284	22287

Source : INSEE- Comptes de la Nation

Unité: millier

Transports : transports terrestres (ferroviaire, TRM, autres), maritime, aérien, services annexes

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 1995, selon la taille et l'activité de l'entreprise.

Activité	Taille	1986	1992	1992	1993	1994	1995
		ancienne nomenclature		nouvelle nomenclature (NAF)			
Zone longue	0 à 9 salariés	7199	8825	8806	9062	9235	8175
	10 à 49 salariés	1769	2275	2281	2445	2414	2535
	50 salariés et plus	275	438	426	442	485	527
	Total	9243	11538	11513	11949	12134	11237
Zone courte	0 à 9 salariés	14173	21455	20472	20111	19075	21173
	10 à 49 salariés	1579	1724	1533	1413	1405	1528
	50 salariés et plus	182	194	175	162	147	132
	Total	15934	23373	22180	21686	20627	22833
TRM	0 à 9 salariés	21372	30280	29278	29173	28310	29348
	10 à 49 salariés	3348	3999	3814	3858	3819	4063
	50 salariés et plus	457	632	601	604	632	659
	Total	25177	34911	33693	33635	32761	34070

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 1995, selon la taille de l'entreprise.

	1986	1992	1992	1993	1994	1995
	ancienne nomenclature		nouvelle nomenclature			
Total	170785	219230	203422	202712	206625	216670
0 à 5 salariés	20652	29802	28591	26922	27917	27368
6 à 9 salariés	18106	20204	19448	18197	20063	20516
10 à 19 salariés	25857	30390	28889	29785	29190	31810
20 à 49 salariés	44383	55074	52993	53119	53297	55490
50 à 99 salariés	18727	25772	24850	25261	26355	25856
100 à 199 salariés	17881	24477	23733	23481	25393	27809
200 salariés et plus	25179	33511	24918	25947	24410	27821

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.4 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises en 1986 et de 1992 à 1995, selon l'activité de l'entreprise

	1986	1992	1992	1993	1994	1995
	ancienne nomenclature		nouvelle nomenclature			
Zone longue	94308	130137	123 702	128 252	134 784	142 735
Zone courte	76477	89093	79 720	74 460	71 841	73 935
Total TRM	170785	219230	203422	202712	206625	216670

Source : EAE-SES

TABLEAU 2.5 : La mobilité dans le transport routier de marchandises de 1993 à 1995, selon l'activité de l'entreprise : taux d'entrées et de sorties par motifs

	1993	1994	1995
Taux d'entrées dans la Z.L	27,8	34,3	38,1
dont CDD	18,3	22,3	25,3
dont CDI	6,6	9,1	10,2
dont transferts	2,1	1,6	1,8
Taux d'entrées dans la Z.C	35,7	39,7	39,0
dont CDD	26,6	29,9	29,1
dont CDI	7,5	8,0	8,1
dont transferts	1,4	0,7	1,1
Taux d'entrées TRM (Z.C et Z.L)	31,3	36,4	38,5
Taux de sorties dans la Z.L	28,8	29,2	31,2
dont fin de CDD	11,3	11,2	12,3
dont démissions	5,9	7,4	9,3
dont lic, éco	1,5	0,9	0,7
dont lic, autres	3,4	3,4	3,1
dont transferts	3,0	2,4	1,8
Taux de sorties dans la Z.C	33,8	34,1	35,8
dont fin de CDD	19,4	17,8	15,6
dont démissions	5,4	7,5	9,4
dont lic, éco	1,5	0,8	1,1
dont lic, autres	3,5	3,4	3,2
dont transferts	1,1	0,7	2,7
Taux de sorties TRM (Z.C et Z.L)	31,0	31,1	33,0

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.

Z.L = zone longue

Z.C = zone courte

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 : Répartition de l'effectif salarié à temps plein des entreprises de plus de 5 salariés, du TRM (zone courte, zone longue), en 1986 et de 1992 à 1995

	1986	1992	1993	1994	1995
	ancienne nomenclature		nouvelle nomenclature		
Conducteurs	98,9	132,4	124,7	130,2	138,5
dont de la Z.L	50,0	75,2	76,2	81,1	90,2
dont de la Z.C	47,9	56,9	48,0	48,7	47,8
Sédentaires	48,2	52,2	45,8	43,1	44,9
Total salariés	147,1	184,6	170,5	173,3	183,4

Source : EAE-SES

TABLEAU 2.7 : La mobilité dans les entreprises des transports.

	Salariés déclarant vouloir changer d'emploi *			Ancienneté **					
				< à 1 an			> à 10 ans		
	1989	1993	1996	1989	1993	1996	1989	1993	1996
Transport ferroviaire	1,0	1,2	0,9	2,5	2,8	2,6	72,6	83,5	81,7
Transport routier	6,3	5,2	5,5	15,2	14,2	16,2	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	3,4	10,8	7,0	7,4	50,7	44,1	51,8
Act. annexes et auxiliaires	9,5	5,4	7,2	15,7	17,2	16,1	42,5	37,8	33,7
Total transport	5,6	4,5	4,8	12,1	11,9	13,2	47,0	45,0	43,6

* Part (en %) des salariés déclarant vouloir changer d'emploi dans le nombre total d'actifs du secteur.

** Ancienneté en % du total des actifs du secteur.

Source : Enquête emploi-INSEE

TABLEAU 2.8 : Evolution de la pyramide des âges des salariés dans les transports.

	15 à 24 ans	25 à 39 ans	40 à 49 ans	50 à 59 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%
1996	5,0%	47,2%	31,1%	16,0%	0,6%	100%

Source : Enquête emploi-INSEE

3. LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

Les coefficients de redressement des "autres temps" de l'enquête SOFRES / DTT -SES

Pour mieux apprécier le biais induit par la méthode retenue dans l'enquête DTT/SOFRES-SES, sur les temps de travail et plus précisément sur les temps autres que conduite, une enquête annexe a été menée en 1996.

On a remis à 190 conducteurs interrogés dans cette enquête (questionnement portant sur la semaine précédente) un carnet de temps où les conducteurs doivent décrire précisément (quart d'heure par quart d'heure) leur emploi du temps de la semaine de travail suivante.

Le croisement des réponses des 190 carnets de temps (semaine [t+1]) et des questionnaires (semaine [t-1]) concernant les mêmes conducteurs (ceux qui s'absentent au moins une nuit par semaine) permet de mieux apprécier les coefficients de redressement des "autres temps".

On a considéré qu'il y avait proportionnalité entre temps de conduite et "autres temps" et que le rapport entre ces deux temps était stable. On a donc comparé le ratio "autres temps" (AT) sur "temps de conduite" (TC) dans les deux sources pour ces 190 conducteurs et supposé qu'il n'y avait pas de biais dans l'appréciation des temps de conduite.

La comparaison de ces deux ratios pour chaque catégorie de rythme de travail permet alors une première estimation des coefficients de redressement (cf. Tableau 3.2) qu'on peut rapprocher de ceux qui sont issus de l'enquête de l'INRETS de 1993 (cf. Encadré p 25). Mais on compare deux semaines de travail distinctes ([t-1] et [t+1]), pour un même chauffeur. Si on se limite aux conducteurs pour lesquels les deux semaines [t-1] et [t+1] se sont traduites par exactement le même nombre de jours de travail, le rapprochement des deux sources est plus assuré, mais le nombre d'observations plus réduit. On constate dans le Tableau 3.3 que les estimations des coefficients de redressement sont proches de celles obtenues par la première méthode, pour les conducteurs qui s'absentent de une à trois nuits, et légèrement plus faibles, pour les "très grands routiers".

C'est pour ces raisons qu'il semble judicieux de substituer les valeurs 1,37 pour les routiers passant 1 à 3 nuits à l'extérieur et 1,55 pour les très grands routiers aux coefficients de redressement que l'on appliquait dans le passé (1,57 et 1,60).

Cela conduit à une estimation du temps de service revue à la baisse de 40 minutes pour les "très grands routiers" et de 2 heures et 40 minutes pour les conducteurs qui s'absentent de une à trois nuits, soit une heure et quart pour les conducteurs qui s'absentent au moins une nuit par semaine.

TABLEAU 3.2 : Moyennes des temps de conduite et des ratios "autre temps" sur "temps de conduite" (issues de l'enquête principale et de l'enquête complémentaire par carnets de temps) et quotient des ratios, par catégorie de rythme de travail

	nombre d'obs.	TC enquête (semaine t-1)	TC carnets (semaine t+1)	AT / TC (i) (enquête)	AT / TC (ii) (carnets)	(ii) / (i)
absents de 1 à 3 nuits	45	34,05 h	37,99 h	0,42	0,57	1,38
absents 4 nuits et plus	145	39,11 h	40,42 h	0,34	0,55	1,62

Source : DTT / SOFRES - SES

TC : Temps de conduite AT : Autres temps

TABLEAU 3.3 : Moyennes des temps de conduite et des ratios "autre temps" sur "temps de conduite" (issues de l'enquête principale et de l'enquête complémentaire par carnets de temps) et quotient des ratios, par catégorie de rythme de travail pour les conducteurs ayant travaillé le même nombre de jours lors des deux semaines d'enquête

	nombre d'obs.	TC enquête (semaine t-1)	TC carnets (semaine t+1)	AT / TC (i) (enquête)	AT / TC (ii) (carnets)	(ii) / (i)
absents de 1 à 3 nuits	32	33,23 h	36,97 h	0,44	0,61	1,37
absents 4 nuits et plus	68	41,11 h	41,28 h	0,30	0,46	1,52

Source : DTT / SOFRES - SES

TC : Temps de conduite AT : Autres temps

4. LES REVENUS DES SALARIES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TABLEAU 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire et salaire conventionnel dans le TRM

	93/1	93/2	93/3	93/4	94/1	94/2	94/3	94/4	95/1	95/2	95/3	95/4	96/1	96/2	96/3	96/4
1 - Taux de salaire ouvrier horaire (base 100 au 1er trimestre 1993)																
Toutes activités	100,0	100,3	100,9	101,2	101,8	102,4	102,9	103,3	104,2	105,0	105,4	105,7	106,6	107,7	108,1	108,8
Transports	100,0	99,9	100,3	100,8	101,3	101,7	102,0	102,4	103,2	103,4	103,8	104,2	105,0	105,7	105,8	106,2
2 - Salaire mensuel conventionnel des ouvriers du TRM (en francs)																
	6140	6140	6140	6220	6220	6220	6295	6351	6351	6351	6351	6491	6491	6555	6555	6555

Sources : ministère du travail et Insee

TABLEAU 4.2 : Salaire net et frais de route des conducteurs du TRM dans le compte d'autrui et dans le compte propre, en 1993 (en francs)

	Rythme de travail	Salaire net	Frais de route	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

Source : Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1993 - Inrets

TABLEAU 4.3 : Rémunération et frais de route des conducteurs du TRM selon le rythme de travail, en 1996 (en francs)

rythme de travail	taille de l'entreprise	Salaire net	Primes	Salaire & primes	Frais de route	Total
Rentre chaque jour	Moins de 10 salariés	7079	493	7572	1416	8988
	de 10 à 49 salariés	7198	532	7730	1534	9264
	50 salariés et plus	6939	472	7411	1613	9024
	Ensemble	7076	502	7578	1543	9121
Absent 1 à 3 nuits	Moins de 10 salariés	7557	453	8010	3419	11429
	de 10 à 49 salariés	7309	501	7810	3153	10963
	50 salariés et plus	7333	465	7798	3594	11392
	Ensemble	7363	478	7841	3374	11215
Absent 4 nuits et plus	Moins de 10 salariés	7280	471	7751	4000	11751
	de 10 à 49 salariés	7387	342	7729	4018	11747
	50 salariés et plus	7232	695	7927	4150	12077
	Ensemble	7311	502	7813	4070	11883

Source : DTT/SOFRES-SES

5. LA FORMATION

TABLEAU 5.1 : Répartition par diplôme des actifs occupés (unités)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Transports routiers								
BEPC & sans diplôme	215 030	225 644	210 687	229 719	222 970	219 220	220 187	218 113
CAP & BEP	145 447	158 840	166 307	165 845	168 568	174 150	192 241	201 093
Bac & Bac +	44 638	47 483	45 602	50 497	52 210	56 158	58 822	57 874
Total	405 115	431 967	422 596	446 061	443 748	449 528	471 250	477 080
Total transports								
BEPC & sans diplôme	401 638	411 133	383 571	415 912	398 140	390 392	389 831	369 402
CAP & BEP	292 737	304 804	298 429	312 091	319 110	329 639	348 756	356 974
Bac & Bac +	147 869	158 706	160 208	176 749	175 995	197 309	203 890	218 142
Total	842 244	874 643	842 209	904 752	893 245	917 340	942 477	944 518
Ensemble de l'économie								
BEPC & sans diplôme	10 358 424	9 233 043	8 794 843	8 845 134	9 700 251	9 491 297	9 155 005	8 832 877
CAP & BEP	6 616 297	6 319 256	6 542 764	6 637 876	7 383 430	7 466 553	7 531 411	7 499 111
Bac & Bac +	6 611 071	5 985 997	6 100 814	6 818 721	7 336 230	7 625 418	8 338 932	8 632 967
Total	23 585 792	21 538 296	21 438 421	22 301 731	24 419 911	24 583 268	25 025 348	24 964 955

Source : enquêtes emploi

TABLEAU 5.2 : Formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires (unités)

Familles professionnelles	1992	1993	1994	1995	1996 (est.)
Direction - gestion, dont :	9 565	10 301	10 932	15 868	12 702
perfectionnement maîtrise et cadres	6 259	6 307	6 486	11 003	7 281
attestation de capacité	2 118	2 741	2 808	2 631	2 814
DUT et BTS	1 131	1 227	1 557	2 109	2 357
Conduite de véhicules, dont :	38 938	37 658	41 135	53 113	60 423
matières dangereuses	18 338	16 038	17 602	19 640	27 990
perfectionnement "eco-sécurité"	8 064	9 360	12 301	21 746	18 142
CAP et BEP "conduite routière"	1 744	1 757	1 727	1 939	2 019
Permis de conduire	2 288	2 282	1 900	2 290	2 022
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont :	5 231	5 075	6 162	6 333	7 044
initiation professionnelle	1 630	1 399	1 877	2 065	1 309
perfectionnement professionnel	1 621	1 781	2 425	2 160	3 575
Bac. pro. "transport"	909	904	879	1 087	1 139
BEP "agent du transport"	682	661	591	571	554
Maintenance, dont	519	764	1 190	1 311	1 570
BEP/CAP	404	616	528	676	642
perfectionnement professionnel	-	-	517	479	794
Total	54 253	53 798	59 419	76 625	81 739

Source : CNPE

TABLEAU 5.3 : Evolution du nombre de permis de conduire "poids lourds" délivrés (unités)

	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Permis poids lourds (C + EC)	33 374	34 499	43 323	44 392	43 034	41 788	40 777	42 372	38 074	34 258	34 644

Source : DCSR

TABLEAU 5.4 : Formation continue selon la qualification des stagiaires en 1995

	ONQ	OQ	Emp.	TAM	IC	Total
1 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	78,9	56,7	49,6	57,3	42,5	55,5
Transports maritimes	90,2	76,9	47,1	68,5	96,9	75,3
Transports aériens et spatiaux	76,8	56,9	49,6	46,7	86,8	57,7
Ensemble de l'économie	38,3	42,9	37,2	46,5	43,0	42,1
2 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	23,2	42,4	39,6	60,6	47,9	43,4
Transports maritimes	1,5	21	54,3	52,8	44,7	36,2
Transports aériens et spatiaux	64,3	64,7	67,8	70,8	61,3	66,7
Ensemble de l'économie	17,5	26,4	29,9	51,5	49,5	34,1

Source : CEREQ

TABLEAU 5.5 : Formation continue selon la taille des entreprises en 1995

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 499 salariés	500 à 1999 salariés	Plus de 2000 salariés	Total
1 - Effort physique de formation continue, en % (3)						
Transports terrestres	1,4	2,8	8,1	13,0	43,5	24,1
Transports maritimes	6,5	5,1	30,7	30,9	-	27,3
Transports aériens et spatiaux	-	-	24,2	2,9	-	38,5
Ensemble de l'économie	3,3	4,8	11,2	18,2	24,5	14,4
2 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	23,0	25,3	25,2	29,1	68,9	55,5
Transports maritimes	83,4	44,1	112,0	62,5	-	75,3
Transports aériens et spatiaux	-	-	45,9	35,2	-	57,7
Ensemble de l'économie	41,0	38,3	36,4	40,1	49,3	42,1
3 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	6,1	11,1	32,0	44,7	63,1	43,4
Transports maritimes	7,8	11,6	27,4	49,5	-	36,2
Transports aériens et spatiaux	-	-	52,8	8,3	-	66,7
Ensemble de l'économie	17,5	26,4	29,9	51,5	49,5	34,1
4 - Taux de participation financière des entreprises, en % (4)						
Transports terrestres	1,5	1,6	2,2	2,9	7,4	5,1
Transports maritimes	1,6	2,0	2,2	3,2	-	2,6
Transports aériens et spatiaux	-	-	3,7	3,6	-	10,6
Ensemble de l'économie	1,7	1,8	2,5	3,5	4,9	3,3

(1) Durée moyenne des stages : nombre d'heures de stage/nombre de stagiaires (n.c. les formations en alternance)

(2) Taux d'accès à la formation : nombre de stagiaires/nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance)

(3) Effort physique : nombre d'heures de stage/nombre de salariés (non comprises les formations en alternance)

(4) Taux de participation financière : Dépenses de formation * 100/masse salariale totale

Source : CEREQ

6. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TABLEAU 6.1 : Statistiques d'accidents du travail

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Ensemble des industries du transport et de la manutention										
Nbre de salariés (milliers)	562,8	566,5	601,1	622,9	650,7	665,8	666,7	653,6	675,3	695,6
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	46,8	47,2	48,4	53,0	55,6	58,1	55,1	51,0	52,0	52,9
Taux de risque (%)	8,3%	8,3%	8,1%	8,5%	8,5%	8,7%	8,3%	7,8%	7,7%	7,6%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	5,1	5,0	5,7	5,3	5,6	5,8	5,3	4,5	4,8	5,1
Taux de risque (%)	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%
Nombre de décès	152	186	174	221	205	196	175	166	161	144
BTP										
Nbre de salariés (milliers)	1229,8	1214,4	1261,9	1290,6	1285,7	1295,1	1239,8	1146,9	1148,3	1140,4
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	157,3	151,9	159,8	167,1	167,8	171,6	162,6	142,3	136,9	133,6
Taux de risque (%)	12,8%	12,5%	12,7%	12,9%	13,1%	13,2%	13,1%	12,4%	11,9%	11,7%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	17,4	16,7	18,3	16,7	17,6	17,8	16,2	13,8	14,0	14,6
Taux de risque (%)	1,4%	1,4%	1,5%	1,3%	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%	1,2%	1,3%
Nombre de décès	263	258	362	324	361	313	298	256	214	189
Ensemble des secteurs										
Nbre de salariés (milliers)	13177	13306	13752	14015	14414	14560	14440	14140	14279	14499
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	691	663	690	737	761	787	750	676	668	672
Taux de risque (%)	5,2%	5,0%	5,0%	5,3%	5,3%	5,4%	5,2%	4,8%	4,7%	4,6%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	67	63	69	64	67	68	62	53	55	60
Taux de risque (%)	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
Nombre de décès	978	1004	1112	1177	1213	1082	1024	855	806	712

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

Notes : IP : Incapacité permanente

TABLEAU 6.2 : Accidents du travail dans le transport routier de marchandises (TRM)

	Année 1993			Année 1994			Année 1995		
	Zone courte	Zone longue	Total	Zone courte	Zone longue	Total	Zone courte	Zone longue	Total
Nbre de salariés	32310	133371	165681	34187	137011	171198	37338	144284	181622
Nbre d'accidents avec arrêt	3475	14440	17915	3587	14670	18257	3808	14742	18550
Taux de risque (%)	10,8%	10,8%	10,8%	10,5%	10,7%	10,7%	10,2%	10,2%	10,2%
Nbre d'accidents avec I.P.	327	1443	1770	342	1521	1863	330	1655	1985
Taux de risque (%)	1,0%	1,1%	1,1%	1,0%	1,1%	1,1%	0,9%	1,1%	1,1%
Nombre de décès	14	80	94	9	87	96	13	72	85

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.3 : Répartition par classe d'âge des victimes d'accidents du TRM en 1995

	15-19 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	60-64 ans	65 ans et plus	Total
1 - Accidents avec arrêt										
Nombre	159	1992	3525	3509	2849	4327	2076	61	52	18550
Répartition en %	0,9%	10,7%	19,0%	18,9%	15,4%	23,3%	11,2%	0,3%	0,3%	100,0%
2 - Accidents avec IP										
Nombre	8	114	219	287	308	623	405	16	5	1985
Répartition en %	0,4%	5,7%	11,0%	14,5%	15,5%	31,4%	20,4%	0,8%	0,3%	100,0%

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.4 : Répartition des accidents du TRM selon l'élément matériel en cause, en 1995

Elément matériel en cause dans l'accident	1995		Accidents avec arrêt		Accidents avec IP	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Emplacement de travail et surface de circulation (chute avec dénivellation)	4616	25%	532	27%		
Emplacement de travail et surface de circulation (accidents de plain pied)	3024	16%	287	14%		
Objets en cours de manipulation	2906	16%	237	12%		
Objets en cours de transport manuel	2462	13%	215	11%		
Véhicules, sauf chariot de manutention	2119	11%	427	22%		
Appareils de levage et de manutention	1179	6%	89	4%		
Autres	2244	12%	198	10%		
Total	18550	100%	1985	100%		

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.5 : Statistiques d'accidents de la route

	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
CONDUCTEURS POIDS LOURDS												
Blessés légers	1926	1942	1965	2036	2024	1950	1843	1615	1535	1483	1389	1376
Blessés graves	681	735	679	721	678	687	623	474	475	399	403	357
Tués	148	207	177	192	180	194	154	123	136	122	128	113
ENSEMBLE DES VICTIMES D' ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD												
Blessés légers	10299	9861	9752	10121	10089	9305	8646	7737	7139	7049	6741	6308
Blessés graves	4704	4505	4377	4347	4126	3911	3540	3013	2834	2682	2645	2415
Tués	1582	1724	1604	1740	1712	1542	1573	1281	1339	1250	1276	1097
NOMBRE D'ACCIDENTS												
impliquant un PL	11057	11017	10687	11140	10840	10138	9349	8281	7712	7555	7169	6770
Total accidents	191096	184615	170994	175887	170590	162573	148890	143362	137500	132726	132949	125406
Acc. PL/total en %	5,8	6,0	6,2	6,3	6,4	6,2	6,3	5,8	5,6	5,7	5,4	5,4

Source : ONISR/DSCR

TABLEAU 6.6 : Répartition des accidents de la route par types de réseaux en 1996

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total réseau national	Routes départ.	Voiries locale et autres	Total voiries départ. & locales	
1 - Tous véhicules							
Accidents corporels	5255	21025	26280	42172	56954	99126	125406
Répartition en %	4%	17%	21%	34%	45%	79%	100%
Tués et blessés graves	1761	10073	11834	21610	10840	32450	44284
Répartition en %	4%	23%	27%	49%	24%	73%	100%
2 - Poids lourds							
Accidents corporels	973	1983	2956	2290	1524	3814	6770
Répartition en %	14%	29%	44%	34%	23%	56%	100%
Tués et blessés graves	431	1262	1693	1373	381	1754	3447
Répartition en %	13%	37%	49%	40%	11%	51%	100%

Source : ONISR/DSCR

BIBLIOGRAPHIE

Économie générale

- "Comptes et indicateurs économiques", INSEE (rapport sur les comptes de la nation), juin 1997

Économie des transports

- "Les transports en 1996, 34^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la nation", INSEE-SES
- "Les transports en 1996", Insee Première n° 544, septembre 1997
- "Les entreprises de transport - Enquête annuelle d'entreprise - année 1995", SES, juin 1997
- "Mémento de statistiques des transports - Résultats 1995", SES, janvier 1997
- "Bulletin statistique du SES - Transport - 1^{er} trimestre 1997", SES
- "Bulletin statistique du SES - Transport - 2^{ème} trimestre 1997", SES

Emploi, rémunérations, conditions de travail, formation

- "Rapport sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien - 1996", CNT, juillet 1997
- "Enquête sur l'emploi de mars 1997", INSEE
- "Les conditions temporelles de travail et les carrières des conducteurs de poids lourds - Analyse des résultats de l'enquête auprès des conducteurs de poids lourds menée en 1993, comparaison avec ceux de 1983", P.Hamelin - INRETS, mai 1997
- "Statistiques financières et technologiques des accidents du travail", CNAMTS, années 1993-1994-1995
- "Bilan annuel - statistiques et commentaires - année 1996", Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)
- "Conséquences sociales de la sous-traitance dans le transport routier de marchandises", Eurosiris, août 1997
- "Formation - emploi : quelle adéquation?", Sylvie Dumartin, Economie et Statistique n° 333, mars 1997

SIGLES

AFT : association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports	DSCR : direction de la sécurité et de la circulation routière
ANPE : agence nationale pour l'emploi	DTT : direction des transports terrestres
ASSEDIC : association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce	INRETS : institut national de recherche en économie des transports et sécurité
BIT : bureau international du travail	INSEE : institut national de la statistique et des études économiques
CARCEPT : caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier voyageurs et marchandises	ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière
CCTN : commission des comptes de transport de la nation	OPCA : organisme paritaire collecteur agréé
CEREQ : centre d'études et de recherche sur les qualifications	PROMOTRANS : association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports routiers
CNAM : caisse nationale d'assurance maladie	RATP : régie autonome des transports parisiens
CNIS : conseil national de l'information statistique	SES : service économique et statistique (ministère des transports)
CNPE : commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle	SETRA : service d'études techniques des routes et autoroutes
CNR : comité national routier	SNCF : société nationale des chemins de fer français
CNT : conseil national des transports	UNEDIC : union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
DARES : direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques	

ABREVIATIONS

ACEMO : enquête sur l'activité, les conditions d'emploi et la mobilité (du ministère du travail)	FCOS : formation continue obligatoire de sécurité
APE : activité principale exercée (attribuée par l'insee aux établissements et entreprises)	FIMO : formation initiale minimale obligatoire
BAC : baccalauréat	IC : ingénieurs et cadres
BEP : brevet d'études professionnelles	kF : milliers de francs
BEPC : brevet d'études du premier cycle	M : millions
BTS : brevet de technicien supérieur	MdF : milliards de francs
CA : chiffre d'affaires	MF : millions de francs
CAP : certificat d'aptitude professionnelle	NAF : nomenclature d'activités française
CDD : contrat à durée déterminée	NAP : nomenclature d'activités et de produits
CDI : contrat à durée indéterminée	OQ : ouvriers qualifiés
CFP : certificat de formation professionnelle	ONQ : ouvriers non qualifiés
CI : consommations intermédiaires	PCS : professions et catégories sociales
CVS : corrigé des variations saisonnières	PL : poids lourds
DADS : déclarations annuelles de données sociales	PTAC : poids total autorisé en charge
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'oeuvre	t : tonnes
DUT : diplôme universitaire technologique	t-km : tonnes-kilomètres
EAE : enquête annuelle d'entreprises	TAM : techniciens et agents de maîtrise
EBE : excédent brut d'exploitation	TRM : transport routier de marchandises
F : franc	TRO : tarification routière obligatoire
FBCF : formation brute de capital fixe	TVA : taxe sur la valeur ajoutée
	VA : valeur ajoutée