



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

OBSERVATOIRE SOCIAL DES TRANSPORTS

OCTOBRE 1999

Service Économique et Statistique

**CDAT
10155**

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 de l'Emploi et de la Solidarité, DARES, INRETS, CARCEPT, SETRA, DSCR, CNAM, AFPA, AFT).

A tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

SOMMAIRE

Avant-propos	5
Les principaux résultats	7
PREMIERE PARTIE : LE BILAN	9
1. La situation économique du secteur	11
2. L'emploi	14
3. La durée du travail des conducteurs routiers	18
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	24
5. La formation	28
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	35
DEUXIEME PARTIE : LES ANNEXES	41
1. La situation économique du secteur	43
2. L'emploi	45
3. La durée du travail des conducteurs routiers	48
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	49
5. La formation	50
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	52
<i>Bibliographie</i>	55
<i>Sigles et abréviations</i>	56

Avant-propos

L'activité économique du transport routier de marchandises, soutenue en 1998, a connu en 1999 un dynamisme comparable, lié à la reprise économique générale.

L'analyse approfondie de 1998 permet de mieux comprendre les évolutions en cours et nous aide à progresser dans les nombreux chantiers sociaux ouverts avec la profession : harmonisation sociale européenne, formation et recrutement, transparence et réduction de la durée du travail, développement de l'emploi et de la sécurité.

Le cinquième bilan social du transport routier de marchandises, élaboré par le service économique et statistique, à la demande de la direction des transports terrestres, apporte les informations dont chaque responsable a besoin pour suivre l'évolution de ce secteur. Comme tout bilan, il appelle réactions, observations et critiques qui pourront notamment s'exprimer dans le cadre du Comité d'Analyses et de Réflexions Economiques et Sociales du Transport Routier mis en place au Conseil National des Transports.

Hubert du MESNIL
Directeur des Transports Terrestres

Ce document est le cinquième bilan social annuel du transport routier de marchandises. Le premier chapitre a été réalisé par Françoise Bourit et les suivants par Franck Piot, du service économique et statistique de la DAEI du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Les autres publications de l'observatoire social des transports sont le bilan du transport routier de voyageurs et le bulletin de la conjoncture sociale du transport routier de marchandises (trimestriel).

LE BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES **EN 1998 : PRINCIPAUX RÉSULTATS***

L'année 1998 est caractérisée dans le transport routier de marchandises par une conjoncture plus favorable qu'en 1997, qui bénéficie exclusivement au transport pour compte d'autrui.

La croissance de l'activité plus soutenue en 1998 que l'année précédente, permet à la progression du nombre de salariés du transport routier de marchandises de s'amplifier (+8% en 1998 contre + 4% en 1997); l'augmentation de l'emploi salarié se poursuit à un rythme soutenu au premier semestre 1999. Le recrutement intervient tout d'abord au bénéfice de jeunes sur des postes de conducteur.

Le recrutement de salariés dans le transport routier de marchandises ne s'est pas accompagnée d'une baisse du temps de service des conducteurs en 1998. Toutefois, au premier semestre de l'année 1999, le temps de service de l'ensemble des conducteurs est en repli.

En 1998, les rémunérations des conducteurs (environ, en moyenne, 8 100 francs net par mois y compris les primes) ont progressé. Le taux de salaire horaire de base des ouvriers s'accroît mais légèrement moins dans l'ensemble des transports que dans les autres secteurs d'activités économiques (+1,8% contre 1,9% pour l'ensemble des secteurs). Les frais de route représentent plus du tiers des sommes perçues par les très grands routiers. Le niveau des rémunérations des conducteurs (salaires et primes) reste peu influencé par la taille des entreprises, le rythme et même la durée du travail.

Le niveau moyen de formation des salariés des transports routiers est relativement modeste mais il tend à s'élever. La croissance rapide des effectifs en formation «transports» devrait encore s'accélérer avec la généralisation des formations obligatoires, initiales ou continues, mises en place en application du contrat de progrès. Par ailleurs, le nombre de jeunes sous contrat de formation en alternance ne cesse de croître depuis l'année 1995. Les stages de formation continue suivis par les conducteurs routiers sont eux aussi en augmentation et concernent principalement la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses.

Le transport et la manutention de marchandises sont des activités à risques : en 1997, sur un effectif salarié concerné (hors sièges sociaux) de près de 735 000 personnes, plus de 56 000 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 7,6%, alors que le taux correspondant pour l'ensemble des activités n'atteignait pas 5%. Les accidents surviennent le plus souvent à l'occasion d'opérations de manutention. En 1998, le nombre des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd augmente pour la première fois depuis 1995 et la gravité de ces accidents reste importante.

***AVERTISSEMENT :** Certains chiffres relatifs aux années antérieures à 1998 ont été révisés compte tenu de nouvelles informations de meilleure qualité. La cohérence des chiffres entre les différentes années est néanmoins assurée pour le calcul des évolutions.

PREMIERE PARTIE

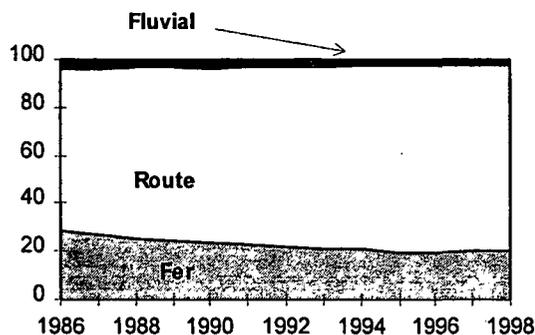
Le bilan

LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR

L'activité s'est maintenue en 1998 dans les transports routiers de marchandises avec une progression des tonnes-kilomètres transportées de 3,3%. Contrairement à l'année précédente, la croissance s'est accélérée pour le transport national alors qu'elle s'est infléchi pour le transport international. L'amélioration des résultats comptables, observée en 1997, s'est confirmée pour les entreprises du secteur, grâce à la progression du chiffre d'affaires et à la modération des coûts de production.

L'activité a progressé en 1998 dans les transports de marchandises (+ 2,5 % en 1998 après + 4,2 % en 1997). Le ralentissement de cette croissance est imputable à la composante "transport intérieur" du transport international, du fait de l'atonie du commerce extérieur européen en 1998, après une année 1997 très favorable.

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

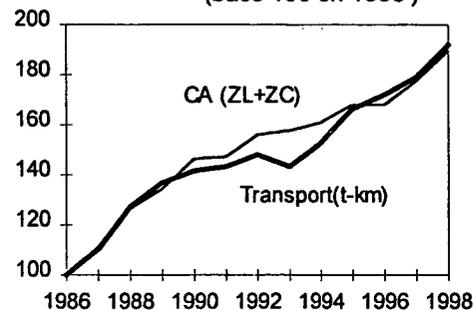


Source: CCTN

Le transport routier de marchandises a maintenu sa croissance en 1998

La croissance du transport routier de marchandises (TRM) s'est maintenue en 1998 avec une progression des tonnes-kilomètres transportées de 3,3 % contre 3,6 % en 1997. Contrairement à l'année précédente, cette croissance est due au dynamisme de la demande intérieure plus qu'à celle des échanges extérieurs. Le transport routier national a progressé de 3,9 % en 1998 au lieu de 1,6 % en 1997, tandis que le transport international a augmenté de 2,6 %, contre 6,1 % en 1997.

GRAPHIQUE 1.2 : L'activité de TRM de 1986 à 1998 (base 100 en 1986)



Source : EAE et TRM

Comme les années précédentes, la croissance cache d'importantes disparités entre le transport pour compte d'autrui et le transport pour compte propre. Alors que la croissance du compte d'autrui s'est accélérée (+ 7,3 %, après + 4,1 % en 1997) le recul du compte propre s'est poursuivi (- 9,8 % après - 5,3 %). Par ailleurs, la croissance du transport routier de marchandises pour compte d'autrui provient essentiellement du transport de proximité, ce qui peut s'expliquer en partie par la baisse du compte propre.

Légère hausse du nombre d'entreprises

Le nombre d'entreprises du transport routier de marchandises (42 360 en fin d'année 1998) a progressé au même rythme qu'en 1997 (+ 1 %). Comme en 1997, la progression concerne uniquement le transport de proximité (+ 2 %), alors que le nombre d'entreprises du transport interurbain enregistre une très légère baisse. Cela va de pair avec une baisse des créations plus forte pour les transports interurbains

(- 6 %) que pour les transports de proximité (- 3,5 %).

Le nombre de défaillances a fortement diminué en 1998 (- 17 %). La proportion des défaillances par rapport au nombre d'entreprises est passé, pour le TRM, de 3,6 % en 1997 à 2,9 % en 1998. Malgré une plus forte baisse des défaillances pour le transport interurbain, ce taux demeure plus élevé pour ce secteur (3,3 %) que pour le transport de proximité (2,7 %). La baisse des défaillances est à mettre en relation avec la reprise de l'activité à partir de 1997, après une stagnation en 1996. Elle est à rapprocher également de la baisse antérieure des créations (1996), puisqu'environ 25 % des entreprises disparaissent avant leur deuxième anniversaire.

TABLEAU 1.1 : Démographie des entreprises du TRM

	1995	1996	1997	1998
TRM				
créations	6171	5917	6153	5903
défaillances	1270	1285	1494	1239
nombre d'entreprises	42135	41485	41903	42358
dont :				
TRM de proximité				
créations	4897	4689	4873	4704
défaillances	672	695	842	732
nombre d'entreprises (1)	25630	25881	26481	27018
TRM interurbain				
créations	1274	1228	1280	1199
défaillances	598	590	652	507
nombre d'entreprises (1)	16505	15604	15422	15340

(1) Nombre d'entreprises en fin d'année

Source: INSEE

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 nombre d'entreprises d'entreprises au 31 décembre de chaque année est calculé à partir du répertoire Sirene géré par l'Insee.

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

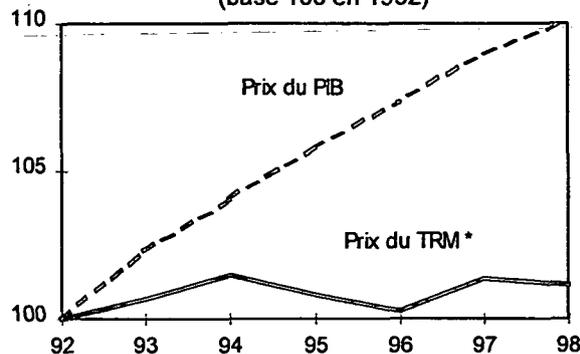
Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) à la date du jugement. La mise en redressement judiciaire de l'entreprise peut avoir diverses issues pour l'entreprise : la liquidation, la poursuite de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

Modération des prix et des coûts

Après une forte dégradation en 1996, les comptes des entreprises du transport routier de marchandises se sont nettement améliorés au cours des deux années suivantes. En 1998, le chiffre d'affaires devrait augmenter d'environ 6,8 % contre 5,6 % en 1997 (source : EAE¹). Les prix (par tonne-kilomètre transportée) sont pratiquement stables (- 0,2 %). Les prix du transport routier de la zone longue nationale diminuent de 0,7 %, après une augmentation de même ampleur en 1997, tandis que les prix du transport international progressent de 0,6 %. Alors que les prix de la tonne-kilomètre sont stables, les prix au véhicule-kilomètre sont en légère hausse (+ 1,1 %). Cet écart suppose une progression des poids des chargements et donc des gains de productivité.

GRAPHIQUE 1.3 : Les prix du PIB et du TRM (base 100 en 1992)



Source: INSEE-SES

* Nouvelle chaîne de calcul en 1996

TABLEAU 1.2 : Evolution des prix* du TRM selon le marché

	1995	1996	1997	1998
Ensemble	-0,7	-0,5	1,1	-0,2
International zone longue	-0,8	-2,5	3,5	0,6
France zone longue	-0,7	1,0	1,0	-0,7
France zone courte	-1,8	-1,7	-1,0	0,4

Source : SES

Note : Raccordement de série en 1996, la méthode de calcul de l'indice ayant changé à partir de cette date.

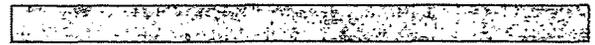
Grâce à la baisse des prix du gazole (- 5,7 % en moyenne annuelle en 1998), qui a permis de stabiliser les coûts de production, les consommations intermédiaires ont crû moins vite en valeur que la production (+ 5,3 %). En conséquence, la valeur ajoutée, qui était déjà en nette progression en 1997 (+ 6,9 %), augmente à un rythme encore plus soutenu (+ 9,5 %).

¹ En 1998, résultats provisoires à champ constant pour les activités 602L et 602M.

En raison du dynamisme de l'activité, les effectifs du secteur ont fortement progressé (+ 6,4 % en moyenne annuelle, d'après les statistiques d'effectifs de l'UNEDIC). En conséquence, la masse salariale progresse d'environ 7,8 %.

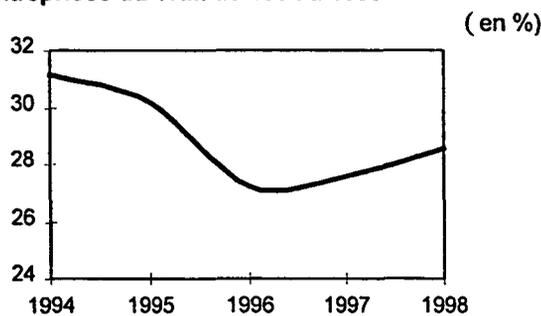
loppée dans le transport interurbain (15,6 % en 1997) que dans le transport de proximité (12 %). Le taux de sous-traitance augmente également avec la taille de l'entreprise. Se situant autour de 10 % pour les entreprises de 6 à 10 salariés, il est proche de 20 % pour celles de plus de 200 salariés. Cette différence explique en partie l'écart existant entre les deux activités, la taille des entreprises étant en moyenne plus élevée dans le transport interurbain que dans le transport de proximité.

Amélioration du taux de marge depuis deux ans



Après une augmentation de 5 % en 1997, l'excédent brut d'exploitation (EBE) a connu une progression encore plus soutenue en 1998 (13,2 %).

GRAPHIQUE 1.4 : Le taux de marge redressé des entreprises du TRM de 1994 à 1998



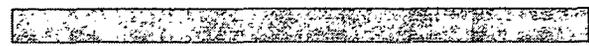
Source : EAE-SES, estimation en 1998

Note : le taux de marge redressé est égal au rapport de l'EBE révisé sur la valeur ajoutée redressée (voir Annexe tableau 1.5)

Le taux de marge redressé qui s'était dégradé en 1996 s'est redressé régulièrement en 1997 et 1998 (environ 1 point par an).

Les investissements du secteur s'étaient légèrement redressés en 1997 (+ 1,7 %), après une forte baisse en 1996. Leur croissance s'est accélérée en 1998 (+ 7,1 %). Les immatriculations de poids lourds neufs ont fortement progressé (+ 20,5 % sur un an), tandis que les immatriculations de véhicules d'occasion ont connu une évolution plus modérée (+ 2 %).

Baisse de la sous-traitance depuis plusieurs années



La sous-traitance est une pratique courante dans le TRM. Cependant, elle a tendance à baisser depuis 1994. Le taux de sous-traitance pour l'ensemble des secteurs 602L et 602M est passé, entre 1994 et 1996, de 15,8 % à 14,8 %. Après une quasi stagnation en 1997, il devrait continuer à baisser en 1998 (14,1 % d'après les résultats provisoires de l'EAE sur champ constant). La sous-traitance est plus déve-

L'EMPLOI

Le nombre de salariés du transport routier de marchandises continue d'augmenter en 1998. Cette croissance connaît une accélération à compter du deuxième trimestre. Elle semble moins concerner les postes de conducteurs. La population salariée du transport routier de marchandises est jeune et mobile.

Accélération de la croissance de l'emploi

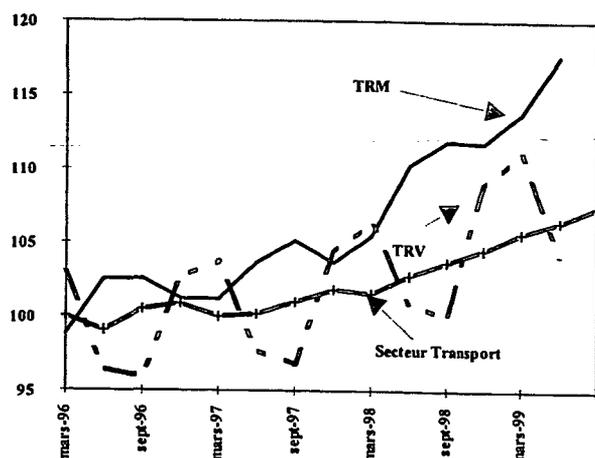
En 1998, comme en 1997, la progression de l'emploi est demeurée plus forte dans le secteur du transport (+3,1%) que dans l'ensemble de l'économie (+2,2%) et que dans l'industrie, où après avoir baissé en 1997, les effectifs ont progressé de près de 3%. Le transport routier de marchandises a contribué de manière significative à cette progression, du fait de l'essor de son activité.

L'effectif salarié du transport routier de marchandises a augmenté dans le champ UNEDIC de près de 8% en 1998, en moyenne annuelle, soit un doublement du taux de croissance par rapport à 1997 (Graphique 2.1). Environ 16 000 emplois supplémen-

taires ont été créés (soit 5% de l'ensemble des créations d'emplois de la période). Pour l'essentiel, cette augmentation est intervenue entre le deuxième et le troisième trimestre de l'année 1998. La croissance de l'emploi, loin de s'achever, s'est poursuivie au premier semestre de l'année 1999. En un an et sur le champ des établissements privés de 10 salariés ou plus, du 30 juin 1998 au 30 juin 1999, l'effectif salarié a augmenté de près de 9%, passant de 231 000 à 252 000 salariés.

La progression des effectifs varie selon l'activité et la taille des entreprises.

GRAPHIQUE 2.1 : Evolution de l'emploi de mars 1996 à juin 1999, dans le transport routier de marchandises et les autres activités (base 100 en mars 1995)



Source: UNEDIC

En 1997, selon l'EAE, le nombre d'emplois a fortement progressé (+ 9 000) à 225 520 salariés alors qu'entre 1993 et 1995 l'effectif salarié s'était accru de 14 000 (tableau 2.1).

L'analyse par taille d'entreprise nécessite de se référer à l'enquête annuelle d'entreprise dont les résultats sont disponibles jusqu'à 1997. Ils montrent que l'année 1997 est marquée par l'arrêt du recul des effectifs salariés dans la zone courte. Les effectifs progressent de 6,8% par rapport à l'année 1996, alors qu'entre 1994 et 1996, selon l'EAE, ils avaient reculé de 3%. La croissance des effectifs salariés de la zone courte a été associée à une augmentation continue du nombre d'entreprises, alors que dans la zone longue, en 1997, pour la première fois depuis 1994, le nombre d'entreprises augmente.

TABLEAU 2.1 : Répartition de l'effectif salarié dans le secteur du transport routier de marchandises selon l'activité et la taille de l'entreprise de 1993 à 1997 (au 31 décembre)

Activité	Taille	1993	1995	1997
TRM interurbain	0 à 9 salariés	19791	19295	22557
	10 à 49 salariés	54049	57923	57276
	50 salariés et plus	54412	65517	67782
	Total	128252	142735	147615
TRM de proximité	0 à 9 salariés	25328	28589	30219
	10 à 49 salariés	28855	29377	30070
	50 salariés et plus	20277	15969	17316
	Total	74460	73935	77605
Ensemble	0 à 9 salariés	45119	47884	52776
	10 à 49 salariés	82904	87300	87346
	50 salariés et plus	74689	81486	85098
	Total	202712	216670	225220

Source : EAE-SES

Les tailles des entreprises varient selon l'activité, ainsi l'effectif moyen par entreprise est quatre fois supérieur dans la "zone longue" à ce qu'il est dans la "zone courte" (douze salariés en moyenne dans le premier cas, trois salariés en moyenne dans le second)

Une forte majorité de conducteurs

Le secteur des transports se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers, 53% contre 26% pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de l'INSEE de mars 1998. Cette surreprésentation ouvrière est particulièrement importante dans le transport routier de marchandises.

Près des trois-quarts des salariés du transport routier de marchandises sont, en 1997, des conducteurs (73%).

En 1996, selon la CARCEPT, les conducteurs du secteur des transports, ont un âge moyen avoisinant 37 ans, variable selon l'activité. L'âge moyen des conducteurs routiers est de plus de trois ans supérieur à celui des conducteurs livreurs (36,8 ans pour les premiers pour 33,1 ans pour les seconds).

La part des conducteurs dans l'emploi salarié du transport routier de marchandises s'est accrue de 8,4 points entre 1986 et 1996 et de 2,6 points entre 1993 et 1996 (cf. Tableau 2.2 et Annexe 2.4). Cette évolution est, d'abord, le fait des conducteurs de zone longue, qui représentent un salarié sur deux en 1996, contre un peu plus d'un sur trois en 1986. La part relative de ceux de la zone courte s'est, par

TABLEAU 2.2 : Evolution de la structure des emplois salariés, de 1993 à 1996, des entreprises de plus de 5 salariés du transport routier de marchandises

	1993	1994	1995	1996
Conducteurs	124 138	129 781	137 975	138 031
dont de la Z.L.	76 159	81 108	90 191	91 032
dont de la Z.C.	47 979	48 673	47 784	46 999
Salariés sédentaires	45 803	43 088	44 940	44 273
Total salariés	169 941	172 869	182 915	182 304

Source : EAE-SES

contre, réduite de plus de 2 points entre 1993 et 1996.

Cette forte proportion d'ouvriers, dans le transport routier de marchandises, va d'ailleurs de pair avec un niveau de formation faible : 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 représentation féminine au sein des salariés du TRM reste stable à un niveau fortement minoritaire. Entre la fin décembre 1992 et la fin décembre 1998, selon l'UNEDIC, la présence féminine ne progresse pas dans le secteur du transport routier de marchandises. Moins d'un salarié du TRM sur neuf est une femme (aussi bien dans le transport interurbain que dans le transport de proximité) alors que les femmes représentent un salarié sur cinq du secteur des transports et 44% des actifs salariés en mars 1998 selon l'enquête emploi. De plus, la proportion de femmes au sein des conducteurs salariés ne dépasse pas 5% de l'ensemble des effectifs.

Le travail à temps partiel reste marginal au sein du secteur du transport (7,4% des actifs occupés dans le transport en 1998, d'après l'enquête emploi, contre 17,3% pour l'ensemble de l'économie) et tout particulièrement pour le transport routier de marchandises (moins de 5% pour les salariés du TRM depuis 1990), ce qui est lié à la nature de l'activité et à la faible proportion de femmes dans ce secteur.

Si le temps partiel est peu développé, l'utilisation de l'intérim est traditionnellement importante dans un secteur peu féminisé. Le recours à l'intérim va de pair avec l'essor des effectifs salariés. Depuis 1997, il est devenu plus intense. En effet, il assure une adaptation souple à l'évolution de la demande et permet de gérer au mieux l'incertitude sur le moment de la reprise et son ampleur. Entre 1997 et 1998, le nombre d'emplois moyen en équivalent temps plein associés à l'intérim a augmenté de plus de 20% et s'élevait à 6 500 (tableau 2.3), alors que, dans la même période, l'effectif salarié augmentait

de plus de 6%. L'essor des embauches ne s'est pas traduit par un moindre recours au travail temporaire, témoignant ainsi de la vigueur de l'activité dans le transport routier de marchandises.

TABLEAU 2.3 : répartition du travail temporaire selon le secteur d'activité en 1998

Equivalent emploi tps plein	Ensemble	% du total	% hommes
Non renseigné	21 604	4,8	76,5
Agri, syl, peche	1 775	0,4	82,2
Industrie	238 800	52,6	71,1
Construction	74 388	16,4	95,6
Transport	26 291	5,8	82,3
<i>dont TRM</i>	6 500	1,4	90,0
Services	117 542	25,9	64,3
Ensemble	454 110	100,0	73,6

SOURCE : MES-DARES

Au premier semestre 1999, le recours à l'intérim ne s'est pas interrompu en dépit de la progression des embauches dans le secteur du transport routier de marchandises.

Un secteur jeune

Le transport routier de marchandises, secteur où la croissance de l'emploi est forte 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 40 ans et moins représentaient 63,7% de la population en 1997, d'après les déclarations annuelles de données sociales (DADS), contre 55 % dans le transport routier de voyageurs et 47,4% dans le ferroviaire (cf. Tableau 2.4).

TABLEAU 2.4 : Pyramide des âges des salariés du secteur du transport en 1997

	Moins de 26 ans	De 26 à 35ans	De 36 à 55ans	Plus de 55 ans
Fer	7,2	18,8	73,2	0,8
TRV	10,6	28,9	54,2	6,3
TRM	13,2	35,0	48,0	3,8
Aérien	10,0	33,9	54,1	2,0
Serv Aux	17,3	36,0	43,3	3,4
Ensemble	12,9	31,3	55,3	3,1

Source : DADS, SES

Dans l'ensemble du secteur des transports, la part des salariés de 40 ans et moins était de 53% en 1998, selon l'enquête emploi, cette part diminuant, cependant, depuis 1990 (-4 points au profit de la tranche d'âge 40-49 ans (+7 points)). Ce vieillissement, imputable, pour une bonne part, à l'allongement de la scolarité et aux difficultés d'insertion professionnelle des jeunes, doit être vraisemblablement moins marqué dans le transport routier de marchandises.

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'Etat ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ. Au 31 décembre 1998, 2 389 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif.

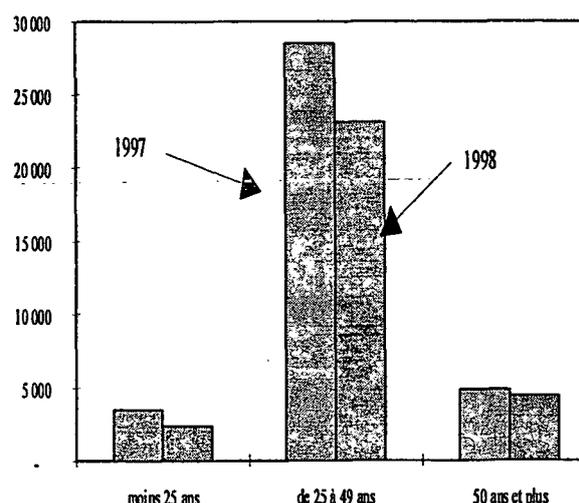
Amélioration de la situation sur le marché du travail

La situation des conducteurs sur le marché du travail s'est améliorée en 1998. Cette évolution poursuit la tendance déjà observée en 1997. Tous les indicateurs sont orientés dans un sens positif. On observe une baisse significative du nombre de demandeurs d'emploi ainsi qu'une progression des offres enregistrées. Cette situation persiste au premier semestre de l'année 1999.

Les demandes d'emploi non satisfaites en fin de mois, qui s'établissaient à près de 37 000 pour les conducteurs du transport routier de marchandises en décembre 1997, atteignent environ 30 000 en décembre 1998, soit -18,8% en douze mois.

Le recul du nombre de conducteurs du transport de marchandises inscrits à l'ANPE se poursuit au premier semestre 1999. En effet, sur les six premiers mois de l'année 1999, le recul du nombre de conducteurs du TRM inscrits à l'agence est ininterrompu et atteint plus de 22% (graphique 2.2).

GRAPHIQUE 2.2 : Evolution des demandes d'emploi (catégorie I) des conducteurs du TRM entre décembre 1997 et décembre 1998 selon l'âge.



Source : ANPE-DARES

Cependant, la baisse du nombre de demandeurs d'emploi est le fait de personnes dont l'ancienneté du chômage est plus faible que la moyenne générale. La part des chômeurs de longue durée au sein des conducteurs du TRM à la recherche d'un emploi progresse de plus de 1% entre la fin du mois de décembre 1997 et celle du mois de décembre 1998, passant de plus de 37% à près de 39%. A la différence des évolutions récentes dans le secteur du transport routier de marchandises et de ce qui prévaut dans l'économie, l'essor de l'activité dans le TRM a profité relativement plus aux adultes âgés de plus de 50 ans qu'aux jeunes. La part de ceux-ci au sein des conducteurs du TRM demandeurs d'emploi augmente à 9% de l'ensemble des personnes à la recherche d'un emploi.

Parallèlement, le nombre d'offres d'emploi des conducteurs du TRM enregistrées par l'ANPE restait stable entre fin décembre 1997 et fin décembre 1998. Cependant, ces dernières connaissent une forte volatilité infra-annuelle. Par exemple, elles passent de 11 358 au premier trimestre 1998 à 17 971 au deuxième trimestre de cette même année. On observe la même évolution entre la fin du premier trimestre 1999 et le deuxième trimestre 1999, où les offres augmentent de plus de 60% à près de 19 000. Une rareté relative des conducteurs apparaît depuis la fin du premier semestre de l'année 1998.

Cependant, l'insertion reste fragile, dans la mesure où les offres d'emplois reposent pour une bonne part sur des contrats à durée déterminée.

Une mobilité interentreprises élevée

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

Comme dans tout le secteur des transports, dans le transport routier de marchandises, le taux de rotation (la moyenne du taux de sortie et d'entrée) du personnel est traditionnellement élevé.

En 1998, les embauches de l'année représentent près de 39% de l'effectif moyen. Les sorties sont moins nombreuses et représentent environ 37% de l'effectif moyen.

Entre 1996 et 1998, période de reprise de la croissance des effectifs, le taux de rotation augmente beaucoup plus fortement dans le secteur des transports (+ 4 points) que dans l'ensemble de l'économie (+2 points). La progression des recrutements intervient principalement sur des embauches reposant

sur des contrats à durée déterminée (77% des recrutements), mais aussi, de plus en plus fréquemment, sur des contrats à durée indéterminée : 23% en 1998 contre 21% deux ans plus tôt.

Une comparaison de l'ancienneté dans l'entreprise des conducteurs et des ouvriers masculins (catégories les plus proches) montrent que les premiers ont une ancienneté dans l'entreprise plus faible que les seconds. En 1998, selon l'enquête DTT/SOFRES-SES, 75% des conducteurs sont présents dans leur entreprise depuis un an ou plus (tableau 2.5). Selon l'enquête emploi, cette proportion est de 82% pour les salariés du TRM, 88% pour les salariés du secteur des transports et 90% pour l'ensemble des salariés hors Etat et collectivités territoriales.

TABLEAU 2.5 : Répartition des conducteurs selon l'ancienneté dans l'établissement en 1998

Ancienneté dans l'entreprise	Conducteurs
Moins de un an	24,8
De 1 à moins de 5 ans	34,0
De 5 à moins de 10 ans	18,0
De 10 ans et plus	23,2
Total	100

Source: DTT/SOFRES-SES

L'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est, en moyenne, de 14 ans dans la profession et de moins de 7 ans dans l'entreprise, selon l'enquête DTT/SOFRES-SES.

L'ancienneté, tant dans la profession que dans l'entreprise, apparaît liée au rythme de travail hebdomadaire. En effet, les conducteurs rentrant à leur domicile chaque soir ont une ancienneté dans la profession plus faible que celle des conducteurs absents quatre nuits dans la semaine (12,5 ans pour les premiers et 15 ans environ pour les seconds). Par contre, l'ancienneté dans l'entreprise ne paraît pas être liée au rythme de travail hebdomadaire.

LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

Le temps de service des conducteurs du transport routier de marchandises n'a pas diminué en 1998. Néanmoins, au premier semestre de l'année 1999, une baisse du temps de service s'amorce. Les temps de service ne paraissent pas dépendre de la taille de l'entreprise. Au cours d'une semaine d'au moins cinq jours de travail, trois "très grands routiers" sur cinq travaillent soixante heures ou plus par semaine, et plus d'un sur trois un jour du week-end, selon l'enquête conjoncturelle mise en place par le ministère chargé des transports.

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

L'enquête réalisée par l'INRETS en 1993 avait montré que les conditions de travail des conducteurs du compte propre étaient, à type d'activité identique, moins difficiles que celles des conducteurs du compte d'autrui (cf. encadré p 19). Mais la durée du travail dépend avant tout du nombre de nuits passées hors du domicile.

Ainsi, on constate une corrélation entre la durée du temps de service et 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 du temps de service, pour une semaine de travail de cinq jours et plus, en 1998, varie de 52 heures pour les salariés rentrant tous les jours à leur domicile, à 55,7 heures pour ceux absents de une à trois nuits et à 62,6 heures pour ceux absents pendant quatre nuits et plus, qu'on dénommera ici «très grands routiers» (cf. Tableau 3.1).

TABLEAU 3.1 : Temps de service des conducteurs routiers en 1998 selon le rythme de travail (semaines de 5 jours et plus).

	temps de conduite	autres temps	temps de service
-Sédentaires	31,4	20,6	52,0
-Routiers	39,9	20,4	60,3
absents 1 à 3 nuits	36,3	19,4	55,7
absents 4 nuits et +	41,6	20,9	62,6
ensemble	35,4	20,5	55,9

Source: DTT/SOFRES-SES

L'importance relative de l'activité de conduite augmente avec le nombre de nuits d'absence : 66% pour les salariés absents quatre nuits et plus, 64% pour ceux absents de une à trois nuits contre seulement 61% 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 20) ; mais, en France, l'accord sur le temps de service des personnels «grands routiers», signé le 23 novembre 1994 par les organisations patronales et deux syndicats de salariés, prévoyait une première étape de réduction du temps de service, au 1er octobre 1995, et une deuxième étape au 1er 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 23). Les résultats de cette enquête portant sur la durée du travail et les rémunérations des conducteurs routiers étant disponibles à partir d'avril 1995, il est possible d'apprécier depuis plus de trois ans 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 transport pour compte d'autrui, l'enquête de 1993 couvre l'ensemble du transport routier de marchandises, 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 heures pour le compte d'autrui contre 43,6 heures pour le compte propre. Plus d'un tiers des salariés du compte propre travaillaient moins de 40 heures, alors que 20 % des salariés du compte d'autrui dépassaient les 64 heures 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 pour les conducteurs du transport pour compte d'autrui 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 pour le compte d'autrui : 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 du temps de service au cours des semestres pour lesquels on dispose de données observées, les six mois précédant la date d'entrée en vigueur de l'accord (avril à septembre 1995) et les semestres de 1996 à 1999, est limitée aux conducteurs ayant effectué des semaines de travail d'au moins cinq jours.

L'année 1998 se singularise par rapport aux trois semestres qui suivent l'accord de 1994 (cf. Tableau 3.2). Elle est marquée par une augmentation de la durée des temps de service des conducteurs et ce quel que soit le rythme d'activité. Cette évolution s'inverse au premier semestre 1999, le temps de service des conducteurs rentrant à leur domicile tous les soirs ainsi que celui des très grands routiers (absents de leur domicile plus trois nuits par semaine) diminue respectivement de 0,5 heure et 1,3 heure.

Les conducteurs routiers qui rentrent tous les soirs à leur domicile travaillent au second semestre 1998 en moyenne 53,1 heures contre 51,7 pour les six mois précédant l'accord. Néanmoins, à la fin du premier semestre 1999, le temps de service baisse de plus d'une heure et atteint un niveau comparable

à celui qui prévalait au cours des six mois précédant l'accord.

Ceux qui ne sont pas présents à leur domicile une à trois nuits dans la semaine travaillent, au second semestre 1998, 55,5 heures contre 55,9 avant l'accord. Au premier semestre 1999, la durée de leur

TABLEAU 3.2 : Evolution du temps de service des conducteurs selon leur rythme de travail (semaines de 5 jours et plus).

	deuxième semestre 1995	deuxième semestre 1996	deuxième semestre 1997	premier semestre 1998	deuxième semestre 1998
temps de service des conducteurs :					
rentrant chaque jour	53,3h	51,3h	52,3h	50,8h	53,1h
absents 1 à 3 nuits	55,7h	54,1h	55,6h	55,6h	55,5h
absents 4 nuits et +	61,0h	60,8h	63,3h	62,2h	62,9h
ensemble	56,1h	54,7h	56,3h	55,3h	56,3h
temps de conduite des conducteurs :					
rentrant chaque jour	31,0h	31,2h	32,8h	30,9h	31,7h
absents 1 à 3 nuits	37,2h	35,9h	36,1h	36,3h	36,2h
absents 4 nuits et +	42,1h	41,2h	41,5h	41,6h	41,7h
ensemble	35,5h	35,1h	36,1h	35,3h	35,5h

Source : DTT/SOFRES-SES

temps de service augmente sous l'effet de l'augmentation de l'activité dans le transport routier de marchandises.

Ceux qui s'absentent au moins quatre nuits par semaine travaillent, en moyenne, au second semestre 1998 62,9 heures. Toutefois, au terme du premier semestre 1999, la durée du temps de service recule d'une 1,3 heure.

Pour l'ensemble des conducteurs s'absentant au moins une nuit par semaine, la durée moyenne du temps de service augmente légèrement (+0,5 heure) entre la fin du second semestre 1997 et la fin du second semestre 1998.

Près de deux tiers du temps de service des conducteurs est constitué de la conduite. Entre le second semestre 1997 et le second semestre 1998, la durée du temps de conduite des conducteurs est en repli de plus d'une demi-heure en moyenne. Toutefois, cette baisse masque des évolutions contrastées. En effet, la durée du temps de conduite reste quasiment stable pour les «routiers» (conducteurs absents au moins une nuit de leur domicile) aux environs de 40 heures et recule de plus d'une heure pour les conducteurs rentrant chaque soir à leur domicile pour atteindre près de 32 heures par semaine.

Les temps autres que la conduite évoluent de manière inverse sur la période de référence. Cette dernière catégorie de temps de travail augmente de 0,6 heure. Au total, le temps de service des conducteurs reste stable du fait de l'évolution de même importance et de sens contraire des différentes composantes du temps de service.

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

TABEAU 3.3 : Distribution du temps de service de la semaine selon le rythme de travail en 1998 (semaines de 5 jours et plus).

	rentrant chaque jour	absents 1 à 3 nuits	absents 4 nuits et +
Moins de 40h	10%	5%	2%
40h à 48h	24%	15%	8%
48h à 60h	36%	40%	29%
60h à 70h	17%	19%	32%
70h et plus	12%	21%	30%
total	100%	100%	100%

Source: DTT/SOFRES-SES

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.

nuits et plus) enquêtés dont la durée du temps de service dépasse les soixante heures au cours du deuxième semestre 1998 (62%) est nettement supérieure à celle qui prévalait avant le 1^{er} octobre 1995 (49%).

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

Si la variable type de semaine (c'est à dire "le 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.

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.

En 1998 comme en 1997, cet effet "taille" semble moins prononcé pour les conducteurs absents quatre nuits ou plus, la différence de temps de service étant d'à peine une heure, contrairement à ce qui prévalait en 1996.

Mais le temps de conduite semble, au contraire, être sensiblement plus important dans les petites entreprises que dans les plus grandes.

En tout état de cause, en 1998 comme pour les deux années précédentes, la durée de travail dans

TABLEAU 3.4 : Le temps de service des conducteurs routiers selon le rythme de travail et la taille de l'entreprise, en 1998 (semaines de 5 jours et plus)

		temps de conduite	autres temps	temps de service
rentrant chaque jour	moins de 10 salariés	31,4	18,6	50,0
	de 10 à 49 salariés	32,7	20,6	53,3
	50 salariés et plus	30,0	21,7	51,7
	ensemble	31,4	20,6	51,9
absents 1 à 3 nuits	moins de 10 salariés	36,5	19,2	55,7
	de 10 à 49 salariés	36,0	20,3	56,3
	50 salariés et plus	36,3	19,4	55,7
	ensemble	36,3	19,4	55,7
absents 4 nuits et plus	moins de 10 salariés	42,5	19,9	62,3
	de 10 à 49 salariés	42,0	21,0	63,1
	50 salariés et plus	40,9	21,1	62,0
	ensemble	41,6	20,9	62,6

Source : DTT/SOFRES - SES

les petites entreprises n'est pas supérieure à la moyenne du secteur. Cela 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 (53,4 heures contre 54,8 heures, en moyenne).

TABLEAU 3.5 : Le temps de service des conducteurs routiers selon leur statut et leur rythme de travail, en 1998 (semaines de 5 jours et plus)

	rentrant chaque jour	absents 1 à 3 nuits	absents 4 nuits et +	ensemble
salarié	52,1h	55,8h	62,5h	54,8h
non-salarié	47,0h	51,2h	63,7h	53,4h
ensemble	51,9h	55,6h	62,5h	54,7h

Source : DTT/SOFRES - SES

Les déterminants du rythme de travail et de sa régularité

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

Le rythme de travail apparaît corrélé avec la situation familiale : 74% des conducteurs célibataires sont de très grands routiers contre 69% de ceux qui vivent en couple. Les conducteurs vivant en couple ont par ailleurs un rythme de travail plus régulier que leur

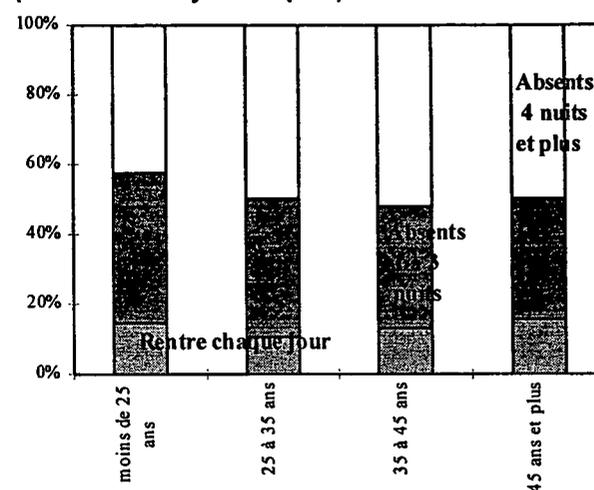
² Dans l'enquête DTT/SOFRES-SES, on interroge le conducteur sur une semaine de travail donnée. On peut supposer que si, dans une catégorie de conducteurs, il y en a relativement beaucoup qui travaillent 6 jours et plus ou 4 jours et moins dans la semaine enquêtée, le rythme de travail de cette catégorie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

collègues célibataires : 26% d'entre eux ont travaillé plus de cinq jours durant la semaine enquêtée contre 31% des conducteurs célibataires.

Au delà d'un possible biais d'information, une évolution semble s'amorcer par rapport à la situation décrite en 1996, où le rythme de travail des non-salariés pour ce qui concerne les très grands routiers était comparable à celui des salariés.

L'influence de l'âge est plus difficile à mettre en évidence. On ne constate pas de lien très marqué entre le rythme de travail et l'âge des conducteurs routiers (cf. Graphique 3.1).

GRAPHIQUE 3.1 : Répartition des conducteurs par classes d'âge et selon le rythme de travail, en 1998 (semaines de 3 jours et plus).



Source : DTT/SOFRES - SES

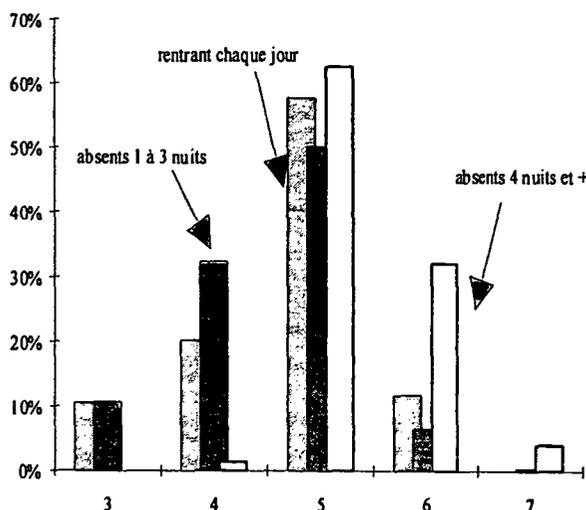
Beaucoup de jeunes conducteurs semblent entrer dans le métier en tant que très grands routier et, de ce que l'on constate en 1996 et 1997, il ne semble plus que les conducteurs de 55 ans et plus quittent cette catégorie.

Nombre de jours travaillés et rythme de travail

Le rythme de travail est fortement corrélé au nombre moyen de jours de travail par semaine (cf. Graphique 3.2). Près d'un conducteur sur dix rentrant chaque jour chez lui travaille plus de cinq jours dans la semaine (cinq jours de travail étant considérés comme une semaine de travail normale).

A l'opposé, moins de cinq pour cent des très grands routiers travaillent moins de cinq jours par semaine, mais respectivement 30% et moins de 6% travaillent six ou sept jours par semaine. Ainsi, 36% des conducteurs s'absentant quatre jours et plus travaillent plus de cinq jours par semaine, contre 12%

GRAPHIQUE 3.2 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours travaillés et le rythme de travail¹, en 1998 (semaines de 3 jours et plus).



¹ 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 suit 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 d'enquête.

Source : DTT/SOFRES - SES

et 7% des routiers pratiquant un autre rythme de travail. Cette influence du rythme de travail ressort également lorsque l'on observe le taux de travail en fonction du nombre de jours de travail de la semaine (cf. Tableau 3.6).

TABLEAU 3.6 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours de travail de la semaine d'enquête, en 1998 (semaines de 3 jours et plus)

Nb de jours	rentrant chaque jour	absents 1 à 3 nuits	absents 4 nuits et +	ensemble
3	10,5%	10,7%	0,0%	5,6%
4	20,2%	32,4%	1,3%	16,0%
5	57,7%	50,1%	62,6%	57,0%
6	11,6%	6,5%	32,1%	19,3%
7	0,0%	0,3%	4,0%	2,0%
total	100%	100%	100%	100%

Note de lecture : Parmi les 3 000 conducteurs interrogés en 1998, sur une semaine de travail bien précise au cours de laquelle ils ont travaillé, ceux qui ont travaillé au moins trois jours sont 80 % à avoir en réalité travaillé 5 jours.

Source : DTT/SOFRES - SES

Les conducteurs qui rentrent chaque jour à domicile parcourent en moyenne 317 kilomètres par jour pour une semaine de cinq jours de travail, contre 446 kilomètres pour ceux qui passent une à trois nuits à l'extérieur et 515 kilomètres pour les très grands routiers.

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

Dans l'enquête conjoncturelle, on obtient une description de la semaine de travail précédant l'enquête. On pose également au conducteur une question pour savoir si cette semaine est bien représentative de sa semaine « normale ».

C'est très largement le cas puisque 75,3% 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 15% qui le trouvent inférieur et 9,7% qui le déclarent supérieur).

En 1998, quel que soit le rythme de travail des conducteurs concernés, la durée moyenne du travail de l'ensemble est proche de la durée du travail de ceux qui déclarent que la semaine écoulée était une semaine « normale » (cf. Tableau 3.7), ce qui tranche avec ce que l'on constatait en 1996 pour les très grands routiers où l'écart était plus important.

En effet, la part de ceux qui pensaient que la durée du travail de la dernière semaine écoulée était 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%). Cependant, pour les très grands routiers, la durée du travail de ceux qui déclarent avoir fait une semaine normale est de 62,2 heures, soit deux heures de plus qu'en 1996.

TABLEAU 3.7 : Temps de service de la semaine d'enquête par rapport à la durée du travail d'une semaine "normale", selon le rythme de travail, en 1998 (semaines de 5 jours et plus)

	écart par rapport à une semaine "normale"	temps de conduite	autres temps	temps de service
rentrant chaque jour	supérieure	32,4h	22h	54,5h
	égale	31,5h	20,7h	52,2h
	inférieure	29,3h	20h	49,2h
	ensemble	31,3h	20,7h	51,9h
absents 1 à 3 nuits	supérieure	37,3h	20h	57,3h
	égale	36,6h	19,6h	56,2h
	inférieure	34,6h	18,3h	52,8h
	ensemble	36,2h	19,4h	55,6h
absents 4 nuits et plus	supérieure	44,6h	22,3h	66,9h
	égale	41,7h	20,5h	62,2h
	inférieure	38,4h	22h	60,5h
	ensemble	41,6h	20,9h	62,6h

Source : DTT/SOFRES - SES

Méthodologie de l'enquête conjoncturelle

En l'absence de base de sondage pour extraire un échantillon, c'est la méthode des quotas qui a été retenue pour l'enquête conjoncturelle relative à la durée du travail dans le TRM. 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 de une à trois nuits, absents quatre nuits et plus). De plus, les poids de chaque catégorie de conducteurs sont supposés invariants.

Les résultats bruts concernant les temps de conduite étaient tout à fait similaires dans l'enquête de 1993 et l'enquête permanente (avant et après octobre 1995). Par contre, les autres temps (temps liés à la marchandise, temps d'attente, autres temps à la disposition de l'entreprise) recueillis à l'époque par la SOFRES étaient inférieurs à ceux enregistrés par l'INRETS, sur toute la période d'enquête.

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

Elle s'explique par les différences de méthode entre les deux enquêtes. Dans l'enquête conjoncturelle, le conducteur doit se remémorer, pour chaque jour de la semaine précédente sa durée de travail. 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 et codifié, les «autres temps» sont plus difficilement identifiables car fragmentés en séquences parfois très courtes (quart d'heure, demi-heure).

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 de 1993. Les résultats d'une enquête complémentaire, avec remise d'un carnet de temps à trois cents conducteurs, renforcent globalement la validité de la méthode de redressement.

En attente des résultats prochains de l'enquête INRETS 1999, qui devraient donner conduire à une actualisation des coefficients de redressements, les valeurs des coefficients appliqués aux autres temps de l'enquête permanente en fonction du rythme de travail restent les suivantes :

- ◆ 1,24 pour les conducteurs rentrant chaque jour
- ◆ 1,37 pour ceux absents une à trois nuits
- ◆ 1,55 pour les conducteurs absents quatre nuits et plus

LES REVENUS DES SALAIRES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 1998, les salaires ont augmenté légèrement moins vite dans les transports que dans les autres secteurs d'activités.

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 près d'un tiers des sommes perçues par les très grands routiers.

Le rythme et la durée du travail ont peu d'impact sur les rémunérations des conducteurs (salaires et primes). On constate, également, que les rémunérations augmentent très peu avec l'âge et l'ancienneté.

Les salaires progressent de nouveau dans les transports en 1998

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 été légèrement plus faible en 1998 dans les transports que dans l'ensemble de l'économie : +1,8% contre +1,9%. La hausse moyenne des prix à la consommation étant de 0,7% en 1998, l'augmentation du pouvoir d'achat est de 1,1 %.

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 se stabilise à 0,1 point (tableau 4.1). Entre 1994 et 1998, la hausse du taux de salaire horaire ouvrier du transport était inférieure chaque année à l'évolution du taux de salaire horaire des ouvriers de l'ensemble de l'économie, sauf en 1996, où l'écart atteint 0,6 point.

L'évolution du taux de salaire horaire dans les transports peut être comparée à celle du salaire conven-

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

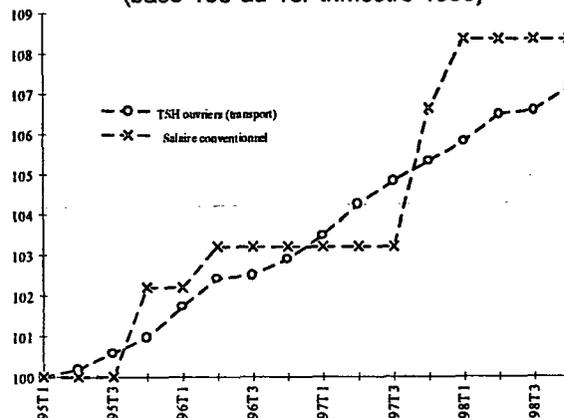
	1994	1995	1996	1997	1998	VAR 92-98
Transport	2,3	2,0	2,0	2,4	1,8	+15,9
Ensemble	2,4	2,1	2,6	2,5	1,9	+18,4

Source : ministère du travail - enquête ACEMO

tionnel 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 deux ans d'ancienneté (indice ref 128M, deux ans d'ancienneté).

GRAPHIQUE 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire des transports et salaire conventionnel dans le TRM (base 100 au 1er trimestre 1995)



Source : ministère du travail et Insee

Le salaire conventionnel a enregistré sur l'ensemble de la période 1995-1998 un taux de progression significativement supérieur à celui du taux de salaire horaire : +8,4% contre +7,2%.

Il est par ailleurs possible, pour les années 1992 à 1996, d'opérer une distinction entre salariés des entreprises de zone longue et de zone courte 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) pour l'ensemble des salariés, conducteurs et sédentaires, ont globalement progressé plus vite en zone longue qu'en zone courte. Etant 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 : Evolution des rémunérations par tête dans le TRM

	(en %)			
	94/93	95/94	96/95	96/92
Ensemble du TRM	0,6	1,0	2,5	5,9
dont TRM interurbain	1,1	1,1	4,8	8,7
dont TRM de proximité	0,7	1,9	0,1	1,1

Source : EAE-SES

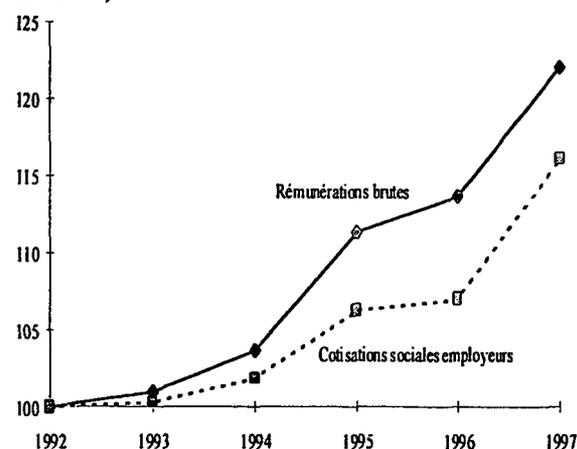
Moindre progression des charges sociales

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 : +16% en cinq ans contre +22%.

De ce fait, les cotisations sociales payées par les employeurs ne représentent plus que 38% des salaires et traitements bruts en 1997 contre 40% en 1992.

GRAPHIQUE 4.2 : Evolution des rémunérations brutes et des charges sociales dans le TRM (base 100 en 1992)



Source : Insee (comptes de secteur de 1992 à 1996) et DAEI-SES (EAE 97)

Des salaires inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

Le tableau 4.3 illustre les disparités des rémunérations moyennes (primes incluses), ramenées à des temps complets selon les différents 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 s'élève à 79% de la moyenne des salaires de l'ensemble des transports pour les ouvriers et de 80 à 90% pour les autres catégories : cadres, professions intermédiaires, et employés.

TABLEAU 4.3 : Comparaison des salaires annuels nets moyens par secteur des transports et catégorie socioprofessionnelle en 1997

(indice : tous secteurs transport = 100)

	Cadres	Prof inter	Employés	Ouvriers	Ensemble
Fer	81	99	100	118	107
Urbain	113	119	123	121	114
TRV	87	94	85	94	85
TRM	82	90	83	87	79
Air	163	115	139	127	168
Serv Aux	96	95	92	95	98
Ensemble	100	100	100	100	100

Source : DADS 1997

Les frais de route représente un 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.

Le montant moyen des frais de route des conducteurs routiers faisant du transport en zone longue est près de trois fois plus élevé que celui de l'indemnité perçue au même titre par les conducteurs de la zone courte :

¹ Les "frais de route", versés aux seuls "roulants", sont destinés à leur rembourser leurs frais de voyage (coucher et repas). 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 : Salaires nets, primes et frais de route des conducteurs, en 1998²

(en francs)

	salaires+primes	frais de route	total
Zone courte	8 068	1 422	9 490
Zone longue	8 230	4 039	12 269
ensemble	8 143	3 150	11 293

Source : DTT/SOFRES - SES

4 039 francs contre 1 422 francs. Comme, par ailleurs, les salaires et les primes évoluent peu avec l'activité principale de l'entreprise du conducteur (8 068 francs en moyenne par mois pour la zone courte, 8 230 pour la zone longue), c'est principalement grâce aux frais de route que les conducteurs faisant du transport de longue distance se situent au sommet de la hiérarchie des sommes perçues par l'ensemble des conducteurs du compte d'autrui:

12 300 francs en moyenne par mois, soit environ 30% de plus que les conducteurs de zone courte (9 500 francs).

Au total, les frais de route représentent 33% des sommes perçues par les conducteurs faisant du transport de zone longue, alors que la part des frais de route dans les revenus des conducteurs de zone courte est estimée à moins de 20%². 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 une influence sur le niveau des salaires

Le transport routier de marchandises se caractérise par un nombre important d'entreprises moyennes, voire toutes petites : en 1997, selon l'EAE, les entreprises de moins de dix salariés représentaient plus de 85% du nombre total d'entreprises du secteur mais seulement 24% des effectifs.

Comme dans d'autres activités, on relève des différences notables en fonction de la taille des entreprises, tant en ce qui concerne le montant des salaires et que celui des primes. Néanmoins, le sens de la relation est atypique par rapport aux autres secteurs, puisque, en 1998, le montant cumulé de ces deux composantes du revenu se situe à 8 300 francs par mois environ pour les petites entreprises contre moins de 8 100 pour celles de dix salariés ou plus.

² L'enquête comprend notamment une question sur le nombre de nuits passées hors du domicile durant la semaine enquêtée. Les résultats présentés ici concernent les seuls conducteurs qui ont travaillé au moins trois jours cette semaine.

TABLEAU 4.5 : Rémunération mensuelle et frais de route selon la taille des entreprises, en 1998

(en francs)

	salaires+primes	frais de route	total
moins de 10 salariés	8310	3094	11404
de 10 à 49 salariés	8046	3072	11118
50 salariés et plus	8067	3266	11333
ensemble	8092	3150	11242

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 par semaine (environ 8 000 francs par mois contre un peu moins de 8 300 francs).

TABLEAU 4.6 : Rémunération mensuelle et frais de route selon le rythme de travail, en 1998

(en francs)

	salaires	primes	frais de route	total
Rentrant chaque jour	7 625	364	1 847	9 836
Conducteurs routiers dont	8 027	242	4 162	12 430
absents 1 à 3 nuits	8 001	259	3 825	12 085
absents 4 nuits et +	8 047	228	4 433	12 708
ensemble	7 847	296	3 150	11 293

Source : DTT/SOFRES - SES

On constate, de la même façon, que le montant des rémunérations est peu sensible à la durée de travail: hors frais de route, l'écart entre les gains mensuels moyens les plus élevés et les plus faibles n'atteint guère plus de 200 francs. Le niveau des gains mensuels est quasiment le même pour les conducteurs travaillant entre 48 heures et 60 heures par semaine et ceux qui ont travaillé plus de 60 à 70 heures dans la semaine d'enquête (près de 8 230 francs pour les premiers et environ 8 170 francs pour les seconds).

TABLEAU 4.7 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon la durée du travail de la semaine de référence, en 1998 (en francs)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
Moins de 40 h	8179	2365	10544
de 40 à 48 h	8017	2697	10714
de 49 à 60 h	8232	3068	11300
de 61 à 70 h	8166	3880	12046
71 h et plus	8009	4136	12145
Ensemble	8144	3150	11294

Source : DTT/SOFRES - SES

Les rémunérations augmentent légèrement avec l'âge et l'ancienneté

En revanche, le gain net moyen (salaire et primes) des conducteurs augmente mais légèrement avec leur âge, ce qui est faible par rapport aux autres secteurs. On relève un écart de près de 5% entre le salaire de conducteurs âgés de 25 à 35 ans et celui des conducteurs de 45 à 55 ans.

TABLEAU 4.8 : Rémunération mensuelle et frais de route selon l'âge, en 1998 (en francs)

	salaire+primes	frais de route	total
moins de 25 ans	7755	2852	10607
de 25 à 35 ans	8104	2987	11091
de 35 à 45 ans	8155	3325	11480
de 45 à 55 ans	8441	3371	11812
55 ans et plus	7938	2847	10785
total	8144	3150	11294

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 masculin dont l'ancienneté dans l'entreprise est de moins d'un an et ceux de ses collègues avec plus de dix d'ancienneté est de près de 40% pour l'ensemble de l'économie selon l'enquête emploi de mars 1998, contre un peu plus de 10% pour le transport routier de marchandises selon l'enquête conjoncturelle.

TABLEAU 4.9 : Rémunération mensuelle et frais de route selon l'ancienneté, en 1998 (en francs)

	salaire+primes	frais de route	total
moins d'un an	7717	3152	10869
de 1 à 5 ans	7979	3321	11300
de 5 à 10 ans	8270	3050	11320
10 ans et plus	8550	2978	11528
total	8092	3150	11242

Source : DTT/SOFRES - SES

TABLEAU 4.10 : Rémunération mensuelle et frais de route selon le type de produits transportés, en 1998 (en francs)

	salaire+primes
produits réfrigérés	8263
matières dangereuses	8632
autres spécialités	8374
ensemble	8383

Source : DTT/SOFRES - SES

Enfin, le niveau de rémunération varie selon la spécialité du transport. Il semble intégrer une éventuelle prime de risque associée, par exemple, au transport de produits dangereux.

Selon les DADS de l'année 1997, le salaire net moyen par secteur d'activité varie de 6% selon que l'entreprise relève de la zone courte ou de la zone longue, 106 000 francs pour la zone courte contre 113 000 francs pour la zone longue.

La rémunération des conducteurs varie également selon le type de véhicule utilisé en rapport avec l'activité exercée. Selon la CARCEPT, en 1996, un conducteur d'un camion de plus de 19 tonnes percevait une rémunération de plus de 20% supérieure à celle d'un conducteur-livreur.

TABLEAU 4.11 : Salaire brut annuel moyen des conducteurs du TRM selon la catégorie de véhicule en 1996 (en francs)

	Effectif	Salaire moyen
Conducteur livreur	7 271	93 329
Conducteurs routiers	97 062	111 895
Conducteurs Haut qualifié	11 554	116 400
Conducteurs grds routiers	8 010	115 000
Conducteurs de plus de 19 T	62 190	112 500
Conducteurs de moins de 19 T	9 110	105 300
Conducteurs de moins de 11 T	6 198	103 100

Source : CARCEPT

LA FORMATION

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

La croissance rapide du nombre de personnes suivant une formation "transports" devrait encore s'accélérer avec le développement des formations obligatoires, initiales et continues, mises en place en application du contrat de progrès. En outre, le nombre de jeunes sous contrat de formation en alternance ne cesse d'augmenter d'année en année.

Entre 1992 et 1998, le nombre de diplômés issus de la formation initiale "transports" a quasiment été multiplié par deux.

L'enquête conjoncturelle montre que le développement de l'accès à la formation se poursuit en 1998.

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 toutefois à des personnels dont le niveau moyen de formation, encore relativement limité, tend 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 limité...

Le transport routier pour compte d'autrui (marchandises et voyageurs) se caractérise par une proportion relativement élevée d'actifs sans diplôme ou 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).

TABLEAU 5.1 : Répartition des actifs par diplôme en 1990 et en 1998 (en %)

	Transport		Transport Services		Secteur Transport
	Terrestre	TRM	Aérien	Auxiliaires	
Année 1998					
Effectif (milliers)	611	280	60	247	936
Bac ou plus	18	12	57	28	25
CAP-BEP	44	42	30	33	39
Aucun ou BEPC	38	46	13	39	36
Evolution 1990-1998					
Bac ou plus	4	3	-2	7	5
CAP-BEP	6	5	9	0	7
Aucun ou BEPC	-10	-8	-7	-7	-12

Source : enquêtes emploi de janvier 1990 et mars 1998

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 1998. 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 et annexe) : entre 1990 et 1998, 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 diplômés 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.

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.

Le transport routier de marchandises reste un secteur à faible taux d'encadrement et à prédominance de qualifications ouvrières.

En ce qui concerne plus particulièrement les transports routiers de marchandises, l'enquête conjoncturelle fournit des précisions intéressantes sur les conducteurs du compte d'autrui et le niveau de formation (tableaux 5.2a et 5.2b). Elle permet de montrer 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.

TABLEAU 5.2a : Répartition par diplôme des conducteurs du TRM, en 1998 (en %)

Diplôme	Ensemble	Moins de 35 ans	Ayant suivi une formation
Aucun	31%	19%	24%
CAP	49%	53%	26%
BEP	8%	15%	29%
Baccalauréat et plus	5%	5%	34%
autres	7%	8%	31%
Total	100%	100%	27%

Source : enquête DTT/SOFRES-SES

TABLEAU 5.2b : Nature de la formation suivie des conducteurs du TRM, en 1998 (en %)

Formation suivie	Part
FIMO	31%
FCOS	29%
Matières dangereuses	32%
Capacité	2%
Autres	7%
ensemble	100%

Source : enquête DTT/SOFRES-SES

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 seulement un conducteur de moins de 40 ans sur cinq est dans la même situation. A l'inverse, les titulaires d'un diplôme «transport» représentent 40,5% des moins de 40 ans mais 15,6% des 40 ans et plus.

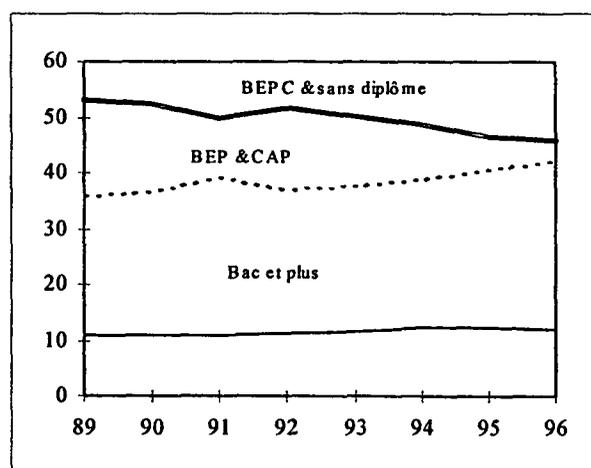
On doit également noter l'importante proportion des titulaires d'un diplôme autre que de transport, tant chez les moins de 40 ans (un sur trois) que chez les conducteurs plus âgés (plus d'un sur quatre). Cela est à mettre en relation avec la forte mobilité de la profession : les embauches d'une année représentent près de 35% de l'effectif moyen (source: EMMO-DMMO) et plus de la moitié des nouveaux entrants proviennent d'un secteur d'activité autre que les transports (enquête emploi de mars 1998). 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 améliorent leur salaire.

Par ailleurs, l'enquête conjoncturelle précitée montre également que, parmi les conducteurs diplômés (quel que soit leur âge), 34% ont un diplôme en rapport avec les transports et 66% sont titulaires d'un diplôme sans rapport avec les transports.

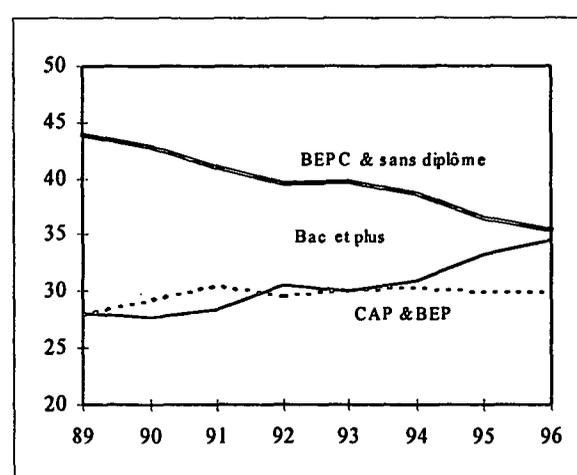
Ces constatations appellent deux remarques complémentaires :

- 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 étude relativement récente¹ la moitié seulement des actifs ayant un emploi exerce 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 %) Transports routiers / Tous secteurs



Source : enquêtes emploi



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

Augmentation des effectifs totaux en formation

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 105 352 le nombre total de personnes formées en 1998 (+29% en un an), dont 84 164 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 sept ans, les effectifs en formation dans le transport routier de marchandises se sont accrus de plus de 90%, passant de 54 253 en 1992 à 105 352 en 1998. Durant la même période, la famille professionnelle de la conduite de véhicules a vu ses effectifs en formation multiplier par plus de deux (de 38 938 à 84 164).

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 cadre 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 (nombre)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Direction - gestion	9 565	10 301	10 932	15 868	11 405	11 641	10 824
Conduite de véhic.	38 938	37 658	41 135	53 113	62 230	60 557	84 164
Ventes/achats,...	5 231	5 075	6 162	6 333	7 873	8 104	8 692
Maintenance	519	764	1 190	1 311	1 551	1 703	1 672
Total	54 253	53 798	59 419	76 625	83 059	82 005	105 352

Source : CNPE

On notera la part élevée, dans ces effectifs en formation, du personnel de conduite (80 % du total en 1998 avec 84 164 personnes sur un total de 105 352, +6 points par rapport à l'année précédente), la baisse des effectifs en formation des familles professionnelles «direction et gestion» en-

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.

tre 1997 et 1998 d'environ 800 personnes (-7 %) et le recul de la part relative des effectifs de la famille professionnelle «ventes, achats, techniques d'exploitation» (8,2 % en 1998 contre 9,9% en 1997).

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 1996 : en six ans et bien que les résultats de 1996 ne portent que sur un champ partiel, le nombre de CAP et de BEP délivrés s'est accru de 16%, 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 quadruplé (tableau 5.4).

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

- que les candidats reçus aux épreuves pratiques du BEP mais ayant échoué aux épreuves générales obtiennent le CAP par équivalence ;
- que certains diplômes 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 1996 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	1996
CAP - BEP	2 187	2 083	2 466	2 694	2 683	3 078	2 543
Bac professionnel	474	474	427	703	822	872	789
DUT - BTS	306	412	667	1 111	1 287	1 336	1 480
Total	2 967	2 969	3 560	4 508	4 792	5 286	4 812

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 : 2 543 candidats ont été reçus aux diplômes de CAP ou de BEP. Cette même année

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 progrès en matière 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 routier, 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 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 étaient visés, durant les deux années suivantes, sont 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, sans distinction d'âge.

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. Outre la participation financière des entreprises, prévue par l'accord-cadre, et les dispositifs aidés par les pouvoirs publics pour favoriser l'insertion professionnelle et l'emploi, la taxe parafiscale sur les immatriculations de véhicules utilitaires contribue au financement de la FIMO (décret du 21 février 1996). Au moins la moitié du produit de cette taxe 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, 136 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

Les mêmes textes prévoient des mesures visant à la formation continue des conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes ou de 14 m³ de volume utile. Cette formation se déroule sur trois jours, tous les cinq ans. Elle comprend une actualisation des connaissances techniques de conduite et de sécurité y compris la sensibilisation à la sécurité des autres usagers. Le financement de la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) est assurée principalement par les entreprises et l'OPCA transport. Comme pour la FIMO, il a été prévu un échéancier d'application qui s'étale jusqu'au 1er juillet 2000.

L'échéancier d'application de l'accord est le suivant :

- jusqu'au 1er décembre 1997, pour tout conducteur entré dans le métier entre le 1er 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 ;
- 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 1er 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.

1996, 789 candidats ont obtenu le baccalauréat professionnel, 925 le DUT «transport-logistique» et 555 le BTS «transport», soit au total 4812 reçus.

Par rapport au nombre de candidats présentés (7272), le taux de réussite est donc de 66%. Sur le même champ, le nombre de reçus en 1995 était de 4 851 pour 6 863 candidats, soit un taux de réussite supérieur à 70%.

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

Formation en alternance : un essor des entrées en formation en alternance

Par un accord de branche signé en décembre 1994, les partenaires sociaux du transport ont mis en place un organisme paritaire collecteur 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 5 126 contrats, dont 81,9% étaient des contrats de qualification et 16,1% des contrats d'adaptation⁴. En 1998, le nombre des entrées en formation en alternance (y compris ap-

TABLEAU 5.5 : Entrées en formation en alternance (contrat d'apprentissage, contrat d'adaptation et contrat de qualification) dans les transports routiers

	1996	1997	1998
Contrats d'apprentissage	101	122	148
Contrats d'adaptation	827	1095	1208
<i>dont conduite de véhicule</i>	<i>456</i>	<i>543</i>	<i>637</i>
Contrats de qualification	4198	4260	4503
<i>dont conduite de véhicule</i>	<i>2430</i>	<i>2353</i>	<i>2751</i>
Ensemble	5126	5477	5859

Source : MES-DARES, CNPE

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'emploi 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.

prentissage) progresse de nouveau (+7% par rapport à 1997). Mais, en 1998 comme en 1997, la représentation de l'apprentissage au sein des titulaires d'un contrat de formation en alternance reste très limitée. Les titulaires de contrats en alternance du transport routier de marchandises sont en moyenne plus âgés que les autres détenteurs de contrats de formation en alternance.

Ils travaillent plutôt dans les petites entreprises. En effet, parmi les stagiaires, plus de 60% étaient en 1998 dans des entreprises de moins de cinquante salariés, dont plus d'un sur quatre appartenait à des entreprises de moins de dix salariés.

Ces proportions sont comparables à 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 moins de cinquante salariés employaient, en 1997, environ 62% de l'effectif total du secteur et les entreprises de moins de dix salariés employaient près de 25% 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 1998, troisième année pleine de délivrance de l'attestation de formation, 9 892 stagiaires ont suivi la formation initiale minimale obligatoire, soit une croissance de 43% par rapport à l'année précédente : cela représente environ 5% de la population totale des conducteurs et près de 12% de celle des conducteurs sans diplôme. Avec 9 445 attestations délivrées, le taux moyen de réussite s'établit à 95,5%, ce qui marque une stabilisation par rapport à l'année précédente.

Notons qu'un rapport du conseil national des transports propose une estimation des besoins annuels totaux de formation sur la base des flux d'embauche actuels. 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 constituent le public éligible à la formation initiale minimale obligatoire.

FORMATION CONTINUE

De 1990 à 1997, le nombre de conducteurs stagiaires de la formation continue a triplé, passant de près de 20 000 à 60 557 personnes. 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.

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.

En 1998, près de 52 000 attestations FCOS ont été délivrées. Au total, le nombre d'attestations délivrées a été multiplié par quinze entre 1996 et 1998.

Une analyse spatiale du nombre d'attestations délivrées en 1998 témoigne d'une forte disparité régionale. Il varie de 1 à 10 selon les régions, il est 782 en Franche-Comté pour 7949 en Rhône-Alpes. Compte tenu de l'échéancier précédent, ces chiffres sont appelés à augmenter de façon sensible les années prochaines. A terme, les besoins annuels de formation continue obligatoire de sécurité représenteront, sur la base des effectifs actuels, près de 140 000 journées.

Principaux bénéficiaires des actions de formation continue

D'après l'enquête conjoncturelle précitée, en 1998, 27% des conducteurs du transport routier de marchandises pour compte d'autrui avaient suivi une formation dans l'année précédent l'enquête. L'augmentation serait ainsi de 4 points par rapport au taux constaté dans cette même enquête en 1997.

Cette proportion moyenne recouvre d'importantes disparités selon le rythme d'activité, la taille de

l'entreprise et l'expérience acquise :

- elle passe de 31% pour les conducteurs rentrant chaque jour à leur domicile à 35% pour ceux qui sont absents de chez eux moins de quatre jours par semaine pour 27% pour ceux qui sont absents plus de trois nuits;

- elle varie de 28% pour les entreprises de neuf salariés au plus, 26% dans celles de 10 à 49 salariés et 36% dans les entreprises de 50 salariés ou plus ;

- 31% des conducteurs ayant moins de trois ans d'expérience avaient suivi une formation dans l'année précédant la date de l'enquête, contre moins de 27% en moyenne pour l'ensemble.

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 depuis 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 quatre actifs sur cinq des entreprises de transports terrestres de 10 à 49 salariés appartenant au même secteur (source : enquête annuelle d'entreprise), il apparaît que les infor-

TABLEAU 5.6 : La formation continue dans les entreprises en 1996 (en %)

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 499 salariés	500 à 1999 salariés
1 - Effort physique de formation continue				
Transports terrestres	1,1	2,6	7,7	12,8
Ensemble de l'économie	3,2	4,5	10,5	18,2
2 - Durée moyenne des stages, en heures				
Transports terrestres	30,1	28,0	25,2	26,3
Ensemble de l'économie	36,6	34,8	35,1	38,4
3 - Taux d'accès à la formation continue				
Transports terrestres	3,7	11,4	30,8	48,6
Ensemble de l'économie	8,7	12,9	29,9	47,3
4 - Taux de participation financière				
Transports terrestres	1,5	1,5	2,1	2,7
Ensemble de l'économie	1,7	1,9	2,5	3,5

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)*

mations concernant l'année 1996 publiées par le CEREQ sur les entreprises des transports terrestres de 10 à 49 salariés donnent une image acceptable de la situation du transport routier de marchandises dans ces tranches d'effectifs. Elles permettent de situer les transports terrestres par rapport 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 inférieurs à la moyenne.

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 tenues de contribuer.

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Le transport et la manutention de marchandises sont des activités à risques : en 1998, sur un effectif salarié de près de 735 000 personnes concernées (hors personnels des sièges sociaux), plus de 56 000 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 7,6% alors que le taux correspondant pour l'ensemble des activités n'atteignait pas 5%.

Les risques d'accidents diminuent avec l'âge du salarié mais leur gravité s'accroît alors. Les accidents, survenant le plus souvent à l'occasion d'opérations de manutention, touchent surtout les ouvriers non qualifiés.

En 1998, le nombre des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd augmente pour la première fois depuis 1995 et la gravité de ces accidents reste importante.

Des activités à risques

La caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAM) a estimé en 1998 à 56 331 le nombre d'accidents du travail avec arrêt dans l'ensemble des secteurs du transport et de la manutention (hors sièges sociaux) pour un effectif de l'ordre de 735 000 salariés¹.

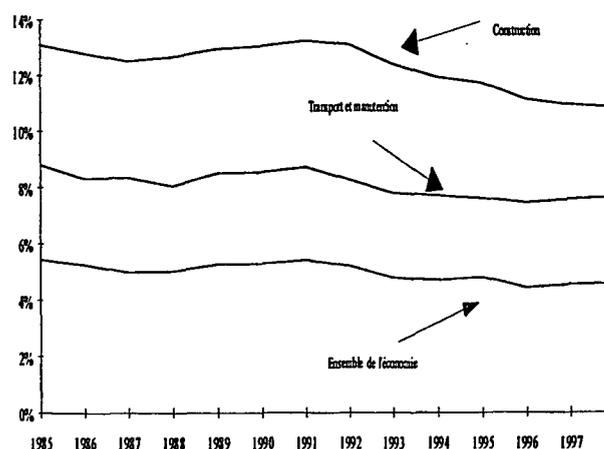
Le rapport de ces deux nombres donne un "taux de risque" de 7,5%, qui place le secteur parmi les plus accidentogènes après celui de la construction, dont le taux de risque avoisine 11%, alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de moins de 5% (tableau 6.1 en annexe).

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 7,6%, entre 1985 et 1997, alors que dans la construction le taux de risque connaît une diminution sensible depuis 1992 (graphique 6.1).

Les transports routiers de marchandises proprement dits (TRM) contribuent largement aux évolutions constatées : en 1996, l'effectif des transports routiers de marchandises représentait le quart environ des effectifs salariés de l'ensemble "Transport et manutention" pris en compte, plus du tiers (34%) du total des accidents avec arrêt enregistrés dans l'ensemble du secteur, 40% des accidents avec incapacité permanente, et enfin pratiquement 50% du total des décès (74 décès dans le TRM pour un total de 149 dans les secteurs des transports et de la manutention en

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

Selon les dernières données disponibles relatives à l'année 1996, les risques d'accidents ne sont pas liés à l'âge (graphiques 6.2 et 6.3 et tableau 6.3 en annexe). On remarquera ainsi 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. Il s'agit là du total des accidents avec arrêt, quel que soit leur degré de gravité. Si l'on tient compte en revanche de

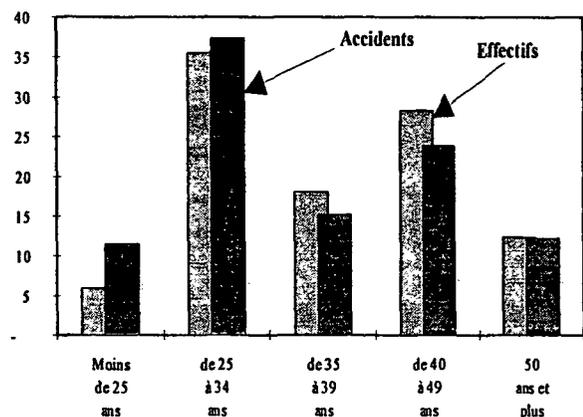
Les statistiques de la caisse nationale d'assurance maladie

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 (IP) 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 six codes CNAM (dérivés de la NAF).

Codes	Activités	Effectifs en 1996
602LA	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) de proximité	1 337
602LB	Transports routiers de marchandises de proximité	36 894
602LC	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques de proximité	4 387
602MA	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) interurbains	2 563
602MB	Transports routiers de marchandises interurbains	130 025
602MC	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques interurbains	15 429

GRAPHIQUE 6.2 : Accidents avec arrêt et effectifs par classe d'âge en 1996

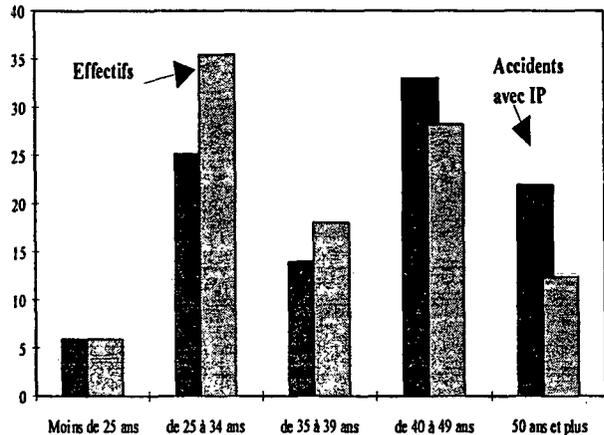


Source : CNAM

la gravité, en ne considérant que les statistiques d'accidents avec incapacité permanente (IP), c'est la situation inverse qui prévaut : ce type d'accident affecte particulièrement les salariés de 40 ans et plus : en 1996, ils représentaient 55% des victimes d'accidents avec incapacité permanente alors que leur part dans le total des salariés du TRM est d'environ 42%.

On constate en définitive que le taux de risque (nombre d'accidents rapporté au 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 1996



Source : CNAM

D'importantes disparités de situations selon les qualifications.

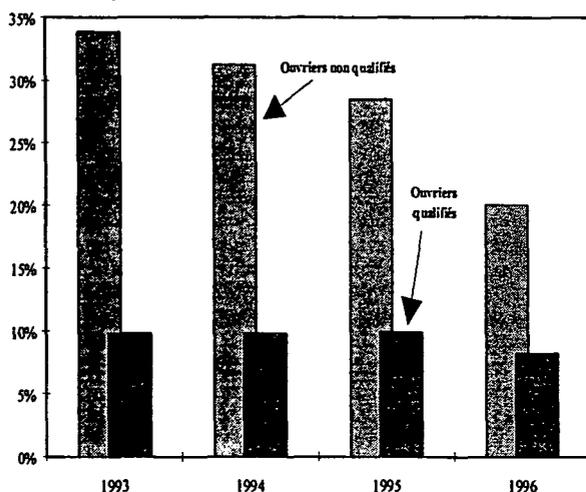
En 1996 on peut estimer que les ouvriers, qualifiés (OQ) ou non qualifiés (ONQ), représentaient environ 83% de l'ensemble des salariés du TRM comptabilisés par la CNAM ².

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.

Mais 93% du total des accidents avec arrêt les concernent : 17% pour les ouvriers non qualifiés et 76% pour les ouvriers qualifiés dont font partie les conducteurs.

Pour ces deux catégories de salariés, les taux de risque (rapport du nombre d'accidents avec arrêt à l'effectif total des ouvriers non qualifiés et des ouvriers qualifiés) sont très différents : en dépit de sa réduction sensible intervenue au cours des années 1993 à 1996 (-10 points, à 24% contre 34% en 1993), le taux de risque chez les ouvriers non qualifiés reste près de trois fois plus élevé que chez les ouvriers qualifiés

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 ce constat : d'après nos estimations, le taux de risque des ouvriers non qualifiés en 1996 s'établit à 30% en zone courte et à 22% en zone longue contre environ 8 à 9% 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 ouvriers non qualifiés) 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 dernières statistiques de la CNAM en date de l'année 1996 montrent que 88% des accidents avec arrêt se sont produits en un lieu fixe, atelier ou chantier. Les décès représentent 0,4% de l'ensemble des accidents du travail avec arrêt. Quatre décès sur cinq interviennent au sein des entreprises de la zone longue et deux sur trois interviennent dans un véhicule.

Or les ouvriers non qualifiés, qui constituent la majeure partie des ouvriers sédentaires, ne représentent ainsi qu'on l'a vu précédemment que 17% 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 peut assimiler dans leur grande majorité aux conducteurs routiers, peuvent en effet être victimes d'accidents survenus à l'occasion de déplacements pour le compte de leur employeur, mais aussi d'accidents survenus en un lieu fixe : souvent amenés à participer aux opérations de chargement et de déchargement, ils sont exposés comme les ouvriers non qualifiés aux risques de la manutention.

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 (17%), entorses (14%) et fractures (11%).

Ajoutons que, d'après une série d'études du ministère de l'emploi et de la solidarité, les conducteurs (sans que l'on puisse faire la distinction entre le compte propre et le compte d'autrui) ressentent une dégradation notable de leurs conditions de travail entre 1984 et 1998 dont la traduction est l'augmentation de l'exposition au risque de respirer des poussières (+ 25 points à 55%), au risque de faire une chute grave (+24 points à 48%), au risque d'être atteint par la projection ou la chute de matériaux (+18 points à 39%). Les difficultés de la situation des salariés se mesurent également par l'évaluation qu'ils font de leur responsabilité au travail. Les conducteurs sont, avec les policiers et les personnels relevant de la santé et du travail social, ceux qui estiment avoir les plus grandes responsabilités au travail. Plus de sept conducteurs sur dix déclarent qu'une erreur de leur part :

- entraînerait des sanctions à leur égard,
- des coûts financiers importants pour leur entreprise,
- des conséquences graves pour la qualité du service.

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

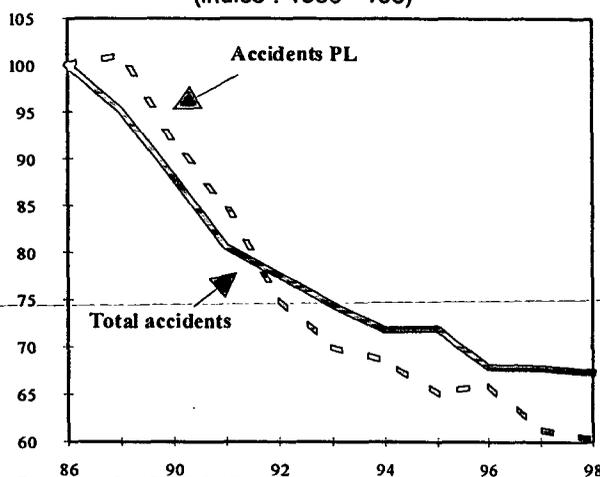
L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) fournit des statistiques sur les accidents de la route ayant impliqué au moins un

3 DARES : PREMIERES INFORMATIONS et PREMIERES SYNTHESSES, 99 - 04 - N° 16.1 et PREMIERES INFORMATIONS et PREMIERES SYNTHESSES, 99 - 07 - N° 27.1

poids lourd⁴, qui permettent de suivre les évolutions et d'établir des comparaisons avec l'ensemble des accidents routiers.

De 1986 à 1998, le nombre total des accidents corporels et celui des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd ont diminué dans des proportions assez voisines : - 33% dans le premier cas (124 387 accidents contre 184 615) et - 40% dans le second (6 639 accidents impliquant au moins un poids lourd en 1998 contre 11 017 en 1986).

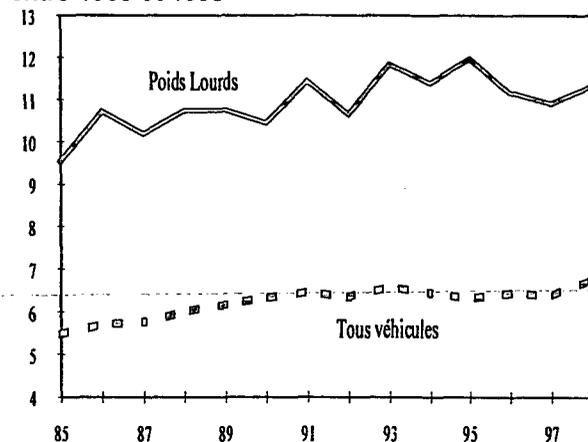
GRAPHIQUE 6.5 : Nombre total d'accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd (indice : 1986= 100)



Source : ONISR/DSCR

Le nombre des accidents et le taux de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'accidents) ont augmenté : sur la base de 100 en 1985 il se situait à 124 pour l'ensemble des accidents en 1998 et, pour les accidents impliquant les poids lourds, à 119 la même année.

GRAPHIQUE 6.6 : Les taux de gravité des accidents entre 1985 et 1998



Source : ONISR/DSCR

Signalons que, tout au long de la période considérée, le taux de gravité des accidents impliquant des poids lourds est demeuré en moyenne environ deux

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

fois plus élevé que le taux correspondant pour l'ensemble des véhicules : 9,5 contre 5,5 en 1985, 11,4 contre 6,3 en 1998.

En 1998, 6 639 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 124 387, soit une proportion de 5,3%. Dans ces accidents, 108 conducteurs routiers ont été tués, 362 gravement blessés et 1 244 légèrement blessés. Les données correspondantes pour l'ensemble des victimes d'accidents de poids lourds sont, respectivement, de 1 102, 2 258 et 6 120.

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

	1985	1993	1995	1996	1997	1998
Nombre de tués	1582	1339	1276	1097	1056	1102
dont routiers	148	136	128	113	110	108
Nombre de blessés graves	4704	2834	2645	2415	2288	2258
dont routiers	681	475	406	357	363	362
Nombre de blessés légers	10299	7139	6741	6308	6334	6120
dont routiers	1926	1535	1418	1376	1358	1244

Source : ONISR/DSCR

Les données concernant la répartition des accidents par types de réseaux en 1998 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 1998, de 28% pour le réseau national et de 72% pour le réseau départemental et local.

Ces derniers taux correspondent assez bien à la répartition par réseau de la circulation des véhicules, qui était en 1998 de 35% pour le réseau national et de 65% pour le réseau départemental et local⁵.

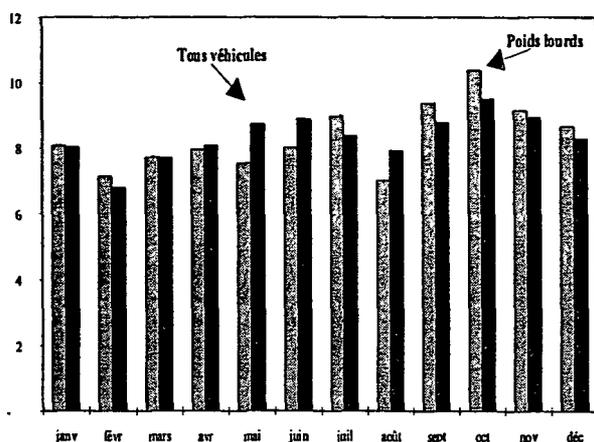
La situation est assez différente en ce qui concerne les poids lourds : si environ 50% des accidents graves de poids lourds se produisent sur le réseau départemental et local, celui-ci accueille 20% de la circulation de ce type de véhicules⁶.

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

5 Source : 36ème rapport de la commission des comptes des transports de la nation - bilan de la circulation en 1998.

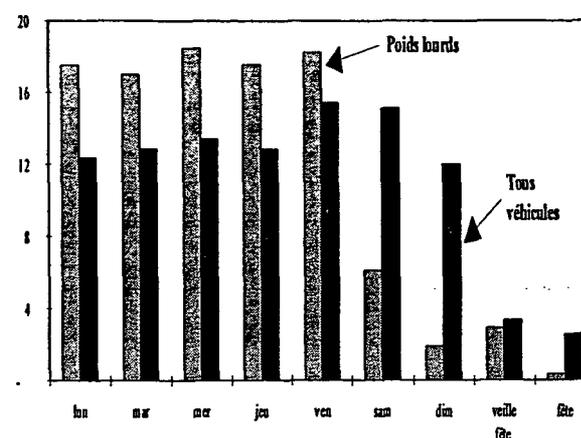
6 La répartition de la circulation des poids lourds par type de réseau est mal connue, sauf en ce qui concerne les autoroutes concédées : celles-ci accueillent à elles seules la moitié environ de la circulation totale de ce type de véhicules. Le taux de 20% appliqué au réseau départemental et local est 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 1998 (en %)



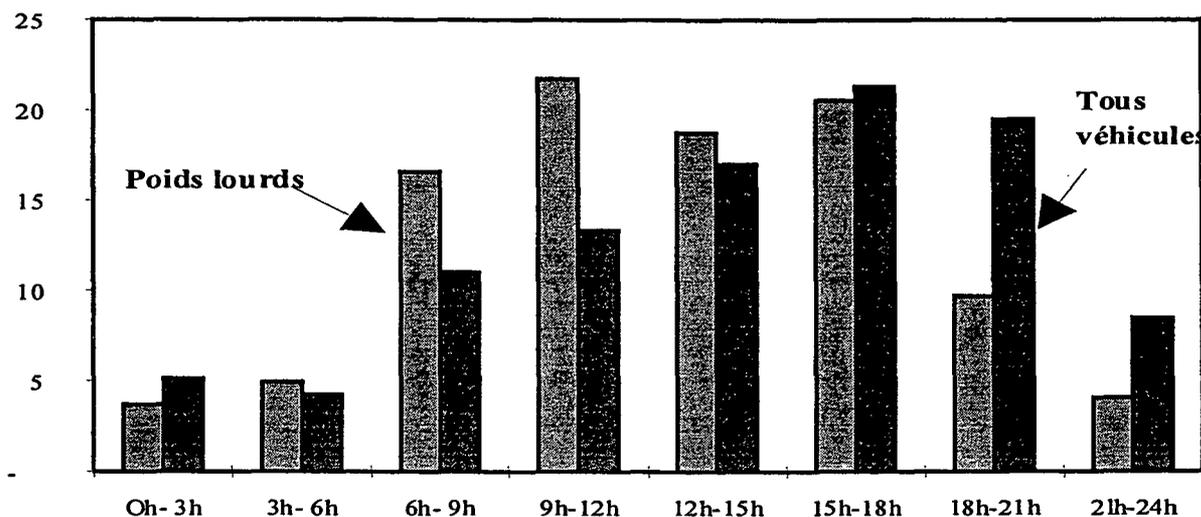
Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.8 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le jour de la semaine en 1998 (en %)



Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.9 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon l'heure en 1998 (en %)



Source : ONISR/DSCR

de la semaine et des heures de la journée (graphiques 6.7 à 6.9).

On constate en particulier que :

- à partir de la fin du premier semestre 1998, les accidents ont été relativement plus nombreux.
- les accidents de poids lourds sont plus fréquents les jours ouvrés et sont, logiquement, rares en fin de semaine, les veilles de fêtes et les jours fériés où leur circulation est réglementée.
- ils sont relativement plus importants entre 6 heures et 18 heures. Trois accidents corporels sur quatre impliquant un poids lourd sont intervenus entre 6 heures et 18 heures, alors que 67% des accidents corporels interviennent dans ce créneau horaire.

DEUXIEME PARTIE

Les annexes

1. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

TABLEAU 1.1 : Le chiffre d'affaires hors taxes et en francs courants de 1988 à 1997

	1988	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	ancienne nomenclature (NAP)					nouvelle nomenclature (NAF)					
TRM interurbain	58907	62731	70867	74764	79601	75933	80243	84879	89877	90937	94606
TRM de proximité	44186	46577	48225	45463	47269	44002	41376	39280	39905	38927	42487

Source : SES-EAE. De 1987 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 transport intérieur de marchandises, en tonnes-kilomètres, de 1988 à 1998

Unité : milliards de tonnes-kilomètres

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Transport ferroviaire	45,1	45,8	44,0	43,5	41,9	37,6	39,9	39,0	39,6	42,4	43,1
Transport routier	157,6	165,0	168,4	171,7	174,8	169,8	179,8	191,7	194,4	199,4	206,7
Transport fluvial	6,6	6,8	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2
Transport par conduites	29,3	23,0	20,5	22,7	23,4	23,3	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6
Total Terrestre	238,7	240,6	240,0	244,8	247,0	236,7	247,4	258,9	261,7	269,6	277,7

Source : SES, SNCF, VNF

TABLEAU 1.3 : Les indices de prix de la tonne-kilomètre du transport routier de marchandises, de 1990 à 1998

Base 100 en 1990

	Ensemble	Internationa- l	Intérieur	
			Zone courte	Zone longue
1990	100,0	100,0	100,0	100,0
1991	100,6	101,3	99,4	101,3
1992	102,2	102,3	100,1	105,2
1993	102,9	99,7	103,4	103,7
1994	103,7	101,2	102,8	105,7
1995	103,0	100,4	101,0	105,0
1996	102,5	97,9	99,3	106,1
1997	103,6	101,3	98,3	107,2
1998	103,4	101,9	98,7	106,4

Source : SES. La méthode de calcul de l'indice de prix du TRM a été modifiée en 1996. Le raccordement entre l'ancienne et la nouvelle série a eu lieu en 1996.

TABLEAU 1.4 : La démographie des entreprises du secteur des transports, de 1993 à 1998

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Créations	10001	10636	10498	9642	10074	9650
Défaillances	2619	2389	1966	1906	2132	1790
Nombre	90316	91135	92991	91699	92091	92724

Source : INSEE. Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) 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 31 décembre 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 1997

	1988	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	ancienne nomenclature (NAP)					nouvelle nomenclature (NAF)					
TRM interurbain	32,6%	31,2%	32,0%	33,5%	33,0%	33,2%	32,0%	32,2%	31,4%	26,0%	26,4%
TRM de proximité	29,0%	29,4%	29,6%	29,7%	28,6%	29,8%	28,4%	28,7%	27,2%	27,7%	28,1%

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 de 1994 à 1996" SES-mars 1999.

TABLEAU 1.6 : Le taux de sous-traitance dans le TRM (sous-traitance sur chiffre d'affaires) en %, de 1988 à 1998 *

	1988	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	Ancienne nomenclature (NAP)					Nouvelle nomenclature (NAF)						
Taux de sous traitance	17,9%	17,3%	17,6%	17,3%	17,5%	17,2%	16,3%	15,8%	15,4%	14,8%	14,7%	14,1%

Source : SES

* 1998 exploitation de l'EAE à champ constant

TABLEAU 1.7 : Le taux de sous-traitance en %, selon l'activité et la taille de l'entreprise, de 1995 à 1997

	1995	1996	1997
TRM interurain (602M)			
6 à 19 salariés	10,3%	11,1%	10,2%
20 à 49 salariés	15,3%	14,0%	14,1%
50 à 200 salariés	18,8%	18,4%	18,3%
200 salariés et plus	18,7%	18,4%	19,1%
Ensemble	16,0%	15,6%	15,6%
TRM de proximité (602L)			
6 à 19 salariés	11,1%	10,1%	9,3%
20 à 49 salariés	12,4%	12,9%	12,0%
50 à 200 salariés	15,1%	13,0%	12,7%
200 salariés et plus	24,2%	20,0%	22,8%
Ensemble	13,6%	12,2%	12,0%
Total TRM (602M + 602L)			
6 à 19 salariés	10,6%	10,7%	9,8%
20 à 49 salariés	14,6%	13,7%	13,6%
50 à 200 salariés	18,2%	17,6%	17,3%
200 salariés et plus	19,7%	18,6%	19,6%
Ensemble	15,4%	14,8%	14,7%

Source : EAE-SES - exploitation de l'EAE sur un champ constant d'entreprises.

TABLEAU 1.8 : La production, en francs constants, de la branche, les facteurs de production, travail et capital, et la productivité

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Compte de production de la branche en prix 1995 (prix n-1 chaîné) (Comptes de la Nation)							
Consom. intermédiaire	83682	78995	83329	86931	85747	88759	94738
Valeur ajoutée	69456	69531	72177	79863	81810	85284	90335
Production effective	153138	148526	155506	166794	167557	174043	185073
Le facteur travail de la branche (Comptes de la Nation)							
Salariés	272,4	270,5	275,3	283,4	289,3	293,2	304,3
Non salariés	34,3	33,9	33,8	34,8	35,5	35,2	35,2
Total des effectifs	306,7	304,4	309,1	318,2	324,8	328,4	339,5
Heures travaillées	520	517	527	534	546	554	573
Le facteur capital du secteur (EAE-SES)							
Nouvelle nomenclature (NAF)							
Parc (camions+rem.+tract.)	215119	212884	216470	225638	225889	221344	nd
La productivité du travail							
	100,0	100,7	102,5	112,0	112,2	115,3	118,0

Source : INSEE-Comptes de la nation et EAE-SES. La productivité du travail (base 100 en 1992) est mesurée ici par le rapport entre la valeur ajoutée au prix 1995 et le nombre d'heures travaillées de la branche (Source : Comptes de la nation).

2. L'EMPLOI

TABLEAU 2.1 : Nombre d'entreprises dans le transport routier de marchandises en 1986 et de 1992 à 1997, selon la taille et l'activité de l'entreprise.

Activité	Taille	1986	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997
		ancienne nomenclature		nouvelle nomenclature (NAF)					
TRM interurbain	0 à 9 salariés	7199	8825	8806	9062	9255	8175	8061	9960
	10 à 49 salariés	1769	2275	2281	2445	2414	2535	2489	2495
	plus de 50 sala	275	438	426	442	485	527	539	537
	Total	9243	11538	11513	11949	12154	11237	11089	12992
TRM de proximité	0 à 9 salariés	14173	21455	20472	20111	19075	21173	22023	22076
	10 à 49 salariés	1579	1724	1533	1413	1405	1528	1456	1568
	plus de 50 sala	182	194	175	162	147	132	134	151
	Total	15934	23373	22180	21686	20627	22833	23613	23795
Ensemble	0 à 9 salariés	21372	30280	29278	29173	28330	29348	30084	32036
	10 à 49 salariés	3348	3999	3814	3858	3819	4063	3945	4063
	plus de 50 sala	457	632	601	604	632	659	673	688
	Total	25177	34911	33693	33635	32781	34070	34702	36787

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.2 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises (zone longue, zone courte) en 1986 et de 1992 à 1997, selon la taille de l'entreprise.

Activité	Taille	1993	1994	1995	1996	1997
TRM interurbain	0 à 9 salariés	19791	21396	19295	18040	22557
	10 à 49 salariés	54049	54339	57923	57554	57276
	50 salariés et plus	54412	59029	65517	67553	67782
	Total	128252	134764	142735	143147	147615
TRM de proximité	0 à 9 salariés	25328	26564	28589	29576	30219
	10 à 49 salariés	28855	28148	29377	28637	30070
	50 salariés et plus	20277	17129	15969	14407	17316
	Total	74460	71841	73935	72620	77605
Ensemble	0 à 9 salariés	45119	47960	47884	47616	52776
	10 à 49 salariés	82904	82487	87300	86191	87346
	50 salariés et plus	74689	76158	81486	81960	85098
	Total	202712	206605	216670	215767	225220

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.3 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises en 1986 et de 1992 à 1997, selon l'activité de l'entreprise.

Activité	1986	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	ancienne nomenclature			nouvelle nomenclature				
TRM interurbain	94308	130137	123702	128252	134764	142735	143147	147615
TRM de proximité	76477	89093	79720	74460	71841	73935	72620	77605
Total TRM	170785	219230	203422	202712	206605	216670	215767	225220

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.4: 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 1996.

	1 986	1 992	1 993	1 994	1 995	1 996
	Ancienne nomenclature		Nouvelle nomenclature			
Conducteurs	97 900	132 100	124 138	129 781	137 975	138 031
dont de la Z.L	50 000	75 200	76 159	81 108	90 191	91 032
dont de la Z.C	47 900	56 900	47 979	48 673	47 784	46 999
Salariés sédentaires	48 200	52 200	45 803	43 088	44 940	44 273
Total salariés	146 100	184 300	169 941	172 869	182 915	182 304

Source : EAE-SES

TABLEAU 2.5 : Evolution de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises entre 1992 et 1998 selon le sexe et l'activité.

	déc-92	déc-93	déc-94	déc-95	déc-96	déc-97	déc-98
TRM de proximité	69 944	77 114	80 159	81 229	81 814	83 658	90 520
TRM interurbain	150 223	145 751	153 636	161 797	163 745	169 472	178 656
Ensemble TRM	220 167	222 865	233 795	243 026	245 559	253 130	269 176
Hommes							
TRM de proximité	61 929	68 462	70 664	73 993	72 983	74 594	80 383
TRM interurbain	133 345	129 653	138 382	144 112	146 868	152 077	160 307
Ensemble TRM	195 274	198 115	209 046	218 105	219 851	226 671	240 690
Femmes							
TRM de proximité	8 015	8 652	9 495	7 236	8 831	9 064	10 137
TRM interurbain	16 878	16 098	15 254	17 685	16 877	17 395	18 349
Ensemble TRM	24 893	24 750	24 749	24 921	25 708	26 459	28 486

Source : UNEDIC

TABLEAU 2.6 : Evolution de la répartition par âge de la population active du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie entre 1992 et 1998.

Age	1998		Variation 1992-1998	
	Transport	Ensemble de l'économie	Transport	Ensemble de l'économie
Moins de 25 ans	12	6	5	-3
De 25 à 49 ans	71	73	-5	1
50 ans et plus	17	21	0	2
Ensemble	100	100	0	0

Source: Enquête emploi-INSEE

TABLEAU 2.7 : La mobilité dans les entreprises des transports en 1998.

	Salariés déclarant vouloir changer d'emploi*	Ancienneté dans l'établissement	
		Moins d'un an	Plus de 10 ans
Transports ferroviaires	1%	4%	77%
Transports urbains	3%	8%	52%
Transports routiers de voyageurs	14%	19%	36%
Transports routiers de marchandises	9%	20%	23%
Transports aériens	5%	14%	47%
Services auxiliaires	11%	17%	32%
Ensemble	7%	15%	41%

Source : Enquête emploi-INSEE

TABLEAU 2.8 : Répartition des bénéficiaires des emplois aidés du secteur marchand du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie en 1998.

Mesures	Transport	Ensemble	% du transport
<i>mesures jeunes</i>	42,9	43,3	3,8
Contrat d'apprentissage	5,0	23,7	0,8
Contrat d'adaptation	17,9	6,7	10,2
Contrat de qualification	20,0	12,8	6,0
<i>mesures adultes</i>	57,1	56,7	3,8
Exonération premier salarié	8,4	9,0	3,6
Exonération embauche tps partiel	15,4	24,1	2,4
Contrat initiative emploi	33,3	23,7	5,4
Total	100	100	3,8
Effectif	34 583	906 300	

Sources : MES-DARES

3. LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

Les coefficients de redressement des "autres temps" de l'enquête conjoncturelle

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 1997.

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 de une à trois 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.

(*) L'exploitation de près de 300 carnets de temps de travail concernant l'année 1997 confirme la pertinence de l'ajustement à la baisse des coefficients de redressement appliqués aux autres temps de travail de chacune des catégories de conducteurs.

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 (base 100 : 4^{ème} trimestre 1998)

	95/1	95/2	95/3	95/4	96/1	96/2	96/3	96/4	97/1	97/2	97/3	97/4	98/1	98/2	98/3	98/4
1- Taux de salaire ouvrier horaire																
Toutes activités	91,6	92,3	92,7	93,0	93,8	94,7	95,1	95,7	96,3	97,3	97,8	98,2	98,6	99,3	99,7	100,0
Transport	93,3	93,5	93,9	94,2	94,9	95,6	95,7	96,0	96,6	97,3	97,8	98,3	98,7	99,4	99,5	100,0
2- Salaire mensuel conventionnel des ouvriers du TRM(en francs)																
	6351	6351	6351	6491	6491	6555	6555	6555	6555	6555	6555	6773	6882	6882	6882	6882

Sources : ministère de l'emploi et solidarité 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 routiers de marchandises selon le rythme de travail, en 1998 (en francs)

rythme de travail	taille	salaire net	primes	frais de route	total
rentre chaque jour	moins de 10 sal.	7938	269	1385	9592
	de 10 à 49 sal.	7857	230	1597	9684
	50 sal. et plus	7281	323	1816	9420
	ensemble	7645	269	1659	9573
absent 1 à 3 nuits	moins de 10 sal.	8136	316	3492	11944
	de 10 à 49 sal.	8052	202	3582	11836
	50 sal. et plus	8032	200	3918	12150
	ensemble	8066	230	3678	11974
absent 4 nuits et plus	moins de 10 sal.	8116	157	4489	12762
	de 10 à 49 sal.	7884	251	4405	12540
	50 sal. et plus	8229	206	4489	12924
	ensemble	8046	222	4432	12700

Source : DTT/SOFRES-SES

5. LA FORMATION

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

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Transports routiers									
BEPC & sans diplôme	226	211	230	223	219	220	218	222	224
CAP & BEP	159	166	166	169	174	192	201	205	207
Bac & Bac +	47	46	50	52	56	59	58	59	61
Total	432	423	446	444	450	471	477	487	492
Total transports									
BEPC & sans diplôme	411	384	416	398	390	390	369	377	385
CAP & BEP	305	298	312	319	330	349	357	364	386
Bac & Bac +	159	160	177	176	197	204	218	223	220
Total	875	842	905	893	917	942	945	963	991
Ensemble de l'économie									
BEPC & sans diplôme	9 233	8 795	8 845	9 700	9 491	9 155	8 833	9 155	8 849
CAP & BEP	6 319	6 543	6 638	7 383	7 467	7 531	7 499	7 531	7 479
Bac & Bac +	5 986	6 101	6 819	7 336	7 625	8 339	8 633	8 339	8 827
Total	21 538	21 438	22 302	24 420	24 583	25 025	24 965	25 025	25 155

Source : enquête emploi

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

Familles professionnelles	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998 (est.)
Direction - gestion, dont :	9 565	10 301	10 932	15 868	11 405	11 641	10 824
perfectionnement maîtrise et cadres	6 259	6 307	6 486	11 003	6 074	5 967	5 394
attestation de capacité	2 118	2 741	2 808	2 631	2 821	2 981	2 587
DUT et BTS	1 131	1 227	1 557	2 109	2 315	2 693	2 843
Conduite de véhicules, dont :	38 938	37 658	41 135	53 113	62 230	60 557	84 164
FIMO	nd	nd	nd	nd	nd	4 322	5 259
FCOS	nd	nd	nd	nd	nd	11 213	32 855
matières dangereuses	18 338	16 038	17 602	19 640	28 653	19 866	25 042
perfectionnement "eco-sécurité"	8 064	9 360	12 301	21 746	18 586	19 866	3 021
CAP et BEP "conduite routière"	1 744	1 757	1 727	1 939	2 019	1 914	2 158
Permis de conduire	2 288	2 282	1 900	2 290	1 246	3 293	3 021
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont	5 231	5 075	6 162	6 333	7 873	8 104	8 692
initiation professionnelle	1 630	1 399	1 877	2 065	1 378	1 383	1 410
perfectionnement professionnel	1 621	1 781	2 425	2 160	3 322	2 718	2 916
Bac. pro. "transport"	909	904	879	1 087	1 139	1 645	1 735
BEP "agent du transport"	682	661	591	571	554	525	518
Maintenance, dont	519	764	1 190	1 311	1 551	1 703	1 672
BEP/CAP	404	616	528	676	642	727	725
perfectionnement professionnel	-	-	517	479	794	849	819
Total	54 253	53 798	59 419	76 625	81 739	82 005	105 332

Source : CNPE

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

	1985	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Permis poids lourds (C + EC)	34 499	44 392	43 034	41 788	40 777	42 372	38 074	34 258	34 644	33 667	33 342

Source : DCSR

TABLEAU 5.4 : Formation continue selon la qualification des stagiaires en 1996

	ONQ	OQ	Emp.	TAM	IC	Total
1 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	82,7	59,8	48,8	58,4	36,0	56,8
Transports maritimes	108,7	51,5	52,9	72,1	49,5	55,6
Transports aériens et spatiaux	61,6	52,4	58,7	53,5	85,1	61,7
Ensemble de l'économie	37,8	41,1	35,1	43,5	40,9	40,0
2 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	19,8	44,5	38,6	61,0	48,5	44,4
Transports maritimes	2,2	24,5	34,9	41,3	50,1	34,8
Transports aériens et spatiaux	55,9	76,1	67,6	61,6	64,3	65,4
Ensemble de l'économie	16,6	27,4	30,5	53,9	50,2	35,0

Source : CEREQ

TABLEAU 5.5 : Formation continue selon la taille des entreprises en 1996

	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	1,13	2,62	7,74	12,80	47,31	25,23
Transports maritimes	3,08	5,84	11,81	27,87	*	19,37
Transports aériens et spatiaux	2,89	4,48	18,72	12,42	*	40,39
Ensemble de l'économie	3,17	4,50	10,50	18,16	24,17	13,99
2 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	30,14	28,01	25,15	26,34	71,01	56,81
Transports maritimes	20,00	29,62	42,67	65,42	*	55,63
Transports aériens et spatiaux	11,24	31,30	49,27	39,61	*	61,72
Ensemble de l'économie	36,55	34,83	35,11	38,38	45,82	39,97
3 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	3,70	11,40	30,80	48,60	66,60	44,40
Transports maritimes	15,40	19,70	27,70	42,60	*	34,80
Transports aériens et spatiaux	25,70	14,30	38,00	20,80	*	65,40
Ensemble de l'économie	8,70	12,90	29,90	47,30	52,80	35,00
4 - Taux de participation financière des entreprises, en % (4)						
Transports terrestres	1,47	1,54	2,13	2,73	7,65	5,15
Transports maritimes	1,61	1,74	1,85	3,78	*	2,48
Transports aériens et spatiaux	1,91	2,52	4,37	5,79	*	9,65
Ensemble de l'économie	1,73	1,87	2,52	3,48	4,87	3,25

(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	1988	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Ensemble des industries du transport et de la manutention										
Nbre de salariés (milliers)	562,8	601,1	650,7	665,8	666,7	653,6	675,3	695,6	709,7	727,7
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	46,8	48,4	55,6	58,1	55,1	51,0	52,0	52,9	53,8	54,9
Taux de risque (%)	8,3%	8,1%	8,5%	8,7%	8,3%	7,8%	7,7%	7,6%	7,6%	7,5%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	5,1	5,7	5,6	5,8	5,3	4,5	4,8	5,1	3,5	nd
Taux de risque (%)	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%	0,5%	nd
Nombre d'accidents mortels	152	174	205	196	175	166	161	144	147	123
BTP										
Nbre de salariés (milliers)	1229,8	1261,9	1285,7	1295,1	1239,8	1146,9	1148,3	1140,4	1094,0	1097,9
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	157,3	159,8	167,8	171,6	162,6	142,3	136,9	133,7	121,6	118,1
Taux de risque (%)	12,8%	12,7%	13,1%	13,2%	13,1%	12,4%	11,9%	11,7%	10,6%	10,8%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	17,4	18,3	17,6	17,8	16,2	13,8	14	14,6	8,8	nd
Taux de risque (%)	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%	1,2%	1,3%	0,8%	nd
Nombre d'accidents mortels	263	362	361	313	298	256	214	183	188	177
Ensemble des secteurs										
Nbre de salariés (milliers)	13177	13752	14414	14560	14440	14140	14279	14499	14771	14975,0
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	691	690	761	787	750	676	668	676	653	660
Taux de risque (%)	5,2%	5,0%	5,3%	5,4%	5,2%	4,8%	4,7%	4,7%	4,4%	4,4%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	67	69	67	68	62	53	53	61	40	nd
Taux de risque (%)	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	nd
Nombre d'accidents mortels	978	1112	1213	1082	1024	855	806	750	703	694

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			Année 1996		
	Zone courte	Zone longue	Total									
Nbre de salariés	32310	133371	165681	34187	137011	171198	37338	144284	181622	42578	148016	190594
Nbre d'accidents avec arrêt	3475	14440	17915	3587	14670	18257	3808	14742	18550	4098	14471	18569
Taux de risque (%)	10,8%	10,8%	10,8%	10,5%	10,7%	10,7%	10,2%	10,2%	10,2%	9,6%	9,8%	9,7%
Nbre d'accidents avec I.P.	327	1443	1770	342	1521	1863	330	1655	1985	290	1410	1700
Taux de risque (%)	1,0%	1,1%	1,1%	1,0%	1,1%	1,1%	0,9%	1,1%	1,1%	0,7%	1,0%	0,9%
Nombre de décès	14	80	94	9	87	96	13	72	85	15	59	74

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.3 : Répartition par classe d'âge des victimes d'accidents du TRM en 1996

	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	178	1948	3377	3556	2815	4426	2133	63	73	18569
Répartition en %	1,0%	10,5%	18,2%	19,2%	15,2%	23,8%	11,5%	0,3%	0,4%	100%
2 - Accidents avec IP										
Nombre	9	92	180	248	237	561	356	14	3	1700
Répartition en %	0,5%	5,4%	10,6%	14,6%	13,9%	33,0%	20,9%	0,8%	0,2%	100%

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.4 : Répartition des accidents du TRM selon l'élément matériel en cause, en 1996

Élément matériel en cause dans l'accident	1996		Accidents avec arrêt		Accidents avec IP	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Emplacement de travail et surface de circulation (chute avec dénivellation)	4637	25%	494	29%		
Emplacement de travail et surface de circulation (accidents de plain pied)	3230	17%	259	15%		
Objets en cours de manipulation	2847	15%	205	12%		
Objets en cours de transport manuel	2413	13%	188	11%		
Véhicules, sauf chariot de manutention	2147	12%	300	18%		
Appareils de levage et de manutention	1043	6%	79	5%		
Autres	2251	12%	176	10%		
Total	18568	100%	1701	100%		

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.5 : Statistiques d'accidents de la route

	85	86	88	90	91	92	93	94	95	96	97	98
CONDUCTEURS POIDS LOURDS												
Blessés légers	1926	1942	2036	1950	1843	1615	1535	1483	1389	1376	1358	1244
Blessés graves	681	735	721	687	623	474	475	399	403	357	363	362
Tués	148	207	192	194	154	123	136	122	128	113	110	108
ENSEMBLE DES VICTIMES D' ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD												
Blessés légers	10299	9861	10121	9305	8646	7737	7139	7049	6741	6308	6334	6288
Blessés graves	1582	4505	4347	3911	3540	3013	2834	2682	2645	2415	2867	2258
Tués		1724	1740	1542	1573	1281	1339	1250	1276	1097	1056	1102
NOMBRE D'ACCIDENTS												
impliquant un PL	11057	11017	11140	10138	9349	8281	7712	7555	7169	7288	6751	6639
Total accidents	191096	184615	175887	162573	148890	143362	137500	132726	132949	125406	125202	124387
Acc. PL/total en %	5,8	6,0	6,3	6,2	6,3	5,8	5,6	5,7	5,4	5,8	5,4	5,3

Source : ONISR/DSCR

TABLEAU 6.6 : Répartition des accidents de la route par types de réseaux en 1998

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total réseau national	Routes départ.	Voiries locales et autres	Total voiries départ. & locales	
1 - Tous véhicules							
Accidents corporels	5910	20350	26260	41521	56751	98272	124387
Répartition en %	4%	17%	21%	34%	45%	79%	100%
Tués et blessés graves	1989	9585	11574	19266	21255	30840	42414
Répartition en %	5%	23%	27%	45%	50%	73%	100%
2 - Poids lourds							
Accidents corporels	1055	1837	2892	2171	1576	3747	6639
Répartition en %	16%	28%	44%	33%	24%	56%	100%
Tués et blessés graves	529	1 152	1 681	1 297	382	1 679	3 360
Répartition en %	16%	34%	50%	39%	11%	50%	100%

Source : ONISR/DSCR

BIBLIOGRAPHIE

Économie générale

- "Comptes et indicateurs économiques", INSEE (rapport sur les comptes de la nation), juillet 1999

Économie des transports

- "Les transports en 1998, 36^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la nation", INSEE- SES

- "Les transports en 1998", Insee Première n° 690, décembre 1999

- "Les entreprises de transport - Enquête annuelle d'entreprise - année 1996", SES, juin 1998

- "Mémento de statistiques des transports - Résultats 1998", SES, à paraître au premier trimestre 2000

- "Bulletin statistique du SES - Transport - 1^{er} trimestre 1999", SES

- "Bulletin statistique du SES - Transport - 2^{ème} trimestre 1999", SES

- "Les performances des entreprises du transport routier de marchandises de 1994 à 1996", DAEI-SES, mars 1999

Emploi, rémunérations, conditions de travail, formation

- "Rapport sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien - 1998", CNT, décembre 1999

- "Estimations 1998 et prévisions 1999 en matière d'emploi et de formation continue dans les entreprises", Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, janvier 1999

- "Enquête sur l'emploi de mars 1998", 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 1993-1994-1995-1996

- "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

- "Les chauffeurs routiers : emploi, conditions de travail, mobilité 1990-1997", Premières informations et premières synthèses, DARES, 9807-N° 30.1

- "Efforts et risques au travail en 1998", Premières informations et premières synthèses, DARES, 9904-N° 16.1

- "Travail et charge mentale", Premières informations et premières synthèses, DARES, 9907-N° 27.1

- "L'organisation du travail : entre contrainte et initiative", Premières informations et premières synthèses, DARES, 9908-N° 32.1

SIGLES

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