

Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

OBSERVATOIRE SOCIAL DES TRANSPORTS

NOVEMBRE 2000

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	29
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	36
DEUXIEME PARTIE : LES ANNEXES	42
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	51
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	52
<i>Bibliographie</i>	54
<i>Sigles et abréviations</i>	55

Avant-propos

L'analyse approfondie de l'évolution de la situation sociale dans le transport routier de marchandise en 1999, dans un contexte d'accélération de la croissance de l'activité, fait ressortir quelques grandes tendances. Certaines sont positives, comme la progression de la rémunération des conducteurs ou le fort recul des demandes d'emploi dans le TRM - même si ce phénomène s'accompagne, comme dans d'autres secteurs, de difficultés de recrutement qui appellent de la part des professionnels et des organismes de formation, en partenariat avec les services de l'Etat et les régions, la recherche de solutions innovantes. D'autres montrent que des progrès restent à accomplir. Il en est ainsi des conditions de travail qui demeurent difficiles du point de vue de la durée du travail et des risques supportés par les conducteurs. Ce constat justifie, s'il en était besoin, le dispositif mis en place en 2000 pour franchir une nouvelle étape dans la réduction du temps de travail et la priorité donnée pendant la présidence française de l'Union européenne à l'harmonisation sociale dans le transport routier pour améliorer les conditions de travail des conducteurs et la sécurité routière et garantir des conditions de concurrence saine et loyale. Nous devons poursuivre dans cette voie avec la profession.

Ce sixième 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.

Hubert du MESNIL
Directeur des Transports Terrestres

Ce document est le sixième bilan social annuel du transport routier de marchandises. Le premier et le cinquième chapitres ont été réalisés par Françoise Bourit, les autres 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 1999: PRINCIPAUX RÉSULTATS

L'année 1999 est marquée par une accélération de la croissance du transport routier de marchandises. Cependant, malgré l'augmentation du chiffre d'affaires, la progression des coûts (prix des carburants, masse salariale) a engendré une légère détérioration des résultats des entreprises.

La croissance de l'activité en 1999 entraîne la progression du nombre de salariés du transport routier de marchandises, mais à un rythme moins soutenu que l'année précédente (+5,7% en 1999 contre + 8% en 1998). La croissance de l'emploi salarié se poursuit au premier semestre 2000, et ce malgré des difficultés de recrutement. L'embauche de salariés concerne au premier chef des jeunes occupant le métier de conducteur.

La progression de l'activité dans le transport routier de marchandises, en 1999, a eu pour effet, dans un premier temps, une augmentation du temps de service des conducteurs. Cette évolution n'aura été que transitoire et, depuis le deuxième semestre de l'année 1999, le temps de service hebdomadaire de l'ensemble des conducteurs est globalement stable aux alentours de 50 heures.

En 1999, le taux de salaire horaire ouvrier a progressé davantage dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble de l'économie (+3,6% en glissement annuel contre 3,4% pour l'ensemble des secteurs). Le niveau moyen du salaire net mensuel, y compris les primes, atteint 8 300 francs. Les frais de route, dont la part tend à se réduire, représentent plus du quart des sommes perçues par les conducteurs. Le niveau des gains des conducteurs (salaires et primes) du compte d'autrui est comparable à celui des conducteurs des autres secteurs d'activité. Il varie avec la taille des entreprises, le rythme et la durée du travail.

Le niveau moyen de formation initiale des salariés des transports routiers est encore limité mais il tend à s'élever du fait de l'augmentation du nombre de candidats reçus à un diplôme professionnel. La croissance des effectifs en formation "transports" s'est considérablement accélérée avec la généralisation des formations obligatoires, initiales et continues, mises en place en application du contrat de progrès. De même, le nombre de contrats aidés de jeunes en formation en alternance a continué à se développer en 1999.

Le transport et la manutention de marchandises restent des activités à risques : en 1998, sur un effectif salarié concerné de plus de 789 000 personnes, environ 60 000 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 (personnels hors sièges sociaux) n'atteignait pas 5%. Les accidents surviennent le plus souvent à l'occasion d'opérations de manutention. En 1999, le nombre des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd baisse légèrement mais la gravité de ces accidents reste forte.

PREMIERE PARTIE

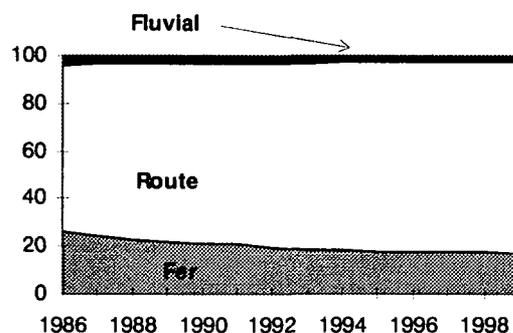
Le bilan

LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR

En 1999, la croissance du transport routier de marchandises s'est accélérée. Le nombre d'entreprises du secteur a progressé malgré la baisse des créations. En dépit de la croissance du chiffre d'affaires, l'accroissement des coûts, dû à la hausse du prix des carburants et à l'augmentation de la masse salariale, a entraîné une dégradation des comptes des entreprises par rapport aux bons résultats de 1998.

Les transports terrestres de marchandises ont progressé de 4,2 % en 1999, après une croissance de 2,7 % en 1998. Cette accélération est imputable au dynamisme des transports nationaux (+ 4,8 % en 1999 contre + 2,4 % en 1998). La progression du transport international hors transit s'est ralentie (+ 3,2 % au lieu de + 5,7 %), alors que le transit s'est redressé (+ 2,8 %).

GRAPHIQUE 1.1 : Le partage modal dans le transport terrestre de marchandises ⁽¹⁾ en %



Source : CCTN

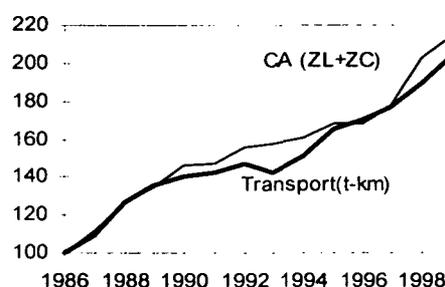
(1) Hors transit, hors véhicules utilitaires légers

Accélération de la croissance pour le transport routier de marchandises

La progression du transport routier de marchandises (TRM) s'est accélérée en 1999 (+ 5,6 % en tonnes-kilomètres après + 3,5 % en 1998).

La croissance du transport pour compte d'autrui reste très vive (+ 7,7 %), tandis que le recul continu du transport pour compte propre marque une pause (- 0,7 % après - 9,8 %).

GRAPHIQUE 1.2 : L'activité du TRM de 1986 à 1999 (base 100 en 1986)



Source : SES (EAE et enquête TRM)

Augmentation du nombre d'entreprises

Le nombre d'entreprises du transport routier de marchandises¹ (43 000 en fin d'année 1999) a progressé de 1,4 % par rapport à 1998. Comme les années précédentes, la progression concerne essentiellement le transport de proximité (+ 2 %) ; cependant, le nombre d'entreprises du transport interurbain, qui était en baisse depuis plusieurs années, est resté pratiquement stable.

Les créations d'entreprises dans l'ensemble du TRM diminuent fortement en 1999. Les créations pures (non compris les reprises et réactivations d'entreprises) reculent de 12,5%. La baisse est plus marquée pour le transport de proximité (- 14,5 %) que pour le transport interurbain (- 4,6 %).

La diminution des créations est à mettre en relation avec la mise en place des nouvelles conditions d'accès à la profession concernant la capacité financière requise.

¹ Dans ce paragraphe et les paragraphes suivants, il s'agit du transport routier de marchandises au sens strict : transport routier de marchandises de proximité (602L) et transport routier de marchandises interurbain (602M).

Les défaillances ont diminué fortement dans le transport interurbain (- 12,8 %), tandis qu'elles ont légèrement augmenté pour le transport de proximité (+ 2,6 %). La proportion des défaillances par rapport au nombre d'entreprises reste sensiblement plus élevé pour le TRM que pour l'ensemble des transports (2,8 % au lieu de 1,9 %). Cependant, ce taux a baissé pour le transport interurbain (de 3,3 % à 2,9 %) ; il tend à se rapprocher de celui observé dans le transport de proximité (2,7 % en 1998 et 1999).

TABLEAU 1.1 : Démographie des entreprises du TRM

	1996	1997	1998	1999
TRM¹				
créations	5917	6153	5903	5213
défaillances	1285	1494	1239	1193
nombre d'entreprises ⁽²⁾	41485	41903	42358	42932
TRM de proximité				
créations	4689	4873	4704	4075
défaillances	695	842	732	751
nombre d'entreprises ⁽²⁾	25881	26481	27018	27559
TRM interurbain				
créations	1228	1280	1199	1138
défaillances	590	652	507	442
nombre d'entreprises ⁽²⁾	15604	15422	15340	15373

Source : INSEE

(1) TRM de proximité et TRM interurbain

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

Méthodologie

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 au 31 décembre de chaque année est calculé à partir du répertoire Sirène géré par l'INSEE.

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

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

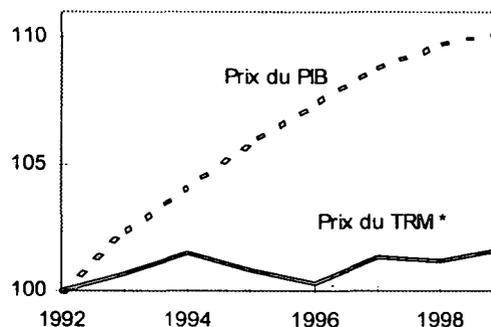
Le concept de défaillance est différent de celui de cessation. La défaillance n'entraîne pas automatiquement la cessation de l'entreprise et les cessations peuvent se produire même s'il n'y a pas eu de défaillance pour l'entreprise.

Les coûts ont augmenté plus vite que les prix

Les comptes du transport routier de marchandises, qui s'étaient améliorés en 1997 et 1998, se sont dégradés en 1999, malgré le dynamisme de l'activité. D'après l'EAE exploitée sur un champ constant d'entreprises², le chiffre d'affaires (hors sous-traitance) a progressé à un rythme moins soutenu qu'en 1998 (+ 4,6 % au lieu de 8,9 %). D'autre part, l'évolution relative des prix et des coûts a été moins favorable aux entreprises qu'en 1998.

Les prix (par tonne-kilomètre transportée) ont augmenté de 0,4 %, ce qui correspond à un accroissement du chiffre d'affaires en volume d'environ 4 %. Les prix au véhicule-kilomètre ont progressé plus vite (+ 1,4 %) que les prix à la tonne transportée, ce qui met en évidence 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

* Prix de l'ensemble du transport routier à la tonne-km
Raccordement de série en 1996, la méthode de calcul de l'indice ayant changée à partir de cette date.

TABLEAU 1.2 : Evolution des prix du TRM selon le marché

	1997	1998	1999
Prix à la tonne-kilomètre			
International zone longue	2,3%	0,6%	-2,6%
France zone longue	1,0%	-0,7%	1,4%
France zone courte	-1,0%	0,4%	2,4%
Ensemble	1,0%	-0,2%	0,4%
Prix au véhicule-kilomètre			
International zone longue	2,9%	2,1%	-0,3%
France zone longue	-0,3%	0,5%	1,0%
France zone courte	-0,8%	1,6%	3,7%
Ensemble	0,3%	1,1%	1,4%

Source : SES - enquête TRM

² En 1999, résultats provisoires pour les transports de proximité (602L) et interurbain (602M), sur un champ constant de 2 427 entreprises.

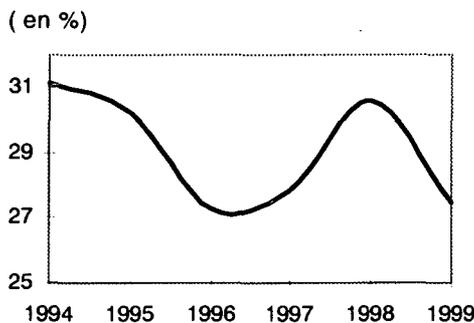
En ce qui concerne les coûts, les prix du gazole ont augmenté tout au long de l'année (+ 35 % entre janvier et décembre 1999). Cependant, compte tenu de la baisse des prix intervenue en 1998, la progression en moyenne annuelle n'est que de 9,4 % entre les deux années. Les consommations intermédiaires ont crû plus vite en valeur que la production (+ 6,4 %). Il en résulte une moindre progression de la valeur ajouté (+ 2,5 % au lieu de 12,7 % en 1998).

Dégradation du taux de marge

En raison d'une progression plus forte de la masse salariale (+ 7 %), consécutive, principalement, à l'accroissement des effectifs salariés (+ 5 %), l'excédent brut d'exploitation se dégrade par rapport à l'année précédente (- 12 %).

Le taux de marge corrigé, qui s'était fortement amélioré entre 1997 et 1998 (de 28 à 30 %), se réduit en 1999 (- 13,6 % par rapport à 1998).

GRAPHIQUE 1.4 : Le taux de marge corrigé des entreprises du TRM de 1994 à 1999



Source : EAE-SES, estimation en 1999

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

Comme en 1998, les immatriculations de poids lourds neufs ont fortement progressé (+ 13 % sur un an), tandis que les immatriculations de véhicules d'occasion ont connu une évolution plus modérée (+ 5 %). Les investissements directs des entreprises du TRM augmentent plus modérément (+ 4,4 %) ; les entreprises ont eu davantage recours à la location de matériel de transport (en hausse de 17,5 %) et aux achats en crédit-bail (+ 7,4 %).

Augmentation de la sous-traitance en 1999

La sous-traitance est une pratique courante dans le TRM. Au cours des années passées, le taux de sous-traitance a eu tendance à baisser. Entre 1992 et 1998, il est passé, pour l'ensemble des secteurs 602L et 602M, de 17,2 % à 14,4 %. En 1999, on observe, de la part des entreprises, un recours plus important à la sous-traitance. Après une baisse sensible entre 1997 et 1998 (de 15 % à 14,4 %), le taux est remonté à 15,2 % en 1999 (d'après les résultats provisoires de l'EAE à champ constant).

La sous-traitance est plus développée dans le transport interurbain (15,0 % en 1998) que dans le transport de proximité (12,3 %). Le taux de sous-traitance augmente également avec la taille de l'entreprise. Se situant à 9,5 % pour les entreprises de 6 à 10 salariés, il est proche de 19 % pour celles de plus de 200 salariés. Cette augmentation de la sous-traitance avec la taille des entreprises explique en partie l'écart existant entre les deux activités, les entreprises étant en moyenne de taille plus élevée dans le transport interurbain que dans le transport de proximité.

L'EMPLOI

En 1999, la croissance du nombre de salariés du transport routier de marchandises se poursuit mais à un rythme moins soutenu que l'année précédente. Le recours au travail intérimaire a de nouveau progressé de façon importante. Les difficultés de recrutement de conducteurs s'accroissent.

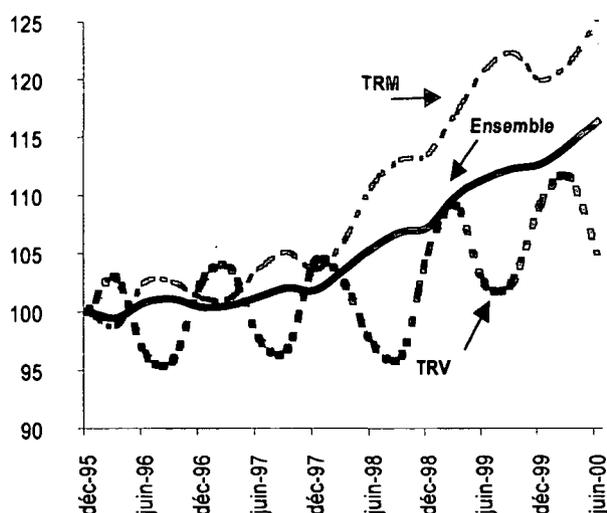
Le transport routier de marchandises se caractérise toujours par une population jeune et mobile.

Un rythme de croissance de l'emploi en léger repli par rapport à 1998

En 1999 comme en 1998, la progression de l'emploi est demeurée plus forte dans le secteur du transport (+4,1 %) que dans l'ensemble de l'économie (+2,8 %) et que dans l'industrie, où après avoir progressé en 1998, les effectifs sont restés stables. 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 de près de 5,7 % en 1999, en glissement annuel. Néanmoins, le taux de progression de l'emploi salarié est de plus de 2 points

GRAPHIQUE 2.1 : Evolution de l'emploi de décembre 1995 à juin 2000, dans le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs et l'ensemble du secteur du transport (base 100 en décembre 1995)



Source : UNEDIC

inférieur à celui enregistré en 1998 (Graphique 2.1). En outre, depuis 1997, l'essor des recrutements est relativement plus important dans le transport routier de proximité que dans le transport routier interurbain (Graphique 2.2).

Environ 15 000 emplois supplémentaires ont été créés (soit près de 4 % de l'ensemble des créations d'emplois de l'économie privée¹). Pour l'essentiel, en 1999 comme en 1998, cette augmentation est intervenue entre le deuxième et le troisième trimestre de l'année.

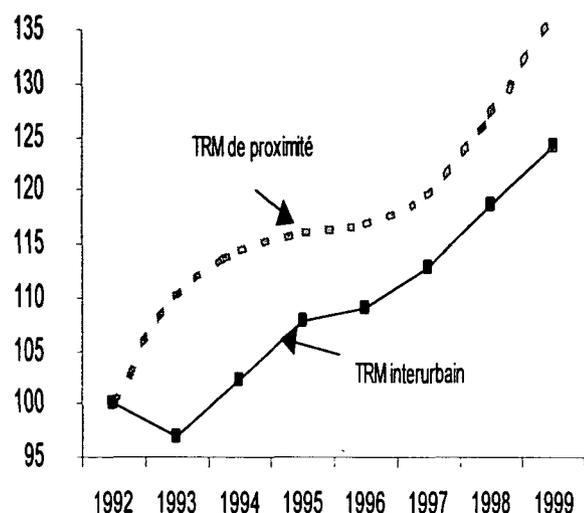
TABEAU 2.1 : Evolution de la composition de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises selon l'activité et la taille de l'entreprise de 1994 à 1998

Activité	Taille	1994	1996	1997	1998
TRM interurbain	0 à 9 salariés	16%	13%	15%	16%
	10 à 49 salariés	40%	40%	39%	38%
	50 salariés et plus	44%	47%	46%	46%
	Total	100%	100%	100%	100%
TRM de proximité	0 à 9 salariés	37%	41%	39%	37%
	10 à 49 salariés	39%	39%	39%	41%
	50 salariés et plus	24%	20%	22%	22%
	Total	100%	100%	100%	100%
Ensemble	0 à 9 salariés	23%	22%	23%	23%
	10 à 49 salariés	40%	40%	39%	39%
	50 salariés et plus	37%	38%	38%	38%
	Total	100%	100%	100%	100%

Source : EAE-SES

1) Dans ce document, l'expression "économie privée" exclut l'administration, l'éducation, la santé et l'action sociale. L'agriculture est également non comptabilisée. Ce champ couvre plus de 14 millions de salariés sur un total de 20,3 millions.

GRAPHIQUE 2.2 : Evolution de l'emploi salarié dans le transport routier interurbain de marchandises, et le transport routier de proximité de marchandises entre décembre 1992 et décembre 1999 (base 100 en décembre 1992)



Source: UNEDIC

La croissance de l'emploi s'est poursuivie au premier semestre de l'année 2000.

Du 30 juin 1999 au 30 juin 2000, l'effectif salarié a augmenté de près de 6 %, passant de 252 000 à 266 000 salariés.

Une forte majorité de conducteurs

Le secteur des transports se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers, 50% contre 26,4% pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de l'Insee de janvier 1999. Cette surreprésentation ouvrière est particulièrement importante dans le transport routier de marchandises.

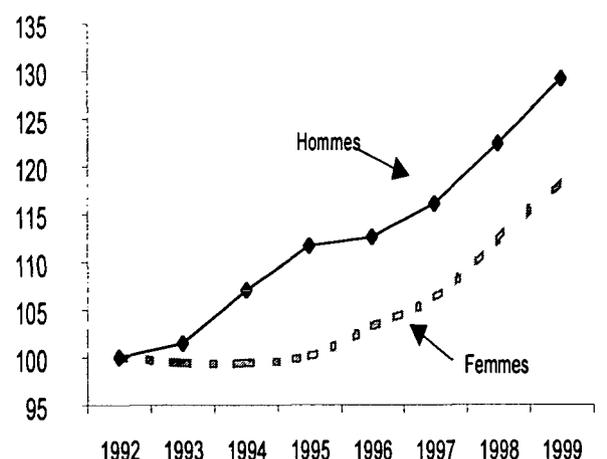
Parmi les salariés du TRM, on dénombre, en 1998, selon les déclarations annuelles de données sociales (DADS) près de 85 % d'ouvriers. Une très forte majorité d'ouvriers (83 %) exerce le métier de conducteur. Le TRM occupe près de deux chauffeurs sur trois exerçant leur activité dans le secteur des transports.

En 1998, selon les DADS, l'âge moyen des conducteurs du secteur des transports avoisine 37 ans. Il semblerait, d'après les dernières données disponibles de la caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier voyageurs et marchandises (CARCEPT), que l'âge moyen varie selon la catégorie de véhicule utilisé. L'âge moyen des conducteurs de poids lourds est de plus de trois ans supérieur à celui des conducteurs de véhicules utilitaires légers (36,8 ans pour les premiers pour 33,1 ans pour les seconds).

Cette forte proportion d'ouvriers, dans le TRM, va d'ailleurs de pair avec un niveau de formation peu élevé : la proportion des salariés ayant au moins le baccalauréat est de 15 % dans le transport routier contre 27,8 % pour l'ensemble des transports et 37,6 % dans l'ensemble de l'économie.

La représentation féminine reste relativement stable, fortement minoritaire, au sein des salariés du TRM. Entre la fin décembre 1992 et la fin décembre 1999, selon l'Unedic, les embauches féminines progressent (relativement plus dans le TRM interurbain que dans le TRM de proximité), à un rythme inférieur à celui des hommes (graphique 2.3). Aussi, la proportion de femmes dans le secteur du transport routier de marchandises baisse légèrement : moins d'un salarié sur neuf du TRM est une femme (cela vaut 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 45 % des actifs salariés en janvier 1999, selon l'enquête emploi. De plus, la proportion de femmes ne dépasse pas 4 % de l'ensemble des conducteurs salariés.

GRAPHIQUE 2.3 : Evolution de l'emploi salarié masculin et féminin dans le transport routier de marchandises entre décembre 1992 et décembre 1999 (base 100 en décembre 1992)



Source: UNEDIC

Enfin, les conducteurs du secteur du transport de marchandises habitent essentiellement dans les aires urbaines. Cependant, la situation évolue puisqu'un tiers des salariés du TRM demeure dans les communes rurales en 1999 contre 28 % en 1990.

Le travail à temps partiel reste marginal au sein du secteur du transport (6,6% des actifs occupés dans le transport en janvier 1999, 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 dans ce secteur, l'utilisation de l'intérim y est traditionnellement importante. Le recours à l'intérim va de pair avec l'augmentation 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 décembre 1998 et décembre 1999, le nombre d'emplois en équivalent temps plein associés à l'intérim s'est accru de 28% dans le TRM (soit à un rythme deux fois plus élevé que celui de l'ensemble de l'économie) et s'élève à 8 300 en 1999 alors que, dans la même période, l'effectif salarié augmentait de près de 15 000 personnes (tableau 2.2).

TABLEAU 2.2 : Répartition du travail temporaire selon le secteur d'activité en 1999

Equivalent emploi tps plein	Ensemble	% hommes	effectif salarié*
Agri, syl, pêche	2 250	82	nd
Industrie	267 177	71	4 071
Construction	93 910	96	1 165
Transport	32 896	82	1 005
dont TRM	8 300	90	282**
Services	118 692	64	8 987
Ensemble	514 925	74	14 222,7

SOURCE : MES-DARES

*Effectif en fin d'année (milliers), ** Effectif Unédic

Au premier semestre 2000, le recours à l'intérim ne s'est pas ralenti dans le secteur du transport routier de marchandises, en dépit de la progression des recrutements.

Un secteur jeune

Le transport routier de marchandises, secteur à croissance forte de l'emploi depuis dix ans et à mobilité élevée, se caractérise par une pyramide des âges plus jeune que celle des autres secteurs des transports. Ainsi les salariés de plus de 50 ans représentaient 12 % des effectifs salariés dans le transport routier de marchandises en 1998, d'après les déclarations annuelles de données sociales (DADS), contre 17 % dans le transport routier de voyageurs et 13 % dans le ferroviaire (cf. Tableau 2.3).

Dans l'ensemble du secteur des transports, la part des salariés étant âgés de 40 ans et plus était de 50 % en 1999, selon l'enquête emploi, cette part augmente, cependant, depuis 1990 (+6 %) essen-

TABLEAU 2.3 : Pyramide des âges des salariés du secteur du transport en 1998

	Moins de 26 ans	De 26 à 30ans	De 31 à 40ans	De 41 à 50 ans	Plus de 50ans
Fer	9%	9%	29%	40%	13%
TRV	10%	14%	30%	29%	17%
TRM	13%	17%	34%	25%	12%
Aérien	11%	17%	34%	27%	11%
Serv Aux	17%	19%	31%	22%	11%
Ensemble	13%	15%	30%	27%	16%

Source : DADS, SES

tiellement au détriment de la tranche d'âge 30-39 ans (-4 %). 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 1999, 3 164 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif.

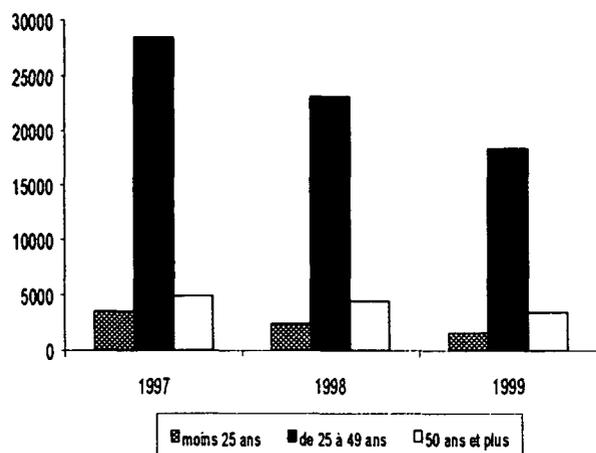
Poursuite de l'amélioration de la situation sur le marché du travail

La situation sur le marché du travail des conducteurs s'est, de nouveau, améliorée en 1999. Cette évolution s'inscrit dans la tendance initiée deux ans plus tôt. 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 2000.

Les demandes d'emploi non satisfaites en fin de mois, qui s'établissaient à 30 000 pour les conducteurs du transport routier de marchandises en décembre 1998, n'atteignent plus que 23 300 en décembre 1999, soit -22 % en douze mois et -37 % en deux ans (graphique 2.4).

Le recul du nombre de conducteurs du transport de marchandises inscrits à l'ANPE se poursuit au premier trimestre 2000. En effet, sur les trois premiers mois de l'année 1999, le recul du nombre de conducteurs du TRM inscrits à l'agence est ininterrompu et atteint plus de 26 %.

GRAPHIQUE 2.4 : Evolution des demandes d'emploi (catégorie 1) des conducteurs du TRM entre décembre 1997 et décembre 1999 selon l'âge.



Source : ANPE-DARES

En 1999, à la différence de l'année 1998, la baisse du nombre de conducteurs à la recherche d'un emploi est le fait de personnes dont l'ancienneté d'inscription à l'ANPE est plus grande que la moyenne générale. La part des chômeurs de longue durée au sein des conducteurs à la recherche d'un emploi diminue ainsi de 1,5 point entre la fin du mois de décembre 1998 et celle du mois de décembre 1999, passant de 39,3 % à 37,8 %.

De plus, contrairement aux évolutions récentes observées simultanément dans le secteur du transport routier de marchandises et dans l'ensemble de l'économie, les recrutements dans le TRM ont profité relativement plus aux adultes d'âge intermédiaire (25-49 ans) qu'aux conducteurs des tranches d'âge extrêmes.

Parallèlement, le nombre d'offres d'emploi relatif aux conducteurs du TRM et aux conducteurs livreurs enregistrées par l'ANPE progresse entre fin décembre 1998 et fin décembre 1999. Ces dernières connaissent toujours une forte volatilité infra-annuelle. Par exemple, elles passent de plus de 18 000 au premier trimestre 1999 à plus de 27 000 au deuxième trimestre de cette même année. Cette évolution s'est renouvelée entre le premier trimestre 2000 et le deuxième trimestre 2000. Les difficultés de recrutement de conducteurs, selon le ministère de l'emploi et de la solidarité, semblent s'intensifier depuis plus d'un an. La rareté relative des conducteurs s'amplifie 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 10 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 1999, le taux de rotation est de 37 % de l'effectif moyen, soit à un niveau très proche de celui de l'ensemble de l'économie (38 %) mais supérieur de plus de dix points à celui que l'on observe dans les secteurs de la construction et de l'industrie.

En 1999 comme en 1998, les recrutements de salariés sur des contrats à durée déterminée (CDD), dans le secteur des transports comme dans le reste de l'économie, concernent principalement les jeunes salariés et les employés. Par contre, les ouvriers, qui sont parfois des jeunes ouvriers, accèdent relativement plus facilement à un contrat à durée indéterminée (CDI).

Une comparaison de l'ancienneté dans l'entreprise des conducteurs et des ouvriers masculins de l'économie (catégories les plus proches) montre que les premiers ont une ancienneté dans l'entreprise plus faible que les seconds. En 1999, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES, 78 % des conducteurs sont présents dans leur entreprise depuis un an ou plus (tableau 2.4), contre 84 % pour les salariés du secteur des transports dans son ensemble et 89 % pour l'ensemble des salariés hors Etat et collectivités territoriales, selon l'enquête emploi.

TABLEAU 2.4 : Répartition des conducteurs selon l'ancienneté dans l'établissement en 1999

Nuits d'absence par mois	Absent six nuits et plus	Absent moins de six nuits	Ensemble
Moins d'un an	22%	24%	22%
De 1 à 5 ans	34%	35%	34%
De 6 à 10 ans	17%	13%	16%
Plus de 10 ans	28%	27%	28%
Ensemble	100%	100%	100%

Source : enquête conjoncturelle-DTT-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 conjoncturelle DTT-SES.

L'ancienneté, tant dans la profession que dans l'entreprise, apparaît liée au rythme de travail hebdomadaire. En effet, les conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits par mois ont une ancienneté dans la profession plus faible que celle des conducteurs absents six nuits ou plus dans le mois (13,1 ans pour les premiers et 15,2 ans environ pour les seconds).

LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS*

Le temps de service des conducteurs du transport routier de marchandises est resté stable, au cours de l'année 1999, pour toutes les catégories de conducteurs.

Le temps de service augmente avec le rythme de travail, mesuré par le nombre de nuits passées hors du domicile.

Par contre, il apparaît peu lié à l'âge du conducteur ou à la taille de l'établissement.

Au cours d'une semaine d'au moins cinq jours de travail, plus d'un "grand routier" sur quatre travaille soixante heures ou plus, et près d'un sur trois, un jour du week-end, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES, mise en place par le ministère des transports.

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

La nouvelle enquête réalisée par l'Institut national de recherche en économie des transports et sécurité (Inrets) de 1999 a 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 rythme de travail, c'est à dire du nombre de nuits passées hors du domicile.

La corrélation entre la durée du travail et le nombre de nuits d'absence observée dans l'enquête de l'Inrets de 1999, l'est également dans l'enquête conjoncturelle (enquête DTT-SES). Dans le compte d'autrui, la durée moyenne du temps de service¹, pour une

TABLEAU 3.1.a : Temps de service des conducteurs routiers en 1999 selon la durée d'absence (semaines de 5 jours et plus).

Durée d'absence	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois	30,3	17,0	47,3
Absent 6 nuits et plus par mois	40,0	13,6	53,6
Ensemble	35,2	15,3	50,5

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

*désormais, les catégories de référence concernant les conducteurs ont changé, ce sont celles définies par la directive européenne (cf p 22).

La catégorie des "grands routiers" recouvre les conducteurs absents de leur domicile au moins six nuits dans le mois.

La catégorie complémentaire, celles des "autres conducteurs" est composée de ceux dont le nombre de nuits d'absence dans le mois est inférieur à six.

semaine de travail de cinq jours et plus, en 1999, varie de 47,3 heures pour les salariés absents moins de six nuits dans le mois de leur domicile, à 53,6 heures pour ceux absents six nuits et plus par mois de leur lieu d'habitation. En termes d'horaire mensuel, la durée du temps de service en 1999 a été de 198 heures pour la première catégorie de conducteurs et de plus de 210 heures pour la seconde catégorie (cf. Tableau 3.1.a et 3.1.b).

TABLEAU 3.1.b : Temps de service mensuel des conducteurs routiers en 1999¹ selon la durée d'absence .

Durée d'absence	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois	127,8	70,2	198,0
Absent 6 nuits et plus par mois	162,4	52,6	215,0
Ensemble	145,3	61,3	206,6

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

* la période couverte va de décembre 1998 à novembre 1999.
champ : conducteurs ayant travaillé au moins cinq jours dans la semaine précédant l'enquête.

L'importance relative de l'activité de conduite augmente avec le nombre de nuits d'absence : 76% pour les salariés absents six nuits ou plus de leur domicile dans le mois, contre seulement 65% pour

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.

Premiers résultats de l'enquête Inrets 1999* : Les conditions de travail du compte propre restent plus favorables que celles du compte d'autrui

L'enquête de l'Inrets sur les conditions de travail des conducteurs, réalisée au dernier trimestre de l'année 1999 donne une photographie de la situation qui prévaut actuellement dans la profession. Alors que l'enquête commanditée par la DTT et le SES se limite au compte d'autrui, cette enquête couvre l'ensemble du TRM, compte propre inclus. Elle révèle un écart important dans les conditions de travail entre le compte propre et le compte d'autrui. Ces écarts tiennent, pour une part, à des différences d'activité. En effet, les conducteurs du compte propre ont principalement une activité en zone courte : 85,3% d'entre eux rentrent tous les jours chez eux, contre seulement 49,2% pour les salariés du compte d'autrui. Cependant, même à astreinte égale, les conditions de travail sont plus favorables dans le compte propre.

Au total, la durée hebdomadaire moyenne de travail s'élevait à 51,3 heures (en baisse par rapport à l'enquête de 1993) pour le compte d'autrui contre 43,6 heures (stable par rapport à l'enquête précédente) pour le compte propre. La durée du temps de conduite baisse entre 1993 et 1999, et ce quelle que soit la catégorie de conducteurs considérée.

L'essentiel des différences de temps de travail entre le compte propre et le compte d'autrui provient des temps de conduite. En effet, la durée hebdomadaire moyenne de conduite est de plus de 32 heures pour les conducteurs du compte d'autrui contre moins de 22 heures pour leurs collègues du compte propre. Le taux de conduite (temps de conduite rapporté à l'ensemble du temps de travail) reste stable dans le compte d'autrui entre 1993 et 1999. Il est plus élevé dans le compte d'autrui : 64% (58% pour ceux rentrant tous les soirs chez eux) que dans le compte propre : 50% (49% pour ceux rentrant tous les soirs chez eux).

Aussi le kilométrage journalier des conducteurs est-il plus élevé dans ce secteur : près de 395 km, contre 215 km pour le compte propre.

Malgré ces différences d'horaires entre le compte propre et le compte d'autrui, on n'enregistre pas de différences sensibles de salaire entre le compte d'autrui et le compte propre ou les autres secteurs d'activité (enquête Inrets et déclarations annuelles de données sociales de 1998).

**Cet encadré a été réalisé à partir du premier bilan de l'enquête Inrets 1999 effectué par P. Hamelin :*

"Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds (résumé des premiers résultats de l'enquête Inrets 1999)"

les conducteurs absents moins de six nuits par mois. 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 22) ; 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 1^{er} octobre 1995, et une deuxième étape au 1^{er} janvier 1997.

Pour évaluer les conséquences de cet accord, l'administration a mis en place une enquête trimestrielle auprès des conducteurs routiers (cf. encadré p 23).

Les résultats de cette enquête portant sur la durée du travail et les rémunérations des conducteurs routiers

étant disponibles pour huit trimestres, il est possible d'apprécier sur cette période l'impact de l'accord de la fin 1994 sur la durée de service des conducteurs du transport routier de marchandises.

La comparaison des durées moyennes de travail au cours des huit trimestres pour lesquels on dispose de données observées est limitée aux conducteurs ayant effectué des semaines de travail d'au moins cinq jours.

L'année 1999 est globalement caractérisée par une stabilité de la durée du temps de service des conducteurs. Les évolutions à la hausse du temps de service au premier trimestre 1999, puis à la baisse à partir du deuxième trimestre de l'année, sont trop faibles pour être significatives compte tenu de la précision des résultats de l'enquête (cf. tableau 3.2).

Ce constat s'applique pour chacune des sous-catégories de conducteurs de référence. Les conducteurs qui s'absentent de leur domicile moins de six nuits par mois travaillent en moyenne 47,3 heures en 1999 contre 47,2 heures en 1998. Néanmoins, au cours de l'année 1999, la durée du temps de service

TABLEAU 3.2 : Evolution du temps de service des conducteurs selon la durée d'absence (semaines de 5 jours et plus).

Durée d'absence	Année 1998	Premier trimestre 1999	deuxième trimestre 1999	troisième trimestre 1999	quatrième trimestre 1999
temps de service des conducteurs :					
Absent moins de six nuits	47,2 h	48,3 h	47,6 h	47,2 h	46,7 h
Absent 6 nuits et plus	53,4 h	52,0 h	53,9 h	53,9 h	53,9 h
ensemble	50,3 h	50,1 h	50,7 h	50,5 h	50,3 h
temps de conduite des conducteurs :					
Absent moins de six nuits	31,1 h	32,3 h	31,6 h	30,8 h	29,2 h
Absent 6 nuits et plus	39 h	40,2 h	40,2 h	35,1 h	39,6 h
ensemble	35,0 h	36,2 h	35,9 h	32,9 h	34,4 h

Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

n'est pas constante : elle a augmenté au premier trimestre puis elle a diminué. Mais cette variation est difficilement interprétable.

De même, en 1999, en moyenne, le temps de service des conducteurs absents de leur domicile six nuits et plus par mois n'a pas varié par rapport à l'année précédente. En moyenne, les "grands routiers" ont travaillé 53,6 heures en 1999, soit quasiment la même durée que celle enregistrée en 1998. La durée moyenne du temps de service a augmenté entre le premier et le deuxième trimestre 1999, et elle est restée stable depuis cette date.

Au premier trimestre 2000, la durée de travail des "grands routiers" tend à diminuer. Cette baisse est allée de pair avec la poursuite des recrutements de salariés dans le transport routier de marchandises.

La durée moyenne de travail recouvre des situations très diverses. L'analyse de la dispersion de ces situations permet de préciser la façon dont s'est réalisée l'évolution (cf. Tableau 3.3) : la proportion de "grands routiers" (ceux qui s'absentent six nuits ou plus dans le mois) dont la durée de travail dépasse les soixante heures de temps de service au cours de l'année 1999 reste importante. Plus d'un quart des conducteurs "grands routiers" (28%) a travaillé plus de soixante heures par semaine de cinq jours de travail et plus, alors que moins d'un "autre conducteur" sur dix a connu un tel horaire. Il s'agit, le plus souvent, de conducteurs rentrant chez eux tous les soirs.

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

Si la variable «rythme de travail» joue un rôle déterminant sur la durée du travail, l'impact de la taille de l'entreprise sur le temps de travail apparaît moins

TABLEAU 3.3 : Distribution du temps de service de la semaine selon la durée d'absence en 1999 (semaines de 5 jours et plus).

	Absent moins de 6 nuits par mois	Absent 6 nuits et plus par mois	Total
Moins de 40h	18%	5%	11%
40h à 48h	33%	22%	27%
49h à 60h	35%	45%	40%
61h à 70h	6%	11%	8%
71h et plus	9%	17%	13%
total	100%	100%	100%

Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

évident.

Les fluctuations constatées sur les durées moyennes par taille (cf. Tableau 3.4) doivent en effet être interprétées avec prudence car elles sont inférieures aux incertitudes affectant la mesure de cette grandeur.

TABLEAU 3.4 : Le temps de service des conducteurs routiers selon la durée d'absence et la taille de l'entreprise en 1999 (semaines de 5 jours et plus).

		temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de six nuits par mois	moins de 10 salariés	33,0	15,4	48,4
	de 10 à 49 salariés	30,1	17,6	47,7
	50 salariés et plus	29,3	17,1	46,4
	ensemble	30,3	17,0	47,3
Absent six nuits ou plus par mois	moins de 10 salariés	39,6	14,0	53,6
	de 10 à 49 salariés	39,2	13,4	52,6
	50 salariés et plus	40,0	14,3	54,3
	ensemble	39,6	14,0	53,6
Ensemble	moins de 10 salariés	34,4	15,6	50,0
	de 10 à 49 salariés	35,9	14,8	50,7
	50 salariés et plus	35,3	15,5	50,8
	ensemble	35,0	15,5	50,5

Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

En 1999 comme en 1998, cet effet taille n'est pas évident pour les conducteurs qui s'éloignent de leur domicile le plus longtemps. En effet, on n'enregistre pas de lien entre la durée du temps de service et la taille de l'entreprise pour les routiers absents six nuits ou plus de leur domicile dans le mois, alors que la durée du temps de service est inversement proportionnelle à la taille de l'entreprise pour les conducteurs s'absentant moins de six nuits dans le mois de leur domicile.

Cette observation concernant la durée totale du temps de service est également valable pour le temps de conduite en 1999. Plus la taille de l'entreprise est importante, plus le temps de conduite diminue.

En 1999, à la différence de l'année 1998, la durée de travail dans les petites entreprises est supérieure à la moyenne du secteur pour les non "grands routiers". Le temps de service des conducteurs "grands routiers" salariés est, en moyenne, supérieur à celui des non salariés (cf. Tableau 3.5).

TABEAU 3.5 : Le temps de service des conducteurs routiers selon leur statut et la durée d'absence, en 1999 (semaines de 5 jours et plus)

	Absent moins de 6 nuits par mois	Absent 6 nuits et plus par mois	total
salarié	47,1h	53,4h	50,4h
non-salarié	51,5h	51,7h	51,6h
ensemble	47,3h	53,6h	50,5h

Source: enquête conjonctuelle - DTT-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 rythme de travail, mesuré par le nombre de nuits d'absence de leur domicile. Il est donc intéressant d'en analyser les déterminants et de regarder si ce rythme est régulier².

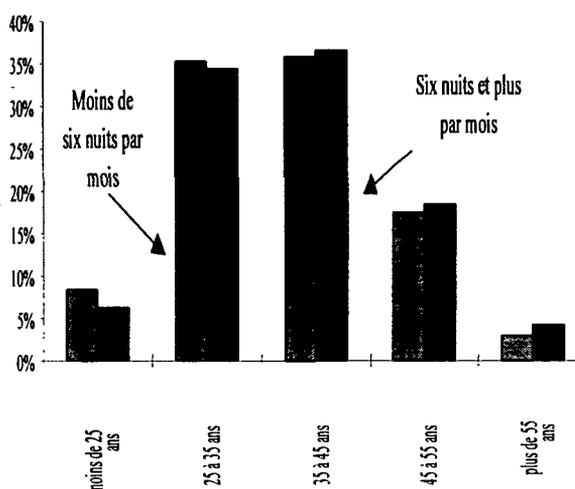
En 1999, le rythme de travail n'apparaît pas influencé par la situation familiale : 65% des conducteurs célibataires s'absentent de leur domicile six nuits ou plus par mois tout comme les conducteurs qui vivent en couple. Par contre, la situation familiale peut être mise en relation avec le nombre de jours de travail. En effet, parmi les personnes vivant en couple 20% ont travaillé plus de cinq jours dans la semaine de référence alors que 24% des célibataires sont dans la même situation.

L'influence de l'âge est difficile à mettre en évidence. On ne constate pas de lien très sensible entre le rythme de travail et l'âge des conducteurs routiers (cf. Graphique 3.1). Les conducteurs "grands routiers" sont légèrement plus âgés (38,6 ans en moyenne) que les "autres conducteurs" (37,6 ans en moyenne).

Contrairement à ce qu'on observait en 1996 et 1997, années où les jeunes accédaient au métier de conducteur " grand routier" après avoir acquis une expérience en tant que chauffeur, depuis 1998, les jeunes semblent accéder directement au métier de "grand routier".

A l'autre extrémité de la pyramide des âges, les conducteurs "grands routiers" âgés de 55 ans et plus ne semblent plus changer de rythme de travail.

GRAPHIQUE 3.1 : Répartition des conducteurs par classes d'âge et selon la durée d'absence, en 1999 (semaines de 3 jours et plus).



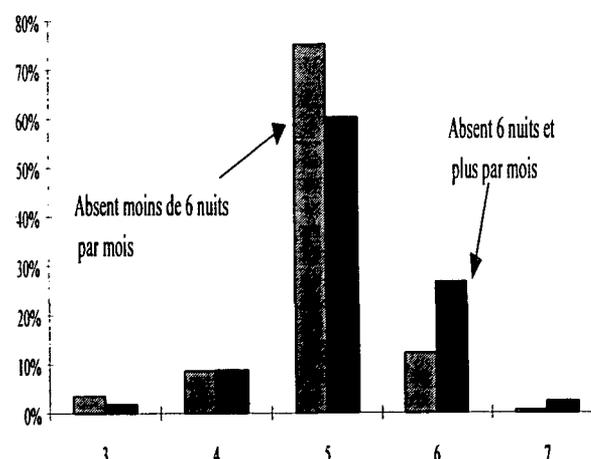
Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

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). Un conducteur sur huit s'absentant de son domicile moins de six nuits par mois travaille plus de cinq jours dans la semaine, pendant la semaine enquêtée.

A l'opposé, près d'un conducteur sur quatre absent de son domicile plus de six nuits par mois travaille plus de cinq jours sur la semaine enquêtée.

GRAPHIQUE 3.2 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours travaillés et la durée d'absence, en 1999 (semaines de 3 jours et plus).



Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

² Dans l'enquête conjonctuelle DTT-SES, on interroge le conducteur sur une semaine de travail donnée. On peut supposer que si, dans une catégorie de conducteurs, il y 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.

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).

TABEAU 3.6 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours de travail dans la semaine enquêtée et le rythme de travail, en 1999 (semaines de 3 jours et plus)

Nb de jours	Absent moins de 6 nuits par mois	Absent 6 nuits et plus par mois	Total
3	3,5%	1,8%	2,6%
4	8,6%	8,8%	8,7%
5	75,3%	60,2%	67,7%
6	12,1%	26,7%	19,5%
7	0,5%	2,5%	1,5%
total	100%	100%	100%

Note de lecture : Parmi les 3 000 conducteurs interrogés en 1999, sur une semaine de travail bien précise au cours de laquelle ils ont travaillé au moins trois jours, 67,7 % ont en réalité travaillé 5 jours.

Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

Les conducteurs qui s'absentent de leur domicile moins de six nuits par mois parcourent en moyenne 338 kilomètres par jour pour une semaine de cinq jours de travail, contre 517 kilomètres pour les conducteurs "grands routiers".

Plus de trois fois sur quatre, les semaines de travail sont jugées régulières

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

C'est très largement le cas puisque 76,8% 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 12,5% qui le trouvent inférieur et 9,8% qui le pensent supérieur).

En 1999, quelle que soit la catégorie de conducteurs concernée, la durée moyenne du temps de service de l'ensemble est pratiquement identique à la durée du travail de ceux qui déclarent que la semaine écoulée est une semaine "normale" (cf tableau 3.7).

TABEAU 3.7 : Durée du travail de la semaine d'enquête par rapport à la durée du travail d'une semaine "normale", selon la durée d'absence, en 1999 (semaines de 5 jours et plus)

	écart par rapport à une semaine "normale"	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de six nuits par mois	supérieure	34,8 h	20,4 h	55,2 h
	égale	30,1 h	16,9 h	47,0 h
	inférieure	28,5 h	16,6 h	45,1 h
	ensemble	30,3 h	17,0 h	47,3 h
Absent six nuits ou plus par mois	supérieure	43,1 h	14,1 h	57,2 h
	égale	39,7 h	13,8 h	53,5 h
	inférieure	36,4 h	14,4 h	50,8 h
	ensemble	40,0 h	13,6 h	53,6 h

Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

Législation européenne sur les conditions de travail des conducteurs routiers

Règlement CEE n° 3820/85 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 ou 24 heures hors du domicile du conducteur avec une compensation prise en bloc, avant la fin de la troisième semaine.

METHODOLOGIE DE L'ENQUETE CONJONCTURELLE DTT-SES

Une enquête selon la méthode des quotas

En l'absence de base de sondage pour extraire un échantillon, c'est la méthode des quotas qui a été retenue pour l'enquête permanente et 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 a été révisé et provient désormais des résultats de l'enquête de l'Inrets de 1999, seule source permettant de connaître la répartition de la population des conducteurs selon le rythme de travail (conducteurs absents moins de six nuits par mois de leur domicile et ceux qui s'en éloignent plus longtemps au cours du mois).

Les catégories statistiques ont évolué. Désormais, l'information restituée concerne les "routiers" au sens de la directive européenne (conducteurs absents de leur domicile six nuits et plus dans le mois, "grands routiers" selon la terminologie française) et les conducteurs "non routier" rentrant chaque soir à leur domicile ou s'en absentant peu fréquemment (conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits dans le mois).

Aucun redressement n'est opéré

Lors de la mise en place de l'enquête permanente en 1995, il était apparu que la durée du travail déclarée par les conducteurs était nettement inférieure à celle qui résultait de l'enquête de l'Inrets de 1993 réalisée sur la base de carnets de temps.

Cet écart - qui portait uniquement sur le temps de travail hors conduite - avait été expliqué par des difficultés de mémorisation des conducteurs pour des séquences de travail fragmentées. Il avait conduit le SES à multiplier les temps de travail hors conduite déclarés par les conducteurs par des coefficients correcteurs allant de 1,24 pour les travailleurs rentrant chaque jour chez eux à 1,55 pour les très grands routiers. Compte tenu de ce redressement, la durée moyenne de travail des conducteurs routiers était estimée à 55,2 heures au second semestre 1999 pour une semaine comportant au moins cinq jours de travail (61,5 heures pour les "très grands routiers" absents de chez eux au moins quatre nuits par semaine).

La nouvelle enquête de l'Inrets réalisée fin 1999 conduit à remettre en cause ce traitement. En effet, d'après cette enquête, la durée de travail des conducteurs routiers est de 53,4 heures pour une semaine comportant au moins cinq jours de travail ; pour les très grands routiers, absents de chez eux quatre nuits ou plus par semaine, la durée de travail est de 58,2 heures. Dans les deux cas, il s'agit d'une diminution sensible depuis 1993.

Les raisons de cette divergence semblent tenir à deux aspects :

- d'une part, la durée du travail a pu diminuer sensiblement entre 1993, date de la précédente enquête de l'Inrets, et 1995, date de début de l'enquête permanente mise en place dans le cadre de l'observatoire social ; de ce fait, le calage de données de 1995 sur des évaluations portant sur deux ans auparavant aurait été injustifié dès l'origine ;
- d'autre part, l'enquête de l'Inrets montre que la durée de service hors conduite déclarée spontanément par les conducteurs s'est rapprochée de celle relevée par des carnets de temps. On peut expliquer ce rapprochement par le volet «transparence» du contrat de progrès et par l'obligation faite aux employeurs de payer toutes les heures travaillées, ce qui aurait pour effet d'améliorer la perception qu'ont les conducteurs de leurs horaires?

1-P.Hamelin : «Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds (résumé des premiers résultats de l'enquête INRETS)». Note de synthèse du SES, n° 130, Juillet-Août 2000.

2-F.Jéger et F.Piot : «La mesure de la durée du travail des conducteurs routiers : une comparaison des résultats de l'enquête conjoncturelle du SES et des enquêtes de l'Inrets». Note de synthèse du SES, n° 131, Septembre-October 2000

LES REVENUS DES SALAIRES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 1999, le taux de salaire horaire des ouvriers du TRM a augmenté plus vite dans les transports routiers de marchandises que dans les autres secteurs d'activité. Le transport routier de marchandises se caractérise par des niveaux moyens de salaire plus faibles que ceux des autres secteurs des transports et du reste de l'économie. Néanmoins, le salaire net moyen d'un conducteur du compte d'autrui est proche de celui du conducteur des autres secteurs de l'économie. Globalement en diminution, les frais de route représentent encore plus du quart des sommes perçues par les "grands routiers". Le rythme et la durée du travail ainsi que la taille de l'établissement influent sur le niveau des rémunérations (salaires et primes). De plus, on constate que les rémunérations augmentent peu avec l'âge et l'ancienneté. Elles varient par contre selon le type de produits transportés.

Les salaires progressent de nouveau dans les transports en 1999

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 du taux de salaire horaire des ouvriers du transport routier de marchandises a été plus forte en 1999 dans les transports que dans l'ensemble de l'économie : +3,6 % contre +3,4 % en glissement annuel. La hausse moyenne des prix à la consommation étant de 1,3 % en 1999, cela se traduit par une augmentation de 2,3 % du pouvoir d'achat.

Entre 1998 et 1999, 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 est de 0,3 point. Depuis le début de la décennie, la hausse du salaire horaire ouvrier dans les transports est toujours inférieure à celle du salaire horaire dans l'ensemble de l'économie.

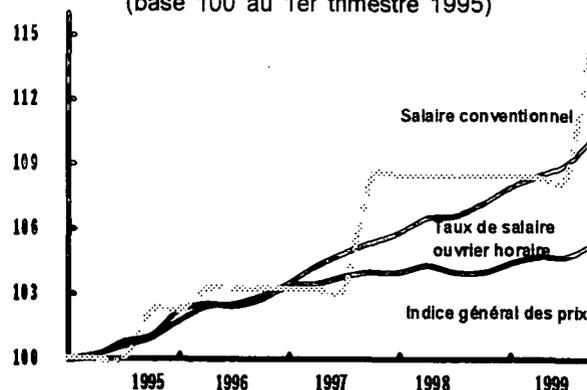
TABLEAU 4.1 : Evolution du taux de salaire horaire ouvrier (moyenne annuelle) (en%)

	1995	1996	1997	1998	1999	Var 95-99
1- Taux de salaire ouvrier horaire						
Transport	1,8	2,0	2,0	1,9	2,2	+ 8,4
Toutes activités	2,4	2,6	2,7	2,1	2,5	+ 10,1
2- Salaire mensuel moyen conventionnel des ouvriers du TRM (en francs)						
	6365	6529	6577	6882	6927	+ 8,8

Source : ministère de l'emploi et de la solidarité - enquête ACEMO

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

Ce salaire conventionnel a enregistré, sur l'ensemble de la période 1995-1999, une progression légèrement supérieure à celle du taux de salaire ouvrier horaire dans les transports : +8,8 % contre +8,4 %.

Il est par ailleurs possible, pour les années 1993 à 1998, d'opérer une distinction entre salariés des entreprises de zone longue (TRM interurbain) et de zone courte (TRM de proximité) grâce à l'enquête annuelle d'entreprise (EAE).

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

TABLEAU 4.2 : Evolution des rémunérations par tête dans le TRM, en francs courants (en %)

	95/93	97/95	98/97	98/93
Ensemble du TRM	1,6	0,3	3,1	5,0
dont				
TRM interurbain	2,2	3,9	2,9	9,0
TRM de proximité	1,2	2,8	3,2	1,6

Source : EAE-SES

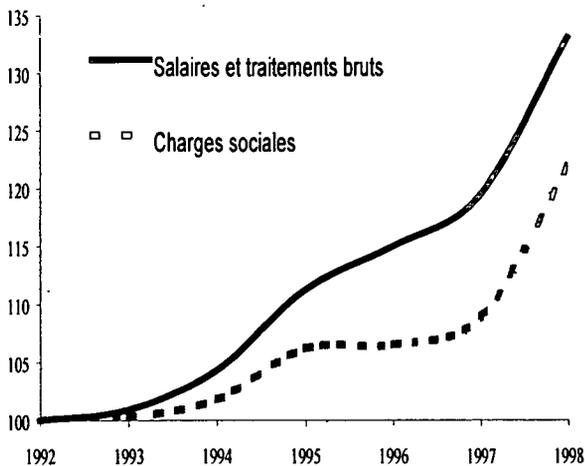
Moindre croissance des charges sociales

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 : +22 % en six ans contre +33 %. Cette évolution est liée en partie à la politique d'allègement des charges sur les bas salaires.

De ce fait, les cotisations sociales payées par les employeurs ne représentent plus que 42 % des salaires et traitements bruts en 1998 contre 46 % en 1992.

GRAPHIQUE 4.2 : Evolution des rémunérations brutes et des charges sociales dans les entreprises de plus de cinq salariés du TRM (base 100 en 1992)



Source : EAE

Des salaires inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

Le niveau moyen des salaires observé dans le secteur des transports n'est pas très éloigné de celui de l'ensemble du secteur privé, bien que la structure socioprofessionnelle des salariés soit sensiblement différente dans le secteur des transports, où une forte surreprésentation des ouvriers prévaut (tableau 4.3).

TABLEAU 4.3 : Comparaison des salaires annuels nets moyens par secteur d'activité en 1998 en Francs

Secteur d'activité	Salaire annuel net moyen
Industrie	131 366
Construction	112 277
Tertiaire	137 630
dont	
-Commerce	120 453
-Transports	126 748
Ensemble	131 344

Source : DADS-Insee

Une forte disparité des rémunérations moyennes prévaut au sein du secteur des transports, selon les modes. Le tableau 4.4 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.

TABLEAU 4.4 : Comparaison des salaires annuels nets moyens par secteur des transports et pcs en 1998*

	Cadres	Profinter	Employés	Ouvriers	Ensemble
Fer	81	98	100	118	107
Urbain	112	118	123	121	113
TRV	95	95	87	94	86
TRM	80	90	83	87	79
Aérien	153	114	133	127	164
Serv Aux	95	94	92	94	98
Ensemble	100	100	100	100	100
Salaire moyen en milliers de francs					
Ensemble	259	151	113	109	130

Source : DADS-Insee / SES

* La différence de montant du salaire net moyen entre les tableaux 4.3, 4.4 et 4.5 résulte de l'utilisation d'un fichier légèrement différent et la prise en compte ou non des apprentis dans le calcul de la moyenne de référence.

TABLEAU 4.5 : Comparaison des salaires annuels nets moyens par catégorie socioprofessionnelle du TRM, du secteur des transports et de l'ensemble du secteur privé en 1998

	TRM de proximité ¹	TRM interurbain ¹	TRM ¹	Transports ¹	Ensemble ²
Cadres	195 268	210 966	206 374	259 123	261 898
Prof inter	135 121	134 718	134 828	151 193	149 063
Employés	93 829	93 257	93 404	112 922	108 312
Ouvriers	93 945	95 605	95 180	109 025	100 038
dont					
Conducteurs	94 006	96 058	95 604	100 958	97 651
Total	99 120	100 759	100 305	130 563	141 107

Source : DADS-INSEE / SES

1-calculs SES

2-calculs Insee

Le salaire moyen des ouvriers du TRM est égal à 87% de la moyenne des salaires ouvriers du secteur des transports. Pour les autres catégories : cadres, professions intermédiaires, et employés, il est compris entre 80 % et 90 % du salaire moyen de la catégorie correspondante dans l'ensemble du transport.

Le niveau du salaire net annuel moyen dans le TRM interurbain est supérieur de 2 % à celui des salariés du TRM de proximité. Le niveau moyen du salaire net est similaire pour les salariés n'exerçant pas de fonction d'encadrement, alors que les cadres du TRM interurbain percevaient en 1998 un salaire net moyen supérieur de 8 % à celui de leurs homologues du TRM de proximité.

Le niveau moyen des rémunérations des conducteurs du TRM, d'un niveau assez proche de celui des chauffeurs des services auxiliaires tels que la messagerie, est inférieur de 25 % à celui des conducteurs du transport urbain et de près 10 % inférieur à celui de leurs homologues du transport routier de voyageurs.

TABLEAU 4.6 : Comparaison des salaires annuels nets moyens des conducteurs par secteur d'activité du transport en 1998 en Francs

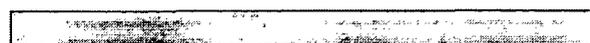
Secteur	Salaires nets annuels moyens
Transport Urbain	128 184
TRV	104 423
TRM	95 604
Services auxiliaires	98 534
Ensemble	100 958

Source : DADS-Insee /SES

Le montant du salaire net moyen des conducteurs du compte d'autrui est très légèrement inférieur, en 1998, à celui du salaire annuel moyen de l'ensemble des conducteurs (97 700 francs; tableau 4.5).

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

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



L'enquête conjoncturelle sur la durée du travail présentée dans le chapitre précédent fournit également des indications fines 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 (TRM interurbain) est trois fois plus élevé que celui de l'indemnité perçue au même titre par les conducteurs de la zone courte (TRM de proximité) : 3 641 francs contre 1 144 francs. Cependant, les salaires et les primes évoluent avec l'activité principale du conducteur (7 820 francs en moyenne par mois pour la zone courte, 8 620 pour la zone longue). Mais c'est, pour une part non négligeable, 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 37 % de plus que les conducteurs

TABLEAU 4.7 : Salaires nets, primes et frais de route des conducteurs, en 1999² (en francs)

	salaires+primes	frais de route	Ensemble
TRM de proximité	7 819	1 144	8 963
TRM interurbains	8 620	3 641	12 261
ensemble	8 294	2 654	10 948

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

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

de zone courte (9 000 francs).

Au total, les frais de route représentent 30 % 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 13 %³.

Néanmoins, une évolution semble intervenir concernant la part des frais de route dans les sommes perçues par les conducteurs : elle baisse de 4 points entre 1998 et 1999 pour atteindre 24 %. Ce changement doit être rapproché du constat de la réorganisation de l'activité dans le TRM limitant le nombre de découchers et d'une éventuelle anticipation de la mise en application de la loi d'aménagement et de réduction du temps de travail (ARTT).

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 des conducteurs

Le transport routier de marchandises se caractérise par un nombre important d'entreprises moyennes, voire toutes petites : en 1998, selon l'EAE, les entreprises de moins de 10 salariés représentaient près de 87 % du nombre total d'entreprises du secteur.

A l'identique de ce qui s'observe 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 que celui des primes. Le sens de la relation est conforme à ce que l'on pouvait attendre puisque, en 1999, le montant cumulé de ces deux composantes du revenu se situe à 8 100 francs par mois environ pour les entreprises de petite dimension contre 8 300 francs ou plus pour celles de dix salariés ou plus.

TABLEAU 4.8: Rémunération mensuelle et frais de route selon la taille des entreprises, en 1999

(en francs)

	salaires+primes	frais de route	Ensemble
moins de 10 salariés	8096	2178	10274
de 10 à 49 salariés	8298	2424	10722
50 salariés et plus	8354	3015	11369
ensemble	8294	2654	10948

Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

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

Si l'on s'intéresse aux salaires et aux primes, on relève de notables différences en fonction du rythme de travail pour le niveau de salaire alors qu'en ce qui concerne le montant des primes, faibles en niveau, les différences ont moins d'impact. En termes de salaire et de prime, le conducteur routier qui s'absente moins de six nuits de son domicile par mois a un niveau de gain net inférieur de près de 10 % à celui qui s'absente plus de six nuits dans le mois de son domicile (environ 7 900 francs par mois contre 8 800 francs).

TABLEAU 4.9 : Rémunération mensuelle et frais de route selon le rythme de travail, en 1999

(en francs)

Durée d'absence	salaires	primes	frais de route	Ensemble
Absent moins de 6 nuits par mois	7599	307	1 423	9 329
Absent 6 nuits et plus par mois	8318	366	3 734	12 418
ensemble	7958	336	2 654	10 948

Source : enquête conjonctuelle - DTT-SES

On constate, de la même façon, que le montant des rémunérations varie selon la durée de travail : hors frais de route, l'écart entre les gains mensuels moyens les plus élevés et les plus faibles atteint près de 1 200 francs.

Par ailleurs, le montant des frais de route évolue fortement avec la durée du temps de service hebdomadaire. Les conducteurs travaillant plus de 70 heures par semaine dans la semaine de référence de cinq jours ou plus perçoivent des frais de remboursement plus de 50 % supérieurs à ceux travaillant moins de 48 heures par semaine.

TABLEAU 4.10: Rémunération mensuelle nette et frais de route selon la durée du travail de la semaine de référence, en 1999, semaine de cinq jours ou plus de travail

(en francs)

	salaires+primes	frais de route	Ensemble
Moins de 40 h	8027	1765	9792
de 40 à 48 h	8174	2470	10644
de 49 à 60 h	8334	3021	11355
de 61 à 70 h	8689	3199	11888
71 h et plus	9197	3685	12882
Ensemble	8294	2654	10948

Source : enquête conjonctuelle - DTT-SES

3 L'enquête exploitée par l'Inrets sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1999 permet des comparaisons entre compte d'autrui et compte propre. En 1999 comme en 1993, la part des frais de route parmi les sommes perçues par les conducteurs du compte d'autrui (24%) est nettement supérieure à celle des conducteurs du compte propre (12% -c.f. annexe 4).

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

En revanche, le gain net moyen (salaire et primes) des conducteurs augmente faiblement avec leur âge, ce qui n'est pas le cas des primes. On relève un écart de près de 4 % entre le salaire des conducteurs âgés de 25 à 35 ans et celui des conducteurs de 35 à 55 ans.

TABLEAU 4.11 : Rémunération mensuelle et frais de route selon l'âge, en 1999 (en francs)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins d'un an	7 853	2 637	10 490
de 1 à 5 ans	8 301	2 672	10 973
de 5 à 10 ans	8 469	2 754	11 223
de 10 à 15 ans	8 530	2 637	11 167
Plus de 15 ans	8 655	2 457	11 112
Ensemble	8 294	2 654	10 948

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

L'augmentation du salaire avec l'âge est à mettre en relation avec l'ancienneté dans l'entreprise (cf. tableau 4.12). 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 celui dont l'ancienneté est d'au moins 10 ans est de près de 40 % pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de janvier 1999, contre un peu plus de 10 % pour le TRM selon l'enquête conjoncturelle.

TABLEAU 4.12 : Rémunération mensuelle et frais de route selon l'ancienneté, en 1999 (en francs)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins d'un an	7 853	2 637	10 490
de 1 à 5 ans	8 301	2 672	10 973
de 5 à 10 ans	8 469	2 754	11 223
de 10 à 15 ans	8 530	2 637	11 167
Plus de 15 ans	8 655	2 457	11 112
Ensemble	8 294	2 654	10 948

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

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

TABLEAU 4.13 : Rémunération mensuelle selon le type de produits transportés, en 1999 (en francs)

	salaire+primes
produits réfrigérés	8451
matières dangereuses	8413
autres spécialités	8286
ensemble	8369

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

La rémunération des conducteurs varie également selon le type de véhicule utilisé. 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 4.14 : Salaire 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 hautement qualifiés	11 554	116 400
Conducteurs grands 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 reste encore limité par rapport à l'ensemble des secteurs, mais il s'est nettement élevé du fait de l'augmentation du nombre de candidats reçus à un diplôme de l'enseignement professionnel.

La croissance du nombre de personnes suivant une formation "transports" s'est considérablement accélérée en 1999, avec le développement des formations obligatoires, initiales et continues, mises en place en application du contrat de progrès. Le nombre de contrats de formation en alternance a continué à se développer en 1999, notamment ceux concernant la conduite de véhicules.

Les évolutions technologiques et organisationnelles du transport routier de marchandises ont modifié 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 considérablement du fait du rajeunissement de la profession, du développement de la formation initiale et des programmes de formations obligatoires mis en place par les pouvoirs publics.

Nette amélioration du niveau moyen de formation

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. Inversement, la proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur est nettement moins élevée que dans l'ensemble des autres secteurs. Dans le transport routier de marchandises cette proportion est de 15 % contre 38 % dans l'ensemble de l'économie.

TABLEAU 5.1 : Répartition des salariés par diplôme en 1999
(en %)

	Transp. Terrestre	dont TRM	Transp. Aérien	Services Auxiliaires	Secteur Transport
Bac ou plus	20	15	64	38	28
CAP-BEP	43	42	24	27	38
Aucun ou BEPC	37	43	12	35	34
Effectifs (milliers)	615	260	64	231	925

Source : enquête emploi de janvier 1999

Cette situation est imputable en grande partie à l'importance du nombre des ouvriers dans l'effectif total : 50 % dans les transports contre 26,4 % dans l'ensemble de l'économie, selon les résultats de l'enquête emploi de janvier 1999. D'après cette même enquête, les ouvriers du transport routier de marchandises (principalement des conducteurs) ne sont pas moins formés que les ouvriers de l'industrie ou de la construction : dans l'ensemble de l'économie, 41 % des ouvriers n'ont pas de diplôme, contre 35 % dans le transport routier.

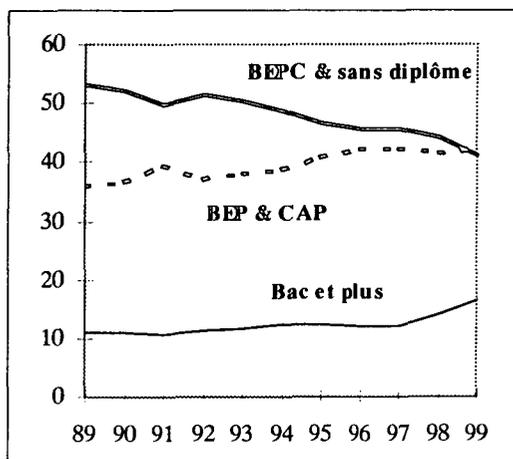
Cependant, le niveau moyen de formation s'est nettement amélioré dans les transports routiers au cours de la décennie passée. Cette amélioration est générale pour tous les secteurs de l'économie, mais elle est légèrement plus marquée pour les transports routiers. Entre 1990 et 1999, la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC a diminué de près de 11 points dans les transports routiers et de 9 points dans l'ensemble de l'économie. Cependant, dans les transports routiers, la proportion des titulaires d'un CAP ou d'un BEP et celle des titulaires du baccalauréat ou de diplômes de l'enseignement supérieur augmentent à part égales. Dans le reste de l'économie, l'évolution s'est faite uniquement en faveur des titulaires d'un baccalauréat ou des diplômés de l'enseignement supérieur.

Alors que, en 1990, plus de la moitié des actifs du transport routier n'avait que le BEPC ou pas de diplôme, en 1999, la proportion de titulaires d'un CAP ou d'un BEP dépasse légèrement celle des non diplômés ou des titulaires du seul BEPC (voir graphique 5.1). Le transport routier reste un secteur à faible taux d'encadrement et à prédominance de qualifications ouvrières. Cela explique la part plus faible des titulaires du baccalauréat ou des diplômés de l'en-

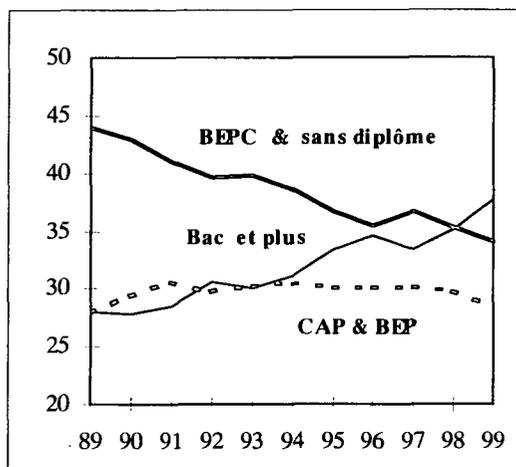
seignement supérieur. Cependant, cette part s'est nettement accrue sur les années récentes (depuis 1997).

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

Transports routiers



Tous secteurs



Source : enquêtes emploi

L'enquête conjoncturelle apporte des précisions intéressantes sur les diplômes des conducteurs routiers du compte d'autrui (tableau 5.2). Le niveau de formation varie sensiblement avec l'âge des conducteurs. 40 % des salariés âgés de 35 ans et plus n'ont aucun diplôme, alors que seulement 23 % des moins de 35 ans sont dans la même situation. La proportion de titulaires d'un CAP varie peu avec l'âge (autour de 50 %). Par contre, les détenteurs d'un BEP sont beaucoup plus nombreux parmi les jeunes conducteurs : 13 % des moins de 35 ans contre 3 % des 35 ans et plus.

D'après cette même enquête, plus de la moitié des conducteurs ont un diplôme sans rapport avec les

transports. Cela s'explique par la grande mobilité des salariés dans la profession : les embauches d'une année représentent plus du tiers des effectifs (d'après l'enquête EMMO-DMMO). Plus de la moitié de ces nouveaux arrivants proviennent d'un secteur d'activité autre que les transports. Parmi les diplômés autres que de transports, on observe une part non négligeable de CAP de mécanique.

TABLEAU 5.2 : Répartition par diplôme des conducteurs du TRM, en 1999 (en %)

Diplôme	Ensemble	Moins de 35 ans
Aucun	33%	23%
CAP	50%	52%
BEP	7%	13%
Baccalauréat et plus	5%	6%
autres	5%	5%
Total	100%	100%

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

Forte hausse des effectifs totaux en formation depuis cinq ans

La commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE) établit chaque année un bilan de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport. Ce bilan concerne les filières de formation initiale et continue mises en place pour les jeunes comme pour les adultes. Il n'est pas exhaustif et prend en compte les formations gérées par l'AFT¹ et Promotrans, et les certificats de formation professionnelle (CFP) dispensés par l'AFPA.

TABLEAU 5.3 : Effectifs en formation¹ dans les transports routiers et activités auxiliaires (nombre)

	1995	1996	1997	1998	1999
Direction - gestion	15 868	11 405	11 641	10 633	12 033
Conduite de véhic.	53 113	62 230	60 557	95 278	98 631
Ventes/achats ² ,...	6 333	7 873	8 104	8 425	8 459
Maintenance	1 311	1 551	1 703	1 687	1 567
Total ²	76 625	83 059	82 005	116 023	120 690

Source : CNPE, cf encadré page 35

1 Etablissements gérés par l'AFT, Promotrans et l'AFPA

2 Non compris les formations de caristes

1 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.

AFPA : Association pour la formation professionnelle des adultes.

Environ 120 700 personnes ont été formées en 1999. La famille professionnelle² de la conduite de véhicules (98 630 personnes) représente 82 % des effectifs totaux en formation.

La formation professionnelle dans les transports routiers s'est fortement développée depuis plusieurs années. Entre 1993 et 1999, les formations concernant la conduite ont été multipliées par plus de 2,5, passant de 37 660 à 98 630. La croissance a été particulièrement forte entre 1995 et 1998 (+ 18 % en moyenne par an), mais elle a connu un ralentissement entre 1998 et 1999 (+ 3,5 %).

Ces évolutions sont à mettre en relation avec la mise en place, à partir de 1995, des dispositifs visant à renforcer la formation professionnelle des conducteurs routiers. L'accord-cadre relatif à la formation obligatoire des conducteurs, signé le 20 janvier 1995 dans le cadre du contrat de progrès, a institué une formation initiale minimale obligatoire (FIMO) et une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS, voir encadré). La formation obligatoire des conducteurs routiers du transport de marchandises s'est mise en place progressivement à partir de cette date. Avec la loi du 6 février 1998 améliorant les conditions d'exercice de la profession, elle est progressivement généralisée à tous les conducteurs (salariés et non salariés, compte d'autrui et compte propre, marchandises et voyageurs). Les formations relatives aux matières dangereuses se sont fortement accrues avec le renforcement de la réglementation sur le transport de matières dangereuses.

Formation initiale : accroissement sensible du nombre de diplômés

La formation initiale des jeunes dans le domaine des transports s'est fortement accrue tout au long de la décennie. Le nombre de candidats ayant passé avec succès l'un des examens de l'enseignement professionnel du transport routier a pratiquement doublé entre 1990 et 1998.

Le nombre de CAP et de BEP délivrés s'est accru de 34 %, mais la croissance est encore plus forte pour les diplômés de niveau supérieur. Celui des candidats reçus à un baccalauréat professionnel a augmenté de 163 % et le nombre d'étudiants reçus au DUT «transport-logistique» ou au BTS «transports» a été multiplié par cinq (tableau 5.4). Ces résultats sont cependant à relativiser du fait que

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.

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

	1990	1992	1994	1995	1996	1997	1998
CAP - BEP	2187	2466	2683	3078	2543	2515	2936
Bac professionnel	474	427	822	872	1148	900	1247
DUT - BTS	306	667	1287	1336	1480	1383	1534
Total	2967	3560	4792	5286	5171	4798	5717

Source : DTT

Etablissements gérés par l'AFT, Promotrans

certain 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 1998 ne sont pas rigoureusement comparables à ceux de 1990.

Les évolutions constatées n'en paraissent pas moins significatives de l'important développement des formations «transport» durant cette période et notamment des formations supérieures. Alors que, en 1990, les deux tiers des diplômes délivrés étaient des CAP et des BEP, en 1998, la proportion passe à 51 %, contre 49 % pour les diplômés de niveau supérieur, les DUT et BTS représentant, pour leur part, plus du quart des diplômes délivrés.

La formation en alternance s'est fortement développée dans les transports depuis 1996. En trois ans, le nombre des entrées en formation en alternance a augmenté de 40 %. Les contrats d'adaptation³ (qui représentent 18 % de l'ensemble) ont progressé de 51 % et les contrats de qualification de 38 %.

Les contrats concernant la conduite de véhicule, qui représentent 60 % de l'ensemble des contrats dans

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

	1996	1997	1998	1999
Contrats d'adaptation	827	1095	1344	1249
dont conduite de véhicule	456	543	684	764
Contrats de qualification	4198	4260	5018	5800
dont conduite de véhicule	2430	2353	2940	3974
Ensemble	5025	5355	6362	7049

Source : CNPE, cf encadré page 35

³ 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.

Le contrat de progrès en matière de formation continue

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 ménageait 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, étaient concernés les conducteurs nouvellement embauchés et nés après le 1er juillet 1964; enfin, depuis le 1er Juillet 2000, c'est toute la population des conducteurs entrant dans le métier qui est 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. Jusqu'au 31 décembre 1999, l'agrément, le suivi et le bilan de l'activité de ces centres étaient assurés par la direction des transports terrestres (DTT), avec le concours des directions régionales de l'équipement (DRE). Depuis le 1er janvier 2000, les agréments sont délivrés par les préfets de région.

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.

Depuis le 1er juillet 2000, tout conducteur d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de plus de 14 m³ doit avoir effectué un stage de formation continue obligatoire de sécurité au cours de toute période consécutive de cinq ans de sa vie professionnelle.

les transports routiers, ont progressé à un rythme encore plus soutenu (+ 68% pour les contrats d'adaptation et + 64 % pour les contrats de qualification).

Cependant, en 1999, les entrées en contrats d'adaptation ont baissé pour les "familles transport" (- 7%) dans leur ensemble.

Le retournement de tendance est encore plus net pour l'ensemble de l'économie où, d'après les résultats de la Dares⁴, on observe, non seulement une baisse des contrats d'adaptation (- 8 % par rapport à 1998), mais aussi un net ralentissement des contrats de qualification (+ 2 % en 1999, après + 15 % en 1998).

Les formations obligatoires

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée sur la période récente : + 68 % entre 1997 et 1999 pour la formation concernant la conduite de véhicules. Ce développement est dû en grande partie à la montée en régime des formations obligatoires (FIMO et FCOS) conformément au calendrier d'application prévu par les pouvoirs publics et les partenaires sociaux (voir encadré). D'autre part, les actions de perfectionnement liées à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses ont fortement progressé (+ 41,6 % entre 1997 et 1998), après un ralentissement en 1997 dû à la périodicité de l'obligation.

- La formation initiale minimale obligatoire (FIMO)

Cette formation, d'une durée de quatre semaines, a concerné, dans un premier temps, les conducteurs salariés des entreprises de transport pour compte d'autrui. La loi du 6 février 1998 a posé le principe d'une généralisation de la formation obligatoire à tous les conducteurs professionnels (non salariés du transport routier de marchandises, salariés du compte propre, salariés du transport routier de voyageurs). Elle concerne essentiellement les titu-

lares du seul permis poids lourds puisque les titulaires d'un diplôme de formation professionnelle «conduite» obtiennent la FIMO par équivalence (cf. encadré). En 1999, sur un total de 18 626 attestations délivrées, 4 357 ont été délivrées au titre du certificat de formation professionnelle (CFP) et 1 726 au titre des CAP et BEP.

Entre 1996, première année pleine d'application de cette mesure, et 1999, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO, hors équivalences, s'est fortement accru (+ 38 % en moyenne annuelle). En 1999, 12 543 attestations ont été délivrées contre 4 792 en 1996. Cette forte croissance s'explique par l'échéancier d'application de l'accord.

- La 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.

Les textes organisant le calendrier d'application de la FIMO et son extension à tous les conducteurs routiers s'appliquent également à la FCOS. Depuis le 1er juillet 2000, dans le compte d'autrui, tout conducteur d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de plus de 14 m³ doit avoir effectué un stage de formation continue obligatoire de sécurité au cours de toute période consécutive de cinq ans de sa vie professionnelle. En conséquence, le nombre d'attestations délivrées au titre de la FCOS a été multiplié par dix-neuf entre 1996 et 1999. Au cours de cette dernière année, 57 670 attestations ont été délivrées.

- Les actions de perfectionnement liées au transport de matières dangereuses

Parmi les formations continues obligatoires, il faut également mentionner les actions de perfectionnement liées à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses, qui représentent environ 30 % des formations continues concernant la conduite de véhicules. L'attestation de formation, nécessaire aux conducteurs pour être affectés à ce type de transport, est spécifique à chaque catégorie de produits véhiculés ; elle est valable cinq ans. Le nombre de participants à cette formation a fortement progressé entre 1997 et 1999 (+ 42,7 %), après un ralentissement en 1997 dû à la périodicité de l'obligation.

TABLEAU 5.6 : Attestations FIMO et FCOS délivrées après formation (nombre)

	1995	1996	1997	1998	1999
FIMO ¹	1256	4792	6584	9445	12543
FCOS	194	2960	14051	51804	57670

Source : DTT

Ensemble des centres agréés

1 Non compris les attestations délivrées par équivalence

⁴ Dares : Premières informations et premières synthèses, Octobre 2000 - N°42.1

La formation continue des conducteurs routiers d'après l'enquête conjoncturelle

L'enquête conjoncturelle apporte des précisions sur la formation des seuls conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui. D'après cette enquête, 43 % des conducteurs ont suivi une formation en 1999, contre 27 % l'année précédente. Cette forte augmentation est à mettre en relation avec la montée en régime des différentes formations obligatoires

TABLEAU 5.7 : Nature de la formation suivie des conducteurs du TRM, en 1999 (en %)

Formation suivie	Ensemble	Moins de 35 ans
FIMO	27%	29%
FCOS ¹	68%	65%
Capacité	1%	1%
Autres	4%	5%
ensemble	100%	100%

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

¹ y compris matières dangereuses

Le nombre de stagiaires ayant suivi la formation continue obligatoire de sécurité (y compris matières dangereuses) a progressé de 76 % en un an. Les stagiaires ont suivi essentiellement la FCOS (68 % des stages suivis, contre 27 % pour la FIMO). Ces taux varient peu selon l'âge des conducteurs, mais les conducteurs les plus jeunes ont été plus nombreux à suivre des formations (49 % des moins de 35 ans contre 40 % pour les plus de 35 ans).

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. 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 informations 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.

La part des dépenses de formation dans la masse salariale (taux de participation financière) de ces entreprises de transport est de 1,5 %, soit le minimum légal. 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. En outre, les dernières données publiées par le CEREQ concernent l'année 1997 et, depuis cette date, la formation continue a connu un très fort développement dans les transports routiers.

TABLEAU 5.8 : La formation continue dans les entreprises en 1997 (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	1,4	1,8	6,6	11,8
Ensemble de l'économie	3,1	4,6	10,1	18,2
2 - Durée moyenne des stages, en heures				
Transports terrestres	40,6	19,0	23,1	27,3
Ensemble de l'économie	36,8	34,7	33,2	37,6
3 - Taux d'accès à la formation continue				
Transports terrestres	3,3	9,3	28,5	43,2
Ensemble de l'économie	8,3	13,1	30,4	48,3
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

Source : CEREQ

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/masse salariale totale.

Le champ couvert par les tableaux concernant la formation professionnelle

La plupart des tableaux, concernant la formation professionnelle présentés dans ce chapitre ont été réalisés par la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport (CNPE). Celle-ci est chargée notamment :

- d'établir et de tenir à jour les définitions des familles professionnelles qui regroupent la quasi-totalité des emplois de ces secteurs.
- d'évaluer la répartition des postes de travail entre ces familles professionnelles.
- d'évaluer le nombre d'emplois et la demande de formation continue.

Le champ d'application de la convention collective :

Le champ couvert par les tableaux de la CNPE est le champ d'application de la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport qui regroupe les secteurs suivants :

- Transports routiers de voyageurs (NAF 602B et 602G)
- Transports routiers de marchandises (NAF 602L, 602M, 602N, 602P)
- Organisation du transport de fret (NAF 634A, 634B, 634C)
- Autres activités de courrier (NAF 641C)
- Location d'autres matériels de transport terrestre (NAF 712A en partie)
- Enquête et sécurité (NAF 746Z en partie)
- Ambulances (NAF 851J)

Les tableaux 5.3, 5.4 et 5.5 de ce chapitre se réfèrent au champ mentionné ci-dessus.

D'après les estimations de la CNPE réalisées à partir des statistiques de l'Unedic portant sur l'année 1999, les effectifs salariés du transport routier de marchandises stricto sensu (602L et 602M) représentent environ 55 % des effectifs de l'ensemble des activités mentionnées ci-dessus.

La famille professionnelle "conduite de véhicules" :

Les tableaux de la CNPE concernant la formation professionnelle sont ventilés par familles professionnelles¹. La famille "conduite de véhicules" regroupe les emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier, quelles que soient leur caractéristiques et les distances parcourues. D'après les évaluations de la CNPE, elle représente environ 70 % de l'ensemble des effectifs du transport routier et auxiliaires de transport.

Pour suivre l'évolution de la formation dans les transports routiers de marchandises, on s'est intéressé aux données concernant la conduite de véhicules. En effet, cette famille concerne à la fois les salariés du transport de marchandises et du transport de personnes, mais le transport de marchandises est prépondérant dans cette famille puisqu'il représente environ les deux tiers des postes occupés.

¹ 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.

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Le transport et la manutention de marchandises sont des activités à risques : en 1999, sur un effectif salarié de plus de 789 000 personnes concernées, près de 60 000 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 (hors sièges sociaux) n'atteignait pas 5 %.

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

En 1999, le nombre total d'accidents de la route tend à progresser alors que le nombre des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd baisse légèrement. La gravité de ces accidents reste forte.

Des activités à risques

En 1999, la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAM) a estimé à 59 700 le nombre d'accidents du travail avec arrêt dans l'ensemble des secteurs du transport et de la manutention pour un effectif concerné de l'ordre de 789 000 salariés¹.

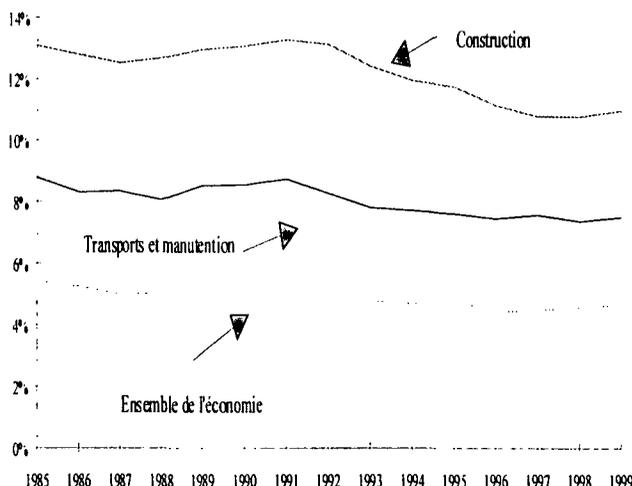
Il en résulte un "taux de risque" de 7,6 %, qui place le secteur parmi les plus accidentogènes après celui de la construction, dont le taux de risque avoisine 11 %, alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de moins de 5 % (tableau 6.1 en annexe).

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 1992 et 1998 alors que dans la construction le taux de risque a connu une diminution sensible entre 1992 et 1996 (graphique 6.1).

Les transports routiers de marchandises proprement dits (TRM) contribuent largement aux évolutions constatées : en 1998, dernière année pour laquelle on dispose de statistiques détaillées, ils représentaient le quart environ des effectifs salariés de l'ensemble "Transport et manutention" pris en compte, plus du tiers (35 %) du total des accidents avec arrêt enregistrés dans l'ensemble du secteur, 39 % des accidents avec incapacité permanente et enfin près de 55 % du total des décès (75 décès dans le TRM pour

un total de 135 dans les secteurs des transports et de la manutention en 1998).

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 1998, les risques d'accidents varient avec 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.

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

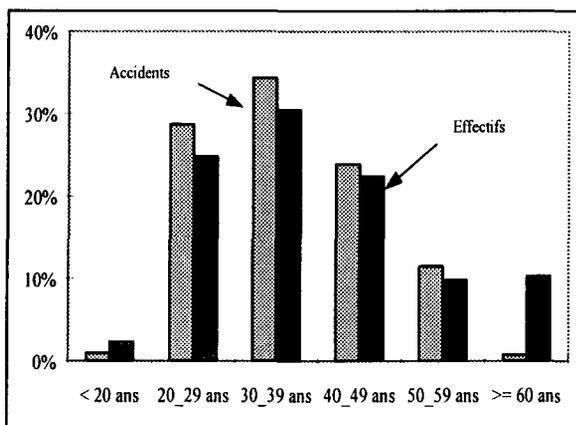
Les statistiques de la caisse nationale d'assurance maladie

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 1998
602LA	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) de proximité	1 641
602LB	Transports routiers de marchandises de proximité	42 154
602LC	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques de proximité	4 752
602MA	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) interurbains	2 711
602MB	Transports routiers de marchandises interurbains	138 064
602MC	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques interurbains	17 684

GRAPHIQUE 6.2 : Accidents avec arrêt et effectifs par classe d'âge en 1998

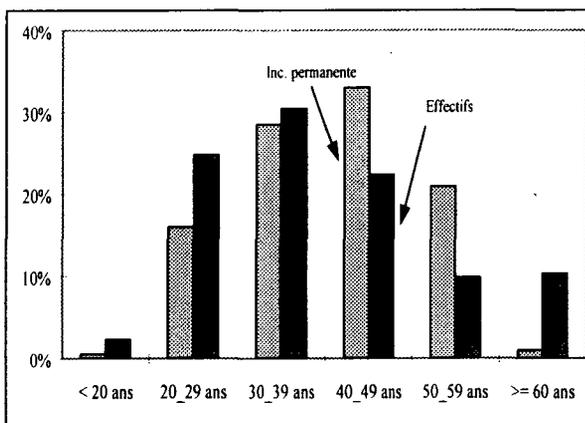


Source : CNAM

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 la gravité, en ne considérant que les statistiques d'accidents avec incapacité permanente (IP), c'est la situation inverse qui prévaut : ce type d'accidents affecte particulièrement les salariés de 40 ans et plus : en 1998, ils représentaient 52 % des victimes d'accidents avec IP alors que leur part dans le total des salariés du TRM est d'environ 40%.

On constate en définitive que le taux de risque (nombre d'accidents 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 1998



Source : CNAM

D'importantes disparités de situations selon les qualifications

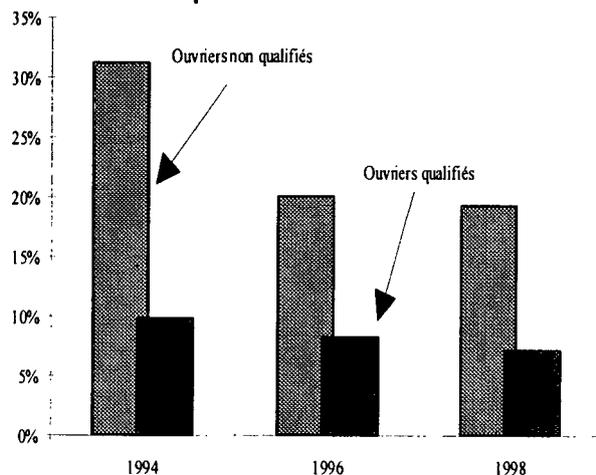
En 1998, on peut estimer que les ouvriers, qualifiés (OQ) ou non qualifiés (ONQ), représentaient environ 85 % de l'ensemble des salariés du TRM comptabilisés par la CNAM ².

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 des déclarations annuelles de données sociales (DADS). 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 92 % du total des accidents avec arrêt les concernent : 24 % pour les ouvriers non qualifiés et 68 % 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 la réduction sensible intervenue au cours des années 1994 à 1998 (-12 points, à 19 % contre 31 % en 1994), le taux de risque chez les ouvriers non qualifiés (ONQ) reste près de trois fois plus élevé que chez les ouvriers qualifiés (OQ).

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



Source : CNAM

Les ouvriers non qualifiés sont donc beaucoup plus exposés que les ouvriers qualifiés et la distinction entre zone courte et zone longue ne remet pas en cause ce constat : d'après nos estimations, le taux de risque des ouvriers non qualifiés en 1998 s'établit à 23% en zone courte et à 18 % en zone longue contre environ 7% 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 1998 montrent que 87 % 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.

Les ouvriers non qualifiés, qui constituent la majeure partie des ouvriers sédentaires, ne représentent que 24 % du total des victimes d'accidents avec arrêt du TRM comme on l'on a vu précédemment.

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 leurs employeurs, 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.

Et de fait, ce sont bien ces opérations qui représentent la source principale d'accidents du travail dans le TRM : le transport et la manipulation d'objets y constituent en effet, de loin, la principale cause d'accident (tableau 6.4 en annexe), les lésions constatées consistant principalement en contusions (23 %), lumbagos (18 %), entorses (14 %) et fractures (10 %).

Ajoutons que, d'après plusieurs 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 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 mesure 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 ;
 -des conséquences dangereuses pour leur propre sécurité ou celle d'autrui.

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

L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) fournit des statistiques sur les accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd⁴, qui permettent de suivre les évolutions

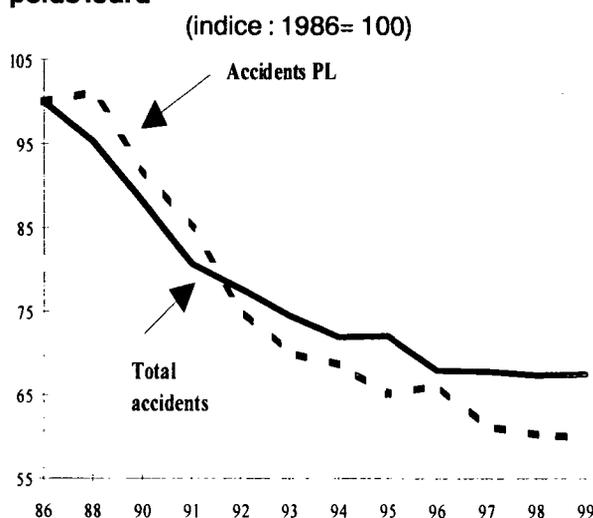
3 DARES : Premières informations et premières synthèses, 99-04-N°16.1 et Premières informations et premières synthèses, 99-07-N°27.1

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

et d'établir des comparaisons avec l'ensemble des accidents routiers.

De 1986 à 1999, 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 (124 524 accidents contre 184 615) et -40 % dans le second (6 599 accidents impliquant au moins un poids lourd en 1999 contre 11 017 en 1986).

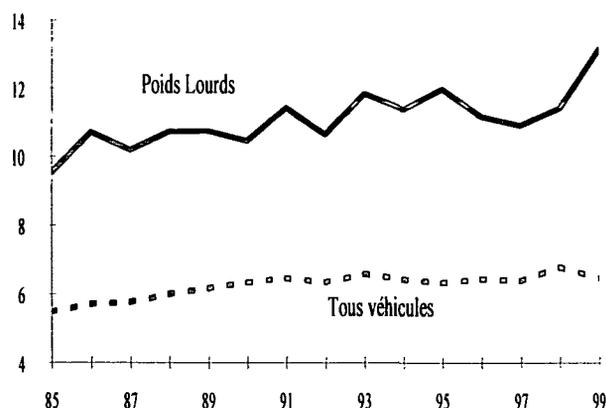
GRAPHIQUE 6.5 : Nombre total d'accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd



Source : ONISR/DSCR

Toutefois, si le nombre des accidents a diminué, leur taux de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'accidents) a augmenté : sur la base de 100 en 1985, il se situait à 118 pour l'ensemble des accidents en 1999 et, pour les accidents impliquant les poids lourds, à 134 la même année.

GRAPHIQUE 6.6 : Les taux de gravité des accidents entre 1985 et 1999



Source : ONISR/DSCR

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

fois plus élevé que le taux correspondant pour l'ensemble des véhicules : 9,4 contre 5,5 en 1985, 13,1 contre 6,4 en 1999.

En 1999, 6 599 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 124 524, soit une proportion de 5,3 %. Dans ces accidents, 105 conducteurs routiers ont été tués, 366 gravement blessés et 1 251 légèrement blessés. Les données correspondantes pour l'ensemble des victimes d'accidents de poids lourds sont, respectivement, de 1 028, 2 056 et 6 197.

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

	1985	1995	1996	1997	1998	1999
Nombre de tués	1582	1276	1097	1056	1102	1028
dont routiers	148	128	113	110	108	105
Nombre de blessés graves	4704	2645	2415	2288	2258	2056
dont routiers	681	406	357	363	362	366
Nombre de blessés légers	10299	6741	6308	6334	6288	6197
dont routiers	1926	1418	1376	1358	1244	1251

Source : ONISR/DSCR

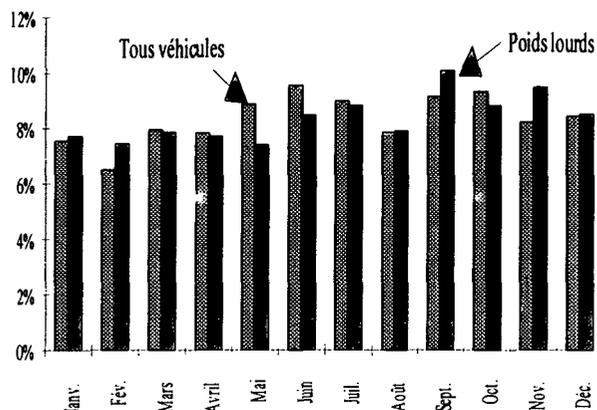
Les données concernant la répartition des accidents par types de réseaux en 1999 ont été reportées en annexe (tableau 6.6). On y observe notamment que les accidents de poids lourds avec tués et blessés graves se sont partagés presque par moitié entre le réseau national (autoroutes et routes nationales) et le réseau départemental et local, alors que les proportions correspondantes pour l'ensemble des véhicules étaient, cette même année 1999, de 21 % pour le réseau national et de 79 % pour le réseau départemental et local.

Ces derniers taux correspondent assez bien à la répartition par réseaux de la circulation des véhicules, qui était en 1999 de 37 % pour le réseau national et de 63 % 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 un quart de la circulation de ce type de véhicules⁶.

5 Source : 37ème rapport de la commission des comptes des transports de la nation - bilan de la circulation en 1999.

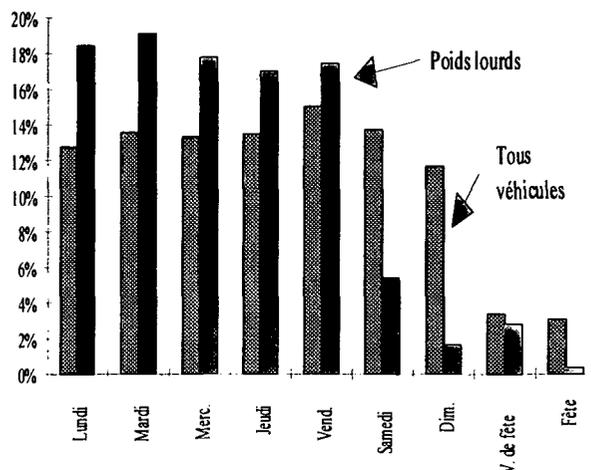
6 La répartition de la circulation des poids lourds par type de réseau est mal connue, sauf en ce qui concerne les autoroutes concédées : celles-ci accueillent à elles seules un peu moins de la moitié de la circulation totale de ce type de véhicules. Le taux de 25 % appliqué au réseau départemental et 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 1999 (en %)



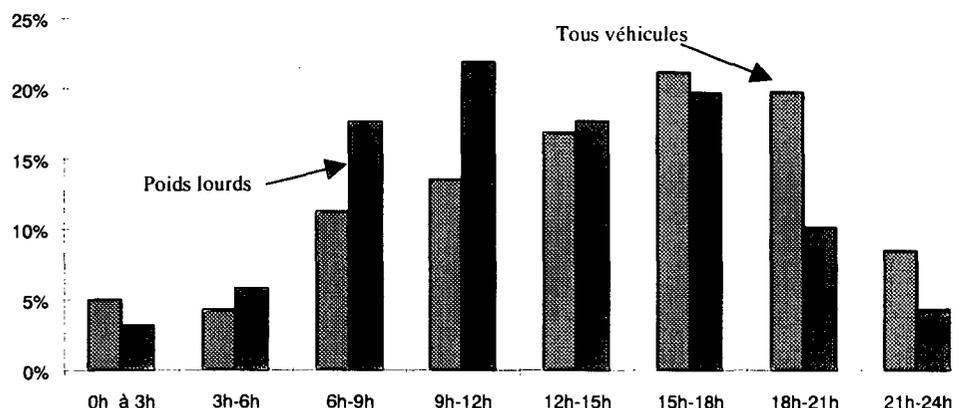
Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.8 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le jour de la semaine en 1999 (en %)



Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.9 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon l'heure en 1999 (en %)



Source : ONISR/DSCR

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

On constate en particulier que :

- les accidents ont été relativement plus nombreux au second semestre 1999 (54 % des accidents de 1999) qu'au premier semestre.
- 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;
- plus de trois accidents corporels sur quatre impliquant un poids lourd sont intervenus entre 6 heures et 18 heures, alors que 63% 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 millions de francs courants de 1989 à 1998

	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	ancienne nomenclature (NAP)				nouvelle nomenclature (NAF)						
TRM interurbain	62731	70867	74764	79601	75933	80243	84879	89877	90937	94606	108778
TRM de proximité	46577	48225	45463	47269	44002	41376	39280	39905	38927	42487	47755

Source : SES -EAE . De 1989 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 1989 à 1999

Unité : milliards de tonnes-kilomètres

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Transport ferroviaire	45,8	44,0	43,5	41,9	37,6	39,9	39,0	39,6	42,4	43,1	42,9
Transport routier	168,6	171,8	175,6	179,3	174,2	184,5	196,9	199,7	204,8	212,7	225,0
Transport fluvial	6,8	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8
Transport par conduites	23,0	20,5	22,7	23,4	23,3	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6	21,4
Total Terrestre	244,2	243,4	248,6	251,5	241,1	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,1

Source : SES, SNCF, VNF

TABLEAU 1.3 : Les indices de prix de la tonne-kilomètre du transport routier de marchandises, de 1990 à 1999

Base 100 en 1990

	Ensemble	International Zone longue	France	
			Zone courte	Zone longue
1990	100,0	100,0	100,0	100,0
1991	101,7	101,8	102,5	101,8
1992	100,9	101,4	100,2	103,0
1993	101,6	100,9	101,9	104,0
1994	101,8	101,1	104,8	104,3
1995	100,0	101,0	104,1	102,7
1996	102,5	96,2	103,3	100,7
1997	102,8	99,0	102,5	100,4
1998	103,9	101,1	104,1	100,9
1999	105,4	100,8	108,0	101,9

Source : SES. Raccordement de série en 1996, la méthode de calcul de l'indice de prix du TRM ayant été modifiée à partir de cette date.

TABLEAU 1.4 : La démographie des entreprises du secteur des transports, de 1993 à 1999

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Créations	10001	10636	10498	9642	10074	9650	8900
Défaillances	2619	2389	1966	1906	2132	1790	1721
Nombre	90316	91135	92991	91699	92091	92724	93921

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 1989 à 1998

	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	ancienne nomenclature (NAP)				nouvelle nomenclature (NAF)						
TRM interurbain	31,2%	32,0%	33,5%	33,0%	33,2%	32,0%	32,2%	31,4%	27,7%	28,3%	31,4%
TRM de proximité	29,4%	29,6%	29,7%	28,6%	29,8%	28,4%	28,7%	27,2%	26,0%	26,5%	28,3%

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 1989 à 1999 *

	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	Ancienne nomenclature (NAP)				Nouvelle nomenclature (NAF)							
Taux de sous-traitance	17,3%	17,6%	17,3%	17,5%	17,2%	16,3%	15,8%	15,4%	14,8%	15,0%	14,4%	15,2%

Source : SES

* 1999 : 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 1996 à 1998

	1996	1997	1998
TRM interurbain (602M)			
6 à 19 salariés	11,1%	13,1%	9,6%
20 à 49 salariés	14,0%	14,1%	13,9%
50 à 200 salariés	18,4%	18,3%	18,1%
200 salariés et plus	18,4%	19,1%	18,4%
Ensemble	15,6%	16,1%	15,0%
TRM de proximité (602L)			
6 à 19 salariés	10,1%	9,1%	9,4%
20 à 49 salariés	12,9%	12,0%	13,0%
50 à 200 salariés	13,0%	12,7%	14,9%
200 salariés et plus	20,0%	22,8%	19,5%
Ensemble	12,2%	11,8%	12,3%
Total TRM (602M + 602L)			
6 à 19 salariés	10,7%	11,5%	9,5%
20 à 49 salariés	13,7%	13,6%	13,7%
50 à 200 salariés	17,6%	17,3%	17,5%
200 salariés et plus	18,6%	19,6%	18,5%
Ensemble	14,8%	15,0%	14,4%

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

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Compte de production de la branche en prix 1995 (Comptes de la nation)							
(en millions de francs)							
Consom. intermédiaire	78871	83124	86931	85747	88855	105155	nd
Valeur ajoutée	69655	72382	79863	81810	85450	83325	nd
Production effective	148526	155506	166794	167557	174305	188480	200812
Le facteur travail de la branche (Comptes de la nation)							
(effectifs en milliers équivalent temps plein, nombre d'heures travaillées en millions)							
Salariés	259,5	263,8	270,8	275,2	274	288,8	nd
Non salariés	34,6	34,5	35,5	36,2	36,1	36,5	nd
Total des effectifs	294,1	298,3	306,3	311,4	310,1	325,3	nd
Heures travaillées	516,8	527	534	545,6	544,6	568,9	nd
Le facteur capital du secteur (EAE-SES)							
(en nombre)							
Parc (camions+rem.+tract.)	212884	216470	225638	225889	218777	257195	nd
La productivité du travail							
	100,0	101,9	111,0	111,3	116,4	108,7	nd

Source : INSEE-Comptes de la nation et EAE-SES. La productivité du travail (base 100 en 1993) 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 1998, selon la taille et l'activité de l'entreprise.

Activité	Taille	1986	1992	1993	1994	1996	1997	1998
TRM interurbain	0 à 9 salariés	7199	8806	9062	9255	8061	9960	11618
	10 à 49 salariés	1769	2281	2445	2414	2489	2495	2882
	plus de 50 salariés	275	426	442	485	539	537	591
	Total	9243	11513	11949	12154	11089	12992	15091
TRM de proximité	0 à 9 salariés	14173	20472	20111	19075	22023	22076	22147
	10 à 49 salariés	1579	1533	1413	1405	1456	1568	1593
	plus de 50 salariés	182	175	162	147	134	151	155
	Total	15934	22180	21686	20627	23613	23795	23895
Ensemble	0 à 9 salariés	21372	29278	29173	28330	30084	32036	33765
	10 à 49 salariés	3348	3814	3858	3819	3945	4063	4475
	plus de 50 salariés	457	601	604	632	673	688	746
	Total	25177	33693	33635	32781	34702	36787	38986

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.2 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises (zone longue, zone courte) de 1993 à 1998, selon la taille de l'entreprise.

Activité	Taille	1993	1994	1995	1996	1997	1998
TRM interurbain	0 à 9 salariés	19791	21396	19295	18040	22557	26845
	10 à 49 salariés	54049	54339	57923	57554	57276	64521
	50 salariés et plus	54412	59029	65517	67553	67782	76513
	Total	128252	134764	142735	143147	147615	167879
TRM de proximité	0 à 9 salariés	25328	26564	28589	29576	30219	28985
	10 à 49 salariés	28855	28148	29377	28637	30070	31827
	50 salariés et plus	20277	17129	15969	14407	17316	16798
	Total	74460	71841	73935	72620	77605	77610
Ensemble	0 à 9 salariés	45119	47960	47884	47616	52776	55830
	10 à 49 salariés	82904	82487	87300	86191	87346	96348
	50 salariés et plus	74689	76158	81486	81960	85098	93311
	Total	202712	206605	216670	215767	225220	245489

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.3 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises entre 1986 et 1998, selon l'activité de l'entreprise.

Activité	1986	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
	ancienne nomenclature			nouvelle nomenclature					
TRM interurbain	94308	130137	123702	128252	134764	142735	143147	147615	167879
TRM de proximité	76477	89093	79720	74460	71841	73935	72620	77605	77610
Total TRM	170785	219230	203422	202712	206605	216670	215767	225220	245489

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.4 : Evolution de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises entre 1992 et 1999 selon le sexe et l'activité.

	déc-92	déc-93	déc-94	déc-95	déc-96	déc-97	déc-98	déc-99
TRM de proximité	69 944	77 114	80 159	81 229	81 814	83 658	88 831	95 368
TRM interurbain	150 223	145 751	153 636	161 797	163 745	169 472	178 123	186 438
Ensemble TRM	220 167	222 865	233 795	243 026	245 559	253 130	266 954	281 806
Hommes								
TRM de proximité	61 929	68 462	70 664	73 993	72 983	74 594	78 947	84 648
TRM interurbain	133 345	129 653	138 382	144 112	146 868	152 077	160 059	167 682
Ensemble TRM	195 274	198 115	209 046	218 105	219 851	226 671	239 006	252 330
Femmes								
TRM de proximité	8 015	8 652	9 495	7 236	8 831	9 064	9 884	10 720
TRM interurbain	16 878	16 098	15 254	17 685	16 877	17 395	18 064	18 756
Ensemble TRM	24 893	24 750	24 749	24 921	25 708	26 459	27 948	29 476

Source : UNEDIC

TABLEAU 2.5 : Evolution de la répartition par âge de la population active du TRM, du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie entre 1990 et 1999.

	1999			Variation 1990-1999		
	TRM	Transport	Ensemble	TRM	Transport	Ensemble
Moins de 25 ans	8%	5%	7%	-3%	-2%	-4%
De 25 à 39 ans	48%	45%	42%	-3%	-4%	-2%
De 40 à 49 ans	27%	31%	29%	2%	3%	2%
Plus de 49 ans	17%	19%	22%	5%	3%	4%
Total	100%	100%	100%	0%	0%	0%

Source: Enquête emploi-INSEE,SES

TABLEAU 2.6 : La mobilité des actifs dans les entreprises des transports en 1999.

	Actifs déclarant vouloir changer d'emploi*	Ancienneté dans l'établissement	
		Moins d'un an	Plus de 10 ans
Transports ferroviaires	1%	5%	73%
Transports urbains	2%	7%	56%
Transports routiers de voyageurs	7%	15%	35%
Transports routiers de marchandises	8%	22%	26%
Transports aériens	5%	8%	49%
Services auxiliaires	9%	18%	35%
Ensemble	6%	15%	41%

Source : Enquête emploi-INSEE

*salarié ayant un emploi et désirant en changer dans les mois qui suivent l'enquête.

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

TABLEAU 2.9 : Répartition des effectifs salariés selon l'ancienneté dans l'entreprise en 1999

Ancienneté dans l'entreprise	Salariés du TRM	Salariés du Transport	Salariés hors Etat et collectivités territoriales
Moins de un an	21	16	11
De 1 à moins de 5 ans	31	24	27
De 5 à moins de 10 ans	22	19	21
De 10 ans et plus	26	41	41
Total	100	100	100

Source : Enquête emploi de janvier 1999

3. LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

TABLEAU 3.1 : Durée hebdomadaire de service, temps de conduite et autres temps des conducteurs par catégorie de rythme de travail

Durée hebdomadaire de service	Temps de service	Temps de conduite	Autres temps	dont opérations marchandises
Compte propre				
Ensemble	43,6	21,9	21,7	16,6
Rentrant chaque soir	43,2	21	22,2	17,1
Absent une nuit par semaine	46,8	29,2	17,6	12,6
Compte d'autrui				
Ensemble	51,3	32,8	18,5	13,0
Rentrant chaque soir	47,2	27,4	19,8	15,4
Absent une nuit par semaine	55,3	38,0	17,4	10,7
dont				
Absent de une à trois nuits par semaine	53,8	35,3	18,5	11,2
Absent plus de trois nuits par semaine	56,1	39,3	16,8	10,4

Source : Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1999 - Inrets

TABLEAU 3.2 : Structure du temps de service et taux de travail de nuit des conducteurs par catégorie de rythme de travail

	Taux de conduite (1)	Taux d'attentes (2)	Taux de travail de nuit
Compte propre			
Ensemble	50,3	3,0	4,4
Rentrant chaque soir	48,6	3,0	4,0
Absent une nuit par semaine	62,4	3,0	8,0
Compte d'autrui			
Ensemble	63,8	6,7	7,1
Rentrant chaque soir	58,1	5,0	5,0
Absent une nuit par semaine	68,6	8,3	9,0
dont			
Absent de une à trois nuits par semaine	65,6	9,0	9,0
Absent plus de trois nuits par semaine	70,1	8,0	9,0

Source : Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1999 - Inrets

(1)=temps de conduite rapporté au temps de service.

(2)=temps d'attentes rapporté au temps de service.

4. LES REVENUS DES SALARIES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TABLEAU 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire(base 100 : 4 ème trimestre 1998) et salaire conventionnel dans le TRM

	96/1	96/2	96/3	96/4	97/1	97/2	97/3	97/4	98/1	98/2	98/3	98/4	99/1	99/2	99/3	99/4
1- Taux de salaire ouvrier horaire																
Toutes activités	93,8	94,7	95,1	95,7	96,3	97,3	97,8	98,2	98,6	99,3	99,7	100,0	100,6	101,2	102,5	103,4
Transport	94,9	95,6	95,7	96,0	96,6	97,3	97,8	98,3	98,7	99,4	99,5	100,0	100,7	101,2	101,7	102,9
2- Salaire mensuel conventionnel des ouvriers du TRM (en francs)																
	6491	6555	6555	6555	6555	6555	6555	6773	6882	6882	6882	6882	6882	6882	6882	7335

Sources : ministère de l'emploi et solidarité et Insee, DTT

TABLEAU 4.2 : Salaire net et frais de route des conducteurs du TRM dans le compte d'autrui et dans le compte propre, en 1999 selon le rythme hebdomadaire de travail (en francs)

	Rythme de travail	Salaires net yc primes et 13 ème mois	Frais de route	Total
Compte d'autrui	Ensemble des conducteurs	8 291	2 630	10 921
	Rentre chaque jour	7 958	1 447	9 405
	Ensemble des absents	8 606	3 701	12 307
	Absents plus de 3 nuits	8 646	4 098	12 744
	Absents de 1 à 3 nuits	8 527	2 910	11 437
Compte propre	Ensemble des conducteurs	8 263	1 209	9 472
	Rentre chaque jour	8 139	994	9 133
	Ensemble des absents	9 269	2 541	11 810

Source : Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1999 - Inrets

TABLEAU 4.3 : Rémunération et frais de route des conducteurs du TRM selon la durée mensuelle de travail, en 1999* (en francs)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
Moins de 160 heures	7762	1904	9666
Moins de 180 heures	8117	1697	9814
Moins de 200 heures	8267	2477	10744
Moins de 220 heures	8459	3121	11580
Moins de 240 heures	8272	3206	11478
240 heures et +	8973	3195	12168
Ensemble	8325	2654	10979

Source: SOFRES-MV2 / DTT-SES

* la période couverte va de décembre 1998 à novembre 1999.

champ : conducteurs ayant travaillé au moins cinq jours dans la semaine précédant l'enquête.

5. LA FORMATION

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

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Transports routiers										
BEPC & sans diplôme	226	211	230	223	219	220	218	222	217	208
CAP & BEP	159	166	166	169	174	192	201	205	204	213
Bac & Bac +	47	46	50	52	56	59	58	59	69	83
Total	432	423	446	444	450	471	477	487	491	505
Total transports										
BEPC & sans diplôme	411	384	416	398	390	390	369	377	362	344
CAP & BEP	305	298	312	319	330	349	357	364	376	373
Bac & Bac +	159	160	177	176	197	204	218	223	253	276
Total	875	842	905	893	917	942	945	963	991	993
Ensemble de l'économie										
BEPC & sans diplôme	9233	8795	8845	9700	9491	9155	8833	9155	8849	9036
CAP & BEP	6319	6543	6638	7383	7467	7531	7499	7531	7479	7561
Bac & Bac +	5986	6101	6819	7336	7625	8339	8633	8339	8827	10008
Total	21538	21438	22302	24420	24583	25025	24965	25025	25155	26605

Source : enquêtes emploi

Les enquêtes emploi portent sur le mois de janvier pour les années 1990 et 1999, pour les autres années, elles portent sur le mois de mars.

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

Familles professionnelles	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Direction - gestion, dont :	10 301	10 932	15 868	11 405	11 641	10 633	12 033
perfectionnement maîtrise et cadres	6 307	6 486	11 003	6 074	5 967	5 392	7 348
attestation de capacité	2 741	2 808	2 631	2 821	2 981	2 521	2 170
DUT et BTS	1 227	1 557	2 109	2 315	1 724	1 969	1 933
Conduite de véhicules, dont :	37 658	41 135	53 113	62 230	60 557	95 278	98 631
CFP	nd	nd	nd	nd	6 593	6 842	7 776
FIMO	nd	nd	nd	nd	4 322	5 187	6 046
FCOS	nd	nd	nd	nd	11 213	38 400	39 970
matières dangereuses	16 038	17 602	19 640	28 653	19 866	28 129	26 503
perfectionnement "eco-sécurité"	9 360	12 301	21 746	18 586	13 356	11 016	12 425
CAP et BEP "conduite routière"	1 757	1 727	1 939	2 019	1 914	2 235	2 161
Permis de conduire	2 282	1 900	2 290	1 246	3 293	3 469	3 750
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont	5 075	6 162	6 333	7 873	8 104	8 425	8 459
initiation professionnelle	1 399	1 877	2 065	1 378	1 383	1 433	1 574
perfectionnement professionnel	1 781	2 425	2 160	3 322	2 718	2 754	2 722
Bac. pro. "transport"	904	879	1 087	1 139	1 645	1 923	1 846
BEP "agent du transport"	661	591	571	554	525	617	517
Caristes	nd	nd	nd	nd	nd	21 265	23 340
Maintenance, dont	764	1 190	1 311	1 551	1 703	1 687	1 567
BEP/CAP	616	528	676	642	727	747	720
perfectionnement professionnel	-	517	479	794	849	819	737
Total hors caristes	53 798	59 419	76 625	81 739	82 005	116 023	120 690
Total y compris caristes						137 288	144 030

Source : CNPE

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

	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Permis poids lourds (C + EC)	34 499	43 034	41 788	40 777	42 372	38 074	34 258	34 644	33 667	33 342	35 666

Source : DCSR

TABLEAU 5.4 : Formation continue selon la qualification des stagiaires en 1997

	Ouvriers non qualifiés	Ouvriers qualifiés	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
1 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	86,3	64,2	21,6	55,5	33,2	54,5
Transports maritimes	56,8	76,6	18,2	22,1	45,5	33,7
Transports aériens et spatiaux	89,8	43,8	51,6	47,9	101,9	60,3
Ensemble de l'économie	34,0	38,8	32,4	40,9	41,4	38,0
2 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	24,6	44,3	42,8	62,1	44,8	45,3
Transports maritimes	1,8	19,5	57,8	50,6	56,3	44,6
Transports aériens et spatiaux	89,4	78,4	71,7	67,8	62,2	69,2
Ensemble de l'économie	17,0	27,6	30,8	54,8	50,5	35,5

Source : CEREQ

TABLEAU 5.5 : Formation continue selon la taille des entreprises en 1997

	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 (3)						
Transports terrestres	1,35	1,77	6,59	11,78	45,40	24,68
Transports maritimes	5,60	2,01	9,69	24,65	*	15,05
Transports aériens et spatiaux	12,46	*	11,53	8,17	47,95	41,73
Ensemble de l'économie	3,06	4,56	10,11	18,17	21,97	13,49
2 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	40,59	19,03	23,14	27,30	65,03	54,52
Transports maritimes	39,73	52,00	46,05	30,21	*	33,73
Transports aériens et spatiaux	32,88	*	25,76	32,70	62,86	60,28
Ensemble de l'économie	36,79	34,72	33,22	37,58	42,30	38,01
3 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	3,30	9,30	28,50	43,20	69,80	45,30
Transports maritimes	14,10	3,90	21,00	81,60	*	44,60
Transports aériens et spatiaux	37,90	*	44,80	25,00	76,30	69,20
Ensemble de l'économie	8,30	13,10	30,40	48,30	51,90	35,50
4 - Taux de participation financière des entreprises, en % (4)						
Transports terrestres	1,50	1,51	2,08	2,67	7,69	5,25
Transports maritimes	1,57	1,09	1,79	2,38	*	1,99
Transports aériens et spatiaux	1,50	*	3,78	6,99	9,96	9,16
Ensemble de l'économie	1,69	1,90	2,52	3,47	4,73	3,24

Source : CEREQ

(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*100/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

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	1998	1999
	Estimation											
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	720,4	766,6	789,6
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	46,8	48,4	55,6	58,1	55,1	51,0	52,0	52,9	55,0	55,0	55,9	59,7
Taux de risque (%)	8,3%	8,1%	8,5%	8,7%	8,3%	7,8%	7,7%	7,6%	7,7%	7,6%	7,3%	7,6%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	5,1	5,7	5,6	5,8	5,3	4,5	4,8	5,1	4,3	4,0	4,2	nd
Taux de risque (%)	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,6%	0,5%	nd
Nombre d'accidents mortels	152	174	205	196,0	175,0	166,0	161,0	144,0	147,0	128,0	137,0	nd
BTP												
Nbre de salariés (milliers)	1229,8	1261,9	1285,7	1295,1	1239,8	1146,9	1148,3	1140,4	1094,0	1094,0	1098,3	1103,8
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	157,3	159,8	167,8	171,6	162,6	142,3	136,9	133,7	124,9	119,0	118,8	121,6
Taux de risque (%)	12,8%	12,7%	13,1%	13,2%	13,1%	12,4%	11,9%	11,7%	11,4%	10,9%	10,8%	11,0%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	17,4	18,3	17,6	17,8	16,2	13,8	14,0	14,6	11,7	10,5	10,3	nd
Taux de risque (%)	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%	1,2%	1,3%	1,1%	1,0%	0,9%	nd
Nombre d'accidents mortels	263	362	361	313,0	298,0	256,0	214,0	183,0	208,0	176,0	175,0	nd
Ensemble des secteurs												
Nbre de salariés (milliers)	13177	13752	14414	14560,0	14440,0	14140,0	14279,0	14499,0	14473,8	14504,0	15162,1	15465,3
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	691	690	761	787,0	750,0	676,0	668,0	676,0	658,1	658,5	679,2	716,1
Taux de risque (%)	5,2%	5,0%	5,3%	5,4%	5,2%	4,8%	4,7%	4,7%	4,5%	4,5%	4,6%	4,6%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	67	69	67	68,0	62,0	53,0	53,0	61,2	48,0	45,6	41,0	nd
Taux de risque (%)	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	nd
Nombre d'accidents mortels	978	1112	1213	1082,0	1024,0	855,0	806,0	750,0	773,0	690,0	632,0	nd

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 1996			Année 1998		
	Zone courte	Zone longue	Total									
Nbre de salariés	32310	133371	165681	34187	137011	171198	42578	148016	190594	48547	158459	207006
Nbre d'accidents avec arrêt	3475	14440	17915	3587	14670	18257	4098	14471	18569	4815	14784	19599
Taux de risque (%)	10,8%	10,8%	10,8%	10,5%	10,7%	10,7%	9,6%	9,8%	9,7%	9,9%	9,3%	9,5%
Nbre d'accidents avec I.P.	327	1443	1770	342	1521	1863	290	1410	1700	335	1310	1645
Taux de risque (%)	1,0%	1,1%	1,1%	1,0%	1,1%	1,1%	0,7%	1,0%	0,9%	0,7%	0,8%	0,8%
Nombre de décès	14	80	94	9	87	96	15	59	74	19	56	75

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.3 : Répartition par classe d'âge des victimes d'accidents du TRM en 1998

	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	278	1807	3358	3633	3220	4710	2330	54	44	19434
Répartition en %	1,4%	9,3%	17,3%	18,7%	16,6%	24,2%	12,0%	0,3%	0,2%	100%
2 - Accidents avec IP										
Nombre	5	64	187	250	280	483	351	13	1	1634
Répartition en %	0,3%	3,9%	11,4%	15,3%	17,1%	29,6%	21,5%	0,8%	0,1%	100%

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.4 : Répartition des accidents du TRM selon l'élément matériel en cause, en 1998

Élément matériel en cause dans l'accident	1998	Accidents avec arrêt		Accidents avec c IP	
		Nombre	%	Nombre	%
Emplacement de travail et surface de circulation (chute avec dénivelation)		4837	25%	477	29%
Emplacement de travail et surface de circulation (accidents de plain pied)		3396	17%	223	14%
Objets en cours de manipulation		3233	16%	209	13%
Objets en cours de transport manuel		2460	13%	193	12%
Véhicules, sauf chariot de manutention		2224	11%	289	18%
Appareils de levage et de manutention		1192	6%	64	4%
Autres		2254	12%	190	12%
Total		19596	100%	1645	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	99
CONDUCTEURS POIDS LOURDS													
Blessés légers	1926	1942	2036	1950	1843	1615	1535	1483	1389	1376	1358	1244	1251
Blessés graves	681	735	721	687	623	474	475	399	403	357	363	362	366
Tués	148	207	192	194	154	123	136	122	128	113	110	108	105
ENSEMBLE DES VICTIMES D' ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD													
Blessés légers	10299	9861	10121	9305	8646	7737	7139	7049	6741	6308	6334	6288	6197
Blessés graves	1582	4505	4347	3911	3540	3013	2834	2682	2645	2415	2867	2258	2056
Tués		1724	1740	1542	1573	1281	1339	1250	1276	1097	1056	1102	1018
NOMBRE D'ACCIDENTS													
impliquant un PL	11057	11017	11140	10138	9349	8281	7712	7555	7169	7288	6751	6639	6599
Total accidents	191096	184615	175887	162573	148890	143362	137500	132726	132949	125406	125202	124387	124524
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	5,3

Source : ONISR/DSCR

TABLEAU 6.6 : Répartition des accidents de la route par types de réseaux en 1999

	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	6803	19082	25885	40772	57867	98639	124524
Répartition en %	5%	15%	21%	33%	46%	79%	100%
Tués et blessés graves	1867	8586	10453	20253	9174	29427	39880
Répartition en %	4%	22%	26%	51%	23%	74%	100%
2 - Poids lourds							
Accidents corporels	1157	1780	2937	2095	1567	3662	6599
Répartition en %	18%	27%	45%	32%	24%	55%	100%
Tués et blessés graves	458	1 165	1 623	1 346	459	1 679	3 302
Répartition en %	14%	35%	49%	41%	14%	51%	100%

Source : ONISR/DSCR

BIBLIOGRAPHIE

Économie générale

- "Comptes et indicateurs économiques", INSEE (rapport sur les comptes de la nation), juillet 2000

Économie des transports

- "Les transports en 1999, 37^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la nation", INSEE- SES

- "Les transports en 1999", Insee Première n° 735, août 2000

- "Les entreprises de transport - Enquête annuelle d'entreprise - année 1998", SES, décembre 2000

- "Mémento de statistiques des transports - Résultats 1999", SES, à paraître au premier trimestre 2001

- "Bulletin statistique du SES - Transport - 2^{ème} trimestre 2000", SES

- "Bulletin statistique du SES - Transport - 3^{ème} trimestre 2000", 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 - 1999", CNT, décembre 2000

- "Estimations 1999 et prévisions 2000 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 2000

- "Enquête sur l'emploi de janvier 1999", INSEE

- "Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds - Résumé des premiers résultats de l'enquête auprès des conducteurs de poids lourds menée en 1999", P.Hamelin - Note de synthèse du SES, juillet-août 2000, numéro 130

- "La mesure de la durée du travail des conducteurs routiers : une comparaison des résultats de l'enquête conjoncturelle du SES et des enquêtes de l'Inrets", F.Jeger et F.Piot - Note de synthèse du SES, septembre-octobre 2000, numéro 131

- "Statistiques financières et technologiques des accidents du travail", CNAMTS, années 1993-1994-1995-1996-1998

- "Bilan annuel - statistiques et commentaires - année 1998", Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)

- "Conséquences sociales de la sous-traitance dans le transport routier de marchandises", Eurosir, 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

- "Les contrats de qualification et d'adaptation en 1999", Premières informations et premières synthèses, DARES, Octobre 2000-N° 42.1

SIGLES

AFT : association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports
AFPA : association nationale pour la formation professionnelle des adultes
ANPE : agence nationale pour l'emploi
ASSEDIC : association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
BIT : bureau international du travail
CARCEPT : caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier voyageurs et marchandises
CCTN : commission des comptes de transport de la nation
CERREQ : centre d'études et de recherche sur les qualifications
CNAM : caisse nationale d'assurance maladie
CNIS : conseil national de l'information statistique
CNPE : commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle
CNR : comité national routier
CNT : conseil national des transports
DARES : direction de l'animation de la recherche,

des études et des statistiques
DSCR : direction de la sécurité et de la circulation routières
DTT : direction des transports terrestres
INRETS : institut national de recherche en économie des transports et sécurité
INSEE : institut national de la statistique et des études économiques
ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière
OPCA : organisme paritaire collecteur agréé
PROMOTRANS : association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports routiers
RATP : régie autonome des transports parisiens
SES : service économique et statistique
SETRA : service d'études techniques des routes et autoroutes
SNCF : société nationale des chemins de fer français
UNEDIC : union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

ABREVIATIONS

ACEMO : enquête sur l'activité, les conditions d'emploi et la mobilité (Dares)
APE : activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)
BAC : baccalauréat
BEP : brevet d'études professionnelles
BEPC : brevet d'études du premier cycle
BTS : brevet de technicien supérieur
CA : chiffre d'affaires
CAP : certificat d'aptitude professionnelle
CDD : contrat à durée déterminée
CDI : contrat à durée indéterminée
CFP : certificat de formation professionnelle
CI : consommations intermédiaires
CVS : corrigé des variations saisonnières
DADS : déclarations annuelles de données sociales
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'oeuvre
DUT : diplôme universitaire technologique
EAE : enquête annuelle d'entreprise
EBE : excédent brut d'exploitation
EMMO : enquête Mouvements de main-d'oeuvre
F : franc

FBCF : formation brute de capital fixe
FCOS : formation continue obligatoire de sécurité
FIMO : formation initiale minimale obligatoire
IC : ingénieurs et cadres
kF : milliers de francs
M : millions
MdF : milliards de francs
MF : millions de francs
NAF : nomenclature d'activités française
NAP : nomenclature d'activités et de produits
OQ : ouvriers qualifiés
ONQ : ouvriers non qualifiés
PCS : professions et catégories sociales
PL : poids lourds
PTAC : poids total autorisé en charge
t : tonnes
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
VUL : véhicule utilitaire léger

