

LA FORMATION

Le niveau moyen de formation des salariés des transports routiers reste encore limité par rapport à l'ensemble des secteurs, mais il ne cesse de s'élever 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 2000, avec la généralisation des formations obligatoires, initiales et continues, aux conducteurs du compte propre et du transport de voyageurs.

Toutefois, le nombre de contrats de formation en alternance, qui avait fortement augmenté en 1999, a baissé en 2000.

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 formation obligatoire mis en place par les pouvoirs publics.

Poursuite de l'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 16% contre 38 % dans l'ensemble de l'économie. Elle n'était que de 12 % en 1997.

TABLEAU 5.1 : Répartition des salariés par diplôme en 2000 (en %)

	Transp. Terrestre	dont TRM	Transp. Maritime	Transp. Aérien	Services Auxiliaires	Secteur Transport
Bac ou plus	21	16	48	66	37	29
CAP-BEP	42	41	34	19	30	37
Aucun ou BEPC	37	44	18	15	33	34
Effectifs (milliers)	657	309	12	72	261	1001

Source : enquête emploi de mars 2000

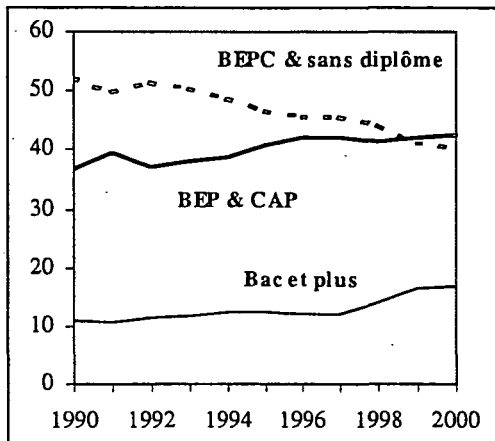
Cette situation est imputable en grande partie à l'importance du nombre des ouvriers dans l'effectif total : 53 % dans les transports contre 27 % dans l'ensemble de l'économie, selon les résultats de l'enquête emploi de mars 2000. Les ouvriers du transport routier de marchandises (principalement des 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 2000, la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC a diminué de près de douze points dans les transports routiers et de neuf 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 toutes les deux. 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.

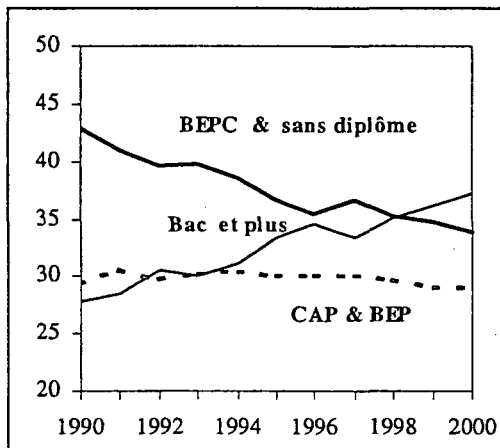
Alors que, en 1990, plus de la moitié des actifs du transport routier n'avait que le BEPC ou pas de diplôme, cette proportion de titulaires d'un CAP ou d'un BEP rattrape celle des non diplômés ou des titulaires du seul BEPC (voir graphique 5.1). Le transport routier reste un secteur à faible taux d'encadrement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

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.

D'après cette 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 diplômes autres que de transports, on observe une part non négligeable de CAP de mécanique.

TABLEAU 5.2 : Répartition par type de diplôme des conducteurs du TRM, en 2000 (en %)

Type de diplôme	Ensemble	Moins de 35 ans
Spécialisé dans les transports	25%	39%
Autre type de diplôme	75%	61%

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. Environ 149 150 personnes ont été formées en 2000. La famille professionnelle² de la conduite de véhicules (127 320 personnes) représente 85 % des effectifs totaux en formation.

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

	1996	1997	1998	1999	2000
Direction - gestion	11 405	11 641	10 633	12 033	13 245
Conduite de véhic.	62 230	60 557	95 278	98 631	127 318
Ventes/achats ² ,...	7 873	8 104	8 425	8 459	7 365
Maintenance	1 551	1 703	1 687	1 567	1 219
Total ²	83 059	82 005	116 023	120 690	149 147

Source : CNPE, cf encadré page 35

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

² Non compris les formations de caristes

La formation professionnelle dans les transports routiers s'est fortement développée depuis plusieurs années. Entre 1993 et 2000, les formations concernant la conduite ont été multipliées par plus de 3, passant de 37 660 à 127 320. Leur croissance, soutenue à partir de 1995 (+ 13 % en moyenne par an entre 1995 et 1999), s'est accélérée en 2000 (+ 29% sur un an).

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.

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.

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 p.32). La formation obligatoire des conducteurs routiers du transport de marchandises s'est mise en place progressivement à partir de cette date. La loi du 6 février 1998 a prévu la généralisation de la formation professionnelle obligatoire à tous les conducteurs routiers professionnels : non salariés du transport pour compte d'autrui, ensemble des conducteurs du transport routier de marchandises pour compte propre et du transport routier de voyageurs. Cette généralisation a donné lieu, pour les salariés du compte propre et ceux du transport de voyageurs, à des négociations collectives de branche. Entre fin novembre 1998 et fin décembre 2000 vingt trois accords ont été conclus.

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 diplômes 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 certains diplômes tels que, par exemple, le baccalauréat professionnel «logistique et transport» ont été créés au cours de la période considérée (1993), de sorte que les résultats de 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.

Cette tendance s'est poursuivie en 2000. D'après les statistiques de la CNPE, le nombre de candidats

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

présentés à un CAP ou un BEP de conduite routière a progressé en 2000 de 6,6 % sur un an, tandis que le nombre de candidats au baccalauréat professionnel transport et logistique a augmenté de 8,5 %.

La formation en alternance (1), qui s'était fortement développée dans les transports depuis 1996, a connu un recul sensible en 2000 (-18 % par rapport à 1999). Les contrats de qualification (qui représentent 81 % de l'ensemble) ont diminué de 19 % et les contrats d'adaptation de 13 %.

Les contrats concernant la conduite de véhicule, qui représentent 64 % de l'ensemble des contrats dans les transports routiers, enregistrent un fort recul (-21 % pour les contrats de qualification et -32 % pour les contrats d'adaptation). Cette baisse intervient cependant après trois années de forte progres-

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

	1997	1998	1999	2000
Contrats d'adaptation	1095	1344	1249	1084
dont conduite de véhicule	543	684	764	520
Contrats de qualification	4260	5018	5800	4671
dont conduite de véhicule	2353	2940	3974	3157
Ensemble	5355	6362	7049	5755

Source : CNPE, cf encadré page 35

sion.

Les formations obligatoires

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée sur la période récente. Les effectifs en

1 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 cinq 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 doit être 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 assuré principalement par les entreprises et l'OPCA transport. Comme pour la FIMO, il avait été prévu un échéancier d'application qui s'étalait jusqu'au 1er juillet 2000.

L'accord est rentré en application progressivement :

- jusqu'au 1er décembre 1997, il concernait tous les conducteurs entrés dans le métier entre le 1er juillet 1992 et le 30 juin 1995 sans être titulaires 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, il s'appliquait 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 était 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.

- l'article 1^{er} de la loi du 6 février 1998 a posé le principe d'une obligation de formation professionnelle initiale et continue de tous les conducteurs routiers : salariés et non salariés, compte d'autrui et compte propre, marchandises et voyageurs.

formation concernant la conduite de véhicules ont doublé entre 1996 et 2000. Ce développement est dû 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).

- 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. Elle concerne essentiellement les titulaires du seul permis poids lourds puisque les titulaires d'un diplôme de formation professionnelle «conduite» obtiennent la FIMO par équivalence (cf. encadré). 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, ensemble des conducteurs du compte propre et du transport routier de voyageurs). Du fait de cette extension de la FIMO par des accords de branche signés en 1999 et 2000, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO a continué à progresser en 2000 : + 17,5 %.

Entre 1996, première année pleine d'application de cette mesure, et 2000, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO, hors équivalences, est passé de 4792 à 14739 (+ 38 % en moyenne annuelle). 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 respect de la 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

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

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
FIMO ¹	1256	4792	6584	9445	12543	14739
FCOS	194	2960	14051	51804	57670	106432

Source : DTT

Ensemble des centres agréés

1 Non compris les attestations délivrées par équivalence

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. D'autre part, comme pour la FIMO, la FCOS s'étend progressivement aux salariés du compte propre et du transport routier de voyageurs. En conséquence, le nombre d'attestations délivrées au titre de la FCOS est passé de 2960 à 106 432 entre 1996 et 2000. Au cours de cette dernière année, on enregistre une augmentation de 85 % des attestations délivrées. Cette forte progression s'explique elle aussi par l'échéancier d'application de l'accord.

- 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 20 % 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. Du fait de la périodicité de l'obligation, le nombre de participants à cette formation s'est stabilisé au cours des deux années passées, après de fortes augmentations en 1996 et 1998.

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, 57 % des conducteurs ont suivi une formation pendant l'année. Cette part est en forte augmentation depuis deux ans, ce qui s'explique par la montée en régime des différentes formations obligatoires. Les stagiaires ont suivi essentiellement la FCOS (72 % des stages suivis, contre 25 % pour la FIMO).

TABLEAU 5.7 : Nature de la formation suivie des conducteurs du TRM, en 2000 (en %)

Formation suivie	Ensemble	Moins de 35 ans
FIMO	25%	29%
FCOS ¹	72%	66%
Capacité	1%	1%
Autres	2%	3%
ensemble	100%	100%

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

1 y compris matières dangereuses

La part des conducteurs ayant suivi la formation continue obligatoire de sécurité (y compris matières dangereuses) est en progression par rapport à 1999: 72 % contre 68 % en 1999.

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 ac-

tifs sur cinq des entreprises de transports terrestres de 10 à 49 salariés (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 comparer l'effort de formation dans les transports terrestres par rapport à celui 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 était de 1,7 % en 1998, le minimum légal étant de 1,5 %. La plupart des indicateurs retenus situent les transports à des niveaux inférieurs à la moyenne, excepté le taux d'accès à la formation continue dans les très petites et très grandes entreprises.

On observe cependant une nette amélioration de ces taux par rapport à 1997 qui s'explique par le fort développement de la formation continue dans les transports routiers à partir de cette date.

TABLEAU 5.8 : La formation continue dans les entreprises en 1998

(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	2,5	3,2	7,2	25,1
Ensemble de l'économie	2,8	4,7	10,9	17,6
2 - Durée moyenne des stages, en heures				
Transports terrestres	26,3	26,4	23,5	48,8
Ensemble de l'économie	32,3	31,5	34,1	35,5
3 - Taux d'accès à la formation continue				
Transports terrestres	9,6	12,1	30,9	51,5
Ensemble de l'économie	8,6	14,8	32,1	49,4
4 - Taux de participation financière				
Transports terrestres	1,7	1,7	2,2	2,9
Ensemble de l'économie	1,8	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 2000, 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 famille professionnelle¹. La famille "conduite de véhicules" regroupe les emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier, quelles que soient leurs 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 80 % 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 2000, sur un effectif salarié de 830 000 personnes concernées, plus de 60 000 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 7,4 % alors que le taux correspondant pour l'ensemble des activités (hors sièges sociaux) n'atteignait pas 5 %.

Dans le TRM, 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 particulièrement les ouvriers non qualifiés.

La baisse du nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd se poursuit en 2000.

Des activités à risques

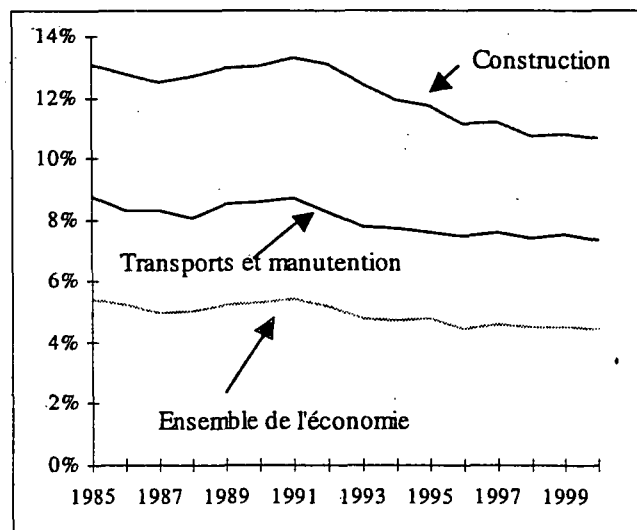
En 2000, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a estimé à 61 200 le nombre d'accidents du travail avec arrêt dans l'ensemble des secteurs du transport et de la manutention pour un effectif concerné de l'ordre de 832 000 salariés¹.

Il en résulte un "taux de risque"² de 7,4 %, qui place le secteur parmi ceux où l'on compte le plus d'accidents, après celui de la construction (près de 11%), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de moins de 5 % (tableau 6.1 en annexe).

En outre, ce taux de risque ne diminue presque plus depuis quelques années (graphique 6.1).

Les transports routiers de marchandises (TRM) contribuent largement aux évolutions constatées en 1999, dernière année pour laquelle on dispose de statistiques détaillées, ils représentaient le quart environ (27%) des effectifs salariés de l'ensemble « Transport et manutention » alors qu'ils étaient à l'origine de plus du tiers (34%) des accidents avec arrêt, 47 % des accidents avec incapacité permanente et enfin près de 65 % du total des décès (80 décès dans le TRM pour un total de 123 dans les secteurs des transports et de la manutention).

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



Source : CNAM

Les risques d'accidents du travail dans le TRM diminuent avec l'âge mais leur gravité s'accroît

Selon les dernières données disponibles relatives à l'année 1999, les risques d'accidents du travail varient selon l'âge des salariés du TRM (graphiques 6.2 et 6.3 et tableau 6.3 en annexe).

¹ Hors effectifs des sièges sociaux, cf. encadré

² Nombre d'accidents rapporté au nombre total de salariés

Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie

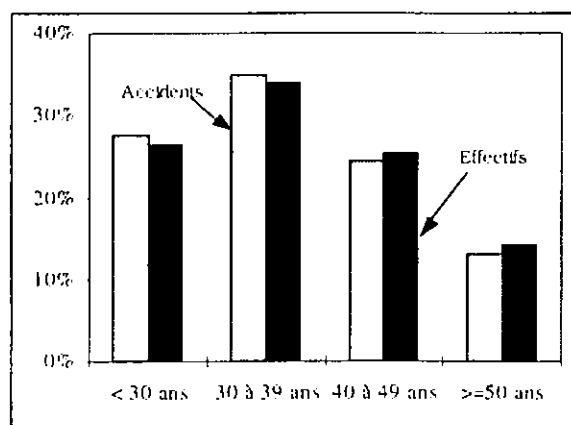
Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) constituent la source principale d'information sur les accidents du travail. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence des accidents du travail et, d'autre part, la répartition des accidents suivant différents critères tels 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 1999
602LA	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) de proximité	1 512
602LB	Transports routiers de marchandises de proximité	46 799
602LC	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques de proximité	5 066
602MA	Transports routiers associés (marchandises et voyageurs) interurbains	2 733
602MB	Transports routiers de marchandises interurbains	144 589
602MC	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques interurbains	18 767

GRAPHIQUE 6.2: Accidents avec arrêt et effectifs par classe d'âge en 1999 dans le TRM

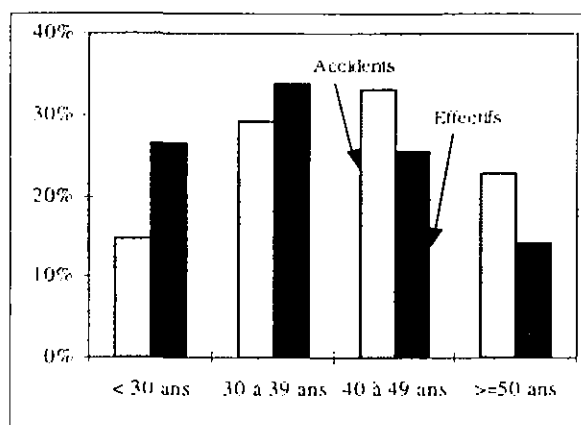


Source : CNAM

A partir de 40 ans, le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail diminue légèrement.

Par contre, la gravité de ces accidents, mesurée par le risque d'avoir une incapacité permanente, s'accroît avec l'âge : les 40 ans et plus, qui représentent 39 % des salariés du TRM en 1999, ont été victimes de 56 % des accidents de ce type.

GRAPHIQUE 6.3: Accidents avec incapacité permanente (IP) et effectifs par classe d'âge en 1999 dans le TRM



Source : CNAM

Les risques d'accidents du travail sont plus grands pour les ouvriers non qualifiés

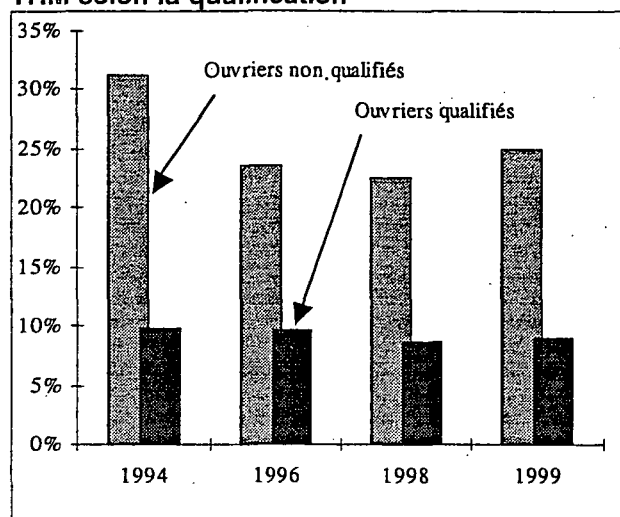
En 1999, on peut estimer que les ouvriers, qualifiés (OQ) ou non qualifiés (ONQ), représentaient environ 83 % de l'ensemble des salariés du TRM comptabilisés par la CNAM³.

³ 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 : 19 % pour les ouvriers non qualifiés et 73 % 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) sont très différents : celui des ouvriers non qualifiés (25 %) est quasiment le triple de celui des ouvriers qualifiés (9 %).

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 conducteurs 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 1999 s'établit à 34 % en zone courte et à 22 % en zone longue contre environ 9 % pour les conducteurs 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, le taux de risque n'est pas plus élevé en zone courte qu'en zone longue.

La plus grande partie des accidents du travail se produit à l'arrêt

En 1999, 87 % des accidents avec arrêt de travail se sont produits à l'arrêt, dans un atelier ou un chantier. Par contre, les 80 décès comptabilisés en 1999, qui représentent 0,4 % de l'ensemble des accidents du travail avec arrêt, concernent surtout les entreprises de la zone longue et se produisent essentiellement sur la route.

Les ouvriers non qualifiés, qui constituent la majeure partie des ouvriers sédentaires, ne représentent que 19 % 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 (tableau 6.4 en annexe), les lésions constatées consistant principalement en contusions (24%), lumbagos (20 %), 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 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 aux risques de respirer des poussières (+ 25 points à 55 %), de faire une chute grave (+24 points à 48 %), d'être atteint par la projection ou la chute de matériaux (+18 points à 39 %). Les difficultés de la situation des salariés se mesurent également par l'évaluation qu'ils font de leur responsabilité au travail. Les conducteurs sont, avec les policiers et les personnels relevant de la santé et du travail social, ceux qui estiment avoir les plus grandes responsabilités au travail. Plus de sept conducteurs sur dix déclarent qu'une erreur de leur part entraînerait :

- des sanctions à leur égard;
- des coûts financiers importants pour leur entreprise;
- des conséquences graves pour la qualité du service;
- des conséquences dangereuses pour leur propre sécurité ou celle d'autrui⁴.

Sur la route : des accidents de poids lourds de moins en moins nombreux

L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) fournit des statistiques sur les accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd⁵, qui permettent de suivre les évolutions

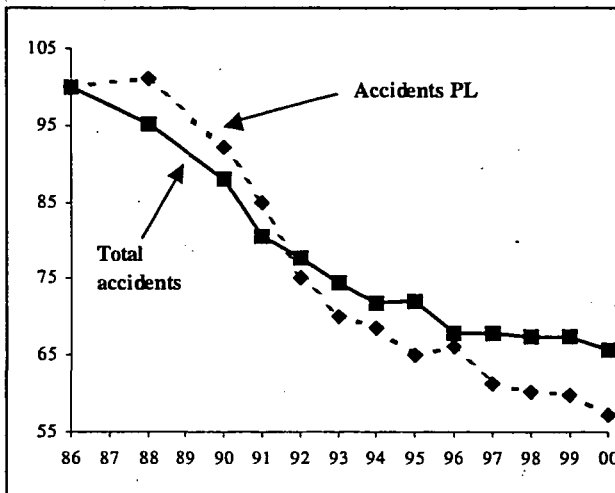
⁴ DARES : Premières informations et premières synthèses, 99-04-N°16.1 et Premières informations et premières synthèses, 99-07-N°27.1

⁵ 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 2000, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué un peu plus vite que le nombre total d'accidents corporels : -43% dans le premier cas (6 291 accidents en 2000 contre 11 017 en 1986) et -34% dans le second (121 223 accidents contre 184 615).

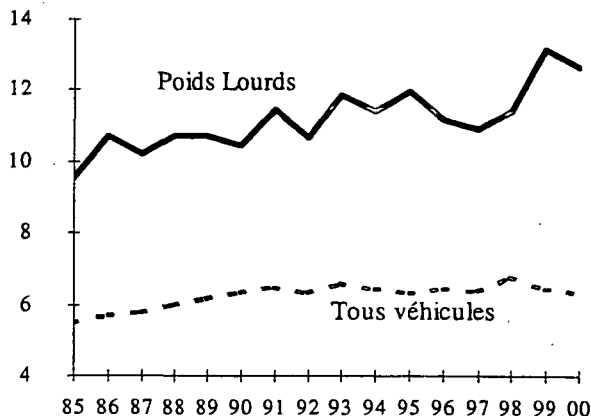
GRAPHIQUE 6.5 : Nombre total d'accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd PL (indice : 1986 = 100)



Source : ONISR/DSCR

Toutefois, si le nombre d'accidents a diminué depuis 15 ans, leur taux de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'accidents) a augmenté sur cette période : sur la base de 100 en 1986, il se situait à 110 pour l'ensemble des accidents en 2000 et, pour ceux impliquant les poids lourds, à 118 la même année. On note cependant une inflexion à la baisse en 2000.

GRAPHIQUE 6.6 : Les taux de gravité des accidents entre 1986 et 2000



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 : 10,7 contre 5,7 en 1986, 12,8 contre 6,3 en 2000.

En 2000, 6 291 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 121 223, soit une proportion de 5,2%. Dans ces accidents, 104 conducteurs routiers ont été tués, 231 gravement blessés et 1 129 légèrement blessés. Les données correspondantes pour l'ensemble des victimes d'accidents de poids lourds sont, respectivement, de 998, 1 733 et 6 078.

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

	1985	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nombre de tués	1582	1276	1097	1056	1102	1028	998
dont routiers	148	128	113	110	108	105	104
Nombre de blessés graves	4704	2645	2415	2288	2258	2056	1733
dont routiers	681	406	357	363	362	366	231
Nombre de blessés légers	10299	6741	6308	6334	6288	6197	6078
dont routiers	1926	1418	1376	1358	1244	1251	1129

Source : ONISR/DSCR

Les données concernant la répartition des accidents en 2000 par type de réseau 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 2000, de 21% pour le réseau national et de 79% pour le réseau départemental et local.

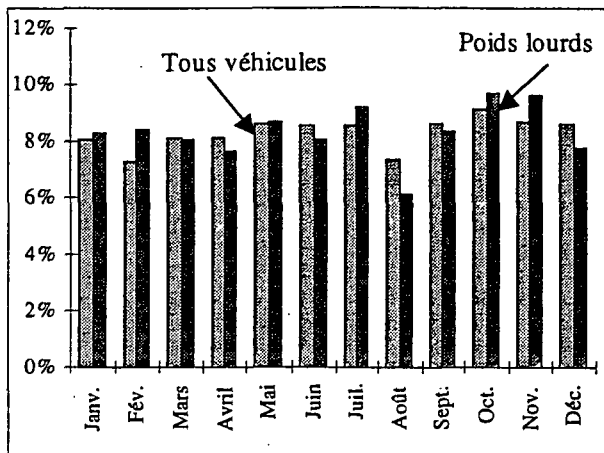
Ces chiffres sont à rapporter à ceux concernant la circulation des véhicules : 38% sur le réseau national et 62% sur le réseau départemental et local en 2000 pour l'ensemble des véhicules⁶, alors que les trois quarts de la circulation des poids lourds se font sur le réseau national⁷.

Ces données confirment la plus grande « sûreté » des routes à grande circulation, et notamment des autoroutes.

⁶ Source : 38ème rapport de la commission des comptes des transports de la nation - bilan de la circulation en 2000.

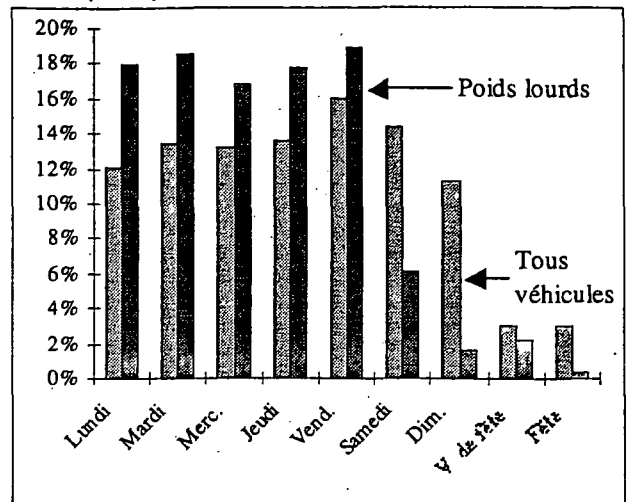
⁷ La répartition de la circulation des poids lourds par type de réseau est mal connue, sauf en ce qui concerne les autoroutes concédées : celles-ci accueillent à elles seules un peu moins de la moitié de la circulation totale de ce type de véhicules. Le taux de 25% appliqué au réseau départemental et 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 2000 (en %)



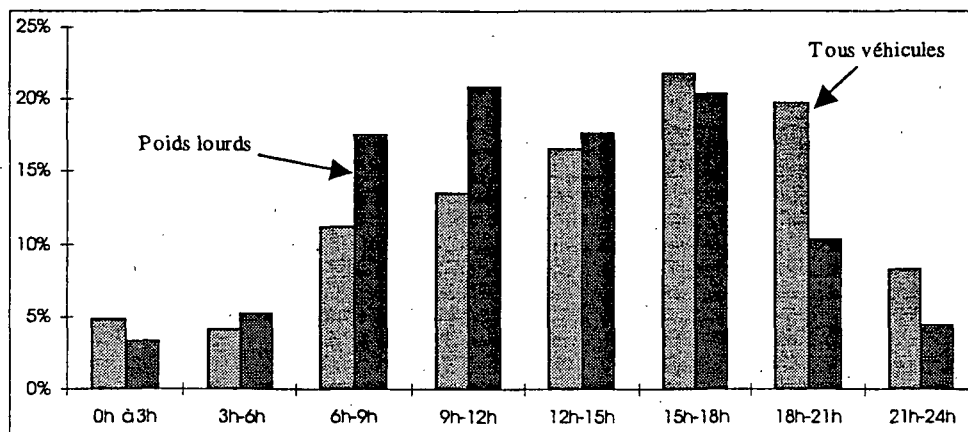
Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.8 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le jour de la semaine en 2000 (en %)



Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.9 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon l'heure en 2000 (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 :

- c'est en octobre et en novembre que les accidents de poids lourds ont été les plus nombreux en 2000.
- 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 se sont produits entre 6 heures et 18 heures, répartis de façon homogène entre le matin et l'après-midi, alors que, tous véhicules confondus, 63 % des accidents corporels interviennent dans ce créneau horaire, plutôt dans l'après-midi et la soirée.

DEUXIEME PARTIE

Les annexes

1. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

TABLEAU 1.1 : Le chiffre d'affaires hors taxes et en millions d'euros de 1990 à 2000

	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	nomenclature (NAP)			nouvelle nomenclature (NAF)								
TRM interurbain	10804	11398	12135	11576	12233	12940	13702	13863	14471	16415	17221	18622
TRM de proximité	7352	6931	7206	6708	6308	5988	6083	5934	6510	6864	6958	7505

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 1990 à 2000

Unité : milliards de tonnes-kilomètres

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport ferroviaire	44,0	43,5	41,9	37,6	39,9	39,0	39,6	42,4	43,1	42,9	46,0
Transport routier	171,8	175,6	179,3	174,2	184,5	196,9	199,7	204,8	212,7	225,0	229,4
Transport fluvial	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3
Transport par conduites	20,5	22,7	23,4	23,3	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7
Total Terrestre	243,4	248,6	251,5	241,1	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4

TABLEAU 1.3 : Les indices de prix de la tonne-kilomètre du transport routier de marchandises, de 1990 à 2000

Base 100 en 1990

	Ensemble	International	France	
		Zone longue	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
2000	111,6	108,5	114,1	107,3

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 2000

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Créations	10001	10636	10498	9642	10074	9650	8900	7068
Défaillances	2619	2389	1966	1906	2132	1790	1721	1830
Nombre	90316	91135	92991	91699	92091	92724	92415	91987

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 1.6 : Le taux de sous-traitance dans le TRM (sous-traitance sur chiffre d'affaires) en %, de 1989 à 2000

	1989	1990	1991	1992	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	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%	14,5%	14,5%	14,1%	14,7%	14,4%

Source : SES-EAE rupture de série en 1992 liée au changements de nomenclature

TABLEAU 1.7 : Le taux de sous-traitance en %, selon l'activité et la taille de l'entreprise, de 1997 à 2000

	1997	1998	1999	2000
TRM Interurbain (602M)				
6 à 49 salariés	12,8%	11,8%	12,6%	12,2%
50 salariés et plus	18,5%	18,0%	18,6%	17,6%
Plus de 6 salariés	15,6%	14,9%	15,7%	15,1%
TRM de proximité (602L)				
6 à 49 salariés	9,8%	10,0%	9,2%	8,9%
50 salariés et plus	14,9%	16,0%	16,1%	14,9%
Plus de 6 salariés	11,4%	11,7%	11,3%	10,6%
Total TRM (602M + 602L)				
6 à 49 salariés	11,9%	11,2%	11,6%	11,2%
50 salariés et plus	17,8%	17,7%	18,2%	17,2%
Plus de 6 salariés	14,5%	14,1%	14,7%	14,0%

Source : EAE-SES

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

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Compte de production de la branche en prix 1995 (Comptes de la nation)							
	(en millions d'euros)						
Consom. intermédiaire	12672	13253	13072	13546	15066	16220	nd
Valeur ajoutée	11035	12175	12472	13027	13363	14218	nd
Production effective	23707	25428	25544	26573	28429	30438	31954
Le facteur travail de la branche (Comptes de la nation)							
	(effectifs en milliers équivalent temps plein, nombre d'heures travaillées en millions)						
Salariés	264	271	275	274	292	307	nd
Non salariés	35	36	36	36	36	37	nd
Total des effectifs	298	306	311	310	328	344	nd
Heures travaillées	527	534	546	545	578	602	nd
Le facteur capital du secteur (EAE-SES)							
	(en nombre)						
Parc (camions+rem.+tract.)	212884	216470	225638	222648	244108	245047	nd
La productivité du travail							
	100,0	108,9	109,2	114,2	110,4	112,8	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 2000*, selon la taille et l'activité de l'entreprise.

Activité	Taille	1986	1992	1993	1994	1996	1997	1998	1999	2000
TRM interurbain	0 à 9 salariés	7 199	8 806	9 062	9 255	8 061	9 980	11 638	11 343	11 240
	10 à 49 salariés	1 769	2 281	2 445	2 414	2 489	2 476	2 858	2 720	2 954
	plus de 50 salariés	275	426	442	485	539	537	592	632	671
	Total	9 243	11 513	11 949	12 154	11 089	12 993	15 088	14 695	14 865
TRM de proximité	0 à 9 salariés	14 173	20 472	20 111	19 075	22 023	22 116	22 115	22 541	19 617
	10 à 49 salariés	1 579	1 533	1 413	1 405	1 456	1 527	1 577	1 530	1 629
	plus de 50 salariés	182	175	162	147	134	151	154	173	174
	Total	15 934	22 180	21 686	20 627	23 613	23 794	23 846	24 244	21 420
Ensemble	0 à 9 salariés	21 372	29 278	29 173	28 330	30 084	32 096	33 753	33 884	30 857
	10 à 49 salariés	3 348	3 814	3 858	3 819	3 945	4 003	4 435	4 250	4 583
	plus de 50 salariés	457	601	604	632	673	688	746	805	845
	Total	25 177	33 693	33 635	32 781	34 702	36 787	38 934	38 939	36 285

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.2 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises (zone longue, zone courte) de 1994 à 2000*, selon la taille de l'entreprise.

Activité	Taille	1994	1996	1997	1998	1999	2000
TRM interurbain	0 à 9 salariés	21 396	18 040	21 908	25 734	25 610	26 622
	10 à 49 salariés	54 339	57 554	56 310	63 625	63 402	67 729
	50 salariés et plus	59 029	67 553	66 942	75 530	80 490	89 088
	Total	134 764	143 147	145 160	164 889	169 502	183 439
TRM de proximité	0 à 9 salariés	26 564	29 576	30 197	34 630	30 798	32 047
	10 à 49 salariés	28 148	28 637	28 977	31 259	30 651	33 382
	50 salariés et plus	17 129	14 407	17 251	16 726	18 576	18 381
	Total	71 841	72 620	76 425	82 615	80 025	83 810
Ensemble	0 à 9 salariés	47 960	47 616	52 105	60 364	56 408	58 669
	10 à 49 salariés	82 487	86 191	85 287	94 884	94 053	101 111
	50 salariés et plus	76 158	81 960	84 193	92 256	99 066	107 469
	Total	206 605	215 767	221 585	247 504	249 527	267 249

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.3 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises entre 1986 et 2000*, selon l'activité de l'entreprise.

Activité	ancienne nomenclature			nouvelle nomenclature							
	1986	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TRM interurbain	94 308	130 137	123 702	128 252	134 764	142 735	143 147	145 160	164 889	169 502	183 439
TRM de proximité	76 477	89 093	79 720	74 460	71 841	73 935	72 620	76 425	82 615	80 025	83 810
Total TRM	170 785	219 230	203 422	202 712	206 605	216 670	215 767	221 585	247 504	249 527	267 249

Source : EAE-SES.

*Les données de 2000 sont provisoires.

TABLEAU 2.4 : Evolution de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises entre 1993 et 2000 selon le sexe et l'activité.

	déc-93	déc-94	déc-95	déc-96	déc-97	déc-98	déc-99	déc-00
TRM de proximité	77 114	80 159	81 229	81 814	83 658	88 831	94 833	100 702
TRM interurbain	145 751	153 636	161 797	163 745	169 472	178 123	186 738	194 829
Ensemble TRM	222 865	233 795	243 026	245 559	253 130	266 954	281 571	295 531
Hommes								
TRM de proximité	68 462	70 664	73 993	72 983	74 594	78 947	84 218	89 391
TRM interurbain	129 653	138 382	144 112	146 868	152 077	160 059	167 871	174 459
Ensemble TRM	198 115	209 046	218 105	219 851	226 671	239 006	252 089	263 850
Femmes								
TRM de proximité	8 652	9 495	7 236	8 831	9 064	9 884	10 615	11 311
TRM interurbain	16 098	15 254	17 685	16 877	17 395	18 064	18 867	20 370
Ensemble TRM	24 750	24 749	24 921	25 708	26 459	27 948	29 482	31 681

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 2000.

	2000			Variation 1990-2000		
	TRM	Transport	Ensemble	TRM	Transport	Ensemble
Moins de 25 ans	6%	5%	8%	-5%	-2%	-3%
De 25 à 39 ans	47%	44%	42%	-4%	-5%	-2%
De 40 à 49 ans	28%	31%	29%	3%	3%	2%
Plus de 49 ans	19%	20%	21%	6%	5%	3%
Total	100%	100%	100%			

Source: Enquête emploi-INSEE,SES

TABLEAU 2.6 : La mobilité des actifs dans les entreprises des transports en 2000.

	Actifs déclarant vouloir changer d'emploi*	Ancienneté dans l'établissement	
		Moins d'un an	Plus de 10 ans
Transports ferroviaires	1%	5%	75%
Transports urbains	2%	7%	61%
Transports routiers de voyageurs	16%	23%	30%
Transports routiers de marchandises	8%	24%	23%
Transports aériens	4%	12%	53%
Services auxiliaires	10%	18%	33%
Ensemble	7%	17%	41%

Source: Enquête emploi-INSEE,SES

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

TABLEAU 2.7 : Répartition des effectifs salariés selon l'ancienneté dans l'entreprise en 2000.

Ancienneté dans l'entreprise	Conducteurs du TRM	Salariés du TRM	Salariés du transport	Salariés hors Etat et collectivités territoriales
Moins de un an	23%	24%	12%	12%
De 1 à moins de 5 ans	33%	35%	27%	28%
De 5 à moins de 10 ans	19%	18%	17%	19%
De 10 ans et plus	25%	23%	44%	42%
Total	100%	100%	100%	100%

Source : Enquête emploi de mars 2000

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				
<u>Ensemble</u>	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				
<u>Ensemble</u>	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			
<u>Ensemble</u>	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			
<u>Ensemble</u>	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 SALARIÉS 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

	97/1	97/2	97/3	97/4	98/1	98/2	98/3	98/4	99/1	99/2	99/3	99/4	00/1	00/2	00/3	00/4
1- Taux de salaire ouvrier horaire																
Toutes activités	96,3	97,3	97,8	98,2	98,6	99,3	99,7	100,0	100,6	101,2	102,5	103,4	105,8	106,7	107,9	108,6
Transport	96,6	97,3	97,8	98,3	98,7	99,4	99,5	100,0	100,7	101,2	101,7	102,9	107,0	107,9	109,5	110,3
2- Salaire mensuel conventionnel des ouvriers du TRM (en euros)																
	999	999	999	1033	1049	1049	1049	1049	1049	1049	1049	1121	1121	1121	1192	1192

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 de travail hebdomadaire (en euros)

	Rythme de travail	Salaires net yc primes et 13 ^{ème} mois	Frais de route	Total
Compte d'autrui	Ensemble des conducteurs	1264	401	1665
	Rentre chaque jour	1213	221	1434
	Ensemble des absents	1312	564	1876
	<i>Absents plus de 3 nuits</i>	1318	625	1943
	<i>Absents de 1 à 3 nuits</i>	1300	444	1744
Compte propre	Ensemble des conducteurs	1260	184	1444
	Rentre chaque jour	1241	152	1392
	Ensemble des absents	1413	387	1800

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

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	2000 (estimé)
Direction - gestion, dont :	10 301	10 932	15 868	11 405	11 641	10 633	12 033	13 245
perfectionnement maîtrise et cadres	6 307	6 486	11 003	6 074	5 967	5 392	7 348	7 395
attestation de capacité	2 741	2 808	2 631	2 821	2 981	2 521	2 170	3 282
DUT et BTS	1 227	1 557	2 109	2 315	1 724	1 969	1 933	1 961
Conduite de véhicules, dont :	37 658	41 135	53 113	62 230	60 557	95 278	98 631	127 318
CFP	nd	nd	nd	nd	6 593	6 842	7 776	7 831
FIMO	nd	nd	nd	nd	4 322	5 187	6 046	7 015
FCOS	nd	nd	nd	nd	11 213	38 400	39 970	71 020
matières dangereuses	16 038	17 602	19 640	28 653	19 866	28 129	26 503	26 290
perfectionnement "eco-sécurité"	9 360	12 301	21 746	18 586	13 356	11 016	12 425	8 457
CAP et BEP "conduite routière"	1 757	1 727	1 939	2 019	1 914	2 235	2 161	2 304
Permis de conduire	2 282	1 900	2 290	1 246	3 293	3 469	3 750	4 401
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont :	5 075	6 162	6 333	7 873	8 104	8 425	8 459	7 365
initiation professionnelle	1 399	1 877	2 065	1 378	1 383	1 433	1 574	1 300
perfectionnement professionnel	1 781	2 425	2 160	3 322	2 718	2 754	2 722	2 164
Bac. pro. "transport"	904	879	1 087	1 139	1 645	1 923	1 846	2 003
BEP "agent du transport"	661	591	571	554	525	617	517	-
Caristes	nd	nd	nd	nd	nd	21 265	23 340	24 272
Maintenance, dont	764	1 190	1 311	1 551	1 703	1 687	1 567	1 219
BEP/CAP	616	528	676	642	727	747	720	667
perfectionnement professionnel	-	517	479	794	849	819	737	432
Total hors caristes	53 798	59 419	76 625	81 739	82 005	116 023	120 690	149 147
Total y compris caristes						137 288	144 030	173 419

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	2000
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	42 494

Source : DCSR

TABLEAU 5.4 : Formation continue selon la qualification des stagiaires en 1998

	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	87,1	59,0	30,1	55,3	40,7	53,1
Transports maritimes	316,5	58,7	24,7	33,2	61,6	44,7
Transports aériens et spatiaux	189,5	57,1	45,6	43,2	71,4	51,8
Ensemble de l'économie	34,7	36,3	30,9	38,5	40,2	36,2
2 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	25,8	46,8	51,2	64,9	48,8	48,8
Transports maritimes	3,2	24,1	54,5	45,7	38,8	36,0
Transports aériens et spatiaux	38,6	35,5	53,4	75,1	61,8	61,7
Ensemble de l'économie	17,3	29,4	34,2	56,2	52,9	37,7

Source : CEREQ

TABLEAU 5.5 : Formation continue selon la taille des entreprises en 1998

	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	2,52	3,19	7,24	25,11	45,06	25,95
Transports maritimes	0,00	10,41	10,13	25,05	-	16,09
Transports aériens et spatiaux	6,01	7,68	16,09	7,66	36,87	31,96
Ensemble de l'économie	2,79	4,68	10,93	17,55	21,36	13,61
2 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	26,31	26,44	23,47	48,75	62,03	53,13
Transports maritimes	0,00	40,18	29,08	61,87	-	44,65
Transports aériens et spatiaux	28,11	22,64	36,73	30,41	53,94	51,79
Ensemble de l'économie	32,33	31,54	34,07	35,52	38,81	36,15
3 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	9,60	12,10	30,90	51,50	72,60	48,80
Transports maritimes	0,00	25,90	34,80	40,50	-	36,00
Transports aériens et spatiaux	21,40	34,00	43,80	25,20	68,40	61,70
Ensemble de l'économie	8,60	14,80	32,10	49,40	55,00	35,50
4 - Taux de participation financière des entreprises, en % (4)						
Transports terrestres	1,68	1,73	2,20	2,86	7,76	5,34
Transports maritimes	0,99	1,50	1,78	2,45	-	2,02
Transports aériens et spatiaux	1,55	4,19	2,35	6,03	11,40	10,06
Ensemble de l'économie	1,77	1,89	2,53	3,54	4,65	3,23

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	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
											Semi-définitif	provisoire
TRANSPORT ET MANUTENTION												
Nbre de salariés (milliers)	562,8	650,7	665,8	666,7	653,6	675,3	695,6	709,7	720,5	766,7	807,8	831,8*
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	46,8	55,6	58,1	55,1	51	52	52,9	55	54,8	56,5	60,8	61,2
Taux de risque (%)	8,3%	8,5%	8,7%	8,3%	7,8%	7,7%	7,6%	7,7%	7,6%	7,4%	7,5%	7,4%*
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	5,1	5,6	5,8	5,3	4,5	4,8	5,1	4,3	3,5	3,4	3,3	nd
Taux de risque (%)	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,4%	0,4%	nd
Nombre d'accidents mortels	152	205	196	175	166	161	144	147	128	135	123	nd
BTP												
Nbre de salariés (milliers)	1229,8	1285,7	1295,1	1239,8	1146,9	1148,3	1140,4	1094	1055,4	1098,3	1120,9	1154,2*
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	157,3	167,8	171,6	162,6	142,3	136,9	133,7	124,9	118,3	118,8	121,3	123,4
Taux de risque (%)	12,8%	13,1%	13,2%	13,1%	12,4%	11,9%	11,7%	11,4%	11,2%	10,8%	10,8%	10,7%*
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	17,4	17,6	17,8	16,2	13,8	14	14,6	11,7	8,4	8,1	7,5	nd
Taux de risque (%)	1,4%	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%	1,2%	1,3%	1,1%	0,8%	0,7%	0,7%	nd
Nombre d'accidents mortels	263	361	313	298	256	214	183	208	188	141	162	nd
ENSEMBLE DES SECTEURS												
Nbre de salariés (milliers)	13177	14414	14560	14440	14140	14279	14499	14473,8	14504,1	15162,1	15803,7	16272,7
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	691	761	787	750	676	668	676	658,1	661,5	662,8	715,5	725,8
Taux de risque (%)	5,2%	5,3%	5,4%	5,2%	4,8%	4,7%	4,7%	4,5%	4,6%	4,6%	4,5%	4,5%
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	67	67	68	62	53	53	61,2	48	39,4	39,1	36,9	nd
Taux de risque (%)	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	nd
Nombre d'accidents mortels	978	1213	1082	1024	855	806	750	773	721	659	702	nd

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

* : estimation

I.P. : Incapacité permanente

TABLEAU 6.2 : Accidents du travail dans les transports routiers de marchandises (TRM)

	Année 1994			Année 1996			Année 1998			Année 1999		
	Zone courte	Zone longue	Total	Zone courte	Zone longue	Total	Zone courte	Zone longue	Total	Zone courte	Zone longue	Total
Nbre de salariés	34 187	137 011	171 198	42 578	148 016	190 594	48 547	158 459	207 006	53 377	166 089	219 466
Nbre d'accidents avec arrêt	3 587	14 670	18 257	4 098	14 471	18 569	4 815	14 784	19 599	5 200	15 462	20 662
Taux de risque (%)	10,50%	10,70%	10,70%	9,60%	9,80%	9,70%	9,90%	9,30%	9,50%	9,70%	9,30%	9,40%
Nbre d'accidents avec I.P.	342	1 521	1 863	290	1 410	1 700	335	1 310	1 645	385	1 151	1 536
Taux de risque (%)	1,00%	1,10%	1,10%	0,70%	1,00%	0,90%	0,70%	0,80%	0,80%	0,70%	0,70%	0,70%
Nombre de décès	9	87	96	15	59	74	19	56	75	19	61	80

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.3 : Répartition par classe d'âge des victimes d'accidents du TRM en 1999

	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	306	1 916	3 473	3 895	3 327	5 055	2 585	58	47	20 662
Répartition en %	1,50%	9,30%	16,80%	18,90%	16,10%	24,50%	12,50%	0,30%	0,20%	100,00%
2 - Accidents avec IP										
Nombre	4	63	161	225	222	509	333	14	5	1 536
Répartition en %	0,30%	4,10%	10,50%	14,60%	14,50%	33,10%	21,70%	0,90%	0,30%	100,00%

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.4 : Répartition des accidents du TRM selon l'élément matériel en cause, en 1999

Elément matériel en cause dans l'accident	1999	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP	
		Nombre	%	Nombre	%
Emplacement de travail et surface de circulation (chute avec dénivellement)		4 861	24%	417	27%
Emplacement de travail et surface de circulation (accidents de plain pied)		3 782	18%	236	15%
Objets en cours de manipulation		3 448	17%	223	15%
Objets en cours de transport manuel		2 578	12%	152	10%
Véhicules, sauf chariot de manutention		2 264	11%	266	17%
Appareils de levage et de manutention		1 205	6%	65	4%
Autres		2 524	12%	177	12%
Total		20 662	100%	1 536	100%

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TABLEAU 6.5 : Statistiques d'accidents de la route

	1986	1988	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
CONDUCTEURS POIDS LOURDS													
Blessés légers	1 942	2 036	1 950	1 843	1 615	1 535	1 483	1 389	1 376	1 358	1 244	1 359	1 311
Blessés graves	735	721	687	623	474	475	399	403	357	363	362	367	290
Tués	207	192	194	154	123	136	122	128	113	110	108	105	116
ENSEMBLE DES VICTIMES D' ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD													
Blessés légers	9 861	10 121	9 305	8 646	7 737	7 139	7 049	6 741	6 308	6 334	6 288	6 197	6 078
Blessés graves	4 505	4 347	3 911	3 540	3 013	2 834	2 682	2 645	2 415	2 867	2 258	2 056	1 733
Tués	1 724	1 740	1 542	1 573	1 281	1 339	1 250	1 276	1 097	1 056	1 102	1 018	998
NOMBRE D'ACCIDENTS													
impliquant un PL	11 017	11 140	10 138	9 349	8 281	7 712	7 555	7 169	7 288	6 751	6 639	6 599	6 291
Total accidents	184 615	175 887	162 573	148 890	143 362	137 500	132 726	132 949	125 406	125 202	124 387	124 524	121 223
Acc. PL/total en %	6	6,3	6,2	6,3	5,8	5,6	5,7	5,4	5,8	5,4	5,3	5,3	5,2

Source : ONISR/DSCR

TABLEAU 6.6 : Répartition des accidents de la route par types de réseaux en 2000

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total	Routes départementales	Voiries locales et autres	Total	
1 - Tous accidents							
Accidents corporels	6 224	17 871	24 095	38 381	58 747	97 128	121 223
Répartition en %	5%	15%	20%	32%	48%	80%	100%
Tués et blessés graves	1 739	7 339	9 078	17 411	8 561	25 972	35 050
Répartition en %	5%	21%	26%	50%	24%	74%	100%
2 - Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	1 077	1 632	2 709	2 046	1 536	3 582	6 291
Répartition en %	17%	26%	43%	33%	24%	57%	100%
Tués et blessés graves	363	896	1 259	1 114	358	1 472	2 731
Répartition en %	13%	33%	46%	41%	13%	54%	100%

Source : ONISR/DSCR

BIBLIOGRAPHIE

Économie générale

- "Comptes et indicateurs économiques", INSEE (rapport sur les comptes de la nation), 2001

Économie des transports

- "Les transports en 2000, 38^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la nation", INSEE- SES

- "Les transports en 2000", Insee Première n° 802, septembre 2001

- "Les entreprises de transport - Enquête annuelle d'entreprise - année 1999" - Données détaillées du SES, octobre 2001

- "Mémento de statistiques des transports - Résultats 2000", SES, à paraître en mars 2002

- "Bulletin statistique du SES - Transport - SES, trimestriel - mise à jour mensuelle sur Internet

- "La productivité dans les transports" - DAEI-SES CEPIL, novembre 2001

- "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 transports terrestre, maritime et aérien - 2000", CNT, à paraître au 1^{er} trimestre 2002

- "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 2001

- "Enquête sur l'emploi de mars 2001", INSEE Résultats n°177-178, août 2001

- "Les salaires dans l'industrie, le commerce et les services", INSEE Résultats n°179-180, août 2001

- "Les mouvements de main-d'oeuvre dans les établissements de 50 salariés ou plus", INSEE Résultats n°171, janvier 2001

- "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, annuel

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

Sites internet à consulter :

- ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement : www.equipement.gouv.fr
sites thématiques : Économie & Statistiques (SES)
Transports (DTT)

- INSEE : www.insee.fr

- ministère de l'Emploi et de la Solidarité (DARES) : www.travail.gouv.fr/etudes/etudes_f.html

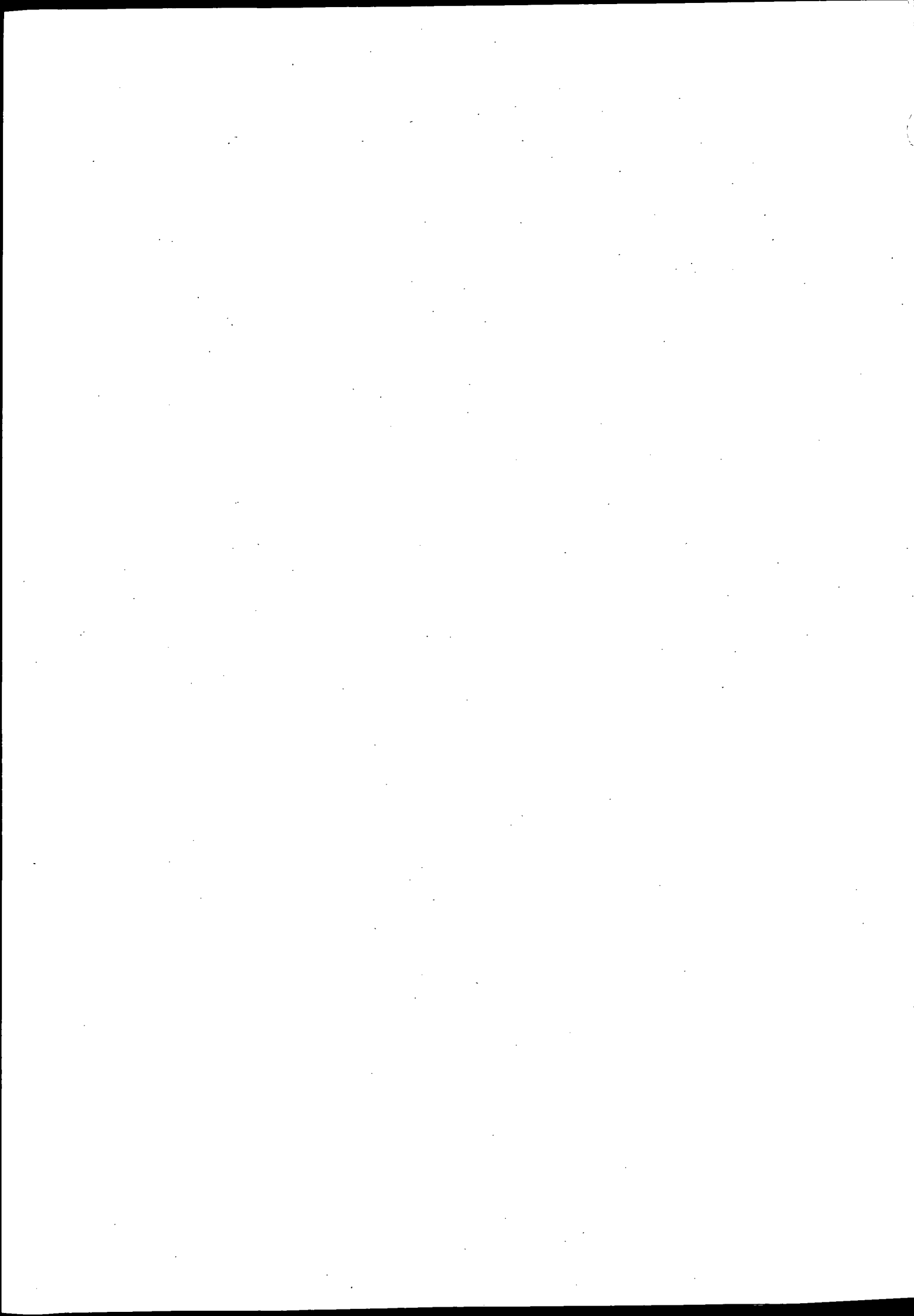
- CNT : www.cnt.fr

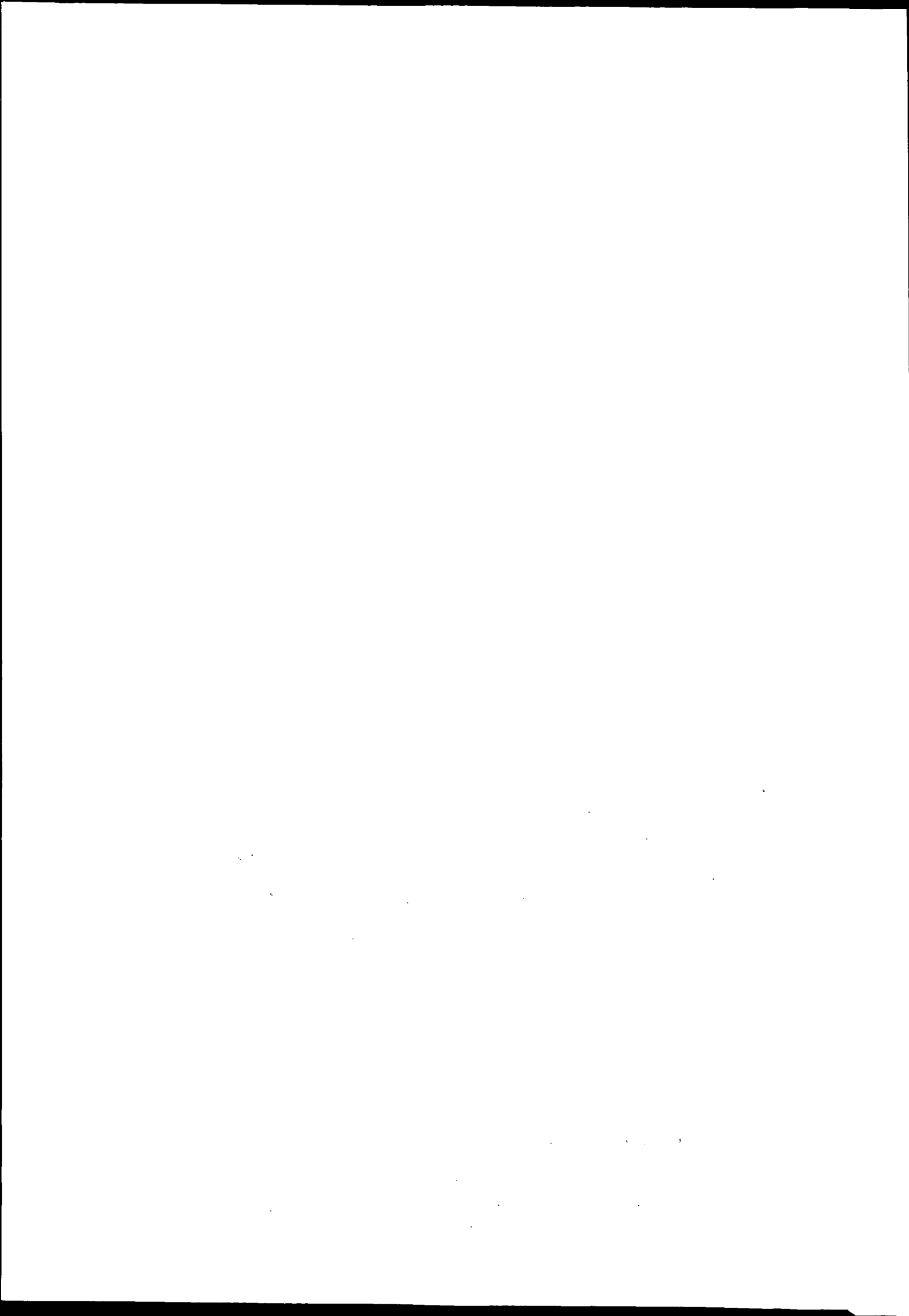
SIGLES

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
CEREQ : 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
FBCF : formation brute de capital fixe
FCOS : formation continue obligatoire de sécurité
FIMO : formation initiale minimale obligatoire
IC : ingénieurs et cadres
M : millions
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





**Pour tous
renseignements :**

**direction
des Transports
terrestres**

**sous-direction
du Travail et
des Affaires sociales**

**bureau
de la Réglementation
du Travail et
du Contentieux**

**François Philippart
téléphone :
01 40 81 17 77
fax :
01 40 81 10 67**

**Bernard Korman
téléphone :
01 40 81 17 72**

**mél :
ts.dtt
@equipement.gouv.f**

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).

À tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

Publication du ministère de l'Équipement des Transports et du Logement
service Économique et Statistique
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
téléphone : 33 (0) 1 40 81 14 38 - fax : 33 (0) 1 40 81 13 30
directeur de la publication : Yves Robin
rédacteur en chef : François Jeger