

## LA FORMATION

**Le niveau moyen de formation des salariés des transports routiers reste encore limité par rapport à la moyenne de l'ensemble des secteurs, mais la proportion des titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur ne cesse d'augmenter. Le nombre de personnes suivant une formation professionnelle a diminué en 2001 essentiellement du fait de la fin de la période de transition, mi-2000, pour la formation obligatoire (FCOS).**

**Enfin, le nombre de contrats de formation en alternance continue de baisser en 2001.**

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 limité, tend à s'améliorer sensiblement 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 de transport. En 2001, dans le transport routier de marchandises, cette proportion est de 16% contre 38,5 % dans l'ensemble de l'économie et 30 % dans le secteur transport. Mais, elle n'était que de 12 % en 1997.

**TABLEAU 5.1 : Répartition des actifs selon le diplôme en 2001 (%)**

|                      | Transp.<br>Terrestre | dont<br>TRM | ransp.mari<br>et fluvial | Transp.<br>Aérien | Services<br>Auxiliaires | Secteur<br>Transport |
|----------------------|----------------------|-------------|--------------------------|-------------------|-------------------------|----------------------|
| Bac ou plus          | 22                   | 16          | 58                       | 66                | 40                      | 30                   |
| CAP-BEP              | 41                   | 42          | 23                       | 17                | 30                      | 36                   |
| Aucun ou BEPC        | 37                   | 42          | 19                       | 18                | 31                      | 34                   |
| Effectifs (milliers) | 733                  | 350         | 13                       | 81                | 288                     | 1114                 |

Source : enquête emploi de mars 2001

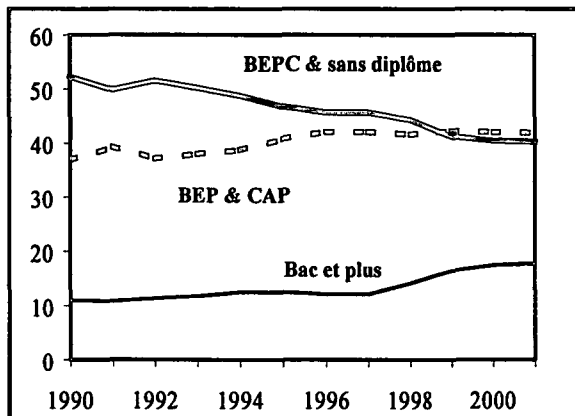
Cette situation est imputable en grande partie à l'importance du nombre des ouvriers dans l'effectif total : 53 % dans les transports contre 29 % dans l'ensemble de l'économie, selon les résultats de l'enquête emploi de mars 2001. Les ouvriers du transport routier de marchandises (principalement des conducteurs) ne sont pas moins formés que les ouvriers de l'industrie ou de la construction; dans l'ensemble de l'économie, 47 % des ouvriers n'ont pas de diplôme ou le BEPC, contre 42 % dans le transport routier de marchandises.

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 2001, 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 dix 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.

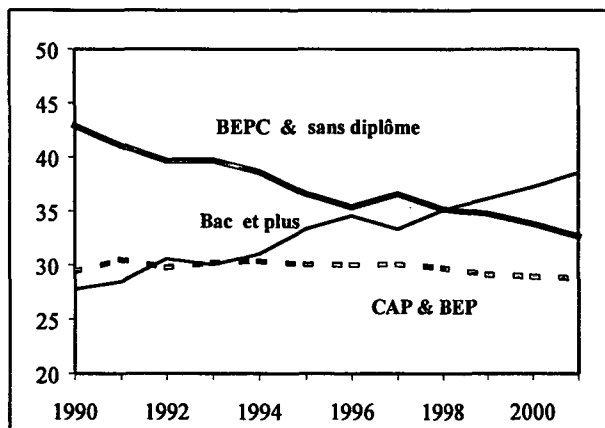
Alors que, en 1990, plus de la moitié des actifs du transport routier n'avait que le BEPC ou pas de diplôme, la proportion de titulaires d'un CAP ou d'un BEP dépasse en 2001 celle des non diplômés ou des titulaires du seul BEPC (voir graphique 5.1). Le transport routier reste toutefois un secteur à faible 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 (tableau 5.2). Le niveau de formation varie sensiblement avec l'âge des conducteurs. 33 % de l'ensemble des conducteurs n'ont aucun diplôme, alors que seulement 17 % des moins de 35 ans sont dans la même situation. De même, les détenteurs d'un BEP sont beaucoup plus nombreux parmi les jeunes conducteurs : 27 % des moins de 35 ans contre 14 % pour l'ensemble des conducteurs. Par contre, la proportion de titulaires d'un CAP varie peu avec l'âge (autour de 43 %). D'après cette même enquête, le diplôme le plus élevé détenu n'est spécialisé dans le domaine des transports que pour 29 % des conducteurs. Cette

proportion passe à 43 % pour les conducteurs âgés de moins de 35 ans. Parmi les autres diplômes, on observe une part non négligeable de CAP de mécanique.

TABLEAU 5.2 : Répartition des conducteurs du TRM selon le diplôme obtenu le plus élevé en 2001(en %)

|                       | Ensemble | Moins de 35 ans |
|-----------------------|----------|-----------------|
| diplôme enseign. sup. | 1,9      | 2,4             |
| BAC                   | 4,6      | 8,3             |
| CAP                   | 43,7     | 43,2            |
| BEP                   | 14,0     | 26,8            |
| BEPC                  | 2,6      | 1,7             |
| Aucun                 | 33,1     | 17,5            |
|                       | 100      | 100             |

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

Baisse des effectifs en formation de conduite de véhicules

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'AFT et Promotrans, et les certificats de formation professionnelle (CFP) dispensés par l'AFPA<sup>1</sup>.

En 2001, environ 112 000 personnes ont été for-

TABLEAU 5.3 : Effectifs en formation<sup>1</sup> dans les transports routiers et activités auxiliaires (nombre)

|                                  | 1997   | 1998    | 1999    | 2000    | 2001    |
|----------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Direction - gestion              | 11 641 | 10 633  | 12 033  | 14 031  | 11 841  |
| Conduite de véhic                | 60 557 | 95 278  | 98 631  | 121 054 | 90 461  |
| Ventes/achats <sup>2</sup> ,.... | 8 104  | 8 425   | 8 459   | 7 517   | 8 193   |
| Maintenance                      | 1 703  | 1 687   | 1 567   | 1 205   | 1 502   |
| Total <sup>2</sup>               | 82 005 | 116 023 | 120 690 | 143 807 | 111 997 |

Source : CNPE, cf encadré page 35

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

2 Non compris les formations de caristes

mées par ces organismes. Cet effectif, en nette diminution par rapport aux deux années précédentes, retrouve un niveau proche de celui de 1998. Cette diminution s'explique par la chute des effectifs de formation en conduite de véhicules, dont la famille professionnelle<sup>2</sup> (90 460 personnes) représente près de 81 % des effectifs totaux en formation. En effet, les

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.

effectifs totaux en formation. En effet, les formations concernant la conduite ont été multipliées par trois, entre 1993 et 1999, puis ont subi un net ralentissement en 2001 (-25 %). Cette baisse est le fait du fort recul des formations continues obligatoires de sécurité (FCOS), soit -59 %, après le pic de 2000, qui correspondait à l'échéance prévue par l'accord instituant une formation obligatoire des conducteurs, en ce qui concerne la formation continue. En revanche, les formations initiales minimales obligatoires (FIMO) continuent de progresser (+23 %). 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. Depuis novembre 1998, vingt-trois accords ont été conclus.

Les effectifs en formation "direction et gestion" baissent pour la première année, tandis que les effectifs en formation "ventes ou maintenance" continuent d'augmenter.

### Formation initiale : accroissement du nombre de diplômés de l'enseignement supérieur

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.

Toutefois, étant donné l'évolution de la formation, les diplômés sont difficilement comparables sur une longue période. On ne retiendra donc que le nombre de candidats ayant obtenu un diplôme de l'ensei-

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

|                   | 2000 | 2001 |
|-------------------|------|------|
| CAP - BEP         | 1816 | 1716 |
| BAC PROFESSIONNEL | 768  | 742  |
| BAC+3 ou 4        | 1733 | 1818 |

Source : AFT, Promotrans

gnement professionnel dans les établissements gérés ou soutenus par l'AFT ou Promotrans pour les années 2000 et 2001.

On constate ainsi que le nombre de CAP et de BEP délivrés baisse au profit du nombre de diplômes de formation supérieure. (tableau 5.4). En 2001, dans les établissements gérés ou soutenus par l'AFT et Promotrans, le nombre de CAP et BEP délivrés a baissé de 6 % alors que le nombre de diplômes de l'enseignement supérieur s'est accru de 5 %. De plus, on relève que ce nombre a augmenté de 41 % entre 1998 et 2001 dans les établissements gérés par Promotrans.

D'après les statistiques de la CNPE, le nombre de candidats présentés à un CAP ou un BEP de conduite routière n'a progressé que de 1,7% en 2001 contre 6,6 % en 2000, et le nombre de candidats au baccalauréat professionnel transport et logistique

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

|                           | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------------------------|------|------|------|------|
| Contrats d'adaptation     | 1344 | 1249 | 1150 | 508  |
| dont conduite de véhicule | 684  | 764  | 555  | 266  |
| Contrats de qualification | 5018 | 5800 | 5018 | 4792 |
| dont conduite de véhicule | 2940 | 3974 | 3407 | 3096 |
| Ensemble                  | 6362 | 7049 | 6168 | 5300 |

Source : CNPE, cf encadré page 35

s'est tassé (+ 1,4 % contre 8,5 % en 2000).

La formation en alternance (1) poursuit son repli depuis 1999. En 2001, elle enregistre un recul sensible (-14 %, après -12,5% en 2000). Cette baisse

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 quatre 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 26 décembre 2000). 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, du logement, du tourisme et de la mer 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> ;

- 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 m<sup>3</sup>, 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<sup>er</sup> 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.

contraste avec la forte croissance enregistrée depuis 1996. Elle s'explique surtout par la forte diminution des contrats d'adaptation (-53 %), alors que les contrats de qualification, soit 90 % de l'ensemble, n'ont diminué que de 4,5 %.

Les contrats concernant la conduite de véhicules, soit 63 % de l'ensemble des contrats dans les transports routiers, enregistrent aussi un fort recul : - 56 % pour les contrats d'adaptation, - 9 % pour les contrats de qualification.

## Les formations obligatoires

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée sur la période récente. 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). On observe ainsi un net ralentissement de la FCOS en 2001.

### - 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 s'adresse essentiellement aux 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 de progresser en 2001 : + 23 %.

Entre 1996, première année pleine d'application de cette mesure, et 2001, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO, hors équivalen-

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

|                   | 1996 | 1997  | 1998  | 1999  | 2000   | 2001  |
|-------------------|------|-------|-------|-------|--------|-------|
| FIMO <sup>1</sup> | 4792 | 6584  | 9445  | 12543 | 14739  | 18101 |
| FCOS              | 2960 | 14051 | 51804 | 57670 | 106432 | 46195 |

Source : DTT

Ensemble des centres agréés

<sup>1</sup> Non compris les attestations délivrées par équivalence

ces, est passé de 4 792 à 18 100. 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 PTAC ou de plus de 14 m<sup>3</sup> 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 2 960 en 1996 à près de 47 000 en 2001, l'année 2000 étant une année particulière dont la forte augmentation s'explique par la date limite établie 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 30 % des formations continues concernant la conduite de véhicules d'après la CNPE. 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 continue d'augmenter en 2001.

TABLEAU 5.7 : Nature des formations suivies par les conducteurs de TRM en 2001 \* (en %)

| Formation suivie        | Ensemble | Moins de 35 ans |
|-------------------------|----------|-----------------|
| FIMO                    | 27       | 33              |
| FCOS                    | 74       | 69              |
| Matières dangereuses    | 15       | 16              |
| Attestation de capacité | 2        | 3               |

\* Les conducteurs peuvent suivre plusieurs types de formation dans l'année. Le total n'est donc pas égal à 100.

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

## 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, 59 % des conducteurs ont suivi une formation en 2001. Cette part était de 57 % en 2000.

Parmi les conducteurs ayant suivi une formation, la part de ceux qui ont suivi la FIMO, seule ou avec une autre formation, s'élève à 27 %, tandis que la part de ceux ayant suivi la FCOS accompagnée ou non d'une des autres formations est de 74 %. Au total, 15 % des conducteurs ont suivi au moins la formation sur le transport des matières dangereuses. Ces proportions pour les conducteurs de moins de 35 ans sont respectivement de 33 %, 69 % et 16 %. (tableau 5.7)

## 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'acti-

vité.

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 (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) des entreprises de transport de 10 à 19 salariés est de 1,9 % en 1999 contre 1,8 % pour l'ensemble de l'économie. 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 depuis 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 1999

|   | 10 à 19<br>salariés | 20 à 49<br>salariés | 50 à 249<br>salariés | 250 à 499<br>salariés | 500 à 1999<br>salariés | 2000 salariés<br>ou plus |
|---|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|
| <b>1 - Effort physique de formation continue</b>    |                     |                     |                      |                       |                        |                          |
| Transports terrestres                               | 3,9                 | 3,8                 | 6,9                  | 9,4                   | 16,1                   | 44,2                     |
| Ensemble de l'économie                              | 3,5                 | 5,3                 | 9,0                  | 12,0                  | 17,2                   | 20,2                     |
| <b>2 - Durée moyenne des stages, en heures</b>      |                     |                     |                      |                       |                        |                          |
| Transports terrestres                               | 31,1                | 27,5                | 25,2                 | 26,7                  | 29,4                   | 66,6                     |
| Ensemble de l'économie                              | 33,8                | 33,5                | 31,7                 | 31,0                  | 33,8                   | 38,0                     |
| <b>3 - Taux d'accès à la formation continue (%)</b> |                     |                     |                      |                       |                        |                          |
| Transports terrestres                               | 12,4                | 13,8                | 27,2                 | 35,0                  | 54,6                   | 66,4                     |
| Ensemble de l'économie                              | 10,5                | 15,7                | 28,5                 | 38,8                  | 51,0                   | 53,2                     |
| <b>4 - Taux de participation financière (%)</b>     |                     |                     |                      |                       |                        |                          |
| Transports terrestres                               | 1,9                 | 1,8                 | 2,2                  | 2,4                   | 3,3                    | 7,2                      |
| Ensemble de l'économie                              | 1,8                 | 2,0                 | 2,4                  | 3,0                   | 3,6                    | 4,4                      |

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 professionnelle<sup>1</sup>. 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.

<sup>1</sup> 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 sont des activités à risques : en 2000, sur un effectif salarié de 840 000 personnes concernées, plus de 57 700 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 6,9 % alors que le chiffre correspondant pour l'ensemble des activités (hors sièges sociaux) n'atteignait pas 5%. Pour le seul TRM, la proportion est, d'après les premières données disponibles, en 2001, de 8,7% contre 9,1% en 2000 ; les risques d'accidents diminuent avec l'âge du salarié mais leur gravité s'accroît.**

**Les accidents touchent particulièrement les ouvriers non qualifiés.**

**La baisse du nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd se poursuit en 2001, mais leur gravité reste élevée.**

### Des activités à risques

Pour 2000, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a chiffré à 57 673 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 840 000 salariés<sup>1</sup>.

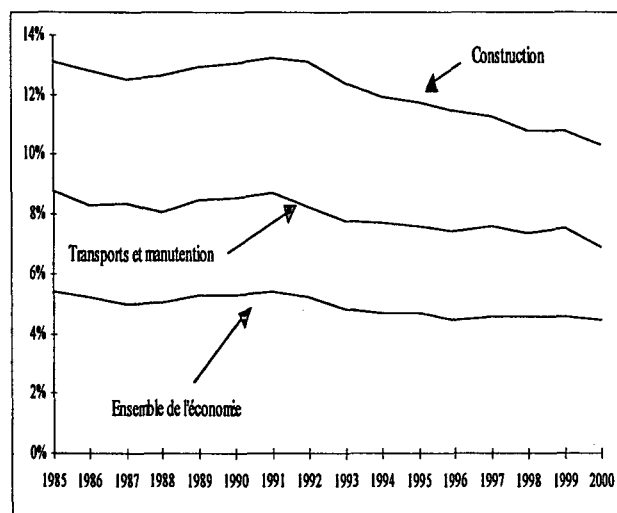
Il en résulte un "taux de risque"<sup>2</sup> de 6,9%, qui place le secteur parmi ceux où l'on compte le plus d'accidents, après celui de la construction (un peu plus de 10%), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de moins de 5 % (tableau 6.1 en annexe et graphique 6.1).

Les transports routiers de marchandises (TRM) contribuent largement aux évolutions constatées ; en 2000, ils représentaient le quart environ (26%) des effectifs salariés de l'ensemble "Transport et manutention" alors qu'ils étaient à l'origine de plus du tiers (37%) des accidents avec arrêt, et de près de 52% des décès ( 66 décès dans le TRM pour un total de 126 dans les secteurs des transports et de la manutention). Le taux de risque, 9,1% en 2000, après 9,5% en 1999 et 1998, diminue en 2001, d'après les premières données disponibles et s'établit à 8,7%.

<sup>1</sup> Hors effectifs des sièges sociaux, cf. encadré.  
Hors SNCF, RATP et Air France

<sup>2</sup> Nombre d'accidents rapporté au nombre total de salariés

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 détaillées disponibles relatives à l'année 2000, 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).



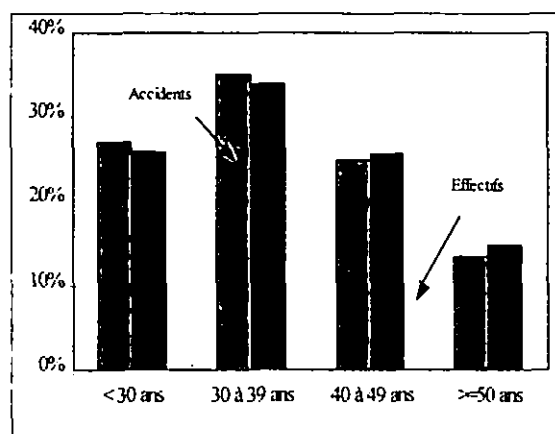
## Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie

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. L'activité de transport routier de marchandises, telle que retenue ici, rassemble quatre codes CNAM (dérivés de la NAF) :

| Codes | Activités   | Effectifs en 2001 |
|-------|---|-------------------|
| 602LB | Transports routiers de marchandises de proximité  | 54 547            |
| 602LC | Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques de proximité | 5 291             |
| 602MB | Transports routiers de marchandises interurbains  | 157 374           |
| 602MC | Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques interurbains | 19 032            |

GRAPHIQUE 6.2 : Accidents avec arrêt et effectifs par classe d'âge en 2000 dans le TRM



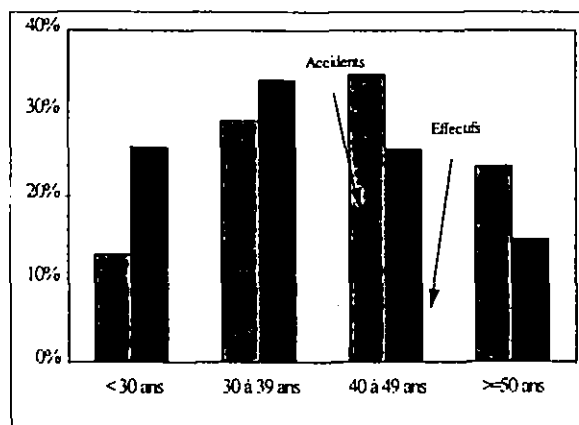
Source : CNAM

C'est entre 30 et 39 ans que le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail est le plus important (35 % des salariés ayant eu un accident en 2000 appartiennent à cette tranche d'âge). Les moins de 40 ans représentent 59% des salariés du TRM et 62% des victimes d'accidents avec arrêt de travail. Après 40 ans, ce risque diminue.

Par contre, c'est entre 40 et 49 ans que la gravité de ces accidents, mesurée par le risque d'avoir une incapacité permanente, est la plus importante. Les 40 ans et plus, qui constituent 41 % des salariés du TRM ont été victimes de 58 % des accidents de ce type.

Proportionnellement, les moins de 40 ans ont plus d'accidents du travail que les plus de 40 ans mais ce sont ces derniers qui ont les accidents les plus graves.

GRAPHIQUE 6.3 : Accidents avec incapacité permanente (IP) et effectifs par classe d'âge en 2000 dans le TRM



Source : CNAM

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

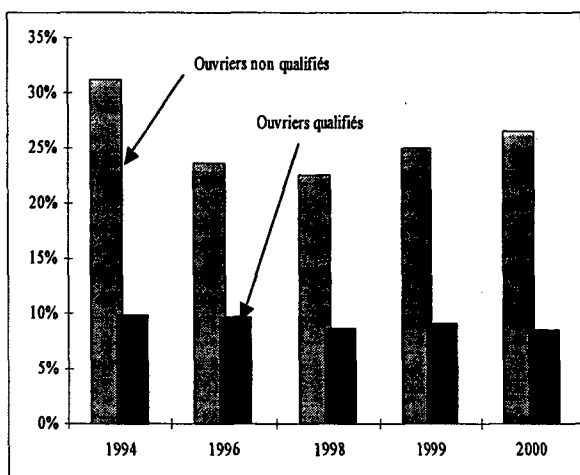
En 2000, on peut estimer que les ouvriers, qualifiés (OQ) ou non qualifiés (ONQ), représentaient environ 84 % de l'ensemble des salariés du TRM comptabilisés par la CNAM<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> 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 93 % du total des accidents avec arrêt les concernent : 21 % pour les ouvriers non qualifiés et 72 % 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 (27 %) est 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 : d'après nos estimations, le taux de risque en 2000 s'établit à 35 % pour les ouvriers non qualifiés contre 8 % pour les conducteurs dans le TRM de proximité; il en est de même dans le TRM interurbain (24 % contre 9 %).

L'importance du taux de risque dans le TRM de proximité s'explique par le fait que les manutentions de marchandises (réalisées principalement par des ouvriers non qualifiés) y sont plus fréquentes. Pour les conducteurs, le taux de risque est quasiment le même dans les deux secteurs d'activité.

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

En 2000, 88 % des accidents avec arrêt de travail se sont produits à l'arrêt, dans un atelier ou un chantier. Par contre, les 66 décès comptabilisés en 2000 concernent surtout les entreprises du TRM interurbain et se produisent sur le lieu de travail habituel. Les ouvriers non qualifiés, qui constituent la majeure partie des ouvriers sédentaires, ne représentent que 21 % 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 (23%), lumbagos (21 %), entorses (14 %) et fractures (9%).

Ajoutons que, d'après plusieurs études du ministère des affaires sociales, du travail 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'autrui<sup>4</sup>.

### 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 lourd<sup>5</sup>, qui permettent de suivre les évolutions

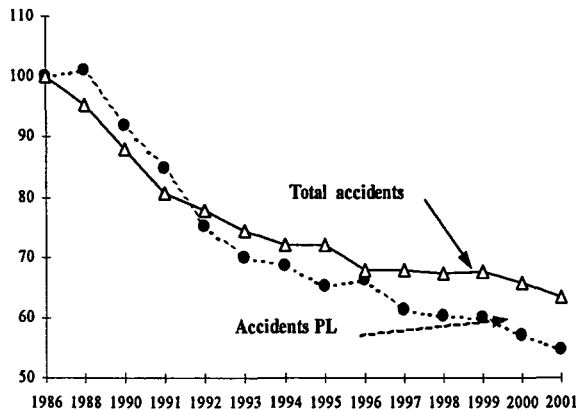
<sup>4</sup> DARES : Premières informations et premières synthèses, 99-04-N°16.1 et Premières informations et premières synthèses, 99-07-N°27.1

<sup>5</sup> 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 2001, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué un peu plus vite que le nombre total d'accidents corporels : -45 % dans le premier cas (6 039 accidents en 2001 contre 11 017 en 1986) et -37 % dans le second (116 745 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)**

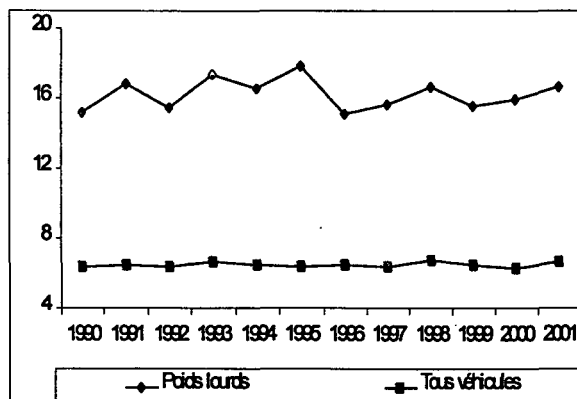


Source : ONISR/DSCR

Toutefois, si le nombre d'accidents impliquant un poids lourd a diminué depuis 15 ans, leur gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) s'est maintenue à un niveau relativement élevé sur cette période : en 1990, ce taux était de 15,2 tués pour 100 accidents et, en 2001, de 16,6 - avec un maximum, en 1995, à 17,8 tués pour 100 accidents corporels impliquant un poids lourd.

L'écart avec la gravité des accidents, tous véhicules confondus, reste élevé : en 2001, le nombre de tués

**GRAPHIQUE 6.6 : Les taux de gravité des accidents entre 1990 et 2001**



Source : ONISR/DSCR

pour 100 accidents impliquant un poids lourd est 2,5 fois plus élevé que le taux de gravité de l'ensemble des accidents.

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

|                          | 1985  | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--------------------------|-------|------|------|------|------|------|
| Nombre de tués           | 1382  | 1056 | 1102 | 1032 | 998  | 1005 |
| dont routiers            | 148   | 110  | 108  | 104  | 116  | 135  |
| Nombre de blessés graves | 4704  | 2288 | 2258 | 2056 | 1733 | 1668 |
| dont routiers            | 681   | 363  | 362  | 366  | 289  | 286  |
| Nombre de blessés légers | 10299 | 6334 | 6288 | 6197 | 6078 | 5722 |
| dont routiers            | 1926  | 1358 | 1244 | 1359 | 1311 | 1241 |

Source : ONISR/DSCR

En 2001, 6 039 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 116 745, soit une proportion de 5,2 %. Dans ces accidents, 135 conducteurs routiers ont été tués, 286 gravement blessés et 1 241 légèrement blessés. Les données correspondantes pour l'ensemble des victimes d'accidents impliquant un poids lourd sont, respectivement, de 1005, 1 668 et 5 722.

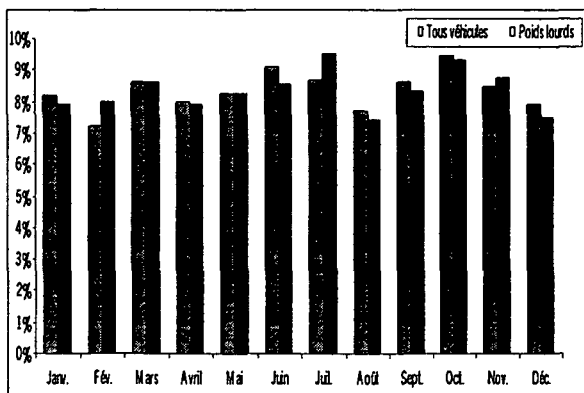
Les données concernant la répartition des accidents en 2001 par type de réseau ont été reportées en annexe (tableau 6.6). On y observe notamment que les accidents corporels impliquant au moins un poids lourds se sont partagés presque par moitié entre le réseau national (autoroutes et routes nationales) et le réseau départemental et local, alors que les proportions correspondantes pour l'ensemble des véhicules étaient, cette même année 2001, de 20 % pour le réseau national et de 80 % pour le réseau départemental et local.

Ces chiffres sont à rapporter à ceux concernant la circulation des véhicules sur les différents réseaux : 37% sur le réseau national et 63 % sur le réseau départemental et local en 2001 pour l'ensemble des véhicules<sup>6</sup>, alors que les trois quarts de la circulation des poids lourds se font sur le réseau national<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Source : 39ème rapport de la commission des comptes des transports de la nation - bilan de la circulation en 2001.

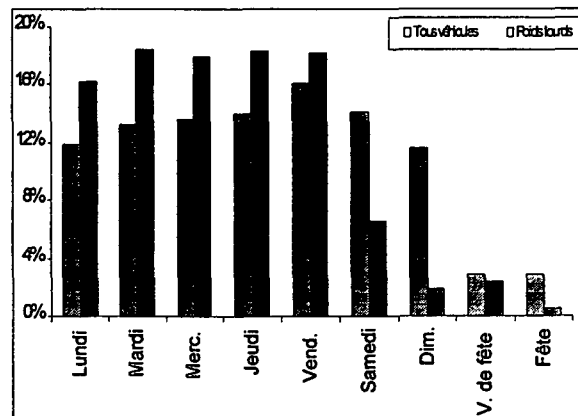
<sup>7</sup> La répartition de la circulation des poids lourds par type de réseau est mal connue, sauf en ce qui concerne les autoroutes concédées : celles-ci accueillent à elles seules un peu moins de la moitié de la circulation totale de ce type de véhicules. Le chiffre de 25 % relatif au réseau départemental 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 2001 (en %)



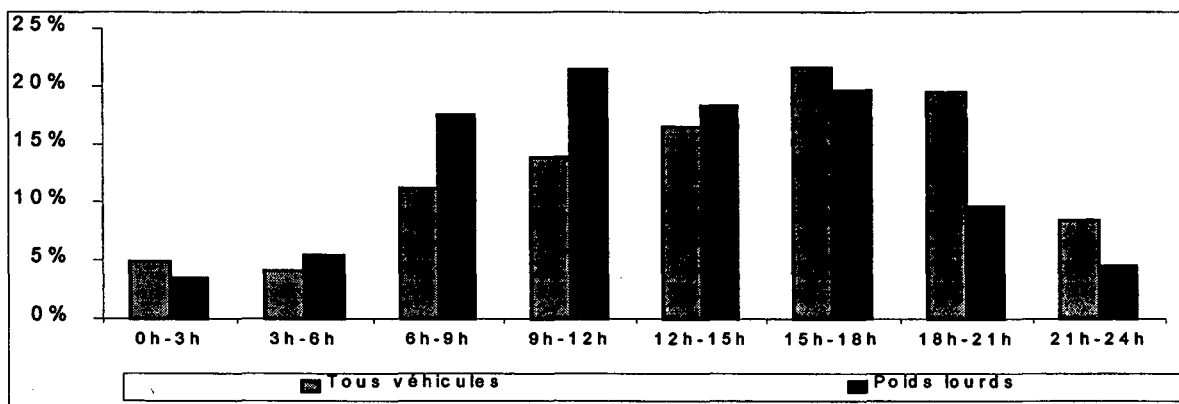
Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.8 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le jour de la semaine en 2001 (en %)



Source : ONISR/DSCR

GRAPHIQUE 6.9 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon l'heure en 2001 (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 juillet et en octobre que les accidents de poids lourds ont été les plus nombreux en 2001.
- 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 assez homogène entre le matin et l'après-midi, alors que, tous véhicules confondus, les accidents corporels interviennent dans ces créneaux horaires, pour seulement 59 % d'entre eux, plutôt dans l'après-midi, et sont nombreux dans la soirée.

---

**DEUXIEME PARTIE**

**Les annexes**

---



## 1. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

TABLEAU 1.1 : Le chiffre d'affaires hors taxes de 1992 à 2001

(millions €)

|                         | 1992   | 1993   | 1994   | 1995   | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001(p) |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| TRM interurbain (602M)  | 11 576 | 12 233 | 12 940 | 13 702 | 13 863 | 14 471 | 16 412 | 17 180 | 18 485 | 20 006  |
| TRM de proximité (602L) | 6 708  | 6 308  | 5 988  | 6 083  | 5 934  | 6 510  | 6 864  | 6 847  | 7 380  | 8 637   |

Source : SES -EAE

TABLEAU 1.2 : Le transport intérieur de marchandises, en tonnes-kilomètres, de 1990 à 2001 (hors transit)

(en milliards de tonnes-kilomètres)

|                         | 1990  | 1991  | 1992  | 1993  | 1994  | 1995  | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Transport ferroviaire   | 44,0  | 43,5  | 41,9  | 37,6  | 39,9  | 39,0  | 39,6  | 42,4  | 43,1  | 42,9  | 46,0  | 42,1  |
| Transport routier       | 171,8 | 175,6 | 179,3 | 174,2 | 184,5 | 196,9 | 199,7 | 204,8 | 212,7 | 225,0 | 229,4 | 234,5 |
| Transport fluvial       | 7,2   | 6,8   | 6,9   | 6,0   | 5,6   | 5,9   | 5,7   | 5,7   | 6,2   | 6,8   | 7,3   | 6,7   |
| 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  | 22,3  |
| Total Terrestre         | 243,4 | 248,6 | 251,5 | 241,1 | 252,1 | 264,1 | 266,9 | 275,0 | 283,7 | 296,0 | 304,4 | 305,6 |

Source : SES, SNCF, VNF

TABLEAU 1.3 : Les indices de prix du transport routier de marchandises, en véhicules-kilomètres, de 1990 à 2001

Base 100 en 1990

|      | Ensemble | International<br>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 | 105,3    | 100,9                        | 107,4       | 101,9       |
| 2000 | 111,5    | 108,6                        | 113,6       | 107,3       |
| 2001 | 116,6    | 113,2                        | 120,3       | 111,6       |

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 2001

|              | 1993   | 1994   | 1995   | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Créations    | 10 001 | 10 636 | 10 498 | 9 642  | 10 074 | 9 650  | 8 900  | 7 068  | 6 766  |
| Défaillances | 2 619  | 2 389  | 1 966  | 1 906  | 2 132  | 1 790  | 1 721  | 1 830  | 1 748  |
| Nombre       | 90 316 | 91 135 | 92 991 | 91 699 | 92 091 | 92 724 | 92 415 | 91 987 | 91 350 |

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 \* de 1992 à 2001

|                        | (en %) |       |       |       |       |       |       |       |       |         |
|------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
|                        | 1992   | 1993  | 1994  | 1995  | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001(p) |
| Taux de sous-traitance | 17,2%  | 16,3% | 15,8% | 15,4% | 18,5% | 14,5% | 13,8% | 14,5% | 14,1% | 14,2%   |

Source : SES-EAE

\* secteurs 602M+602L ; sous-traitance sur chiffre d'affaires transport, entreprises de 6 salariés ou plus

TABLEAU 1.7 : Le taux de sous-traitance, selon l'activité et la taille de l'entreprise, de 1998 à 2001

|                                | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001(p) |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|---------|
| <b>TRM interurbain (602M)</b>  |       |       |       |       |         |
| 6 à 49 salariés                | 12,8% | 11,8% | 12,5% | 12,2% | 11,8%   |
| 50 salariés et plus            | 18,5% | 17,6% | 18,1% | 17,4% | 17,9%   |
| Plus de 6 salariés             | 15,6% | 14,7% | 15,4% | 15,0% | 14,9%   |
| <b>TRM de proximité (602L)</b> |       |       |       |       |         |
| 6 à 49 salariés                | 9,8%  | 9,5%  | 9,4%  | 10,1% | 10,5%   |
| 50 salariés et plus            | 14,9% | 15,9% | 16,1% | 14,3% | 15,9%   |
| Plus de 6 salariés             | 11,4% | 11,3% | 11,6% | 11,4% | 12,1%   |
| <b>Total TRM (602M + 602L)</b> |       |       |       |       |         |
| 6 à 49 salariés                | 11,9% | 11,0% | 11,6% | 11,5% | 11,4%   |
| 50 salariés et plus            | 17,8% | 17,3% | 17,8% | 16,9% | 17,6%   |
| Plus de 6 salariés             | 14,5% | 13,8% | 14,5% | 14,1% | 14,2%   |

Source : EAE-SES

TABLEAU 1.8 : La production, en euros constants, de la branche, le facteur de production travail et la productivité

|   | 1994   | 1995   | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   |
|---|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Compte de production de la branche TRM (1) en prix 1995 (Insee - CCTN)</b> |  |        |        |        |        |        |        |        |
|   | (en millions d'euros)                          |        |        |        |        |        |        |        |
| Consom. intermédiaire   | 12 672   | 13 253 | 13 072 | 13 546 | 15 067 | 15 682 | 16 324 | nd     |
| Valeur ajoutée  | 11 035   | 12 175 | 12 472 | 13 027 | 13 363 | 13 486 | 13 717 | nd     |
| Production effective  | 23 706   | 25 428 | 25 544 | 26 573 | 28 430 | 29 168 | 30 041 | 30 480 |
| <b>Le facteur travail de la branche (Comptes de la nation)</b>                |  |        |        |        |        |        |        |        |
|   | (effectifs en milliers équivalent temps plein) |        |        |        |        |        |        |        |
| Salariés  | 258  | 259    | 260    | 258    | 264    | 275    | 289    | 295    |
| Non salariés  | 30   | 30     | 30     | 29     | 28     | 28     | 28     | 28     |
| Total des effectifs   | 288  | 289    | 289    | 287    | 292    | 302    | 317    | 323    |
| <b>La productivité du travail *</b>   |  |        |        |        |        |        |        |        |
|   | 100,0  | 110,1  | 112,6  | 118,7  | 119,7  | 116,6  | 113,0  | nd     |

(1) Source : INSEE-Comptes de la nation (branche TRM 'complète').

\*La productivité du travail (base 100 en 1994) est mesurée ici par le rapport entre la valeur ajoutée au prix 1995 et les effectifs totaux en équivalent temps plein (heures travaillées non disponibles); les chiffres de l'emploi 2001 sont estimés

TABLEAU 1.9 : Le facteur capital du secteur TRM (EAE-SES)

|                                      | (en nombre)    |                |                |                |                |                |                |                |
|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Parc routier (602L + 602M)           | 1994           | 1995           | 1996           | 1997           | 1998           | 1999           | 2000           | 2001(p)        |
| Camionnettes et camions (<3,5t PTAC) | 30 161         | 32 817         | 35 844         | 39 094         | 44 388         | 43 630         | 54 869         | 56 936         |
| Camions (plus de 3,5t PTAC)          | 59 284         | 60 003         | 57 984         | 57 404         | 72 400         | 70 505         | 65 758         | 65 548         |
| Tracteurs routiers                   | 100 319        | 105 443        | 105 576        | 102 913        | 102 077        | 104 315        | 117 266        | 123 007        |
| <b>Total véhicules à moteur</b>      | <b>189 764</b> | <b>198 263</b> | <b>199 404</b> | <b>199 411</b> | <b>218 865</b> | <b>218 450</b> | <b>237 893</b> | <b>245 491</b> |
| Remorques et semi remorques          | 152 571        | 158 359        | 155 550        | 149 738        | 154 835        | 158 463        | 165 960        | 173 242        |

Source : EAE-SES



## 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              | Années        |               |               |               |               |               |               |               |               |
|---------------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                     |                     | 1986          | 1992          | 1993          | 1994          | 1996          | 1997          | 1998          | 1999          | 2000          |
| TRM<br>interurbain  | 0 à 9 salariés      | 7 199         | 8 806         | 9 062         | 9 255         | 8 061         | 9 980         | 11 638        | 11 343        | 11 650        |
|                     | 10 à 49 salariés    | 1 769         | 2 281         | 2 445         | 2 414         | 2 489         | 2 476         | 2 858         | 2 720         | 2 934         |
|                     | 50 salariés et plus | 275           | 426           | 442           | 485           | 539           | 537           | 592           | 632           | 678           |
|                     | <b>Total</b>        | <b>9 243</b>  | <b>11 513</b> | <b>11 949</b> | <b>12 154</b> | <b>11 089</b> | <b>12 993</b> | <b>15 088</b> | <b>14 695</b> | <b>15 262</b> |
| TRM<br>de proximité | 0 à 9 salariés      | 14 173        | 20 472        | 20 111        | 19 075        | 22 023        | 22 116        | 22 115        | 22 542        | 20 909        |
|                     | 10 à 49 salariés    | 1 579         | 1 533         | 1 413         | 1 405         | 1 456         | 1 527         | 1 577         | 1 530         | 1 704         |
|                     | 50 salariés et plus | 182           | 175           | 162           | 147           | 134           | 151           | 154           | 173           | 185           |
|                     | <b>Total</b>        | <b>15 934</b> | <b>22 180</b> | <b>21 686</b> | <b>20 627</b> | <b>23 613</b> | <b>23 794</b> | <b>23 846</b> | <b>24 245</b> | <b>22 798</b> |
| Ensemble            | 0 à 9 salariés      | 21 372        | 29 278        | 29 173        | 28 330        | 30 084        | 32 096        | 33 753        | 33 885        | 32 559        |
|                     | 10 à 49 salariés    | 3 348         | 3 814         | 3 858         | 3 819         | 3 945         | 4 003         | 4 435         | 4 250         | 4 638         |
|                     | 50 salariés et plus | 457           | 601           | 604           | 632           | 673           | 688           | 746           | 805           | 863           |
|                     | <b>Total</b>        | <b>25 177</b> | <b>33 693</b> | <b>33 635</b> | <b>32 781</b> | <b>34 702</b> | <b>36 787</b> | <b>38 934</b> | <b>38 940</b> | <b>38 060</b> |

Source : EAE-SES.

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

| Activité            | Taille              | Années         |                |                |                |                |                |                |
|---------------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                     |                     | 1994           | 1995           | 1996           | 1997           | 1998           | 1999           | 2000           |
| TRM<br>interurbain  | 0 à 9 salariés      | 21 396         | 19 295         | 18 040         | 21 908         | 25 734         | 25 610         | 25 482         |
|                     | 10 à 49 salariés    | 54 339         | 57 923         | 57 554         | 56 310         | 63 625         | 63 402         | 66 644         |
|                     | 50 salariés et plus | 59 029         | 65 517         | 67 553         | 66 942         | 75 530         | 80 490         | 89 592         |
|                     | <b>Total</b>        | <b>134 764</b> | <b>142 735</b> | <b>143 147</b> | <b>145 160</b> | <b>164 889</b> | <b>169 502</b> | <b>181 718</b> |
| TRM<br>de proximité | 0 à 9 salariés      | 26 564         | 28 589         | 29 576         | 30 197         | 34 630         | 30 798         | 29 768         |
|                     | 10 à 49 salariés    | 28 148         | 29 377         | 28 637         | 28 977         | 31 259         | 30 640         | 34 144         |
|                     | 50 salariés et plus | 17 129         | 15 969         | 14 407         | 17 251         | 16 726         | 18 576         | 19 204         |
|                     | <b>Total</b>        | <b>71 841</b>  | <b>73 935</b>  | <b>72 620</b>  | <b>76 425</b>  | <b>82 615</b>  | <b>80 014</b>  | <b>83 116</b>  |
| Ensemble            | 0 à 9 salariés      | 47 960         | 47 884         | 47 616         | 52 105         | 60 364         | 56 408         | 55 250         |
|                     | 10 à 49 salariés    | 82 487         | 87 300         | 86 191         | 85 287         | 94 884         | 94 042         | 100 788        |
|                     | 50 salariés et plus | 76 158         | 81 486         | 81 960         | 84 193         | 92 256         | 99 066         | 108 796        |
|                     | <b>Total</b>        | <b>206 605</b> | <b>216 670</b> | <b>215 767</b> | <b>221 585</b> | <b>247 504</b> | <b>249 516</b> | <b>264 834</b> |

Source : EAE-SES.

TABLEAU 2.3 : L'emploi salarié et non salarié dans le transport routier de marchandises entre 1999 et 2000\*, selon l'activité de l'entreprise.

| Activité         | 1999           |               |                | 2000           |               |                |
|------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|
|                  | salariés       | non salariés  | total          | salariés       | non salariés  | total          |
| TRM interurbain  | 169 502        | 8 114         | 177 616        | 181 718        | 8 721         | 190 439        |
| TRM de proximité | 80 014         | 17 621        | 97 635         | 83 116         | 17 681        | 100 797        |
| <b>Total TRM</b> | <b>249 516</b> | <b>25 735</b> | <b>275 251</b> | <b>264 834</b> | <b>26 402</b> | <b>291 236</b> |

Source : EAE-SES.

\*Les données de 2001 ne sont pas disponibles.

**TABEAU 2.4 : Evolution de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises entre 1993 et 2001 selon le sexe et l'activité.**

|                     | déc-93         | déc-94         | déc-95         | déc-96         | déc-97         | déc-98         | déc-99         | déc-00         | déc-01         |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| TRM de proximité    | 77 114         | 80 159         | 81 229         | 81 814         | 83 658         | 88 831         | 94 833         | 99 886         | 103 818        |
| TRM interurbain     | 145 751        | 153 636        | 161 797        | 163 745        | 169 472        | 178 123        | 186 738        | 195 391        | 197 766        |
| <b>Ensemble TRM</b> | <b>222 865</b> | <b>233 795</b> | <b>243 026</b> | <b>245 559</b> | <b>253 130</b> | <b>266 954</b> | <b>281 571</b> | <b>295 277</b> | <b>301 584</b> |
| <b>Hommes</b>       |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| TRM de proximité    | 68 462         | 70 664         | 73 993         | 72 983         | 74 594         | 78 947         | 84 218         | 88 665         | 91 611         |
| TRM interurbain     | 129 653        | 138 382        | 144 112        | 146 868        | 152 077        | 160 059        | 167 871        | 174 877        | 177 016        |
| <b>Ensemble TRM</b> | <b>198 115</b> | <b>209 046</b> | <b>218 105</b> | <b>219 851</b> | <b>226 671</b> | <b>239 006</b> | <b>252 089</b> | <b>263 542</b> | <b>268 627</b> |
| <b>Femmes</b>       |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| TRM de proximité    | 8 652          | 9 495          | 7 236          | 8 831          | 9 064          | 9 884          | 10 615         | 11 221         | 12 207         |
| TRM interurbain     | 16 098         | 15 254         | 17 685         | 16 877         | 17 395         | 18 064         | 18 867         | 20 514         | 20 750         |
| <b>Ensemble TRM</b> | <b>24 750</b>  | <b>24 749</b>  | <b>24 921</b>  | <b>25 708</b>  | <b>26 459</b>  | <b>27 948</b>  | <b>29 482</b>  | <b>31 735</b>  | <b>32 957</b>  |

Source : UNEDIC

**TABEAU 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 2001.**

|                 | 2001        |             |             | Variation 1990-2001 |           |          |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|-----------|----------|
|                 | TRM         | Transport   | Ensemble    | TRM                 | Transport | Ensemble |
| Moins de 25 ans | 7%          | 7%          | 8%          | -4%                 | 0%        | -4%      |
| De 25 à 39 ans  | 47%         | 43%         | 41%         | -4%                 | -7%       | -3%      |
| De 40 à 49 ans  | 27%         | 31%         | 29%         | 2%                  | 3%        | 2%       |
| Plus de 49 ans  | 19%         | 19%         | 23%         | 6%                  | 4%        | 5%       |
| <b>Total</b>    | <b>100%</b> | <b>100%</b> | <b>100%</b> |                     |           |          |

Source: Enquête emploi-INSEE, SES

**TABEAU 2.6 : La mobilité des actifs dans les entreprises des transports en 2001.**

|                                     | Salariés déclarant vouloir changer d'emploi* |
|-------------------------------------|--|
| Transports ferroviaires             | 1 %  |
| Transports urbains                  | 2 %  |
| Transports routiers de voyageurs    | 16 %   |
| Transports routiers de marchandises | 9 %  |
| Transports aériens                  | 4 %  |
| Services auxiliaires                | 10 %   |
| <b>Ensemble</b>                     | <b>7 %</b>                                   |

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 2001.**

| Ancienneté dans l'entreprise | Conducteurs du TRM | Salariés du TRM | Salariés du transport | Salariés hors Etat et collectivités territoriales |
|------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------------|---|
| Moins de un an               | 26%                | 25%             | 18%                   | 13%   |
| De 1 à moins de 5 ans        | 35%                | 35%             | 27%                   | 28%   |
| De 5 à moins de 10 ans       | 17%                | 17%             | 15%                   | 17%   |
| De 10 ans et plus            | 23%                | 23%             | 40%                   | 41%   |
| Total                        | 100%               | 100%            | 100%                  | 100%  |

Source : Enquête emploi de mars 2001

## 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<br>marchandises |
|---|------------------|-------------------|--------------|---------------------------------|
| <b>Compte propre</b>                    |                  |                   |              |                                 |
| <b>Ensemble</b>                         | 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                            |
| <b>Compte d'autrui</b>                  |                  |                   |              |                                 |
| <b>Ensemble</b>                         | 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<br>(1) | Taux d'attentes<br>(2) | Taux de travail<br>de nuit |
|---|-------------------------|------------------------|----------------------------|
| <b>Compte propre</b>                    |                         |                        |                            |
| <b>Ensemble</b>                         | 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                        |
| <b>Compte d'autrui</b>                  |                         |                        |                            |
| <b>Ensemble</b>                         | 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.

**TABLEAU 3.3 : Répartition des conducteurs selon les temps de service hebdomadaires et le rythme de travail en 2000 (semaines de 5 jours et plus)**

| Temps de service (t) | Absent moins de 6 nuits par mois | Absent 6 nuits et plus par mois | ensemble |
|----------------------|----------------------------------|---------------------------------|----------|
| t <= 39 h            | 5%                               | 17%                             | 9%       |
| 39 h < t <= 43 h     | 7%                               | 16%                             | 10%      |
| 43 h < t <= 48 h     | 16%                              | 23%                             | 18%      |
| 48 h < t <= 56 h     | 36%                              | 30%                             | 34%      |
| 56 h < t <= 60 h     | 17%                              | 8%                              | 14%      |
| 60 h < t <= 70 h     | 16%                              | 5%                              | 12%      |
| plus de 70 h         | 3%                               | 2%                              | 3%       |
| ensemble             | 100%                             | 100%                            | 100%     |

Source : enquête conjoncturelle - DTT - SES

## 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 salaires conventionnels dans le TRM

|  | 99/1  | 99/2  | 99/3  | 99/4  | 00/1  | 00/2  | 00/3  | 00/4  | 01/01 | 01/02 | 01/03 | 01/04 | 02/1  | 02/2  |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>1- Taux de salaire ouvrier horaire</b>                                      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| Toutes activités   | 100,6 | 101,2 | 102,5 | 103,4 | 105,8 | 106,7 | 107,9 | 108,6 | 110,3 | 111,2 | 112,4 | 113,0 | 114,6 | 115,4 |
| Transport  | 100,7 | 101,2 | 101,7 | 102,9 | 107,0 | 107,9 | 110,2 | 110,2 | 112,0 | 112,6 | 113,3 | 114,1 | 115,6 | 116,2 |
| TRM  | 100,9 | 101,4 | 102,1 | 103,7 | 106,2 | 107,4 | 110,3 | 111,1 | 113,1 | 113,7 | 114,4 | 115,6 | 117,6 | 118,2 |
| <b>2- Salaire mensuel minimal conventionnel des ouvriers du TRM (en euros)</b> |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| courte distance  | 1049  | 1049  | 1049  | 1121  | 1121  | 1121  | 1192  | 1192  | 1210  | 1210  | 1210  | 1222  | 1243  | 1243  |
| longue distance  | 1415  | 1415  | 1415  | 1477  | 1477  | 1477  | 1586  | 1586  | 1606  | 1606  | 1606  | 1622  | 1649  | 1649  |

Sources : enquête ACEMO ( DARES) et 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<br>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

|                               | 1992          | 1993          | 1994          | 1995          | 1996          | 1997          | 1998          | 1999          | 2000          | 2001          |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Transports routiers</b>    |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| BEPC & sans diplôme           | 230           | 223           | 219           | 220           | 218           | 222           | 217           | 208           | 219           | 221           |
| CAP & BEP                     | 166           | 169           | 174           | 192           | 201           | 205           | 204           | 213           | 228           | 230           |
| Bac & Bac +                   | 50            | 52            | 56            | 59            | 58            | 59            | 69            | 83            | 94            | 98            |
| <b>Total</b>                  | <b>446</b>    | <b>444</b>    | <b>450</b>    | <b>471</b>    | <b>477</b>    | <b>487</b>    | <b>491</b>    | <b>505</b>    | <b>541</b>    | <b>549</b>    |
| <b>Total transports</b>       |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| BEPC & sans diplôme           | 416           | 398           | 390           | 390           | 369           | 377           | 362           | 344           | 370           | 375           |
| CAP & BEP                     | 312           | 319           | 330           | 349           | 357           | 364           | 376           | 373           | 392           | 401           |
| Bac & Bac +                   | 177           | 176           | 197           | 204           | 218           | 223           | 253           | 276           | 305           | 338           |
| <b>Total</b>                  | <b>905</b>    | <b>893</b>    | <b>917</b>    | <b>942</b>    | <b>945</b>    | <b>963</b>    | <b>991</b>    | <b>993</b>    | <b>1 067</b>  | <b>1 114</b>  |
| <b>Ensemble de l'économie</b> |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| BEPC & sans diplôme           | 8 845         | 9 700         | 9 491         | 9 155         | 8 833         | 9 155         | 8 849         | 9 036         | 8 844         | 8 509         |
| CAP & BEP                     | 6 638         | 7 383         | 7 467         | 7 531         | 7 499         | 7 531         | 7 479         | 7 561         | 7 571         | 7 498         |
| Bac & Bac +                   | 6 819         | 7 336         | 7 625         | 8 339         | 8 633         | 8 339         | 8 827         | 10 008        | 9 740         | 10 037        |
| <b>Total</b>                  | <b>22 302</b> | <b>24 420</b> | <b>24 583</b> | <b>25 025</b> | <b>24 965</b> | <b>25 025</b> | <b>25 155</b> | <b>26 605</b> | <b>26 155</b> | <b>26 044</b> |

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                         | 1994          | 1995          | 1996          | 1997          | 1998           | 1999           | 2000           | 2001<br>estimé |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Direction - gestion, dont :</b>                | <b>10 932</b> | <b>15 868</b> | <b>11 405</b> | <b>11 641</b> | <b>10 633</b>  | <b>12 033</b>  | <b>14 031</b>  | <b>11 841</b>  |
| perfectionnement maîtrise et cadres               | 6 486         | 11 003        | 6 074         | 5 967         | 5 392          | 7 348          | 7 774          | 6 152          |
| attestation de capacité                           | 2 808         | 2 631         | 2 821         | 2 981         | 2 521          | 2 170          | 33 710         | 2 986          |
| DUT et BTS  | 1 557         | 2 109         | 2 315         | 1 724         | 1 969          | 1 933          | 1 913          | 1 936          |
| <b>Conduite de véhicules, dont :</b>              | <b>41 135</b> | <b>53 113</b> | <b>62 230</b> | <b>60 557</b> | <b>95 278</b>  | <b>98 631</b>  | <b>121 054</b> | <b>90 461</b>  |
| CFP   | nd            | nd            | nd            | 6 593         | 6 842          | 7 776          | 7 910          | 8 860          |
| FIMO  | nd            | nd            | nd            | 4 322         | 5 187          | 6 046          | 6 961          | 8 547          |
| FCOS  | nd            | nd            | nd            | 11 213        | 38 400         | 39 970         | 66 867         | 27 645         |
| matières dangereuses                              | 17 602        | 19 640        | 28 653        | 19 866        | 28 129         | 26 503         | 23 843         | 29 984         |
| perfectionnement "eco-sécurité"                   | 12 301        | 21 746        | 18 586        | 13 356        | 11 016         | 12 425         | 9 278          | 8 136          |
| CAP et BEP "conduite routière"                    | 1 727         | 1 939         | 2 019         | 1 914         | 2 235          | 2 161          | 2 309          | 2 348          |
| Permis de conduire                                | 1 900         | 2 290         | 1 246         | 3 293         | 3 469          | 3 750          | 3 886          | 4 941          |
| <b>Ventes/achats - techniques d'exploitation,</b> | <b>6 162</b>  | <b>6 333</b>  | <b>7 873</b>  | <b>8 104</b>  | <b>8 425</b>   | <b>8 459</b>   | <b>7 517</b>   | <b>8 193</b>   |
| initiation professionnelle                        | 1 877         | 2 065         | 1 378         | 1 383         | 1 433          | 1 574          | 1 669          | 1 466          |
| perfectionnement professionnel                    | 2 425         | 2 160         | 3 322         | 2 718         | 2 754          | 2 722          | 2 129          | 2 949          |
| Bac. pro. "transport"                             | 879           | 1 087         | 1 139         | 1 645         | 1 923          | 1 846          | 1 913          | 1 941          |
| BEP "agent du transport"                          | 591           | 571           | 554           | 525           | 617            | 517            | -              | -              |
| Caristes  | nd            | nd            | nd            | nd            | 21 265         | 23 340         | 26 936         | 35 723         |
| <b>Maintenance, dont</b>                          | <b>1 190</b>  | <b>1 311</b>  | <b>1 551</b>  | <b>1 703</b>  | <b>1 687</b>   | <b>1 567</b>   | <b>1 205</b>   | <b>1 502</b>   |
| BEP/CAP   | 528           | 676           | 642           | 727           | 747            | 720            | 650            | 643            |
| perfectionnement professionnel                    | 517           | 479           | 794           | 849           | 819            | 737            | 432            | 739            |
| <b>Total hors caristes</b>                        | <b>59 419</b> | <b>76 625</b> | <b>81 739</b> | <b>82 005</b> | <b>116 023</b> | <b>120 690</b> | <b>143 807</b> | <b>111 997</b> |
| <b>Total y compris caristes</b>                   |               |               |               |               | <b>137 288</b> | <b>144 030</b> | <b>170 743</b> | <b>147 720</b> |

Source : CNPE

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

(unités)

|                              | 1985   | 1992   | 1993   | 1994   | 1995   | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   |
|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Permis poids lourds (C + EC) | 34 499 | 40 777 | 42 372 | 38 074 | 34 258 | 34 644 | 33 667 | 33 342 | 35 666 | 42 494 | 47 950 |

Source : DCSR

TABLEAU 5.4 : Formation continue selon la qualification des stagiaires en 1999

|   | Ouvriers<br>non<br>qualifiés | Ouvriers<br>qualifiés | Employés | Techniciens<br>et agents de<br>maîtrise | Ingénieurs<br>et cadres | Ensemble |
|---|------------------------------|-----------------------|----------|---|-------------------------|----------|
| <b>1 - Durée moyenne des stages, en heures (1)</b>        |                              |                       |          |   |                         |          |
| Transports terrestres                                     | 81,2                         | 56,7                  | 42,4     | 56,3                                    | 48,9                    | 54,5     |
| Transports maritimes                                      | 410,3                        | 61,2                  | 26,5     | 31,6                                    | 38,6                    | 35,8     |
| Transports aériens et spatiaux                            | 27,8                         | 24,1                  | 17,9     | 15,6                                    | 20,6                    | 18,5     |
| Ensemble de l'économie                                    | 33,1                         | 35,6                  | 29,9     | 36,9                                    | 37,6                    | 34,7     |
| <b>2 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)</b> |                              |                       |          |   |                         |          |
| Transports terrestres                                     | 23,9                         | 42,8                  | 45,7     | 61,0                                    | 50,2                    | 45,1     |
| Transports maritimes                                      | 3,6                          | 14,6                  | 64,0     | 49,4                                    | 61,4                    | 47,2     |
| Transports aériens et spatiaux                            | 34,2                         | 33,2                  | 55,4     | 57,2                                    | 60,8                    | 53,7     |
| Ensemble de l'économie                                    | 19,0                         | 27,1                  | 34,3     | 55,2                                    | 53,1                    | 37,4     |

Source : CEREQ

TABLEAU 5.5 : Formation continue selon la taille des entreprises en 1999

|   | 10 à 19<br>salariés | 20 à 49<br>salariés | 50 à 249<br>salariés | 250 à 499<br>salariés | 500 à 1999<br>salariés | Plus de<br>2000 salarié | Total |
|---|---------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|-------|
| <b>1 - Effort physique de formation continue (3)</b>                  |                     |                     |                      |                       |                        |                         |       |
| Transports terrestres   | 3,9                 | 3,8                 | 6,9                  | 9,4                   | 16,1                   | 44,2                    | 24,6  |
| Transports maritimes  | 2,3                 | 5,3                 | 12,5                 | 24,8                  | -                      | -                       | 16,9  |
| Transports aériens et spatiaux  | 1,3                 | 17,2                | 12,0                 | 23,5                  | 15,6                   | 8,7                     | 9,9   |
| Ensemble de l'économie  | 3,5                 | 5,3                 | 9,0                  | 12,0                  | 17,2                   | 20,2                    | 13,0  |
| <b>2 - Durée moyenne des stages, en heures (1)</b>                    |                     |                     |                      |                       |                        |                         |       |
| Transports terrestres   | 31,1                | 27,5                | 25,2                 | 26,7                  | 29,4                   | 66,6                    | 54,5  |
| Transports maritimes  | 13,8                | 39,8                | 51,5                 | 101,0                 | -                      | -                       | 35,8  |
| Transports aériens et spatiaux  | 20,6                | 174,3               | 38,1                 | 77,9                  | 30,0                   | 15,3                    | 18,5  |
| Ensemble de l'économie  | 33,8                | 33,5                | 31,7                 | 31,0                  | 33,8                   | 38,0                    | 34,7  |
| <b>3 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)</b>             |                     |                     |                      |                       |                        |                         |       |
| Transports terrestres   | 12,4                | 13,8                | 27,2                 | 35,0                  | 54,6                   | 66,4                    | 45,1  |
| Transports maritimes  | 17,0                | 13,4                | 24,3                 | 24,5                  | -                      | -                       | 47,2  |
| Transports aériens et spatiaux  | 6,2                 | 9,9                 | 31,4                 | 30,1                  | 52,1                   | 56,7                    | 53,7  |
| Ensemble de l'économie  | 10,5                | 15,7                | 28,5                 | 38,8                  | 51,0                   | 53,2                    | 37,4  |
| <b>4 - Taux de participation financière des entreprises, en % (4)</b> |                     |                     |                      |                       |                        |                         |       |
| Transports terrestres   | 1,9                 | 1,8                 | 2,2                  | 2,4                   | 3,3                    | 7,2                     | 5,0   |
| Transports maritimes  | 1,6                 | 1,4                 | 2,2                  | 1,8                   | -                      | -                       | 2,6   |
| Transports aériens et spatiaux  | 1,7                 | 2,0                 | 4,9                  | 11,6                  | 5,8                    | 10,8                    | 9,9   |
| Ensemble de l'économie  | 1,8                 | 2,0                 | 2,4                  | 3,0                   | 3,6                    | 4,4                     | 3,2   |

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  | 2000           |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------|
|   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       | estimation (1) |
| Ensemble des industries du transport et de la manutention |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                |
| Nbre de salariés (milliers)                               | 563   | 601   | 651   | 666   | 667   | 654   | 675   | 696   | 710   | 721   | 767   | 808   | 840            |
| Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)                    | 47    | 48    | 56    | 58    | 55    | 51    | 52    | 53    | 54    | 55    | 56    | 61    | 58             |
| Taux de risque (%)  | 8,3%  | 8,1%  | 8,5%  | 8,7%  | 8,3%  | 7,8%  | 7,7%  | 7,6%  | 7,6%  | 7,6%  | 7,3%  | 7,5%  | 6,9%           |
| 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   | 3,5   | 3,4   | 4,0   | 4,1            |
| Taux de risque (%)  | 0,9%  | 0,9%  | 0,9%  | 0,9%  | 0,8%  | 0,7%  | 0,7%  | 0,7%  | 0,6%  | 0,5%  | 0,4%  | 0,5%  | 0,5%           |
| Nombre d'accidents mortels                                | 152   | 174   | 205   | 196   | 175   | 166   | 161   | 144   | 147   | 128   | 135   | 123   | 126            |
| BTP   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                |
| Nbre de salariés (milliers)                               | 1230  | 1262  | 1286  | 1295  | 1240  | 1147  | 1148  | 1140  | 1094  | 1055  | 1098  | 1121  | 1219           |
| Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)                    | 157   | 160   | 168   | 172   | 163   | 142   | 137   | 134   | 125   | 118   | 119   | 120   | 126            |
| Taux de risque (%)  | 12,8% | 12,7% | 13,1% | 13,2% | 13,1% | 12,4% | 11,9% | 11,7% | 11,4% | 11,2% | 10,8% | 10,7% | 10,3%          |
| 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  | 8,4   | 8,1   | 9,9   | 10,1           |
| Taux de risque (%)  | 1,4%  | 1,5%  | 1,4%  | 1,4%  | 1,3%  | 1,2%  | 1,2%  | 1,3%  | 1,1%  | 0,8%  | 0,7%  | 0,9%  | 0,8%           |
| Nombre d'accidents mortels                                | 263   | 362   | 361   | 313   | 298   | 256   | 214   | 183   | 208   | 188   | 141   | 155   | 191            |
| Ensemble des secteurs                                     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |                |
| Nbre de salariés (milliers)                               | 13177 | 13752 | 14414 | 14560 | 14440 | 14140 | 14279 | 14499 | 14474 | 14504 | 15257 | 15724 | 16869          |
| Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)                    | 691   | 690   | 761   | 787   | 750   | 676   | 668   | 676   | 655   | 670   | 691   | 724   | 743            |
| Taux de risque (%)  | 5,2%  | 5,0%  | 5,3%  | 5,4%  | 5,2%  | 4,8%  | 4,7%  | 4,7%  | 4,5%  | 4,6%  | 4,5%  | 4,6%  | 4,4%           |
| Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)                     | 67    | 69    | 67    | 68,0  | 62,0  | 53,0  | 53,0  | 61,2  | 48,0  | 40,1  | 39,8  | 38,3  | 48,1           |
| 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%  | 0,2%  | 0,3%           |
| Nombre d'accidents mortels                                | 978   | 1112  | 1213  | 1082  | 1024  | 855   | 806   | 750   | 733   | 732   | 672   | 722   | 730            |

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

I.P. : Incapacité permanente

(1) estimation SES pour les chiffres 2000 du "transport et de la manutention"

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

|   | Année 1998       |                 |       | Année 1999       |                 |       | Année 2000       |                 |       | Année 2001       |                 |       |
|---|------------------|-----------------|-------|------------------|-----------------|-------|------------------|-----------------|-------|------------------|-----------------|-------|
|   | TRM de proximité | TRM interurbain | Total | TRM de proximité | TRM interurbain | Total | TRM de proximité | TRM interurbain | Total | TRM de proximité | TRM interurbain | Total |
| Nbre de salariés (en milliers)            | 46,9             | 155,7           | 202,7 | 51,9             | 163,4           | 215,2 | 57,2             | 174,4           | 231,5 | 59,8             | 176,4           | 236,2 |
| Nbre d'accidents avec arrêt (en milliers) | 4,7              | 14,6            | 19,3  | 5,1              | 15,3            | 20,4  | 5,3              | 15,8            | 21,2  | 5,2              | 15,4            | 20,7  |
| Taux de risque (%)                        | 10,0%            | 9,4%            | 9,5%  | 9,8%             | 9,3%            | 9,5%  | 9,3%             | 9,1%            | 9,1%  | 8,7%             | 8,7%            | 8,7%  |
| Nbre d'accidents avec I.P. (en milliers)  | 0,3              | 1,3             | 1,6   | 0,4              | 1,1             | 1,5   | 0,4              | 1,2             | 1,6   | 0,3              | 1,1             | 1,5   |
| Taux de risque (%)                        | 0,7%             | 0,8%            | 0,8%  | 0,7%             | 0,7%            | 0,7%  | 0,7%             | 0,7%            | 0,7%  | 0,6%             | 0,6%            | 0,6%  |
| Nombre de décès                           | 18               | 56              | 74    | 18               | 59              | 77    | 19               | 47              | 66    | 12               | 66              | 78    |

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TRM : code CNAM 602MB-602MC-602LC-602LB

TABLEAU 6.3 : Répartition par classe d'âge des victimes d'accidents du TRM en 2000

|                                 | 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  |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|--------|
| <b>1 - Accidents avec arrêt</b> |           |           |           |           |           |           |           |           |                |        |
| Nombre                          | 357       | 1 940     | 3 409     | 3 831     | 3 543     | 5 261     | 2 686     | 69        | 66             | 21 162 |
| Répartition en %                | 1,7%      | 9,2%      | 16,1%     | 18,1%     | 16,7%     | 24,9%     | 12,7%     | 0,3%      | 0,3%           | 100,0% |
| <b>2 - Accidents avec IP</b>    |           |           |           |           |           |           |           |           |                |        |
| Nombre                          | 10        | 56        | 144       | 218       | 252       | 566       | 375       | 12        | 1              | 1 634  |
| Répartition en %                | 0,6%      | 3,4%      | 8,8%      | 13,3%     | 15,4%     | 34,6%     | 22,9%     | 0,7%      | 0,1%           | 100,0% |

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TRM : code CNAM 602MB-602MC-602LC-602LB

TABLEAU 6.4 : Répartition des accidents du TRM selon l'élément matériel en cause, en 2000

|   | Accidents avec arrêt |             | Accidents avec IP |             |
|---|----------------------|-------------|-------------------|-------------|
|   | Nombre               | %           | Nombre            | %           |
| Emplacement de travail et surface de circulation (chute avec dénivellation) | 4 939                | 23%         | 423               | 26%         |
| Emplacement de travail et surface de circulation (accidents de plain pied)  | 3 804                | 18%         | 222               | 14%         |
| Objets en cours de manipulation   | 3 750                | 18%         | 252               | 15%         |
| Objets en cours de transport manuel   | 2 664                | 13%         | 201               | 12%         |
| Véhicules, sauf chariot de manutention                                      | 2 377                | 11%         | 260               | 16%         |
| Appareils de levage et de manutention                                       | 1 299                | 6%          | 93                | 6%          |
| Autres  | 2 329                | 11%         | 183               | 11%         |
| <b>Total</b>  | <b>21 162</b>        | <b>100%</b> | <b>1 634</b>      | <b>100%</b> |

Source : Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM)

TRM : code CNAM 602MB-602MC-602LC-602LB

TABLEAU 6.5 : Statistiques d'accidents de la route

|   | 1986  | 1988  | 1990  | 1991  | 1992  | 1993  | 1994  | 1995  | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>CONDUCTEURS POIDS LOURDS</b>                                     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| Blessés légers  | 1942  | 2036  | 1950  | 1843  | 1615  | 1535  | 1483  | 1389  | 1376  | 1358  | 1244  | 1359  | 1311  | 1241  |
| Blessés graves  | 735   | 721   | 687   | 623   | 474   | 475   | 399   | 403   | 357   | 363   | 362   | 367   | 290   | 286   |
| Tués  | 207   | 192   | 194   | 154   | 123   | 136   | 122   | 128   | 113   | 110   | 108   | 105   | 116   | 135   |
| <b>ENSEMBLE DES VICTIMES D' ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD</b> |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| Blessés légers  | 9861  | 10121 | 9305  | 8646  | 7737  | 7139  | 7049  | 6741  | 6308  | 6334  | 6120  | 6193  | 6078  | 5722  |
| Blessés graves  | 4505  | 4347  | 3911  | 3540  | 3013  | 2834  | 2682  | 2645  | 2415  | 2288  | 2258  | 2056  | 1733  | 1668  |
| Tués  | 1724  | 1740  | 1542  | 1573  | 1281  | 1339  | 1250  | 1276  | 1097  | 1056  | 1102  | 1028  | 998   | 1005  |
| <b>NOMBRE D'ACCIDENTS</b>   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| impliquant un PL  | 11017 | 1114  | 10138 | 9349  | 8281  | 7712  | 7555  | 7169  | 7288  | 6761  | 6640  | 6594  | 6291  | 6039  |
| Total accidents (en millier)  | 184,6 | 175,9 | 162,6 | 148,9 | 143,4 | 137,5 | 132,7 | 132,9 | 125,4 | 125,2 | 124,4 | 124,5 | 121,2 | 116,7 |
| Acc. PL/total en %  | 6,0   | 6,3   | 6,2   | 6,3   | 5,8   | 5,6   | 5,7   | 5,4   | 5,8   | 5,4   | 5,3   | 5,3   | 5,2   | 5,2   |

Source : ONISR/DSCR

TABLEAU 6.6 : Répartition des accidents de la route par types de réseaux en 2001

|  | Réseau national |                   |        | Réseaux départemental et local |                           |        | Ensemble |
|--|-----------------|-------------------|--------|--------------------------------|---------------------------|--------|----------|
|  | Autoroutes      | Routes nationales | Total  | Routes départementales         | Voiries locales et autres | Total  |          |
| <b>1 - Tous accidents</b>                      |                 |                   |        |                                |                           |        |          |
| Accidents corporels                            | 6 941           | 17 087            | 24 028 | 36 538                         | 56 179                    | 92 717 | 116 745  |
| Répartition en %                               | 6%              | 15%               | 21%    | 31%                            | 48%                       | 79%    | 100%     |
| Tués et blessés grave                          | 1 733           | 6 869             | 8 602  | 17 260                         | 8 050                     | 25 310 | 33 912   |
| Répartition en %                               | 5%              | 20%               | 25%    | 51%                            | 24%                       | 75%    | 100%     |
| <b>2 - Accidents impliquant un poids lourd</b> |                 |                   |        |                                |                           |        |          |
| Accidents corporels                            | 1 112           | 1 569             | 2 681  | 1 862                          | 1 496                     | 3 358  | 6 039    |
| Répartition en %                               | 18%             | 26%               | 44%    | 31%                            | 25%                       | 56%    | 100%     |
| Tués et blessés grave                          | 428             | 828               | 1 256  | 1 066                          | 351                       | 1 417  | 2 673    |
| Répartition en %                               | 16%             | 31%               | 47%    | 40%                            | 13%                       | 53%    | 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 2001, 39<sup>ème</sup> rapport de la commission des comptes des transports de la nation", INSEE- SES

- "Les transports en 2001", Insee Première n° 878, janvier 2003

- "Les entreprises de transport - Enquête annuelle d'entreprise - année 2000" - Données détaillées du SES, octobre 2002

- "Mémento de statistiques des transports - Résultats 2001", SES, à paraître en mars 2003

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

- "La productivité dans les transports" - DAEI-SES CEPII, 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, accidentologie

- "Rapport sur l'évolution sociale dans les transports terrestre, maritime et aérien - 2002", CNT, à paraître au 1<sup>er</sup> trimestre 2003

- "Estimations 2001 et prévisions 2002 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

- "Enquête sur l'emploi de mars 2002", INSEE Résultats, Société n°5, août 2002

- "Les salaires dans l'industrie, le commerce et les services", INSEE Résultats, Société n°7, septembre 2002

- "Les mouvements de main-d'oeuvre dans les établissements de 50 salariés ou plus", INSEE Résultats

- "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

- "La sécurité routière en France - bilan de l'année 2001", Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), annuel

- "La sécurité des poids lourds en 2001" Etude sectorielle, Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), La Documentation Française, 2003

## Sites internet à consulter :

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

- INSEE : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

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

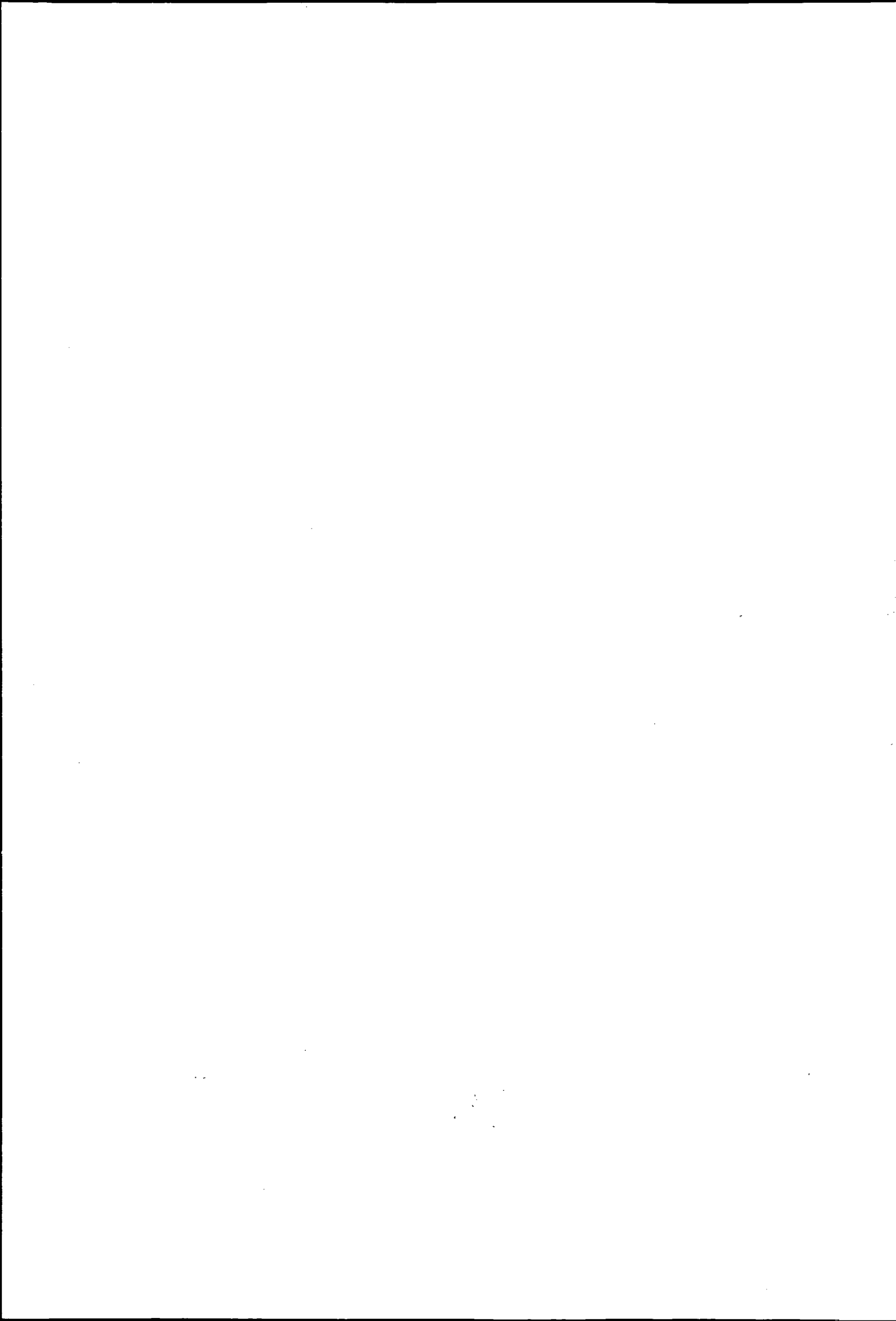
- CNT : [www.cnt.fr](http://www.cnt.fr)

# SIGLES

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

# ABREVIATIONS

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



**direction  
des Transports  
terrestres**

**Renseignements :**

**direction  
des Transports  
terrestres**

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

**François Philippart  
téléphone :  
33 (0) 1 40 81 17 77  
télécopie :  
33 (0) 1 40 81 10 67  
mél :  
ts.dtt  
@equipement.gouv.**

**direction  
des Affaires  
économiques  
et internationales**

**service Économique  
et Statistique**

**Bernard Korman  
téléphone :  
33 (0) 1 40 81 17 84  
télécopie :  
33 (0) 1 40 81 17 72  
mél :  
st.ses.daei  
@equipement.gouv**

**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 (DSCR, INSEE, DARES, INRETS, CARCEPT, SETRA, CNAM, AFPA, AFT-IFTIM, PROMOTRANS, CNR, UNEDIC, CNPE et CEREQ)**

**À tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.**

**Publication du ministère de l'Équipement des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer  
service Économique et Statistique  
Tour Pascal B 92055 La Défense cedex  
directeur de la publication : Yves Robin  
rédactrice en chef : Sylvie Mabile**