

direction
des transports
terrestres

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Observatoire social des transports



Liberté • Égalité • Fraternité

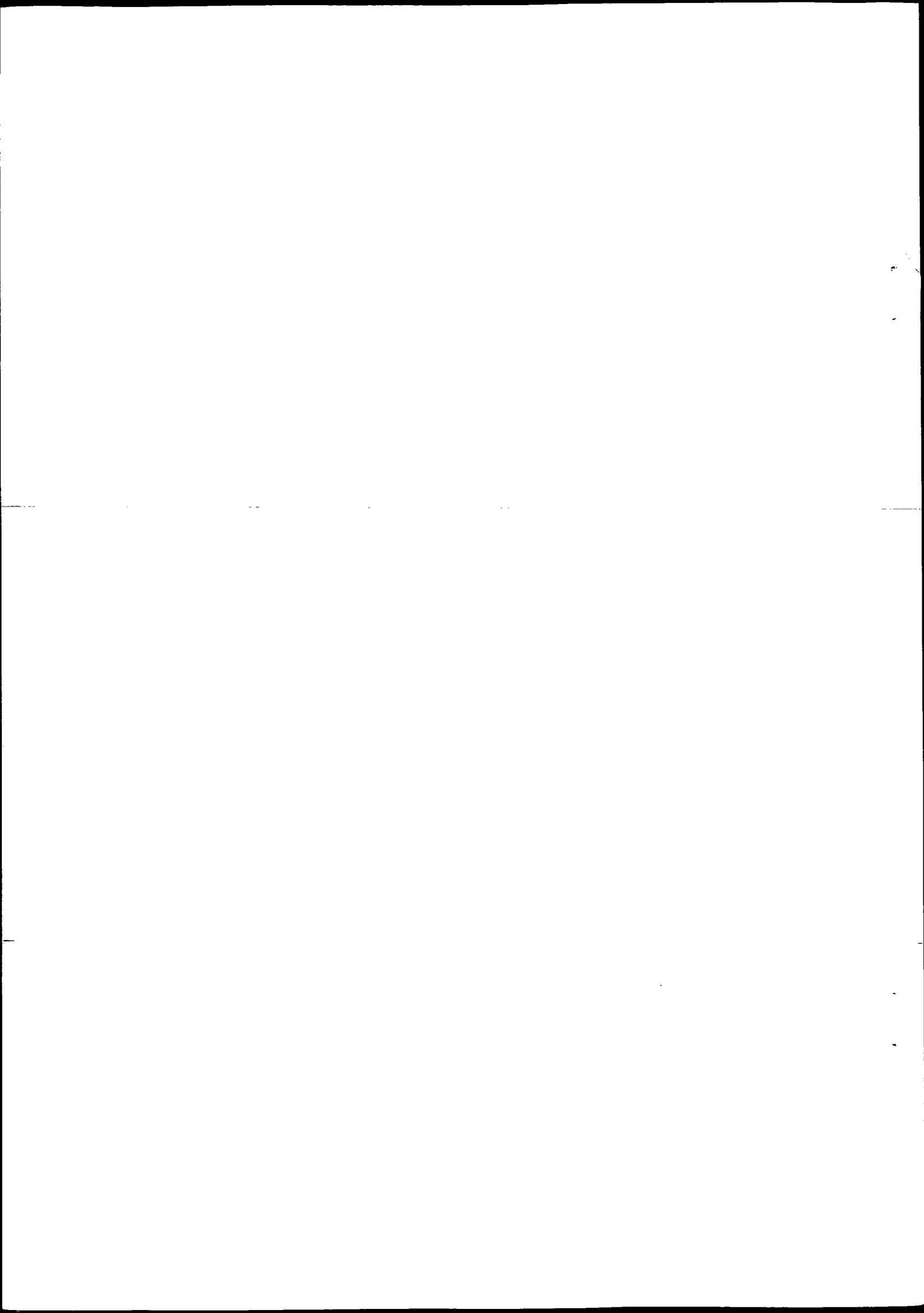
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

CDAT
10155

mars 2004



SOMMAIRE

Avant-propos	5
Les principaux résultats	7
PREMIERE PARTIE : LE BILAN	9
1. La situation économique du secteur	11
2. L'emploi	14
3. La durée du travail des conducteurs routiers	18
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	24
5. La formation	29
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	36
DEUXIEME PARTIE : LES ANNEXES	43
1. La situation économique du secteur	45
2. L'emploi	47
3. La durée du travail des conducteurs routiers	50
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	52
5. La formation	53
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	55
<i>Bibliographie</i>	57
<i>Sigles et abréviations</i>	58

Avant-propos

Ce neuvième bilan social du transport routier de marchandises, élaboré par le service économique et statistique, à la demande de la direction des transports terrestres, présente, après un éclairage sur la situation économique du secteur, de nombreuses informations sur l'évolution constatée en 2002 en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs routiers, de revenus des salariés, de formation et d'accidents du travail.

Je souhaite que les données et les analyses contenues dans ce document permettent à chaque responsable de disposer d'une meilleure connaissance du secteur et puissent enrichir le dialogue entre les partenaires sociaux ainsi que la concertation entre les pouvoirs publics et les organisations professionnelles et syndicales.

Ce document de référence pour la profession, qui permet l'établissement de comparaisons avec nos partenaires européens en terme d'indicateurs économiques et sociaux, est particulièrement intéressant dans un contexte où dix nouveaux pays intégreront l'Union européenne le 1^{er} mai 2004.

Patrice RAULIN
Directeur des Transports Terrestres

Ce document est le neuvième bilan social annuel du transport routier de marchandises (TRM).

Comme les années précédentes, ce bilan concerne le TRM de proximité (code d'activité 602L de la nomenclature d'activité française de l'INSEE) et le TRM interurbain (code 602M), à l'exclusion des secteurs du déménagement, de la location de camion avec conducteur, de la messagerie et du fret express.

Les données se rapportent donc aux deux seuls secteurs du TRM de proximité et du TRM interurbain, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, et concernent principalement l'année 2002.

Le chapitre 1 a été réalisé par Paul Jourdy et Valérie Comte Trotet, les chapitres 2 et 6 par Jocelyne Hermilly, le chapitre 3 par Bernard Korman et les chapitres 4 et 5 par Agnès d'Autume, du service économique et statistique de la DAEI du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

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

LE BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 2002

Dans un contexte de croissance réduite de l'activité économique, le transport routier de marchandises (TRM) a connu en 2002 une année plutôt difficile, avec des pertes de marché du pavillon français à l'international et un repli du transport pour compte d'autrui. La réduction du nombre d'entreprises du secteur s'est poursuivie, avec une baisse des créations. Les coûts de production ont augmenté dans l'ensemble, mais sans se répercuter sur les prix, et les résultats des entreprises se sont dégradés.

L'emploi, en faible croissance en début d'année, s'est réduit au dernier trimestre pour retrouver fin 2002 son niveau de fin 2001. Comme dans l'ensemble de l'économie, la situation sur le marché du travail s'est encore dégradée dans le secteur en 2002, accompagnée d'un moindre recours à l'intérim. Les salariés du transport routier de marchandises sont une main d'oeuvre mobile, peu féminisée et plutôt jeune.

La baisse du temps de service des conducteurs du transport routier de marchandises, amorcée en 2001, s'est poursuivie en 2002 pour toutes les catégories de conducteurs. Mais la réduction du temps de travail des grands routiers est plus marquée, car elle porte essentiellement sur le temps de conduite. Les disparités de temps de travail, peu sensibles à la taille des entreprises pour les grands routiers, restent cependant importantes selon les catégories de conducteurs.

Le salaire horaire des ouvriers du transport routier de marchandises a augmenté de 3,7 %, ce qui, compte tenu de l'inflation, s'est traduit par une augmentation du pouvoir d'achat de 1,8 %. Le salaire annuel net moyen des salariés du TRM est inférieur à celui des salariés des autres secteurs du transport routier. Les frais de route baissent en 2002 et ne représentent plus que 16 % des sommes perçues par les conducteurs du TRM. Ils accentuent les disparités de gains, étant trois fois plus importants pour les grands routiers que pour les autres conducteurs. Les conductrices à temps complet gagnent en moyenne 16 % de moins que les conducteurs (salaires bruts, 2001) : très peu nombreuses à exercer ce métier, elles travaillent plus souvent que les hommes dans le transport de proximité.

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. L'accès à la formation continue des salariés du transport terrestre est très lié à leur catégorie socioprofessionnelle et à la taille des entreprises. Plus de 100 000 salariés ont encore été formés professionnellement dans les transports routiers et activités auxiliaires en 2002, dont près de 83 000 conducteurs. La formation initiale obligatoire (FIMO) continue à progresser.

La proportion de salariés du TRM victimes d'un accident du travail avec arrêt (8,8 %), en baisse depuis quelques années, s'est stabilisée en 2002. Mais le TRM reste une activité plus à risque que la moyenne tous secteurs: en effet, 7 % des salariés affiliés au régime général ont subi un accident du travail avec arrêt dans les secteurs des transports et de la manutention et 4,3% dans l'ensemble des activités. Plus de 1 600 accidents du travail dans le TRM ont causé une incapacité permanente et 93 ont été mortels.

Les accidents de la route ne représentent qu'une faible part des accidents du travail du TRM (environ 5%) mais ils sont la cause d'une part importante des décès enregistrés.

La baisse du nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd se poursuit en 2002, mais leur gravité augmente légèrement depuis trois ans.

PREMIERE PARTIE

Le bilan

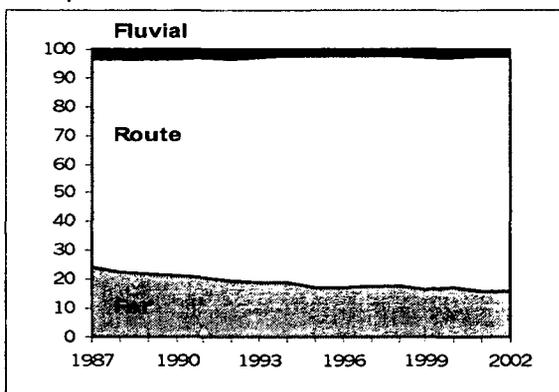
LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR

Après avoir connu un ralentissement de sa croissance en 2001, le transport routier de marchandises pour compte d'autrui s'est replié en 2002. Le nombre d'entreprises du secteur a diminué pour la quatrième année consécutive. Les prix ont stagné alors que les coûts se sont accrus, malgré la baisse des prix du gazole. Si l'exercice 2001 s'était soldé par une augmentation de la profitabilité des entreprises du secteur, les résultats se sont dégradés en 2002.

En 2002, les transports terrestres de marchandises, mesurés en tonnes-kilomètres, n'ont que très peu progressé (+ 0,8 % après seulement + 0,3 % en 2001). Les évolutions selon les modes sont cependant moins contrastées qu'au cours de l'année précédente : tassement du transport routier (+ 1,3 % après + 2,7 % en 2001), moindre baisse du transport ferroviaire (- 0,7 % après - 9,0 % en 2001) et très net

ceux pour « compte d'autrui » qui reculent (respectivement + 5,0 % et - 1,3 %). En 2002, une substitution semble s'opérer entre compte propre et compte d'autrui pour presque tous les produits, les produits chimiques et les denrées alimentaires faisant exception. Au sein des transports routiers intérieurs sous pavillon français, le transport national ralentit sa croissance en 2002 (+ 1,0 % après + 3,5 % en 2001). De plus, la partie du transport international réalisée sur le territoire français accentue sa chute entamée trois ans auparavant (- 8,7 % en 2002 après - 3,8 % en 2001).

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



Source : CCTN

(1) Hors transit, hors véhicules utilitaires légers

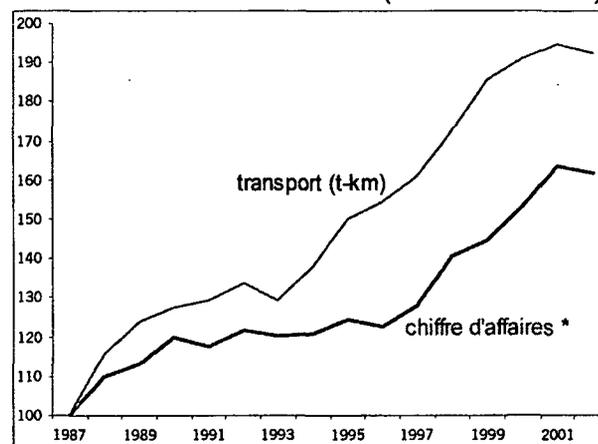
redressement du transport fluvial (+ 3,3 % après - 7,5 % en 2001). Ainsi la répartition par mode des transports terrestres (hors transit et oléoducs) reste pratiquement inchangée en 2002 : 81 % pour la route et 16 % pour le fer.

Modification du partage compte d'autrui-compte propre

Le transport intérieur routier sous pavillon français est stable en 2002 (+ 0,1 %) alors qu'il a progressé en moyenne de 2,5 % au cours des dix dernières années. Contrairement au passé, et pour la deuxième année consécutive en 2002, les transports pour « compte propre » sont plus dynamiques que

GRAPHIQUE 1.2 : l'activité du TRM pour compte d'autrui de 1987 à 2002

(base 100 en 1995)



Source : SES (EAE et enquête TRM)

(*) indices en euros constants (déflatés du prix du PIB), provisoire en 2002

A l'opposé, la partie des transports routiers sous pavillon étranger réalisée en France amplifierait sa progression globale en 2002 : + 5,0 % aussi bien en transit que dans les échanges bilatéraux. La part du pavillon étranger dans les importations et exportations n'a d'ailleurs cessé de croître depuis 1995 : elle dépasserait ainsi 60 % en 2002 (contre 50 % en 1995).

Dans les paragraphes suivants, on considère le transport routier de marchandises au sens strict : transport routier de marchandises de proximité (602L) et transport routier de marchandises interurbain (602M).

Une démographie toujours morose

Le nombre d'entreprises du transport routier de marchandises (TRM) a diminué en 2002 pour la quatrième année consécutive, la chute atteignant 6 % depuis 1998. Le nombre d'entreprises passe ainsi sous le seuil des 40 000. Cela est principalement le résultat d'une conjoncture déprimée, mais est aussi peut-être renforcé par l'importance dans le TRM des petites entreprises, plus fragiles. Le nombre des créations baisse plus nettement en 2002 qu'en 2001, à l'inverse de ce qu'on observe pour l'ensemble des transports. Le nombre des défaillances est toutefois globalement légèrement moins élevé en 2002 qu'en 2001.

Au niveau des secteurs d'activité, la baisse du nombre d'entreprises est proportionnellement moins marquée dans le TRM de proximité que dans l'interurbain, où la

TABLEAU 1.1 : Démographie des entreprises du TRM

	1998	1999	2000	2001	2002
Nombre d'entreprises (2)					
TRM (1)	42 358	41 844	41 075	40 682	39 804
TRM de proximité	27 018	26 734	26 185	25 868	25 353
TRM interurbain	15 340	15 110	14 890	14 814	14 451
Défaillances					
TRM (1)	1 239	1 193	1 303	1 244	1 224
TRM de proximité	732	751	807	812	768
TRM interurbain	507	442	496	432	456
Créations					
TRM (1)	5 903	5 213	3 546	3 413	3 002
TRM de proximité	4 704	4 075	2 648	2 502	2 127
TRM interurbain	1 199	1 138	898	911	875

Source : INSEE

(1) TRM de proximité et TRM interurbain

(2) Nombre d'entreprises au premier janvier

Methodologie

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

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

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

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

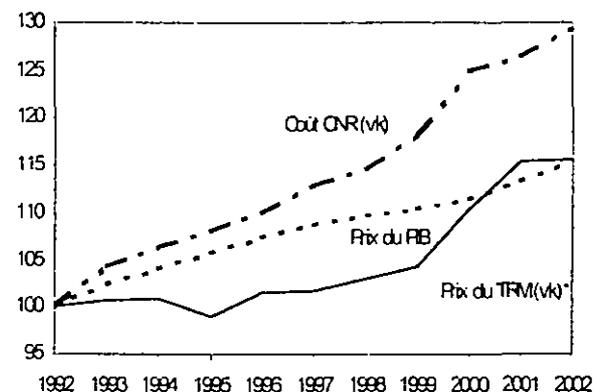
Le concept de défaillance est différent de celui de cessation. La défaillance n'entraîne pas automatiquement la cessation de l'entreprise et les cessations peuvent se produire même s'il n'y a pas eu de défaillance pour l'entreprise.

baisse des créations s'accompagne d'une hausse des défaillances (+ 5,6 %).

La part des entreprises du TRM dans les entreprises de transport atteint 44,1% en 2002 (- 0,4 point). Cette part est de 45 % (- 2 points) pour les créations, mais elle atteint 73 % (+ 2 points) pour les défaillances.

Ces résultats sont à rapprocher des conditions qui ont affecté le transport routier en 2002 : quasi-stagnation des prix de vente et augmentation des coûts de production, malgré une légère baisse des prix du gazole. Cette dynamique, qui s'oppose vivement à celle de 2001, témoigne de l'atonie de la demande de transport.

GRAPHIQUE 1.3 : Les prix et les coûts du TRM (indice 100 en 1992)



Sources : Insee, SES, CNR

* Prix de l'ensemble du transport routier au véhicule kilomètre

TABLEAU 1.2 : Evolution des prix du TRM selon le marché

	1998	1999	2000	2001	2002
Prix au véhicule-kilomètre					
International zone longue	2,1%	-0,2%	7,6%	4,3%	-0,3%
France zone longue	0,4%	1,0%	5,3%	4,0%	0,1%
France zone courte	1,6%	3,2%	5,7%	5,9%	0,7%
Ensemble	1,1%	1,3%	5,9%	4,6%	0,2%

Source : SES - enquête TRM

Hausse des coûts, stagnation des prix

Les prix au véhicule-kilomètre ont évolué de + 0,2 % (tableau 1.2). Cette stabilisation s'observe aussi bien pour le transport de courte distance que pour celui de longue distance, dans un contexte de ralentissement marqué de l'activité.

La croissance du chiffre d'affaires hors sous-traitance des entreprises du TRM a été inférieure à 1 % en 2002 après + 9 % en 2001 (selon les chiffres provisoires de l'enquête annuelle d'entreprises, à champ constant). Outre la stagnation des prix, ce net ralentissement par rapport à 2001 s'explique par celui de la production en volume (+ 0,6 % contre + 2 % en 2001).

Selon l'indice publié par le Comité national routier, et malgré des prix du gazole toujours légèrement en baisse en moyenne annuelle, le coût au véhicule-kilomètre du transport routier de longue distance a progressé en moyenne annuelle de 2,4 % après une hausse de 1 % en 2001, du fait notamment de l'augmentation des péages. Ainsi, la stagnation des prix est révélatrice d'une difficulté des entreprises, dans un contexte conjoncturel défavorable, à répercuter en 2002 les hausses des coûts sur leurs prix.

Dégradation des résultats des entreprises en 2002

Malgré la baisse des prix des carburants, les consommations intermédiaires du secteur TRM avaient progressé de 6 % en 2001, la valeur ajoutée ayant ainsi crû moins vite que le chiffre d'affaires (+ 1 %). Par contre, le ralentissement de l'augmentation des frais de personnel et le maintien de la progression des prix à un rythme soutenu avaient permis d'améliorer la profitabilité des entreprises.

L'excédent brut d'exploitation (+ 8 %) et le résultat net des entreprises (+ 17 %) du transport routier de marchandises s'étaient améliorés. Une première lecture des résultats de l'EAE 2002 (à champ constant) suggère une chute de l'excédent brut d'exploitation et du résultat net des entreprises (de l'ordre de - 10 %), due à la stagnation du chiffre d'affaires, les frais de personnel continuant de progresser par ailleurs.

Relativement au chiffre d'affaires, le « taux de marge » (ou profitabilité, voir tableau 1.3) s'était sensiblement amélioré en 2001 pour les entreprises de 6 salariés ou plus, la progression étant relativement plus importante, mais à partir d'un niveau plus bas, dans le transport interurbain (de 0,5 à 1,6 %) que dans le transport de proximité (de 2,3 à 3,1 %). Corrélativement, le pourcentage des entreprises dont le résultat net est négatif s'était réduit (de 25 % à 22 % des entreprises de 6 salariés et plus). La tendance devrait s'inverser en 2002.

TABLEAU 1.3 : Evolution du taux de marge* dans le TRM

	1999	2000	2001	2002(p)
TRM interurbain (602M)	1,0%	0,5%	1,6%	1,4%
TRM de proximité (602L)	2,1%	2,3%	3,1%	2,3%
Total TRM (602M + 602L)	1,2%	0,9%	2,0%	1,7%

* ratio résultat net/CA (ht) (entreprises de 6 salariés et plus)

Source : EAE/SES

L'investissement des entreprises du transport routier de marchandises est consacré essentiellement au renouvellement du matériel roulant. Le parc (tous véhicules confondus, voir tableau A 1.8 en annexe) avait augmenté d'environ 3 % en 2001, cette augmentation étant la plus sensible pour les tracteurs routiers et les semi-remorques. Le parc des camionnettes et camions était par contre en diminution (- 1,6 %). En 2002, on estime que le parc des camionnettes, camions et remorques a diminué, et que celui des semi-remorques et tracteurs routiers a légèrement augmenté.

Au niveau national (tous secteurs), les immatriculations de véhicules neufs diminuent en 2002. La diminution est de 11 % pour les camions de plus de 3,5 t de PTAC et de 7 % pour les camionnettes et camions jusqu'à 3,5 t de PTAC inclus, après quatre années d'augmentations sensibles. Les acquisitions de semi-remorques et remorques sont également en recul (- 6 %). En ce qui concerne les véhicules d'occasion, le recul des immatriculations de camions de plus de 3,5 t de PTAC s'accroît en 2002 (- 6 %), alors que le marché des camionnettes et camions jusqu'à 3,5 t de PTAC inclus reste dynamique (+ 3 %).

La sous-traitance : environ 14 % en 2001

La sous-traitance est une pratique courante dans le TRM. Au cours des années passées, le taux de sous-traitance a eu tendance à baisser, mais il semble à peu près stabilisé depuis 1996 (de l'ordre de 14 %). En 2001, la tendance générale s'était confirmée avec un taux de sous-traitance de 13,7 % après 14,1 % en 2000 (entreprises de 6 salariés ou plus, voir tableau A 1.6 en annexe). Les premiers résultats disponibles pour 2002 ne font pas état d'évolution significative de ce taux.

La sous-traitance est plus développée dans le transport interurbain (14,7 %) que dans le transport de proximité (10,6 %). Le taux de sous-traitance augmente également avec la taille de l'entreprise. Se situant autour de 11 % pour les entreprises de 6 à 49 salariés, il est de l'ordre de 17 % pour celles de 50 salariés ou plus. Ce lien entre le taux de sous-traitance et la taille des entreprises explique en partie l'écart de taux de sous-traitance existant entre les deux activités, les entreprises étant en moyenne de taille plus élevée dans le transport interurbain que dans le transport de proximité (voir tableau 1.4).

TABLEAU 1.4 : Répartition par taille d'entreprise des effectifs salariés et du chiffre d'affaires* en 2001
(%, CA en millions €)

	effectif	CA (ht)
Total TRM (602M + 602L)		
0 à 5 salariés	11,1%	13,6%
6 à 49 salariés	48,6%	46,4%
50 salariés et plus	40,3%	40,0%
Total	281 955	27 952
TRM de proximité (602L)		
0 à 5 salariés	20,9%	27,0%
6 à 49 salariés	56,2%	52,8%
50 salariés et plus	22,9%	20,2%
Total	92 747	8 166
TRM interurbain (602M)		
0 à 5 salariés	6,3%	8,0%
6 à 49 salariés	44,9%	43,8%
50 salariés et plus	48,8%	48,2%
Total	189 208	19 786

Source : EAE-SES

* Chiffre d'affaires total, hors taxes

L'EMPLOI

En 2002, la croissance de l'effectif salarié du transport routier de marchandises, déjà ralentie en 2001, s'est arrêtée. Comme dans l'ensemble de l'économie, mais à un degré moindre, la situation sur le marché du travail s'est encore dégradée et le recours au travail intérimaire a diminué.

Le transport routier de marchandises se caractérise par une population mobile, peu féminisée et plutôt jeune.

Stabilisation de l'emploi dans le TRM en 2002*

En 2002 comme en 2001, la progression de l'emploi est demeurée plus forte dans le secteur du transport (+ 1,1 % en glissement annuel) que dans l'ensemble de l'économie. Cependant, cette augmentation marque le pas par rapport à celle constatée en 2001 où ces emplois avaient encore progressé de 2,6 %; mais ceci est vrai également pour la croissance de l'emploi dans l'ensemble de l'économie (+ 0,2 % en 2002 après + 1,6 % en 2001).

Mais l'effectif salarié du transport routier de marchandises n'a pas progressé entre la fin 2001 et la fin 2002, alors qu'il avait augmenté de 2,5 % en 2001 (tableau 2.1).

Après avoir enregistré une faible croissance au cours des trois premiers trimestres, l'emploi a reculé au dernier trimestre 2002 (-0,4 % par rapport au trimestre précédent). Il atteint ainsi, fin 2002, son niveau de l'année précédente (graphique 2.1).

TABLEAU 2.2 : Evolution de la composition de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises selon l'activité et la taille de l'entreprise de 1994 à 2001 (en pourcentage)

Activité	Taille	1994	1997	1998	1999	2000	2001
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,9	15,1	15,6	15,1	14,1	14,1
	10 à 49 salariés	40,3	38,8	38,6	37,4	36,9	37,3
	50 salariés et plus	43,8	46,1	45,8	47,5	49,0	48,6
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
TRM de proximité	0 à 9 salariés	37,0	39,5	41,9	38,5	35,7	36,3
	10 à 49 salariés	39,2	37,9	37,8	38,3	40,9	40,9
	50 salariés et plus	23,8	22,6	20,2	23,2	23,4	22,8
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Ensemble	0 à 9 salariés	23,2	23,5	24,4	22,6	21,0	21,4
	10 à 49 salariés	39,9	38,5	38,3	37,7	38,2	38,5
	50 salariés et plus	36,9	38,0	37,3	39,7	40,8	40,1
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : EAE-SES

* Les données de 2002 ne sont pas disponibles.

TABLEAU 2.1 : L'emploi salarié de décembre 1995 à décembre 2002 dans le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs et l'ensemble du secteur des transports

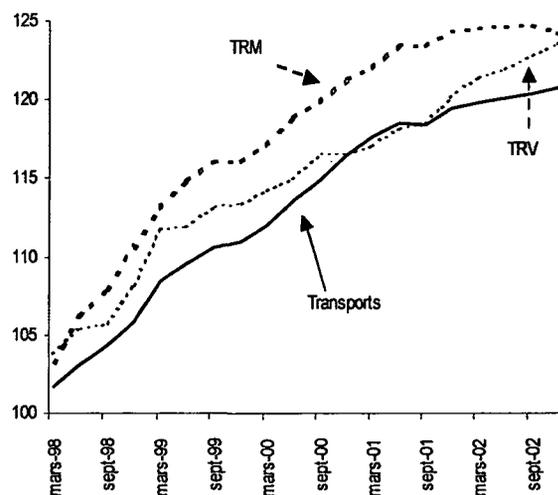
	1 995	2 000	2 001	2 002	taux de croissance des effectifs 2002/2001	structure 2002
TRV	111 752	129 993	133 967	137 662	2,8%	12,9%
TRM	273 299	331 391	339 729	339 622	0,0%	31,8%
Total transports	880 920	1 029 313	1 056 073	1 067 979	1,1%	100,0%

Source: UNEDIC - SES (données brutes)

* Les données trimestrielles de l'UNEDIC sur le TRM portent sur les secteurs 602L, 602M, 602N et 602P. Elles incluent donc les emplois du déménagement et de la location de camion avec conducteur.

Dans ce document, l'expression «économie privée» exclut l'administration, l'éducation, la santé et l'action sociale. L'agriculture est également non comptabilisée. Ce champ couvre plus de 15 millions de salariés sur un total de 21 millions.

GRAPHIQUE 2.1 : Evolution de l'emploi salarié de mars 1998 à décembre 2002 dans le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs et l'ensemble du secteur des transports (indices base 100 en décembre 1995)



Source: UNEDIC - SES (données CVS)

Une forte majorité de conducteurs

Le secteur des transports, dans son ensemble, se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers, 51% contre 26% pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de l'Insee de mars 2002. Cette surreprésentation ouvrière est particulièrement forte dans le transport routier de marchandises.

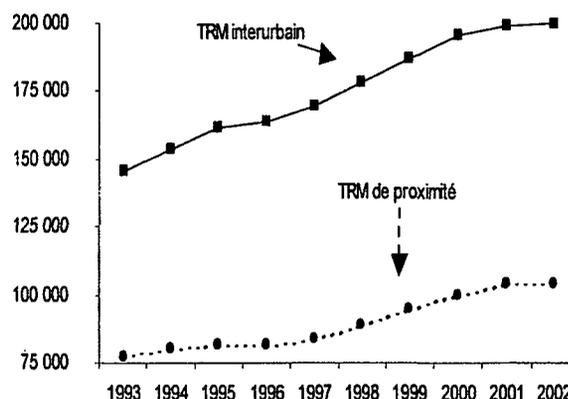
Parmi les salariés du TRM, on dénombre 83 % d'ouvriers en 2001, selon les déclarations annuelles de données sociales (DADS). Parmi les ouvriers, 86% exercent le métier de conducteur. Le TRM occupe près de six conducteurs sur dix exerçant leur activité dans le secteur des transports.

Selon les DADS, l'âge moyen des conducteurs du secteur des transports avoisine 38 ans. D'après les dernières données disponibles de la caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier voyageurs et marchandises (CARCEPT), l'âge moyen varie selon la catégorie de véhicule utilisé. En 2001, les conducteurs de véhicules jusqu'à 3,5 tonnes ont en moyenne 36 ans et les conducteurs de poids lourds de plus de 19 tonnes, 40 ans.

La représentation féminine reste relativement sta-

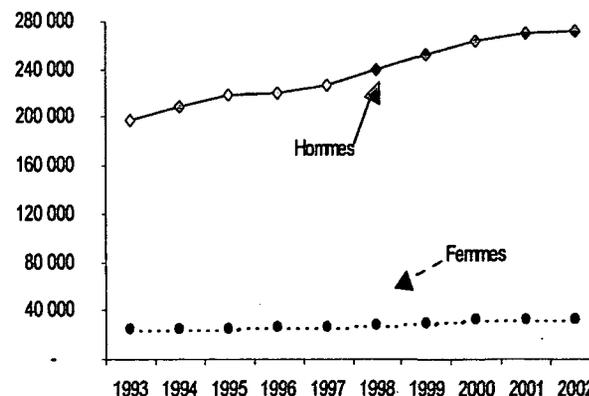
ble, fortement minoritaire (11%), au sein des salariés du TRM (graphique 2.3) alors que les femmes représentent 22 % des salariés du secteur des transports dans son ensemble et 47% du total des salariés en mars 2002, selon l'enquête emploi. De plus, selon les DADS, en 2001, la proportion de femmes ne dépasse pas 2% de l'ensemble des conducteurs salariés dans le TRM, cette proportion de conducteurs femmes étant d'un peu moins de 5% dans l'ensemble du secteur transport, de 9% dans les transports urbains de voyageurs et de 16% dans le transport routier de voyageurs. Entre la fin décembre 1993 et la fin décembre 2002, les embauches féminines progressent à un rythme inférieur à celui des hommes dans le TRM interurbain où les femmes ne représentent que 10,5% des salariés. Dans le TRM de proximité les embauches féminines

GRAPHIQUE 2.2 : Evolution de l'emploi de décembre 1993 à décembre 2002 dans le transport routier marchandises, interurbain et de proximité



Source : UNEDIC (données brutes)

GRAPHIQUE 2.3 : Evolution de l'emploi salarié masculin et féminin dans le transport routier de marchandises entre décembre 1993 et décembre 2002



Source: UNEDIC (données brutes)

sont plus importantes que celles des hommes mais elles n'y représentent encore que 12 % des salariés.

Le travail à temps partiel, en légère progression, reste cependant peu fréquent au sein du secteur des transports : il concerne 7 % des actifs occupés (19,5 % des femmes) en mars 2002, d'après l'enquête emploi, contre 16 % pour l'ensemble de l'économie (30 % des femmes).

Si le temps partiel est peu employé dans le TRM, l'utilisation de l'intérim y est moyennement développée (près de 4 %), moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les services. Depuis 1997, il est devenu plus fréquent. En effet, le recours à l'intérim assure une adaptation souple à l'évolution de la demande et permet de gérer au mieux l'incertitude sur le moment de la reprise et son ampleur. Entre décembre 2001 et décembre 2002, le nombre d'emplois en équivalent temps plein associés à l'intérim dans le TRM diminue légèrement (-1% environ), mais moins que dans l'ensemble de l'économie (-5,4 %).

TABLEAU 2.3 : Répartition du travail temporaire selon le secteur d'activité en 2002

	Intérimaires*	Taux de recours moyen (%)
Agriculture, sylviculture, pêche	3,3	1
Industrie	274,2	7
Construction	97,0	7,9
Transport	40,2	3,8
<i>dont TRM</i>	10,2	3,6
Services	195,6	1,6
Ensemble	570,1	3,3

Taux de recours moyen : rapport des intérimaires à l'emploi salarié

* Effectif en équivalents temps plein, en milliers

Source : DARES, exploitation des fichiers Unedic des déclarations mensuelles des agences d'intérim

Un secteur plutôt jeune

Le transport routier de marchandises, secteur à croissance forte de l'emploi depuis dix ans et à mobilité élevée, se caractérise par une pyramide des âges un peu plus jeune que dans la plupart des autres secteurs des transports. Ainsi, les salariés de moins de 40 ans représentaient 52 % des effectifs salariés dans le transport routier de marchandises en 2002, d'après l'enquête emploi, contre 48 % dans l'ensemble de l'économie.

Dans l'ensemble du secteur des transports, la moitié des salariés a plus de 40 ans. Selon l'enquête emploi, cette part a augmenté entre 1990 et 2000 (+ 7 points) essentiellement au détriment de la tranche d'âge 25-39 ans (- 7 points). Ce vieillissement, imputable pour une bonne part à l'allongement de la scolarité et aux difficultés d'insertion professionnelle des jeunes, est visible aussi dans le transport routier de marchandises (tableau A.2.5 en annexe).

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'Etat ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ. Au 31 décembre 2002, 8 356 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 58% des bénéficiaires avaient entre 55 et 56 ans lors de leur entrée dans le dispositif et les routiers concernés avaient conduit pendant près de 29 ans en moyenne.

Dégradation de la situation sur le marché du travail

La situation sur le marché du travail des conducteurs a continué de se dégrader en 2002, suivant en cela l'évolution générale du marché du travail.

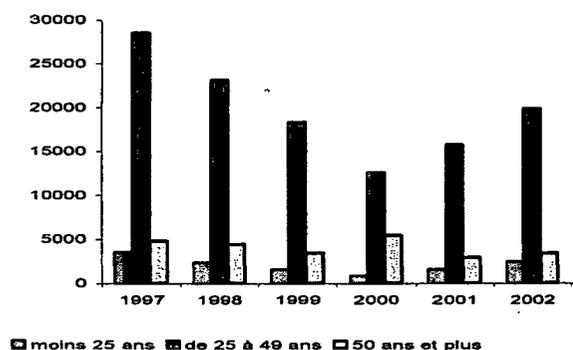
Les demandes d'emploi en fin de mois (DEFM), qui s'établissaient à 20 224 pour des emplois de conducteurs de transport routier de marchandises en décembre 2001 (+ 7,2% par rapport à 2000), atteignent 25 679 en décembre 2002 (+ 27% par rapport à 2001).

Parallèlement, le nombre d'offres nouvelles d'emploi de conducteurs dans le TRM, recensées par l'Agence nationale pour l'emploi (ANPE) de 8 574 en décembre 2001, passe à 7 852 en décembre 2002 (-8%).

En 2002, la répartition par âge des demandeurs d'un emploi de conducteur dans le TRM continue de se modifier avec la diminution de la part des 50 ans et plus qui passent de 14,5 % en 2001 à 13,2 % en 2002 en contrepartie de l'augmentation de celle des moins de 25 ans (+ 1,8 points), les 25-49 ans diminuant de 0,5 point (graphique 2.4).

Le nombre de chômeurs de longue durée² parmi les demandeurs d'un emploi de conducteur, qui avait diminué en 2001, est remonté à 5 202 en décembre 2002 et représente 20 % des DEFM pour un emploi de conducteur.

GRAPHIQUE 2.4 : Evolution des demandes (catégorie 1) d'un emploi de conducteur dans le TRM entre décembre 1997 et décembre 2002 selon l'âge.



Source : ANPE - DARES

2) Il s'agit des demandeurs d'emploi inscrits depuis plus d'un an à l'ANPE.

Une mobilité interentreprises relativement élevée

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

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

En 2001, le taux de rotation était de 34 % de l'effectif moyen dans les transports et de 37 % dans le TRM, en dessous de celui de l'ensemble de l'économie (42 %) mais supérieur d'un peu plus de dix points à celui que l'on observe dans les secteurs de la construction et de l'industrie.

Les conducteurs ont une ancienneté dans l'entreprise plus faible que les hommes ouvriers dans l'ensemble de l'économie française.

En 2002, selon l'enquête emploi, 80 % des conducteurs du TRM sont présents dans leur entreprise depuis un an ou plus, 85 % pour les salariés du secteur des transports dans son ensemble et 88 % pour l'ensemble des salariés hors Etat et collectivités territoriales (tableau A 2.7 en annexe). L'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est, en moyenne, de 15 ans dans la profession et de 7 ans dans l'entreprise, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES.

L'ancienneté dans la profession apparaît liée au rythme de travail hebdomadaire. En effet, les conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits par mois ont une ancienneté dans la profession plus faible que celle des grands routiers (14 ans pour les premiers et 16,5 ans environ pour les seconds).

LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN 2002

En 2002, le temps de service des conducteurs du transport routier de marchandises baisse légèrement pour toutes les catégories de conducteurs. Cette baisse découle essentiellement de celle du temps de conduite, en particulier chez les "grands routiers". Le temps de service est plus important pour les "grands routiers" que pour les autres conducteurs. Par contre, il apparaît peu lié à l'âge du conducteur ou à la taille de l'établissement employeur.

Le temps de service des conducteurs du TRM baisse légèrement en 2002

La durée de travail pour l'ensemble des conducteurs est définie par le temps de service, c'est-à-dire l'ensemble du temps durant lequel le conducteur est à la disposition de l'entreprise, qu'il s'agisse du temps de conduite, du temps consacré aux opérations commerciales, à la surveillance des opérations terminales ou des temps d'attente.

Le temps de conduite est actuellement le seul temps réglementé au niveau européen (encadré p.22).

En France, l'accord sur le temps de service des personnels «grands routiers», signé le 23 novembre 1994 par les organisations patronales et deux syndicats de salariés, prévoyait une première étape de réduction du temps de service, au 1^{er} octobre 1995, et une deuxième étape au 1^{er} janvier 1997.

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

De 1998 à 2002, période sur laquelle on dispose de données comparables, on constate pour les semaines d'au moins cinq jours de travail une quasi-stabilité du temps de service et du temps de conduite jusqu'à 2000, puis une tendance à la baisse semble s'amorcer en 2001, tendance confirmée en 2002 (tableau 3.1).

Cette baisse globale découle essentiellement de celle du temps de conduite alors que le temps consacré aux autres tâches (manutention, chargement, entretien du camion...) évolue de façon irrégulière.

En application du décret du 27 janvier 2000 (encadré page 22), la durée maximale du temps de service sur une semaine isolée est de 56 heures pour les grands routiers et de 48 heures pour les autres conducteurs. Selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES, le temps de service hebdomadaire s'élève en moyenne en 2002 à

TABLEAU 3.1 : Evolution des temps de service et de conduite des conducteurs selon leur rythme de travail de 2000 à 2002 (semaines de 5 jours et plus).
en heures

Durée d'absence	Année 2000	Année 2001	Année 2002	Premier trimestre 2002	Deuxième trimestre 2002	Troisième trimestre 2002	Quatrième trimestre 2002
Temps de service des conducteurs							
Moins de 6 nuits	46,8	46,5	46,3	47,3	46,3	46,3	45,4
6 nuits et plus	53,5	52,8	52,3	52,7	52,0	52,0	52,2
Ensemble	50,3	49,6	49,1	49,8	49,1	49,1	48,4
Temps de conduite des conducteurs							
Moins de 6 nuits	29,9	28,7	29,4	30,1	29,3	29,3	29,0
6 nuits et plus	39,1	38,3	38,1	38,6	38,3	38,3	38,1
Ensemble	34,8	33,6	33,3	34,0	33,7	33,7	33,1

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

49,1 heures pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, en légère baisse par rapport à 2001 (tableau 3.2).

En 2002, la durée moyenne du temps de service en termes d'horaire mensuel est aussi légèrement inférieure à celle de 2001, soit 192 heures environ contre 195 heures l'année précédente (tableau 3.3).

TABLEAU 3.2 : Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers en 2002 selon le rythme de travail (semaines de 5 jours et plus).
en heures

Durée d'absence	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois	29,4	16,9	46,3
Absent 6 nuits et plus par mois	38,1	14,2	52,3
Ensemble	33,3	15,8	49,1

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

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

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

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

L'essentiel des différences de temps de travail entre le compte propre et le compte d'autrui provient des temps de conduite. En effet, la durée hebdomadaire moyenne de conduite est de plus de 32 heures pour les conducteurs du compte d'autrui contre moins de 22 heures pour leurs collègues du compte propre. Le taux de conduite (temps de conduite rapporté à l'ensemble du temps de travail) reste stable dans le compte d'autrui entre 1993 et 1999. Il est plus élevé dans le compte d'autrui : 64% (58% pour ceux rentrant tous les soirs chez eux) que dans le compte propre : 50% (49% pour ceux rentrant tous les soirs chez eux). Aussi le kilométrage journalier des conducteurs est-il plus élevé dans ce secteur : près de 395 km, contre 215 km pour le compte propre.

Malgré ces différences d'horaires entre le compte propre et le compte d'autrui, on n'enregistre pas de différences sensibles de salaire entre le compte d'autrui et le compte propre.

* "Enquête auprès des conducteurs de poids lourds", Mars 2002.

TABLEAU 3.3 : Temps de service mensuel des conducteurs routiers en 2002 selon le rythme de travail
en heures

Durée d'absence	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois	121,8	62,0	183,8
Absent 6 nuits et plus par mois	148,5	52,6	201,1
Ensemble	135,3	57,1	192,4

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

Les grands routiers travaillent en moyenne 17 heures de plus par mois que les autres conducteurs

L'enquête réalisée en 1999 par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) a montré que les conditions de travail des conducteurs du compte propre étaient, à type d'activité identique, moins difficiles que celles des conducteurs du compte d'autrui (encadré ci-dessus).

Mais la durée du travail varie avant tout selon la catégorie dont relève le conducteur. Celle-ci est fonction du rythme de travail, c'est à dire du nombre de nuits passées hors du domicile.

On distingue :

- la catégorie des "grands routiers", qui comprend les conducteurs absents de leur domicile au moins six nuits dans le mois.

- celle des "autres conducteurs" ou conducteurs "courtes distances", dont le nombre de nuits d'absence dans le mois est inférieur à six nuits.

En 2002, le temps de service hebdomadaire (semaines de 5 jours et plus) est de 52,3 heures pour les grands routiers et 46,3 heures pour les autres conducteurs (tableau 3.2). La réduction de ce temps en 2002 est plus importante pour les grands routiers (- 0,5 heure) que pour les conducteurs "courte distance" (- 0,2 heure).

La durée de travail mensuelle est également très différente selon la catégorie de conducteurs : 201 heures pour les "grands routiers" et près de 184 heures pour les autres conducteurs (tableau 3.3) La

La durée du travail des conducteurs routiers

baisse constatée en 2002 par rapport à 2001 pour les grands routiers s'élève à 3,2 heures par mois en moyenne, selon les déclarations des enquêtés.

La part de la conduite dans le temps de service est beaucoup plus élevée pour les "grands routiers" (73 %) que pour les autres conducteurs (63 %). Il en est logiquement de même pour le kilométrage journalier moyen : les "grands routiers" parcourent en moyenne 506 kilomètres par jour pour une semaine de cinq jours et plus, contre 336 kilomètres pour les conducteurs "courte distance".

La durée moyenne de travail résulte de situations très diverses. L'analyse de la dispersion de ces situations permet de préciser la façon dont s'est réalisée l'évolution de 2000 à 2002 (tableaux A 3.3 en annexe et tableau 3.4). La part des "grands routiers" dont le temps de service d'une semaine de cinq jours et plus dépasse 56 heures est en baisse : 30 % en 2002 contre 35 % en 2001 et 36 % en 2000. La part des conducteurs "courtes distances" dont le temps de service dépasse 48 heures reste importante mais diminue (39 % en 2002 contre 42 % en 2001 et 45 % en 2000).

TABLEAU 3.4 : Répartition des conducteurs selon les temps de service hebdomadaires et le rythme de travail en 2002 (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	18%	4%	11%
39 h < t <= 43 h	20%	9%	14%
43 h < t <= 48 h	24%	18%	21%
48 h < t <= 56 h	27%	39%	33%
56 h < t <= 60 h	6%	16%	11%
60 h < t <= 70 h	5%	12%	9%
plus de 70 h	1%	3%	2%
ensemble	100%	100%	100%

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

Une durée du travail peu sensible à la taille de l'entreprise

Si le «rythme de travail» joue un rôle déterminant sur la durée du travail, la taille de l'entreprise semble avoir une faible influence.

Les fluctuations constatées selon la taille (tableau 3.5) apparaissent faibles au regard de la précision de mesure du temps de service.

Toutefois, il semble que le temps de conduite diminue quand la taille de l'entreprise augmente pour les seuls conducteurs "courtes distances".

TABLEAU 3.5 : Le temps de service des conducteurs routiers selon le rythme de travail et la taille de l'entreprise en 2002 (semaines de 5 jours et plus). en heures

		temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de six nuits par mois	moins de 10 salariés	30,2	16,9	47,1
	de 10 à 49 salariés	29,4	16,7	46,1
	50 salariés et plus	28,7	17,1	45,8
	ensemble	29,4	16,9	46,3
Absent six nuits ou plus par mois	moins de 10 salariés	37,7	14,1	51,8
	de 10 à 49 salariés	38,9	13,9	52,8
	50 salariés et plus	37,5	14,4	51,9
	ensemble	38,1	14,2	52,3
Ensemble	moins de 10 salariés	33,8	15,9	49,5
	de 10 à 49 salariés	33,6	15,6	49,2
	50 salariés et plus	33,0	15,9	48,9
	ensemble	33,3	15,8	49,1

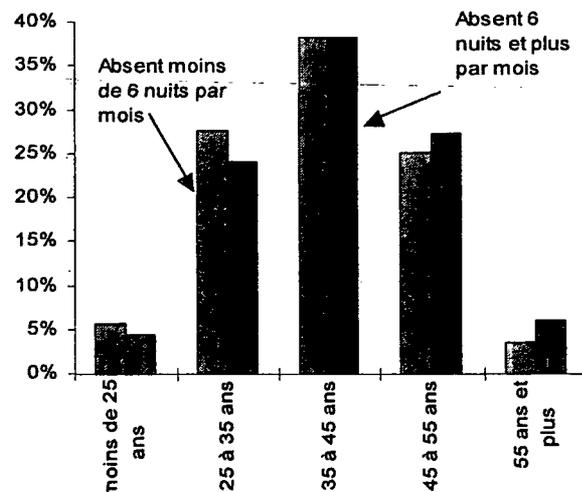
Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

Les grands routiers sont un peu plus âgés que les autres conducteurs

Comme on l'a vu ci-dessus, la durée du travail des conducteurs varie en fonction du rythme de travail, mesuré par le nombre de nuits d'absence de leur domicile. Il est donc intéressant d'en analyser les déterminants, c'est à dire de regarder si ce rythme dépend des caractéristiques individuelles.

Le rythme de travail n'apparaît pas influencé par la situation familiale : la proportion de grands routiers est pratiquement identique parmi les conducteurs célibataires et parmi ceux qui vivent en couple. Par contre, les célibataires travaillent un peu plus fréquemment le week-end (13 % contre 11%).

GRAPHIQUE 3.1 : Répartition des conducteurs par classes d'âge et rythme de travail en 2002



Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

La durée du travail des conducteurs routiers

L'influence de l'âge est assez limitée (graphique 3.1). Les conducteurs "grands routiers" ne sont que légèrement plus âgés (40 ans en moyenne) que les "autres conducteurs" (39 ans en moyenne).

Mais la proportion de conducteurs de moins de 35 ans est plus faible pour les "grands routiers" (28 %) que pour les conducteurs "courte distance" (33 %).

Près d'un "grand routier" sur cinq travaille plus de cinq jours par semaine

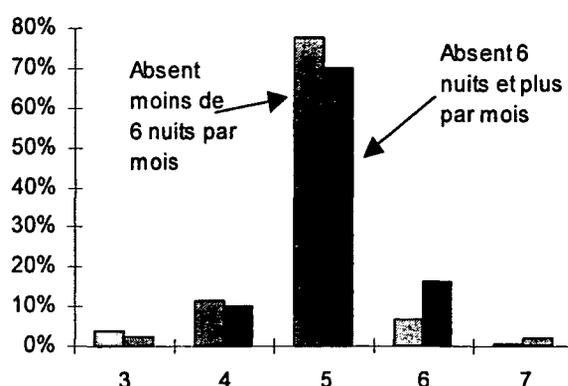
On observe logiquement une liaison entre le nombre de jours de travail et le nombre de nuits hors du domicile par semaine.

Sur l'ensemble des conducteurs, 74 % travaillent cinq jours dans la semaine sur laquelle porte l'enquête, cette proportion est plus importante pour les conducteurs qui s'absentent moins de six nuits de leur domicile (78 %) que pour les "grands routiers" (70 %) (graphique 3.2 et tableau 3.6).

Si 13 % de l'ensemble des conducteurs travaillent six ou sept jours dans la semaine sur laquelle porte l'enquête, cette proportion s'élève à 18 % pour les "grands routiers" et 7 % pour les conducteurs "courte distance".

En revanche, 14 % des conducteurs routiers déclarent avoir travaillé moins de cinq jours dans la semaine sur laquelle porte l'enquête. Cette proportion était de 11 % en 1999.

GRAPHIQUE 3.2 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours travaillés dans la semaine et le rythme de travail, en 2002 (semaines de 3 jours et plus).



Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

TABLEAU 3.6 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours de travail dans la semaine enquêtée et le rythme de travail en 2002 (semaines de 3 jours et plus).

Nb de jours	Absent moins de 6 nuits par mois	Absent 6 nuits et plus par mois	Total
3	4%	2%	3%
4	12%	10%	11%
5	78%	70%	74%
6	7%	16%	12%
7	0%	2%	1%
total	100%	100%	100%

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

Législation européenne sur les conditions de travail des conducteurs routiers

Règlement CEE n° 3820/85 du 20.12.1985

Conduite continue maximale : 4 heures 30 minutes

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

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

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

Conduite maximale sur deux semaines consécutives : 90 heures.

Repos hebdomadaire minimal : 45 heures consécutives, réduction possible à 36 heures au domicile ou 24 heures hors du domicile du conducteur avec une compensation prise en bloc, avant la fin de la 3ème semaine.

Directives 2003/88 du 04.11.2003⁽¹⁾ et 2002/15 du 11.06.02 fixant notamment les durées de travail - En cours de transposition dans le droit national -

(1) abrogeant les directives 93/104 du 23.11.93 et 2000/34 du 22.06.00

L'EVOLUTION DU DISPOSITIF D'ENQUETES SUR LA DUREE DU TRAVAIL DANS LE TRM**L'enquête conjoncturelle DTT-SES et ses limites**

Après la signature du contrat de progrès en 1994, la DTT avait souhaité disposer d'un outil de suivi permanent de l'évolution de la durée du travail des conducteurs des entreprises du TRM, en complément des enquêtes approfondies sur les conditions de travail des conducteurs routiers que menait l'INRETS périodiquement (tous les 6 à 8 ans), avec interrogation des conducteurs à leur domicile. C'est ainsi qu'avait été organisée une enquête conjoncturelle (enquête "conducteurs") portant notamment sur la durée du travail et les salaires des conducteurs routiers, avec interrogation de 750 conducteurs chaque trimestre.

Pour cette enquête, il n'avait pas été possible de disposer d'une base de sondage et d'interroger les conducteurs à leur domicile, aussi avait-t-on dû se rabattre sur une interrogation des conducteurs dans les lieux, restaurants ou centres routiers, où ils sont amenés à s'arrêter. Et, en l'absence d'une base de sondage ad hoc et d'un échantillon tiré aléatoirement, on avait dû avoir recours à la méthode des quotas pour définir l'échantillon.

En outre, les conducteurs interrogés devaient faire appel à leur mémoire, pour décrire a posteriori leur temps de travail de la semaine précédant l'interview (alors que dans les enquêtes type INRETS on leur remet un carnet de temps dans lequel ils doivent, ensuite, indiquer leurs horaires de travail).

Ces difficultés ont conduit à rechercher une autre façon de suivre la durée du travail des conducteurs routiers, selon une méthodologie plus satisfaisante du point de vue statistique. C'est ainsi qu'a été étudiée la possibilité d'avoir recours à l'information pré-existante que constitue le contenu des disques de chronotachygraphe.

La mise en place de l'enquête "disques"

La formation "transport" du conseil national de l'information statistique (CNIS), regroupant les services statistiques et les partenaires sociaux, a émis un avis d'opportunité favorable pour la mise en place d'une enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers des entreprises du TRM par lecture des disques de chronotachygraphe (enquête "disques").

L'enquête porte chaque mois sur les disques de 250 conducteurs salariés d'environ 50 établissements, l'échantillon étant issu du fichier des déclarations annuelles de données sociales (DADS) de l'INSEE.

La lecture des disques de chronotachygraphe, comme ultérieurement celle des enregistrements issus du futur chronotachygraphe électronique, permet de connaître l'activité des conducteurs en distinguant les temps de conduite, de travail autre que la conduite, d'attente et de repos, sachant que la conduite est enregistrée automatiquement dès lors que le véhicule roule.

Comparaison des résultats de l'enquête « conducteurs » et de l'enquête « disques ».

Une période de recouvrement entre les deux enquêtes permettant une comparaison des résultats s'est déroulée entre le 2ème trimestre 2000 et le 2ème trimestre 2003. Elle a permis de constater que la durée du travail déclarée dans l'enquête « conducteurs » était supérieure à ce que retraçait l'enquête « disques », l'écart venant en fait des temps de conduite plus élevés dans les résultats de l'enquête « conducteurs ». Ce résultat est venu confirmer une inquiétude que l'on avait à propos de l'enquête « conducteurs », à savoir que le fait d'interroger des conducteurs dans les lieux d'arrêt tels que les restaurants ou les centres routiers avait pour conséquence de biaiser l'échantillon, dans la mesure où les conducteurs ont une probabilité d'autant plus forte de s'arrêter dans de tels lieux qu'ils ont des temps de conduite et de travail plus longs. Avec les conventions actuelles d'exploitation des enquêtes, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, mesuré chaque trimestre par l'enquête « disques », est ainsi apparu inférieur d'environ 3 heures en moyenne à celui qui est observé dans l'enquête « conducteurs ». Par contre, les évolutions sont assez comparables.

Dans ces conditions, les derniers résultats de l'enquête "conducteurs" sont ceux du 2ème trimestre 2003. Elle a ensuite été remplacée par l'enquête "disques", pour la mesure de la durée du travail.

Les résultats de l'enquête "disques" figureront dans la prochaine édition du bilan social annuel du TRM.

LES REVENUS DES SALARIES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 2002, le salaire horaire des ouvriers du transport routier de marchandises a augmenté de 3,7 %. Sa progression est équivalente à celle enregistrée dans l'ensemble des autres secteurs d'activité. Le transport routier de marchandises (TRM) se caractérise par des niveaux moyens de salaire plus faibles que dans les autres secteurs des transports et dans l'ensemble de l'économie. Le salaire net moyen d'un conducteur du TRM pour compte d'autrui est inférieur de près de 2 % à celui d'un conducteur des autres secteurs des transports.

Les frais de route baissent en 2002. Ils représentent désormais à peine 16 % des sommes perçues par l'ensemble des conducteurs routiers du TRM. Le rythme et la durée du travail influent davantage sur le niveau des rémunérations (salaires et primes) que l'âge et l'ancienneté. Ce sont les frais de route qui creusent l'écart des gains entre les différentes catégories de conducteurs du TRM.

Léger ralentissement de la progression des salaires du TRM en 2002

En 2002, l'augmentation du taux de salaire horaire des ouvriers du transport routier de marchandises (TRM)* est équivalente à celle de l'ensemble de l'économie : + 3,7 % (tableau 4.1). La hausse moyenne des prix à la consommation étant de 1,9 % en 2002, cela se traduit par une augmentation du pouvoir d'achat de seulement 1,8 % alors celle-ci était de 3,4 % en 2001 et de 4,9 % en 2000.

Ce ralentissement du rythme de croissance du taux de salaire horaire a concerné aussi les autres modes de transport puisque la progression du taux de salaire horaire ouvrier de l'ensemble des transports est de 3,2 %, après 3,8 % en 2001 et 6,9 % en 2000, cette augmentation exceptionnelle tenant aux effets de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail.

En 2002, les salaires minimaux conventionnels mensuels des roulants du TRM s'élèvent à 1 243 euros en

TABLEAU 4.1 : Evolution du taux de salaire horaire ouvrier (moyenne annuelle) de 1998 à 2002. (%)

	1998	1999	2000	2001	2002
Taux de salaire ouvrier horaire					
Toutes activités	2,1	2,5	5,2	4,2	3,7
Transport	1,9	2,2	6,9	3,8	3,2
TRM*	5,5	4,2	6,5	5,0	3,7

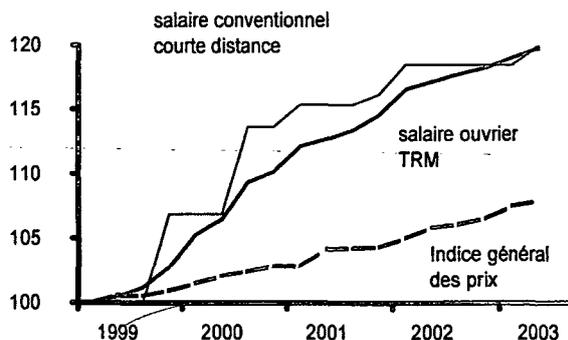
* ensemble du TRM

Source : DARES - enquête ACEMO

courte distance et à 1 649 euros en longue distance.

L'évolution du taux de salaire ouvrier horaire dans les transports routiers de marchandises peut être comparée à celle du salaire conventionnel des conducteurs du TRM. On a pris ici comme référence (graphique 4.1) le salaire conventionnel du conducteur routier en courte distance chargé de la conduite d'un véhicule de 11 à 19 tonnes, ayant effectué 169 heures dans le mois et ayant plus de deux ans d'ancienneté (indice réf 128M, deux ans d'ancienneté).

GRAPHIQUE 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire dans le TRM et salaire conventionnel des conducteurs de 1999 à 2003 (indice base 100 au 1er trimestre 1999)



Sources : DARES et INSEE

Le salaire conventionnel, après avoir progressé en fin 2001 à un rythme légèrement supérieur à celui du salaire horaire ouvrier du TRM, est resté stable en 2002 et retrouve au deuxième trimestre 2003 un niveau proche de celui du salaire ouvrier du TRM.

Des salaires inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

En 2001, selon les déclarations annuelles de données sociales (DADS) (1), le niveau moyen des salaires annuels nets observés dans le secteur des transports (20 182 euros) n'est pas très éloigné de celui de l'ensemble du secteur privé (21 217 euros), bien que la structure socioprofessionnelle des salariés soit sensiblement différente dans le secteur des transports (tableau 4.2). Les ouvriers y sont en effet sur-représentés.

TABLEAU 4.2: Comparaison des salaires annuels nets moyens par secteur d'activité en 2001 (euros)

Secteur d'activité	Salaire annuel net moyen
Industrie	21 129
Construction	18 090
Tertiaire	22 290
dont	
Commerce	19 549
Transports	20 182
Ensemble	21 217

Source : DADS 2001-Insee

Une forte disparité des rémunérations moyennes apparaît au sein du secteur des transports, selon les modes. Le tableau 4.3 présente les disparités des salaires nets moyens à temps complet, selon les différents secteurs des transports et les catégories socioprofessionnelles (2). C'est dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui que les salaires moyens sont les plus faibles et ce, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle que l'on considère.

TABLEAU 4.3 : salaires annuels nets moyens par secteur des transports et catégorie socio-professionnelle en 2001 (moyenne par catégorie=100)

	Cadres	Prof inter	Employés	Ouvriers	Total
Transport ferroviaire	82	98	103	117	108
Transport urbain	147	118	124	116	112
TRV*	94	94	83	93	85
TRM**	78	89	82	92	82
Transport aérien	144	117	120	128	157
Services auxiliaires	97	96	94	94	97
Ensemble	100	100	100	100	100

salaires moyens en euros

Ensemble	42 869	24 182	18 568	17 628	21 155
-----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

* transport routier de voyageurs - 602B et 602G

** 602L et 602M

Source : DADS-Insee /SES, salariés à temps complet

(1) DADS-Insee : les salaires concernent des postes de permanents à temps complet excluant les apprentis stagiaires.

(2) Les différences de montant du salaire net moyen entre les tableaux 4.2 et les autres résultent notamment de la prise en compte ou non de la CSG dans le calcul de la moyenne de référence.

Le salaire annuel net moyen des ouvriers du TRM s'élève à 17 626 euros (tableau 4.3). Ce montant représente 92% de la moyenne des salaires ouvriers du secteur des transports. Pour les autres catégories : cadres, professions intermédiaires et employés, les salaires dans le TRM sont compris entre 78 % et 89 % des salaires moyens des catégories correspondantes dans l'ensemble des transports.

Le niveau du salaire annuel net moyen dans le TRM interurbain est supérieur de 2,7 % à celui des salariés du TRM de proximité. L'écart salarial est plus important pour les salaires des seuls conducteurs. Ainsi, selon les résultats des déclarations annuelles de données sociales (DADS), les salaires nets moyens des conducteurs dans le TRM

TABLEAU 4.4 : Salaires annuels nets moyens par catégorie socioprofessionnelle dans le TRM et l'ensemble du secteur des transports en 2001 (euros)

	TRM de proximité	TRM interurbain	TRM	Ensemble des transports
Cadres	31 948	34 145	33 448	42 869
Prof Inter	21 247	21 551	21 457	24 182
Employés	15 288	15 139	15 180	18 568
Ouvriers	15 731	16 351	16 159	17 628
dont conducteurs	15 860	16 548	16 341	16 738
Total	17 006	17 460	17 319	21 155

Source : DADS-Insee, salariés à temps complet

interurbain sont supérieurs de 4,3 % à ceux du TRM de proximité. Pour les autres catégories, les salaires des deux secteurs sont très proches, à l'exception des cadres qui sont, comme les conducteurs, mieux rémunérés dans le TRM interurbain que dans le TRM de proximité.

Parmi les salaires des conducteurs des secteurs d'activité du transport, les plus faibles sont ceux du TRM, ainsi que ceux des services auxiliaires tels que la messagerie. Les salaires du TRM sont inférieurs de 17 % à ceux du transport urbain de voyageurs, mais très proches de ceux de leurs homologues du transport routier de voyageurs interurbain. Le montant du salaire net annuel moyen des conducteurs du compte d'autrui est de 16 341 euros en 2001 et celui des ouvriers de 16 159 euros.

TABLEAU 4.5 : Comparaison des salaires annuels nets moyens des conducteurs par secteur d'activité du transport en 2001 (en euros)

	Salaire annuel net moyen
Transport urbain	19 822
TRV*	16 504
TRM**	16 341
Services auxiliaires	16 132
Ensemble des transports	16 738

Source : DADS-Insee, salariés à temps complet

Les frais de route : près de 16 % des gains des conducteurs

L'enquête conjoncturelle sur la durée du travail présentée dans le chapitre précédent fournit également des indications sur les sommes que perçoivent les conducteurs routiers du compte d'autrui : salaire net, primes et frais de route¹. L'année 2002 se caractérise par une nette diminution de la part des frais de route dans l'ensemble des gains (15,6 % en 2002 après 18,4 % en 2001), tendance qui se poursuit depuis quelques années. De 20,0 % en 1999, les frais de route ne représentent plus en moyenne dans le TRM que 15,6 % en 2002. Toutefois, ce pourcentage est resté stable pour les "grands routiers" (25%).

Entre 2001 et 2002, les gains des conducteurs augmentent de 3,3 %. Cette hausse est le résultat de deux évolutions de sens opposé : les salaires et primes augmentent de 6,7 % tandis que les frais de route subissent une forte baisse (-12,1 %).

Le montant moyen des frais de route des conducteurs des entreprises du TRM interurbain est près de trois fois supérieur à celui des conducteurs du TRM de proximité : 375 euros contre 137 euros. Les salaires et les primes présentent un faible écart (respectivement 1 498 et 1 380 euros en moyenne par mois). C'est donc, pour une part non négligeable, grâce aux frais de route que les conducteurs des entreprises du TRM interurbain restent au sommet de la hiérarchie des sommes perçues par les con-

TABLEAU 4.6 : Salaires nets, primes et frais de route mensuels des conducteurs, en 2002. (euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
TRM de proximité	1 380	137	1 517
TRM interurbain	1 498	375	1 873
Ensemble	1 445	268	1 713

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES.

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

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

ducteurs du compte d'autrui : 1 873 euros en moyenne par mois, soit près d'un quart de plus que celles des conducteurs du TRM de proximité (1 517 euros).

La part des frais de route dans les gains totaux varie beaucoup suivant le type d'activité : 20 % pour le TRM interurbain et 9 % pour le TRM de proximité.

Cependant, de par leur nature, ces indemnités ne peuvent pas être véritablement assimilées à une composante de la rémunération. Notamment, le montant moyen restant disponible pour le conducteur après paiement effectif de ses frais de voyage ne peut être apprécié.

Les rémunérations et les frais de route des conducteurs augmentent avec la taille des entreprises

Le transport routier de marchandises se caractérise par un nombre important d'entreprises moyennes et petites. En 2001, selon l'enquête annuelle d'entreprise, les entreprises de moins de 10 salariés représentaient près de 84 % du nombre total d'entreprises du secteur.

Comme dans d'autres activités, on relève des différences de gains selon la taille des entreprises, en particulier pour les frais de route. Le montant cumulé des deux composantes du revenu (salaires et primes) est légèrement plus faible pour les entreprises de moins de 10 salariés (1 431 euros en moyenne) que pour les entreprises de plus de 50 salariés (1 449 euros en moyenne). Les frais de route, plus sensibles à la taille des entreprises, passent de 237 euros, en moyenne, par mois pour les petites (moins de 10 salariés) à 300 euros pour les grandes (50 salariés et plus). Ce phénomène est en partie expliqué par le fait que les grandes entreprises sont plus représentées dans l'interurbain où les frais de route sont plus élevés.

TABLEAU 4.7 : Rémunération mensuelle et frais de route selon la taille des entreprises, en 2002 (euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins de 10 salariés	1 431	237	1 668
de 10 à 49 salariés	1 433	256	1 689
50 salariés et plus	1 449	300	1 749
Ensemble	1 445	268	1 713

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

Les rémunérations sont moins sensibles que les frais de route au rythme et à la durée du travail

Les salaires et les primes augmentent en fonction du nombre de nuits d'absence hors du domicile. Le conducteur routier qui s'absente moins de six nuits de son domicile par mois a un niveau de rémunération nette inférieur de près de 11 % à celui qui s'absente plus de six nuits par mois de son domicile (1 363 euros par mois contre 1 529 euros).

Les différences sont beaucoup plus marquées en ce qui concerne les frais de route. Ils sont plus de trois fois plus importants lorsque les conducteurs sont absents de leur domicile six nuits et plus par mois. En effet, les "grands routiers" perçoivent des frais de route qui s'élèvent, en moyenne, à 406 euros par mois contre seulement 132 euros pour les autres routiers.

TABLEAU 4.8 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon le rythme de travail, en 2002 (euros)

	salaire	primes	frais de route	Ensemble
Absent moins de 6 nuits par mois	1 343	20	132	1 495
Absent 6 nuits et plus par mois	1 499	30	406	1 934
Ensemble	1 420	25	268	1 713

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

Le montant des sommes perçues varie selon la durée de travail, surtout grâce aux frais de route. L'écart entre les gains mensuels moyens les plus élevés et les plus faibles est de 5 % hors frais de route et passe à 19 % avec les frais de route.

Le montant des frais de route évolue fortement avec la durée du temps de service hebdomadaire. Les conducteurs travaillant plus de 56 heures, dans la semaine de référence de cinq jours ou plus, perçoivent des frais de route près de deux fois plus élevés que ceux dont la durée de travail est comprise entre 39 et 48 heures par semaine.

TABLEAU 4.9 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon la durée du travail de la semaine de référence, semaine de cinq jours ou plus de travail, en 2002 (euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
Moins de 39 h	1404	167	1571
de 39 à 48 h	1429	206	1635
de 48 à 56 h	1461	314	1775
plus de 56 h	1478	398	1876
Ensemble	1445	268	1713

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

Les rémunérations augmentent avec l'âge et l'ancienneté

Les rémunérations mensuelles (salaire et primes) des conducteurs augmentent très légèrement avec leur âge. On relève un écart de 7 % seulement entre le salaire et les primes des conducteurs âgés de 25 à 35 ans et ceux des conducteurs âgés de 45 à 55 ans. Par contre, les écarts des frais de route ne semblent pas liés directement à l'âge. Au total, l'ensemble des sommes perçues varie de 5 % entre ces deux classes d'âge.

L'ancienneté influe également sur le niveau des rémunérations et des frais de route. Ainsi, selon l'enquête conjoncturelle, l'écart des sommes perçues (salaire+primes+frais de route), entre un conducteur dont l'ancienneté dans l'entreprise est de moins d'un an et celui dont l'ancienneté est comprise entre 10 et 15 ans, est de 13 % (tableau 4.10). Cet écart est de 10 % pour les seuls frais de route. Ils sont en effet moins liés à l'ancienneté que les rémunérations.

TABLEAU 4.10 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon l'ancienneté, en 2002 (euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins d'un an	1342	270	1612
de 1 à 5 ans	1420	272	1692
de 5 à 10 ans	1449	281	1730
de 10 à 15 ans	1532	298	1830
Plus de 15 ans	1512	263	1775
Ensemble	1445	268	1713

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

Enfin, le niveau de rémunération varie peu selon la nature du produit transporté. Les différences de rémunération observées dans l'enquête conjoncturelle sont peu significatives.

TABLEAU 4.11 : Rémunération mensuelle selon le type de produits transportés, en 2002 (en euros)

	salaire+primes
Produits réfrigérés	1454
Matières dangereuses	1444
Autres spécialités	1439
Ensemble	1445

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

Mais la rémunération des conducteurs varie selon la qualification et le type de véhicule utilisé. Selon la CARCEPT*, en 2001, le salaire brut moyen augmente avec la taille du véhicule. Ainsi, un conducteur de véhicule de plus de 19 tonnes perçoit un salaire de 12 % plus élevé que celui d'un conducteur de véhicule de moins de 11 tonnes et de plus de 3,5 tonnes, et de 29 % plus élevé que celui d'un conducteur-livreur. (tableau 4.12). Ce sont les "grands routiers" qui perçoivent des salaires les plus élevés.

Dans l'ensemble des conducteurs routiers travaillant à temps complet, moins de 1 % sont des femmes. Elles gagnent, en moyenne, 16 % de moins que les conducteurs hommes, pour un travail à temps complet. Ceci s'explique en partie par le fait qu'elles sont deux fois plus nombreuses que les hommes à travailler dans le transport de proximité.

TABLEAU 4.12 : Salaire brut annuel moyen des conducteurs du TRM, à temps complet, selon la catégorie de véhicule en 2001 (euros)

	Salaire brut annuel moyen		
	Hommes	Femmes	Ensemble
Ensemble des conducteurs livreurs	16 019	12 535	15 765
Conducteur de véhicule hautement qualifié	20 619	17 819	20 596
Conducteur "grand routier"	21 192	17 622	21 170
Conducteur de véhicule de plus de 19 tonnes	20 360	17 012	20 338
Conducteur de véhicule de plus de 11 tonnes et de moins de 19 tonnes	18 763	16 205	18 740
Conducteur de véhicule de plus de 3, 5 tonnes et de moins de 11 tonnes	18 218	15 634	18 191
Ensemble des conducteurs routiers	20 287	17 063	20 264

Source : CARCEPT

* Les chiffres concernent les entreprises adhérentes à la caisse autonome des retraites complémentaires et de prévoyance du transport (CARCEPT). L'étude porte sur les salariés à temps complet présents du 1er janvier au 31 décembre 2001 dans un même emploi et une même entreprise.

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 est liée à la périodicité de l'obligation : en 2002, les formations initiales minimales obligatoires (FIMO) augmentent tandis que les formations continues obligatoires de sécurité (FCOS) diminuent.

Enfin, le nombre de contrats de formation en alternance connaît une légère reprise.

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 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. De même, 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 2002, dans le transport routier de marchandises, cette proportion est de 17 % contre 40 % dans l'ensemble de l'économie et 32 % dans le secteur transport. Mais elle n'était que de 12 % en 1997.

TABLEAU 5.1 : Répartition des actifs selon le diplôme en 2002 (en %)

	Transp. terrestre	dont TRM*	Transp. aérien	Services auxiliaires	Secteur Transport
Bac ou plus	24%	17%	68%	40%	32%
CAP-BEP	39%	41%	15%	30%	35%
Aucun ou BEPC	37%	42%	17%	30%	33%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%
Effectifs (milliers)	728	327	85	318	1 145

*TRM : 602L et 602M

Source : enquête emploi de mars 2002

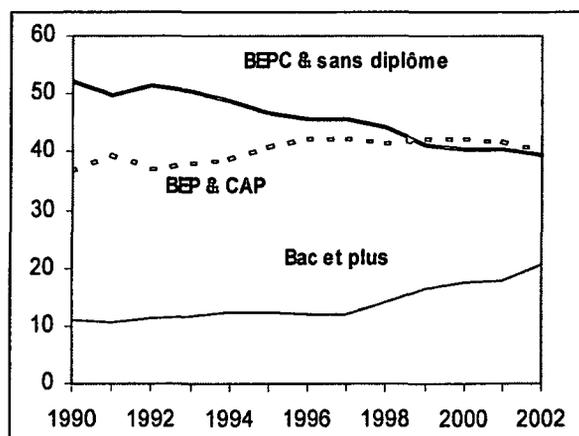
Cette situation est imputable en grande partie à l'importance du nombre des ouvriers dans l'effectif total : 51 % dans les transports contre 21 % dans l'ensemble de l'économie, selon les résultats de l'enquête emploi de mars 2002. Les ouvriers du transport routier de marchandises (principalement des conducteurs) sont un peu mieux formés que les ouvriers du secteur transport : 48 % des ouvriers du TRM n'ont pas de diplôme ou le BEPC contre 44 % dans le secteur transport.

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 2002, la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC a diminué de près de treize points dans les transports routiers et de douze points dans l'ensemble de l'économie. Dans le transport routier, la proportion des non diplômés et des titulaires d'un CAP ou d'un BEP baisse au profit des titulaires du baccalauréat ou de diplômes de l'enseignement supérieur. C'est ce phénomène qu'on observe également au niveau de l'ensemble de l'économie (voir graphique 5.1).

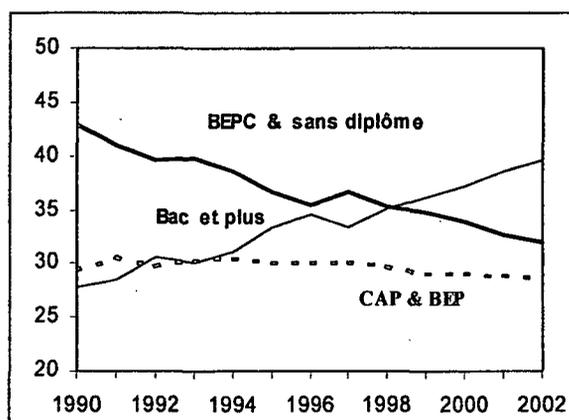
L'évolution la plus marquante dans l'ensemble des transports routiers est, en effet, l'augmentation du pourcentage d'actifs ayant obtenu le baccalauréat ou un diplôme d'enseignement supérieur. Elle est passée de 11% en 1990 à 21 % en 2002. Le transport routier reste toutefois un secteur à faible taux 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 diplôme initial varie sensiblement avec l'âge des conducteurs : 24 % de l'ensemble des conducteurs n'ont aucun diplôme, alors que seulement 10 % des moins de 35 ans sont dans la même situation. Corrélativement, les détenteurs d'un BEP sont beaucoup plus nombreux parmi les jeunes conducteurs : 33 % des moins de 35 ans contre 19 % pour l'ensemble des conducteurs. Par contre, la proportion de titulaires d'un CAP varie peu avec l'âge (autour de 40 %).

Le niveau de formation s'améliore d'année en année. Ainsi, en 2002, 9 % des conducteurs du TRM ont au moins le baccalauréat tandis que seulement 6 % l'avaient en 2001.

D'après cette même enquête, le diplôme le plus élevé détenu n'est un diplôme spécialisé dans les transports que pour 28 % des conducteurs. Cette proportion passe à 41 % 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 2002 (en %)

	Ensemble	Moins de 35 ans
Diplôme enseign. sup.	2,0	2,4
BAC	6,6	11,7
CAP	41,5	38,1
BEP	19,4	32,8
BEPC	6,6	4,7
Aucun	23,9	10,3
	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

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

	1998	1999	2000	2001	2002
Direction - gestion	10 633	12 033	14 031	11 841	11 613
Conduite de véhicules	95 278	98 631	121 054	90 461	82 685
Ventes/achats ² ,...	8 425	8 459	7 517	8 193	7 915
Maintenance	1 687	1 567	1 205	1 502	1 435
Total ²	116 023	120 690	143 807	111 997	103 648

Source : CNPE, cf encadré page 35

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

2 Non compris les formations de caristes

Promotrans, et les certificats de formation professionnelle (CFP) dispensés par l'AFPA¹.

En 2002, environ 104 000 personnes ont été formées par ces organismes. Cet effectif poursuit son recul (- 8 %) amorcé en 2000. Cette diminution s'explique par la chute des effectifs de formation en conduite de véhicules, dont la famille professionnelle² (82 645 personnes) représente près de 80 % des effectifs totaux

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.

en formation. En effet, le nombre des formations concernant la conduite a été multiplié par trois, entre 1993 et 2000, puis a subi successivement un net ralentissement en 2001 (-25 %) et 2002 (-9 %). La baisse de 2001 correspondait à l'échéance prévue par l'accord instituant une formation obligatoire des conducteurs. Celle de 2002 s'explique par la forte baisse du nombre de formations en "conduite de matières dangereuses" (-8,5%). En revanche, en 2002, les formations initiales minimales obligatoires (FIMO) continuent de progresser (+5 %) et les formations continues obligatoires de sécurité (FCOS) restent stables.

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 de 2 %, et les effectifs en formation "ventes ou maintenance" de 4 % en 2002.

Formation professionnelle

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 1992 et 2002.

D'après les statistiques de la CNPE, le nombre de candidats présentés à un CAP ou un BEP de

conduite routière progresse de 3,2 % en 2002 après 1,7 % en 2001. En ce qui concerne le nombre de candidats à des diplômes d'enseignement supérieur, il est globalement en progression (+4 % en DUT et BTS en "direction-gestion"), à l'exception des candidats inscrits au baccalauréat professionnel transport et logistique (-3,7 %).

En formation par alternance (1), l'année 2002 fait apparaître une légère reprise des contrats (+1,4 %), après le repli des deux années précédentes. Cette reprise s'explique surtout par la forte augmentation des contrats d'adaptation (+70 %) compensant la diminution des contrats de qualification (-6%). Les contrats concernant la conduite de véhicules représentent 52 % de l'ensemble des contrats dans les transports routiers. Ils évoluent également différemment selon le type de contrat : +61 % pour les contrats d'adaptation et -23 % pour les contrats de qualification.

TABLEAU 5.4 : Formation en alternance (contrat d'adaptation et contrat de qualification) dans les transports routiers et auxiliaires de transport (nombre de participants)

	1998	1999	2000	2001	2002
Contrats d'adaptation	1344	1249	1150	508	865
dont conduite de véhicule	684	764	555	266	429
Contrats de qualification	5018	5800	5018	4792	4510
dont conduite de véhicule	2940	3974	3407	3096	2381
Ensemble	6362	7049	6168	5300	5375

Source : CNPE

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) qui évoluent conformément au calendrier d'application prévu par les pouvoirs publics et les partenaires sociaux (voir encadré). Ainsi, en

1 Les contrats de qualification sont des contrats de travail à durée déterminée destinés à favoriser l'acquisition d'une qualification professionnelle par des jeunes âgés de 16 à 25 ans sans qualification ou ayant une qualification inadaptée à l'emploi, ou encore en attente d'emploi depuis longtemps. Les contrats d'adaptation sont des contrats de travail particuliers qui s'adressent à des jeunes demandeurs d'emploi susceptibles d'occuper rapidement un poste de travail, sous réserve qu'une formation complémentaire leur soit apportée.

Le contrat de progrès en matière de formation continue

La formation initiale

La formation constitue un chantier essentiel du contrat de progrès. Les fiches 25 et 26 du contrat de progrès avaient proposé des mesures visant la formation initiale et la formation continue. Les partenaires sociaux ont concrétisé ces deux propositions par l'accord de branche du 20 janvier 1995, confirmé par le décret n° 97-608 du 31 mai 1997. En matière de formation initiale minimale obligatoire (FIMO), l'accord-cadre, entré en application le 1er juillet 1995, vise à professionnaliser le métier de conducteur routier, pour les personnes exerçant ou appelées à exercer ce métier. La FIMO a une durée de 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 poids total autorisé en charge (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.

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 fiscale sur les immatriculations de véhicules utilitaires contribue au financement de la FIMO. 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, les centres habilités à dispenser les FIMO et FCOS font l'objet d'un agrément délivré par le Préfet de région. Celui-ci est, en outre, chargé d'assurer le suivi, le contrôle et le bilan de l'activité des centres agréés dans sa région.

La formation continue

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

Généralisation de la formation obligatoire à tous les conducteurs

Actuellement, tous les conducteurs routiers du transport public de marchandises, salariés et non salariés, ont suivi une formation qu'il s'agisse d'une FIMO ou d'une FCOS et certains d'entre eux suivent pour la deuxième fois dans leur carrière, cinq ans après, un stage de formation continue.

La directive 2003-59-CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs, publiée le 10 septembre 2003, doit être transposée dans un délai de trois ans après cette date. Cette transposition sera l'occasion d'achever complètement le processus de généralisation de la formation des conducteurs prévue par la loi du 6 février 1998 et d'apporter les modifications nécessaires au dispositif français pour le rendre conforme aux dispositions de la directive.

* OPCA : organismes paritaires collecteurs agréés

2002, les attestations délivrées au titre de la FIMO augmentent tandis que celles délivrées au titre de la FCOS diminuent.

- 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). Pour l'année 2002, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO pour le compte d'autrui progresse très légèrement (+ 1 %).

Entre 1996, première année pleine d'application de cette mesure, et 2002, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO pour le compte d'autrui a presque été multiplié par dix. Cette forte croissance s'explique par l'échéancier d'application de l'accord.

Le nombre d'attestations délivrées pour le compte propre est de 590 en 2002.

- 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 m³ doit avoir effectué un stage de

TABLEAU 5.5 : Nombre d'attestations FIMO et FCOS délivrées après formation pour le transport compte d'autrui

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
FIMO	2782	9673	9445	18626	20910	22932	23176
FCOS	1500	8698	51804	57670	106432	39803	31882

Source : DTT

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. Toutefois, le nombre d'attestations délivrées au titre de la FCOS pour le compte d'autrui continue de diminuer en 2002 comme en 2001, après la forte augmentation de 2000 ; cette évolution s'explique par la périodicité de la formation.

En 2002, le nombre d'attestations délivrées pour le compte propre est de 4 370.

- 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 le quart 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 2002.

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

L'enquête conjoncturelle apporte des précisions sur la formation des seuls conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui. D'après cette enquête, 43 % des conducteurs ont suivi une formation en 2002.

TABLEAU 5.6 : Nature des formations suivies par les conducteurs de TRM en 2002 * (en %)

Formation suivie	Ensemble	Moins de 35 ans
FIMO	35	45
FCOS	67	58
Matières dangereuses	22	23
Attestation de capacité	4	3

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

* les conducteurs peuvent suivre plusieurs formations dans l'année : le total n'est donc pas égal à 100.

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 35%, tandis que la part de ceux ayant suivi la FCOS accompagnée ou non d'une des autres formations est de 67 %. De plus, 22 % 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 45 %, 58 % et 23 %. (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 recherches sur les qualifications (CEREQ) permettent de mesurer l'effort de formation par secteur d'activité pour les entreprises de plus de 10 salariés.

Les données disponibles depuis l'année 1995 se réfèrent aux «transports terrestres» routier et ferroviaire, sans distinction entre les modes terrestres (cf. annexe).

Toutefois, si l'on considère que les transports

routiers de marchandises représentent entre 75 % et 70 % des salariés des entreprises de transports terrestres, selon la taille des entreprises (source : enquête annuelle d'entreprise), il apparaît que les informations publiées par le CEREQ sur les entreprises des transports terrestres de 10 à 250 salariés donnent une image assez fidèle 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 à celui de l'ensemble de l'économie.

Le taux de participation financière (part des dépenses de formation dans la masse salariale) est fixé légalement à 1,5 % depuis 1993. Or, on constate qu'il est de 1,5 % dans les entreprises de transport de 10 à 19 salariés et de 1,8 % dans les entreprises de transport de 20 à 49 salariés. Ces taux sont respectivement de 1,5 % et de 1,8 % pour l'ensemble de l'économie.

TABLEAU 5.7 : La formation continue dans les entreprises des transports terrestres en 2000

	Ensemble	dont entreprises 10 à 19 salariés	dont entreprises 20 à 49 salariés	dont entreprises 50 à 250 salariés
1 - Effort physique de formation continue				
Transports terrestres	25,7	4,7	4,9	8,4
Ensemble de l'économie	12,7	4,2	5,0	8,5
2 - Durée moyenne des stages, en heures				
Transports terrestres	55,5	49,4	27,1	27,1
Ensemble de l'économie	35,1	42,6	33,0	30,0
3 - Taux d'accès à la formation continue (%)				
Transports terrestres	46,3	9,6	18,2	31,1
Ensemble de l'économie	36,1	9,7	15,2	28,3
4 - Taux de participation financière (%)				
Transports terrestres	5,0	1,5	1,8	2,2
Ensemble de l'économie	3,2	1,7	1,9	2,4

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 professionnelle¹. La famille "conduite de véhicules" regroupe les emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier, quelles que soient leurs caractéristiques et les distances parcourues. D'après les évaluations de la CNPE, elle représente environ 70 % de l'ensemble des effectifs du transport routier et auxiliaires de transport.

Pour suivre l'évolution de la formation dans les transports routiers de marchandises, on s'est intéressé aux données concernant la conduite de véhicules. En effet, cette famille concerne à la fois les salariés du transport de marchandises et du transport de personnes, mais le transport de marchandises est prépondérant dans cette famille puisqu'il représente environ 80 % des postes occupés.

¹ Une famille professionnelle est constituée par l'ensemble des emplois qui correspondent à une finalité et à une même technicité professionnelle, quel que soit le niveau de compétence dans cette technicité.

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Les transports et la manutention de marchandises sont des activités à risques : en 2002¹, sur un effectif salarié de 937 000 personnes concernées, près de 65 800 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 7,0 % des salariés contre 4,3 % pour l'ensemble des activités (hors sièges sociaux). Pour le seul TRM, la proportion est, d'après les premières données disponibles, de 8,8 % en 2002 (8,7 % en 2001) ; 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 2002. Leur part dans l'ensemble des accidents corporels a baissé (5,1 % en 2002) mais leur gravité a légèrement augmenté depuis trois ans.

Des activités à risques

Pour 2002¹, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a chiffré à 65 760 le nombre d'accidents du travail avec arrêt dans l'ensemble du secteur des transports et de la manutention pour un effectif concerné de l'ordre de 937 000 salariés².

Il en résulte un "taux de risque"³ de 7,0 %, qui place ce secteur parmi ceux où l'on enregistre proportionnellement le plus d'accidents du travail, après celui de la construction (un peu plus de 10 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 4,3 % (tableau A 6.1 en annexe et graphique 6.1).

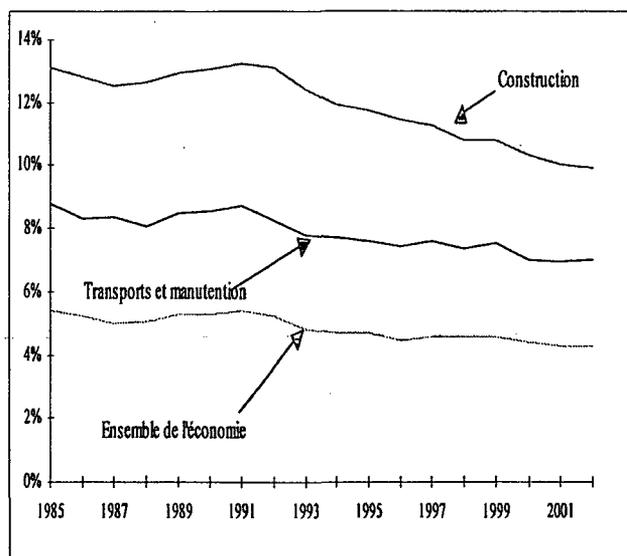
¹ Les chiffres 2002 sont provisoires.

² Hors effectifs des sièges sociaux, cf. encadré page suivante.

Hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP

³ Nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

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



Source : CNAMTS

Les transports routiers de marchandises (TRM) contribuent largement aux évolutions constatées ; en 2002, ils représentaient le quart environ (26%) des effectifs salariés de l'ensemble "Transports et manutention" alors qu'ils étaient à l'origine du tiers des accidents avec arrêt, et de près de 64% des décès (93 décès dans le TRM pour un total de 145 dans le secteur des transports et de la manutention). Le taux de risque, qui était de 9,5% en 1998 et 1999, diminue ensuite pour s'établir en 2002, d'après les données provisoires, à 8,8%.

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

TRM	1998	1999	2000	2001	2002p
Effectif	202 654	215 221	231 534	236 244	243 118
Accidents avec arrêt	19 326	20 370	21 162	20 655	21 471
Accidents avec IP	1 624	1 515	1 634	1 475	1 607
Décès	74	77	66	78	93
Taux de risque (1)	9,5%	9,5%	9,1%	8,7%	8,8%
Taux de risque avec IP (2)	0,8%	0,7%	0,7%	0,6%	0,7%
Nombre de décès (3)	3,7	3,6	2,9	3,3	3,8
Nombre de décès dans le BTP (3)	1,7	1,4	1,6	1,4	1,2

(1) Nombre d'accidents avec arrêt pour 100 salariés

(2) Nombre d'accidents avec incapacité permanente pour 100 salariés

(3) Nombre de décès pour 10 000 salariés

Source : CNAMTS

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 2001, les risques d'accidents du travail varient selon l'âge des salariés du TRM (graphiques 6.2 et 6.3 et tableau A 6.3 en annexe).

C'est entre 30 et 39 ans que le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail a été le plus important en 2001 (35 % des salariés ayant eu un accident appartiennent à cette tranche d'âge) mais les écarts selon les tranches d'âge sont assez faibles. Les moins de 40 ans représentent 60 % des salariés du TRM et 61 % des victimes d'accidents avec arrêt de travail.

Par contre, les écarts sont plus marqués pour les risques d'accidents graves et c'est pour les 50 ans et plus que la gravité, mesurée par le risque d'avoir une incapacité permanente, est la plus importante. Cette tranche d'âge représente 15 % des salariés du TRM et 25 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

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

Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAMTS) 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.

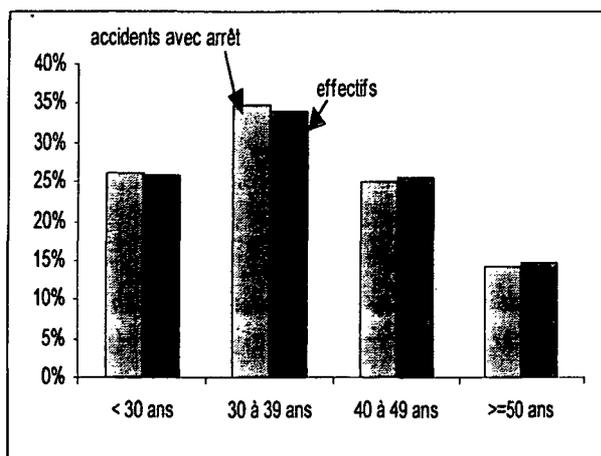
Les accidents du travail retenus ici sont les accidents ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins vingt quatre heures (accidents avec arrêt), les accidents ayant entraîné une incapacité permanente (IP) et ceux ayant entraîné un décès.

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 CNAMTS, 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 CNAMTS (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 2001 dans le TRM



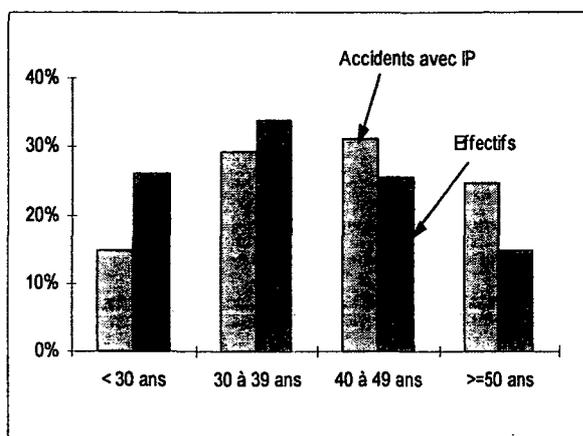
Source : CNAMTS

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

En 2001, sur l'ensemble du transport routier de marchandises, on peut estimer qu'environ 84 % des salariés comptabilisés par la CNAMTS⁴ sont des ouvriers, mais ceux-ci sont concernés par 94 % du total des accidents avec arrêt.

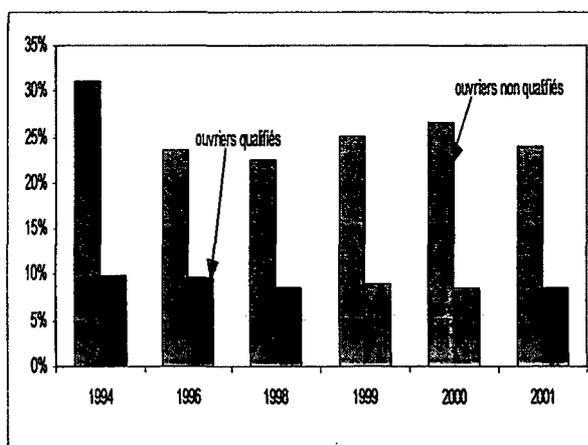
Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est de 8 % pour les ouvriers qualifiés du TRM, dont font partie les conducteurs, et il atteint 24 % pour les ouvriers non qualifiés du TRM.

GRAPHIQUE 6.3 : Accidents avec incapacité permanente (IP) et effectifs par classe d'âge en 2001 dans le TRM



Source : CNAMTS

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



Source : CNAMTS

TABLEAU 6.2 : Taux de risque des accidents avec arrêt et avec incapacité permanente (IP) par classe d'âge en 2001 dans le TRM, en %

en %	moins de 30 ans	30 à 39 ans	40 à 49 ans	50 ans et plus
accidents avec arrêt	8,8%	9,0%	8,6%	8,4%
accidents avec IP	0,4%	0,5%	0,8%	1,1%

Source : CNAMTS, calculs SES

Les ouvriers non qualifiés sont donc beaucoup plus exposés que les conducteurs, qu'il s'agisse du TRM de proximité ou de l'interurbain : d'après nos estimations, le taux de risque des ouvriers non qualifiés en 2001 s'établit à 31 % dans le TRM de proximité et à 22 % dans l'interurbain contre environ 8 % pour les conducteurs dans le TRM de proximité et 9% pour ceux du TRM interurbain.

⁴ Ne disposant pas des effectifs par catégorie selon la CNAMTS, 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.

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 que dans l'interurbain. Pour les conducteurs, le taux de risque n'est pas plus élevé dans le TRM de proximité que dans l'interurbain.

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



En 2001, 90 % des accidents avec arrêt de travail se sont produits à l'arrêt. Parmi les 78 décès comptabilisés en 2001, qui concernent majoritairement les entreprises du TRM interurbain, 34 se sont produits au cours d'un déplacement et 44 sur un lieu de travail habituel.

Les accidents du travail concernant pour 19 % les ouvriers non qualifiés et pour 75 % les ouvriers qualifiés (des conducteurs essentiellement), comme on l'a vu précédemment, il en résulte qu'une part majoritaire des accidents à l'arrêt concerne les conducteurs. Ceux-ci 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.

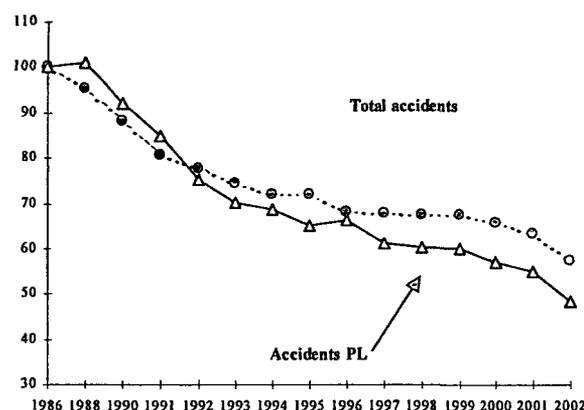
Et de fait, ce sont bien ces opérations qui représentent la source principale d'accidents du travail dans le TRM (tableau A 6.4 en annexe), les lésions constatées consistant principalement en contusions (22%), lumbagos (21 %), entorses (13 %) et fractures (8%).

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

L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) fournit des statistiques sur les accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd⁵, qui permettent de suivre les évolutions et d'établir des comparaisons avec l'ensemble des accidents routiers.

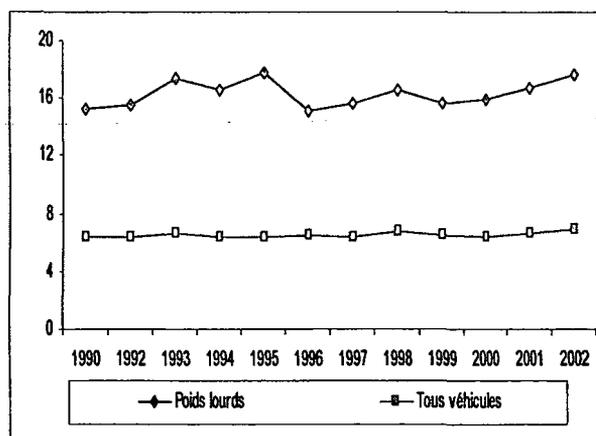
De 1986 à 2002, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué un peu plus vite que le nombre total d'accidents corporels : - 52 % dans le premier cas (5 333 accidents en 2002 contre 11 019 en 1986) et - 43 % dans le second (105 470 accidents contre 184 626). La part des accidents impliquant au moins un poids lourd dans

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



Source : ONISR

GRAPHIQUE 6.6 : Les taux de gravité des accidents entre 1990 et 2002



Source : ONISR

⁵ Ces accidents concernent aussi bien le compte propre que le compte d'autrui. Les poids lourds en cause peuvent être français ou étrangers.

l'ensemble des accidents corporels a diminué, ainsi, de 0,7 point entre 1985 et 2002, en passant de 5,8 % à 5,1%.

Toutefois, si le nombre d'accidents impliquant un poids lourd a diminué depuis 16 ans, leur gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) s'est maintenue à un niveau relativement élevé, mais inégal selon les années, sur cette période : en 1990, ce taux était de 15,21 et en 2002, de 17,63.

En 2002, le nombre de tués pour 100 accidents corporels est 2,6 fois plus élevé pour les accidents impliquant un poids lourd que pour l'ensemble des accidents corporels.

TABLEAU 6.3 : Accidents de la route impliquant au moins un poids lourd

	1985	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nombre de tués	1 582	1 097	1 056	1 102	1 032	998	1 005	940
dont usagers de PL	148	113	110	108	104	116	135	125
Nombre de blessés graves	4 704	2 415	2 288	2 258	2 056	1 733	1 668	1 550
dont usagers de PL	681	357	363	362	366	289	286	266
Nombre de blessés légers	10 299	6 308	6 334	6 288	6 197	6 078	5 722	4 955
dont usagers de PL	1 926	1 376	1 358	1 244	1 359	1 311	1 241	1 108

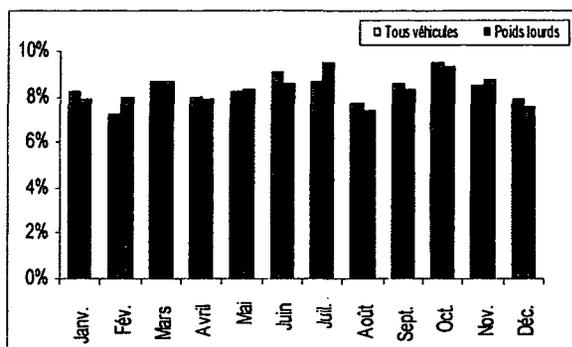
Source : ONISR

En 2002, 5 333 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 105 470, soit une proportion de 5,1 %. Dans ces accidents, 125 usagers de poids lourd, dont 110 conducteurs, ont été tués, 266 gravement blessés et 1 108 légèrement blessés. Les données correspondantes pour l'ensemble des victimes d'accidents impliquant un poids lourd sont, respectivement, de 940, 1 550 et 4 955.

Sur l'ensemble des accidents corporels, la proportion de ceux qui ont lieu sur le réseau national (autoroutes et routes nationales) est de 45% pour les accidents impliquant un poids lourd. Cette proportion est plus réduite (21 %) pour l'ensemble des accidents : cela s'explique par le fait que pour l'ensemble des véhicules, la circulation (mesurée en nombre de véhicules kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local, alors qu'environ les trois quarts de la circulation des poids lourds se font sur le réseau national⁶.

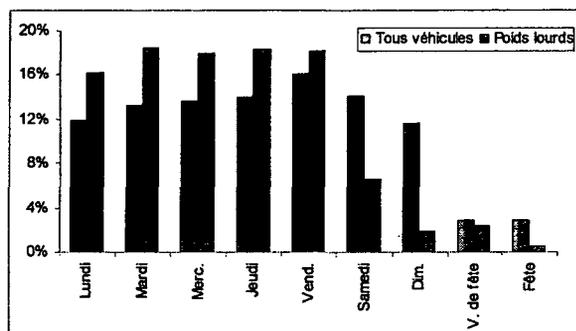
⁶ La répartition de la circulation des poids lourds par type de réseau est mal connue, sauf en ce qui concerne les autoroutes concédées : celles-ci accueillent à elles seules un peu moins de la moitié de la circulation totale de ce type de véhicules. Le chiffre de 25 % relatif au réseau départemental et local résulte de 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 2002 (en %)



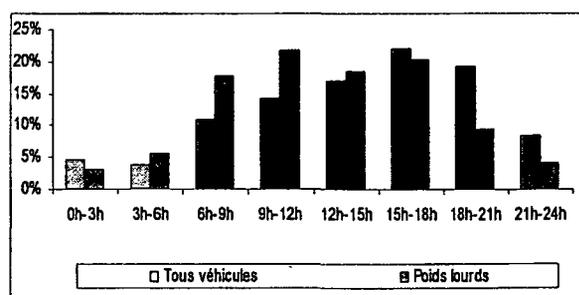
Source : ONISR

GRAPHIQUE 6.8 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le jour de la semaine en 2002 (en %)



Source : ONISR

GRAPHIQUE 6.9 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon l'heure en 2002 (en %)



Source : ONISR

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).

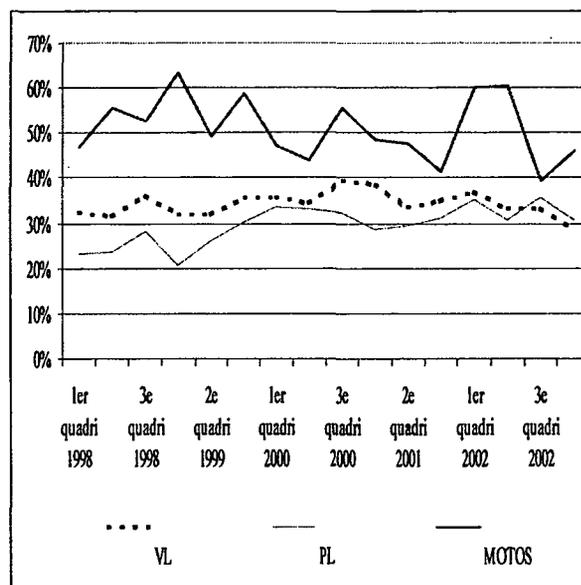
On constate en particulier que :

- c'est en juillet et en octobre que les accidents de poids lourds ont été les plus nombreux en 2002;

- 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;

- 78 % des accidents corporels 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 64 % d'entre eux, plutôt dans l'après-midi, et sont nombreux dans la soirée.

GRAPHIQUE 6.10 : Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h de 1998 à 2002



D'après les mesures de vitesse effectuées par l'Observatoire de la sécurité routière sur différents réseaux

Source : ONISR

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route pour l'ensemble des véhicules. Pour les poids lourds, le taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h, observé par l'ONISR, est de 34,4% en 2002 (pour les véhicules légers, il est de 34,2% et pour les motos de 56,5%). De 1998 à 2002, ce taux pour les poids lourds s'est accru.

TABLEAU 6.4 : Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2002.

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
Ensemble des conducteurs	8 733	155 192	5,6%	1 185	7 681	15,4%
dont : voitures de tourisme	7 175	111 090	6,5%	928	5 562	16,7%
poids lourds	80	5 294	1,5%	19	800	2,4%

Source : ONISR

L'alcool est, également, à l'origine d'accidents corporels et, en particulier, d'accidents mortels. 1,5 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel a un taux d'alcoolémie positif, ce pourcentage s'établit à 2,4 % pour les accidents mortels (pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,5 % et 16,7 %).

L'endormissement est également tenu pour un des facteurs responsables d'accidents de la route. D'après les résultats de l'enquête menée à l'automne 1999 auprès des conducteurs de poids lourds, par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, 60% des conducteurs grands routiers ont fait l'expérience de la somnolence au volant : "le presque endormissement".

Toujours d'après cette enquête, 60% des conducteurs avaient un camion équipé d'une ceinture de sécurité et parmi ceux-ci, 87 % déclaraient ne jamais la mettre.

Le transport de matières dangereuses peut constituer une aggravation des conditions de travail des conducteurs. S'il ne représente annuellement que 5% du transport (en milliards de tonnes-km), il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses¹ peuvent être dus ou non à la matière dangereuse transportée; une partie d'entre eux sont des accidents corporels, "cas particuliers" d'accidents impliquant un poids lourd.

TABLEAU 6.5 : Evolution du nombre d'accidents, d'accidents corporels, de blessés et de tués dans le transport de matières dangereuses depuis 1996.

	1996	1997	1998	1999	2000
Accidents	234	223	182	212	184
Accidents corporels	106	101	81	82	83
Tués	28	35	28	22	16
Blessés	171	199	109	98	104
<i>Taux de gravité des accidents corporels de M.D.</i>	26,42	34,65	34,57	26,83	19,28
<i>Taux de gravité des accidents corporels de P.L.</i>	16,20	15,62	16,60	15,64	15,86
<i>Taux de gravité de l'ensemble des accidents corporels</i>	6,44	6,38	6,78	6,45	6,30

Source : Mission des transports de matières dangereuses, ONISR, DAEI/SES

¹ Les accidents de matières dangereuses répertorient l'ensemble des accidents de matières dangereuses, qu'ils soient corporels ou uniquement matériels.

DEUXIEME PARTIE

Les annexes

1. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

TABLEAU A 1.1 : Le chiffre d'affaires hors taxes, sous-traitance comprise, de 1993 à 2001

(millions €)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
TRM interurbain (602M)	11 576	12 233	12 940	13 702	13 863	14 471	16 412	17 180	18 289	19 786
TRM de proximité (602L)	6 708	6 308	5 988	6 083	5 934	6 510	6 864	6 847	7 438	8 166

Source : SES -EAE (1)

TABLEAU A 1.2 : Le transport intérieur de marchandises de 1993 à 2002 (hors transit)

(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transport ferroviaire	44,0	43,5	41,9	37,6	39,9	39,0	39,6	42,4	43,1	42,9	46,0	42,2	42,2
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	236,0
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	6,9
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	21,2	20,7
Total Terrestre	243,4	248,6	251,5	241,1	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4	304,6	305,9

Source : SES, SNCF, VNF

TABLEAU A 1.3 : Les indices de prix du transport routier de marchandises au véhicule-kilomètre, de 1993 à 2002

Base 100 en 1990

	Ensemble	International longue distance	France	
			courte distance	longue distance
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
2002	116,8	112,9	121,1	111,7

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 A 1.4 : La démographie des entreprises du secteur des transports, de 1993 à 2002

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Créations	10 001	10 636	10 498	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766	6 612
Défaillances	2 619	2 389	1 966	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748	1 679
Nombre	90 316	91 135	92 991	91 699	92 091	92 724	92 415	91 987	91 350	90 262

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 premier janvier de l'année considérée.

(1) données EAE 2002 non disponibles

TABLEAU A 1.5 : Le taux de sous-traitance dans le TRM * de 1993 à 2001

(en %)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Taux de sous traitance	16,3%	15,8%	15,4%	18,5%	14,5%	13,8%	14,5%	14,1%	13,7%

Source : SES-EAE (1)

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

TABLEAU A 1.6 : Le taux de sous-traitance, selon l'activité et la taille de l'entreprise, de 1997 à 2001

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

Source : EAE-SES (1)

TABLEAU A 1.7 : La production, en euros constants, de la branche, le facteur de production travail et la productivité

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Compte de production de la branche TRM (1) en prix 1995 (Insee - CCTN)									
	(en millions d'euros)								
Consom. intermédiaire	12 672	13 253	13 072	13 546	15 067	15 682	16 346	16 712	nd
Valeur ajoutée	11 035	12 175	12 472	13 027	13 363	13 486	13 631	13 891	nd
Production effective	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	29 978	30 603	29 940
Le facteur travail de la branche (Comptes de la nation)									
	(effectifs en milliers équivalent temps plein)								
Salariés	258	259	260	258	264	275	289	301	301
Non salariés	30	30	30	29	28	28	28	28	28
Total des effectifs	288	289	289	287	292	302	317	329	329
La productivité du travail *									
	100,0	110,1	112,6	118,7	119,7	116,6	112,2	110	nd

(1) Source : INSEE-Comptes de la nation (branche TRM, y compris déménagement et location de camions avec conducteur).

*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 2002 sont estimés

TABLEAU A 1.8 : Le facteur capital du secteur TRM (EAE-SES)

(en nombre)

Parc routier (602L + 602M)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	30 161	32 817	35 844	39 094	44 388	43 630	54 441	54 783
Camions (plus de 3,5t PTAC)	59 284	60 003	57 984	57 404	72 400	70 505	64 539	62 293
Tracteurs routiers	100 319	105 443	105 576	102 913	102 077	104 315	116 669	121 848
Total véhicules à moteur	189 764	198 263	199 404	199 411	218 865	218 450	235 649	238 924
Remorques et semi remorques	152 571	158 359	155 550	149 738	154 835	158 463	164 691	172 245

Source : EAE-SES (1)

(1) données EAE 2002 non disponibles

2. L'EMPLOI

TABLEAU A 2.1 : Nombre d'entreprises dans le transport routier de marchandises en 1986 et de 1992 à 2001*, selon la taille et l'activité de l'entreprise.

Activité	Taille	1986	1992	1993	1994	1996	1997	1998	1999	2000	2001
TRM interurbain	0 à 9 salariés	7 199	8 806	9 062	9 255	8 061	9 980	11 638	11 343	11 659	10 411
	10 à 49 salariés	1 769	2 281	2 445	2 414	2 489	2 476	2 858	2 720	2 923	3 114
	50 salariés et plus	275	426	442	485	539	537	592	632	676	694
	Total	9 243	11 513	11 949	12 154	11 089	12 993	15 088	14 695	15 258	14 219
TRM de proximité	0 à 9 salariés	14 173	20 472	20 111	19 075	22 023	22 116	22 115	22 542	20 895	21 346
	10 à 49 salariés	1 579	1 533	1 413	1 405	1 456	1 527	1 577	1 530	1 707	1 891
	50 salariés et plus	182	175	162	147	134	151	154	173	187	202
	Total	15 934	22 180	21 686	20 627	23 613	23 794	23 846	24 245	22 789	23 439
Ensemble	0 à 9 salariés	21 372	29 278	29 173	28 330	30 084	32 096	33 753	33 885	32 554	31 757
	10 à 49 salariés	3 348	3 814	3 858	3 819	3 945	4 003	4 435	4 250	4 630	5 005
	50 salariés et plus	457	601	604	632	673	688	746	805	863	896
	Total	25 177	33 693	33 635	32 781	34 702	36 787	38 934	38 940	38 047	37 658

Source : EAE-SES.

TABLEAU A 2.2 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises (TRM interurbain et TRM de proximité) de 1994 à 2001*, selon la taille de l'entreprise.

Activité	Taille	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
TRM interurbain	0 à 9 salariés	21 396	19 295	18 040	21 908	25 734	25 610	25 382	26 725
	10 à 49 salariés	54 339	57 923	57 554	56 310	63 625	63 402	66 470	70 566
	50 salariés et plus	59 029	65 517	67 553	66 942	75 530	80 490	88 076	91 917
	Total	134 764	142 735	143 147	145 160	164 889	169 502	179 928	189 208
TRM de proximité	0 à 9 salariés	26 564	28 589	29 576	30 197	34 630	30 798	29 854	33 623
	10 à 49 salariés	28 148	29 377	28 637	28 977	31 259	30 640	34 178	37 944
	50 salariés et plus	17 129	15 969	14 407	17 251	16 726	18 576	19 545	21 180
	Total	71 841	73 935	72 620	76 425	82 615	80 014	83 577	92 747
Ensemble	0 à 9 salariés	47 960	47 884	47 616	52 105	60 364	56 408	55 236	60 348
	10 à 49 salariés	82 487	87 300	86 191	85 287	94 884	94 042	100 648	108 510
	50 salariés et plus	76 158	81 486	81 960	84 193	92 256	99 066	107 621	113 097
	Total	206 605	216 670	215 767	221 585	247 504	249 516	263 505	281 955

Source : EAE-SES.

TABLEAU A 2.3 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises entre 1999 et 2001*, selon l'activité de l'entreprise.

Activité	1999			2000			2001		
	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total
TRM interurbain	169 502	8 114	177 616	179 928	8 751	188 679	189 208	8 792	198 000
TRM de proximité	80 014	17 621	97 635	83 577	17 669	101 246	92 747	18 832	111 579
Total TRM	249 516	25 735	275 251	263 505	26 420	289 925	281 955	27 624	309 579

Source : EAE-SES.

*Les données de 2002 ne sont pas disponibles.

TABLEAU A. 4 : Evolution de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises entre 1993 et 2002 selon le sexe et l'activité.

	déc-93	déc-94	déc-95	déc-96	déc-97	déc-98	déc-99	déc-00	déc-01	déc-02
TRM de proximité	77 114	80 159	81 229	81 814	83 658	88 831	94 833	99 886	104 040	104 253
TRM interurbain	145 751	153 636	161 797	163 745	169 472	178 123	186 738	195 391	199 378	199 955
Ensemble TRM	222 865	233 795	243 026	245 559	253 130	266 954	281 571	295 277	303 418	304 208
Hommes										
TRM de proximité	68 462	70 664	73 993	72 983	74 594	78 947	84 218	88 665	91 786	92 150
TRM interurbain	129 653	138 382	144 112	146 868	152 077	160 059	167 871	174 877	178 527	179 020
Ensemble TRM	198 115	209 046	218 105	219 851	226 671	239 006	252 089	263 542	270 313	271 170
Femmes										
TRM de proximité	8 652	9 495	7 236	8 831	9 064	9 884	10 615	11 221	12 254	12 103
TRM interurbain	16 098	15 254	17 685	16 877	17 395	18 064	18 867	20 514	20 851	20 935
Ensemble TRM	24 750	24 749	24 921	25 708	26 459	27 948	29 482	31 735	33 105	33 038

Source : UNEDIC

TABLEAU A.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 2002.

	2002			Variation 1990-2002		
	TRM	Transport	Ensemble	TRM	Transport	Ensemble
Moins de 25 ans	7%	7%	8%	-4%	0%	-4%
De 25 à 39 ans	45%	42%	40%	-6%	-7%	-4%
De 40 à 49 ans	28%	32%	29%	3%	3%	2%
Plus de 49 ans	20%	19%	24%	7%	4%	6%
Total	100%	100%	100%			

Source: Enquête emploi-INSEE

TABLEAU A.2.6 : Les intentions de mobilité des actifs dans les entreprises des transports en 2002.

	Salariés déclarant vouloir changer d'emploi*
Transports ferroviaires	1%
Transports urbains	3%
Transports routiers de voyageurs	14%
Transports routiers de marchandises	8%
Transports aériens	3%
Services auxiliaires	9%
Ensemble	7%

Source: Enquête emploi-INSEE

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

TABLEAU A 2.7 : Répartition des effectifs salariés selon l'ancienneté dans l'entreprise en 2002.

Ancienneté dans l'entreprise	Conducteurs du TRM	Salariés du TRM	Salariés du transport	Salariés hors Etat et collectivités territoriales
Moins d' un an	20%	21%	15%	12%
De 1 à moins de 5 ans	42%	42%	32%	31%
De 5 à moins de 10 ans	15%	15%	14%	17%
10 ans et plus	23%	21%	39%	41%
Total	100%	100%	100%	100%

Source : Enquête emploi de mars 2002 - INSEE

3. LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

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

Durée hebdomadaire de service	Temps de service	Temps de conduite	Autres temps	dont opérations marchandises
Compte propre				
Ensemble	43,6	21,9	21,7	16,6
Rentrant chaque soir	43,2	21	22,2	17,1
Absent au moins une nuit par semaine	46,8	29,2	17,6	12,6
Compte d'autrui				
Ensemble	51,3	32,8	18,5	13,0
Rentrant chaque soir	47,2	27,4	19,8	15,4
Absent au moins 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 A 3.2 : Structure du temps de service et taux de travail de nuit des conducteurs par catégorie de rythme de travail

	Taux de conduite (1)	Taux d'attentes (2)	Taux de travail de nuit
Compte propre			
Ensemble	50,3	3,0	4,4
Rentrant chaque soir	48,6	3,0	4,0
Absent au moins une nuit par semaine	62,4	3,0	8,0
Compte d'autrui			
Ensemble	63,8	6,7	7,1
Rentrant chaque soir	58,1	5,0	5,0
Absent au moins 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 A 3.3 : Répartition des conducteurs selon les temps de service hebdomadaires et le rythme de travail entre 2000 et 2002 (semaines de 5 jours et plus)

Temps de service (t)	Conducteurs "courte distance"		
	2000	2001	2002
t <= 39 h	17%	15%	18%
39 h < t <= 43 h	16%	17%	20%
43 h < t <= 48 h	23%	27%	24%
48 h < t <= 56 h	30%	32%	27%
56 h < t <= 60 h	8%	5%	6%
60 h < t <= 70 h	5%	3%	5%
plus de 70 h	2%	1%	1%
ensemble	100%	100%	100%

Source : enquête conjoncturelle DTT - SES

Temps de service (t)	Conducteurs "grands routiers"		
	2000	2001	2002
t <= 39 h	5%	5%	4%
39 h < t <= 43 h	7%	7%	9%
43 h < t <= 48 h	16%	17%	18%
48 h < t <= 56 h	36%	37%	39%
56 h < t <= 60 h	17%	17%	16%
60 h < t <= 70 h	16%	15%	12%
plus de 70 h	3%	3%	3%
ensemble	100%	100%	100%

Source : enquête conjoncturelle DTT - SES

Temps de service (t)	Tous conducteurs		
	2000	2001	2002
t <= 39 h	9%	9%	11%
39 h < t <= 43 h	10%	11%	14%
43 h < t <= 48 h	18%	21%	21%
48 h < t <= 56 h	34%	35%	33%
56 h < t <= 60 h	14%	12%	11%
60 h < t <= 70 h	12%	11%	9%
plus de 70 h	3%	2%	2%
ensemble	100%	100%	100%

Source : enquête conjoncturelle DTT - SES

4. LES REVENUS DES SALAIRES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TABLEAU A 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire (base 100 : 4^{ème} trimestre 1998) et salaires conventionnels dans le TRM

	00/1	00/2	00/3	00/4	01/1	01/2	01/3	01/4	02/1	02/2	02/3	02/4	03/1	03/2
1- Taux de salaire ouvrier horaire														
Toutes activités	105,8	106,7	107,9	108,6	110,3	111,2	112,4	113,0	114,6	115,5	116,3	116,9	117,9	118,6
Transport	107,0	107,9	110,2	110,2	112,0	112,6	113,3	114,1	115,6	116,2	116,9	117,6	118,3	118,9
TRM	106,2	107,4	110,3	111,1	113,1	113,7	114,4	115,6	117,6	118,2	118,8	119,3	120,1	120,8
2- Salaire mensuel minimal conventionnel des ouvriers du TRM (en euros)														
courte distance	1121	1121	1192	1192	1210	1210	1222	1243	1243	1243	1243	1243	1243	1289
longue distance	1477	1477	1586	1586	1606	1606	1622	1649	1649	1649	1657	1657	1657	1657

Sources : enquête ACEMO (DARES) et DTT

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

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

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

5. LA FORMATION

TABLEAU A 5.1 : Répartition par diplôme des actifs

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transports routiers										
BEPC & sans diplôme	223	219	220	218	222	217	208	219	221	216
CAP & BEP	169	174	192	201	205	204	213	228	230	220
Bac & Bac +	52	56	59	58	59	69	83	94	98	113
Total	444	450	471	477	487	491	505	541	549	549
Total transports										
BEPC & sans diplôme	398	390	390	369	377	362	344	370	375	379
CAP & BEP	319	330	349	357	364	376	373	392	401	396
Bac & Bac +	176	197	204	218	223	253	276	305	338	370
Total	893	917	942	945	963	991	993	1 067	1 114	1 145
Ensemble de l'économie										
BEPC & sans diplôme	9 700	9 491	9 155	8 833	9 155	8 849	9 036	8 844	8 509	8 400
CAP & BEP	7 383	7 467	7 531	7 499	7 531	7 479	7 561	7 571	7 498	7 471
Bac & Bac +	7 336	7 625	8 339	8 633	8 339	8 827	10 008	9 740	10 037	10 411
Total	24 420	24 583	25 025	24 965	25 025	25 155	26 605	26 155	26 044	26 283

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 A 5.2 : Evolution de la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires (nombre de participants)

Familles professionnelles	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Direction - gestion, dont :	15 868	11 405	11 641	10 633	12 033	14 031	11 841	11 613
perfectionnement maîtrise et cadres	11 003	6 074	5 967	5 392	7 348	7 774	6 152	5 890
attestation de capacité	2 631	2 821	2 981	2 521	2 170	33 710	2 986	2 926
DUT et BTS	2 109	2 315	1 724	1 969	1 933	1 913	1 936	2 006
Conduite de véhicules, dont :	53 113	62 230	60 557	95 278	98 631	121 054	90 461	82 685
CFP	nd	nd	6 593	6 842	7 776	7 910	8 860	8 891
FIMO	nd	nd	4 322	5 187	6 046	6 961	8 547	8 994
FCOS	nd	nd	11 213	38 400	39 970	66 867	27 645	27 652
matières dangereuses	19 640	28 653	19 866	28 129	26 503	23 843	29 984	22 036
perfectionnement "eco-sécurité"	21 746	18 586	13 356	11 016	12 425	9 278	8 136	7 452
CAP et BEP "conduite routière"	1 939	2 019	1 914	2 235	2 161	2 309	2 348	2 424
Permis de conduire	2 290	1 246	3 293	3 469	3 750	3 886	4 941	5 236
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont :	6 333	7 873	8 104	8 425	8 459	7 517	8 193	7 915
initiation professionnelle	2 065	1 378	1 383	1 433	1 574	1 669	1 466	1 846
perfectionnement professionnel	2 160	3 322	2 718	2 754	2 722	2 129	2 949	2 319
Bac. pro. "transport"	1 087	1 139	1 645	1 923	1 846	1 913	1 941	1 870
BEP "agent du transport"	571	554	525	617	517	-	-	-
Caristes	nd	nd	nd	21 265	23 340	26 936	35 723	44 216
Maintenance, dont :	1 311	1 551	1 703	1 687	1 567	1 205	1 502	1 435
BEP/CAP	676	642	727	747	720	650	643	646
perfectionnement professionnel	479	794	849	819	737	432	739	692
Total hors caristes	76 625	81 739	82 005	116 023	120 690	143 807	111 997	103 648
Total y compris caristes				137 288	144 030	170 743	147 720	147 864

Source : CNPE

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

	1985	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Permis poids lourds (C + EC)	34 499	38 074	34 258	34 644	33 667	33 342	35 666	42 494	47 950	48 019

Source : DSCR

TABLEAU A 5.4 : Formation continue selon la qualification des stagiaires en 2000

	Ouvriers non qualifiés	Ouvriers qualifiés	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
1 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	97,8	56,2	49,1	55,2	45,9	55,5
Transports maritimes	142,8	24,3	29,3	32,8	48,7	36,9
Transports aériens et spatiaux	42,2	42,8	59,7	44,4	85,3	57,6
Ensemble de l'économie	37,1	35,7	30,7	36,9	37,2	35,1
2 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	26,2	44,8	61,0	50,4	46,3	2,3
Transports maritimes	8,4	35,6	31,4	46,4	49,6	38,6
Transports aériens et spatiaux	79,9	64,4	84,5	76,3	69,6	76,6
Ensemble de l'économie	16,1	28,2	31,2	53,7	52,1	36,1

Source : CEREQ

TABLEAU A 5.5 : Formation continue selon la taille des entreprises en 2000

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 249 salariés	250 à 499 salariés	500 à 1999 salariés	Plus de 2000 salariés	Total
1 - Effort physique de formation continue (3)							
Transports terrestres	4,7	4,9	8,4	8,3	15,6	45,1	25,7
Transports maritimes	6,9	3,1	4,3	*	14,6	-	14,3
Transports aériens et spatiaux	1,3	1,0	14,3	12,7	10,8	*	44,1
Ensemble de l'économie	4,2	5,0	8,5	11,7	15,7	20,3	12,7
2 - Durée moyenne des stages, en heures (1)							
Transports terrestres	49,4	27,1	27,1	23,1	33,1	68,4	55,5
Transports maritimes	92,6	21,3	67,6	*	23,4	-	36,9
Transports aériens et spatiaux	24,5	4,2	33,2	57,6	42,0	*	57,6
Ensemble de l'économie	42,6	33,0	30,0	30,6	33,4	40,1	35,1
3 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)							
Transports terrestres	9,6	18,2	31,1	36,0	47,0	65,9	46,3
Transports maritimes	7,4	14,6	6,3	*	62,5	-	38,6
Transports aériens et spatiaux	5,3	23,3	42,9	22,0	25,6	*	76,6
Ensemble de l'économie	9,7	15,2	28,3	38,4	47,0	50,6	36,1
4 - Taux de participation financière des entreprises, en % (4)							
Transports terrestres	1,5	1,8	2,2	2,3	3,2	7,1	5,0
Transports maritimes	1,4	1,7	1,5	*	2,5	-	2,1
Transports aériens et spatiaux	1,4	3,2	2,8	4,9	6,4	*	9,2
Ensemble de l'économie	1,7	1,9	2,4	2,9	3,5	4,4	3,2

Source : CEREQ

*données non fournies en raison du nombre d'entreprises inférieur à 3

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

(2) Taux d'accès à la formation : nombre de stagiaires*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 A 6.1 : Statistiques d'accidents du travail

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002p
Ensemble des industries des transports et de la manutention													
Nbre de salariés (milliers)	651	666	667	654	675	696	710	721	767	808	875	911	937
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	56	58	55	51	52	53	54	55	56	61	62	63	66
Taux de risque (%)	8,5%	8,7%	8,3%	7,8%	7,7%	7,6%	7,6%	7,6%	7,3%	7,5%	7,1%	6,9%	7,0%
dont nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	5,6	5,8	5,3	4,5	4,8	5,1	4,3	3,5	3,4	4,0	4,4	3,9	4,4
Taux de risque avec IP (%)	0,9%	0,9%	0,8%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,4%	0,5%
dont nombre d'accidents mortels	205	196	175	166	161	144	147	128	135	123	129	138	145
BTP													
Nbre de salariés (milliers)	1286	1295	1240	1147	1148	1140	1094	1055	1098	1121	1219	1239	1272
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	168	172	163	142	137	134	125	118	119	120	126	124	126
Taux de risque (%)	13,1%	13,2%	13,1%	12,4%	11,9%	11,7%	11,4%	11,2%	10,8%	10,7%	10,3%	10,0%	9,9%
dont nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	17,6	17,8	16,2	13,8	14,0	14,6	11,7	8,4	8,1	9,9	10,1	9,1	9,9
Taux de risque avec IP (%)	1,4%	1,4%	1,3%	1,2%	1,2%	1,3%	1,1%	0,8%	0,7%	0,9%	0,8%	0,7%	0,8%
dont nombre d'accidents mortels	361	313	298	256	214	183	208	188	141	155	191	176	157
Ensemble des secteurs													
Nbre de salariés (milliers)	14414	14560	14440	14140	14279	14499	14474	14504	15257	15724	16869	17234	17674
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	761	787	750	676	668	676	655	670	691	724	743	737	760
Taux de risque (%)	5,3%	5,4%	5,2%	4,8%	4,7%	4,7%	4,5%	4,6%	4,5%	4,6%	4,4%	4,3%	4,3%
dont nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	67,0	68,0	62,0	53,0	53,0	61,2	48,0	40,1	39,8	38,3	48,1	43,1	47,0
Taux de risque avec IP (%)	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%	0,2%	0,3%
dont nombre d'accidents mortels	1213	1082	1024	855	806	750	733	732	672	722	730	730	686

Source : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

I.P. : Incapacité permanente

Suite à un changement de nomenclature à la CNAMTS, la catégorie " industrie des transports et de la manutention " a été reconstituée par le SES à partir de 2000.

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

	Année 1999			Année 2000			Année 2001			Année 2002p		
	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	53 377	166 089	219 466	58 952	177 325	236 277	59 838	176 406	236 244	61 283	181 835	243 118
Nbre d'accidents avec arrêt	5 200	15 462	20 662	5 454	16 016	21 470	5 232	15 423	20 655	5 599	15 872	21 471
Taux de risque (%)	9,7%	9,3%	9,4%	9,3%	9,0%	9,1%	8,7%	8,7%	8,7%	9,1%	8,7%	8,8%
Nbre d'accidents avec I.P.	385	1 151	1 536	403	1 262	1 665	347	1 128	1 475	385	1 222	1 607
Taux de risque avec IP (%)	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%
Nombre de décès	19	61	80	20	48	68	12	66	78	17	76	93

Source : CNAMTS

TRM : codes CNAMTS = 602MB-602MC-602LC-602LB

TABLEAU A 6.3 : Répartition par classe d'âge des victimes d'accidents du TRM en 2001

	15-19 ans	20-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-49 ans	50-59 ans	60-64 ans	65 ans et plus	Total
1 - Accidents avec arrêt										
Nombre	374	1 882	3 122	3 626	3 550	5 196	2 772	59	74	20 655
Répartition en %	1,8%	9,1%	15,1%	17,6%	17,2%	25,2%	13,4%	0,3%	0,4%	100,0%
2 - Accidents avec IP										
Nombre	13	52	152	195	238	460	355	8	2	1 475
Répartition en %	0,9%	3,5%	10,3%	13,2%	16,1%	31,2%	24,1%	0,5%	0,1%	100,0%

Source : CNAMTS

TRM : codes CNAMTS = 602MB-602MC-602LC-602LB

TABLEAU A 6.4 : Répartition des accidents du travail du TRM selon l'élément matériel en cause, en 2001

Élément matériel en cause dans l'accident	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP		Décés	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Emplacement de travail et surface de circulation (chute avec dénivelation)	4 904	24%	355	24%	1	1%
Emplacement de travail et surface de circulation (accidents de plain pied)	3 820	18%	242	16%	2	3%
Objets en cours de manipulation	3 691	18%	236	16%	0	0%
Objets en cours de transport manuel	2 490	12%	149	10%	0	0%
Véhicules, sauf chariot de manutention (1)	2 162	10%	268	18%	48	62%
Appareils de levage et de manutention	1 194	6%	66	4%	1	1%
Autres	2 394	12%	159	11%	26	33%
Total	20 655	100%	1 475	100%	78	100%

(1) Ces véhicules ne sont pas forcément des poids lourds, et il peut s'agir aussi bien d'un accident survenu au cours d'un déplacement que d'un accident sur un lieu de travail habituel

Source : CNAMTS

TRM : codes CNAMTS = 602MB-602MC-602LC-602LB

TABLEAU A 6.5 : Statistiques d'accidents de la route

	1986	1988	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
CONDUCTEURS POIDS LOURDS															
Blessés légers	1 942	2 036	1 950	1 843	1 615	1 535	1 483	1 389	1 376	1 358	1 244	1 359	1 311	1 241	1 108
Blessés graves	735	721	687	623	474	475	399	403	357	363	362	367	290	286	266
Tués	207	192	194	154	123	136	122	128	113	110	108	105	116	135	125
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD															
Blessés légers	9 861	10 121	9 305	8 646	7 737	7 139	7 049	6 741	6 308	6 334	6 288	6 197	6 078	5 722	4 955
Blessés graves	4 505	4 347	3 911	3 540	3 013	2 834	2 682	2 645	2 415	2 867	2 258	2 056	1 733	1 668	1 550
Tués	1 724	1 740	1 542	1 573	1 281	1 339	1 250	1 276	1 097	1 056	1 102	1 018	998	1 005	940
NOMBRE D'ACCIDENTS															
Acc. impliquant un PL	11 019	11 140	10 138	9 349	8 281	7 712	7 555	7 309	7 288	6 751	6 639	6 599	6 291	6 039	5 333
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	105,5
Acc. PL/total en %	6,0	6,3	6,2	6,3	5,8	5,6	5,7	5,5	5,8	5,4	5,3	5,3	5,2	5,2	5,1

Source : ONISR/DSCR

TABLEAU A 6.6 : Répartition des accidents de la route par types de réseaux en 2002

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total	Routes départementales	Voiries locales et autres	Total	
1 - Tous accidents							
Accidents corporels	6 651	15 009	21 660	32 416	51 394	83 810	105 470
Répartition en %	6%	14%	21%	31%	49%	79%	100%
Tués et blessés graves	1 736	6 295	8 031	15 723	7 579	23 302	31 333
Répartition en %	6%	20%	26%	50%	24%	74%	100%
2 - Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	1 095	1 311	2 406	1 643	1 284	2 927	5 333
Répartition en %	21%	25%	45%	31%	24%	55%	100%
Tués et blessés graves	420	804	1 224	957	309	1 266	2 490
Répartition en %	17%	32%	49%	38%	12%	51%	100%

Source : ONISR/DSCR

BIBLIOGRAPHIE

Économie générale

- "Comptes et indicateurs économiques", INSEE (rapport sur les comptes de la nation), 2003

Économie des transports

- "Les transports en 2002, 40^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la nation", INSEE- SES

- "Les transports en 2002", Insee Première n° 933, novembre 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, septembre 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 - 2003", CNT, à paraître au 1^{er} trimestre 2004

- "Rapport sur la formation professionnelle dans les transports" CNT, commission sociale, juin 2003

- "Estimations 2003 et prévisions 2004 en matière d'emploi et de formation continue dans les entreprises", Commission Nationale Paritaire Professionnelle de l'Emploi et de la Formation Professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, janvier 2004

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

- "Les salaires dans l'industrie, le commerce et les services en 2001", INSEE Résultats

- "Analyse des emplois dans le transport en 2001", Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport (CARCEPT)

- "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 2002", 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

- "La formation professionnelle continue financée par les entreprises", Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Céreq)

Sites internet à consulter :

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

- INSEE : www.insee.fr

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

- CNT : www.cnt.fr

- UNEDIC : www.assedic.fr/unistatis/

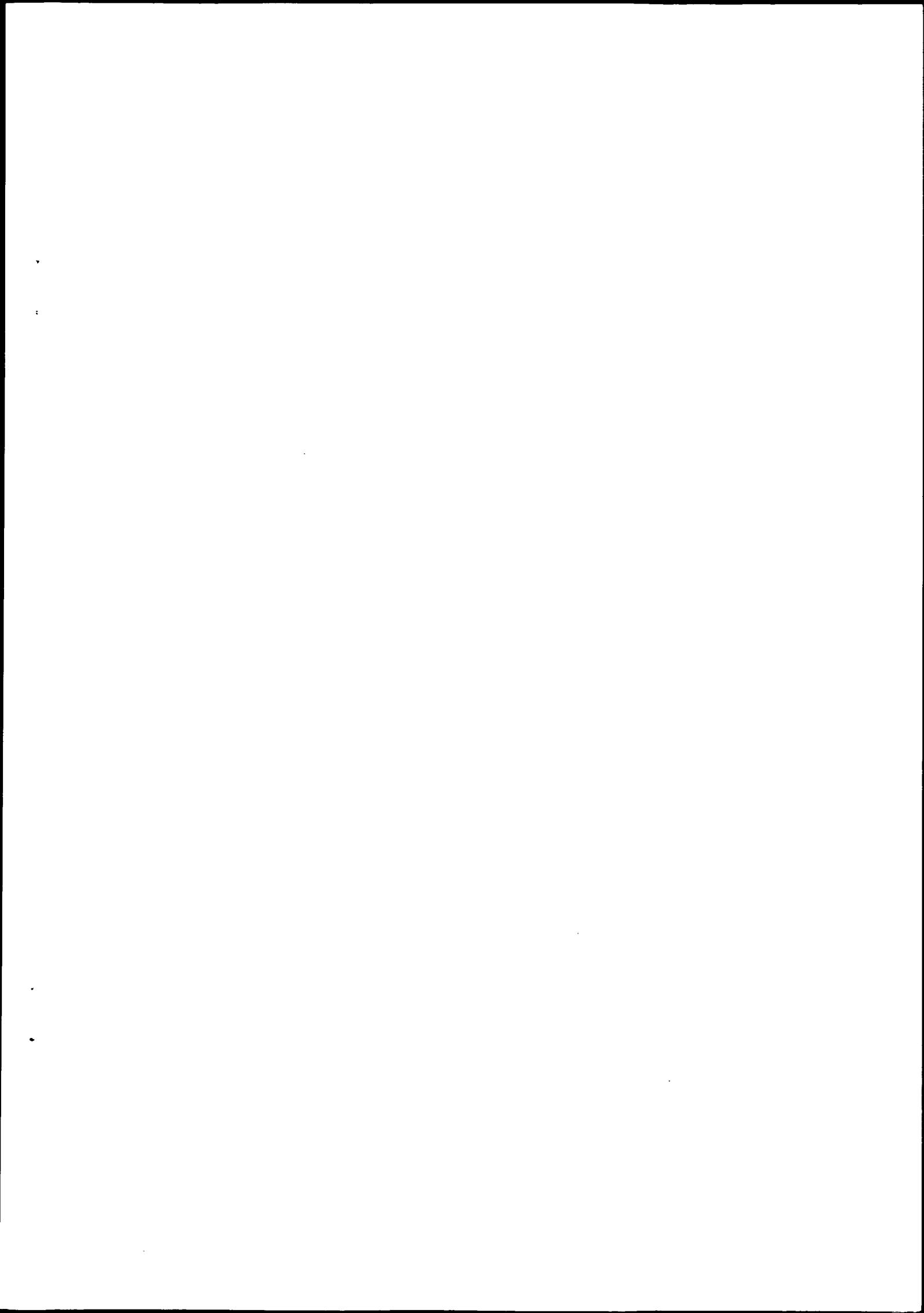
- CNR : www.cnr.fr

SIGLES

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

ABREVIATIONS

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



**direction
des Transports
terrestres**

Renseignements :

**direction
des Transports
terrestres**

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

**Olivier Dussart
téléphone :
33 (0) 1 40 81 17 77
télécopie :
33 (0) 1 40 81 10 67
site internet :
[www.transports.
equipement.gouv.fr](http://www.transports.equipement.gouv.fr)**

**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.fr](mailto:st.ses.daei@equipement.gouv.fr)**

**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 : Emmanuel Raoul
rédactrice en chef : Sylvie Mabile**