

direction
des Transports
terrestres

direction
des Affaires
économiques et
internationales

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Observatoire social des transports



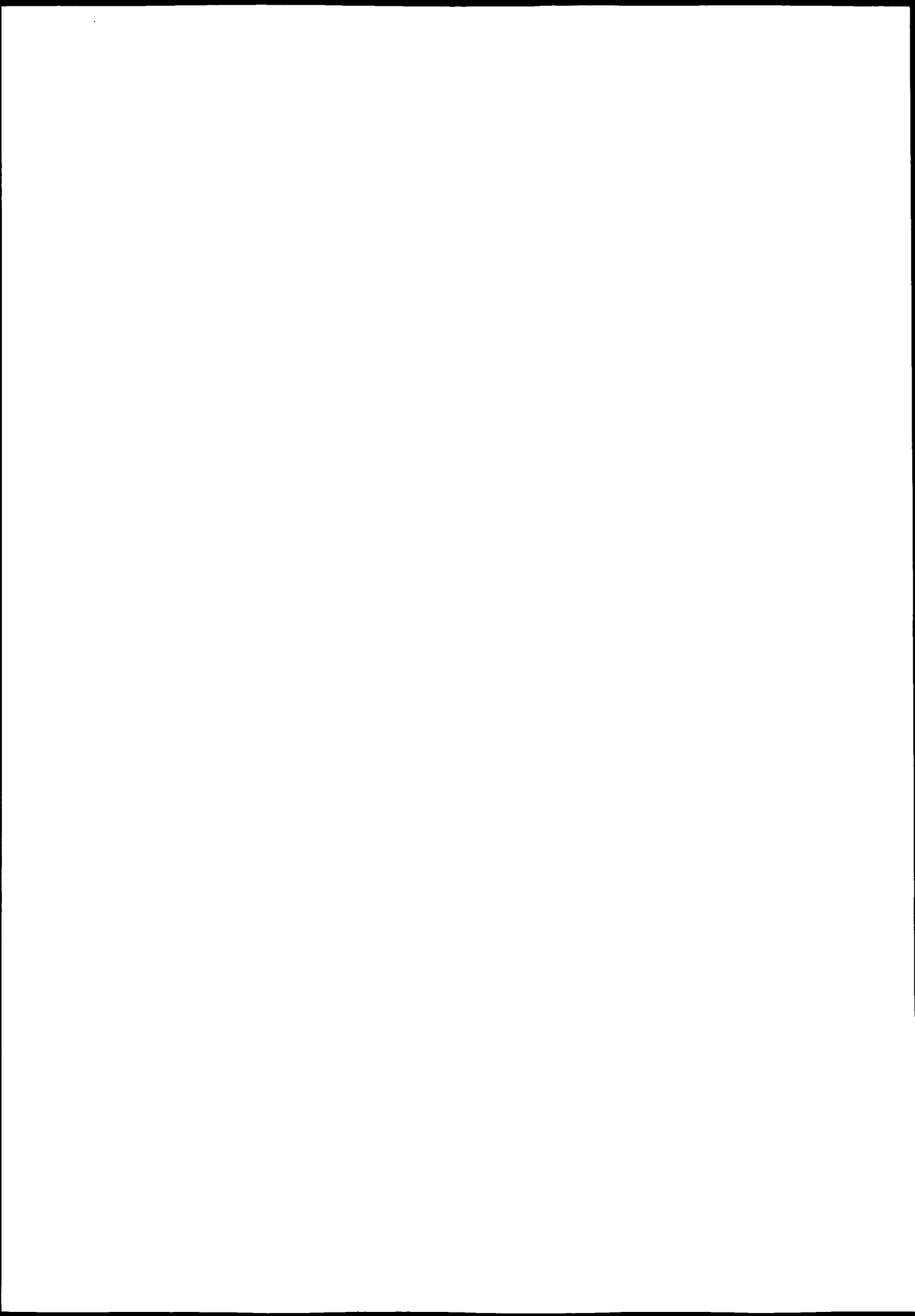
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

CDAT
10155

mars 2005



SOMMAIRE

Avant-propos	5
Les principaux résultats	7
PREMIERE PARTIE : LE BILAN	9
1. La situation économique du secteur	11
2. L'emploi	15
3. La durée du travail des conducteurs routiers	21
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	27
5. La formation	31
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	39
DEUXIEME PARTIE : LES ANNEXES	45
1. La situation économique du secteur	47
2. L'emploi	49
3. La durée du travail des conducteurs routiers	53
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	55
5. La formation	57
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	59
TROISIEME PARTIE : L'ENQUETE « CONDUCTEURS ETRANGERS. »	61
<i>Bibliographie</i>	67
<i>Sigles et abréviations</i>	68

Avant-propos

Le dixième bilan social du transport routier de marchandises a, comme ses prédécesseurs, été élaboré par le service économique et statistique, à la demande de la direction des transports terrestres. Pour la première fois, son champ a été élargi aux secteurs de la messagerie, fret express et de la location avec conducteur. Il présente après un éclairage sur la situation économique du secteur, de nombreuses informations sur l'évolution en 2003 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 contribuent à enrichir le dialogue entre les partenaires sociaux ainsi que la concertation entre les pouvoirs publics et les organisations professionnelles et syndicales.

Les premiers résultats de l'enquête réalisée au cours de l'été 2004 auprès des conducteurs de transports routiers de marchandises circulant en France dans des camions immatriculés dans sept Etats membres de l'Union européenne (hors France) permettent d'enrichir ce document de référence pour la profession, qui permet l'établissement de comparaisons avec nos partenaires européens en termes d'indicateurs économiques et sociaux.

Patrice RAULIN
Directeur des Transports Terrestres

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

Contrairement aux années précédentes, ce bilan concerne en plus du TRM de proximité (code d'activité 602L de la nomenclature d'activité française de l'INSEE) et du TRM interurbain (code 602M), les secteurs de la location de camion avec conducteur (code 602P), de la messagerie et du fret express (code 634A).

Les données se rapportent donc à ces quatre secteurs, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, et concernent principalement l'année 2003.

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 ainsi que le document consacré aux premiers résultats de « l'enquête auprès des conducteurs étrangers » par Agnès d'Autume, du service économique et statistique de la DAEI du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, 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.

Les principaux résultats

L'activité en France, comme dans l'ensemble de la zone euro, ralentit en moyenne annuelle pour la troisième année consécutive. La faiblesse de l'activité en 2003, associée à une demande intérieure encore modérée, s'explique par le retrait important des exportations. Malgré cela, le transport routier de marchandises pour compte d'autrui se redresse légèrement, après une année 2002 difficile. Si les transporteurs ont à faire face à des difficultés persistantes avec, notamment, les hausses répétées des prix des carburants et l'étroitesse des marges, les créations d'entreprises du secteur augmentent. Le recours à la sous-traitance semble diminuer légèrement.

Amplifiant le mouvement de l'économie dans son ensemble, l'emploi salarié dans les transports routiers de marchandises, à forte composante ouvrière - principalement des conducteurs - diminue de 1 % en 2003. Le chômage des conducteurs augmente malgré la persistance des difficultés de recrutement sur ce segment du marché du travail. La diminution de l'emploi est la plus marquée dans le secteur de la messagerie et du fret express, très sensible à la conjoncture, notamment dans le domaine international.

En 2003, le temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM est de 46 heures en moyenne, selon la nouvelle enquête par lecture des disques de chronotachygraphes ; dans l'ensemble, il a peu varié depuis 2001. Pour les grands routiers, le temps de service moyen est de 47 heures par semaine, il a légèrement diminué alors qu'avec un peu moins de 45 heures en moyenne, celui des conducteurs « courte distance » a plutôt progressé. Le temps de conduite des grands routiers représente 75 % de leur temps de service hebdomadaire, contre 61 % pour les autres conducteurs.

Le salaire horaire de base des ouvriers du transport routier de marchandises a augmenté de 2,6 %, une progression moins importante que celle enregistrée dans l'ensemble de l'économie. Plus faible en niveau que dans les autres secteurs, le salaire net moyen d'un conducteur du TRM pour compte d'autrui est inférieur de près de 2,8 % à celui d'un conducteur des autres secteurs des transports. Pour les conducteurs routiers du TRM, les frais de route représentent désormais 16 % des sommes perçues. Les salaires et les primes augmentent avec la durée du travail et dépendent peu de l'ancienneté.

Dans un secteur du TRM à forte prédominance ouvrière, le niveau de diplôme demeure faible. Mais le nombre de conducteurs en possession du baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur, augmente constamment, en particulier en ce qui concerne les moins de 35 ans. Les formations obligatoires touchent de plus en plus de conducteurs, elles concernent la formation continue de sécurité (FCOS) qui connaît une très forte croissance en 2003 contrairement à la formation initiale (FIMO) du fait notamment de l'échéancier de l'accord prévoyant des actions à intervalles réguliers. L'effort de formation des entreprises dans ces activités accuse toujours un certain retard par rapport aux autres secteurs qui doit cependant être relativisé par les caractéristiques particulières du secteur (forte proportion d'ouvriers et de PME).

Les transports et la manutention de marchandises constituent des activités à risques : en 2003, 6,8 % des salariés de ce secteur ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt contre 4,1 % pour l'économie dans son ensemble. Cette part s'élève à 8,7 % pour les transports routiers de marchandises. Les accidents de manutention, les moins graves, représentent l'essentiel des accidents du secteur et touchent plus particulièrement les ouvriers non qualifiés. Ils sont légèrement moins fréquents chez les salariés les plus âgés. Les accidents les plus graves sont des accidents de la route. Les accidents impliquant au moins un poids lourd représentent 5 % des accidents corporels de la circulation. Depuis 17 ans, leur nombre a baissé de 60 % et diminue encore en 2003.

D'après les premiers résultats de l'enquête sur les conditions de travail des conducteurs d'entreprises européennes du TRM, circulant sur le réseau français, environ 50 % des conducteurs interrogés sont en transit en France et 9 % font du cabotage. Les chauffeurs concernés sont dans la plupart des cas de « très grands routiers » salariés dans plus de neuf cas sur dix, avec en moyenne 19 découchers par mois. Ils sont dotés d'une grande expérience professionnelle mais leur formation varie beaucoup suivant le pays de l'employeur. Ils travaillent, en moyenne, 57 heures par semaine avec de fortes disparités suivant la nationalité des entreprises. Plus de 11 % des conducteurs sont d'une nationalité autre que celle des sept pays de l'Union européenne concernés par l'enquête : ils sont en majorité français ou originaires des pays de l'Est.

Première partie

Le bilan

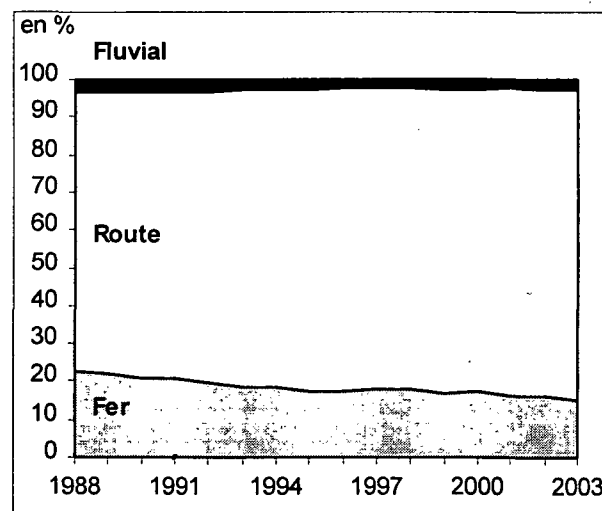
LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

Après un recul en 2002, le transport routier de marchandises pour compte d'autrui se redresse légèrement en 2003, dans un contexte économique peu porteur. Malgré les difficultés persistantes des transporteurs (hausses répétées des prix des carburants, étroitesse des marges), le nombre de créations d'entreprises du secteur augmente. Le recours à la sous-traitance semble diminuer légèrement.

Depuis 2001, les transports terrestres de marchandises sur le territoire français, mesurés en tonnes-kilomètres, augmentent de plus en plus lentement : + 0,6 % en 2001, + 0,4 % en 2002 et + 0,3 % en 2003¹.

Selon les modes, les évolutions sont divergentes : baisse de plus de 6 % pour le fret ferroviaire, 2003 ayant notamment été marquée par des mouvements sociaux au printemps, quasi stabilité pour le fluvial, malgré des problèmes d'hydraulicité liés à la sécheresse de l'été, et progression de 1 % pour la route. La part de la route va donc croissant en 2003 : plus de 82 % des transports terrestres (hors transit, véhicules utilitaires légers et oléoducs), le fer n'en représentant plus que 15 %.

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



Source : CCTN

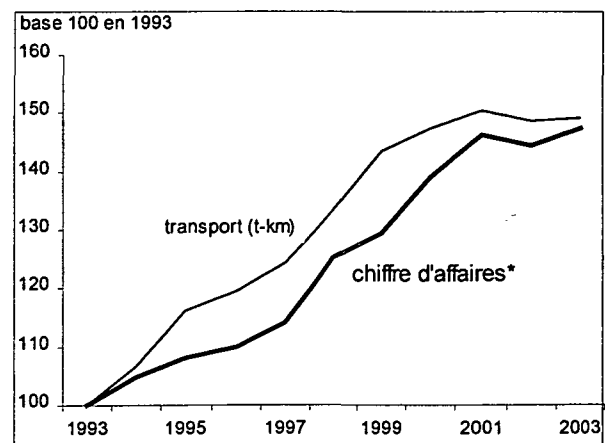
(*) Hors transit, véhicules utilitaires légers et oléoducs

¹ Évolutions 2001 et 2002 différentes de celles de l'édition précédente du bilan social du TRM, suite à une réévaluation des chiffres du transport par conduite en 2001 ; évolutions 2003 provisoires.

Reprise en fin d'année du TRM sous pavillon français

Après un premier semestre 2003 morose, le transport intérieur routier sous pavillon français, mesuré en tonnes-kilomètres, s'est redressé sur la seconde partie de l'année, profitant notamment du transfert de certains transports du rail vers la route. Globalement, l'année 2003 se solde par une progression de + 0,5 % après + 0,1 % en 2002. Cette hausse d'ensemble est uniquement due au transport national (+ 0,9 % en 2003 après + 1,0 % en 2002). En effet, la partie du transport international, hors transit, réalisée sur le sol français baisse pour la quatrième année consécutive, mais de façon ralentie (- 2,3 % en 2003 après - 8,7 % en 2002). Le transport pour « compte d'autrui » affiche une légère croissance en 2003 (+ 0,5 % pour les poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes), celui pour « compte propre » se stabilise. Le « compte d'autrui » regagne ainsi du terrain par rapport au « compte propre » en 2003, après en avoir relativement perdu pendant deux ans.

GRAPHIQUE 1.2 : L'activité du TRM pour compte d'autrui de 1993 à 2003



Source : SES (EAE et enquête TRM)

* Indices en euros constants (déflatés du prix du PIB), provisoire en 2003.

Les transports routiers intérieurs sous pavillon étranger, quant à eux, continuent de progresser. Ils augmenteraient de 3 % en 2003 (estimation provisoire) après + 4 % en 2002. La perte de compétitivité du pavillon français à l'international semble donc se poursuivre. Le poids du pavillon français dans la partie intérieure des importations et des exportations serait de 38 % en 2003, ce qui correspond à une perte de 10 points en dix ans.

Des créations d'entreprises plus nombreuses en 2003

Le nombre de créations d'entreprises dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM) et de la messagerie augmente de manière soutenue en 2003, rompant pour la première fois avec la baisse amorcée en 1997 (tableau 1.1). Le transport routier de marchandises de proximité (602L) contribue largement à ce sursaut, alors que le nombre de créations dans le transport routier de marchandises interurbain (602M) est moindre qu'en 2002. Les nouveaux entrepreneurs ont pu être motivés par les mesures d'accompagnement en faveur des créateurs d'entreprises adoptées en 2003 : montée en régime du plan d'aide au retour à l'emploi, prêts à la création d'entreprises. Ainsi, cette augmentation des créations d'entreprises se retrouve dans l'ensemble du secteur des transports, ainsi que dans d'autres secteurs de l'économie française, dont le commerce et la construction. Mais, dans le même temps, les entreprises défaillantes du TRM sont légèrement plus nombreuses en 2003 qu'en 2002, après deux années de diminution.

TABLEAU 1.1 : Démographie des entreprises du TRM

	1999	2000	2001	2002	2003
Nombre d'entreprises au 31 / 12					
Total	44 481	43 830	42 738	41 648	n.d.
TRM de proximité	26 185	25 868	25 353	24 599	n.d.
TRM interurbain	14 890	14 814	14 451	14 250	n.d.
Location avec conducteur	2 332	2 085	1 904	1 781	n.d.
Messagerie, fret express	1 074	1 063	1 030	1 018	n.d.
Défaillances					
Total	1 293	1 440	1 346	1 309	1 358
TRM de proximité	751	807	812	768	799
TRM interurbain	442	496	432	456	467
Location avec conducteur	47	84	45	45	51
Messagerie, fret express	53	53	57	40	41
Créations					
Total	5 638	3 747	3 559	3 145	3 368
TRM de proximité	4 075	2 648	2 502	2 127	2 365
TRM interurbain	1 138	898	911	875	840
Location avec conducteur	200	74	48	56	48
Messagerie, fret express	225	127	98	87	115

Source : INSEE - Bédacc

Methodologie

Les données présentées ici portent sur les entreprises dont l'activité principale relève des transports routiers de marchandises de proximité (602L), des transports routiers de marchandises interurbains (602M), de la location de camions avec conducteur (602P) et de la messagerie - fret express (634A).

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 : la liquidation, la poursuite de l'activité suite à un plan de continuation, la reprise suite à un plan de cession.

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

Les entreprises du transport routier de marchandises et de la messagerie deviennent moins nombreuses d'année en année. Elles étaient 41 600 au 31 décembre 2002, soit mille de moins qu'un an auparavant. Cette diminution correspond à une concentration du secteur, la part des entreprises de 10 salariés ou plus étant en augmentation. Parallèlement, le nombre d'entreprises du TRM de proximité décroît tendanciellement plus que celui des entreprises du TRM interurbain, qui emploient en moyenne plus de salariés.

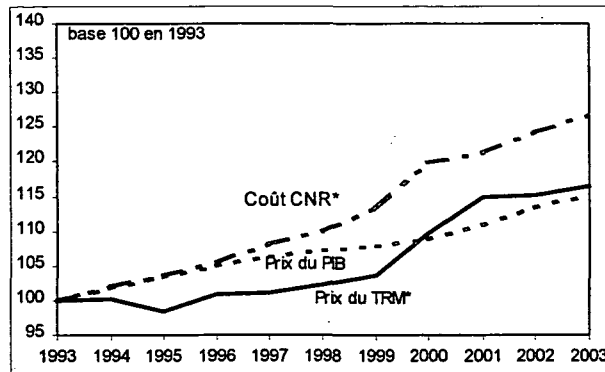
Les marges restent serrées

Les marges réalisées par les entreprises de transport routier de marchandises et de messagerie en 2003 se réduisent encore par rapport à 2002.

Le prix du pétrole augmente fortement au premier trimestre, en réaction aux tensions géopolitiques dues à l'Irak, et à nouveau en fin d'année.

La hausse des coûts des personnels de conduite restant soutenue elle aussi, les coûts de production progressent : l'indice des coûts longue distance calculé par le Comité national routier (CNR) augmente de 2,0 % (graphique 1.3).

GRAPHIQUE 1.3 : Les prix et les coûts du TRM



Sources : INSEE, SES, CNR

(*) prix et coût au véhicule-kilomètre

TABLEAU 1.2 : Evolution des prix du TRM selon le marché

(évolution moyenne annuelle en %)

	1999	2000	2001	2002	2003
<i>Prix au véhicule-kilomètre</i>					
International zone longue	-0,2	7,6	4,3	-0,3	1,7
France zone longue	1,0	5,3	4,0	0,1	1,4
France zone courte	3,2	5,7	5,9	0,7	0,9
Ensemble	1,3	5,9	4,6	0,2	1,3

Source : SES – enquête TRM

Dans un contexte de concurrence tendue, il est difficile pour les entrepreneurs du transport routier de marchandises de répercuter l'intégralité de l'augmentation de ces coûts sur les prix de leurs prestations. Les prix au véhicule-kilomètre continuent ainsi de progresser moins rapidement (tableau 1.2) que les coûts de production. Encore cette légère croissance est-elle en partie tirée par des gains de productivité. En comparaison, les prix à la tonne-kilomètre diminuent pour la deuxième année consécutive (- 1,0 %, après - 0,4 %). Les chefs d'entreprises, qui avaient déjà connu une baisse de leurs marges en 2002, sont pessimistes quant à l'évolution de ce décalage entre prix et coûts : selon l'enquête de conjoncture, les soldes d'opinions concernant leur situation de trésorerie et les prix du marché sont très bas tout au long de l'année 2003, reflétant cette inquiétude.

Nouvelle baisse de la profitabilité

Les premiers résultats provisoires de l'enquête annuelle d'entreprises 2003 sont obtenus à partir d'un échantillon de 6 000 entreprises « pérennes » de plus de 5 salariés, représentant 60 % du chiffre d'affaires et 60 % des effectifs salariés des entreprises de plus de 5 salariés du secteur en 2002. Ils font apparaître une nouvelle détérioration du « taux de

marge » (tableau 1.3), qui s'établirait à environ 1 %, après 1,2 % en 2002. Les entreprises du transport routier de marchandises « traditionnel » seraient les plus touchées, alors que le taux de marge des entreprises de messagerie, très bas, progresserait. Les constatations seraient identiques pour les seules entreprises de 6 à 49 salariés et pour celles de 50 salariés et plus. Les gains de productivité ne permettraient pas de compenser la flambée du prix du pétrole et l'augmentation, toujours soutenue, des frais de personnel. L'excédent brut d'exploitation et le résultat net reculeraient à nouveau fortement, dans un secteur caractérisé par des bénéfices généralement limités.

TABLEAU 1.3 Evolution du taux de marge* dans le TRM

	1999	2000	2001	2002	2003(p)
TRM de proximité (602L)	2,1	2,3	3,2	2,6	1,9
TRM interurbain (602M)	1,0	0,5	1,5	1,2	0,9
location avec conducteur (602P)	1,7	1,4	3,1	2,2	1,8
messagerie, fret express (634A)	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6
Ensemble TRM (4 activités)	1,0	0,8	1,5	1,2	1,0

Source : SES – enquête annuelle d'entreprises

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

La profitabilité des entreprises du transport routier de marchandises avait déjà faibli en 2002, après l'amélioration des résultats en 2001. Dans un contexte économique peu porteur, l'activité en valeur avait stagné. La baisse des prix des carburants et les gains de productivité n'ayant pas suffi à compenser la hausse des frais de personnel, l'excédent brut d'exploitation avait reculé de 7 %. Le taux de marge avait également reculé par rapport à 2001, tout en restant supérieur à la moyenne des dernières années. Les entreprises avaient réduit leur parc de véhicules, en particulier les camionnettes et camions de moins de 1,5t de PTAC. Le nombre de tracteurs routiers avait en revanche augmenté.

Au niveau national (tous secteurs), la baisse des immatriculations de véhicules neufs, amorcée en 2002, s'accroît en 2003. Tous les types de véhicules utilisés dans le transport routier de marchandises sont concernés (camionnettes et camions, tracteurs routiers, remorques et semi-remorques).

Léger recul de la sous-traitance

En 2003, selon les premières estimations disponibles, le recours à la sous-traitance serait plus limité qu'en 2002 dans le transport routier de marchandises, hormis la location de camions avec conducteur (annexe A 1.6). Ce recul serait plus manifeste dans

les entreprises de 6 à 49 salariés que dans celles de 50 salariés ou plus. En 2002, le « taux de sous-traitance » (encadré) faisait apparaître une accentuation du recours à la sous-traitance dans le secteur de la messagerie et du fret express, et une stabilité dans le transport routier de marchandises interurbain et de proximité.

La sous-traitance dans le TRM

Le recours à la sous-traitance varie globalement au sein du transport routier de marchandises selon l'effectif des entreprises et leur activité principale. Le SES calcule, pour chaque entreprise de plus de 5 salariés de l'enquête annuelle d'entreprises (seules entreprises pour lesquelles cette information est recueillie annuellement), un « taux de sous-traitance » qui correspond à la part du chiffre d'affaires de transports relatif à l'activité sous-traitée. Le secteur de la messagerie et du fret express se distingue par un taux de sous-traitance nettement plus élevé que celui des autres secteurs du transport routier de marchandises : plus de 50 %, contre, selon les années, 10 à 12 % pour le transport routier de marchandises de proximité, 14 à 16 % pour le transport routier de marchandises interurbain et 7 à 9 % pour la location de camions avec conducteur.

La taille des entreprises est également discriminante : dans l'ensemble des quatre activités, le taux de sous-traitance des entreprises de 6 à 49 salariés avoisine les 13 %, et celui des entreprises de 50 salariés et plus, les 33 %. Cette constatation est à rapprocher de la discrimination par secteur ; en effet, les entreprises de 50 salariés et plus sont prédominantes dans le secteur de la messagerie et du fret express, alors que celui du transport routier de marchandises « traditionnel » est caractérisé par une forte dispersion (tableau 1.4). Les taux de sous-traitance calculés ici surestiment légèrement les taux de sous-traitance de l'ensemble du secteur car ils ne concernent pas les entreprises de moins de 6 salariés, qui n'ont pas recours à la sous-traitance, mais la réalisent.

TABLEAU 1.4 Répartition par taille d'entreprises des effectifs salariés et du chiffre d'affaires* du TRM et de la messagerie en 2002

	Structure en %	
	effectif	CA (ht)
TRM de proximité (602L)		
0 à 5 salariés	22,1	25,8
6 à 49 salariés	54,5	52,4
50 salariés et plus	23,3	21,8
Total (nb de salariés et M€)	91 340	8 298
TRM interurbain (602M)		
0 à 5 salariés	7,3	8,2
6 à 49 salariés	42,4	41,6
50 salariés et plus	50,3	50,1
Total (nb de salariés et M€)	186 882	19 742
Location avec conducteur (602P)		
0 à 5 salariés	6,4	8,2
6 à 49 salariés	36,4	39,6
50 salariés et plus	57,2	52,2
Total (nb de salariés et M€)	20 684	1 918
Messagerie, fret express (634A)		
0 à 5 salariés	0,9	0,5
6 à 49 salariés	8,2	6,6
50 salariés et plus	91,0	92,9
Total (nb de salariés et M€)	80 142	11 440
Ensemble		
0 à 5 salariés	9,4	9,6
6 à 49 salariés	37,8	34,0
50 salariés et plus	52,8	56,4
Total (nb de salariés et M€)	379 048	41 399
dont 602L et 602M		
0 à 5 salariés	12,1	13,5
6 à 49 salariés	46,4	44,8
50 salariés et plus	41,5	41,7
Total (nb de salariés et M€)	278 222	28 041

Source : SES – enquête annuelle d'entreprises
 (*) chiffre d'affaires total, hors taxes

L'EMPLOI

En 2003, l'emploi salarié des transports routiers de marchandises a diminué de 1 % en glissement annuel. Cette baisse pour la deuxième année consécutive fait suite au mouvement de décélération de l'emploi dans ce secteur comme dans l'ensemble de l'économie depuis 2000.

Cependant, cette diminution touche inégalement les différentes activités de transport routier de marchandises : moins importante dans le TRM de proximité et l'interurbain mais plus forte dans la messagerie.

A l'exception de la messagerie, les transports routiers de marchandises emploient une main d'œuvre à forte composante ouvrière. Ce sont principalement des conducteurs - plutôt jeunes - et le secteur est peu féminisé.

Le temps partiel y est rare et le recours à l'intérim plus important que dans l'ensemble de l'économie mais moins fréquent que dans la construction ou l'industrie.

En 2003, les difficultés de recrutement de la main d'œuvre persistent sur ce segment du marché du travail malgré une augmentation des demandes d'emploi en fin de mois.

Baisse de l'emploi dans le transport routier de marchandises, en 2003, pour la deuxième année consécutive

En 2003, l'emploi salarié dans le secteur du transport a diminué de 0,3 % en glissement annuel, soit un peu moins que dans l'ensemble de l'économie marchande (- 0,5 %)¹. Cette diminution s'inscrit dans le prolongement du mouvement de décélération de l'emploi salarié depuis la fin de l'année 2000 dans les transports comme dans le reste de l'économie.

Dans les activités de transport routier de marchandises (TRM)², très sensibles aux évolutions de la

conjoncture, les emplois diminuent de 1 % en 2003 pour la deuxième année consécutive. Cette baisse n'est pas compensée par la croissance de l'emploi dans le transport routier de voyageurs (TRV) (tableau 2.1).

Cette baisse touche l'ensemble des activités de transports routiers de marchandises, avec cependant des amplitudes légèrement différentes. Dans le TRM de proximité et dans le TRM interurbain, la diminution du nombre de salariés employés est atténuée : respectivement - 0,5 % et - 0,6 % tandis que dans la location de camions avec chauffeur et dans la messagerie elle est plus forte : respectivement - 2,1 % et - 3 % (graphique 2.1)

TABLEAU 2.1 : L'emploi salarié de 1995 à 2003 dans les transports routiers de marchandises, le transport routier de voyageurs et l'ensemble du secteur des transports

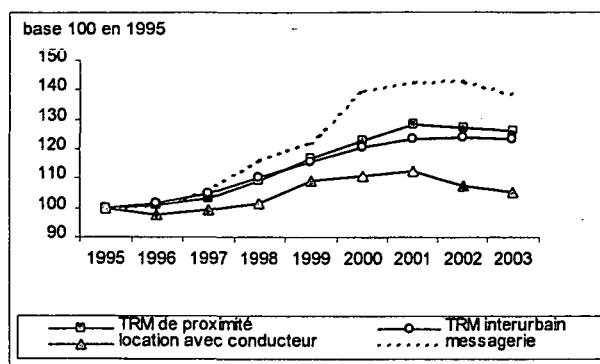
	Effectifs en décembre en milliers					en %	
	1 995	2 000	2 001	2 002	2003 (p)	croissance 2003/2002	Structure 2003
TRM	302,6	372,8	382,4	381,9	377,9	-1,0	35,2
dont TRM de proximité	81,2	99,9	104,0	103,0	102,5	-0,5	9,5
TRM interurbain	161,8	195,4	199,4	200,7	199,4	-0,6	18,6
location avec conducteur	19,6	21,7	22,1	21,2	20,7	-2,1	1,9
messagerie	40,0	55,9	57,0	57,0	55,3	-3,0	5,2
TRV	111,8	130,0	134,0	138,1	140,9	2,0	13,1
Total transports	904,7	1042,0	1063,5	1077,0	1073,7	-0,3	100,0

Source : estimation INSEE - DARES - UNEDIC pour le total transports, UNEDIC pour les transports routiers de marchandises

¹ L'économie marchande exclut l'administration, l'éducation, la santé et l'action sociale. L'agriculture n'est pas comptabilisée non plus. Ce champ couvre plus de 15 millions de salariés sur un total de 21 millions, l'ensemble de la population active atteignant près de 25 millions d'actifs.

² Le champ retenu pour le transport routier de marchandises porte sur les activités : 602L : TRM de proximité, 602M : TRM interurbain, 602P : location de camions avec conducteur, 634A : messagerie-fret express

GRAPHIQUE 2.1 : Evolution de l'emploi de décembre 1995 à décembre 2003 dans les transports routiers marchandises



Les chiffres 2003 sont provisoires

Source : UNEDIC

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 1997 à 2002

		en %		
Activité	Taille	1997	2000	2002
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,1	14,1	13,0
	10 à 49 salariés	38,8	36,9	36,7
	50 salariés et plus	46,1	49,0	50,3
	Total	100	100	100
TRM de proximité	0 à 9 salariés	39,5	35,7	34,8
	10 à 49 salariés	37,9	40,9	41,8
	50 salariés et plus	22,6	23,4	23,3
	Total	100	100	100
location avec chauffeur	0 à 9 salariés	13,7	11,5	12,4
	10 à 49 salariés	33,8	29,0	30,4
	50 salariés et plus	52,5	59,5	57,2
	Total	100	100	100
messagerie	0 à 9 salariés	1,0	1,5	1,9
	10 à 49 salariés	9,7	7,7	7,2
	50 salariés et plus	89,2	90,7	91,0
	Total	100	100	100
Ensemble	0 à 9 salariés	18,2	16,1	15,9
	10 à 49 salariés	32,2	31,0	31,3
	50 salariés et plus	49,7	52,9	52,8
	Total	100	100	100

Source : EAE-SES

*Les données de 2003 ne sont pas disponibles.

Observée depuis 1997, la concentration des entreprises dans les activités de transports routiers de marchandises augmente (tableau 2.2 et annexe A 2.1). La part des salariés employés dans les petites et moyennes entreprises régresse au profit de celle occupée dans les entreprises de 50 salariés et plus (annexe A 2.2). Toutefois, entre le transport routier de proximité et la messagerie, cette proportion varie considérablement : en 2003, 91 % des salariés sont employés dans des grandes entreprises dans la messagerie mais seulement 23 % dans le TRM de proximité.

La part des ouvriers, deux fois plus importante que dans l'ensemble de l'économie

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 sur-représentation ouvrière est particulièrement forte dans le transport routier de marchandises où cette proportion atteint 80 % d'ouvriers en 2002. Parmi les ouvriers, 82 % exercent le métier de conducteur. Près de la moitié des salariés, dans les activités de transport routier de marchandises, sont donc des conducteurs (tableau 2.3).

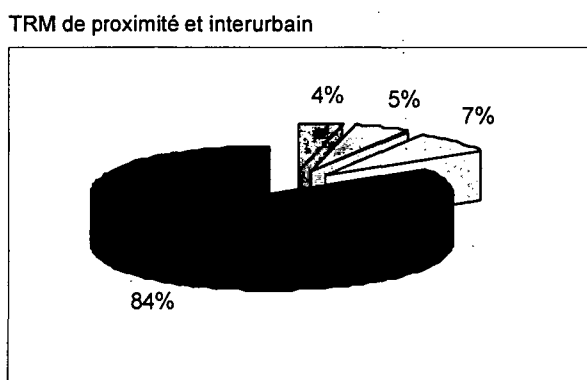
Toutefois, ces proportions varient selon les activités. Ainsi, en particulier, dans la messagerie, on relève 57% d'ouvriers et 59 % de conducteurs parmi les ouvriers : il n'y a qu'un tiers environ des salariés dans la messagerie qui sont conducteurs.

TABLEAU 2.3 : Ouvriers et conducteurs routiers dans les effectifs salariés des transports routiers de marchandises, en 2002

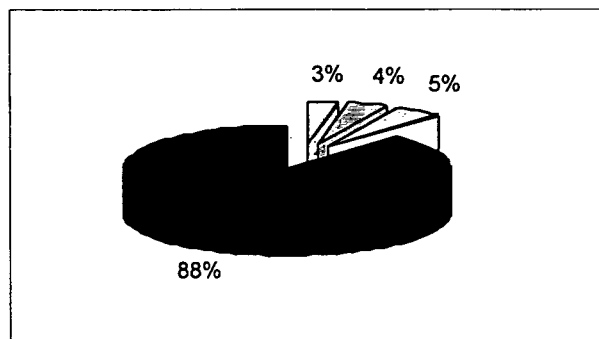
	en % du total des salariés	
	Ouvriers	conducteurs
TRM de proximité	84	71
TRM interurbain	84	71
Location avec conducteur	88	67
Messagerie	57	34
Total TRM	80	52

Source : Déclarations annuelles de données sociales (DADS)

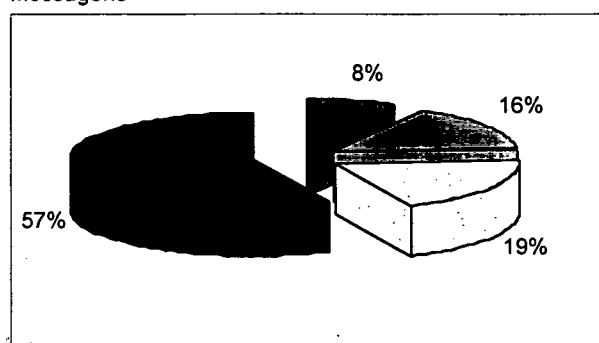
GRAPHIQUE 2.2: Répartition par professions et catégories socio-professionnelles (PCS) dans les activités de transport routier des marchandises, en 2002, en %



Location avec chauffeur



Messagerie



- Cadres et chefs d'entreprise
- Professions intermédiaires
- Employés
- Ouvriers

Source : DADS

Plus d'un salarié sur deux a moins de 40 ans

Le transport routier de marchandises, secteur à croissance forte de l'emploi jusqu'en 2000 et à mobilité élevée, se caractérise par une pyramide des âges un peu plus jeune que dans la plupart des autres secteurs des transports et dans l'ensemble de l'économie.

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.

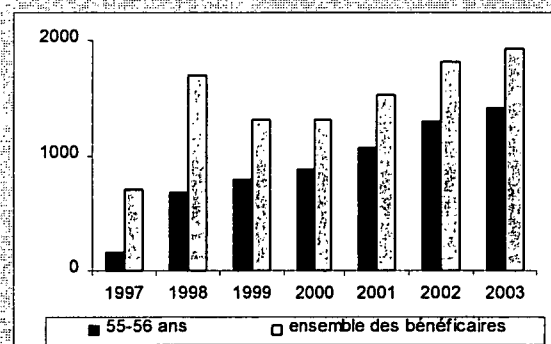
Cependant, selon l'enquête emploi, dans le secteur du transport routier de marchandises comme dans le secteur des transports et dans l'ensemble de l'économie, la part des salariés de moins de 40 ans tend à diminuer depuis 1990, essentiellement au détriment de la tranche d'âge 25-39 ans (- 6 points). Ce vieillissement est imputable pour une bonne part à l'allongement de la scolarité et aux difficultés d'insertion professionnelle des jeunes (tableau A 2.5 en annexe).

Selon les DADS, l'âge moyen des conducteurs du secteur des transports avoisine 39 ans. D'après les dernières données disponibles de la caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport (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.

Le congé de fin d'activité

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 d'un poids lourd de plus de 3,5 tonnes 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, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2003, 10 303 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.

Entrées dans le dispositif de congé de fin d'activité depuis sa mise en place



Source : FONGECFA/DTT

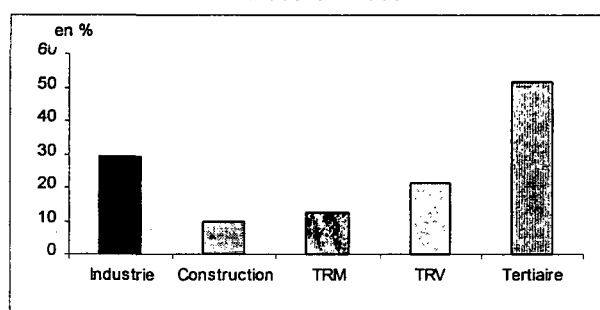
A la différence du transport routier de voyageurs, pas de mouvement de féminisation du TRM

Les femmes sont peu représentées dans les transports et, au sein des salariés des activités de transport routier de marchandises, elles restent encore plus largement minoritaires (13 %) (graphique 2.3). Cependant, suivant les activités, les différences peuvent être marquées : il y a 11 % de femmes dans les TRM de proximité ou interurbain mais 24 % dans la messagerie (tableau 2.4).

Les femmes ne dépassent pas 3 % parmi les conducteurs, dans les activités de transport routier de marchandises, selon les DADS, en 2002. Cette part de conducteurs femmes est de 5 % dans l'ensemble du secteur transport, de 10 % dans les transports urbains de voyageurs et de 16 % dans le transport routier de voyageurs (dont 35 % dans le transport régulier de voyageurs).

Entre 1993 et 2003, le taux de féminisation n'a pas évolué dans les activités de transport routier de marchandises : 13 % en 1993 comme en 2003 et assez peu pour l'ensemble de l'économie (+ 1,4 point). Dans la messagerie où le taux de féminisation est le plus élevé, la part des femmes dans la population salariée a diminué de 1 point de 1993 à 2003. La profession, dans son ensemble, ne se féminise pas, à la différence du transport routier de voyageurs où le taux de féminisation est passé de 17 % à 22 % entre 1993 et 2003.

GRAPHIQUE 2.3 : Taux de féminisation dans les grands secteurs d'activité économique et dans les transports routiers de marchandises en 2003



Source : UNEDIC

Tableau 2.4 : Répartition des emplois salariés masculins et féminins selon les activités de transports routiers de marchandises, en décembre 2003

	TRM de proximité	TRM interurbain	location avec chauffeur	messagerie	Total
Effectif					
Hommes	90 804	178 183	19 073	41 978	330 038
Femmes	11 710	21 212	1 626	13 323	47 871
%					
Hommes	89	89	92	76	87
Femmes	11	11	8	24	13

Source : UNEDIC

Baisse sensible du recours à l'intérim dans le TRM

Le taux de recours à l'intérim est relativement développé dans le transport routier de marchandises (4,4 %), moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les

services (tableau 2.5). 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 2002 et décembre 2003, le nombre d'emplois en équivalent temps plein associés à l'intérim dans le TRM diminue de 4 %, plus que dans l'ensemble de l'économie (- 2,7 %).

TABLEAU 2.5 : Répartition du travail temporaire selon le secteur d'activité en 2003

	Taux de recours moyen				Intérimaires*
	2000	2001	2002	2003	2003
Agriculture, sylviculture, pêche	0,9	0,9	1	1,1	3,5
Industrie	7,2	6,9	6,5	6,4	270,6
Construction	8,1	7,7	7,3	7,6	100,6
Transport	3,9	3,8	3,6	3,6	40,7
dont TRM	5,1	4,8	4,8	4,4	16,7
Services	1,7	1,7	1,7	1,7	180,3
Ensemble	3,6	3,6	3,4	3,2	554,9

*Effectif en équivalents temps plein, en milliers

Champ TRM : 602L, 602M, 602P et 634A

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

Le taux de recours à l'intérim est relativement disparate suivant les activités de transport routier de marchandises. En effet, en 2003, il est de près de 11 % dans la messagerie plus soumise aux variations conjoncturelles de l'activité mais seulement de 3 % dans le TRM interurbain.

Le travail à temps partiel, en légère progression

Il reste cependant très peu fréquent au sein de l'ensemble du secteur des transports. En effet, il concerne 7 % des actifs occupés en mars 2002, d'après l'enquête emploi, contre 16 % pour l'ensemble de l'économie. Il est vrai que le temps partiel y est développé pour les femmes, concernées pour 19,5 % d'entre elles mais beaucoup moins que dans l'ensemble de l'économie où 30 % des femmes sont occupées à temps partiel.

Une main d'œuvre plus mobile que dans l'industrie et la construction

L'analyse des entrées et des sorties de salariés, à partir des déclarations de mouvements de main d'œuvre (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 personnel³ est traditionnellement élevé dans le TRM.

En 2003, le taux de rotation était de 30 % de l'effectif dans les transports et de 32 % dans le TRM, en dessous de celui de l'ensemble de l'économie (38 %) mais supérieur d'un peu plus de dix points à celui que l'on observe dans les secteurs de la construction (21 %) et de l'industrie (18 %). Il est inférieur de plus de 15 points au taux de rotation de l'ensemble du tertiaire (49 %).

Une ancienneté plus forte chez les grands routiers

Les conducteurs ont une ancienneté dans l'entreprise plus faible que celle des salariés du transport et également de 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. 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 dégradation du marché du travail se poursuit en 2003

La situation sur le marché du travail des conducteurs de transport routier de marchandises se dégrade encore en 2003.

³ Le taux de rotation est la demi-somme du taux d'entrée et du taux de sortie. Pour une année donnée, le taux d'entrée (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées (respectivement des sorties) de l'année à l'effectif de début d'année. Dans les transports, en moyenne, 30 % des personnes présentes au début de l'année 2003 ont changé de poste au cours de l'année.

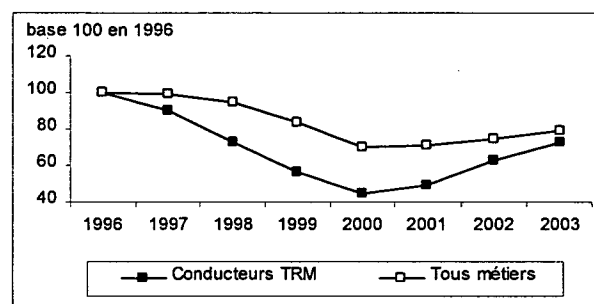
Le chômage des conducteurs augmente

Les demandes d'emploi en fin de mois (DEFM) de catégorie 1⁴, qui s'établissaient à 25 679 pour des emplois de conducteurs de transport routier de marchandises en décembre 2002 (+ 27 % par rapport à 2001), atteignent en décembre 2003, 30 013 (+ 17% par rapport à 2002).

Alors qu'il avait nettement diminué de 1995 à 2000, le nombre de chômeurs demandant un emploi de cette nature a augmenté depuis (graphique 2.4).

De fait, l'évolution du chômage dans le TRM a suivi celle du chômage dans l'ensemble de l'économie mais en a amplifié les mouvements.

Graphique 2.4 : Demandes d'emploi en fin de mois de catégorie 1 à l'ANPE pour un emploi de conducteur de transport routier de marchandises et pour un emploi tous métiers confondus.



Source : DARES/ANPE

Mais le nombre d'offres nouvelles repart à la hausse en 2003

Parallèlement, le nombre d'offres nouvelles d'emploi de conducteurs (OEE)⁵ dans le transport routier de marchandises, recensées par l'Agence nationale pour l'emploi (ANPE) passe de 44 370 en 2002 (8 % par rapport à 2001) à 46 733 en 2003 (+ 5 % par rapport à 2002).

Les offres d'emploi en fin de mois, qui avaient augmenté entre 1995 et 2000, ont diminué en 2001 et 2002. Mais, elles augmentent à nouveau en 2003.

Mettant en évidence les tendances de ce marché, l'indicateur de tension⁶ sur le marché du travail diminue depuis 2000. En 2003, les offres ont aug-

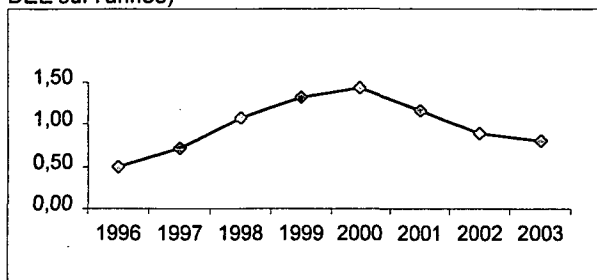
⁴ DEFM de catégorie 1 : Demandeurs d'emploi en fin de mois inscrits en stocks à l'ANPE comme personnes sans emploi, immédiatement disponibles, tenues d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi, à la recherche d'un emploi à durée indéterminée à temps plein.

⁵ OEE : Offres d'emploi enregistrées en flux à l'ANPE tous types confondus (offres d'emplois durables, temporaires et saisonniers). Une partie seulement des offres d'emploi transite par l'ANPE.

⁶ L'indicateur de tension se calcule en divisant les offres d'emploi enregistrées sur l'année par les demandes d'emploi elles-mêmes enregistrées (DEE) sur l'année.

menté de 5 %, mais beaucoup moins que les demandes qui ont augmenté de 16 %.

Graphique 2.5 : Indicateur de tension sur le marché du travail de conducteur routier de marchandises (OEE/DEE sur l'année)



Source : DARES/ANPE

Les jeunes plus touchés par le ralentissement de l'activité

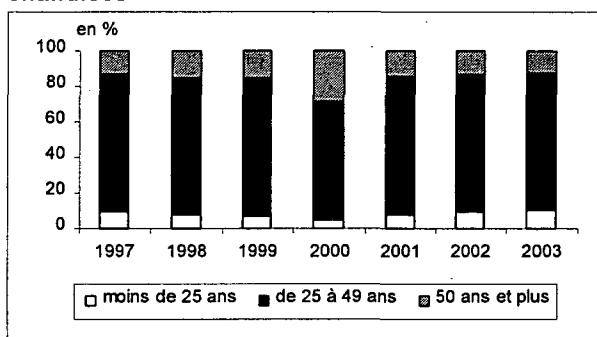
Les chômeurs de longue durée⁷ parmi les demandeurs d'un emploi de conducteur sont plus nombreux en 2003. De 5 202 en décembre 2002, ils passent à 6 711 en décembre 2003 et représentent 22 % des DEFM de cette catégorie.

Cependant, depuis 2000, le chômage de longue durée diminue dans le TRM et les chômeurs inscrits depuis un an ou plus à l'ANPE sont proportionnellement moins nombreux pour un emploi de conducteur que dans l'ensemble des activités.

En 2003, la part des chômeurs de 50 ans et plus continue de diminuer dans l'ensemble des demandeurs d'un emploi de conducteur routier de marchandises (12,8 % en 2003 contre 13,2 % en 2002). Cet effet est probablement lié à la mise en place du congé de fin d'activité.

La part des chômeurs de 25 à 49 ans diminue de 0,3 point et celle des moins de 25 ans augmente donc de 0,7 point (graphique 2.3).

Graphique 2.6 : Répartition par âge des DEFM de catégorie 1 de conducteur de transport routier de marchandises



Source : ANPE/DARES

⁷ Il s'agit des demandeurs d'emploi inscrits depuis plus d'un an à l'ANPE

Un emploi difficile à pourvoir : conducteur routier de marchandises

Le métier de conducteur de transport routier de marchandises demeure un des métiers difficiles à pourvoir même si les difficultés de recrutement se sont beaucoup atténuées depuis 2001.

Les horaires de travail, l'éloignement fréquent du foyer et la solitude rendent les conditions de travail difficiles. Elles semblent être à l'origine de plus nombreuses démissions qu'ailleurs et inciteraient donc les entreprises à offrir des emplois plus stables que dans le reste de l'économie.

Pour le métier de conducteur routier, les offres d'emploi stable sont plus fréquentes que dans le reste de l'économie. Les offres d'emploi précaire se présentent moins en contrats à durée déterminée mais sous cette forme, la durée des contrats est plus longue. Par contre, l'intérim y est plus développé avec des missions plus longues également.

Tableau : Structures des offres d'emplois selon le type de contrat proposé en 2003, en %

Offres d'emplois	conducteur de transport de marchandises	Tous métiers
CDI	38	31
CDD	35	56
dont CDD de 6 mois et moins (1)	29	45
dont CDD de plus de 6 mois (2)	6	11
Intérim	26	13
dont intérim de moins de 1 mois (3)	3	3
dont intérim de 1 mois et plus (4)	23	10
Total offres à durée déterminée	62	69
Total (1) et (3)	32	48
Total (2) et (4)	29	21

CDI : contrat à durée indéterminée
CDD : contrat à durée déterminée

Source : ANPE-DARES⁸

⁸ Premières synthèses, premières informations – Les emplois difficiles à pourvoir : cinq métiers en exemples, décembre 2004, N°50.2 DARES

LA DURÉE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN 2003

Entre 2001 et 2003, le temps de service des conducteurs du transport routier de marchandises, mesuré par la nouvelle enquête « chronotachygraphes », reste stable. Le temps de service hebdomadaire est d'environ 46 heures pour une semaine de 5 jours et plus. Cette stabilité globale résulte d'évolutions divergentes selon le rythme de travail des conducteurs : le temps de service hebdomadaire des « grands routiers » diminue légèrement alors que celui des conducteurs « courte distance » semble plutôt en progression.

Les « grands routiers » travaillent environ 2 heures en plus par semaine que les autres conducteurs en 2003. Le temps de conduite représente 75 % de leur temps de service hebdomadaire, contre 61% pour les conducteurs « courte distance ».

Le temps de service hebdomadaire des « grands routiers » diminue entre 2001 et 2003, celui des conducteurs « courte distance » augmente légèrement

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 des conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes est jusqu'au 23 mars 2005, date limite de transposition de la directive 2002-15 sur l'aménagement du temps de travail, le seul temps réglementé au niveau européen (encadré p.26).

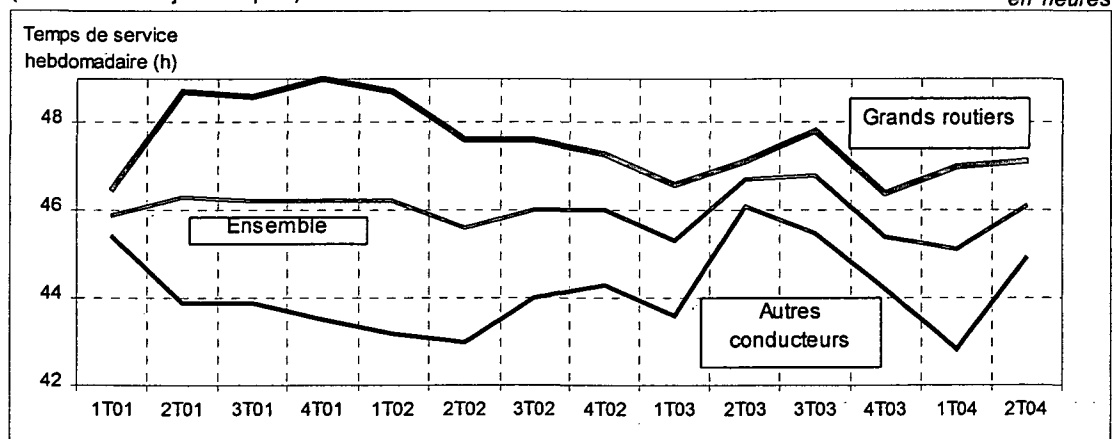
En France, l'accord sur le temps de service des personnels «grands routiers», signé le 23 novembre 1994 par les organisations patronales et deux syn-

dicats de salariés, prévoyait une première étape de réduction du temps de service, au 1er octobre 1995, et une deuxième étape au 1er janvier 1997.

Pour évaluer les conséquences de cet accord, l'administration avait mis en place en 1996 une enquête trimestrielle auprès des conducteurs routiers, interrogés au bord des routes, qui s'est terminée après le 2ème trimestre 2003. Parallèlement, une enquête par lecture des disques de chronotachygraphes a été expérimentée depuis la fin 2000. Cette enquête, bénéficiant de meilleures propriétés statistiques, remplace désormais l'enquête auprès des conducteurs pour la mesure de la durée du travail (encadré p.23). Des résultats de l'enquête « chronotachygraphes » sont disponibles depuis 2001.

Entre 2001 et 2003, le temps de service moyen est stable, pour les semaines « complètes » de travail de 5 jours et plus (graphique 3.1 et tableau 3.1). Cette stabilité globale sur la période résulte d'évolutions divergentes selon le rythme de travail des conducteurs : une baisse sensible du temps de service hebdomadaire des grands routiers et une légère hausse de celui des conducteurs « courte

Graphique 3.1 : Temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM) (semaines de 5 jours et plus)



Source : enquête « chronotachygraphes » DTT / SES

Tableau 3.1 : temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM (semaines de 5 jours et plus)

en heures

Temps de service hebdomadaire	1T01	2T01	3T01	4T01	1T02	2T02	3T02	4T02	1T03	2T03	3T03	4T03	1T04	2T04
grands routiers	46,5	48,7	48,6	49	48,7	47,6	47,6	47,3	46,6	47,1	47,8	46,4	47	47,1
autres conducteurs	45,4	43,9	43,9	43,5	43,2	43	44	44,3	43,6	46,1	45,5	44,2	42,8	44,9
Tous conducteurs	45,9	46,3	46,2	46,2	46,2	45,6	46	46	45,3	46,7	46,8	45,4	45,1	46,1

Source : enquête « chronotachygraphes » DTT / SES

Tableau 3.2 : Composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM (semaines de 5 jours et plus)

en heures

	Rythme de travail	Année 2001	Année 2002	Année 2003
Temps de service	grands routiers	48,2	47,8	47,0
	courte distance	44,2	43,6	44,8
	Ensemble	46,2	46,0	46,0
Temps de conduite	grands routiers	35,3	35,7	35,3
	courte distance	27,5	25,5	27,2
	Ensemble	31,3	31,2	31,7
Autres travaux	grands routiers	6,7	6,7	5,9
	courte distance	11,4	13,1	11,8
	Ensemble	9,1	9,5	8,5
Temps d'attente	grands routiers	6,2	5,3	5,8
	courte distance	5,3	5,1	5,9
	Ensemble	5,8	5,2	5,8

Source : enquête « chronotachygraphes » DTT / SES

Des temps de conduite plus longs pour les conducteurs dans le compte d'autrui

distance » (tableau 3.2).

L'enquête réalisée en 1999 par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) a montré que la durée du travail des conducteurs du compte propre était, à type d'activité identique, plus faible que celle des conducteurs du compte d'autrui (encadré).

L'essentiel des différences de temps de travail (près de 8 heures) entre le compte propre et le compte d'autrui provient des différences de temps de conduite. La durée hebdomadaire moyenne de conduite est de plus de 32 heures pour les conducteurs du compte d'autrui. Elle est supérieure de 10 heures à celle de 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

L'enquête Inrets 1999*

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.

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.

* « Enquête auprès des conducteurs de poids lourds », Mars 2002

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'a pas été possible de disposer d'une base de sondage et d'interroger les conducteurs à leur domicile. Aussi, en utilisant la méthode des quotas, l'interrogation des conducteurs s'est faite dans les lieux (restaurants ou centres routiers) où ils sont amenés à s'arrêter pendant leurs journées de travail.

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, un carnet de temps leur est remis dans lequel ils doivent, ensuite, indiquer leurs horaires de travail).

Ces difficultés ont conduit à remplacer cette enquête par une exploitation du contenu des disques de chronotachygraphe.

La mise en place de l'enquête «chronotachygraphes»

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 «chronotachygraphes»).

Depuis janvier 2004, l'enquête porte chaque mois sur les disques de 350 conducteurs salariés d'environ 70 établissements (250 conducteurs d'environ 50 établissements jusqu'à la fin 2003). L'échantillon est issu du fichier des déclarations annuelles de données sociales (DADS) de l'INSEE.

La lecture des disques de chronotachygraphe, comme demain celle des enregistrements issus du futur chronotachygraphe électronique, permet de connaître l'activité des conducteurs en distinguant les temps de conduite, des travaux autres que la conduite, d'attente et de repos, sachant que la conduite est enregistrée automatiquement dès lors que le véhicule roule. Pour les autres séquences d'activité, elles sont sélectionnées par le conducteur qui dispose d'un sélecteur à cette fin. La mesure des temps de travail est donc conditionnée par la lisibilité des disques lorsqu'ils sont «scannés» et par le bon usage du sélecteur fait par les conducteurs. Les enregistrements issus des disques sont compilés et analysés, sans modifications des relevés.

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

Une période de recouvrement entre les deux enquêtes permettant une comparaison des résultats s'est déroulée entre le 2^{ème} trimestre 2000 et le 2^{ème} 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 «chronotachygraphes», l'écart venant essentiellement des temps de conduite plus élevés dans les résultats de l'enquête «conducteurs». Le fait d'interroger des conducteurs dans les lieux d'arrêt tels que les restaurants ou les centres routiers explique en partie cette différence dans la mesure où les conducteurs qui ont des temps de conduite et de travail plus longs ont une probabilité certainement plus forte de s'arrêter dans de tels lieux.

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 «chronotachygraphes», est ainsi apparu inférieur de plus de 3 heures en moyenne à celui qui est observé dans l'enquête «conducteurs» (4 à 5 heures pour «les grands routiers» et 2 heures pour les autres conducteurs). En revanche, les évolutions sont assez comparables.

A côté de ce suivi des durées du travail, une enquête annuelle auprès des conducteurs sur leurs conditions de travail complètera le dispositif dans le courant de l'année 2005.

Les écarts de temps de conduite entre les grands routiers et les autres conducteurs se resserrent entre 2001 et 2003

395 km, contre 215 km pour le compte propre. La durée du temps de service 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 découchers par mois de travail.

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 «courte distance», dont le nombre de nuits d'absence dans le mois est inférieur à six nuits.

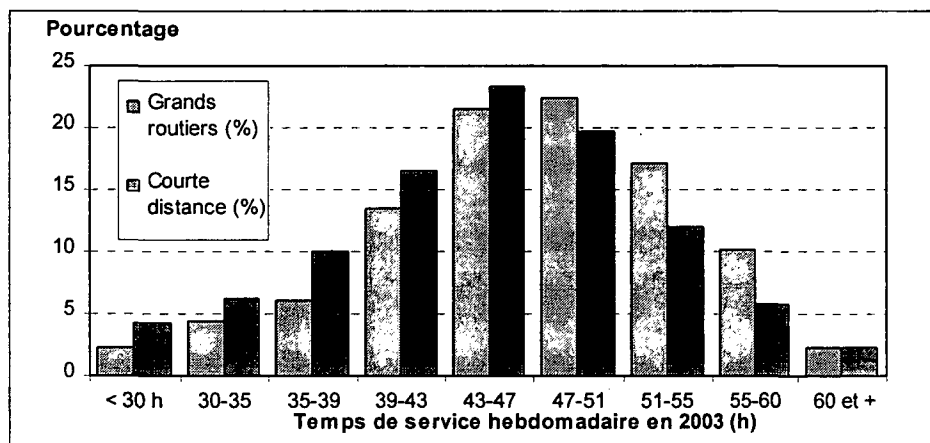
En application du décret du 27 janvier 2000, la durée

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.

En 2001, selon l'enquête «chronotachygraphes», les grands routiers travaillaient en moyenne 4 heures de plus par semaine que les autres conducteurs (en ne considérant que les semaines « complètes », comprenant au moins 5 jours de travail). En 2003, l'écart entre les deux catégories de conducteurs dépasse à peine 2 heures.

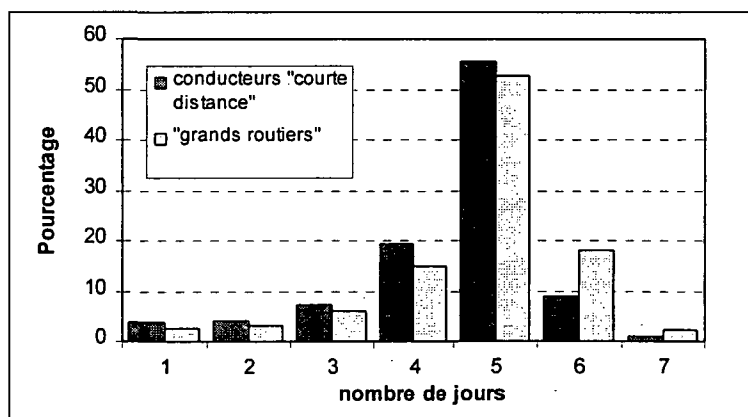
Ces différences se retrouvent dans la répartition des deux catégories de conducteurs du TRM selon leur temps de service hebdomadaire (graphique 3.2, tableau A 3.3 en annexe) : près d'un grand routier sur deux (47 %) travaille plus de 48 heures par semaine en 2003, contre un conducteur « courte distance » sur trois (34 %). De même, 10 % des grands routiers ont un temps de service supérieur à 56 heures, ce qui est le cas de 7 % des autres

Graphique 3.2 : Répartition des conducteurs du TRM selon leur temps de service hebdomadaire en 2003 (semaines de 5 jours et plus)



Source : enquête «chronotachygraphes» DTT / SES

Graphique 3.3 : Répartition des semaines de travail selon le nombre de jours travaillés en 2003

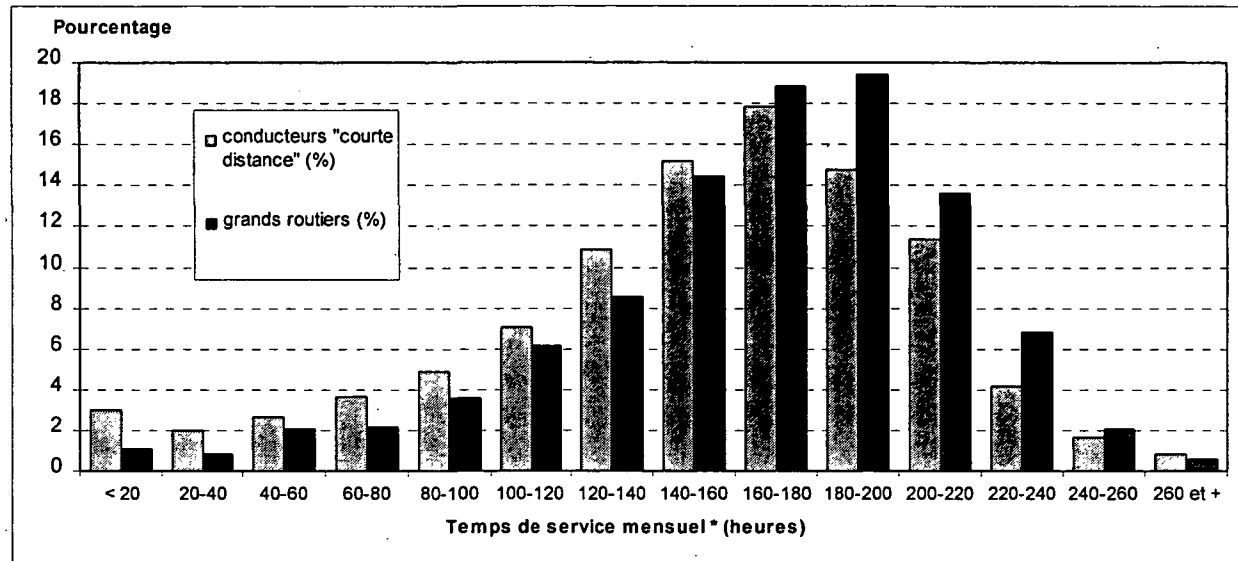


Source : enquête «chronotachygraphes» DTT / SES

conducteurs. Le nombre de jours travaillés dans la semaine différencie également les deux catégories de conducteurs (graphique 3.3) : 20 % des «grands routiers» contre 10 % des conducteurs « courte dis-

tance » travaillent plus de cinq jours par semaine. Le temps de service mensuel diffère également selon le travail exercé par les conducteurs routiers

Graphique 3.4 : Répartition des conducteurs du TRM selon le temps de service mensuel * en 2003



Source : enquête «chronotachygraphes» DTT / SES

* Le temps de service mensuel représenté sur ce graphique est l'image des disques collectés pour les besoins de l'enquête, quel que soit le nombre de jours travaillés dans le mois. Il résulte donc d'une moyenne calculée à partir de mois de travail complets ou non (congrés, jours de repos compensateur ou de RTT...). En conséquence, il sous-estime le temps de travail mensuel moyen d'un conducteur qui n'aurait pas eu d'absence au cours du mois.

Les trois quarts du temps de travail consacrés à la conduite pour les «grands routiers»

du TRM (graphique 3.4).

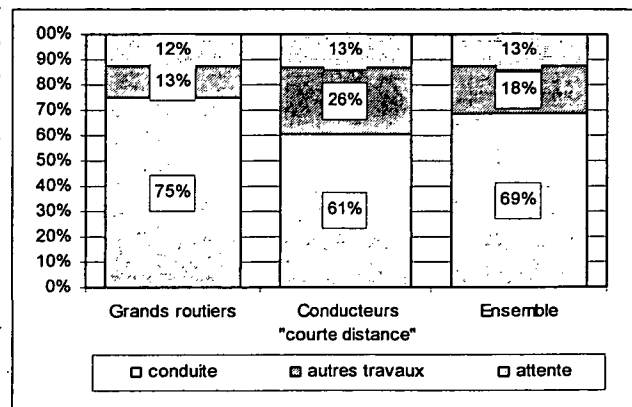
Les parts respectives du temps de conduite et de celui consacré aux autres travaux (chargement – déchargement des marchandises, opérations commerciales et formalités administratives...) sont très représentatives des métiers différents des grands routiers et des conducteurs « courte distance » (graphique 3.5). 75% du temps de service hebdomadaire des grands routiers du TRM est consacré à la conduite en 2003, contre 61 % pour les conducteurs « courte distance ».

En 2003, le temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM est égal à 46 heures pour une semaine de 5 jours et plus, selon l'enquête «chronotachygraphes», 47 heures pour les «grands routiers» contre un peu moins de 45 heures pour les

conducteurs « courte distance ».

Sur ces 46 heures, plus des deux tiers (32 heures, soit 69 %) sont consacrés à la conduite du camion. Les longs trajets des «grands routiers» représentent un temps de service de 75 % (35 heures) alors que les autres travaux n'en représentent que 13 % (6

Graphique 3.5 : Les composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM en 2003 (semaines de 5 jours et plus)



Source : enquête «chronotachygraphes» DTT / SES

heures).

La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite de 61 % (27 heures en moyenne) alors que la part des autres tâches (26 %, soit 12 heures) est deux fois plus élevée que celle des grands routiers.

Pour les deux catégories de conducteurs, le cumul des temps d'attente représente près de 6 heures par

semaine.

La durée du travail des conducteurs routiers du TRM paraît peu influencée par la taille de l'établissement qui les emploie (tableau 3.3).

Il semble toutefois que dans les établissements de petite taille, le temps consacré aux travaux hors conduite et à l'attente soit réduit par rapport aux autres établissements.

TABLEAU 3.3 : La durée du travail hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM selon la taille des établissements en 2003 (semaines de 5 jours et plus).

en heures

Rythme de travail	Effectif salarié	temps de conduite	temps de travail hors conduite	temps d'attente	temps de service
Conducteurs "courte distance"	Moins de 10	28,5	9,8	5,2	43,5
	10 à 49	27,6	10,8	7,4	45,9
	50 et +	25,3	15,1	5,0	45,4
	ensemble	27,2	11,8	5,9	44,8
Grands routiers	Moins de 10	35,5	4,6	4,1	44,2
	10 à 49	35,8	5,7	6,6	48,2
	50 et +	34,6	6,7	6,0	47,4
	ensemble	35,3	5,9	5,8	47,0
ensemble	Moins de 10	31,6	7,5	4,7	43,8
	10 à 49	32,5	7,8	6,9	47,2
	50 et +	31,2	9,8	5,7	46,6
	ensemble	31,7	8,5	5,8	46,0

Source : enquête « chronotachygraphes » 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

LES REVENUS DES SALARIÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 2003, le salaire horaire de base des ouvriers du transport routier de marchandises a augmenté de 2,6 %, après 3,7 % en 2002. Sa progression est légèrement moindre que 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 2,8 % à celui d'un conducteur des autres secteurs des transports. Les frais de route représentent désormais 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'ancienneté. Les frais de route creusent l'écart des gains entre les différentes catégories de conducteurs du TRM.

Ralentissement de l'augmentation du taux de salaire horaire dans le TRM en 2003

En 2003, l'augmentation du taux de salaire horaire des ouvriers de l'ensemble du transport routier de marchandises (TRM) est de 2,6 % (en moyenne annuelle) contre 3,7 % en 2002. Cette augmentation est comprise entre celle de l'ensemble du transport (+ 2,3 %) et celle de l'ensemble de l'économie (+ 2,8 %). La hausse moyenne des prix à la consommation étant de 2,1 %, le pouvoir d'achat augmente de 0,5 % (tableau 4.1).

Tableau 4.1 : Evolution du taux de salaire horaire ouvrier de 1999 à 2003 (moyenne annuelle)

	1999	2000	2001	2002	2003
toutes activités	2,5	5,2	4,2	3,7	2,8
Transport	2,2	6,9	3,8	3,2	2,3
Ensemble du TRM	4,2	6,5	5,0	3,7	2,6

Source : DARES – enquête ACEMO
Champ : ensemble du TRM (602L, 602M, 602N, 602P)

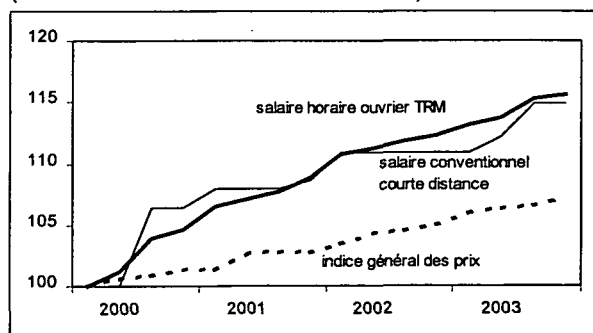
Comme pour tous les autres modes de transport, le rythme de croissance du taux de salaire ouvrier horaire du TRM se ralentit progressivement depuis 2000, année exceptionnelle tenant aux effets de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail. Il est passé, en effet, d'un rythme annuel de 6,5 % en 2000 à 2,6 % en 2003.

Au premier juillet 2003, les salaires minimaux conventionnels mensuels des conducteurs du TRM sont passés de 1 243 euros à 1 289 euros en courte distance et de 1 657 à 1 719 euros en longue distance, soit une augmentation de 3,7 % pour chaque salaire.

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). Depuis 2002, le salaire minimal du conducteur routier en courte distance augmente moins vite que le salaire ouvrier du TRM.

Graphique 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire dans le TRM et salaire conventionnel des conducteurs de 2000 à 2003

(indices : base 100 au 1er trimestre 2000)

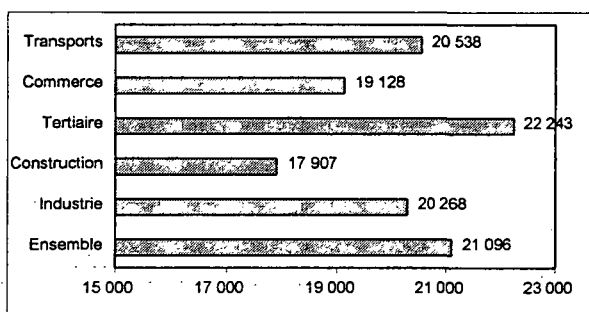


Sources : Insee, Dares

Des salaires inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

En 2002, selon les déclarations annuelles de données sociales (DADS), le salaire annuel net moyen dans le secteur des transports (20 538 euros) est inférieur de 2,6 % à celui de l'ensemble du secteur privé (21 096), mais la structure socioprofessionnelle des salariés est sensiblement différente dans le secteur des transports (tableau 4.2). Les ouvriers y sont en effet sur-représentés. Le salaire annuel net moyen est proche de celui de l'industrie.

Tableau 4.2 : Salaires annuels nets moyens par secteur d'activité en 2002
(en euros)



Source : Insee, DADS 2002
Champ : salaires temps complet par année-travail

Des disparités importantes existent au niveau des salaires moyens des personnes à temps complet dans les différents modes de transport. Quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle que l'on considère (Tableau 4.3), les salaires moyens sont les plus faibles dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

TABLEAU 4.3 : Salaires annuels nets moyens selon les secteurs des transports et la catégorie socioprofessionnelle en 2002

(moyenne par catégorie=100)

	Cadres	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Total
Transport ferroviaire	85	101	108	123	113
Transport urbain	106	115	118	116	108
TRV	97	90	85	92	85
TRM (y compris messagerie)	89	88	86	91	83
Conduites	103	113	120	123	136
Transport maritime et fluvial	99	103	97	120	125
Transport aérien	146	118	114	123	165
Services auxiliaires hors messagerie	95	93	93	93	96
Ensemble des transports	100	100	100	100	100

Ensemble (euros)	41 813	23 906	17 830	17 656	21 116
------------------	--------	--------	--------	--------	--------

Source : Insee, DADS 2002, salariés permanents à temps complet
Champ : TRV : 602B, 602G
TRM : 602L, 602M, 602P, 634A

Le salaire annuel net moyen des ouvriers à temps complet du TRM s'élève à 16 020 euros et représente 91 % 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 également inférieurs à ceux de l'ensemble des transports. Ils représentent respectivement 89 %, 88 % et 86 % des salaires moyens des catégories correspondantes dans l'ensemble des transports.

Par secteur du TRM, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle (cs), c'est dans la messagerie que les salaires annuels nets moyens sont les plus élevés et dans le transport de proximité qu'ils sont les plus faibles. En effet, les salariés de la messagerie gagnent en moyenne 18 013 euros, soit 6,3 % de plus que ceux du TRM de proximité (tableau 4.4). En revanche, en ce qui concerne les seuls conducteurs, le phénomène est inverse : les conducteurs de la messagerie gagnent 2,4 % de moins que ceux du TRM de proximité. Pour les autres catégories, les salaires des différents secteurs sont très proches, à l'exception des cadres qui sont, comme les conducteurs, mieux rémunérés dans la messagerie que dans le TRM de proximité ou interurbain, ce qui pourrait s'expliquer par la taille moyenne des entreprises de la messagerie qui est supérieure à celle des entreprises des autres secteurs du TRM.

TABLEAU 4.4 : Salaires annuels nets moyens par catégorie socioprofessionnelle dans le TRM en 2002
(en euros)

	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions	Messagerie	Ensemble du TRM
Cadres PIS	36 506	36 295	38 749	39 315	37 360
Prof Inter	21 550	21 225	22 531	20 271	20 968
Employés	15 199	15 192	15 727	15 424	15 288
Ouvriers	15 597	16 415	16 142	14 924	16 020
dont conducteurs	15 661	16 579	16 025	15 280	16 194
ensemble	16 942	17 539	17 290	18 013	17 451

Source : Insee, DADS 2002, salariés permanents à temps complet

Les salaires des conducteurs des secteurs d'activité du transport sont plus faibles dans le TRM que dans les autres activités de transport. Ils sont inférieurs de 18 % à ceux du transport urbain de voyageurs, mais très proches de ceux de leurs homologues du transport routier de voyageurs ou des services auxiliaires (tableau 4.5). En 2002, le salaire net annuel moyen des conducteurs du compte d'autrui est de 16 194 euros et très proche de celui des ouvriers de l'ensemble des transports, soit 16 020 euros.

TABLEAU 4.5 : Salaires annuels nets moyens des conducteurs par secteur d'activité en 2002

(en euros)

	Salaires annuels nets moyens
Transport urbain	19 843
TRV	16 263
TRM	16 194
Services auxiliaires	16 486
Ensemble des transports	16 657

Source : Insee, DADS 2002, salariés permanents à temps complet

Champ : TRV: 602B, 602G

TRM : 602L, 602M, 602P, 634A

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

L'enquête conjoncturelle sur la durée et les conditions de travail des conducteurs a pris fin au premier semestre 2003. Les résultats présentés dans ce chapitre ne portent que sur ce semestre, ils doivent donc être pris avec prudence. L'ensemble des gains que perçoivent les conducteurs routiers du compte d'autrui comprend d'une part les rémunérations (salaire et primes) et d'autre part les frais de route. 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.

Depuis quelques années, on assiste à une diminution de la part des frais de route dans l'ensemble des gains. De 20 % en 1999, les frais de route ne représentent plus, en moyenne, dans le TRM que 16 %. Toutefois, entre 2002 et 2003, il semblerait que ce taux se stabilise.

Le montant mensuel 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 : 417 euros contre 140 euros. Par contre, l'ensemble de leurs salaires et primes présentent un plus faible écart (respectivement 1 568 et 1 464 euros par mois, en moyenne). C'est donc grâce aux frais de route que les conducteurs des entreprises du TRM interurbain restent en haut de la hiérarchie des sommes perçues par les conducteurs du compte d'autrui : 1 985 euros par mois en moyenne, soit un quart de plus que celles des conducteurs du TRM de proximité (1 604 euros).

La part des frais de route dans les gains totaux varie beaucoup suivant le type d'activité : 21 % pour le TRM interurbain et 9 % pour le TRM de proximité.

Tableau 4.6 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route des conducteurs du TRM selon le secteur d'activité, premier semestre 2003

(en euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
TRM de proximité	1 464	140	1 604
TRM interurbain	1 568	417	1 985
Ensemble	1 513	298	1 811

Source : enquête conjoncturelle -DTT-SES

TRM : 602L, 602M, 602P, 634A

Les frais de route plus sensibles que les rémunérations 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 six nuits et plus par mois de son domicile gagne près de 10 % de plus que celui qui s'absente moins de six nuits (1 582 euros par mois contre 1 444 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 443 euros par mois contre seulement 153 euros pour les autres routiers.

Tableau 4.7 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route selon le rythme de travail, premier semestre 2003

(en euros)

	salaire	primes	frais de route	Ensemble
Absent moins de 6 nuits par mois	1414	30	153	1597
Absent 6 nuits et plus par mois	1550	32	443	2025
Ensemble	1482	31	298	1811

Source : enquête conjoncturelle -DTT-SES

TRM : 602L, 602M, 602P, 634A

Le montant des sommes perçues varie aussi selon la durée de travail. L'écart entre les rémunérations mensuelles les plus élevées et les plus faibles est de 5 %. Si on y ajoute les frais de route, l'écart entre les sommes perçues passe à 19 %.

Tableau 4.8: Rémunérations mensuelles nettes selon la durée hebdomadaire du travail de la semaine, premier semestre 2003

	<i>(en euros)</i>		
	salaires+primes	frais de route	Ensemble
Moins de 39 h	1494	167	1661
de 39 à 48 h	1527	202	1729
de 48 à 56 h	1570	307	1877
plus de 56 h	1548	436	1983
Ensemble	1513	298	1811

Source : enquête conjoncturelle -DTT-SES
TRM : 602L, 602M, 602P, 634A

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

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 2002, selon l'enquête annuelle d'entreprise, les entreprises de moins de 10 salariés représentent près de 84 % du nombre total d'entreprises du secteur.

Comme dans d'autres activités, les frais de route sont plus sensibles que les salaires à la taille des entreprises. Ils passent de 265 euros, en moyenne, par mois pour les entreprises de moins de 10 salariés à 332 euros pour celles de 50 salariés et plus. Ce phénomène s'explique notamment par le fait que les grandes entreprises sont plus représentées dans l'interurbain où les frais de route sont plus élevés.

Tableau 4.9 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route des conducteurs du TRM selon la taille de l'entreprise, premier semestre 2003

	<i>(en euros)</i>		
	salaires+primes	frais de route	Ensemble
moins de 10 salariés	1 498	265	1 763
de 10 à 49 salariés	1 500	285	1 786
50 salariés et plus	1 517	332	1 849
Ensemble	1 513	298	1 811

Source : enquête conjoncturelle -DTT-SES
TRM : 602L, 602M, 602P, 634A

Les rémunérations des conducteurs augmentent avec l'ancienneté

Toujours selon l'enquête conjoncturelle, les rémunérations mensuelles des conducteurs augmentent très légèrement avec l'ancienneté.

Ainsi, l'écart des rémunérations mensuelles, entre un conducteur dont l'ancienneté dans l'entreprise est de moins d'un an et celui dont l'ancienneté est supérieure à 10 ans, est de 13 % (tableau 4.10). Cet écart est le même pour les frais de route.

L'âge des conducteurs intervient de la même façon que l'ancienneté. Enfin, la nature du produit transporté n'influe pas sur le niveau de rémunération des conducteurs.

Tableau 4.10 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route selon l'ancienneté, premier semestre 2003

	<i>(en euros)</i>		
	salaires+primes	frais de route	Ensemble
moins d'un an	1405	279	1684
de 1 à 5 ans	1487	302	1789
de 5 à 10 ans	1517	312	1829
Plus de 10 ans	1592	318	1910
Ensemble	1513	298	1811

Source : enquête conjoncturelle -DTT-SES
TRM : 602L, 602M, 602P, 634A

Mais la rémunération des conducteurs varie selon la qualification et le type de véhicule utilisé. Selon la CARCEPT¹, 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 4.11). Ce sont les «grands routiers» qui perçoivent les 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.

Tableau 4.11 : Salaire brut annuel moyen des conducteurs du TRM selon la catégorie de véhicule en 2001

	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

Champ : salariés à temps complet des entreprises adhérentes à la caisse autonome des retraites complémentaires et de prévoyance du transport

¹ Carcept : caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport

LA FORMATION

Le niveau moyen de formation des salariés des transports routiers reste encore limité par rapport à celui de l'ensemble des autres secteurs. Cependant, parmi les conducteurs, la proportion des titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur ne cesse d'augmenter, en particulier pour les moins de 35 ans. En ce qui concerne les formations obligatoires, les formations initiales (FIMO) diminuent légèrement tandis que les formations continues de sécurité (FCOS) connaissent une très forte croissance. Ces variations s'expliquent par l'échéancier d'application de l'accord.

L'effort des entreprises, en matière de formation continue, dans le TRM est beaucoup plus faible que dans l'ensemble de l'économie. Son niveau reflète certainement un retard mais également le fait que le secteur est composé par près de deux tiers d'ouvriers, catégorie socio-professionnelle qui est moins bénéficiaire de la formation continue. L'effort de formation est fortement lié à la taille des entreprises.

Les évolutions technologiques et organisationnelles du transport routier de marchandises ont tendance à rehausser les compétences exigées des conducteurs, qui se limitent de moins en moins à la seule conduite.

Cette hausse des exigences attendues sur les compétences explique que le niveau moyen de formation, encore limité, tend à s'améliorer sensiblement. Le rajeunissement de la profession, avec l'entrée de jeunes mieux formés mais aussi les programmes de formation obligatoire mis en place par les pouvoirs publics expliquent cette amélioration.

Un niveau de formation faible

Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC. Cette situation est imputable en grande partie à l'importance du nombre des ouvriers dans l'effectif total : 80 % dans le TRM contre 26 % dans l'ensemble de l'économie, selon les résultats de l'enquête-emploi de mars 2002.

Conséquence de la sur-représentation des ouvriers, la proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur est nettement moins élevée que dans l'ensemble de l'économie. 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. Elle n'était que de 12 % en 1997.

Le niveau moyen de formation s'est nettement amélioré dans l'ensemble du transport routier au cours de la décennie passée. Cette amélioration s'est surtout traduite par une diminution de la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires

du seul BEPC (de près de treize points entre 1990 et 2002 dans le transport routier contre douze dans l'ensemble de l'économie) et parallèlement par une augmentation de la part des actifs titulaires au moins du baccalauréat. Toutefois, la part de ces derniers a moins augmenté sur la décennie passée que dans l'ensemble de l'économie. En 2002, ce taux est de 21 % (soit + 10 points) contre 39 % dans l'ensemble de l'économie (soit +15 points). (voir graphique 5.1 et 5.2). Le transport routier demeure donc un secteur à faible taux d'encadrement et à prédominance de qualifications ouvrières.

Tableau 5.1 : Répartition des actifs selon le diplôme en 2002

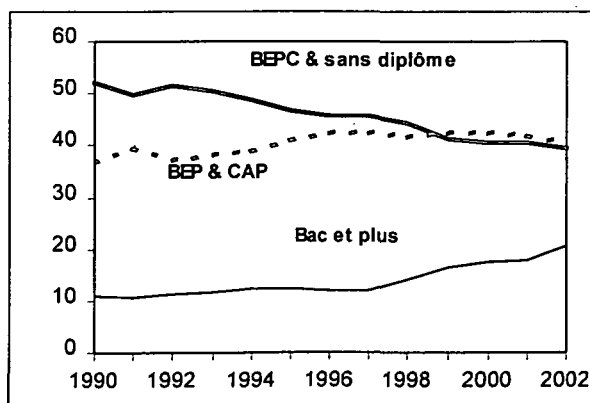
	En %				
	Transp. Terrestre	Transp. Aérien	Services Auxiliaires	Secteur Transport	
Bac ou plus	24	68	40	33	
CAP-BEP	39	15	30	35	
Aucun ou BEPC	37	17	30	33	
	100	100	100	101	
Effectifs (milliers)	728	85	318	1145	

Source : enquête-emploi 2002

Champ : TRM : 602L, 602M

Graphique 5.1 : Evolution de la répartition des actifs du transport routier par diplôme

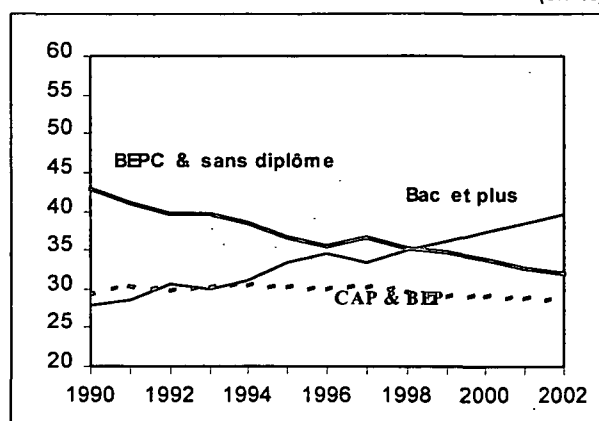
(en %)



Source : enquête-emploi 2002

Graphique 5.2 : Evolution de la répartition de l'ensemble des actifs par diplôme

(en %)



Source : enquête-emploi 2002

Le niveau du diplôme initial diminue sensiblement avec l'âge des conducteurs : 32 % de l'ensemble des conducteurs n'ont aucun diplôme ou simplement le BEPC, alors que seulement 11 % des moins de 35 ans sont dans la même situation. Corrélativement, les détenteurs d'un BEP sont beaucoup plus nombreux parmi les jeunes conducteurs : 36 % des moins de 35 ans contre 19 % pour l'ensemble des conducteurs. Par contre, la proportion de titulaires d'un CAP est pratiquement la même pour l'ensemble des conducteurs et pour ceux de moins de 35 ans, soit respectivement 41 % et 39 % (tableau 5.2). Mieux formés, les conducteurs de moins de 35 ans possèdent beaucoup plus fréquemment un diplôme spécialisé dans les transports.

Tableau 5.2 : Répartition des conducteurs du TRM selon le diplôme obtenu le plus élevé, premier semestre 2003

(en %)

	Ensemble	Moins de 35 ans
diplôme enseign. sup.	2	2
BAC	7	12
CAP	41	39
BEP	19	36
BEPC	8	4
Aucun	24	7
	100	100

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

Depuis 1999, la proportion de conducteurs qui ont le baccalauréat ou un diplôme d'enseignement supérieur a presque doublé (5 % en 1999 et 9 % en 2003), cette hausse est naturellement plus forte pour les conducteurs de moins de 35 ans (6 % en 1999 et 14 % en 2003).

Hausse 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 qui concerne les filières de formation initiale et continue n'est pas exhaustif et prend en compte les formations gérées par l'AFT et Promotrans, et les certificats de formation professionnelle (CFP) dispensés par l'AFPA.

Tableau 5.3 : Effectifs en formation dans les transports routiers et activités auxiliaires

Nombre de participants

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Direction - gestion	10 633	12 033	14 031	11 841	11 613	11 889
Conduite de véhic.	95 278	98 631	121 054	90 461	82 685	102 303
Ventes/achats et techniques						
d'exploitation ¹	8 425	8 459	7 517	8 193	7 915	10 832
Maintenance	1 687	1 567	1 205	1 502	1 435	1 835
Total	116 023	120 690	143 807	111 997	103 648	126 859

1-ventes/achats : démarchage auprès des clients ou des fournisseurs

techniques d'exploitation : utilisation des techniques ou application des réglementations

Source : CNPE

champ : Etablissements gérés par l'AFT, Promotrans et l'AFPA

En 2003, près de 130 000 personnes ont été formées par ces organismes. La forte hausse des personnes formées (+ 22 % par rapport à 2002) s'explique principalement pour deux raisons. La première est due à la forte augmentation du nombre de participants à la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS), soit près de 20 000 de plus que l'an dernier. Celle-ci correspond au rythme d'application de l'accord instituant la formation continue obligatoire des conducteurs tous les cinq ans. La deuxième explication est imputable à la forte augmentation des participants aux formations de ventes-achats et techniques d'exploitation (+ 36 %) même si elles ne représentent que 10 % des effectifs. Par ailleurs, le nombre de participants à la formation initiale minimale obligatoire (FIMO) a diminué.

Les formations obligatoires en matière de conduite résultent de la mise en place, à partir de 1995, des dispositifs visant à renforcer la formation professionnelle des conducteurs routiers (voir encadré p.36). 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). Les deux formations se sont mises 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 en élargissant sa couverture aux non salariés du transport pour compte d'autrui et à l'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 cinq accords ont été conclus. Le dispositif de formation obligatoire a été confirmé par voie réglementaire, initialement pour les conducteurs salariés du transport public de marchandises (décret 97-608 du 31 mai 1997), puis suite à la loi du 6 février 1998, pour les conducteurs non salariés du transport privé de marchandises (décret n°98-1039 du 18 novembre 1998), les conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs (décret n°2002-747 du 2 mai 2002) et enfin pour les conducteurs salariés du transport privé de marchandises par le décret n°2004-1186 du 8 novembre 2004.

Formation professionnelle initiale et formation en alternance

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 2003.

D'après les statistiques de la CNPE, le nombre de candidats présentés à un CAP ou un BEP de conduite routière se ralentit en 2003 : il progresse de 2,5 % après 3,2 % en 2002. Le nombre de candidats à des diplômes d'enseignement supérieur est globalement en progression (+ 1,6 % en DUT et BTS direction-gestion après 4 % en 2002). Le nombre des candidats inscrits au baccalauréat professionnel transport et logistique stagne.

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

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Contrats d'adaptation	1344	1249	1150	508	865	868
dont conduite de véhicule	684	764	555	266	429	457
Contrats de qualification	5018	5800	5018	4792	4510	4510
dont conduite de véhicule	2940	3974	3407	3096	2381	2251
Ensemble	6362	7049	6168	5300	5375	5378

Source : CNPE

En formation par alternance, le nombre de contrats jeunes-entreprises est resté stable en 2003 après une légère augmentation l'année précédente, que ce soit pour les contrats d'adaptation ou pour les contrats de qualification. 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 : + 6,5 % pour les contrats d'adaptation et - 5,5 % pour les contrats de qualification.

Les formations obligatoires

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée depuis 1998, avec la généralisation des formations obligatoires (FIMO et FCOS), généralisation qui suit le calendrier prévu par les pouvoirs publics et les partenaires sociaux (voir encadré p.36).

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 lourd » puisque les titulaires d'un diplôme de formation professionnelle « conduite » obtiennent la FIMO par équivalence (voir encadré p.36). 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).

Entre 1996, première année pleine d'application de cette mesure, et 2003, 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. Pour la première fois depuis 1996, dans le cadre de la FIMO, le nombre d'attestations délivrées dans le TRM pour compte d'autrui diminue de 4 %. En 2003, ce nombre s'élève à 22 356 (tableau 5.5).

Le nombre d'attestations délivrées pour le compte propre augmente légèrement (+1,7 % par rapport à 2002) pour atteindre le nombre de 600 en 2003.

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.

Tableau 5.5 : Nombre d'attestations FIMO et FCOS délivrées après formation pour le transport routier de marchandises de 1996 à 2003

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
FIMO	2 782	9 673	9 445	18 626	20 910	22 932	23 176	22 356
FCOS	1 500	8 698	51 804	57 670	106 432	39 803	31 882	59 661

Source : DTT

Les textes organisant le calendrier d'application de la FIMO et son extension à tous les conducteurs routiers s'appliquent également à la FCOS. Depuis le 1er juillet 2000, dans le compte d'autrui, tout conducteur d'un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC ou de plus de 14 m³ doit avoir effectué un stage de formation continue obligatoire de sécurité au cours de toute période consécutive de cinq ans de sa vie professionnelle. D'autre part, comme pour la FIMO, la FCOS s'étend progressivement aux salariés du compte propre et du transport routier de voyageurs.

Le nombre d'attestations délivrées au titre de la FCOS pour le compte d'autrui a presque doublé entre 2002 et 2003. Il est supérieur de 15 % à celui enregistré il y a cinq ans, en 1998.

La formation continue s'élargit au compte propre. En 2003, le nombre d'attestations délivrées pour le compte propre atteint 4 690, soit une augmentation de 7,3 % par rapport à l'année précédente.

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 est stable en 2003, après avoir enregistré une diminution en 2002.

L'enquête conjoncturelle apporte des précisions sur la formation des seuls conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui. Ainsi, au premier semestre 2003, 36 % d'entre eux ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois.

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 31%, et la part de ceux qui ont suivi la FCOS accompagnée ou non d'une des autres formations est de 67 %. (Tableau 5.6)

Tableau 5.6 : Pourcentage des conducteurs ayant suivi une formation au cours des 12 derniers mois (premier semestre 2003)

Formation suivie	(en%)	
	Ensemble	Moins de 35 ans
FIMO	31	36
FCOS	67	60
Matières dangereuses	24	23
Attestation de capacité	3	6

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

Le total des pourcentages n'est pas égal à 100. Les conducteurs peuvent suivre plusieurs formations durant une année.

L'effort des entreprises en matière de formation continue est beaucoup plus faible que dans l'ensemble de l'économie

En 2002, dans l'ensemble de l'économie et dans les transports terrestres, le taux de participation financière enregistre une forte diminution; celle-ci s'inscrit dans un contexte de baisse continue depuis 1993. Le taux d'accès à la formation continue diminue aussi en 2002, après avoir enregistré une hausse en 2001.

Toutefois la situation est différente dans le transport routier de marchandises : l'effort physique en matière de formation continue y est stable, les taux de participation financière et d'accès à la formation sont en hausse mais la durée moyenne des stages diminue (tableau 5.7).

Quel que soit l'indicateur retenu, l'effort de formation continue est beaucoup plus faible dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble des transports terrestres et dans le reste de l'économie. Par ailleurs, cet effort de formation est fortement lié à la taille des entreprises.

Tableau 5.7 : formation continue dans les entreprises en 2001 et 2002

	2001	2002
Effort physique de formation continue (heures)		
Transport routier de marchandises	5,6	5,6
transports terrestres	25,5	25,3
Ensemble de l'économie	12,5	10,7
Durée moyenne des stages (heures)		
Transport routier de marchandises	26,2	24,4
Transports terrestres	55,7	54,2
Ensemble de l'économie	32,4	31,7
Taux d'accès à la formation continue (%)		
Transport routier de marchandises	21,3	22,9
Transports terrestres	45,8	46,7
Ensemble de l'économie	37,5	33,8
Taux de participation financière (%)		
Transport routier de marchandises	1,9	2,0
transports terrestres	4,8	4,8
Ensemble de l'économie	3,1	3,0

Source : Cereq

Définitions : Effort physique : nombre d'heures de stage / nombre de salariés (n.c. les formations en alternance).

Durée moyenne des stages : nombre d'heures de stage / nombre de stagiaires (n.c. 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.

Champ : entreprises de 10 salariés et plus dans le TRM (602L,602M,602N,602P,634A)

Le taux de participation financière des entreprises (c'est-à-dire : la part des dépenses de formation dans la masse salariale totale) est fixé légalement à 1,5 % depuis 1993 pour les entreprises de dix salariés et plus. En 2002, dans le TRM, près de 2 % de la masse salariale est consacrée à la formation continue, soit moins que dans l'ensemble de

l'économie et deux fois moins que dans l'ensemble des transports terrestres (+ 4,8 %).

Cet écart serait moins fort si on tenait compte de la structure des qualifications : la proportion des ouvriers est plus élevée dans les transports que dans l'ensemble de l'économie, alors que ce sont eux qui bénéficient le moins de la formation continue. Par ailleurs, ce taux de participation financière est tiré par les grandes entreprises de plus de 250 salariés, peu nombreuses dans le TRM. Ce taux passe de 1,5 % de la masse salariale dans les entreprises du TRM dont le nombre de salariés est compris entre 10 à 19 salariés, à 1,6 % dans les entreprises de 20 à 49 salariés et à 1,9 % dans les entreprises de 50 à 250 salariés (tableau 5.8).

Le taux de participation financière dans le TRM a augmenté de 3,7 % par rapport 2001, beaucoup plus rapidement que dans l'ensemble des transports terrestres (+ 0,4 %).

Autre indicateur, l'effort physique de formation continue (rapport entre le nombre d'heures de stage et le nombre de salariés), il est quatre fois plus faible dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble des transports terrestres (5,6 heures par salarié contre 25,3 heures). Entre 2001 et 2002, l'effort physique de formation continue est resté stable.

Enfin, le taux d'accès à la formation continue est deux fois plus faible dans le TRM que dans l'ensemble des transports terrestres (22,9 % contre 46,7 %) alors que les durées moyennes de stage sont voisines. En 2002, le taux d'accès augmente (+ 7,5 %) davantage que dans l'ensemble des transports terrestres (+ 2 %).

Tableau 5.8 : la formation continue dans les entreprises du transport routier de marchandises selon la taille des entreprises en 2002

	Ensemble	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 250 salariés	plus de 250 salariés
Effort physique de formation continue (heures)	5,6	2,1	2,9	5,5	8,8
Durée moyenne des stages (heures)	24,4	65,5	31,5	27,1	21,0
Taux d'accès à la formation %	22,9	3,3	9,2	20,2	42,1
Taux de participation financière %	2,0	1,5	1,6	1,9	2,3

Source : Cereq

Définitions : Effort physique : nombre d'heures de stage / nombre de salariés (n.c. 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.

Champ : entreprises de 10 salariés et plus dans le TRM (602L,602M,602N,602P, 634A)

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, auquel le décret n° 97-608 du 31 mai 1997 a conféré un caractère réglementaire. 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 titre professionnel 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.

Le décret n°2004/1186 du 8 novembre 2004 (J.O. du 10 novembre 2004) a étendu ces obligations de formation professionnelle continue aux conducteurs salariés du transport routier privé de marchandises à compter du 10 février 2005.

Enfin, la transposition de 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, qui doit être réalisée avant le 10 septembre 2006, 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.

Le champ couvert par les tableaux concernant la formation professionnelle réalisés par la CNPE

Les tableaux 5.3 et 5.4 et A.5.1 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 de la branche du transport routier et des 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)

La famille professionnelle «conduite de véhicules» :

Les tableaux de la CNPE concernant la formation professionnelle sont ventilés par famille professionnelle. 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.

