

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Les transports et la manutention de marchandises sont des activités à risques : en 2003, sur un effectif de 939 400 salariés concernés, près de 63 500 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 6,8 % des salariés contre 4,1 % pour l'ensemble des activités. Pour les transports routiers de marchandises, la proportion est, d'après les premières données disponibles, de 8,7 % en 2003 (9,3 % en 2002).

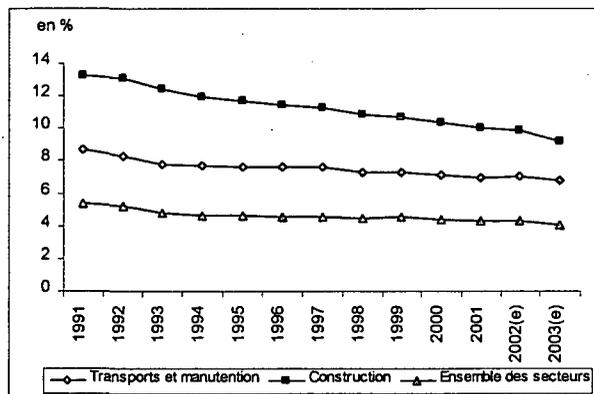
Les accidents de manutention, les moins graves, représentent l'essentiel des accidents du secteur et touchent plus particulièrement les ouvriers non qualifiés. Ils sont légèrement moins fréquents chez les plus âgés et ce sont des accidents liés à la manutention. Mais les accidents les plus graves sont des accidents de la route.

La baisse du nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd se poursuit en 2003 : ils ont diminué de 60 % depuis 17 ans. Leur part dans l'ensemble des accidents corporels décroît (5,0 % en 2003 après 5,1 % en 2002 et 5,2 % en 2001) et leur gravité également de 1,5 point.

Des activités à risques

Pour 2003¹, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a enregistré 63 551 accidents du travail avec arrêt dans l'ensemble du secteur des transports et de la manutention. Rapporté à l'effectif du secteur - 939 400 salariés² - le «taux de risque»³ est de 6,8 %, ce qui place ce secteur parmi les plus *accidentogènes* après celui de la construction (9,2 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 4,1 % (tableau A 6.1 en annexe et graphique 6.1).

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



Source : CNAMTS

¹ Les chiffres 2002 et 2003 sont des estimations.

² Hors sièges sociaux et bureaux.

Hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP

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

Les transports routiers de marchandises⁴ contribuent largement aux évolutions constatées ; en 2003, ils représentaient un peu plus du tiers (37 %) des effectifs salariés de l'ensemble « Transports et manutention » affiliés au régime général alors qu'ils étaient à l'origine de la moitié des accidents avec arrêt, et de près de 73 % des décès (89 décès pour un total de 122 dans le secteur des transports et de la manutention). Le taux de risque, de 9,8 % en 1999, diminue depuis assez régulièrement pour s'établir en 2003, d'après les données provisoires, à 8,7 % (tableau 6.1).

TABLEAU 6.1 : Taux de risque d'accidents du travail avec arrêt dans les transports routiers de marchandises

	1999	2000	2001	2002	2003p
Effectif	310 243	334 700	347 505	351 097	352 026
Accidents avec arrêt	30 461	31 681	31 244	32 490	30 752
Accidents avec incapacité permanente (IP)	2 116	2 254	2 031	2 222	2 319
Décès	88	85	95	107	89
Taux de risque (1)	9,8	9,5	9,0	9,3	8,7
Taux de risque avec IP (2)	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7
Taux de décès pour 10 000 salariés	2,8	2,5	2,7	3,0	2,5
Taux de décès dans le BTP pour 10 000 salariés	1,4	1,6	1,4	1,2	1,5

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

(2) Nombre d'accidents avec IP pour 100 salariés

Source : CNAMTS

⁴ Voir encadré page suivante

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

Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) constituent la source principale d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés. Ces statistiques ne comprennent pas les travailleurs indépendants pour lesquels le risque d'accident du travail n'est pas couvert. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence des accidents du travail et, d'autre part, la répartition des accidents suivant différents critères tels que l'âge du salarié, sa qualification professionnelle ou encore le lieu de l'accident.

Les accidents du travail retenus ici sont les accidents ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins vingt quatre heures (accidents avec arrêt), les accidents ayant entraîné une incapacité permanente (IP) et ceux ayant entraîné un décès. Ce sont les statistiques annuelles des accidents du travail survenus, déclarés et réglés dans l'année.

Les résultats des sièges sociaux et bureaux ne sont pas donnés avec les activités dont relèvent les entreprises concernées. Le champ du transport routier de marchandises, ainsi défini, diffère donc légèrement de la notion de secteur retenue dans ce document (voir chapitre 1, encadré p 2).

A la différence des années précédentes, on a retenu également les activités du transport routier de marchandises ci-dessous qui rassemblent quatre nouveaux codes CNAMTS pour être le plus proche possible de la notion de transport routier de marchandises employée dans cette publication :

Codes	Activités	Effectifs en 2003
602MD	Transports routiers de marchandises	220 977
602ME	Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques	25 904
602PC	Location de véhicules utilitaires et industriels	33 917
634AA	Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement/livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express	71 228

NB : Le code 602 PC de la classification CNAMTS contient plus d'activités que le code 602P de la nomenclature NAF puisqu'il comprend en plus la location de véhicules avec conducteur dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes et la location de véhicules sans conducteur

La majorité des accidents du travail, les moins graves, sont des accidents de manutention mais les accidents les plus graves sont des accidents de la route

En 2003, 92 % des accidents avec arrêt de travail se sont produits à l'arrêt du véhicule.

Les accidents du travail concernant pour 22 % les ouvriers non qualifiés et pour 69 % les ouvriers qualifiés (des conducteurs essentiellement), il en résulte qu'une part majoritaire des accidents à l'arrêt concerne les conducteurs. Ceux-ci peuvent en effet être victimes d'accidents survenus à l'occasion de déplacements pour le compte de leurs employeurs, mais aussi d'accidents survenus en un lieu fixe : souvent amenés à participer aux opérations de chargement et de déchargement, ils sont exposés comme les ouvriers non qualifiés aux risques de la manutention.

Et de fait, ce sont bien ces opérations qui représentent la source principale d'accidents du travail dans les transports routiers de marchandises (tableau A 6.4 en annexe), les lésions constatées consistant principalement en contusions (28 %), lumbagos (24 %), entorses (14 %) et fractures (8 %).

Parmi les 89 décès comptabilisés en 2003, qui concernent majoritairement les entreprises de transport routier de marchandises, 62 se sont produits dans le véhicule (tableau A 6.4) et sont des accidents de la route.

⁵ Ne disposant pas des effectifs par catégorie selon la CNAMTS, les nombres d'accidents sont rapportés à des effectifs estimés en appliquant à l'effectif des affiliés une clé de répartition issue des déclarations annuelles de données sociales (DADS). Si cette façon de procéder invite à considérer avec prudence le niveau de risque, l'ordre de grandeur des différences de risques est significatif.

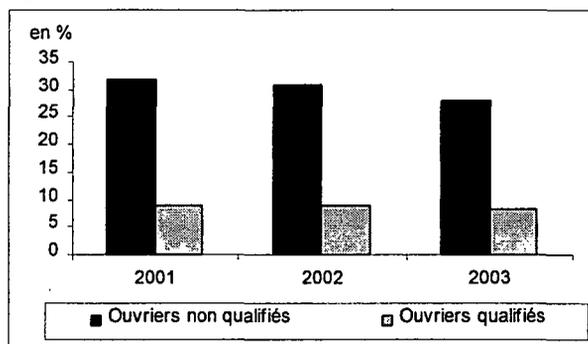
Des risques d'accidents du travail plus importants, toutefois, pour les ouvriers non qualifiés

En 2003, les ouvriers représentent environ 84 % des salariés ⁵ de l'ensemble du transport routier de marchandises, les ouvriers qualifiés 77 % et les ouvriers non qualifiés 7 %.

Les ouvriers sont victimes de 91 % des accidents avec arrêt, les ouvriers qualifiés (des conducteurs essentiellement) de 69 % et les ouvriers non qualifiés de 22 %.

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est donc plus important pour les ouvriers non qualifiés (28 %) que pour les ouvriers qualifiés (8 %) dont font partie les conducteurs (graphique 6.2).

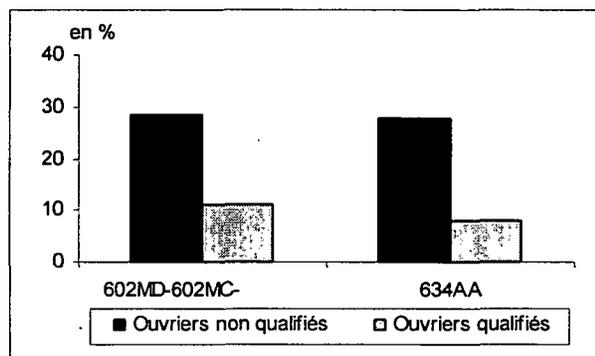
GRAPHIQUE 6.2 : Taux de risque des ouvriers dans les transports routiers de marchandises selon la qualification



Source : CNAMTS

Les taux de risque sont relativement identiques suivant les activités de transport routier de marchandises. Dans les entreprises de messagerie, le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt des ouvriers non qualifiés est proche de celui des autres activités du transport routier de marchandises (29 % contre 28 % pour les autres activités) ; et, pour les ouvriers qualifiés, il y est plus élevé (11 % contre 8 % pour les autres activités) (graphique 6.3).

GRAPHIQUE 6.3 : Taux de risque des ouvriers dans les activités de transports routiers de marchandises selon la qualification



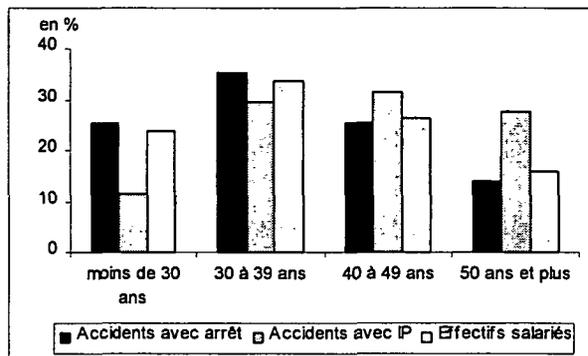
602MD : Transports routiers de marchandises
 602ME : Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques
 602PC : Location de véhicules utilitaires et industriels
 634AA : Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement/livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express
 Source : CNAMTS

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

Selon les dernières données détaillées disponibles relatives à l'année 2003, les risques d'accidents du travail varient selon l'âge des salariés des activités de transport routier de marchandises. (graphique 6.4, tableaux 6.2 et A 6.3 en annexe). C'est pour les moins de 30 ans que le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail est le plus important en 2003 (35 % des salariés ayant eu un accident appartiennent à cette tranche d'âge) mais l'écart avec la tranche d'âge 30-39 ans est assez faible. Les moins de 40 ans représentent 58 % des salariés et 60 % des victimes d'accidents avec arrêt de travail. Par contre, les écarts sont plus marqués pour les risques d'accidents graves et c'est, au contraire, pour les 50 ans et plus que la gravité, mesurée par le risque d'avoir une incapacité permanente, est la plus importante. Cette tranche d'âge représente 16 % des salariés et 28 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

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

GRAPHIQUE 6.4 : Accidents avec arrêt, accidents avec IP et nombre de salariés par classe d'âge en 2003 dans les transports routiers de marchandises



Source : CNAMTS

TABLEAU 6.2 : Taux de risque d'accidents du travail par classe d'âge en 2003 dans les transports routiers de marchandises

	en %			
	moins de 30 ans	30 à 39 ans	40 à 49 ans	50 ans et plus
Accidents avec arrêt (1)	9,3	9,1	8,4	7,7
Accidents avec IP (2)	0,3	0,6	0,8	1,1

Source : CNAMTS
 (1) Nombre d'accidents avec arrêt pour 100 salariés
 (2) Nombre d'accidents avec IP pour 100 salariés

En baisse rapide pour la deuxième année consécutive, les accidents de poids lourds ont diminué de 60 % depuis 1988

L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) fournit des statistiques sur les accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd⁶, qui permettent de suivre les évolutions et d'établir des comparaisons avec l'ensemble des accidents routiers.

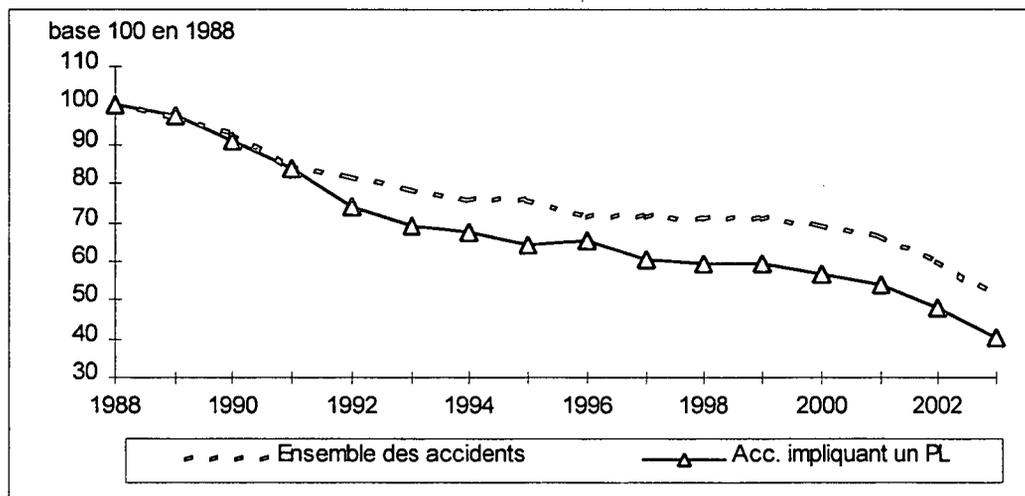
De 1988 à 2003, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué plus vite que le nombre total d'accidents corporels : - 60 % dans le premier cas (4 472 accidents en 2003 contre 11 140 en 1988) et - 49 % dans le second (90 220 accidents contre 175 887). La part des accidents impliquant au moins un poids lourd dans l'ensemble des accidents corporels a diminué, ainsi, de 1,3 point entre 1988 et 2003, en passant de 6,3 % à 5,0 %.

⁶ Ces accidents concernent aussi bien le transport pour compte propre que le transport pour compte d'autrui. Les poids lourds en cause peuvent être français ou étrangers.

En 2003, le nombre d'accidents corporels ayant impliqué au moins un poids lourd a diminué de 16,1 % après 11,7 % en 2002 et le nombre de tués dans ces accidents de 23,4 % après 6,5 % en 2002. Cette baisse s'inscrit dans la tendance du bilan général de la sécurité routière depuis 2002 : elle est

cependant plus forte puisque le nombre d'accidents corporels, tous véhicules confondus, a diminué de 14,5 % en 2003 après 9,7 % en 2002 et le nombre de tués, tous véhicules confondus, de 20,9 % après 6,2 % (graphique 6.5).

GRAPHIQUE 6.5 : Accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd (PL)



Source : ONISR

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

	1985	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Nombre de tués	1 582	1 276	1 097	1 056	1 102	1 032	998	1 005	940	720
dont usagers d'un poids lourd	148	128	113	110	108	104	116	135	125	107
Nombre de blessés graves	4 704	2 645	2 415	2 288	2 258	2 056	1 733	1 668	1 550	1 114
dont usagers d'un poids lourd	681	406	357	363	362	366	289	286	266	228
Nombre de blessés légers	10 299	6 741	6 308	6 334	6 288	6 197	6 078	5 722	4 955	4 243
dont usagers d'un poids lourd	1 926	1 418	1 376	1 358	1 244	1 359	1 311	1 241	1 108	935

Source : ONISR

Lecture : En 2003, 4 472 accidents routiers ont impliqué au moins un poids lourd sur un total de 90 220, soit une proportion de 5,0 %. Dans ces accidents, 107 usagers de poids lourd (dont 97 conducteurs) ont été tués, 228 gravement blessés et 935 légèrement blessés.

Toutefois, si le nombre d'accidents impliquant un poids lourd a diminué depuis 14 ans, leur gravité (nombre de tués pour 100 accidents corporels) s'est maintenue à un niveau relativement élevé, autour de 16. En 1988, ce taux était de 15,62 et en 2003, de 16,10.

En 2003, les accidents impliquant un poids lourd sont 2,3 fois plus graves que les accidents tous véhicules confondus : un chiffre resté quasiment stable depuis 14 ans (tableau 6.4).

TABLEAU 6.4 : Taux de gravité des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules depuis 1988

	1988	1989	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents poids lourd en % du total des accidents	6,3	6,4	6,2	5,4	5,8	5,4	5,3	5,3	5,2	5,2	5,1	5,0
Taux de gravité des accidents poids lourds	15,62	15,79	15,21	17,80	15,05	15,64	16,60	15,43	15,86	16,64	17,63	16,10
Taux de gravité tous véhicules	5,97	6,15	6,33	6,32	6,46	6,39	6,75	6,45	6,30	6,61	6,87	6,35
Taux de gravité PL/taux de gravité tous véhicules	2,6	2,6	2,4	2,8	2,3	2,4	2,5	2,4	2,5	2,5	2,6	2,5

Source : ONISR

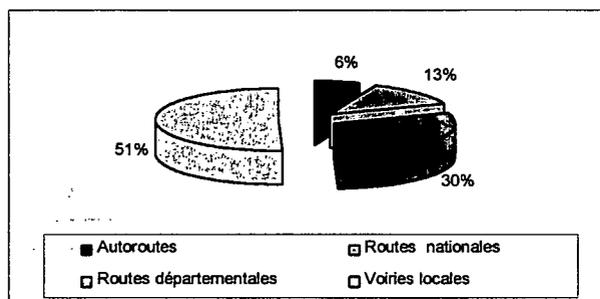
Taux de gravité : rapport du nombre de tués par le nombre d'accidents corporels

Les accidents impliquant un poids lourd : plus fréquents sur le réseau national et plutôt en matinée

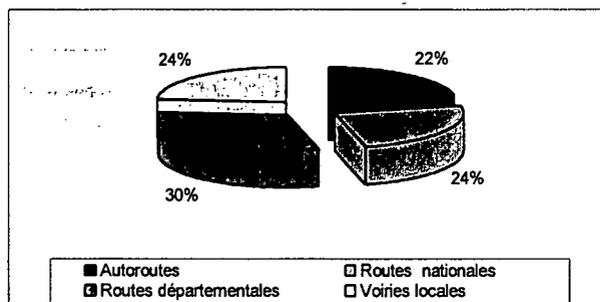
Sur l'ensemble des accidents corporels, la proportion de ceux qui ont lieu sur le réseau national (autoroutes et routes nationales) est de 46 % pour les accidents impliquant un poids lourd. Cette proportion est plus réduite (20 %) pour l'ensemble des accidents : cela s'explique par le fait que pour, l'ensemble des véhicules, la circulation (mesurée en nombre de véhicules-kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local, alors qu'environ les trois quarts de la circulation des poids lourds se font sur le réseau national⁷ (graphiques 6.6 et 6.6 bis et annexe A 6.6).

GRAPHIQUES 6.6 et 6.6 bis : Accidents corporels suivant le type de réseau en 2003

Tous véhicules



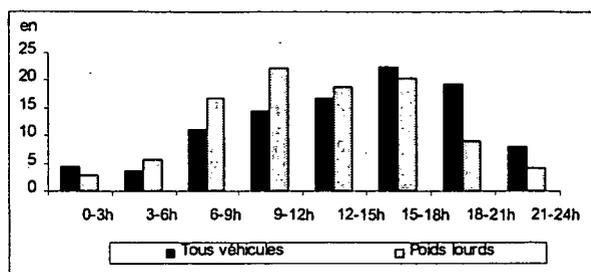
Poids Lourds



Source : ONISR

Relativement à l'ensemble des accidents de la circulation, les accidents impliquant un poids lourd sont beaucoup plus nombreux entre 6 heures du matin et midi : 40 % des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont produits dans ce créneau horaire, alors que, tous véhicules confondus, il n'y a que 25 % seulement des accidents corporels (graphique 6.7).

GRAPHIQUE 6.7 : Accidents corporels selon l'heure en 2003 (en %)



Source : ONISR

La vitesse, l'alcool, l'endormissement : des causes aux accidents impliquant un poids lourd ?

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route pour l'ensemble des véhicules. Pour les poids lourds, le taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h, observé par l'ONISR, est de 23,8 % en 2003 (pour les véhicules légers, il est de 26,3 % et pour les motos de 42,7 %) (graphique 6.8).

L'alcool, à l'origine d'accidents corporels et, en particulier, d'accidents mortels, est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourd. 1 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel a un taux d'alcoolémie positif, ce pourcentage s'établit à 0,6 % pour les accidents mortels (pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,1 % et 18,6 %) (tableau 6.5).

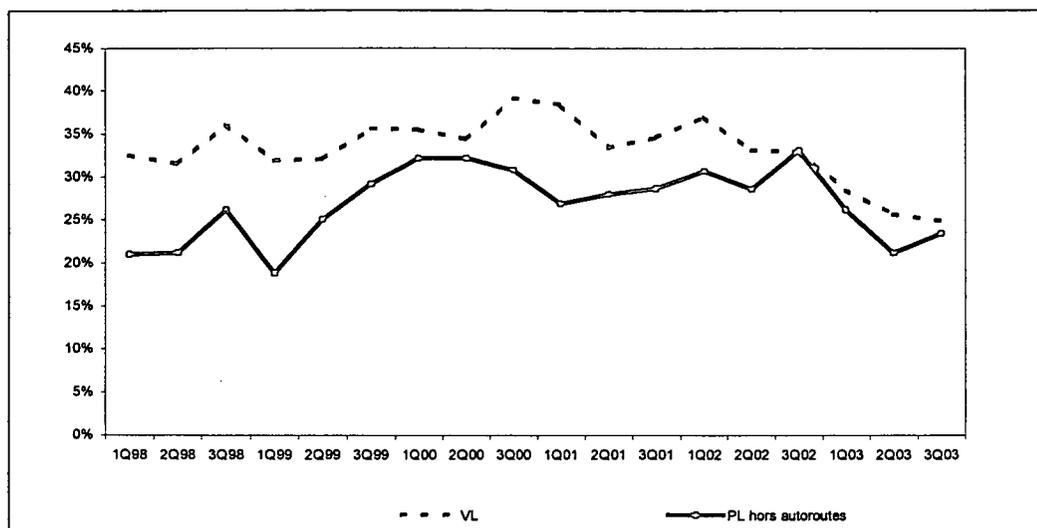
L'endormissement est également tenu pour un des facteurs responsables d'accidents de la route. D'après les résultats de l'enquête menée à l'automne 1999 auprès des conducteurs de poids lourds, par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, 60% des conducteurs grands routiers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

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

Depuis mai 2003, les conducteurs de poids lourds ont obligation de porter une ceinture de sécurité.

⁷ La répartition de la circulation des poids lourds par type de réseau est mal connue, sauf en ce qui concerne les autoroutes concédées : celles-ci accueillent à elles seules un peu moins de la moitié de la circulation totale de ce type de véhicules. Le chiffre de 25 % relatif au réseau départemental et local résulte de l'hypothèse que le reste du réseau national (autoroutes non concédées et routes nationales) accueille 30% de la circulation des poids lourds.

GRAPHIQUE 6.8 : Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h de 1998 à 2003 par quadrimestre



Source : ONISR

TABLEAU 6.5 : Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2003.

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
Ensemble des conducteurs	6 844	129 148	5,3	945	5 737	16,5
dont : voitures de tourisme	5 414	89 394	6,1	733	3 943	18,6
poids lourds	43	4 435	1,0	4	628	0,6

Source : ONISR

Politique de sécurité routière et politique de réglementation du métier de conducteur routier conduisent à la diminution des accidents

bué au changement de comportement des usagers de la route, qu'ils soient conducteurs de véhicules de tourisme ou poids lourd.

Depuis 2002, la répression et la médiatisation accrue de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière avec, notamment, depuis le début 2002, la mise en œuvre de la rétention immédiate du permis de conduire et, fin octobre 2003, la mise en place de nouveaux radars automatisés, ont contri-

Sur le long terme, les accidents de la route impliquant un poids lourd diminuent avec l'augmentation de la qualification et la généralisation de la formation obligatoire des conducteurs routiers.

De même, la réglementation sociale européenne sur les temps de conduite et de repos va dans ce sens.

Les accidents corporels de transport de matières dangereuses

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

Accidents, accidents corporels, blessés et tués dans le transport de matières dangereuses.

	1997	1998	1999	2000	2001(p)	2002(p)	2003(p)
Accidents	223	182	212	184	201	187	240
Accidents corporels	101	81	82	83	64	73	101
Tués	35	28	22	16	11	28	14
Blessés	199	109	98	104	69	138	89
<i>Nombre de tués pour 100 accidents corporels de M.D.</i>	35	35	27	19	17	38	14

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

¹ L'ensemble des accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses sont répertoriés, qu'ils soient corporels ou uniquement matériels, dus ou non à la matière dangereuse

Deuxième partie

Les annexes

LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

Tableau A 1.1 : Le chiffre d'affaires hors taxes, sous-traitance comprise, de 1993 à 2002

(millions d'euros)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TRM de proximité (602L)	6 308	5 988	6 083	5 934	6 510	6 864	6 847	7 438	8 166	8 298
TRM interurbain (602M)	12 233	12 940	13 702	13 863	14 471	16 412	17 180	18 289	19 786	19 742
loc. de camions avec conducteur (602P)	1 568	1 461	1 621	1 539	1 566	1 618	1 704	1 915	1 894	1 918
messagerie, fret express (634A)	5 182	6 554	6 830	7 846	8 143	9 074	9 582	10 603	11 147	11 440

Source : SES - enquête annuelle d'entreprises

Tableau A 1.2 : Le transport intérieur de marchandises de 1993 à 2003 (hors transit)

(milliards de tonnes-kilomètres)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transport ferroviaire	37,6	39,9	39,0	39,6	42,4	43,1	42,9	46,0	42,2	42,2	39,7
Transport routier	174,2	184,5	196,9	199,7	204,8	212,7	225,0	229,4	234,5	236,1	238,2
Transport fluvial	6,0	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7	6,9	6,9
Transport par conduites	23,3	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7	22,1	20,9	22,2
Total Terrestre	241,1	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4	305,5	306,1	307,0

Sources : SES, SNCF, VNF

Tableau A 1.3 : Les indices de prix du transport routier de marchandises au véhicule-kilomètre de 1993 à 2003 (base 100 en 1990)

	Ensemble	International	France	
		Zone longue	Zone courte	Zone longue
1993	101,6	100,9	101,9	104,0
1994	101,8	101,1	104,8	104,3
1995	100,0	101,0	104,1	102,7
1996	102,5	96,2	103,3	100,7
1997	102,8	99,0	102,5	100,4
1998	103,9	101,1	104,1	100,9
1999	105,3	100,9	107,4	101,9
2000	111,5	108,6	113,6	107,3
2001	116,6	113,2	120,3	111,6
2002	116,8	112,9	121,1	111,7
2003	118,4	114,8	122,2	113,2

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

Tableau A 1.4 : La démographie des entreprises du secteur des transports* de 1993 à 2003

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Créations	10 001	10 636	10 498	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766	6 612	7 234
Défaillances	2 619	2 389	1 966	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748	1 679	1 802
Nombre au 31/12	91 135	92 991	91 699	92 091	92 724	92 415	91 987	91 350	90 262	89 616	n.d.

Source : INSEE - Bodacc

* y compris agences de voyage

Tableau A 1.5 : Le taux de sous-traitance dans le TRM* de 1993 à 2003

(en %)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 (p)
Taux de sous-traitance	16,3%	15,8%	15,4%	14,8%	14,5%	13,8%	14,5%	14,2%	13,8%	13,9%	13,1%

Source : SES - enquête annuelle d'entreprises

* secteurs 602L et 602M uniquement ; année 2003 : estimations provisoires

La situation économique du secteur

Tableau A 1.6 : Le taux de sous-traitance dans le TRM, selon l'activité et la taille de l'entreprises, de 1997 à 2002

(en %)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TRM de proximité (602L)						
6 à 49 salariés	9,8	9,5	9,4	10,2	9,9	9,1
50 salariés et plus	14,9	15,9	16,1	14,4	13,1	13,2
Plus de 6 salariés	11,4	11,3	11,6	11,5	10,8	10,4
TRM interurbain (602M)						
6 à 49 salariés	12,8	11,8	12,5	12,0	11,2	10,8
50 salariés et plus	18,5	17,6	18,1	17,6	17,8	18,6
Plus de 6 salariés	15,6	14,7	15,4	15,0	14,7	15,0
Location avec conducteur (602P)						
6 à 49 salariés	8,8	6,2	7,3	8,3	7,6	11,5
50 salariés et plus	7,0	9,4	9,7	8,5	6,8	7,9
Plus de 6 salariés	7,8	7,9	8,6	8,4	7,2	9,4
Messagerie, fret express (634A)						
6 à 49 salariés	47,9	46,0	48,2	34,7	40,5	36,6
50 salariés et plus	48,5	50,8	49,8	52,4	51,7	53,0
Plus de 6 salariés	48,5	50,4	49,6	51,2	50,9	52,0
Ensemble						
6 à 49 salariés	14,1	13,2	14,1	12,7	12,3	11,7
50 salariés et plus	31,5	32,8	32,3	33,3	32,8	33,6
Plus de 6 salariés	24,6	24,9	25,3	25,6	24,9	25,5
dont 602L et 602M						
6 à 49 salariés	11,9	11,0	11,6	11,5	10,8	10,2
50 salariés et plus	17,8	17,3	17,8	17,1	17,1	17,8
Plus de 6 salariés	14,5	13,8	14,5	14,2	13,8	13,9

Source : SES - enquête annuelle d'entreprises

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

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Compte de production de la branche TRM en prix 1995 (Insee - CCTN)										
	(en millions d'euros)									
Consommations intermédiaires	12 672	13 253	13 072	13 546	15 067	15 682	16 346	16 712	16 311	nd
Valeur ajoutée	11 035	12 175	12 472	13 027	13 363	13 486	13 631	13 891	13 640	nd
Production effective	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	29 978	30 603	29 951	30 185
Le facteur travail de la branche (Comptes de la nation)										
	(effectifs en milliers équivalent temps plein)									
Salariés	258	259	260	258	264	275	290	302	306	304
Non salariés	30	30	30	29	28	28	28	28	27	27
Total des effectifs	288	289	289	287	292	302	318	329	333	332
La productivité du travail										
	100,0	110,1	112,6	118,7	119,7	116,6	112,0	110,1	106,8	nd

Source : INSEE - comptes de la nation (branche TRM, y compris le déménagement, hors messagerie).

La productivité du travail (base 100 en 1994) est mesurée ici par le rapport entre la valeur ajoutée au prix 1995 et les effectifs totaux en équivalent temps plein (heures travaillées non disponibles) ; les chiffres de l'emploi 2003 sont estimés.

Tableau A 1.8 : Le facteur capital du secteur TRM et messagerie* de 1993 à 2002

(en nombre)

Parc routier	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	43 131	42 872	43 006	45 868	48 752	56 002	55 436	68 023	67 615	60 280
Camions (plus de 3,5t PTAC)	84 929	82 895	80 722	81 979	79 419	93 598	90 528	85 655	83 411	80 823
Tracteurs routiers	108 329	112 709	118 680	120 992	116 758	116 491	119 128	132 749	138 399	144 949
Total véhicules à moteur	236 389	238 476	242 408	248 839	244 929	266 091	265 092	286 427	289 425	286 052
Remorques et semi remorques	167 965	175 215	182 565	180 669	174 561	179 694	183 999	192 427	201 810	203 475

Source : SES - enquête annuelle d'entreprises. Données 2003 non disponibles.

* 602L, 602M, 602P, 634A

L'EMPLOI

TABLEAU A 2.1 : Nombre d'entreprises dans les activités de transport routier de marchandises de 1994 à 2002*, selon la taille de l'entreprise.

Activité	Taille	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TRM interurbain	0 à 9 salariés	9 255	8 175	8 061	9 980	11 638	11 343	11 659	10 411	10 653
	10 à 49 salariés	2 414	2 535	2 489	2 476	2 858	2 720	2 923	3 114	3 065
	50 salariés et plus	485	527	539	537	592	632	676	694	688
	Total	12 154	11 237	11 089	12 993	15 088	14 695	15 258	14 219	14 406
TRM de proximité	0 à 9 salariés	19 075	21 173	22 023	22 116	22 115	22 542	20 895	21 346	19 587
	10 à 49 salariés	1 405	1 528	1 456	1 527	1 577	1 530	1 707	1 891	1 926
	50 salariés et plus	147	132	134	151	154	173	187	202	195
	Total	20 627	22 833	23 613	23 794	23 846	24 245	22 789	23 439	21 708
Location avec conducteur	0 à 9 salariés	1 078	1 807	1 639	1 936	2 111	2 046	1 577	1 445	1 301
	10 à 49 salariés	290	326	309	276	290	285	282	267	255
	50 salariés et plus	67	73	67	69	74	72	78	72	81
	Total	1 435	2 206	2 015	2 281	2 475	2 403	1 937	1 784	1 637
Messagerie	0 à 9 salariés	115	109	120	186	526	607	596	476	586
	10 à 49 salariés	186	210	262	226	219	234	226	229	205
	50 salariés et plus	161	169	181	183	191	186	194	184	179
	Total	462	488	563	595	936	1 027	1 016	889	970
Ensemble	0 à 9 salariés	29 523	31 264	31 843	34 218	36 390	36 538	34 727	33 678	32 127
	10 à 49 salariés	4 295	4 599	4 516	4 505	4 944	4 769	5 138	5 501	5 451
	50 salariés et plus	860	901	921	940	1 011	1 063	1 135	1 152	1 143
	Total	34 678	36 764	37 280	39 663	42 345	42 370	41 000	40 331	38 721

*Les chiffres 2003 ne sont pas disponibles

Source : EAE-SES

TABLEAU A 2.2 : L'emploi salarié dans les activités de transport routier de marchandises de 1994 à 2002*, selon la taille de l'entreprise.

Activité	Taille	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002(p)
TRM interurbain	0 à 9 salariés	21 396	19 295	18 040	21 908	25 734	25 610	25 382	26 725	24 304
	10 à 49 salariés	54 339	57 923	57 554	56 310	63 625	63 402	66 470	70 566	68 509
	50 salariés et plus	59 029	65 517	67 553	66 942	75 530	80 490	88 076	91 917	94 069
	Total	134 764	142 735	143 147	145 160	164 889	169 502	179 928	189 208	186 882
TRM de proximité	0 à 9 salariés	26 564	28 589	29 576	30 197	34 630	30 798	29 854	33 623	31 796
	10 à 49 salariés	28 148	29 377	28 637	28 977	31 259	30 640	34 178	37 944	38 225
	50 salariés et plus	17 129	15 969	14 407	17 251	16 726	18 576	19 545	21 180	21 319
	Total	71 841	73 935	72 620	76 425	82 615	80 014	83 577	92 747	91 340
Location avec conducteur	0 à 9 salariés	nd	nd	nd	2 732	2 964	2 761	2 649	2 546	2 568
	10 à 49 salariés	nd	nd	nd	6 751	7 031	6 948	6 670	6 730	6 283
	50 salariés et plus	nd	nd	nd	10 482	9 626	10 575	13 710	11 429	11 833
	Total	nd	nd	nd	19 965	19 621	20 284	23 029	20 705	20 684
Messagerie	0 à 9 salariés	nd	nd	nd	666	980	1 169	1 224	1 232	1 486
	10 à 49 salariés	nd	nd	nd	6 210	6 026	6 499	6 184	6 145	5 745
	50 salariés et plus	nd	nd	nd	57 059	61 427	65 137	72 489	73 674	72 911
	Total	nd	nd	nd	63 935	68 433	72 805	79 897	81 051	80 142
Ensemble *	0 à 9 salariés	47 960	47 884	47 616	55 503	64 308	60 338	59 109	64 126	60 154
	10 à 49 salariés	82 487	87 300	86 191	98 248	107 941	107 489	113 502	121 385	118 762
	50 salariés et plus	76 158	81 486	81 960	151 734	163 309	174 778	193 820	198 200	200 132
	Total	206 605	216 670	215 767	305 485	335 558	342 605	366 431	383 711	379 048

*hors location avec conducteur et messagerie avant 1997

*Les chiffres 2003 ne sont pas disponibles

Source : EAE-SES

TABLEAU A 2.3 : L'emploi salarié dans le transport routier de marchandises entre 1999 et 2002*, selon l'activité de l'entreprise.

Activité	1999			2000			2001			2002(p)		
	salariés	non salariés	total									
TRM interurbain	169 502	8 114	177 616	179 928	8 751	188 679	189 208	8 792	198 000	186 882	9 450	196 332
TRM de proximité	80 014	17 621	97 635	83 577	17 669	101 246	92 747	18 832	111 579	91 340	16 587	107 927
Location avec conducteur	20 284	1 656	21 940	23 029	1 235	24 264	20 705	1 316	22 021	20 684	1 125	21 809
Messagerie	72 805	510	73 315	79 897	468	80 365	81 051	376	81 427	80 142	458	80 600
Ensemble	342 605	27 901	370 506	366 431	28 123	394 554	383 711	29 316	413 027	379 048	27 620	406 668

*Les chiffres 2003 ne sont pas disponibles

Source : EAE-SES.

TABLEAU A 2.4 : Evolution de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises entre 1993 et 2003 selon le sexe et l'activité.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003(p)
TRM de proximité	80 159	81 229	81 814	83 658	88 831	94 833	99 886	104 040	103 037	102 514
TRM interurbain	153 636	161 797	163 745	169 472	178 123	186 738	195 391	199 378	200 680	199 395
Location avec conducteur	19 093	19 641	19 170	19 470	19 968	21 442	21 709	22 070	21 150	20 699
Messagerie	37 889	39 979	40 070	42 277	46 366	48 871	55 856	56 950	57 032	55 301
Ensemble TRM	290 777	302 646	304 799	314 877	333 288	351 884	372 842	382 438	381 899	377 909
Hommes										
TRM de proximité	71 351	72 451	72 983	74 594	78 947	84 218	88 665	91 786	91 275	90 804
TRM interurbain	137 796	145 034	146 868	152 077	160 059	167 871	174 877	178 527	179 601	178 183
Location avec conducteur	17 457	18 056	17 630	17 957	18 498	19 888	20 045	20 329	19 474	19 073
Messagerie	28 511	30 238	30 474	32 550	35 750	37 635	42 752	43 503	43 380	41 978
Ensemble TRM	255 115	265 779	267 955	277 178	293 254	309 612	326 339	334 145	333 730	330 038
Femmes										
TRM de proximité	8 808	8 778	8 831	9 064	9 884	10 615	11 221	12 254	11 762	11 710
TRM interurbain	15 840	16 763	16 877	17 395	18 064	18 867	20 514	20 851	21 079	21 212
Location avec conducteur	1 636	1 585	1 540	1 513	1 470	1 554	1 664	1 741	1 676	1 626
Messagerie	9 378	9 741	9 596	9 727	10 616	11 236	13 104	13 447	13 652	13 323
Ensemble TRM	35 662	36 867	36 844	37 699	40 034	42 272	46 503	48 293	48 169	47 871

Source : UNEDIC

TABLEAU A 2.5 : Evolution de la répartition par âge de la population active du TRM, du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie entre 1990 et 2002.

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

Source : enquête emploi - INSEE

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

en %

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

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

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

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

Source : enquête emploi de mars 2002 - INSEE

LA DURÉE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

Tableau A 3.1 : Durée du travail des conducteurs routiers selon le secteur d'activité et le rythme de travail

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

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

Tableau A 3.2 : Structure du temps de service et taux de travail de nuit des conducteurs routiers selon le secteur d'activité et le rythme de travail

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

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

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

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

Tableau A 3.3 : Répartition des conducteurs selon le temps de service hebdomadaire et le rythme de travail de 2001 à 2003 (semaines de 5 jours et plus)

Temps de service (h)	Conducteurs "courte distance"		
	2001 (%)	2002 (%)	2003 (%)
moins de 39 h	22,0	25,8	20,4
39 à 43 h	16,1	16,1	16,5
43 à 48 h	27,4	29,5	28,7
48 à 56 h	27,6	23,3	27,4
56 à 60 h	4,9	2,5	4,6
60 h et plus	2,0	2,9	2,3
Total	100,0	100,0	100,0

Source : enquête "chronotachygraphes" DTT / SES

Temps de service (h)	Conducteurs "grands routiers"		
	2001 (%)	2002 (%)	2003 (%)
moins de 39 h	10,3	11,1	12,9
39 à 43 h	10,9	13,5	13,6
43 à 48 h	24,8	24,8	26,9
48 à 56 h	40,8	39,8	36,5
56 à 60 h	9,2	6,6	7,8
60 h et plus	3,9	4,2	2,3
Total	100,0	100,0	100,0

Source : enquête "chronotachygraphes" DTT / SES

Temps de service (h)	Tous conducteurs		
	2001 (%)	2002 (%)	2003 (%)
moins de 39 h	15,7	17,5	16,3
39 à 43 h	13,3	14,7	14,9
43 à 48 h	26,0	26,9	27,7
48 à 56 h	34,8	32,6	32,4
56 à 60 h	7,2	4,8	6,4
60 h et plus	3,1	3,6	2,3
Total	100,0	100,0	100,0

Source : enquête "chronotachygraphes" DTT / SES

LES REVENUS DES SALARIÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TABLEAU A 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire (base 100 : 4 ème trimestre 1998) et salaires conventionnels dans le TRM pour 169h/mois

	01/1	01/2	01/3	01/4	02/1	02/2	02/3	02/4	03/1	03/2	03/3	03/4
1- Taux de salaire ouvrier horaire												
Toutes activités	110,3	111,2	112,4	113,0	114,6	115,5	116,3	116,9	117,9	118,6	119,7	120,1
Transport	112,0	112,6	113,3	114,1	115,6	116,2	116,9	117,6	118,3	118,9	119,8	120,1
TRM	113,1	113,7	114,4	115,6	117,6	118,2	118,8	119,3	120,1	120,8	122,4	122,8
2- Salaire mensuel minimal conventionnel des ouvriers du TRM (en euros)												
courte distance	1210	1210	1210	1222	1243	1243	1243	1243	1243	1243	1289	1289
longue distance	1606	1606	1606	1622	1649	1649	1657	1657	1657	1657	1719	1719

Sources : enquête ACEMO (DARES) et DTT

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

(en euros)

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

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

LA FORMATION

TABLEAU A 5.1 : Répartition par diplôme des actifs

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

Source : enquêtes emploi

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

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

Familles professionnelles	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Direction - gestion, dont :	11 405	11 641	10 633	12 033	14 031	11 841	11 613	11 889
perfectionnement maîtrise et cadres	6 074	5 967	5 392	7 348	7 774	6 152	5 890	5 635
attestation de capacité	2 821	2 981	2 521	2 170	33 710	2 986	2 926	3 366
DUT et BTS	2 315	1 724	1 969	1 933	1 913	1 936	2 006	2 023
Conduite de véhicules, dont :	62 230	60 557	95 278	98 631	121 054	90 461	82 685	102 203
CFP	nd	6 593	6 842	7 776	7 910	8 860	8 891	7 142
FIMO	nd	4 322	5 187	6 046	6 961	8 547	8 994	8 566
FCOS	nd	11 213	38 400	39 970	66 867	27 645	27 652	47 521
matières dangereuses	28 653	19 866	28 129	26 503	23 843	29 984	22 036	22 047
perfectionnement "eco-sécurité"	18 586	13 356	11 016	12 425	9 278	8 136	7 452	8 946
CAP et BEP "conduite routière"	2 019	1 914	2 235	2 161	2 309	2 348	2 424	2 485
Permis de conduire	1 246	3 293	3 469	3 750	3 886	4 941	5 236	5 596
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont :	7 873	8 104	8 425	8 459	7 517	8 193	7 915	10 132
initiation professionnelle	1 378	1 383	1 433	1 574	1 669	1 466	1 846	2 133
perfectionnement professionnel	3 322	2 718	2 754	2 722	2 129	2 949	2 319	3 979
Bac. pro. "transport"	1 139	1 645	1 923	1 846	1 913	1 941	1 870	1 967
BEP "agent du transport"	554	525	617	517	-	-	-	-
Caristes	nd	nd	21 265	23 340	26 936	35 723	44 216	41 976
Maintenance, dont :	1 551	1 703	1 687	1 567	1 205	1 502	1 435	1 835
BEP/CAP	642	727	747	720	650	643	646	599
perfectionnement professionnel	794	849	819	737	432	739	692	1 138
Total hors caristes	81 739	82 005	116 023	120 690	143 807	111 997	103 648	126 159
Total y compris caristes			137 288	144 030	170 743	147 720	147 864	168 135

Source : CNPE

La formation

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

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Permis poids lourds (C + EC)	34 258	34 644	33 667	33 342	35 666	42 494	47 950	48 019	52 873

Source : DSCR

TABLEAU A5.4 : Formation continue selon la qualification des stagiaires en 2002

	Ouvriers non qualifiés	Ouvriers qualifiés	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
1 - Durée moyenne des stages, en heures (1)						
Transports terrestres	137,3	53,7	49,3	53,8	42,6	54,2
Transports maritimes	15,9	12,4	28,1	24,1	27,4	20,3
Transports aériens et spatiaux	31,6	42,4	38,0	39,7	108,3	52,5
Ensemble de l'économie	37,1	35,7	30,7	36,9	37,2	31,7
2 - Taux d'accès à la formation continue, en % (2)						
Transports terrestres	26,0	43,3	43,0	64,3	61,6	46,7
Transports maritimes	15,0	49,9	19,4	54,4	29,8	35,2
Transports aériens et spatiaux	94,5	77,8	87,7	79,7	72,5	81,2
Ensemble de l'économie	15,0	27,9	28,4	48,7	46,0	33,8

Source : Cereq

Définitions : *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)

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Tableau : A5.5 Formation continue selon la taille des entreprises en 2002

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 249 salariés	250 à 499 salariés	500 à 1999 salariés	Plus de 2000 salariés	Total
Effort physique de formation continue, en heures							
Transports terrestres	1,0	2,7	5,4	7,9	10,6	47,6	25,3
Transports maritimes	5,3	6,1	6,3	*	9,5	*	7,1
Transports aériens et spatiaux	0,0	0,0	10,0	8,8	12,3	*	42,6
Ensemble de l'économie	1,9	3,3	7,1	9,9	13,9	17,5	10,7
Durée moyenne des stages, en heures							
Transports terrestres	37,5	24,6	22,2	23,5	23,2	64,9	54,2
Transports maritimes	21,2	30,8	25,4	*	17,8	*	20,3
Transports aériens et spatiaux	24,5	4,2	33,2	57,6	42,0	*	57,6
Ensemble de l'économie	28,3	28,7	26,6	27,6	31,4	35,8	31,7
Taux d'accès à la formation continue, en %							
Transports terrestres	2,8	10,8	24,2	33,8	45,6	73,3	46,7
Transports maritimes	25,2	19,8	24,7	*	53,3	-	35,2
Transports aériens et spatiaux	0,0	0,1	10,4	23,5	32,9	*	81,2
Ensemble de l'économie	6,8	11,6	26,7	36,0	44,1	48,8	33,8
Taux de participation financière des entreprises, en %							
Transports terrestres	1,3	1,7	2,0	2,3	2,7	7,0	4,8
Transports maritimes	2,0	2,3	2,4	*	3,1	-	2,6
Transports aériens et spatiaux	1,5	1,5	3,7	4,5	8,5	*	9,2
Ensemble de l'économie	1,6	1,9	2,4	2,8	3,4	4,1	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

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

TABLEAU A 6.1 : Statistiques d'accidents du travail

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002(e)	2003(e)
Ensemble des industries des transports et de la manutention														
Nbre de salariés (milliers)	651	666	667	654	675	696	710	720	767	808	875	911	937	939
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	56	58	55	51	52	53	54	55	56	59	62	63	66	64
Taux de risque (%)	8,5	8,7	8,3	7,8	7,7	7,6	7,6	7,6	7,3	7,3	7,1	6,9	7,0	6,8
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	5,6	5,8	5,3	4,5	4,8	5,1	4,3	4,0	3,4	4,0	4,4	3,9	4,4	4,7
Taux de risque (%)	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5
Nombre d'accidents mortels	205	196	175	166	161	144	149	134	137	132	129	138	145	122
BTP														
Nbre de salariés (milliers)	1 286	1 295	1 240	1 147	1 148	1 140	1 094	1 055	1 098	1 121	1 219	1 239	1 272	1 306
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	168	172	163	142	137	134	125	119	119	120	126	124	126	120
Taux de risque (%)	13,1	13,2	13,1	12,4	11,9	11,7	11,4	11,3	10,8	10,7	10,3	10,0	9,9	9,2
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	17,6	17,8	16,2	13,8	14,0	14,6	11,7	10,4	10,3	9,9	10,1	9,1	9,9	9,8
Taux de risque (%)	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7
Nombre d'accidents mortels	361	313	298	256	214	189	208	176	175	155	191	176	157	181
Ensemble des secteurs														
Nbre de salariés (milliers)	14 414	14 560	14 440	14 140	14 279	14 499	14 474	14 504	15 162	15 804	16 869	17 234	17 674	17 633
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	761	787	750	676	668	672	658	659	679	721	743	737	760	721
Taux de risque (%)	5,3	5,4	5,2	4,8	4,7	4,6	4,5	4,5	4,5	4,6	4,4	4,3	4,3	4,1
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	67	68	62	53	55	60	49	46	47	45	48	43	47	49
Taux de risque (%)	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3
Nombre d'accidents mortels	1 213	1 082	1 024	855	806	712	773	690	683	717	730	730	686	661

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

I.P. : Incapacité permanente

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

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

	2001				2002				2003			
	60.2MD	60.2ME	60.2PC	63.4AA	60.2MD	60.2ME	60.2PC	63.4AA	60.2MD	60.2ME	60.2PC	63.4AA
Nbre de salariés	211 921	24 323	33 368	77 893	217 508	25 610	33 992	73 987	220 977	25 904	33 917	71 228
Nbre d'accidents avec arrêt	18 020	2 635	3 247	7 342	18 647	2 824	3 406	7 613	17 917	2 546	3 097	7 192
Taux de risque (%)	8,5	10,8	9,7	9,4	8,6	11,0	10,0	10,3	8,1	9,8	9,1	10,1
Nbre d'accidents avec I.P.	1 331	144	233	323	1 425	182	241	374	1 519	141	274	385
Taux de risque avec IP (%)	0,6	0,6	0,7	0,4	0,7	0,7	0,7	0,5	0,7	0,5	0,8	0,5
Nombre de décès	74	4	11	6	84	9	10	4	64	6	9	10
Nombre de décès pour 10 000 salariés	3,5	1,6	3,3	0,8	3,9	3,5	2,9	0,5	2,9	2,3	2,7	1,4

Source : CNAMTS

Pour le TRM, les codes CNAMTS sont les suivants :

602MD : Transports routiers de marchandises

602ME : Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques

602PC : Location de véhicules utilitaires et industriels

634AA : Entreprises de groupe effectuant directement ou non l'enlèvement/livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express

TABLEAU A 6.3 : Répartition par classe d'âge des victimes d'accidents du TRM en 2003

Classe d'âge	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-49	50-59	60-64	65 et plus	Total
Accidents avec arrêt										
Nombre	486	2 971	4 342	5 286	5 513	7 819	4 139	133	63	30 752
en %	1,6	9,7	14,1	17,2	17,9	25,4	13,5	0,4	0,2	100
Accidents avec IP										
Nombre	16	86	166	295	386	728	621	15	6	2 319
en %	0,7	3,7	7,2	12,7	16,6	31,4	26,8	0,6	0,3	100

Source : CNAMTS

TRM : codes CNAMTS = 602MD-602ME-602MC-634AA

Les accidents du travail du transport routier de marchandises

TABLEAU A 6.4 : Répartition des accidents du travail du TRM selon l'élément matériel en cause, en 2003

	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP		Décès	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Emplacement de travail et surface de circulation (chute avec dénivellation)	6 640	22	598	26	1	1
Emplacement de travail et surface de circulation (accidents de plain pied)	5 867	19	350	15	0	0
Objets en cours de manipulation	6 235	20	407	18	0	0
Objets en cours de transport manuel	4 214	14	273	12	1	1
Véhicules, sauf chariot de manutention	2 363	8	323	14	62	70
Appareils de levage et de manutention	2 109	7	123	5	1	1
Autres	3 324	11	245	11	24	27
Total	30 752	100	2 319	100	89	100

Source : CNAMTS

TRM : codes CNAMTS = 602MD-602ME-602MC-634AA

TABLEAU A 6.5 : Statistiques d'accidents de la route

	1986	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
USAGERS D'UN POIDS LOURD (1)											
Blessés légers	1 942	1 950	1 389	1 376	1 358	1 244	1 359	1 311	1 241	1 108	935
Blessés graves	735	687	403	357	363	362	367	290	286	266	228
Tués	207	194	128	113	110	108	105	116	135	125	107
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD											
Blessés légers	9 861	9 305	6 741	6 308	6 334	6 288	6 197	6 078	5 722	4 955	4 243
Blessés graves	4 505	3 911	2 645	2 415	2 867	2 258	2 056	1 733	1 668	1 550	1 114
Tués	1 724	1 542	1 276	1 097	1 056	1 102	1 018	998	1 005	940	720
NOMBRE D'ACCIDENTS											
Acc. impliquant un PL	11 017	10 138	7 309	7 288	6 751	6 639	6 599	6 291	6 039	5 333	4 472
Total accidents (en milliers)	184,6	162,6	132,9	125,4	125,2	124,4	124,5	121,2	116,7	105,5	90,2
Acc. PL/total en %	6,0	6,2	5,5	5,8	5,4	5,3	5,3	5,2	5,2	5,1	5,0

Source : ONISCR/DSCR

(1) Usagers d'un poids lourd : conducteur et passagers

TABLEAU A 6.6 : Répartition des accidents de la route par types de réseaux en 2003

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total	Routes départementales	Voiries locales	Total	
1 - Tous accidents							
Accidents corporels	5 460	12 142	17 602	27 054	45 564	72 618	90 220
Répartition en %	6	13	20	30	51	80	100
Tués et blessés graves	1 365	4 754	6 119	12 477	6 342	18 819	24 938
Répartition en %	5	19	25	50	25	75	100
2 - Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	966	1 091	2 057	1 353	1 062	2 415	4 472
Répartition en %	22	24	46	30	24	54	100
Tués et blessés graves	344	572	916	1 553	223	1 776	2 692
Répartition en %	13	21	34	58	8	66	100

Source : ONISCR/DSCR

Troisième partie

L'enquête « Conducteurs étrangers »

ENQUÊTE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS EMPLOYÉS PAR DES ENTREPRISES EUROPÉENNES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET CIRCULANT EN FRANCE

Dans le cadre du dispositif d'observation des conditions de travail des conducteurs routiers professionnels, le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a fait réaliser une enquête de juin à juillet 2004 auprès de 2 900 conducteurs, employés par des entreprises européennes établies dans sept États membres de l'Union européenne (Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Italie, Espagne, Portugal). Les conducteurs routiers, employés par ces entreprises étrangères, effectuent des transports pour compte d'autrui et circulent sur le réseau français.

L'objet de cette enquête est d'apprécier les conditions de travail dans lesquelles s'exerce la concurrence de ces transporteurs étrangers à l'égard des transporteurs français.

Les informations récoltées portent sur le profil des conducteurs (expérience professionnelle, rythme de travail, motif de leur déplacement, nombre de kilomètres parcourus) mais aussi sur leur durée de travail et leur rémunération.

Cette enquête fait suite à celle de 1998, de moindre ampleur. L'ensemble des résultats de l'enquête sera publié prochainement par le SES, incluant des comparaisons avec l'enquête de 1998 et avec les données issues de l'enquête conjoncturelle menée auprès des conducteurs des entreprises françaises du TRM jusqu'en 2003.

Premiers résultats : caractéristiques des conducteurs et durée de travail

11,5 % des conducteurs sont d'une nationalité autre que celle des sept pays concernés

Parmi les conducteurs routiers, 11,5 % sont employés par une entreprise d'une nationalité autre que celle des sept pays de l'union européenne concernés par l'enquête. Cette proportion n'était que de 2 % en 1998.

3,5 % des conducteurs interrogés sont de nationalité française et travaillent dans une entreprise faisant partie d'un des sept pays de l'Union européenne concernés par l'enquête. La moitié d'entre eux sont employés par des entreprises belges, 14 % par des entreprises espagnoles et 11 % par des entreprises allemandes.

Le recours à des conducteurs étrangers est plus répandu dans les entreprises du Sud de l'Europe. Parmi l'ensemble des conducteurs interrogés, 8 % sont d'une « autre nationalité », c'est à dire autre que la nationalité française ou que celle des sept pays européens concernés par l'enquête. Il s'agit principalement de conducteurs travaillant pour des employeurs italiens (29 %) ou espagnols (23 %).

Pour les conducteurs basés en Italie : ils sont de nationalité d'un des pays d'Europe de l'est (52 %), sud américaine (29 %) ou Magrèbine (10 %). Pour les conducteurs basés en Espagne : deux tiers ont la nationalité d'un des pays d'Europe de l'est et 20 % des pays du Magreb. Ce type de recours est plus faible dans les autres pays : de 3 % en Belgique, 5 % aux Pays-Bas.

Plus de 9 conducteurs sur 10 sont salariés.

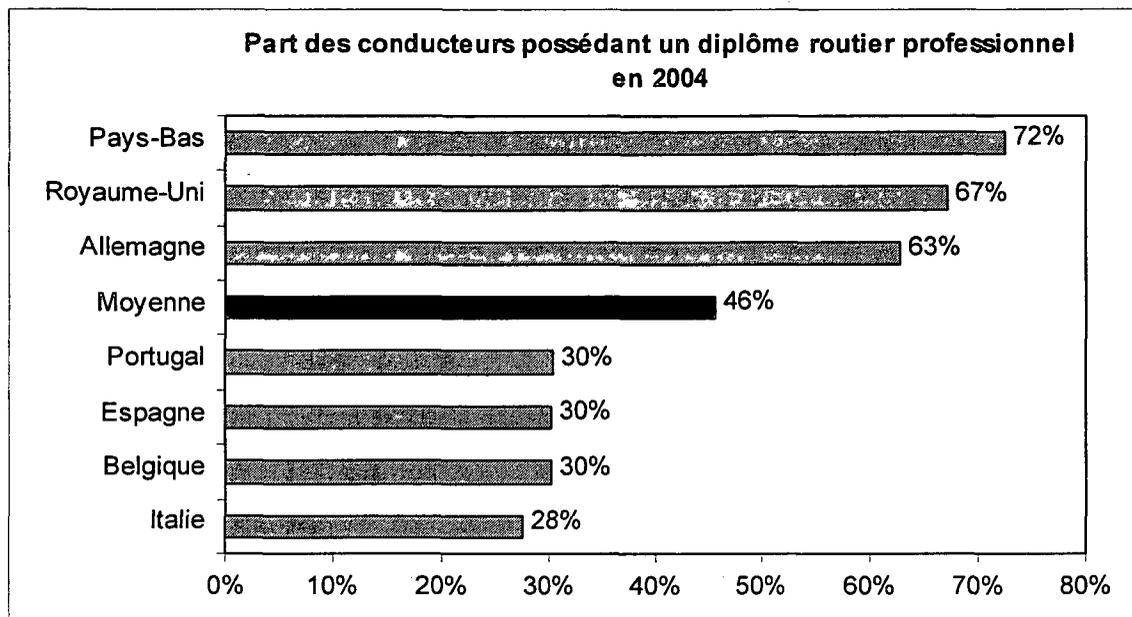
La proportion de salariés, 92 % en moyenne, varie de 87 % en Espagne à 95 % aux Pays-Bas. Les trois quarts des conducteurs travaillent dans des entreprises d'au moins 10 salariés. Toutefois, des disparités existent selon la nationalité des entreprises : 69 % au Portugal et 86 % aux Pays-Bas. Les autres conducteurs sont à leur compte et sous-traitent avec un seul transporteur dans 60 % des cas.

De très grands routiers expérimentés, avec des disparités de diplôme très importantes.

La très grande majorité des conducteurs employés par des entreprises européennes et circulant sur le territoire français sont des très « grands routiers ». Ils s'absentent de leur domicile en moyenne entre 18 et 20 nuits par mois et dorment le plus souvent dans la cabine de leur véhicule. Peu de différences sont observées selon le pays de l'employeur.

Ces conducteurs routiers sont pourvus d'une grande expérience professionnelle. L'ancienneté moyenne, en tant que conducteur routier, est de seize ans et l'ancienneté moyenne dans l'entreprise où ils travaillent est de sept ans. Près de la moitié des conducteurs possède un diplôme professionnel.

De grandes différences apparaissent selon la nationalité de l'employeur. Plus de 70 % des conducteurs ont un diplôme professionnel aux Pays-Bas et à peine un tiers dans les pays du Sud (Espagne, Portugal, Italie) ainsi qu'en Belgique.



Un conducteur sur deux est en transit, un sur dix fait du cabotage.

Près de la moitié des conducteurs routiers étrangers effectue un parcours de transit sur le territoire français. La proportion est de 40 % pour les entreprises italiennes et de 62 % pour les entreprises portugaises.

42 % des conducteurs prennent des marchandises, en France, pour un autre pays ou déposent, en France, des marchandises chargées dans un autre pays. Enfin, les autres conducteurs (9 % environ) font du cabotage sur le territoire français. Cette dernière activité est plus fréquente pour les entreprises belges et italiennes.

Des durées de travail hebdomadaire différentes selon le pays de l'employeur

La durée moyenne de travail hebdomadaire des conducteurs est de 57 heures avec des fortes disparités selon les nationalités des entreprises.

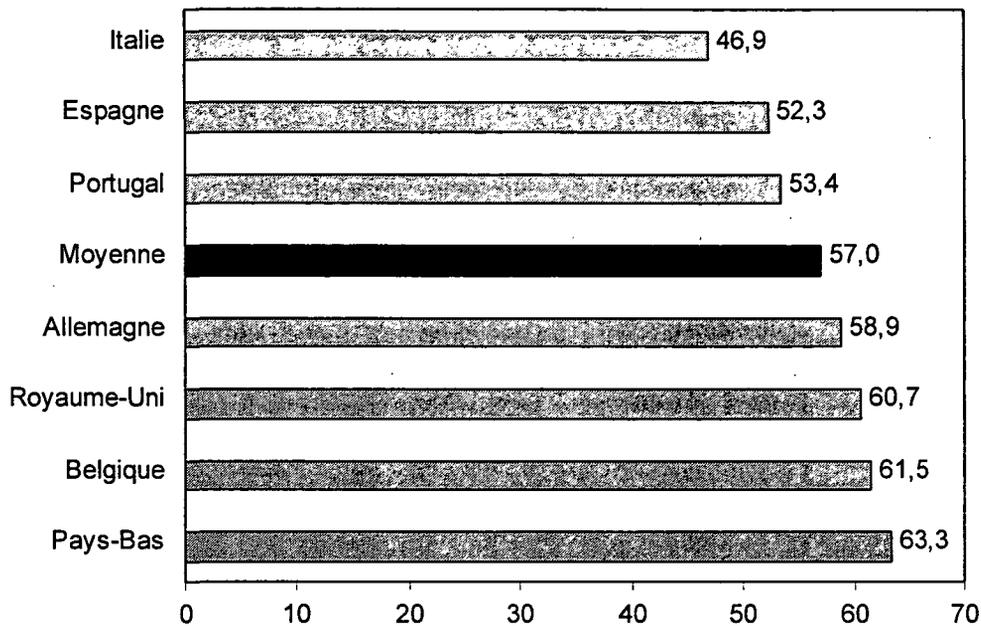
Elle atteint 63 heures pour les employés des Pays-Bas, contre 50 heures en Italie. Cette durée, certes très élevée, est cependant en baisse de trois heures par rapport à 1998.

A titre de comparaison, la durée hebdomadaire de travail des « grands routiers » travaillant dans les entreprises en France, était de 52 heures, en 2002. De même, pendant une journée, ces conducteurs parcourent en moyenne 680 kilomètres et au cours d'une semaine 3 560 kilomètres.

En 2002, les « grands routiers » français conduisaient en moyenne 510 kilomètres par jour, traduisant des journées moins longues mais également l'utilisation certainement plus fréquente du réseau autoroutier par les conducteurs des sociétés étrangères.

Dans 10 % des cas, les trajets ont lieu avec un autre conducteur. Les conducteurs portugais effectuent des déplacements à deux chauffeurs, deux fois plus souvent que l'ensemble des conducteurs.

Durée hebdomadaire de travail des conducteurs employés par des entreprises européennes en 2004



Méthodologie

2 909 conducteurs employés par les entreprises étrangères ont été interrogés. L'échantillon des conducteurs a été choisi selon la méthode des quotas. La variable retenue pour ces quotas est la nationalité de l'entreprise installée dans sept pays membres. L'échantillon final se présente de la façon suivante :

Pays de l'employeur	Nombre de conducteurs interrogés
Allemagne	470
Royaume-Uni	395
Pays-Bas	371
Belgique	411
Italie	399
Espagne	453
Portugal	410
Total	2 909

L'enquête porte sur les conducteurs d'entreprises qui transportent des marchandises pour le compte d'un client qui leur a confié la réalisation du transport (compte d'autrui). Elle exclut les entreprises de déménagement ainsi que les entreprises qui font du transport pour compte propre et qui exercent une

autre activité principale que le transport routier de marchandises.

L'enquête s'est déroulée du 3 juin au 28 juillet 2004 dans six régions françaises (Nord-Pas de Calais, Ile-de-France, Lorraine, Aquitaine, Rhône-Alpes et PACA) et sur 18 sites (parkings des aires de service, centres routiers, entrées des restaurants routiers...). L'interrogation des conducteurs a pris la forme d'une interview en face à face d'une vingtaine de minutes dans une des six langues proposées par l'enquêteur.

Taux de réponse

Les taux de réponse au questionnaire, plutôt long et assez complexe, varient beaucoup selon les thèmes abordés. Les réponses relatives au profil des conducteurs sont de très bonne qualité, ainsi que celles sur le motif de présence sur le territoire français. Celles concernant la durée de travail ont des taux de réponse moins élevés, et présentent certaines difficultés en particulier sur la décomposition des différents temps de travail. Le problème le plus délicat porte sur les différentes composantes des rémunérations des conducteurs. Certains d'entre eux ont refusé de répondre : questions jugées trop indiscretes ou craintes des contrôles ?

BIBLIOGRAPHIE

Economie générale

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

Données économiques et sociales sur les transports

- «Rapport sur l'évolution sociale dans les transports terrestre, maritime et aérien en 2002 - 2003», CNT, avril 2004

- «Les transports en 2003, 41ème rapport de la commission des comptes des transports de la nation», INSEE - SES

- «Les transports en 2003», Insee Première n° 993, décembre 2004

- «Les entreprises de transport en 2001 - Enquête annuelle d'entreprise» - Données détaillées du SES, mars 2004

- «Mémento de statistiques des transports - Résultats 2002», SES, août 2004

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

Emploi, formation

-»Les mouvements de main-d'oeuvre dans les établissements de 50 salariés ou plus en 2003», INSEE Résultats, décembre 2004

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

-»Estimations 2003 et prévisions 2004 en matière d'emploi et de formation continue dans les entreprises», CNPE, janvier 2004

- «Analyse des emplois dans le transport en 2001», CARCEPT

- «Les emplois difficiles à pourvoir : cinq métiers en exemples », Premières synthèses, premières informations, DARES, décembre 2004

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

- «La formation professionnelle continue financée par les entreprises», CEREQ

Rémunérations, conditions de travail, durée du travail

- «Les salaires dans l'industrie, le commerce et les services en 2002», INSEE Résultats, décembre 2004

- «Enquête auprès des conducteurs de poids lourds», (Automne 1999), P. Hamelin, M. Lebaudy, INRETS, rapport final, mars 2002

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

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

Accidentologie du travail

- «Statistiques financières et technologiques des accidents du travail», CNAMTS, annuel

- «La sécurité routière en France - bilan de l'année 2003», Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), annuel

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

Sites internet à consulter

- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement : www.equipement.gouv.fr

sites thématiques : économie & Statistiques (SES) - Transports (DTT)

- INSEE : www.insee.fr

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

- CNT : www.cnt.fr

- UNEDIC : www.assedic.fr/unistatis/

- CNR : www.cnr.fr

SIGLES

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

ABRÉVIATIONS

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



direction
des Affaires
économiques et
internationales

direction
des Transports
terrestres

direction
des Affaires
économiques
et internationales
service Économique
et Statistique

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

direction
des Transports
terrestres

sous-direction
du Travail
et des Affaires
sociales

Olivier Dussart
téléphone :
33 (0) 1 40 81 17 72
télécopie :
33 (0) 1 40 81 10 60
site internet :
www.transports.
equipement.gouv.fr

Ce bilan a été réalisé par le service Économique et Statistique de la direction des Affaires économiques et internationales à la demande et avec le concours de la direction des Transports terrestres.

Ce travail a été possible grâce à la collaboration de nombreux organismes, producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (DSCR, INSEE, DARES, INRETS, CARCEPT, SETRA, CNAM, AFPA, AFT-IFTIM, PROMOTRANS, CNR, UNEDIC, CNPE et CEREQ)

À tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

**Publication du ministère de l'Équipement des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer
service Économique et Statistique
Tour Pascal A 92055 La Défense cedex
directeur de la publication : Emmanuel Raoul
rédactrice en chef : Sylvie Mabile**