

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

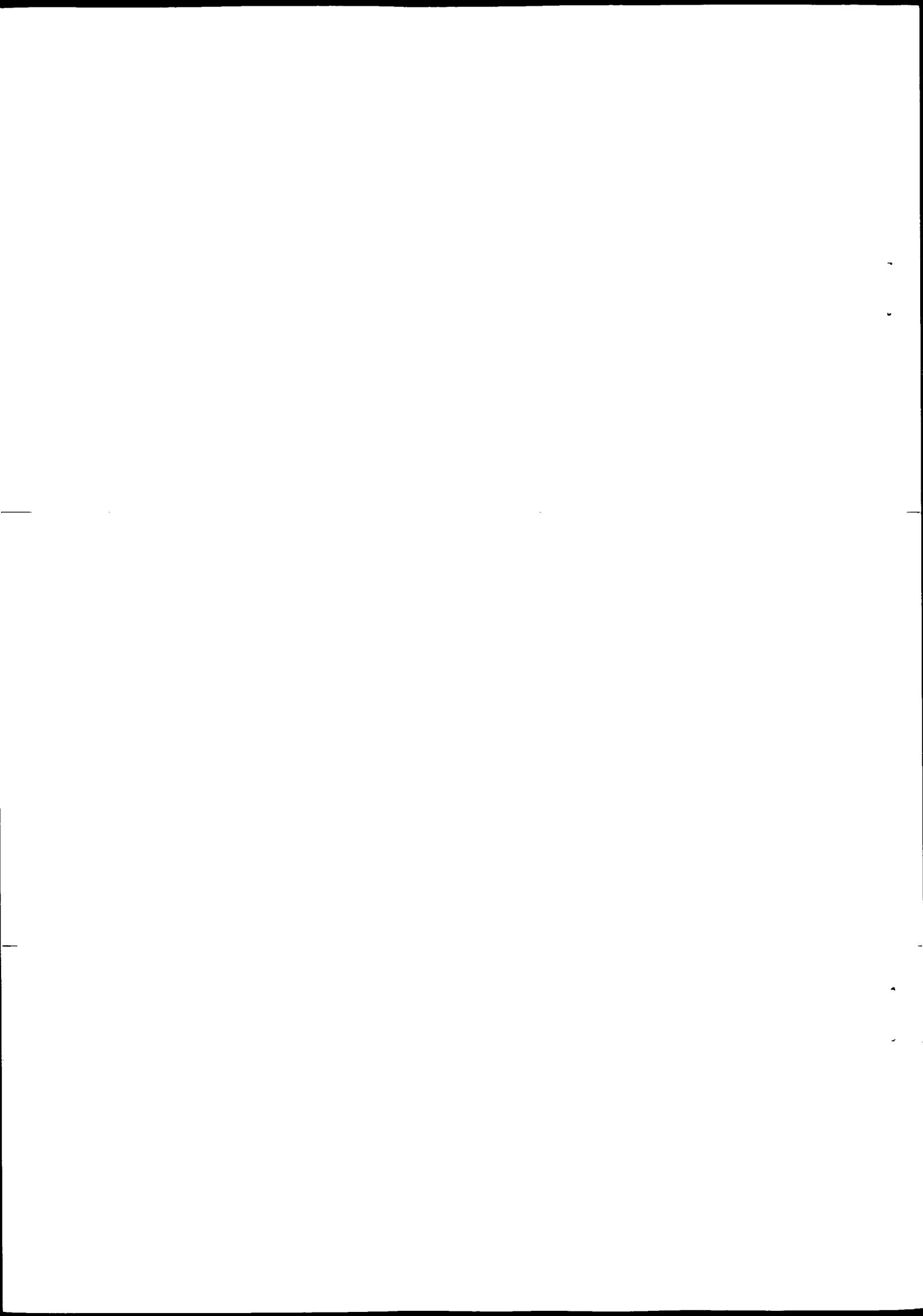
Observatoire social des transports



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



mars 2006



Sommaire

Avant-propos.....	5
Vue d'ensemble.....	7
1 - La situation économique du secteur.....	15
1 A - Volume de l'activité de transport de marchandises	16
1 B - Les entreprises du transport routier de marchandises	18
2 - L'emploi	21
2 A - L'emploi et le marché du travail.....	22
2 B - Les caractéristiques des salariés.....	24
2 C - Les caractéristiques des emplois	26
3 - La durée du travail des conducteurs routiers	29
3 A - La durée du travail des conducteurs routiers (1/2).....	30
3 B - La durée du travail des conducteurs routiers (2/2).....	32
3 C - Les enquêtes	34
3 D - Législations et définitions	36
4 - Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises	39
4 A - Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises (1/2).....	40
4 B - Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises (2/2).....	42
5 - La formation.....	45
5 A - La formation dans le transport routier.....	46
5 B - La formation des conducteurs	48
5 C - La formation continue dans le transport routier.....	50
6 - Les accidents du travail dans le TRM.....	53
6 A - Le transport routier de marchandises : des activités à risques	54
6 B - Accidentologie poids lourds.....	56
Les annexes	59
Annexe 1- La situation économique.....	60
Annexe 2- L'emploi.....	63
Annexe 5- La formation	66
Annexe 6- L'accidentologie	68
Bibliographie.....	71
Les sigles	72
Les abréviations.....	73

Avant-propos

Ce onzième bilan social du transport routier de marchandises, élaboré par le service économie, statistiques et prospective à la demande de la direction des transports maritimes, routiers et fluviaux, présente après un éclairage sur la situation économique du secteur, de nombreuses informations sur l'évolution en 2004 en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs routiers, de revenus des salariés, de formation et d'accidents du travail.

Afin de permettre une lecture plus aisée et plus directe, ce bilan est pour la première fois présenté sous forme de fiches, précédées d'une vue d'ensemble. Pour les chapitres 3 et 4, les tableaux figurant dans les éditions précédentes en annexe sont ainsi directement intégrés dans les chapitres.

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

Pierre-Alain ROCHE

Directeur des Transports Maritimes, Routiers et Fluviaux

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

Depuis l'édition précédente, 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 2004.

Le chapitre 1 a été réalisé par Paul Jourdy, les chapitres 2 et 5 par Agnès d'Autume, les chapitres 3 et 4 par Karine Gormon, et les chapitres 2 et 6 par Jocelyne Hermilly, du Service économie statistiques et prospective de la DAEI du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

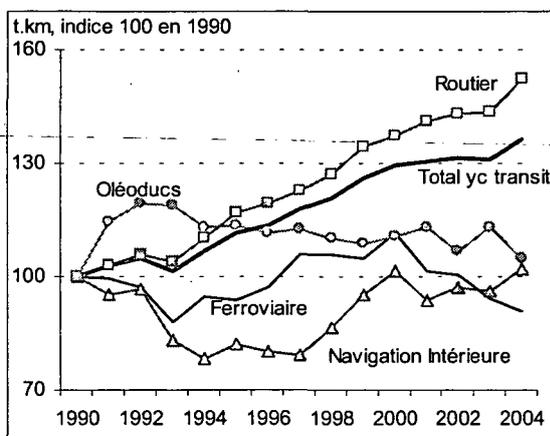
Les autres publications de l'observatoire social des transports sont le bilan social du transport routier de voyageurs et le bulletin de la conjoncture sociale du transport routier de marchandises.

Vue d'ensemble

Un secteur fragile malgré la reprise de l'activité

Après trois années moroses, les transports terrestres de marchandises sur le territoire français renouent avec une croissance marquée en 2004. Le fret ferroviaire connaît une nouvelle baisse. La route et la voie navigable, en revanche, tirent très bien avantage de l'environnement économique national et international porteur. La hausse des volumes de transport atteint 6 %, après deux années plutôt difficiles.

Evolution des transports intérieurs de marchandises



Sources : SNCF, DAEI/SESP, VNF, Minéfi/DGEMP

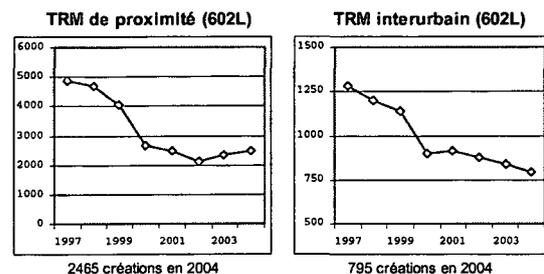
En moyenne annuelle, les transports routiers au national n'ont pas aussi fortement progressé depuis 1999. Mais les transports internationaux continuent de perdre du terrain au sein des transports intérieurs sous pavillon français. Ils ne progressent que très légèrement après quatre années consécutives de baisse. Ce recul s'accompagne de pertes de parts de marché du pavillon français par rapport aux pavillons étrangers. Alors qu'il détenait près de 50 % du marché français à l'international de 1990 à 2000, il n'en détient plus que de 39 % en 2004.

Si 2004 marque une progression importante de l'activité du transport routier de marchandises par rapport à 2003, le retournement conjoncturel amorcé à la mi 2004 s'est poursuivi tout au long de 2005.

En 2003, le nombre d'entreprises du TRM a diminué pour la sixième année consécutive (- 9 % depuis 1997) malgré la forte hausse des créations. La contraction tendancielle du nombre d'entreprises du secteur correspond à un accroissement de la concentration du secteur. Les créations d'entreprises sont en

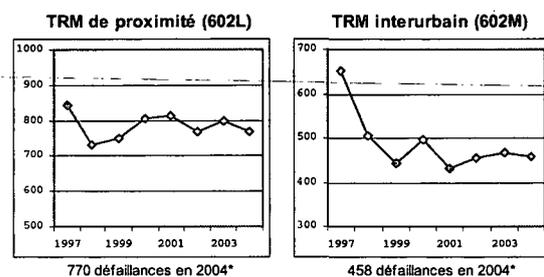
recul en 2004 dans le transport routier de marchandises, le bilan étant contrasté entre le TRM de proximité (+ 4,2 %) et le TRM interurbain (- 5,4 %).

Créations d'entreprises



Source : Insee

Défaillances d'entreprises

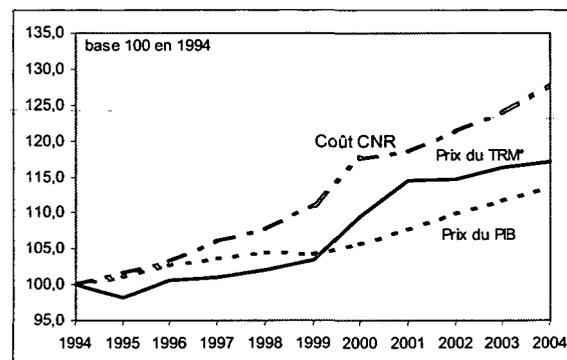


Source : Insee

En termes de résultats, la croissance des coûts, notamment celle du gazole professionnel (+ 8,9 %), se répercute partiellement sur les prix des prestations fournies. Ce décalage entre prix et coûts limite depuis 2002 les marges des entrepreneurs. Celles-ci, déjà faibles, devraient se réduire à nouveau en 2004, aussi bien dans le TRM de proximité que dans le TRM interurbain.

Prix et coûts du TRM

(indice 100 en 1994)



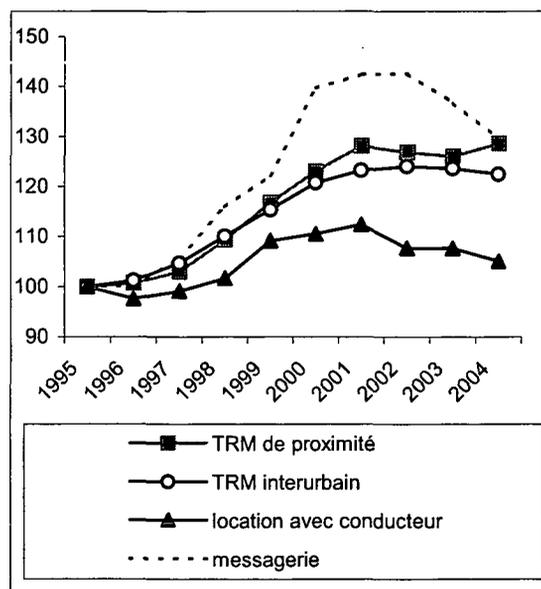
Sources : Insee, SESP, CNR

(*) prix au véhicule-kilomètre, toutes distances

Baisse de l'emploi dans le transport routier de marchandises

Dans les activités de transport routier de marchandises, les emplois continuent de diminuer en 2004 (- 0,8 %, après - 1,0 % en 2003). Le fait le plus marquant est la forte baisse de l'emploi salarié dans la messagerie pour la deuxième année consécutive (- 5,2 % après - 4,1 % en 2003). Les autres activités de transports routiers de marchandises sont moins touchées : - 2,4 % dans la location avec conducteur et - 0,9 % dans le transport routier interurbain. Seul le transport routier de proximité échappe à cette baisse (+ 2,0 %), ce dernier secteur bénéficiant d'une conjoncture plus favorable que les autres secteurs en 2004.

Evolution de l'emploi de décembre 1995 à décembre 2004 dans le transport routier de marchandises



Source : Unedic

Depuis 1997, la part des salariés employés dans les entreprises de moins de 5 salariés régresse au profit de celle occupée dans les entreprises de 50 salariés et plus. Cette proportion varie considérablement selon les secteurs : en 2004, dans la messagerie 91 % des salariés sont employés dans des "grandes" entreprises mais seulement 24 % dans le TRM de proximité.

Les caractéristiques des salariés

Le secteur des transports, dans son ensemble, se caractérise par une proportion importante d'emplois

ouvriers (62,3 %). Cette sur-représentation ouvrière est particulièrement forte dans le transport routier de marchandises, où cette proportion atteint 80 % en 2003. La messagerie fait exception avec 57 %. Il s'agit principalement de conducteurs qui représentent 66 % des salariés dans le TRM, mais 33 % dans la messagerie.

Le transport routier de marchandises 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. Cependant celle-ci a tendance à vieillir depuis 1990. Ainsi, 45% des effectifs salariés dans le transport routier de marchandises ont un âge compris entre 25 et 39 ans, d'après l'enquête emploi de 2003, contre 39 % dans l'ensemble de l'économie.

Entre 1994 et 2004, le taux de féminisation n'a pratiquement pas évolué dans les activités de transport routier de marchandises : il augmente d'un demi-point et passe de 12,2 % en 1994 à 12,7 % en 2004.

La durée du travail des conducteurs routiers globalement stable

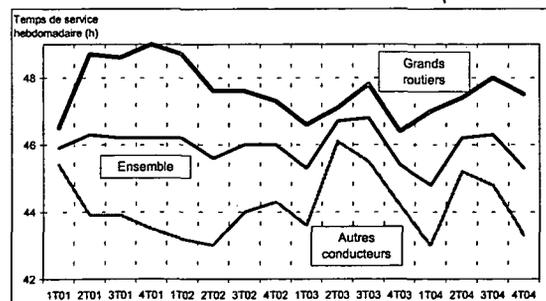
En 2004, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers de marchandises est d'environ 45,6 heures, pour une semaine de 5 jours et plus. Entre 2001 et 2004, ce temps de service est globalement stable. Cette moyenne recouvre néanmoins des variations saisonnières, d'une à deux heures, selon les années et le type de conducteurs.

Le temps de service moyen des conducteurs dépend surtout de leur catégorie, c'est à dire de leur rythme de travail, défini à partir du nombre de découchés par mois.

Temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM

(semaines de 5 jours et plus)

(en heures)



Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

En 2004, les grands routiers travaillent en moyenne 47,5 heures par semaine, contre 44,1 heures pour les conducteurs « courte distance ».

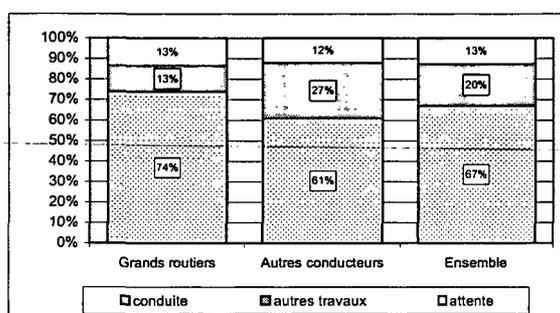
Les parts respectives du temps consacré à la conduite et aux autres travaux sont très représentatives des métiers différents des grands routiers et des autres conducteurs.

Les grands routiers du TRM, mobilisés sur de plus longs trajets consacrent 74 % de leur temps de service hebdomadaire à la conduite.

La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite de 61 %.

Les composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM en 2004

(semaines de 5 jours et plus)

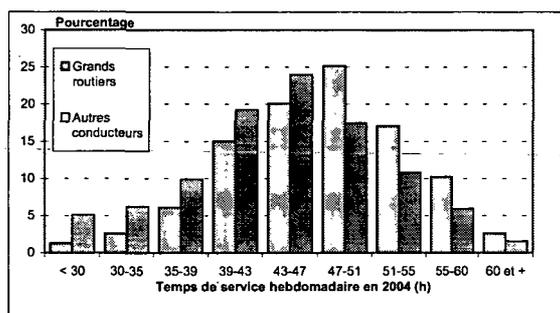


Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

Les disparités entre catégories de conducteurs sont toujours importantes : près d'un grand routier sur deux (49 %) travaille plus de 48 heures par semaine en 2004, contre un conducteur « courte distance » sur trois (30 %). De même, 9 % des grands routiers ont un temps de service supérieur à 56 heures.

Répartition des conducteurs du TRM selon le temps de service hebdomadaire en 2004

(semaines de 5 jours et plus)



Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

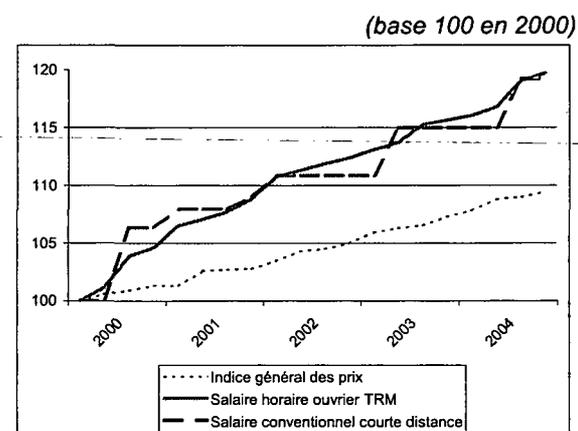
Les disparités selon la taille des établissements sont d'ordre structurel. Le temps de service moyen de l'ensemble des conducteurs des établissements de moins de

20 salariés est inférieur d'environ 3 heures à celui des conducteurs des établissements de 20 salariés et plus.

Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises

Depuis 2000, année exceptionnelle tenant aux effets de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail, le rythme de croissance du taux de salaire ouvrier horaire du TRM ralentissait progressivement. En 2004, il atteint le cap des 3% (contre 2,6% en 2003). Cette augmentation est supérieure à celle de l'ensemble du transport (+ 2,4 %) et à celle de l'ensemble de l'économie (+ 2,9 %).

Evolution du taux de salaire horaire ouvrier de 2000 à 2004



Source : enquête Acemo (Dares) ; Insee

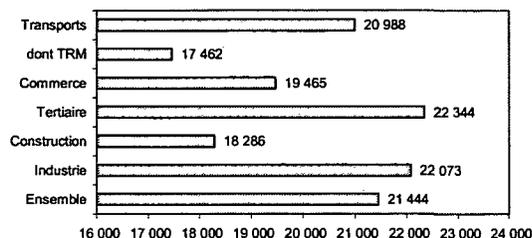
Au premier juillet 2005, les salaires minimaux conventionnels mensuels des conducteurs du TRM ont augmenté de 9,4% en courte distance et de 7,2% en longue distance (après des augmentations de 3,7% et 3,6% en 2004).

En 2003, selon les DADS, le salaire annuel net moyen par année-travail dans le secteur des transports s'élève à 20 988 €, soit un niveau inférieur de 2,1 % à celui de l'ensemble du secteur privé (21 444 €).

Dans le TRM, ce niveau est bien plus faible : 17 462 €. Mais c'est surtout la résultante de la composition de la population salariée par catégorie socioprofessionnelle spécifique au secteur.

Salaires annuels nets moyens selon les secteurs d'activité en 2003

(par année travail ; en euros)



Source : DADS 2003, salariés à temps complet (hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires).

Tout en restant inférieurs au salaire moyen dans les transports, les salaires de chaque catégorie socioprofessionnelle le sont dans une proportion moindre, et en particulier pour les ouvriers.

Salaires annuels nets moyens selon la catégorie socioprofessionnelle dans le TRM en 2003

(par année travail ; en euros)

	TRM
Cadres	37 205
Professions intermédiaires	21 359
Employés	15 506
Ouvriers Qualifiés	16 506
dont Conducteurs	16 550
Ouvriers Non qualifiés	14 353
Ensemble	17 462

Source : DADS 2003, salariés à temps complet (hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires).

C'est dans le TRM que les salaires des conducteurs sont les plus faibles : 16 550 €.

Les salaires et les primes augmentent en fonction du rythme de travail. Les grands routiers gagnent près de 10 % de plus que les autres conducteurs.

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

(en euros)

	Salaires et 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

Les frais de route

Depuis quelques années, on assiste à une diminution de la part des frais de route dans l'ensemble des gains des conducteurs : 20 % en 1999, 16 % en 2003. 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 € contre 140 €.

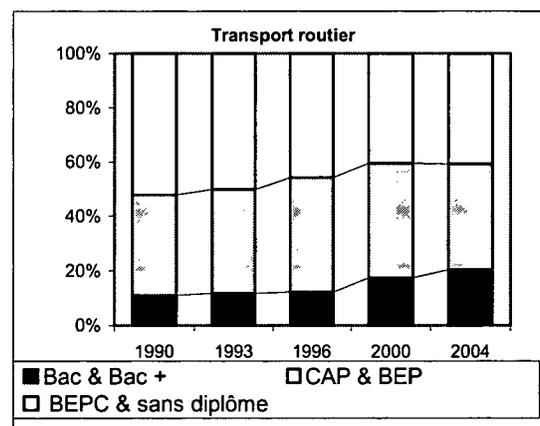
La part des frais de route dans les gains totaux varie beaucoup suivant le type d'activité : 21 % pour le TRM interurbain et 9 % pour le TRM de proximité.

Amélioration du niveau de formation initiale, importance des formations obligatoires

Le transport routier de marchandises pour compte d'autrui se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC : 42 % dans le TRM contre 33 % dans l'ensemble du secteur transport. 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. Cette proportion, de 18 %, est beaucoup plus faible que dans l'ensemble de l'économie (40 %) et dans le secteur transport (34 %).

Depuis 1990, le niveau de formation initiale s'est amélioré : la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC est passée de 52 % à 41 %. La part des actifs titulaires au moins du baccalauréat, de 9 % en 1990, atteint 20 % en 2004. Cette amélioration n'est pas propre au secteur, elle a suivi l'amélioration générale du niveau de formation de l'ensemble des salariés.

Répartition des actifs selon le diplôme dans le transport routier



Source : enquête emploi

Rupture de série en 2003 : TRM élargi et enquête-emploi en continu

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 2004.

Le nombre de candidats présentés à un CAP ou un BEP de conduite routière est stable 2004. En revanche, le nombre de candidats inscrits au baccalauréat professionnel "transport et logistique" est en nette progression (+ 23)

En formation par alternance, le nombre de contrats est resté stable en 2003, que ce soit pour les contrats d'adaptation ou pour les contrats de qualification, à l'exception de ceux concernant la "conduite de véhicules".

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée depuis 1998, avec la généralisation des formations obligatoires (FIMO et FCOS). Après avoir été multiplié par dix entre 1996 - première année pleine d'application de cette mesure - et 2004, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO se stabilise dans le compte d'autrui. La généralisation de la loi de 1998 au compte propre explique que le nombre d'attestations FIMO délivrées y augmente fortement en 2004 (+ 25 %).

Le nombre d'attestations délivrées au titre de la FCOS dans le compte d'autrui augmente de 4 % en 2004, après avoir doublé entre 2002 et 2003. Ces évolutions correspondent à l'échéancier des dispositions réglementaires. Dans le compte propre, le nombre d'attestations délivrées a doublé en 2004 (extension de la formation obligatoire).

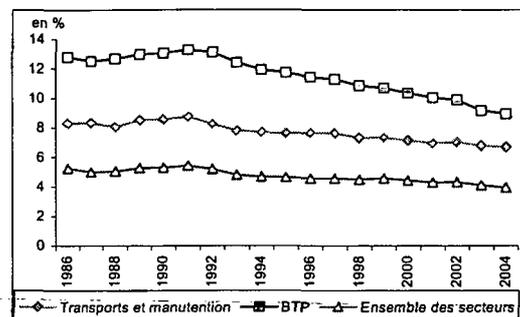
Pour le transport routier de marchandises, l'effort de formation continue est stable en 2003, le taux de participation financière est de 2 % comme en 2002. Si le taux d'accès à la formation est en forte hausse (+ 15 %), en revanche, la durée moyenne des stages diminue. Les spécificités du secteur, prépondérance des ouvriers et taille des entreprises, expliquent en grande partie que l'effort de formation continue reste plus faible dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble des transports terrestres et dans le reste de l'économie.

Fortement lié à la taille des entreprises, le taux de participation financière 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 1,8 % dans les entreprises de 50 à 250 salariés et à 2,5 % dans les entreprises de plus de 250 salariés.

L'accidentologie en baisse régulière

En 2004, le secteur des transports et la manutention, avec un taux de risque de 6,7 % (nombre d'accidents avec arrêt pour 100 salariés), se classe parmi les plus accidentogènes, après celui de la construction (9,0 %). La moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est en effet de 3,9 %, alors qu'elle atteint 8,4 % dans le TRM. Ce taux diminue assez régulièrement depuis 1999.

Taux de risque des accidents avec arrêt

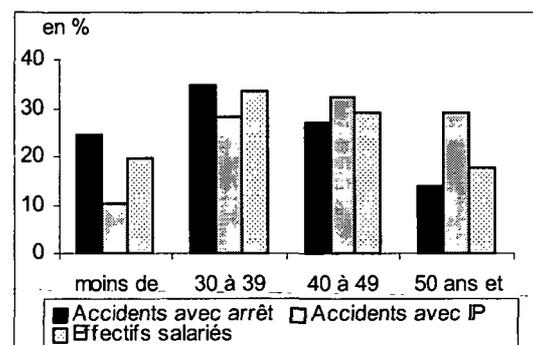


Source : CNAMTS

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est plus important pour les ouvriers non qualifiés (25 %) que pour les ouvriers qualifiés (8 %), dont font partie les conducteurs.

La gravité s'accroît avec l'âge. Les plus de 50 ans représentent 18 % des salariés et 29 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

Accidents du travail (avec arrêt, avec incapacité permanente - IP) et nombre de salariés par âge en 2004 dans le TRM



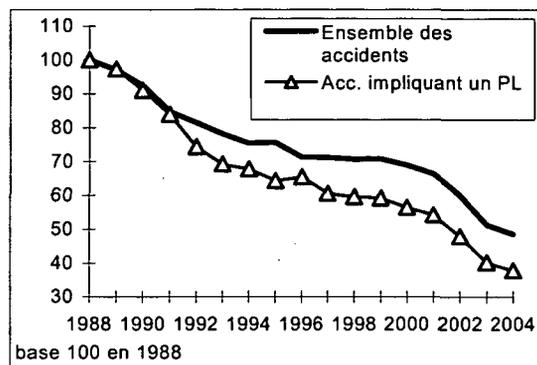
source : CNAMTS

La baisse du nombre d'accidents impliquant un poids lourd s'infléchit en 2004

En 2004, le nombre d'accidents corporels ayant impliqué au moins un poids lourd diminue de 6 % après 16 % en 2003 et le nombre de tués dans ces accidents de 3 %, après 23,4 % en 2003.

Toutefois, si le nombre d'accidents impliquant un poids lourd baisse depuis 14 ans, leur gravité se maintient à un niveau relativement élevé, autour de 16 tués pour 100 accidents corporels.

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



Source : ONISR

1 - La situation économique du secteur

- Le transport routier de marchandises progresse à nouveau en 2004 après deux années difficiles.
- L'activité nationale est dynamique. Elle est en particulier tirée par la demande de transport de produits manufacturés et de matériaux de construction.
- Face à la concurrence, les transporteurs ont tendance à se replier sur le marché intérieur. La part de marché du pavillon français à l'international est en recul.
- Le tissu des entreprises du secteur poursuit sa concentration. Celle-ci se traduit par une diminution du nombre d'entreprises.
- La flambée des cours du pétrole se répercute sur le prix du gazole professionnel (+ 8,9 %). Les prix des prestations de transport n'augmentant pas dans les mêmes proportions, les marges des entreprises se réduisent.

1 A - Volume de l'activité de transport de marchandises

La part de marché de la route progresse

Après trois années moroses, les transports terrestres de marchandises sur le territoire français (compte d'autrui et compte propre) renouent avec une croissance marquée (figure 1 A.1). Le fret ferroviaire connaît une nouvelle baisse. La route et la voie navigable, en revanche, tirent très bien avantage de l'environnement économique national et international porteur.

Depuis vingt ans, la route gagne chaque année des parts de marché dans le transport terrestre de marchandises en France (figure 1 A.2). En 2004, elle représente plus de 83 % des transports mesurés en tonnes-kilomètres, hors transit (contre 79 % en 1994 et 66 % en 1984).

L'activité reprend en national et se stabilise à l'international

Cette augmentation va de pair avec une hausse des volumes de transport en 2004 (mesurés en tonnes-km), après deux années plutôt difficiles. Elle concerne en particulier le transport sous pavillon français (figure 1 A.3). Cependant, l'essentiel de cette croissance est acquis dès le premier trimestre. Par la suite, les niveaux restent élevés, mais la croissance ralentit en cours d'année pour s'orienter à la baisse les deux derniers trimestres. Les transports internationaux réalisés sous pavillon français régressent même aux deux derniers trimestres.

En moyenne annuelle, les transports nationaux n'avaient pas aussi fortement progressé depuis 1999. Une partie de cette croissance est imputable à un transfert du compte propre vers le compte d'autrui. Mais les transports internationaux, sur le territoire, continuent de perdre du terrain au sein du pavillon français. Ils ne progressent que très légèrement, après quatre années consécutives de baisse. En 2004, ils ne représentent plus que 8 % des transports routiers intérieurs réalisés par les véhicules immatriculés en France, soit une baisse de 4 points en dix ans. Ce recul s'accompagne de pertes de marché du pavillon français par rapport aux pavillons étrangers : alors qu'il détenait près de 50 % du marché français à l'international de 1990 à 2000, il n'en détient plus que de 39 % en 2004.

Le cabotage reste un phénomène d'ampleur modeste, mais sa progression n'est pas négligeable (figure 1 A.3). Sa part dans les transports sur le territoire français a doublé

entre 1999 et 2003, pour atteindre 2 %. Le Luxembourg et la Belgique, principaux pavillons caboteurs en France, représentent plus de la moitié du cabotage à eux deux.

La structure des transports par produits évolue sensiblement, avec en 2004, des reports du compte propre vers le compte d'autrui, notamment pour les produits agroalimentaires et les matériaux de construction.

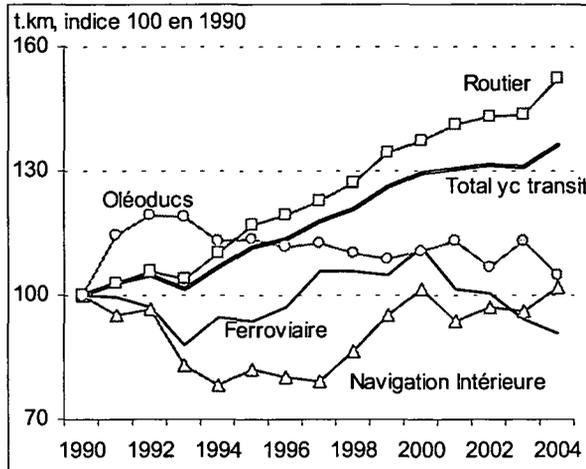
La reprise est portée par les produits manufacturés et les matériaux de construction

Au sein des transports pour compte d'autrui, la structure par produits est assez stable. Les produits manufacturés progressent de près de 10 % en volume. Les transports de produits agroalimentaires sont en hausse de plus de 5 %, suggérant un transfert depuis le compte propre. De même, les matériaux de construction, stables pour le compte propre, progressent de près de 6 % en compte d'autrui dans un contexte d'activité soutenue du secteur du bâtiment.

Le retournement conjoncturel à la mi 2004 s'est poursuivi en 2005

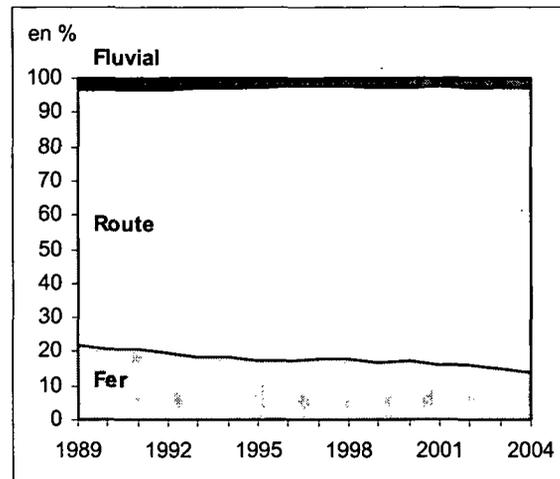
Si 2004 marque une progression importante de l'activité du transport routier de marchandises par rapport à 2003, le retournement conjoncturel amorcé à la mi 2004 s'est poursuivi tout au long de 2005. La diminution de l'activité pour ce mode atteint 1,8 % et contribue pour moitié à la baisse de l'ensemble des transports intérieurs terrestres, l'autre moitié étant due au rail. Le recul du transport routier se concentre sur les transporteurs pour compte d'autrui. La baisse touche dans des proportions voisines le transport à longue distance et celui de courte distance. L'année 2005 marque aussi une accélération de la baisse à l'international, de 12 %. En effet, après une année 2004 de répit, des évolutions plus structurelles à l'œuvre depuis 2000 viennent se superposer à la mauvaise conjoncture de l'année 2005.

Figure 1 A.1 : Evolution des transports intérieurs de marchandises



Sources : SNCF, DAEI/SESP, VNF, Minéfi/DGEMP

Figure 1 A.2 : Les partage modal dans le transport terrestre de marchandises



Source : CCTN
(1) Hors transit, hors véhicules utilitaires légers

Figure 1 A.3 : Les transports routiers intérieurs de marchandises

En milliards de tonnes-km

	Evolution annuelle en %					Niveau 2004
	2000	2001	2002	2003	2004	
Pavillon français	1,0	2,7	0,1	0,5	4,1	218,5
c.d'autrui (PTAC>3,5 t)	2,6	1,9	-1,2	0,4	6,2	166,4
c.propre (PTAC>3,5 t)	-6,7	6,3	5,0	0,2	-4,7	31,0
national	2,5	3,5	1,0	0,9	4,4	200,3
PL (PTAC>3,5 t)	2,6	3,5	0,8	0,7	4,7	179,2
VUL (PTAC<=3,5 t)	1,7	3,7	3,3	2,5	2,0	21,0
international hors transit	-9,0	-3,8	-8,7	-2,3	0,4	17,8
transit	ns	ns	ns	ns	ns	0,4
Pavillons étrangers	7,0	2,7	4,7	0,9	11,9	77,1
international hors transit	8,3	-1,7	5,1	1,1	7,7	30,4
transit	6,0	6,0	4,4	0,8	14,8	46,8
Transport routier	2,4	2,7	1,2	0,6	6,0	295,6
national	2,5	3,5	1,0	0,9	4,4	200,3
international hors transit	0,0	-2,6	-0,8	-0,2	4,9	48,1
transit	4,8	5,8	4,4	0,4	14,7	47,1

Sources : SNCF, DAEI/SESP, VNF, Minéfi/DGEMP
Notes : On a supposé que les transports routiers générés par les véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC sont, dans leur intégralité, des transports nationaux. Pour les pavillons étrangers, les estimations sont faites à partir de données douanes ou disponibles auprès d'Eurostat. L'année 2004 est provisoire.

Figure 1 A.4 : Les transports intérieurs routiers

en milliards de tonnes-km

	1999	2000	2001	2002	2003
National (pav. français)	158,7	163,0	168,7	170,0	171,2
Cabotage (pav. étrangers)	1,6	2,2	2,8	3,4	3,8
Part du cabotage (en %)	1,0	1,4	1,6	2,0	2,2

Sources : Enquêtes TRM françaises et européennes
Champ : poids lourds de PTAC>3,5 tonnes
Note : données fournies par Eurostat depuis l'année de constat 1999. La qualité des premières années est sans doute fragile.

1 B - Les entreprises du transport routier de marchandises

Recul du nombre d'entreprises dans le TRM interurbain

Les créations d'entreprises sont en recul en 2004 dans le transport routier de marchandises (figure 1 B.1), le bilan étant contrasté entre le TRM de proximité (+ 4,2 %) et le TRM interurbain (- 5,4 %). Ce dernier est davantage exposé à la concurrence internationale, qui s'est intensifiée en 2004 avec l'entrée de dix nouveaux pays dans l'Union Européenne.

En 2003, le nombre d'entreprises du TRM a diminué pour la sixième année consécutive (- 9 % depuis 1997) malgré la forte hausse des créations. La contraction tendancielle du nombre d'entreprises du secteur va de pair avec une augmentation de leur taille, le nombre moyen de salariés par entreprise passant de 7,9 en 1998 à 10 en 2003. On assiste donc à une concentration du secteur.

L'augmentation du prix du gazole pèse sur les comptes des entreprises

Le prix du gazole professionnel augmente en moyenne de 8,9 % entre 2003 et 2004, avec une accélération marquée au troisième trimestre, selon l'indice calculé par le Comité National Routier. Cette forte hausse est directement liée à l'envolée du prix du pétrole, même si la parité dollar-euro en atténue quelque peu les effets. La procédure de ristourne de la TIPP a été pérennisée en 2004, et le plafonnement du remboursement supprimé, mais ces mesures ne compensent que partiellement la flambée des prix du pétrole, en augmentation de 20 % entre 2003 et 2004 (en moyenne annuelle). L'impact du prix du gazole sur les coûts de production des entreprises du transport routier de marchandises est encore accentué par l'augmentation de 6 % de la TIPP en début d'année. Ces coûts augmentent ainsi de 3,2 % pour le TRM interurbain, et de 1,9 % pour le TRM de proximité, soit plus qu'en 2003.

Les prix des carburants comptent pour un quart dans la structure des coûts de production des entreprises du TRM de longue distance. Les autres composantes des coûts, tels les frais de personnel (premier poste des coûts de production, avec un tiers de la structure des coûts) ne subissent pas de hausse aussi importante (figure 1 B.2). Comme en 2003, leur progression est dans l'ensemble plus forte pour les entreprises du TRM interurbain que pour celles du TRM de proximité. Les coûts de

détention du matériel repartent à la hausse, après avoir diminué en 2003.

Les prix progressent moins vite que les coûts

La croissance des coûts se répercute partiellement sur les prix des prestations fournies. Les prix au véhicule-kilomètre progressent modérément (figure 1 B.3) alors que les prix à la tonne-kilomètre sont stables, ce qui suggère une augmentation de la charge moyenne transportée par véhicule, comme en 2003.

Ce décalage depuis 2002 entre prix et coûts limite les marges des entrepreneurs (figures 1 B.4 à 1 B.6). Celles-ci, déjà faibles, devraient se réduire à nouveau en 2004, aussi bien sur la courte distance que sur la longue distance. Dans un contexte concurrentiel tendu, la pression des donneurs d'ordres a certainement dissuadé les entrepreneurs d'indexer leurs prix sur l'indice du prix du gazole professionnel, comme le contrat-type en ouvrait la possibilité.

La situation économique est particulièrement tendue pour les entrepreneurs de transport international. D'après les résultats de l'enquête d'opinion du SESP, les chefs d'entreprises jugent la situation du transport international plus défavorable que celle du transport national. Ces résultats sont confirmés par ceux de l'enquête TRM : les tonnes-kilomètres réalisées en 2004 par les transporteurs français ont augmenté de 6,8 % en transport national, et seulement de 1,6 % en transport international (compte d'autrui). Ainsi, face aux difficultés rencontrées, certaines entreprises se recentrent sur leur activité nationale.

Figure 1 B.1 : Démographie des entreprises du TRM

	2000	2001	2002	2003	2004
Nombre d'entreprises au 31 / 12					
Total	43 830	42 738	41 648	40 824	n.d.
TRM de proximité	25 868	25 353	24 646	24 109	n.d.
TRM interurbain	14 814	14 451	14 359	14 045	n.d.
Location avec conducteur	2 085	1 904	1 785	1 658	n.d.
Messagerie, fret express	1 063	1 030	1 027	1 012	n.d.
Défaillances					
Total	1 440	1 346	1 309	1 358	1 303
TRM de proximité	807	812	768	799	770
TRM interurbain	496	432	456	467	458
Location avec conducteur	84	45	45	51	39
Messagerie, fret express	53	57	40	41	36
Créations					
Total	3 747	3 559	3 145	3 368	3 361
TRM de proximité	2 648	2 502	2 127	2 365	2 465
TRM interurbain	898	911	875	840	795
Location avec conducteur	74	48	56	48	33
Messagerie, fret express	127	98	87	115	68

Source : Insee – Bodacc

Note : Les défaillances correspondent aux redressements judiciaires publiés au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc). Le concept est différent de celui de cessation.

Figure 1 B.2 : Indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance

	Evolutions en moyenne annuelle en %			
	01/00	02/01	03/02	04/03
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	-5,0	0,2	4,4	8,9
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	4,0	2,7	3,0	3,2
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,5	3,2	3,8	2,2
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,2	1,0	-2,3	2,4
Personnel de conduite (salaires et charges)	4,1	5,4	2,5	1,1
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,7	1,5	2,4	2,5
Charges de structure (personnel administratif)	2,0	2,1	0,9	1,6
Indice synthétique	0,9	2,4	2,0	3,2

Source : CNR

VA corrigée, EBE corrigé

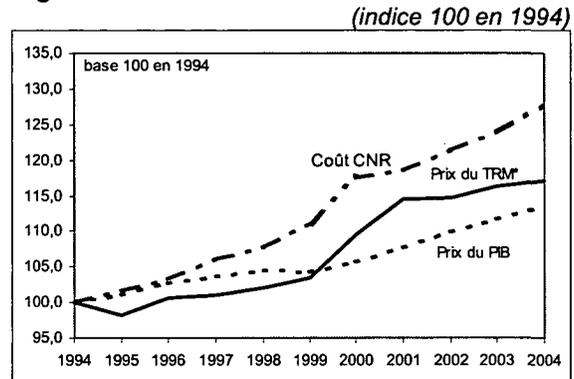
Pour tenir compte des spécificités du secteur, l'analyse des ratios comptables du TRM repose ici sur des notions de valeur ajoutée et d'excédent brut d'exploitation retraitées par rapport à celles de la comptabilité. On enlève des consommations intermédiaires les redevances de crédits-bails et les frais de locations pour les réaffecter plus bas dans le compte de résultat. D'autre part, pour tenir compte des différents statuts des effectifs, on soustrait aux consommations intermédiaires les charges relatives aux personnels intérimaires, détachés ou prêtés, et les frais de personnels sont abondés des sommes correspondantes.

Figure 1 B.3 : Prix des transports routiers de marchandises

	Evolutions en moyenne annuelle en %				
	2000	2001	2002	2003	2004
Prix au véhicule-kilomètre					
International zone longue	7,6	4,3	-0,3	1,7	1,1
France zone longue	5,3	4,0	0,1	1,4	0,1
France zone courte	5,7	5,9	0,7	0,9	1,4
Ensemble	5,9	4,6	0,2	1,3	0,7

Source : SESP – enquête TRM

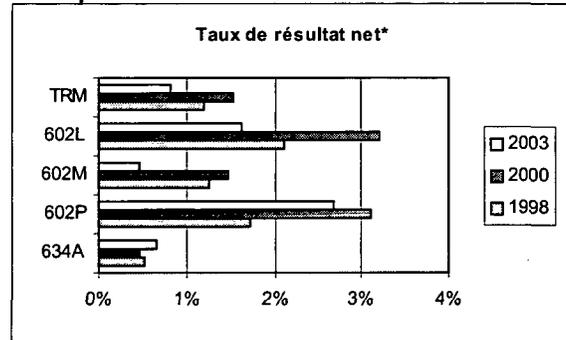
Figure 1 B.4 : Prix et coûts du TRM



Sources : Insee, SESP, CNR

(*) prix au véhicule-kilomètre, toutes distances

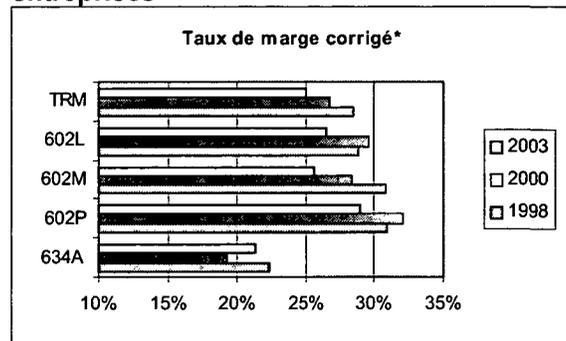
Figure 1 B.5 : Taux de résultat net des entreprises



Source : EAE transports

* Résultat net / CA net

Figure 1 B.6 : Taux de marge corrigé des entreprises



Source : EAE transports

* EBE corrigé / VA corrigée

2 - L'emploi

- En 2004, l'emploi salarié dans le transport routier de marchandises baisse de - 0,8 % après - 1 % en 2003.
- Seul le transport routier de proximité échappe à cette baisse (+ 2,0 %). Celle-ci est particulièrement marquée dans la messagerie (- 5,2 %).
- A l'exception de la messagerie, le secteur reste à forte composante ouvrière. Il est peu féminisé.
- Le recours à l'intérim diminue dans le TRM et plus particulièrement dans la messagerie.
- Le marché du travail des conducteurs routiers reste tendu.

2 A - L'emploi et le marché du travail

Baisse de l'emploi dans le transport routier de marchandises en 2004

Après une quasi-stabilité en 2003, l'emploi salarié dans le secteur du transport diminue de 0,4 % de fin 2003 à fin 2004. La situation dans les transports est un peu moins favorable que dans l'ensemble de l'économie où on observe une stabilité en 2004. La baisse des effectifs salariés s'inscrit dans le prolongement du mouvement de décélération de la croissance 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), très sensibles aux évolutions de la conjoncture, les emplois continuent de diminuer en 2004 (- 0,8 %, après - 1,0 % en 2003). Le fait le plus marquant est la forte baisse de l'emploi salarié dans la messagerie pour la deuxième année consécutive (- 5,2 % après - 4,1 % en 2003). Les autres activités de transports routiers de marchandises sont moins touchées : - 2,4 % dans la location avec conducteur et - 0,9 % dans le transport routier interurbain. Seul le transport routier de proximité échappe à cette baisse (+ 2,0 %), ce dernier secteur bénéficiant d'une conjoncture plus favorable que les autres secteurs en 2004.

Depuis 1997, la part des salariés employés dans les entreprises de moins de 5 salariés régresse au profit de celle occupée dans les entreprises de 50 salariés et plus. Cette proportion varie considérablement selon les secteurs : en 2003, dans la messagerie 91 % des salariés sont employés dans des entreprises de 50 salariés et plus mais seulement 24 % dans le TRM de proximité.

Un marché du travail encore déséquilibré

Alors qu'il avait nettement diminué de 1995 à 2000, le nombre de chômeurs demandant un emploi de conducteurs de transport routier de marchandises progresse chaque année depuis cette date (figure 2 A.4).

Les demandes d'emploi en fin de mois (DEFM) de catégorie 1, qui s'établissaient à 30 013 pour des emplois de conducteurs de transport routier de marchandises en décembre 2003 atteignent en décembre 2004, 30 920 (+ 3 % par rapport à 2003, après + 17 % par rapport à l'année précédente).

De fait, l'évolution du chômage dans le TRM était la même que celle du chômage dans l'ensemble de l'économie mais les mouvements, en particulier de baisse, étaient amplifiés. En 2004, ces évolutions se rejoignent.

Parallèlement, le nombre d'offres nouvelles d'emploi de conducteurs (OEE) dans le transport routier de marchandises, recensées par l'Agence nationale pour l'emploi (ANPE) passe de 46 733 en 2003 (+ 5 % par rapport à 2002) à 52 711 en 2004 (+ 13 % par rapport à 2003).

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

L'évolution de l'indicateur de tension sur le marché du travail de conducteur de transport routier de marchandises permet de mieux mettre en évidence les tendances de ce marché (figure 2 A.5). Depuis 2000, les tensions dans ce métier diminuaient. Cependant, en 2004, elles semblent augmenter à nouveau : de plus en plus d'offres sont insatisfaites.

Les jeunes plus touchés par le ralentissement de l'activité

Les chômeurs de longue durée parmi les demandeurs d'un emploi de conducteur sont plus nombreux en 2004. De 6 711 en décembre 2003, ils passent à 7 145 en décembre 2004. Depuis 2002, le chômage de longue durée augmente dans le TRM. Mais les chômeurs inscrits depuis un an ou plus à l'ANPE sont toujours proportionnellement moins nombreux pour un emploi de conducteur que dans l'ensemble des métiers : ils représentent 23 % des DEFM pour ce métier contre 28 % pour l'ensemble des métiers.

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 (12,5 % en 2004 contre 12,8 % en 2003), celle des 25-49 ans également, de 0,4 point. La part des chômeurs de moins de 25 ans augmente donc de + 0,7 point.

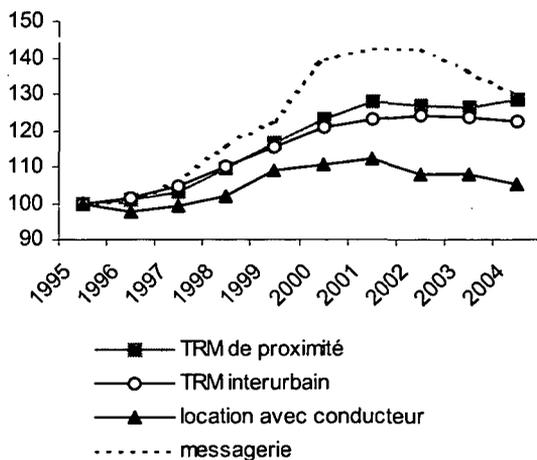
Figure 2 A.1 : L'emploi de décembre 1995 à décembre 2004 dans les transports routiers marchandises, de voyageurs et l'ensemble des transports

	1995	2001	2002	2003	2004	évolution 04/03	2004 (%)
TRM	302,6	382,4	381,9	378,3	375,1	-0,8	35,1
TRM de proximité	81,2	104,0	103,0	102,4	104,5	2,0	9,8
TRM interurbain	161,8	199,4	200,7	200,1	198,2	-0,9	18,6
location avec conducteur	19,6	22,1	21,2	21,1	20,6	-2,4	1,9
messagerie	40,0	57,0	57,0	54,7	51,8	-5,2	4,8
TRV	111,8	134,0	138,1	141,0	143,7	1,9	13,4
Ensemble transports (1)	904,7	1063,2	1073,6	1073,1	1068,5	-0,4	100,0

Source : estimation Insee-Dares-Unedic

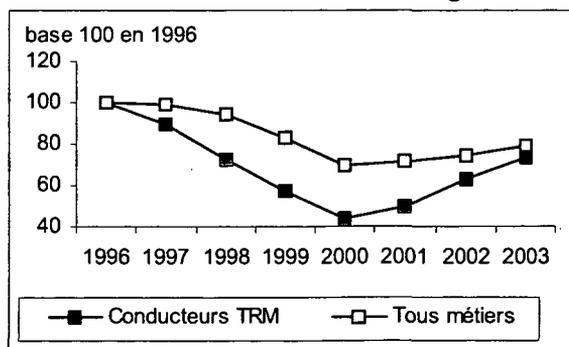
(1) données cvs (corrigées des variations saisonnières)

Figure 2 A.2 : Evolution de l'emploi de décembre 1995 à décembre 2004 dans les transports routiers marchandises



Source : Unedic

Figure 2 A.4 : Demandes d'emploi de conducteur en fin de mois de catégorie 1



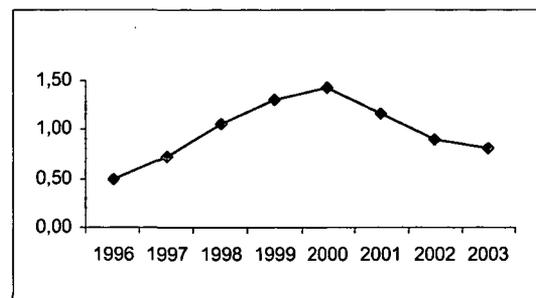
Source : Dares/ANPE

Figure 2 A.3 : Composition de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises selon l'activité et la taille de l'entreprise de 1997 à 2003

Activité	Taille	1997	2002	2003
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,1	13,0	13,2
	10 à 49 salariés	38,8	36,7	35,9
	50 salariés et plus	46,1	50,3	50,9
Total		100	100	100
TRM de proximité	0 à 9 salariés	39,5	34,8	36,8
	10 à 49 salariés	37,9	41,8	39,0
	50 salariés et plus	22,6	23,3	24,1
Total		100	100	100
Location avec chauffeur	0 à 9 salariés	13,7	12,4	11,9
	10 à 49 salariés	33,8	30,4	32,2
	50 salariés et plus	52,5	57,2	56,0
Total		100	100	100
Messagerie	0 à 9 salariés	1,0	1,9	1,7
	10 à 49 salariés	9,7	7,2	7,8
	50 salariés et plus	89,2	91,0	90,6
Total		100	100	100
Ensemble	0 à 9 salariés	18,2	15,9	16,6
	10 à 49 salariés	32,2	31,3	30,7
	50 salariés et plus	49,7	52,8	52,7
Total		100	100	100

Source : EAE-SESP

Figure 2 A.5 : Indicateur de tension sur le marché du travail de conducteur de marchandises



Source : Dares / ANPE

Définitions : tension = OEE/DEE sur l'année

OEE : offres nouvelles d'emploi

DEE : demandes d'emplois enregistrées

2 B - Les caractéristiques des salariés

Deux fois plus d'ouvriers que dans l'ensemble de l'économie

Le secteur des transports, dans son ensemble, se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers (62 %, selon les DADS en 2003).

Cette sur-représentation ouvrière est particulièrement forte dans le transport routier de marchandises, où cette proportion atteint 80 %. La messagerie fait exception avec 57 %.

Il s'agit principalement de conducteurs qui représentent 66 % des salariés dans le TRM, mais 33 % dans la messagerie (figure 2 B.1).

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

Le transport routier de marchandises se caractérise par une pyramide des âges un peu plus jeune que dans la plupart des autres secteurs des transports, ainsi que dans l'ensemble de l'économie. Cependant, elle a tendance à vieillir depuis 1990.

Ainsi, 45% des effectifs salariés dans le transport routier de marchandises ont un âge compris entre 25 et 39 ans, d'après l'enquête emploi de 2003, contre 39 % dans l'ensemble de l'économie.

Cependant, depuis 1990, selon l'enquête emploi, on assiste dans le transport routier de marchandises comme dans l'ensemble des transports à un vieillissement de la population imputable en partie à l'allongement de la scolarité et aux difficultés d'insertion professionnelle des jeunes. La part des salariés âgés de 25 à 39 ans tend à diminuer au profit des salariés de plus de 40 ans et même de plus de 50 ans (+ 8 points).

Selon les DADS, l'âge moyen des conducteurs du secteur des transports avoisine 40 ans. D'après les données de la caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport (CARCEPT), l'âge moyen varie selon la catégorie de véhicule utilisé, les véhicules les plus lourds étant conduits par des conducteurs plus expérimentés. En 2003, les conducteurs-livreurs ont en moyenne 38 ans et les conducteurs de poids lourds de plus de 19 tonnes, 42 ans. Ils sont plus jeunes que les conducteurs de car, dont l'âge moyen est de 45 ans.

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 minoritaires : 12,7 % en 2004 (figure 2 B.4). 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. Enfin, les femmes ne dépassent pas 3 % parmi les conducteurs du transport routier de marchandises (DADS 2003).

Entre 1994 et 2004, le taux de féminisation n'a pratiquement pas évolué dans les activités de transport routier de marchandises : il augmente d'un demi-point et passe de 12,2 % en 1994 à 12,7 % en 2004 ; pour l'ensemble de l'économie ce taux gagne 1,4 point. Dans la messagerie, où le taux de féminisation est le plus élevé, la part des femmes dans la population salariée a même diminué de 1 point de 1994 à 2004. La profession, dans son ensemble, ne se féminise donc pas, à l'exception du transport routier de voyageurs où le taux de féminisation est passé de 17 % à 23 % entre 1994 et 2004.

Une ancienneté plus forte chez les grands routiers

Les conducteurs ont une ancienneté dans l'entreprise plus faible que celle des salariés de l'ensemble du transport et également de l'ensemble de l'économie française.

En 2004, selon l'enquête emploi, environ un quart des conducteurs, mais aussi des salariés du TRM ont une ancienneté de 10 ans et plus contre 45 % pour l'ensemble de l'économie. 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 DGMT-SESP en 2003.

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 pour les seconds).

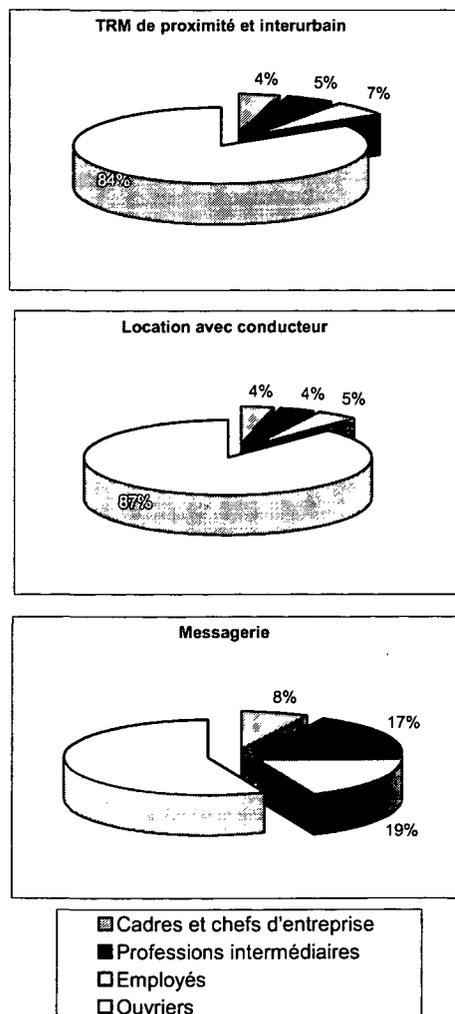
Figure 2 B.1 : Proportion des ouvriers et des conducteurs dans les effectifs salariés en 2003

En %

proportion de salariés :	ouvriers	conducteurs
TRM de proximité	84	71
TRM interurbain	83	72
Location avec conducteur	88	77
Messagerie	56	33
Total TRM	80	66

Source : DADS

Figure 2 B.2 : Répartition des salariés selon la catégorie professionnelle dans les établissements de transport routier de marchandises



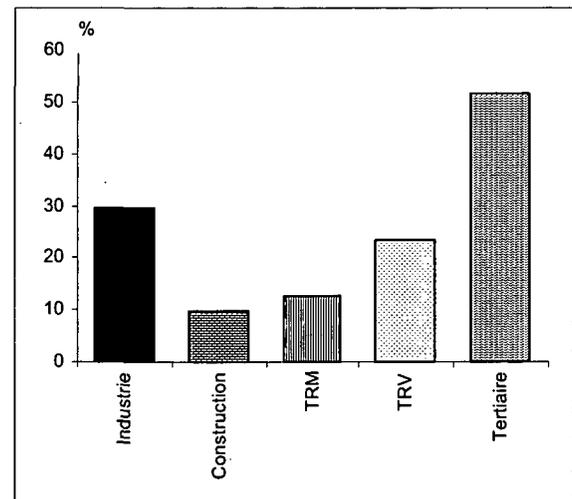
Source : DADS

Figure 2 B.3 : Répartition des emplois salariés masculins et féminins selon les activités de transports routiers de marchandises en décembre 2004

	TRM de proximité	TRM interurbain	location avec chauffeur	messagerie	Total
Hommes	91 918	176 986	19 048	39 360	327 312
Femmes	12 542	21 234	1 594	12 442	47 812
Total	104 460	198 220	20 642	51 802	375 124
Hommes (%)	88	89	92	76	87
Femmes (%)	12	11	8	24	13
Total	100	100	100	100	100

Source : Unedic

Figure 2 B.4 : Taux de féminisation dans le transport routier de marchandises et dans les autres secteurs d'activité économique en 2004



Source : Unedic

2 C - Les caractéristiques des emplois

Une main d'œuvre plus mobile que dans l'industrie et la construction mais moins que dans le tertiaire

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 d'éclairer quelque peu le fonctionnement de ce segment du marché du travail.

En 2004, le taux de rotation du personnel est plutôt élevé dans le TRM (33 % ; figure 2 C.1). Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (19 %) et la construction (22 %).

C'est un taux néanmoins inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (40 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (52 %).

Le taux de rotation dans le TRM augmente en 2004 de 6 % par rapport à 2003, alors qu'il est stable pour l'ensemble de l'économie.

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 (figure 2 C.2). 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 2003 et décembre 2004, le nombre d'emplois en équivalent temps plein associés à l'intérim dans le TRM diminue de 1,7 %, alors qu'il augmente dans l'ensemble des transports (+1,9 %) comme dans l'ensemble de l'économie (+2,6 %).

Le taux de recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises varie suivant les activités. En effet, en 2004, il baisse davantage dans la messagerie, plus soumise aux variations conjoncturelles de l'activité, que dans les autres secteurs du TRM.

Le travail à temps partiel, en légère progression

Il reste très peu fréquent surtout dans le transport routier de marchandises où il ne concerne que 3,7 % des actifs occupés en 2003 - selon l'enquête emploi, contre 7,1 % dans l'ensemble du secteur des transports et 16,6 % pour l'ensemble de l'économie. Toutefois, le recours au temps partiel est beaucoup plus fréquent pour les femmes : il concerne 19,1 % d'entre elles dans le TRM, 20,4 % dans l'ensemble du transport et 30,1 % dans l'ensemble de l'économie.

Figure 2 C.1 : Taux de rotation, selon l'activité des établissements en 2004

Activité :	en %	
	Rotation en 2004	Evolution 04/03
Industrie	19,1	-1,6
Construction	22,5	0,9
Transports, commerces, services dont :	52,1	0,7
- TRV	30,6	0,8
- TRM	33,1	0,7
Ensemble	40,4	0,0

Source : Dares, DMMO/EMMO

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Taux de rotation = (taux d'entrée + taux de sortie) / 2
Le taux d'entrée (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif de début d'année.

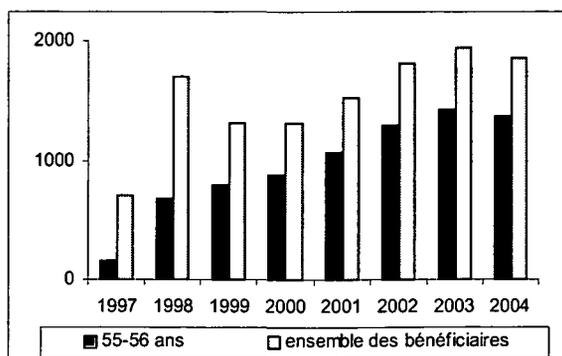
Figure 2 C.2 : Recours au travail temporaire, selon le secteur d'activité en 2004

	En % des salariés			Intérimaires* 2004
	Taux de recours moyen 2002	2003	2004	
Agriculture	1	1,1	1,2	3,7
Industrie	6,5	6,4	6,6	272,8
Construction	7,3	7,6	8,2	110,0
Transport	3,6	3,6	3,7	41,6
dont TRM	4,8	4,4	4,4	16,5
Services	1,7	1,7	1,5	182,9
Ensemble	3,4	3,2	3,2	569,3

* effectifs en équivalents temps plein, en milliers

Source : Dares, exploitation des déclarations mensuelles des agences d'intérim à l'Unedic

Figure 2 C.3 : Entrées dans le dispositif de congé de fin d'activité depuis sa mise en place



Source : DGMT / Fongecfa

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 un 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 2004, 12 159 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 63 % 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.

3 - La durée du travail des conducteurs routiers

- En 2004, la durée hebdomadaire de travail des conducteurs du transport routier de marchandises s'établit à 45,6h, pour une semaine de 5 jours et plus. Elle fluctue selon la période de l'année, mais est relativement stable depuis 2001. Elle dépend de la catégorie des conducteurs. Le temps de service moyens des grands routiers est en effet plus élevé de 3,4h que celui des conducteurs courte distance.
- Près d'un grand routier sur deux a un temps de service supérieur à 48 heures par semaine, et un sur dix, supérieur à 56 heures par semaine.
- Les temps de conduite représentent 74% du temps de service des grands routiers et 61% de celui des conducteurs courte distance.
- C'est dans les établissements de petite taille que les temps de service sont les plus faibles : les conducteurs courte distance y sont davantage représentés et ils effectuent relativement moins de travaux hors conduite que ceux des grands établissements.

3 A - La durée du travail des conducteurs routiers (1/2)

Temps de service hebdomadaire : 45,6 heures en moyenne en 2004.

En 2004, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers de marchandises est d'environ 45,6 heures, pour une semaine de 5 jours et plus (enquête « chronotachygraphes », figure 3 A.4 et fiche 3 C). Entre 2001 et 2004, ce temps de service est globalement stable, avec une légère diminution en 2004, sauf pour les grands routiers. Cette stabilité d'ensemble recouvre des fluctuations saisonnières, pouvant dépasser deux heures au cours d'une même année (figures 3 A.1 et 3 A.2).

La durée du temps de service est en effet plus élevée durant la période avril-septembre. Ces variations s'observent quel que soit le rythme de travail des conducteurs, grands routiers ou autres.

Grands routiers : de deux à quatre heures de plus par semaine que les autres conducteurs, de 2001 à 2004.

Le temps de service moyen des conducteurs dépend surtout de leur catégorie, c'est à dire de leur rythme de travail, défini à partir du nombre de découchés par mois de travail (définitions).

Les durées sont réglementées selon ces catégories (fiche 3 D).

En pratique, on retrouve des écarts sensibles de temps de service entre grands routiers et conducteurs « courte distance » (pas de données disponibles pour les conducteurs de messagerie).

En 2004, selon l'enquête « chronotachygraphes », les grands routiers travaillent en moyenne 47,5 heures par semaine, contre 44,1 heures pour les conducteurs « courte distance », soit 3,4 heures de plus, si l'on ne considère que les semaines de travail « complètes » (cinq jours et plus).

Entre 2001 et 2004, cet écart varie de deux heures à quatre heures. La faiblesse de l'activité de transport routier de marchandises, particulièrement marquée en 2002-2003, semble s'être accompagnée d'un resserrement des écarts, puis d'une réouverture de l'éventail en 2004, année de reprise dans le secteur.

Les grands routiers consacrent les trois quarts de leur temps de travail à la conduite

Les parts respectives du temps consacré à la conduite et aux autres travaux (chargement et déchargement des marchandises, opérations

commerciales, formalités administratives...) sont très représentatives des métiers différents des grands routiers et des autres conducteurs (figure 3 A.3). En 2004, pour l'ensemble des conducteurs du secteur, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen (soit 30,7 heures sur un total de 45,6 heures de service par semaine¹).

Mais les grands routiers du TRM, mobilisés sur de plus longs trajets, y consacrent 74 % de leur temps de service hebdomadaire (35,1 heures), les autres travaux occupant 13 % (6 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 % (26,9 heures en moyenne) alors que la part des autres tâches (27 %, soit 11,9 heures) est deux fois plus élevée que celle des grands routiers.

Pour les deux catégories de conducteurs, le cumul des temps d'attente avoisine les 6 heures par semaine, plus élevé en 2004 chez les grands routiers (6,4 heures) que chez les autres conducteurs (5,3 heures).

Relative stabilité des différentes composantes des temps de service hebdomadaires moyens, de 2001 à 2004.

Le temps de conduite, principale composante du temps de travail, a varié de 73 à 75 % du temps de service au cours des années 2001 à 2004 pour les grands routiers, et de 58 à 62 % pour les autres conducteurs.

Les autres temps représentent également une part relativement stable du temps de service, pour chaque catégorie de conducteur.

Mais les disparités entre catégories de conducteurs sont toujours importantes (figures 3 A.5) : près d'un grand routier sur deux (49 %) travaille plus de 48 heures par semaine en 2004, contre un conducteur « courte distance » sur trois (30 %)². De même, 9 % des grands routiers ont un temps de service supérieur à 56 heures, durée maximale autorisée pour cette catégorie de conducteur, ce qui est le cas de 6 % des autres conducteurs.

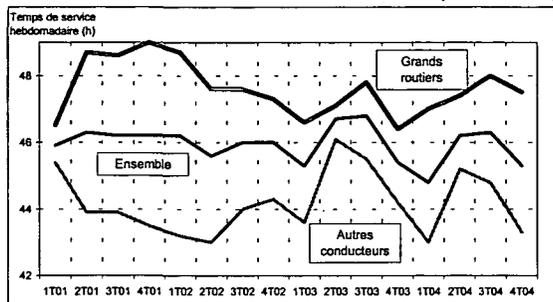
¹ Semaines de cinq jours et plus

² Pour la catégorie des conducteurs « courte distance », 48h représentaient en 2004 la durée maximale autorisée sur une semaine isolée.

Figure 3 A.1 : Temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM

(semaines de 5 jours et plus)

(en heures)



Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

Figure 3 A.2 : Temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM

(semaines de 5 jours et plus)

(en heures)

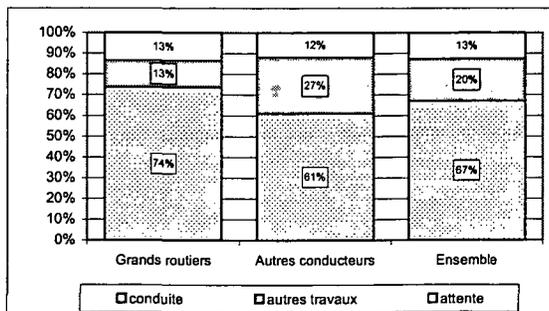
Temps de service hebdomadaire	1T01	2T01	3T01	4T01	1T02	2T02	3T02	4T02
Grands routiers	46,5	48,7	48,6	49,0	48,7	47,6	47,6	47,3
Autres conducteurs	45,4	43,9	43,9	43,5	43,2	43,0	44,0	44,3
Tous conducteurs	45,9	46,3	46,2	46,2	46,2	45,6	46,0	46,0

Temps de service hebdomadaire	1T03	2T03	3T03	4T03	1T04	2T04	3T04	4T04
Grands routiers	46,6	47,1	47,8	46,4	47,0	47,4	48,0	47,5
Autres conducteurs	43,6	46,1	45,5	44,2	43,0	45,2	44,8	43,3
Tous conducteurs	45,3	46,7	46,8	45,4	44,8	46,2	46,3	45,3

Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M) _ Nouvelle série pour 2004.

Figure 3 A.3: Les composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM en 2004

(semaines de 5 jours et plus)



Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

Figure 3 A.4 : Les composantes du temps de service hebdomadaire de 2001 à 2004

(semaines de 5 jours et plus)

en heures

	Rythme de travail	2001	2002	2003	2004
Temps de service, dont :	Grands routiers	48,2	47,8	47,0	47,5
	Courte distance	44,2	43,6	44,8	44,1
	Ensemble	46,2	46,0	46,0	45,6
Temps de conduite	Grands routiers	35,3	35,7	35,3	35,1
	Courte distance	27,5	25,5	27,2	26,9
	Ensemble	31,3	31,2	31,7	30,7
Autres travaux	Grands routiers	6,7	6,7	5,9	6,0
	Courte distance	11,4	13,1	11,8	11,9
	Ensemble	9,1	9,5	8,5	9,2
Temps d'attente	Grands routiers	6,2	5,3	5,8	6,4
	Courte distance	5,3	5,1	5,9	5,3
	Ensemble	5,8	5,2	5,8	5,8

Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

Figure 3 A. 5 : Répartition des conducteurs de TRM selon le temps de service hebdomadaire et le rythme de travail - années 2001 à 2004

(semaines de 5 jours et plus)

en %

Temps de service	Conducteurs "courte distance"			
	2001	2002	2003	2004
moins de 39 h	22,0	25,8	20,4	21,2
39 à 43 h	16,1	16,1	16,5	19,2
43 à 48 h	27,4	29,5	28,7	28,7
48 à 56 h	27,6	23,3	27,4	25,4
56 à 60 h	4,9	2,5	4,6	4,0
60 h et plus	2,0	2,9	2,3	1,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Temps de service	Conducteurs "grands routiers"			
	2001	2002	2003	2004
moins de 39 h	10,3	11,1	12,9	9,9
39 à 43 h	10,9	13,5	13,6	15,0
43 à 48 h	24,8	24,8	26,9	26,1
48 à 56 h	40,8	39,8	36,5	39,8
56 à 60 h	9,2	6,6	7,8	6,6
60 h et plus	3,9	4,2	2,3	2,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Temps de service	Tous conducteurs			
	2001	2002	2003	2004
moins de 39 h	15,7	17,5	16,3	16,0
39 à 43 h	13,3	14,7	14,9	17,3
43 à 48 h	26,0	26,9	27,7	27,5
48 à 56 h	34,8	32,6	32,4	32,1
56 à 60 h	7,2	4,8	6,4	5,2
60 h et plus	3,1	3,6	2,3	2,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

3 B - La durée du travail des conducteurs routiers (2/2)

Fortes dispersions des durées hebdomadaires et mensuelles de service

Le nombre de jours travaillés dans la semaine différencie également les deux catégories de conducteurs (figure 3 B.2) : 22 % des grands routiers contre 9 % des conducteurs « courte distance », ont travaillé plus de cinq jours par semaine (sur l'ensemble des relevés des périodes de référence enquêtées en 2004 ; fiche 3C). Mais plus de la moitié des conducteurs ont travaillé cinq jours par semaine, grands routiers ou autres conducteurs.

S'agissant des durées hebdomadaires (semaines de cinq jours et plus, figure 3 B.1) ou mensuelles (ensemble des relevés ; figure 3 B.3), la dispersion des temps de service au sein de chacune de ces catégories de conducteurs est assez importante. La situation la plus fréquente pour un grand routier est de travailler entre 47 et 51 heures par semaine, et de 180 à 200 heures par mois ; pour les autres conducteurs, les durées sont plus faibles : de 43 à 47 heures par semaine, et de 160 à 180 heures par mois.

Des temps consacrés à des travaux autres que de conduite plus importants dans les établissements de grande taille.

Les disparités selon la taille des établissements sont d'ordre structurel. Les écarts portent plus sur le temps des travaux hors conduite que sur le temps de conduite, et sont plus importants chez les conducteurs « courte distance » que chez les grands routiers.

Le temps de service moyen de l'ensemble des conducteurs des établissements de moins de 20 salariés est inférieur d'environ 3 heures à celui des conducteurs des établissements de 20 salariés et plus (figure 3 B.4). Cependant, ces écarts ne s'expliquent pas de la même manière selon les catégories de conducteurs.

En effet, pour les conducteurs « courte distance », les « temps d'attente » sont plus élevés dans les établissements de taille moyenne (20 à 49 salariés), alors que les « grands » établissements (plus de 50 salariés) se distinguent par un temps de conduite plus faible, mais surtout par un temps consacré à d'autres travaux particulièrement élevé pour ce type de conducteur (14,5h) : il est supérieur de 4 heures à celui des établissements de taille petite ou moyenne.

Pour les grands routiers, les temps de travaux autres que la conduite et, dans une moindre mesure, les temps d'attente augmentent progressivement avec la taille de l'établissement : de 4 à 7 heures pour les travaux hors conduite, et de 6 à 7 heures pour les temps d'attente.

Dans l'ensemble, les travaux hors conduite occupent deux heures de plus les conducteurs salariés des « grands » établissements que ceux des établissements de petite et moyenne taille. Cet écart, moins élevé qu'au sein de chacune des catégories de conducteurs, s'explique par des effets de structure (il y a relativement plus de grands routiers, aux temps hors conduite plus réduits, dans les grands établissements).

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

L'enquête structurelle réalisée par l'Inrets en 1999 (fiche 3C) 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.

L'essentiel des différences de temps de travail (près de 8 heures) porte sur le temps de conduite (figure 3 B.5). La durée hebdomadaire moyenne de conduite dépasse 32 heures pour les conducteurs du compte d'autrui, soit 10 heures de plus que celle de leurs collègues du compte propre.

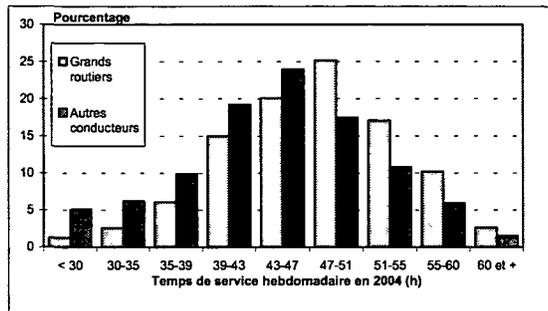
Le taux de conduite est plus élevé dans le compte d'autrui, à 64 %, que dans le compte propre, à 50 % (respectivement 58 % et 49 % pour ceux qui rentrent tous les soirs chez eux ; figure 3 B.6). Le kilométrage journalier est également plus élevé dans le compte d'autrui, avec près de 395 km, contre 215 km pour le compte propre.

La nature des activités explique cette différence. En effet, les conducteurs du compte propre exercent principalement en zone courte, et 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 pour le compte d'autrui (en baisse par rapport à 1993), contre 43,6 heures pour le compte propre (stable). La durée du temps de conduite était en baisse également entre 1993 et 1999, pour tous les conducteurs.

Figure 3 B.1 : Répartition des conducteurs du TRM selon le temps de service hebdomadaire en 2004

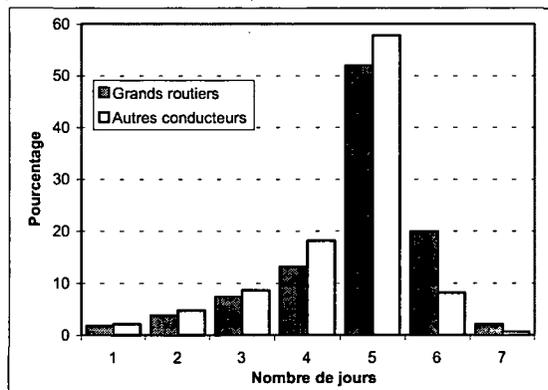
(semaines de 5 jours et plus)



Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

Figure 3 B.2: Répartition des semaines de travail selon le nombre de jours de travail en 2004

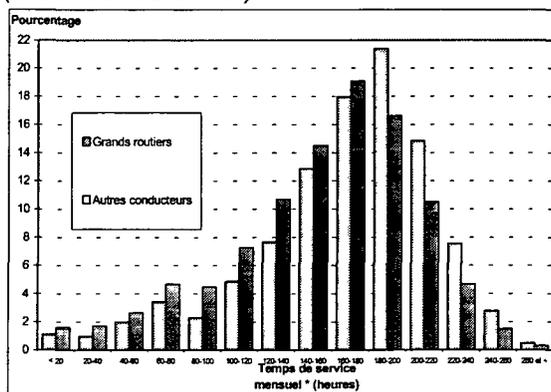
(ensemble des relevés³)



Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

Figure 3 B.3 : Répartition des conducteurs selon le temps de service mensuel en 2004

(ensemble des relevés)



Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP

³ L'ensemble des relevés intègre les périodes de congé des conducteurs enquêtés, ce qui baisse leur temps de service apparent.

Figure 3 B.4 : Durée du travail hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM selon la taille des établissements en 2004

(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
Autres conducteurs	Moins de 20	27,2	10,3	4,7	42,2
	20 à 49	27,9	10,7	6,9	45,5
	50 et +	25,8	14,5	4,8	45,0
	ensemble	26,9	11,9	5,3	44,1
Grands routiers	Moins de 20	35,5	4	5,7	45,2
	20 à 49	36,2	5,7	6,1	48,0
	50 et +	34,2	7,2	6,9	48,3
	ensemble	35,1	6	6,4	47,5
Ensemble	Moins de 20	30,1	8,1	5,1	43,2
	20 à 49	31,9	8,3	6,5	46,7
	50 et +	30,2	10,6	5,9	46,7
	ensemble	30,7	9,2	5,8	45,6

Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

Figure 3 B.5 : Durée du travail hebdomadaire des conducteurs routiers selon le secteur d'activité et le rythme de travail

(en heures)

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

Source : Enquête Inrets 1999

Figure 3 B.6: Temps de service des conducteurs routiers selon le secteur d'activité et le rythme de travail

(en %)

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

Source : Enquête Inrets 1999

(1) = temps rapporté au temps de service

3 C - Les enquêtes

Le dispositif général de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers repose sur :

- une enquête conjoncturelle : l'enquête « chronotachygraphes »
- bientôt complétée par une enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du TRM
- les enquêtes lourdes et pluri-annuelles de l'Inrets.

L'enquête « chronotachygraphes » (depuis 2001)

Cette enquête en continue a pour objectif de permettre une mesure fine du temps de travail des conducteurs routiers (résultats trimestriels).

L'enquête consiste à demander aux établissements interrogés (secteurs d'activités : 602L, 602M, 602P et 634A), pour une liste de conducteurs de poids lourds (plus de 3,5 tonnes) salariés prédéterminée :

- le rythme de travail (grands routiers ou non)
- les disques de chronotachygraphes, et / ou les enregistrements numériques des chronotachygraphes électroniques (à partir de 2006), sur un mois de référence.

La lecture des enregistrements permet de constituer chaque trimestre une base de données comportant, pour chaque conducteur, la durée journalière de travail décomposée en temps de conduite, temps de travail à l'arrêt (chargement, déchargement, etc.), temps d'attente et temps de repos. La conduite est enregistrée automatiquement dès lors que le véhicule roule. Les autres séquences d'activité sont sélectionnées par le conducteur qui dispose d'un sélecteur à cette fin.

L'enquête conjoncturelle « conducteurs » au bord des routes (1996-2003)

Après la signature du contrat de progrès en 1994, la DTT, en complément des enquêtes approfondies menées par l'Inrets, avait souhaité disposer d'un outil de suivi permanent de l'évolution de la durée du travail des conducteurs des entreprises du TRM.

C'est ainsi qu'avait été organisée l'enquête conjoncturelle « conducteurs » portant notamment sur la durée du travail et les salaires des conducteurs routiers, par interrogation de 750 conducteurs chaque trimestre sur leurs lieux d'arrêt.

Ils devaient faire appel à leur mémoire, pour décrire leur temps de travail de la semaine précédant l'interview.

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 sur la durée du travail s'est déroulée entre le 2ème trimestre 2000 et le 2ème trimestre 2003. La durée du travail déclarée dans l'enquête « conducteurs » s'est avérée 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 (restaurants, centres routiers) explique en partie cette différence : les conducteurs qui ont des temps de conduite et de travail plus longs ont une probabilité plus forte de s'arrêter dans de tels lieux.

A définition identique, le temps moyen de service hebdomadaire des conducteurs routiers pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, mesuré par l'enquête « chronotachygraphes », est ainsi apparu inférieur d'environ 3 heures à celui de l'enquête « conducteurs » (4 à 5 heures pour les grands routiers et 2 heures pour les autres conducteurs).

En conséquence, il a été décidé que le suivi conjoncturel de l'évolution des durées de travail serait fait au moyen de l'enquête « chronotachygraphes ». L'enquête conjoncturelle par entretien au bord des routes s'est achevée en 2003.

Cependant, dans la mesure où l'enquête conjoncturelle « conducteurs » comportait également des questions sur des éléments des conditions de travail autres que la durée du travail, il a été décidé de réaliser une enquête annuelle complémentaire.

L'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises (à partir de 2006)

Cette enquête sera effectuée pour la première fois en 2006 auprès de 2 000 conducteurs salariés d'entreprise effectuant du transport pour compte d'autrui (secteurs d'activité 602L, 602M, 602P, 634A). Ces conducteurs seront interrogés pour partie par entretiens directs à leur domicile en face à face, pour partie par téléphone.

Afin d'être complémentaire avec l'enquête « chronotachygraphes », le questionnaire de l'enquête annuelle sur les conditions de travail dans le transport routier de marchandises porte d'une part sur la perception par le conducteur de la durée du travail et de son évolution, d'autre part sur d'autres aspects des conditions de travail (rémunération et autres éléments accessoires; formation, déroulement de carrière, accidents du travail, travail de nuit).

Les résultats de cette enquête figureront dans le bilan social 2007.

L'enquête approfondie de l'Inrets (1975-1983-1993-1999)

Cette enquête « lourde » a été réalisée à quatre reprises en 1975, 1983, 1993 et 1999. Ses objectifs sont de collecter des informations sur les situations et conditions de travail des conducteurs professionnels dont l'activité principale est de transporter des marchandises (avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC) ou des voyageurs (avec des véhicules de plus de 9 places).

Les conducteurs de poids-lourds interrogés sont soit salariés, soit travailleurs indépendants avec ou sans salariés.

Le champ de cette enquête couvre le compte d'autrui et le compte propre.

3 D - Législations et définitions

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.

Les directives 2003/88 du 04/11/2003⁴ et 2002/15 du 11/06/02 fixant notamment les durées du travail ont été transposées dans le droit national par l'ordonnance n°2004/1197 du 12 novembre 2004 et le décret n°2005/306 du 31 mars 2005 pris en son application.

Législation nationale sur la durée du travail.

Décret n°83/40 du 26 janvier 1983 modifié sur la durée du travail dans le TRM

Ce décret, modifié en dernier lieu par le décret du 31 mars 2005, s'applique uniquement aux entreprises effectuant du transport pour compte d'autrui.

La durée légale hebdomadaire de service est fixée à 43 heures pour les conducteurs « grands routiers » et 39 heures pour les conducteurs « courte distance ». Ce temps de service inclut des heures d'équivalence, respectivement, de 8 et 4 heures.

Ces heures d'équivalence prennent en compte les temps d'attente pendant lesquels les conducteurs peuvent vaquer librement à des occupations personnelles.

Depuis le décret du 31 mars 2005, la durée hebdomadaire du travail des personnels roulants peut être calculée sur une durée supérieure à la semaine, pouvant être égale à au plus trois mois, ou quatre mois après accord collectif. Sur cette période de référence, les durées moyennes maximales de temps de service sont respectivement de 53 heures pour les « grands routiers », de 50 heures pour les conducteurs « courtes distances » et de 44 heures pour les « conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fond ». Avant l'application du décret, ces durées moyennes étaient respectivement : 50h, 48h, et 44h.

Sur une semaine isolée, les durées maximales de temps de service sont fixées à 56 heures pour les « grands routiers », 52 heures pour les « courte distance » (48h avant le décret du 31 mars 2005) et à 48 heures pour les conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.

⁴ Abrogeant les directives 93/104 du 23/11/93 et 2000/34 du 22/06/00.

Historique de la législation et du dispositif de suivi

23 novembre 1994 : signature de l'accord sur le temps de service des personnels « grands routiers » par les organisations patronales et deux syndicats de salariés. Cet accord prévoit une première étape de réduction du temps de service, au 1er octobre 1995, et une deuxième étape au 1er janvier 1997.

Objectif : évaluer les conséquences de l'accord du 23 novembre 1994.

Directive 2000/34 du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104 du 23 novembre 1993 sur l'aménagement du temps de travail. Cette directive fait entrer le secteur des transports dans le champ de la directive européenne sur le temps de travail dont il était exclu jusqu'alors. La directive 93/104 telle que modifiée par la directive 2000/34 a été codifiée par la directive n° 2003/88 du 4 novembre 2003.

Directive 2002/15 du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier dont la date limite de transposition est fixée au 23 mars 2005. Cette directive s'applique aux seuls véhicules dont le poids maximum autorisé est supérieur à 3,5 tonnes (même champ d'application que le règlement (CEE) n°3820/85). Cette directive fixe notamment des périodes maximales de travail sur une semaine isolée (60 heures) et sur une période de référence de quatre mois (48 heures).

Ordonnance n°2004/1197 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports telle que modifiée par la loi de ratification n°2005-810 du 20 juillet 2005.

Décret n°2005/306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises pris pour application de l'ordonnance n°2004/1197.

Ces deux derniers textes assurent la transposition de la directive 2002/15 dans le secteur du transport routier de marchandises. Par ailleurs, l'ordonnance n°2004/1197 a également achevé la transposition de la directive n°2003/88 dans le secteur du TRM.

Mai 2006 environ : entrée en vigueur obligatoire du chronotachygraphe électronique (vingtième jour suivant la publication du nouveau règlement européen sur les temps de conduite et de repos abrogeant le règlement (CEE) n°3820/85 du 20 décembre 1985).

Définitions

Amplitude : l'amplitude de la journée de travail est l'intervalle existant entre deux journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant.

Durée du travail : le temps de travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles.

Taux de conduite : le taux de conduite correspond au temps de conduite rapporté au temps de service.

Temps de service : le temps de service est l'ensemble du temps durant lequel le conducteur est à la disposition de l'entreprise.

Il comprend donc :

- les temps de conduite
- les temps de travaux autres que de conduite (ex : chargement, déchargement, opérations administratives)
- les temps d'attente

Semaines « complètes » de travail : les semaines « complètes » de travail sont des semaines de travail de 5 jours et plus.

« Grands routiers » ou conducteurs « longue distance » : les personnels roulants « grands routiers » ou « longue distance » sont les personnels roulants affectés, dans les transports routiers de marchandises, à des services leur faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors du domicile.

Conducteurs de messagerie : les conducteurs de messagerie sont les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de groupage et de dégroupage, et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison.

« Autres conducteurs » ou conducteurs « courte distance » : les conducteurs « courte distance » (ou « autres conducteurs ») sont les personnels roulants dans les transports routiers de marchandises qui ne sont pas des grands routiers ou des conducteurs de messagerie.

4 - Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises

- ❑ En 2004, le taux de salaire horaire ouvrier augmente de 3 %.
- ❑ En 2003, le salaire annuel net moyen par année-travail s'éleve à 20 988 € dans le secteur des transports et à 17 462 € dans le TRM.
- ❑ Tout en restant inférieurs au salaire moyen dans les transports, les salaires de chaque catégorie socioprofessionnelle du TRM le sont dans une proportion moindre, et en particulier pour les ouvriers. C'est le résultat de la structure par catégorie socioprofessionnelle des emplois dans le TRM.
- ❑ Les salaires et les primes augmentent en fonction du rythme de travail. Les grands routiers gagnent près de 10 % de plus que les autres conducteurs (hors frais de route).

4 A - Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises (1/2)

Augmentation du taux de salaire horaire dans le TRM de 3% en 2004

En 2004, l'augmentation du taux de salaire horaire de base des ouvriers de l'ensemble du transport routier de marchandises (TRM) est de 3 % (en moyenne annuelle) contre 2,6 % en 2003. Cette augmentation est supérieure à celle de l'ensemble du transport (+ 2,4 %) et à celle de l'ensemble de l'économie (+ 2,9 %).

Depuis 2000, année exceptionnelle tenant aux effets de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail, le rythme de croissance du taux de salaire horaire ouvrier du TRM ralentissait progressivement. En 2004, il atteint le seuil des 3% (contre 2,6% en 2003 ; figure 4 A.1).

Au premier juillet 2005, les salaires minimaux conventionnels mensuels des conducteurs du TRM sont passés de 1 337 € à 1 434 € en courte distance et de 1 780 à 1 871 € en longue distance, soit des augmentations respectives de 7,3 % et 5,1 % (après 3,7 % et 3,6 % en 2004 ; figure 4 A.3).

L'évolution du taux de salaire ouvrier horaire dans les transports routiers de marchandises est similaire à celle du salaire conventionnel des conducteurs du TRM⁵, en particulier depuis 2002 (figure 4 A.2).

Des salaires inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

En 2003, selon les déclarations annuelles de données sociales (DADS), le salaire annuel net moyen par année-travail dans le secteur des transports s'élève à 20 988 €, soit un niveau inférieur de 2,1 % à celui de l'ensemble du secteur privé (21 444 €). Dans les secteurs de la construction et du commerce, les niveaux de salaires annuels sont inférieurs respectivement de 12,9 % et 7,3% par rapport au secteur des transports (figure 4 A.4).

Le salaire annuel net moyen par année-travail des salariés du TRM s'élève à 17 462 € et représente 83 % du salaire annuel net moyen par année-travail des salariés de l'ensemble du secteur des transports (hors agences de voyage). Cet écart est en grande partie le fait

de la structure par catégorie socio-professionnelle des emplois dans le TRM. En effet, au sein de chaque catégorie socioprofessionnelle, les écarts sont moindres, même si les salaires restent dans le TRM inférieurs à la moyenne des transports. Ainsi, les salaires des cadres, professions intermédiaires et employés du TRM représentent respectivement 87 %, 88 % et 86 % des salaires moyens des catégories correspondantes dans l'ensemble des transports. Pour les ouvriers, ces ratios sont plus élevés, de l'ordre de 92 % pour les ouvriers qualifiés (dont les conducteurs font partie) et de 96 % pour les ouvriers non qualifiés (figure 4 A.5).

C'est dans le TRM que les salaires des conducteurs sont les plus faibles (hors compte propre), à 16 550 € par an. Dans le transport urbain de voyageurs, ils sont beaucoup plus élevés, de 23% (figure 4 A.7).

Les salaires des conducteurs plus faibles dans la messagerie et le TRM de proximité

Au sein même du TRM, c'est dans la messagerie que les salaires annuels nets moyens par année-travail 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 18 151 €, soit 8,9 % de plus que ceux du TRM de proximité (figure 4 A.6).

En revanche, en ce qui concerne les ouvriers qualifiés, et en particulier, les conducteurs, c'est dans la messagerie et dans le TRM de proximité que les salaires sont les plus faibles : respectivement 94% et 96% des salaires moyens des ouvriers qualifiés du TRM. Les conducteurs ont les salaires les plus élevés dans le TRM interurbain : 17 033 €, soit 2,9 % de plus que dans l'ensemble du TRM.

Les salaires des professions intermédiaires, des employés et des ouvriers non qualifiés sont les plus élevés dans le secteur de la location de camions avec conducteur. Les cadres sont mieux rémunérés dans le secteur de la messagerie, ce qui pourrait s'expliquer par la taille moyenne des entreprises qui est supérieure dans la messagerie à celle des entreprises des autres secteurs du TRM.

⁵ 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).

Figure 4 A.1 : Evolution du taux de salaire horaire ouvrier de 2000 à 2004 (moyenne annuelle)

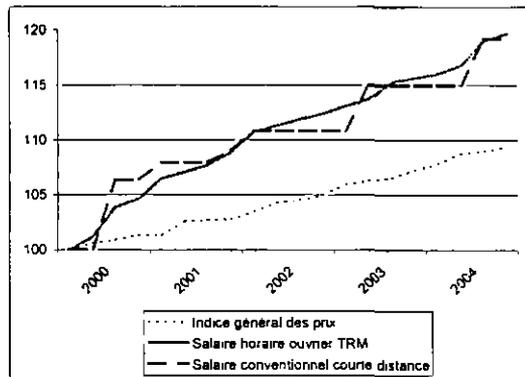
(en %)

	2000	2001	2002	2003	2004
Toutes activités	5,2	4,2	3,7	2,8	2,9
Transport	6,9	3,8	3,2	2,3	2,4
Ensemble du TRM	6,5	5,0	3,7	2,6	3,0

Source : enquête Acemo (Dares)

Figure 4 A.2 : Evolution du taux de salaire horaire ouvrier de 2000 à 2004

(base 100 en 2000)



Source : enquête Acemo (Dares) : Insee

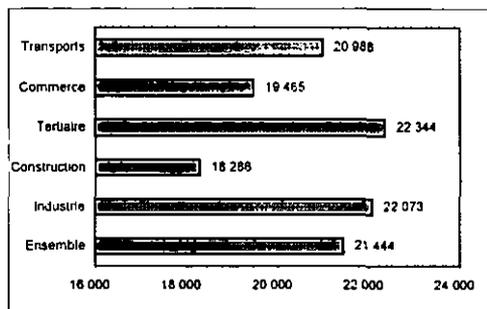
Figure 4 A.3 : Taux de salaire horaire ouvrier (base 100 : 1998T4) et salaires conventionnels dans le TRM

	2002				2003			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Taux de salaire horaire								
Toutes activités	114,6	115,5	116,3	116,9	117,9	118,6	119,7	120,1
Transport	115,6	116,2	116,9	117,6	118,3	118,9	119,8	120,1
TRM	117,6	118,2	118,8	119,3	120,1	120,8	122,4	122,8
Salaires mensuel minimal conventionnel des ouvriers du TRM								
Courte distance	1242,9	1242,9	1242,9	1242,9	1242,9	1288,9	1288,9	1288,9
Longue distance	1648,9	1658,6	1657,4	1657,4	1657,4	1657,4	1718,9	1718,9

	2004				2005			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Taux de salaire horaire								
Toutes activités	121,2	121,9	123,2	123,7	124,7	125,5		
Transport	120,9	121,4	122,7	123,5	124,2	124,8		
TRM	123,2	124,0	126,4	127,1	127,8	128,3		
Salaires mensuel minimal conventionnel des ouvriers du TRM								
Courte distance	1288,9	1288,9	1336,6	1336,6	1336,6	1336,6	1433,8	1433,8
Longue distance	1718,9	1718,9	1780,5	1780,5	1780,5	1780,5	1870,5	1870,6

Figure 4 A.4 : Salaires annuels nets moyens selon les secteurs d'activité en 2003

(par année travail ; en euros)



Source : DADS 2003, salariés à temps complet (hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires).

Figure 4 A.5 : Salaires annuels nets moyens par année-travail selon les secteurs d'activité des transports et la catégorie socioprofessionnelle en 2003

Indices 100 = secteur des transports

	Cadres	Prof Interm	Employés	Ouvriers	Total
Transport ferroviaire	85	100	108	121	114
Transport urbain	100	114	119	121	110
TRV	95	94	88	97	88
TRM (y c. messagerie)	87	88	86	92	83
Conduites	118	124	130	132	159
Transport maritime et fluvial	98	102	94	116	122
Transport aérien	147	119	114	127	172
Services auxiliaires (hors messagerie et agences de voyage)	97	96	97	95	99
Ensemble des transports (hors agences de voyage)	100	100	100	100	100

Ensemble (euros)	42 658	24 266	18 027	17 684	20 988
------------------	--------	--------	--------	--------	--------

Source : DADS 2003, salariés à temps complet (hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires).

Figure 4 A.6 : Salaires annuels nets moyens selon la catégorie socioprofessionnelle dans le TRM en 2003

en euros par année-travail

	TRM de proximité	TRM Interurbain	Localon de camions	Messagerie et fret	Ensemble TRM
Cadres	35 740	36 256	37 207	39 402	37 205
Professions intermédiaires	21 555	21 552	22 590	20 973	21 359
Employés	15 528	15 481	16 146	15 480	15 506
Ouvriers Qualifiés	15 881	16 966	16 596	15 434	16 506
dont Conducteurs	15 818	17 033	16 538	15 450	16 550
Ouvriers Non qualifiés	14 003	14 659	15 635	14 152	14 353
Ensemble	16 668	17 635	17 379	18 151	17 462

Source : DADS 2003, salariés à temps complet (hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires).

Figure 4 A.7 : Salaires annuels nets moyens des conducteurs par secteur d'activité en 2003

en euros par année-travail

Secteur d'activité	Salaires annuels nets moyens	Indice
Transport ferroviaire	17 645	103
Transport urbain	20 342	119
TRV	17 184	101
TRM (y c. messagerie)	16 550	97
Transport par conduites	14 829	87
Transport maritime et fluvial	17 729	104
Transport aérien	20 744	122
Services auxiliaires (hors messagerie et agences de voyages)	17 846	105
Ensemble des transports (hors agences de voyage)	17 054	100

Source : DADS 2003, salariés à temps complet (hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires).

Dans les précédents bilans sociaux du TRM, les salaires moyens étaient calculés sur la population des salariés à temps complet *permanents*, c'est à dire ayant travaillé du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Le salaire moyen par *année-travail* prend en compte l'ensemble des salariés à temps complet ayant travaillé en 2003, au pro-rata de leur durée effective (6 mois comptent pour une demi-année).

4 B - Les revenus des salariés dans le transport routier de marchandises (2/2)

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

Depuis quelques années, on assiste à une diminution de la part des frais de route dans l'ensemble des gains des conducteurs : 20 % en 1999, 16 % en 2003. 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 € contre 140 €. Par contre, leurs salaires et primes sont plus proches (respectivement 1 568 et 1 464 € par mois). 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 € par mois en moyenne, soit un quart de plus que celles des conducteurs du TRM de proximité (1 604 €) (figure 4 B.1).

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 (figure 4 B.1).

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 rythme de travail. Les grands routiers gagnent près de 10 % de plus que les autres conducteurs (respectivement : 1 582 et 1 444 € par mois ; figure 4 B.2).

Les différences sont beaucoup plus marquées en ce qui concerne les frais de route. Ils sont plus de trois fois plus importants pour les grands routiers : leurs frais de route s'élèvent, en moyenne, à 443 € par mois contre 153 € pour les autres routiers.

Le montant des sommes perçues varie aussi selon la durée de travail. L'écart entre les rémunérations mensuelles moyennes les plus élevées et les plus faibles, selon les durées hebdomadaires, est de 5 %. Si l'on y ajoute les frais de route, l'écart entre les sommes perçues passe à 19 %. (figure 4 B.3).

Le montant des frais de route évolue fortement avec la durée du temps de service hebdomadaire (calculée sur la base d'une semaine de référence de cinq jours ou plus). Les conducteurs déclarant travailler plus de 56 heures perçoivent des frais de route deux fois

plus élevés que ceux dont la durée de travail hebdomadaire est comprise entre 39 et 48h.

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

Le TRM se caractérise par un nombre important d'entreprises moyennes et petites. En 2003, selon l'enquête annuelle d'entreprise, les entreprises de moins de 10 salariés représentent 83,2 % du nombre total d'entreprises du secteur.

Les frais de route sont plus sensibles que les salaires à la taille des entreprises. Ils passent de 265 € par mois, en moyenne, pour les entreprises de moins de 10 salariés à 332 € 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 (figure 4 B.4).

Les rémunérations des conducteurs augmentent avec l'ancienneté

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

Ainsi, l'écart des rémunérations mensuelles (salaires et primes), 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 % (figure 4 B.5).

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.

Les rémunérations des conducteurs sont fonction du type de véhicule utilisé

Le salaire brut moyen des conducteurs augmente avec la taille du véhicule. En 2003, si les conducteurs de véhicules de plus de 19 tonnes sont dans la moyenne, ceux de véhicules de moins de 11 tonnes et de plus de 3,5 tonnes perçoivent un salaire inférieur de 7,8 % au salaire moyen (figure 4 B.6).

Le salaire moyen des femmes conducteurs routiers représente 83,8 % du salaire moyen.

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.

Figure 4 B.1 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route des conducteurs du TRM selon le secteur d'activité, premier semestre 2003

en euros

	Salaire et 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

Figure 4 B.2 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route selon le rythme de travail, premier semestre 2003

en euros

	Salaire	Primes	Frais de route	Ensemble
Grands routiers	1 550	32	443	2 025
Autres conducteurs	1 414	30	153	1 597
Ensemble	1 482	31	298	1 811

Source : enquête conjoncturelle

Figure 4 B.3 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route selon la durée hebdomadaire de travail, premier semestre 2003

en euros

	Salaire et primes	Frais de route	Ensemble
Moins de 39 h	1 494	167	1 661
De 39 à 48 h	1 527	202	1 729
De 48 à 56 h	1 570	307	1 877
Plus de 56 h	1 548	436	1 983
Ensemble	1 513	298	1 811

Source : enquête conjoncturelle

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 assimilées à une composante de la rémunération. Notamment, le montant moyen disponible pour le conducteur après paiement effectif de ses frais de voyage ne peut être apprécié.

Figure 4 B.4 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route des conducteurs du TRM selon la taille de l'entreprise, premier semestre 2003

en euros

	Salaire et 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

Figure 4 B.5 : Rémunérations mensuelles nettes et frais de route selon l'ancienneté, premier semestre 2003

en euros

	Salaire et primes	Frais de route	Ensemble
Moins d'un an	1 405	299	1 704
De 1 à 5 ans	1 487	302	1 789
De 5 à 10 ans	1 517	312	1 829
Plus de 10 ans	1 592	318	1 910
Ensemble	1 513	298	1 811

Source : enquête conjoncturelle

Figure 4 B.6 : Salaire brut annuel moyen des conducteurs du TRM selon le type d'emploi en 2003

en euros

	Hommes	Femmes	Ensemble
Livreur	16 416	12 943	16 116
Conducteur de véhicule jusqu'à 3,5 tonnes	16 462	13 468	16 225
Ensemble conducteurs livreurs	16 448	13 298	16 192
Conducteur de véhicule de plus de 3,5 tonnes et moins de 11 tonnes	19 255	16 175	19 201
Conducteur de véhicule de plus de 11 tonnes et moins de 19 tonnes	19 628	16 921	19 597
Conducteur de véhicule de plus de 19 tonnes	21 345	17 874	21 318
Conducteur hautement qualifié	21 957	17 676	21 903
Conducteur grand routier	22 197	19 930	22 180
Ensemble des conducteurs routiers	21 285	17 806	21 253

Source : CARCEPT

Champ : conducteurs à temps complets présents du 1er janvier au 31 décembre 2003 dans un même emploi et une même entreprise.

Figure 4 B.7 : Salaire net et frais de route des conducteurs du TRM, selon le rythme de travail hebdomadaire, en 1999

en euros

Rythme de travail	Salaire net (dont primes et 13ème mois)	Frais de route	Total
Compte d'autrui			
Ensemble des conducteurs	1 264	401	1 665
Rentre chaque jour	1 213	221	1 434
Ensemble des absents	1 312	564	1 876
Absents plus de 3 nuits	1 318	625	1 943
Absents de 1 à 3 nuits	1 300	444	1 744
Compte propre			
Ensemble des conducteurs	1 260	184	1 444
Rentre chaque jour	1 241	152	1 392
Ensemble des absents	1 413	387	1 800

Source : Enquête Inrets 1999

5 – La formation

- ❑ Dans l'ensemble des transports routiers la part des actifs non diplômés ou titulaires du seul BEPC est passée de 52 % en 1990 à 41 % en 2004 et celle des actifs titulaires au moins du baccalauréat de 11 % à 20 %.
- ❑ 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 2004.
- ❑ Le nombre de contrats de formation en alternance diminue en 2004, à l'exception des contrats d'adaptation en matière de conduite de véhicules.
- ❑ Le nombre d'attestations de formation professionnelle obligatoire délivrées se stabilise dans le compte d'autrui et augmente fortement dans le compte propre.
- ❑ Dans le transport routier de marchandises, l'effort de formation continue est stable en 2003. Le taux de participation financière y est toujours de 2 %, comme en 2002.

5 A - La formation dans le transport routier

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 : 42 % dans le TRM contre 31 % dans l'ensemble du secteur transport en 2004.

La proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur (18 %) est nettement moins élevée que dans le secteur transport (34 %) et dans l'ensemble de l'économie (40 %).

Amélioration du niveau moyen de formation dans le transport routier

Depuis 1990, le niveau de formation initiale s'est nettement amélioré. Cette situation résulte d'une diminution de la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC : elle est passée de 52 % à 42 %. Corrélativement, la part des actifs titulaires au moins du baccalauréat, de 11 % en 1990, atteint 18 % en 2004. Cette situation n'est pas propre au secteur, elle est en phase avec l'amélioration générale du niveau de formation de l'ensemble des salariés.

La formation des conducteurs du TRM

Le niveau du diplôme initial diminue sensiblement avec l'âge des conducteurs. Si 32 % de l'ensemble des conducteurs n'ont aucun diplôme ou simplement le BEPC, 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 %. Mieux formés, les conducteurs de moins de 35 ans possèdent beaucoup plus fréquemment un diplôme spécialisé dans les transports.

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 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

En 2004, près de 140 000 personnes⁶ ont été formées dans des spécialités du transport routier (y compris activités auxiliaires). La hausse des personnes formées (+ 8 % par rapport à 2003) se retrouve dans toutes les formations (conduite de véhicules, ventes et maintenance) à l'exception de celles concernant la "direction-gestion" (- 5,2 %). Cette hausse s'explique principalement par la forte augmentation du nombre de participants à la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS), soit près de 10 000 de plus que l'an dernier et dans une moindre mesure par celle du nombre de participants à la formation "maintenance" au niveau perfectionnement, soit 600 participants supplémentaires (fiche 5B).

Plus de jeunes en formation professionnelle mais moins 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 2004.

Le nombre de candidats présentés à un CAP ou un BEP de conduite routière est stable en 2004 alors qu'il diminue depuis 2000. En ce qui concerne l'enseignement supérieur, le nombre des candidats inscrits au baccalauréat professionnel "transport et logistique" augmente nettement (+ 23 %). Par contre, le nombre de candidats inscrits en formation "Direction-gestion" diminue de 7 %.

Amorcée depuis 2002, la baisse de la formation par alternance se confirme en 2004 avec une forte chute des contrats (- 26,1 %). Elle concerne surtout les contrats de qualification qui enregistrent une diminution de 31,2 % dont 17,7 % pour les contrats en matière de "conduite de véhicules". Les contrats d'adaptation sont restés stables en 2004, sauf en matière de "conduite de véhicules" où ils augmentent de 13,3 %.

⁶ Les effectifs concernent les formations gérées par l'AFT et Promotans, et les certificats de formation professionnelle dispensés par l'AFPA.

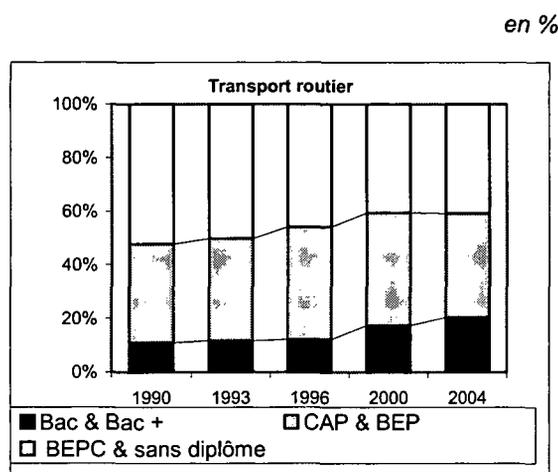
Figure 5 A.1 : Répartition des actifs selon le diplôme en 2004

	en %				
	Transp. Terrestre	dont TRM*	Transp. Aérien	Services Auxiliaires	Secteur Transport
Bac ou plus	26	18	69	43	34
CAP-BEP	38	40	15	32	35
Aucun ou BEPC	35	42	16	25	31
	100	100	100	100	100
Effectifs (milliers)	707	362	77	287	1 145

Source : enquête emploi 2004

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

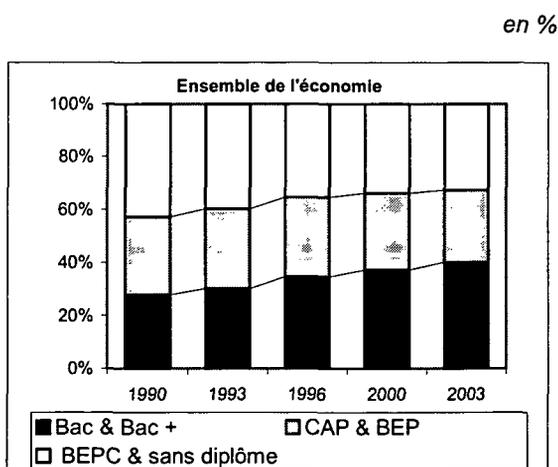
Figure 5 A.2 : Répartition des actifs selon le diplôme dans le transport routier



Source : enquêtes emploi

Rupture de série en 2003 : enquête-emploi en continu

Figure 5 A.3 : Répartition des actifs selon le diplôme dans l'ensemble de l'économie



Source : enquêtes emploi

Figure 5 A.4 : Répartition des conducteurs du TRM selon le diplôme obtenu le plus élevé, en 2003

en %

	Ensemble	Moins de 35 ans
Diplôme enseignement supérieur	2	2
BAC	7	12
CAP	41	39
BEP	19	36
BEPC	8	4
Aucun	24	7
	100	100

Source : enquête conjoncturelle

Figure 5 A.5 : Effectifs en formation dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

Nombre de participants

	2 000	2 001	2 002	2 003	2004*
Direction - gestion	14 031	11 841	11 613	11 889	11 265
Conduite de véhicules	121 054	90 461	82 685	102 303	111 741
Ventes/achats-Techniques d'exploitation	7 517	8 193	7 915	10 832	11 509
Maintenance	1 205	1 502	1 435	1 835	2 402
Total	143 807	111 997	103 648	126 859	136 917

*estimation

Source : CNPE

Champ : Convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport⁷

Figure 5 A.6 : Formation en alternance dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

Nombre de participants

	2000	2001	2002	2003	2004*
Contrats d'adaptation	1 150	508	865	868	870
dont conduite de véhicule	555	266	429	457	518
Contrats de qualification	5 018	4 792	4 510	4 510	3 103
dont conduite de véhicule	3 407	3 096	2 381	2 251	1 852
Ensemble	6 168	5 300	5 375	5 378	3 973

Source : CNPE

A partir d'une enquête menée directement auprès d'entreprises et d'établissements, la CNPE fournit des données sur l'emploi et la formation par famille professionnelle.

La famille "conduite de véhicules" regroupe les emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier. Elle représente environ 70 % de l'ensemble des effectifs du transport routier et auxiliaires de transport d'après les évaluations de la CNPE. Par ailleurs, les conducteurs des marchandises y représentent 80 % de l'ensemble des conducteurs concernés.

⁷ TRV (602B, 602G), TRM (602L, 602M, 602N, 602P), autres activités (634A, 634B, 634C, 641C, 712A en partie, 746Z en partie, 851J)

5 B - La formation des conducteurs

Les formations obligatoires

La formation des conducteurs routiers s'est fortement développée depuis 1998, avec la généralisation des formations obligatoires (FIMO et FCOS).

La formation initiale minimale obligatoire (FIMO)

Cette formation concerne à ce jour tous les conducteurs salariés et non salariés du transport routier de marchandises, ainsi que les conducteurs du compte propre. Elle s'adresse aux titulaires du seul permis « poids lourd » puisque les titulaires d'un diplôme de formation professionnelle « conduite » obtiennent la FIMO par équivalence.

Après avoir été multiplié environ par dix entre 1996, première année pleine d'application de cette mesure, et 2004, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO pour le compte d'autrui se stabilise et s'élève à 22 313 en 2004.

Quant au compte propre, le nombre d'attestations délivrées après formation augmente fortement en 2004 (+ 25 %) pour atteindre le nombre de 752 en 2004, ce qui est un effet de la mise en œuvre des accords de branche prévus par la loi de 1998.

La formation continue obligatoire de sécurité (FCOS)

Cette formation se renouvelle tous les 5 ans et concerne les conducteurs titulaires de la FIMO ou ceux qui ne conduisent que des véhicules dont le poids total autorisé hors charge (PTAC) est compris entre 3,5 tonnes et 7,5 tonnes.

Le nombre d'attestations délivrées au titre de la FCOS pour le compte d'autrui augmente de 4 % en 2004, après avoir doublé entre 2002 et 2003. Ces évolutions correspondent à l'échéancier de l'application des dispositions réglementaires.

La formation continue s'élargit au compte propre. En 2004, le nombre d'attestations délivrées pour le compte propre a doublé et atteint 9 590, ce qui correspond, comme pour la FIMO, à l'extension de la formation obligatoire.

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 commission nationale paritaire de l'emploi (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 diminué en 2002.

Les formations suivies par les conducteurs pour compte d'autrui.

Par ailleurs, 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 déjà 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 %.

Figure 5 B.1 : Nombre d'attestations délivrées après formation dans le transport routier de marchandises de 1996 à 2004 (compte d'autrui)

	1996	2001	2002	2003	2004
FIMO	2782	22 932	23 176	22 356	22 313
FCOS	1500	39 803	31 882	59 661	62 016

Source : DGMT

Figure 5 B.2 : Nombre d'attestations délivrées après formation dans le transport routier de marchandises de 1996 à 2004 (compte propre)

	2001	2002	2003	2004
FIMO	474	590	568	752
FCOS	3 305	4 370	4 690	9 590

Source : DGMT

Figure 5 B.3 : Pourcentage des conducteurs ayant au moins suivi une formation depuis un an, 1^{er} 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

Les conducteurs peuvent suivre plusieurs formations dans l'année : le total est supérieur à 100

Les formations professionnelles obligatoires des conducteurs

Le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises a été instauré par l'accord collectif du 20 janvier 1995 et confirmé par le décret du 31 mai 1997 qui lui a conféré un caractère réglementaire. En accord avec les partenaires sociaux, le gouvernement a décidé la généralisation de cette formation professionnelle et la loi du 6 février 1998 a prévu son application à tous les conducteurs routiers, salariés et non salariés, compte propre et compte d'autrui, marchandises et voyageurs.

La FIMO (formation initiale minimale obligatoire)

Mise en place au 1^{er} juillet 1995 dans le TRM (compte d'autrui), la FIMO vise à professionnaliser le métier de conducteur. Elle a une durée de quatre semaines et est destinée aux conducteurs 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. Le texte initial ménageait une période de transition de cinq ans, à compter du 1^{er} juillet 1995 destinée à mettre en place de manière progressive ces obligations. Depuis le 1^{er} 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.

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 FCOS (formation continue obligatoire de sécurité)

Les mêmes textes prévoient des mesures visant à la formation continue des conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes. 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 1^{er} 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 la plupart d'entre eux ont suivi 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 obligatoire 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.

5 C - La formation continue dans le transport routier

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

En 2003, dans l'ensemble de l'économie et dans les transports terrestres, le taux de participation financière continue de diminuer. Celui-ci s'inscrit dans un contexte de baisse continue depuis 1993. En revanche, le taux d'accès à la formation continue est stable dans les transports terrestres et remonte même dans l'ensemble de l'économie en 2003.

Pour le transport routier de marchandises, l'effort de formation continue est stable en 2003, le taux de participation financière est de 2 % comme en 2002 (figure 5 C.1). Si le taux d'accès à la formation est en forte hausse (+ 15 %), en revanche, la durée moyenne des stages diminue.

L'effort de formation continue reste plus faible dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble des transports terrestres et dans le reste de l'économie. 2 % de la masse salariale est consacré à la formation continue, soit moins que dans l'ensemble de l'économie (2,9 %) et deux fois moins que dans l'ensemble des transports terrestres (4,3 %). Les spécificités du secteur, prépondérance des ouvriers et l'importance des entreprises de petite taille expliquent en grande partie les écarts constatés.

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.

Autre indicateur, l'effort physique de formation continue (définition), est quatre fois plus faible dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble des transports terrestres (5,9 heures par salarié contre 22,9 heures). En revanche, cet indicateur augmente de 5,4 % en 2003.

Enfin, le taux d'accès à la formation continue est deux fois plus faible dans le TRM que dans l'ensemble des transports terrestres (26,4 % contre 46,8 %) alors que les durées moyennes de stage sont voisines. En 2003, le taux d'accès augmente (+ 15 %) davantage que dans l'ensemble des transports terrestres où il est stable.

Un effort de formation continue croissant avec la taille des entreprises

Par ailleurs, l'effort de formation est fortement lié à la taille des entreprises. Le 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 et 19 salariés, à 1,8 % dans les entreprises de 50 à 250 salariés et à 2,5 % dans les entreprises de plus de 250 salariés (figure 5 C.2).

Les écarts sont beaucoup plus importants au regard du nombre d'heures de stage effectuées en formation continue. Il est près de six fois plus faible dans les entreprises de 10 à 19 salariés que dans les entreprises de plus de 250 salariés. De même, le taux d'accès à la formation continue y est sept fois plus faible (figure 5 C.3)

Figure 5 C.1 : Formation continue dans les entreprises de 2001 à 2003

	2001	2002	2003
Effort physique de formation continue (heures)			
Transport routier de marchandises	5,6	5,6	5,9
transports terrestres	25,5	25,3	22,9
Ensemble de l'économie	12,5	10,7	11,3
Durée moyenne des stages (heures)			
Transport routier de marchandises	26,2	24,4	22,3
Transports terrestres	55,7	54,2	47,7
Ensemble de l'économie	32,4	31,7	31,3
Taux d'accès à la formation continue (%)			
Transport routier de marchandises	21,3	22,9	26,4
Transports terrestres	45,8	46,7	46,8
Ensemble de l'économie	37,5	33,8	35,2
Taux de participation financière (%)			
Transport routier de marchandises	1,9	2,0	2,0
transports terrestres	4,8	4,8	4,3
Ensemble de l'économie	3,1	3,0	2,9

Source : Cereq

Champ : entreprises de plus de 10 salariés

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

Figure 5 C.2 : Formation continue dans les entreprises de transport routier de marchandises en 2003

	Ensemble	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 250 salariés	plus de 250 salariés
Effort physique de formation continue (heures)	5,9	1,8	3,1	6,1	9,1
Durée moyenne des stages (heures)	22,3	27,3	28,1	25,0	19,3
Taux d'accès à la formation (%)	26,4	6,5	9,2	24,3	47,4
Taux de participation financière (%)	2,0	1,5	1,6	1,8	2,5

Source : Cereq

Champ : entreprises de plus de 10 salariés

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

Définitions :

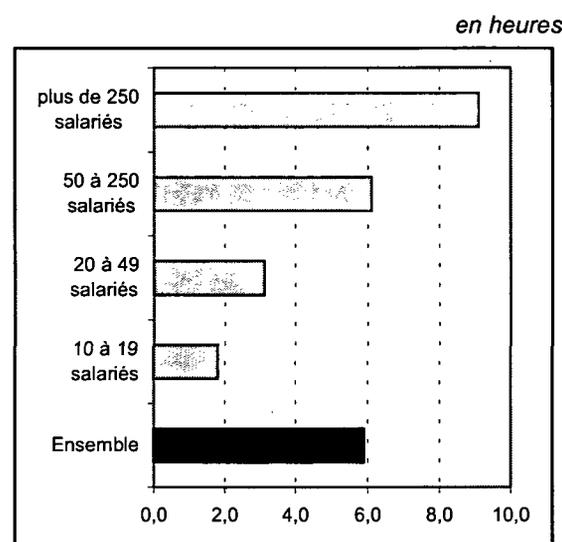
Le *taux de participation financière* est la part des dépenses de formation dans la masse salariale totale.

L'*effort physique de formation continue* est le rapport entre le nombre d'heures de stage et le nombre de salariés

La *durée moyenne des stages* est le nombre d'heures de stage par rapport au nombre de stagiaires (n.c. les formations en alternance).

Le *taux d'accès à la formation* est le nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance).

Figure 5 C.3 : Effort physique de formation continue dans les entreprises de transport routier de marchandises en 2003

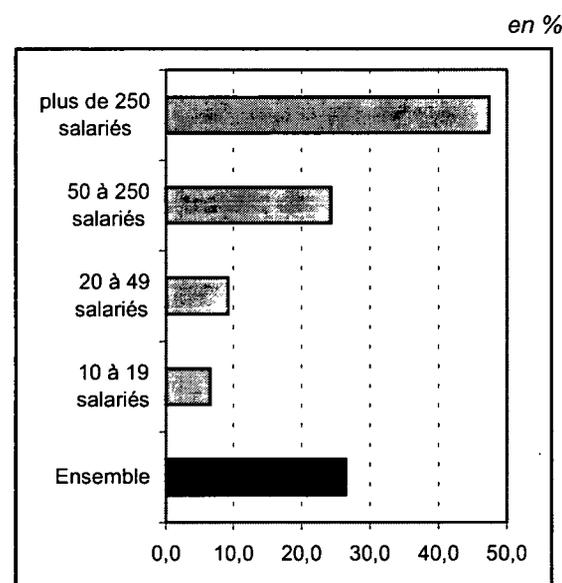


Source : Cereq

Champ : entreprises de plus de 10 salariés

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

Figure 5 C.4 : Taux d'accès à la formation continue dans les entreprises de transport routier de marchandises en 2003



Source : Cereq

Champ : entreprises de plus de 10 salariés

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

6 - Les accidents du travail dans le TRM

- 6,7 % des salariés du transport et de la manutention ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt contre 3,9 % pour l'ensemble de l'économie. Ce taux atteint 8,4 % dans le transport routier 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 plus âgés. 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 2004 : ils ont diminué de 62 % depuis 16 ans. Leur part dans l'ensemble des accidents corporels décroît (4,9 % en 2004 après 5,0 % en 2003) mais leur gravité augmente légèrement.

6 A - Le transport routier de marchandises : des activités à risques

Les transports routiers de marchandises : des activités à risques

Pour 2004, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a enregistré, pour le secteur des transports et de la manutention, 63 080 accidents du travail avec arrêt pour un effectif de 943 497 salariés. Le « taux de risque⁸ » est de 6,7 %, ce qui place ce secteur parmi les plus accidentogènes après celui de la construction (9,0 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,9 % (figure 6 A.1).

Le transport routier de marchandises contribue largement à cette situation. En 2004, il représentait un peu plus du tiers (37 %) des effectifs salariés de l'ensemble « Transports et manutention » affiliés au régime général alors qu'il était à l'origine de la moitié des accidents avec arrêt et de près de 58 % des décès. Toutefois, le taux de risque du TRM diminue assez régulièrement depuis 1999, pour s'établir en 2004, à 8,4 % (figure 6 A.2).

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

En 2004, les ouvriers représentent environ 79 % des salariés⁹ de l'ensemble du transport routier de marchandises, les ouvriers qualifiés 73 % et les ouvriers non qualifiés 6 %.

Les ouvriers sont victimes de 87 % des accidents avec arrêt : les ouvriers qualifiés (des conducteurs essentiellement) de 68 % et les ouvriers non qualifiés de 19 %.

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est donc plus important pour les ouvriers non qualifiés (25 %) que pour les ouvriers qualifiés (8 %) dont font partie les conducteurs (figure 6 A.3).

Les taux de risque sont relativement identiques suivant les secteurs d'activités du TRM. Cependant, dans les entreprises de messagerie, le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt des ouvriers, qu'ils soient ou non qualifiés, est plus élevé. Pour les ouvriers non qualifiés, ce taux de risque est de 26 % contre 17 % pour les autres activités ; pour les ouvriers qualifiés, ces chiffres sont respectivement de 12 % et 6 % (figure 6 A.4).

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

Les risques d'accidents du travail varient selon l'âge des salariés des activités du transport routier de marchandises (figure 6 A.5).

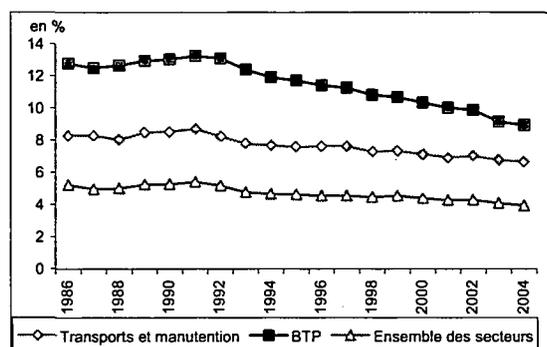
C'est pour les moins de 40 ans que le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail est le plus important. En 2004, les moins de 40 ans représentent 53 % des salariés et 59 % des victimes d'accidents avec arrêt de travail.

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 18 % des salariés et 29 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

⁸ Nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

⁹ Ne disposant pas des effectifs par catégorie socio-professionnelle 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 DADS.

Figure 6 A.1 : Taux de risque* des accidents avec arrêt



Source : CNAMTS

* Nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés, en %.

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 principale source d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés (hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP). Ces statistiques ne comprennent pas les travailleurs indépendants. 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 d'activité retenue dans ce document.

Codes Activités

602MD Transports routiers de marchandises (220 209 salariés)

602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques (26 222 salariés)

602PC Location de véhicules utilitaires et industriels (32 072 salariés)

634AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement/livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express (72 014 salariés)

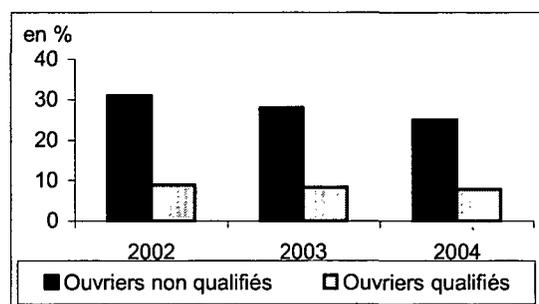
NB : Le code 602PC de la classification CNAMTS couvre un champ plus large que le code 602P de la nomenclature NAF. Il comprend en plus la location de véhicules avec conducteur dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes et la location de véhicules sans conducteur.

Figure 6 A.2 : Taux de risque des accidents du travail avec arrêt dans le TRM

	2000	2001	2002	2003	2004
Effectif	334 700	347 505	351 097	352 026	350 517
Accidents avec arrêt	31 681	31 244	32 490	30 752	29 506
Accidents avec incapacité permanente (IP)	2 254	2 031	2 222	2 319	2 496
Décès	85	95	107	89	58
Taux de risque	9,5	9,0	9,3	8,7	8,4
Taux de risque avec IP	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7
Taux de décès pour 10 000 salariés	2,5	2,7	3,0	2,5	1,7
Taux de décès dans le BTP	1,6	1,4	1,2	1,5	1,3

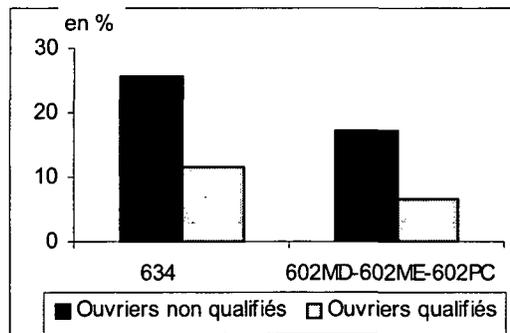
Source : CNAMTS

Figure 6 A.3 : Taux de risque des ouvriers dans le TRM selon la qualification



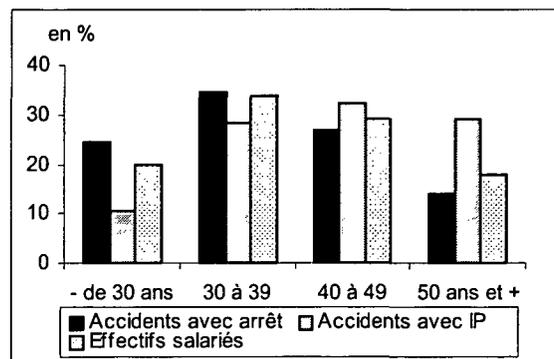
Source : CNAMTS

Figure 6 A.4 : Taux de risque des ouvriers dans le TRM selon le secteur d'activité



Source : CNAMTS

Figure 6 A.5 : Accidents et nombre de salariés par classe d'âge en 2004 dans le TRM



Source : CNAMTS

6 B - Accidentologie poids lourds

De 1988 à 2004, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué fortement et davantage que le nombre total d'accidents corporels : - 62 % dans le premier cas et - 52 % dans le second. En 2004, ils ne représentent plus que 4,9 % de l'ensemble des accidents corporels contre 6,3 % en 1988 (figure 6 B.1).

Le nombre d'accidents corporels ayant impliqué au moins un poids lourd a diminué de 6 % en 2004, après 16 % en 2003, et le nombre de tués dans ces accidents de 3 %, après 23,4 % en 2003. Ce ralentissement s'inscrit dans la tendance du bilan général de la sécurité routière.

Toutefois, la gravité des accidents poids lourds s'est maintenue à un niveau relativement élevé, autour de 16 tués pour 100 accidents corporels. En 1988, ce taux était de 15,6 et en 2004, de 16,5. Ce niveau est beaucoup plus élevé pour les poids lourds que pour les accidents, tous véhicules confondus. En effet, en 2004, les accidents impliquant un poids lourd sont 2,7 fois plus graves que l'ensemble des accidents : un ratio quasiment stable depuis 14 ans (figure 6 B.2).

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

43 % des accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu sur le réseau national (autoroutes et routes nationales). Cette proportion est plus réduite (18 %) pour l'ensemble des accidents : cela s'explique par le fait que la circulation (mesurée en nombre de véhicules-kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local pour l'ensemble des véhicules alors que les poids lourds roulent surtout sur le réseau national (figures 6 B.3 et 6 B.3 bis).¹⁰

¹⁰ 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.

Les accidents impliquant un poids lourd sont proportionnellement plus nombreux entre 6 heures du matin et 18 heures de l'après-midi : 79 % des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont produits dans ce créneau horaire, alors que, pour l'ensemble des véhicules, il n'y en a que 65 % (figure 6 B.4).

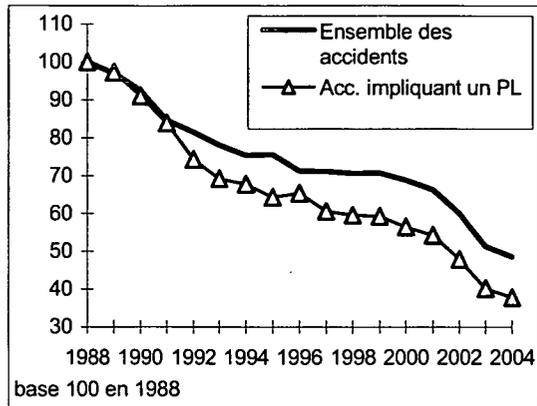
La vitesse, l'alcool, le transport de matières dangereuses : des causes aux accidents impliquant un poids lourd ?

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 18 % en 2004 (pour les véhicules légers, il est de 22 % et pour les motos de 43 %) (figure 6 B.5).

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 lourds. 1 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel a un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage s'établit à 0,7 % pour les accidents mortels. Pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6 % et 18,5 % (figure 6 B.6).

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 dangereuses 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. Selon la Mission des transports des matières dangereuses, et les données provisoires 2003, il y a eu 99 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 141 blessés et 17 tués. 42 de ces blessés et 1 de ces tués l'ont été au cours de la manutention des matières dangereuses.

Figure 6 B.1 : Accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd (PL)



Source : ONISR

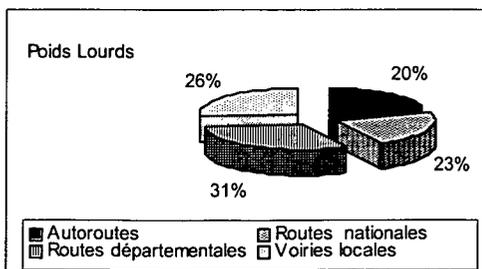
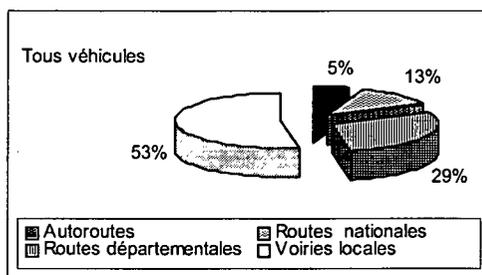
Figure 6 B.2 : Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules depuis 1988

	1988	1990	2000	2001	2002	2003	2004
Accidents poids lourd en % du total des accidents	6,3	6,2	5,2	5,2	5,1	5,0	4,9
Taux de gravité des accidents poids lourds	15,62	15,21	15,86	16,64	17,63	16,10	16,52
Taux de gravité tous véhicules	5,97	6,33	6,30	6,61	6,87	6,35	6,13
Taux de gravité PL/taux de gravité tous véhicules	2,6	2,4	2,5	2,5	2,6	2,5	2,7

Source : ONISR

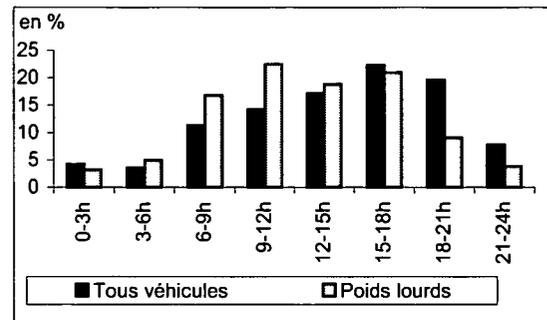
* Nombre de tués, pour 100 accidents corporels

Figures 6 B.3 et 6 B.3bis : Accidents corporels suivant le type de réseau en 2004



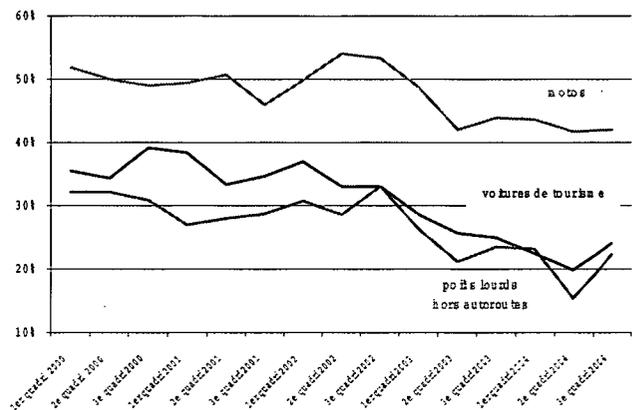
Source : ONISR

Figure 6 B.4 : Accidents corporels selon les tranches horaires en 2004



Source : ONISR

Figure 6 B.5 : Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h de 2000 à 2004



Source : ONISR

Ces chiffres sont extraits d'observations ponctuelles sur les routes, réalisées pour la DSCR, selon le poids du réseau, à partir de données de trafic. Lecture : en dehors du réseau autoroutier, 18 % des poids lourds ont dépassé la vitesse limite autorisée de plus de 10km/heure.

Figure 6 B.6 : Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2004

Conducteurs	au taux d'alcoolémie positif		%
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble des conducteurs	6 322	118 123	5,4
dont : voitures de tourisme	4 896	81 148	6,0
poids lourds	41	3 921	1,0
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble des conducteurs	845	5 247	16,1
dont : voitures de tourisme	674	3 653	18,5
poids lourds	4	597	0,7

Source : ONISR

Les annexes

Annexe 1- La situation économique

TABLEAU A 1.1 Le chiffre d'affaires hors taxes, sous-traitance comprise, de 1994 à 2003

(millions d'euros)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
TRM de proximité (602L)	5 988	6 083	5 934	6 510	6 864	6 847	7 438	8 166	8 229	8 431
TRM interurbain (602M)	12 940	13 702	13 863	14 471	16 412	17 180	18 289	19 786	19 784	20 097
loc. de camions avec conducteur (602P)	1 461	1 621	1 539	1 566	1 618	1 704	1 915	1 894	1 916	1 891
messagerie, fret express (634A)	6 554	6 830	7 846	8 143	9 074	9 582	10 603	11 147	11 440	11 260

Source : SESP – enquête annuelle d'entreprises

TABLEAU A 1.2 Le transport intérieur de marchandises de 1994 à 2004 (hors transit)

(milliards de tonnes-kilomètres)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Transport ferroviaire	39,9	39,0	39,6	42,4	43,1	42,9	46,0	42,2	42,2	39,7	38,7
Transport routier	184,5	196,9	199,7	204,8	212,7	225,0	229,4	234,5	236,1	237,7	248,4
Transport fluvial	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3
Transport par conduites	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7	22,1	21,0	22,1	20,5
Total Terrestre	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4	305,5	306,1	306,4	314,9

Sources : SESP, SNCF, VNF

TABLEAU A 1.3 Les indices de prix du transport routier de marchandises au véhicule-kilomètre de 1994 à 2004

(base 100 en 1990)

	Ensemble	International		France	
		Zone longue	Zone courte	Zone longue	Zone courte
1994	101,8	101,1	104,8	104,3	104,3
1995	100,0	101,0	104,1	102,7	102,7
1996	102,5	96,2	103,3	100,7	100,7
1997	102,8	99,0	102,5	100,4	100,4
1998	103,9	101,1	104,1	100,9	100,9
1999	105,3	100,9	107,4	101,9	101,9
2000	111,5	108,6	113,6	107,3	107,3
2001	116,6	113,2	120,3	111,6	111,6
2002	116,8	112,9	121,1	111,7	111,7
2003	118,4	114,8	122,2	113,2	113,2
2004	119,1	116,0	123,9	113,3	113,3

Source : SESP. 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 1994 à 2004

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Créations	10 636	10 498	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766	6 612	7 234	7 089
Défaillances	2 389	1 966	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748	1 679	1 802	1 773
Nombre au 31/12	91 135	92 991	91 669	92 724	92 415	91 987	91 350	90 262	90 370	90 238	n.d.

Source : Insee – Bodacc

(*) y compris agences de voyage

TABLEAU A 1.5 Le taux de sous-traitance dans le TRM* de 1994 à 2004

(en %)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Taux de sous-traitance	15,8%	15,4%	14,8%	14,5%	13,8%	14,5%	14,2%	13,7%	13,9%	15,1%

Source : SESP – enquête annuelle d'entreprises

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

TABLEAU A 1.6 Le taux de sous-traitance dans le TRM, selon l'activité et la taille de l'entreprise, de 1997 à 2003

	(en %)						
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
TRM de proximité (602L)							
6 à 49 salariés	9,8	9,5	9,4	10,2	9,9	9,5	12,2
50 salariés et plus	14,9	15,9	16,1	14,4	13,1	13,2	12,4
Plus de 6 salariés	11,4	11,3	11,6	11,5	10,8	10,7	12,3
TRM interurbain (602M)							
6 à 49 salariés	12,8	11,8	12,5	12,0	11,1	10,7	12,0
50 salariés et plus	18,5	17,6	18,1	17,6	17,8	18,6	19,5
Plus de 6 salariés	15,6	14,7	15,4	15,0	14,6	15,0	16,1
Location avec conducteur (602P)							
6 à 49 salariés	8,8	6,2	7,3	8,3	7,6	11,3	13,2
50 salariés et plus	7,0	9,4	9,7	8,5	6,8	7,9	8,0
Plus de 6 salariés	7,8	7,9	8,6	8,4	7,2	9,3	10,2
Messagerie, fret express (634A)							
6 à 49 salariés	47,9	46,0	48,2	34,7	40,5	36,5	40,1
50 salariés et plus	48,5	50,8	49,8	52,4	51,7	53,0	52,7
Plus de 6 salariés	48,5	50,4	49,6	51,2	50,9	51,9	51,8
Ensemble							
6 à 49 salariés	14,1	13,2	14,1	12,7	12,2	11,8	13,7
50 salariés et plus	31,5	32,8	32,3	33,3	32,8	33,6	33,4
Plus de 6 salariés	24,6	24,9	25,3	25,6	24,9	25,5	26,0
dont 602L et 602M							
6 à 49 salariés	11,9	11,0	11,6	11,5	10,7	10,3	12,1
50 salariés et plus	17,8	17,3	17,8	17,1	17,1	17,8	18,4
Plus de 6 salariés	14,5	13,8	14,5	14,2	13,7	13,9	15,1

Source : SESP – enquête annuelle d'entreprises

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Compte de production de la branche TRM en prix 2000 (Insee - CCTN)						
	(en millions d'euros)					
Consommations intermédiaires	17 684	17 979	18 946	19 161	19 625	nd
Valeur ajoutée	12 427	13 400	13 339	13 415	13 599	nd
Production effective	30 111	31 379	32 285	32 576	33 224	35 134
Le facteur travail de la branche (Comptes de la nation)						
	(effectifs en milliers équivalent temps plein)					
Salariés	286,3	304,7	317,0	322,4	323,5	323,1
Non salariés	26,8	27,0	26,8	26,7	26,7	26,8
Total des effectifs	313,1	331,7	343,8	349,1	350,2	349,9
La productivité du travail						
base 100 en 1999	100,0	101,8	97,8	96,8	97,8	nd

Source : Insee – Comptes de la nation (branche TRM, y compris le déménagement, hors messagerie).

La productivité du travail est mesurée ici par le rapport entre la valeur ajoutée au prix 2000 et les effectifs totaux en équivalent temps plein (heures travaillées non disponibles) ; les chiffres de l'emploi 2004 sont estimés.

TABLEAU A 1.8 Le facteur capital du secteur TRM et messagerie* de 1994 à 2003 (parc au 31 décembre)

(en milliers de véhicules)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
TRM de proximité (602L)										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	21,7	25,1	27,8	28,2	29,9	29,4	36,8	37,9	34,5	37,2
Camions (plus de 3,5t PTAC)	27,1	27,0	25,6	25,2	28,3	27,3	26,3	24,8	26,1	23,0
Tracteurs routiers	25,9	27,1	26,9	26,1	24,2	23,8	27,0	28,5	29,1	37,5
Total véhicules à moteur	74,7	79,2	80,2	79,6	82,5	80,5	90,1	91,1	89,7	97,7
Remorques et semi remorques	39,8	41,1	38,2	37,9	35,8	35,6	37,5	39,0	40,1	50,9
TRM interurbain (602M)										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	8,5	7,7	8,1	10,8	14,5	14,2	17,6	16,9	14,5	14,9
Camions (plus de 3,5t PTAC)	32,2	33,0	32,4	32,2	44,1	43,2	38,3	37,5	33,5	36,1
Tracteurs routiers	74,4	78,3	78,7	76,8	77,9	80,5	89,6	93,4	98,5	97,1
Total véhicules à moteur	115,1	119,0	119,2	119,7	136,4	138,0	145,5	147,8	146,5	148,0
Remorques et semi remorques	112,7	117,2	117,4	111,8	119,1	122,8	127,2	133,3	136,1	133,1
Location avec conducteur (602P)										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	8,5	5,8	5,3	5,7	6,3	5,6	6,2	5,8	4,8	5,1
Camions (plus de 3,5t PTAC)	13,9	10,4	11,8	10,3	9,6	9,6	10,7	11,1	10,1	8,6
Tracteurs routiers	7,6	8,4	8,8	7,7	8,1	8,5	9,1	9,5	8,7	8,9
Total véhicules à moteur	30,0	24,6	25,9	23,7	24,1	23,8	26,0	26,3	23,7	22,5
Remorques et semi remorques	9,8	11,3	10,2	10,3	10,4	10,8	12,6	13,4	10,8	14,1
Messagerie, fret express (634A)										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	4,2	4,4	4,7	4,0	5,3	6,2	7,4	7,0	6,7	6,9
Camions (plus de 3,5t PTAC)	9,7	10,3	12,2	11,7	11,6	10,4	10,4	10,1	11,0	9,5
Tracteurs routiers	4,8	4,8	6,6	6,1	6,3	6,3	6,9	7,1	8,2	6,4
Total véhicules à moteur	18,7	19,6	23,5	21,9	23,1	22,9	24,8	24,2	25,9	22,9
Remorques et semi remorques	12,9	12,9	14,9	14,6	14,4	14,8	15,1	16,1	16,3	14,7
Ensemble										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	42,9	43,0	45,9	48,8	56,0	55,4	68,0	67,6	60,5	64,1
Camions (plus de 3,5t PTAC)	82,9	80,7	82,0	79,4	93,6	90,5	85,7	83,4	80,7	77,2
Tracteurs routiers	112,7	118,7	121,0	116,8	116,5	119,1	132,7	138,4	144,5	149,9
Total véhicules à moteur	238,5	242,4	248,8	244,9	266,1	265,1	286,4	289,4	285,8	291,2
Remorques et semi remorques	175,2	182,6	180,7	174,6	179,7	184,0	192,4	201,8	203,3	212,8
Dont 602L et 602M										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	30,2	32,8	35,8	39,0	44,4	43,6	54,4	54,8	49,0	52,1
Camions (plus de 3,5t PTAC)	59,3	60,0	58,0	57,4	72,4	70,5	64,5	62,3	59,6	59,1
Tracteurs routiers	100,3	105,4	105,6	102,9	102,1	104,3	116,7	121,8	127,6	134,6
Total véhicules à moteur	189,8	198,3	199,4	199,3	218,9	218,4	235,6	238,9	236,2	245,8
Remorques et semi remorques	152,6	158,4	155,6	149,7	154,8	158,5	164,7	172,2	176,2	184,0

Source : SESP – enquête annuelle d'entreprises.

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

Annexe 2- L'emploi

TABLEAU A 2.1 : Nombre d'entreprises dans les activités de transport routier de marchandises de 1994 à 2003 selon la taille de l'entreprise

Activité	Taille	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 p
TRM interurbain	0 à 9 salariés	9 255	8 175	8 061	9 980	11 638	11 343	11 659	10 411	10 653	10 386
	10 à 49 salariés	2 414	2 535	2 489	2 476	2 858	2 720	2 923	3 114	3 065	2 917
	50 salariés et plus	485	527	539	537	592	632	676	694	688	702
	Total	12 154	11 237	11 089	12 993	15 088	14 695	15 258	14 219	14 406	14 005
TRM de proximité	0 à 9 salariés	19 075	21 173	22 023	22 116	22 115	22 542	20 895	21 346	19 640	19 478
	10 à 49 salariés	1 405	1 528	1 456	1 527	1 577	1 530	1 707	1 891	1 926	1 839
	50 salariés et plus	147	132	134	151	154	173	187	202	195	216
	Total	20 627	22 833	23 613	23 794	23 846	24 245	22 789	23 439	21 761	21 533
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	1 233
	10 à 49 salariés	290	326	309	276	290	285	282	267	255	267
	50 salariés et plus	67	73	67	69	74	72	78	72	81	79
	Total	1 435	2 206	2 015	2 281	2 475	2 403	1 937	1 784	1 637	1 579
Messagerie	0 à 9 salariés	115	109	120	186	526	607	596	476	586	562
	10 à 49 salariés	186	210	262	226	219	234	226	229	205	209
	50 salariés et plus	161	169	181	183	191	186	194	184	179	170
	Total	462	488	563	595	936	1 027	1 016	889	970	941
Ensemble	0 à 9 salariés	29 523	31 264	31 843	34 218	36 390	36 538	34 727	33 678	32 180	31 659
	10 à 49 salariés	4 295	4 599	4 516	4 505	4 944	4 769	5 138	5 501	5 451	5 232
	50 salariés et plus	860	901	921	940	1 011	1 063	1 135	1 152	1 143	1 167
	Total	34 678	36 764	37 280	39 663	42 345	42 370	41 000	40 331	38 774	38 058

Source : EAE-SESP

TABLEAU A 2.2 : L'emploi salarié dans les activités de transport routier de marchandises de 1995 à 2003*, selon la taille de l'entreprise

Activité	Taille	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003p
TRM interurbain	0 à 9 salariés	19 295	18 040	21 908	25 734	25 610	25 382	26 725	24 304	24 873
	10 à 49 salariés	57 923	57 554	56 310	63 625	63 402	66 470	70 566	68 509	67 803
	50 salariés et plus	65 517	67 553	66 942	75 530	80 490	88 076	91 917	94 069	96 085
	Total	142 735	143 147	145 160	164 889	169 502	179 928	189 208	186 882	188 761
TRM de proximité	0 à 9 salariés	28 589	29 576	30 197	34 630	30 798	29 854	33 623	31 280	34 388
	10 à 49 salariés	29 377	28 637	28 977	31 259	30 640	34 178	37 944	38 228	36 464
	50 salariés et plus	15 969	14 407	17 251	16 726	18 576	19 545	21 180	21 319	22 541
	Total	73 935	72 620	76 425	82 615	80 014	83 577	92 747	90 827	93 393
Location avec conducteur	0 à 9 salariés	nd	nd	2 732	2 964	2 761	2 649	2 546	2 568	2 373
	10 à 49 salariés	nd	nd	6 751	7 031	6 948	6 670	6 730	6 253	6 437
	50 salariés et plus	nd	nd	10 482	9 626	10 575	13 710	11 429	11 833	11 200
	Total	nd	nd	19 965	19 621	20 284	23 029	20 705	20 654	20 010
Messagerie	0 à 9 salariés	nd	nd	666	980	1 169	1 224	1 232	1 485	1 301
	10 à 49 salariés	nd	nd	6 210	6 026	6 499	6 184	6 145	5 745	6 019
	50 salariés et plus	nd	nd	57 059	61 427	65 137	72 489	73 674	72 911	70 320
	Total	nd	nd	63 935	68 433	72 805	79 897	81 051	80 141	77 640
Ensemble *	0 à 9 salariés	47 884	47 616	55 503	64 308	60 338	59 109	64 126	59 637	62 935
	10 à 49 salariés	87 300	86 191	98 248	107 941	107 489	113 502	121 385	118 735	116 723
	50 salariés et plus	81 486	81 960	151 734	163 309	174 778	193 820	198 200	200 132	200 146
	Total	216 670	215 767	305 485	335 558	342 605	366 431	383 711	378 504	379 804

*hors location avec conducteur et messagerie avant 1997

*Les chiffres 2003 ne sont pas disponibles

Source : EAE-SESP

TABLEAU A 2.3 : L'emploi dans les entreprises de transport routier de marchandises entre 2000 et 2003, selon l'activité de l'entreprise

unité : ETP

Activité	2000			2001			2002			2003(p)		
	salariés	non salariés	total									
TRM interurbain	179 928	8 751	188 679	189 208	8 792	198 000	186 882	9 302	196 184	188 761	9 139	197 900
TRM de proximité	83 577	17 669	101 246	92 747	18 832	111 579	90 827	16 621	107 448	93 393	17 224	110 617
Location avec conducteur	23 029	1 235	24 264	20 705	1 316	22 021	20 654	1 125	21 779	20 010	1 201	21 211
Messagerie	79 897	468	80 365	81 051	376	81 427	80 141	459	80 600	77 640	479	78 119
Ensemble	366 431	28 123	394 554	383 711	29 316	413 027	378 504	27 507	406 011	379 804	28 043	407 847

Source : EAE-SESP.

TABLEAU A 2.4 : Evolution de l'effectif salarié dans les établissements de transport routier de marchandises entre 1996 et 2004 selon le sexe et l'activité

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004p
TRM de proximité	81 814	83 658	88 831	94 833	99 886	104 040	103 037	102 394	104 460
TRM interurbain	163 745	169 472	178 123	186 738	195 391	199 378	200 680	200 053	198 220
Location avec conducteur	19 170	19 470	19 968	21 442	21 709	22 070	21 150	21 141	20 642
Messagerie	40 070	42 277	46 366	48 871	55 856	56 950	57 032	54 671	51 802
Ensemble TRM	304 799	314 877	333 288	351 884	372 842	382 438	381 899	378 259	375 124
Hommes									
TRM de proximité	72 983	74 594	78 947	84 218	88 665	91 786	91 275	90 732	91 918
TRM interurbain	146 868	152 077	160 059	167 871	174 877	178 527	179 601	178 676	176 986
Location avec conducteur	17 630	17 957	18 498	19 888	20 045	20 329	19 474	19 504	19 048
Messagerie	30 474	32 550	35 750	37 635	42 752	43 503	43 380	41 592	39 360
Ensemble TRM	267 955	277 178	293 254	309 612	326 339	334 145	333 730	330 504	327 312
Femmes									
TRM de proximité	8 831	9 064	9 884	10 615	11 221	12 254	11 762	11 662	12 542
TRM interurbain	16 877	17 395	18 064	18 867	20 514	20 851	21 079	21 377	21 234
Location avec conducteur	1 540	1 513	1 470	1 554	1 664	1 741	1 676	1 637	1 594
Messagerie	9 596	9 727	10 616	11 236	13 104	13 447	13 652	13 079	12 442
Ensemble TRM	36 844	37 699	40 034	42 272	46 503	48 293	48 169	47 755	47 812

Source : Unedic

TABLEAU A 2.5 : Répartition par âge de la population active du TRM, du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie en 2004

en %

	TRM	Transport	Ensemble
Moins de 25 ans	5,1	6,8	8,5
De 25 à 39 ans	44,6	42,7	39,3
De 40 à 49 ans	28,8	29,7	28,4
Plus de 49 ans	21,5	20,8	23,8
Total	100	100	100

Source : enquête emploi

TABLEAU A 2.6 : Les intentions de mobilité des salariés dans les entreprises de transport en 2004

en %

Transports ferroviaires	2,6
Transports urbains	3,7
Transports routiers de voyageurs	9,5
Transports routiers de marchandises	5,3
Transports aériens	5,6
Services auxiliaires	7,6
Ensemble	5,9

Source : enquête emploi

TABLEAU A 2.7 : Répartition des salariés selon l'ancienneté dans l'entreprise en 2004

en %

Ancienneté dans l'entreprise	Conducteurs du TRM	Salariés du TRM	Salariés du transport	Salariés hors Etat et collectivités territoriales
Moins d' un an	13,9	15	10	12
De 1 à moins de 5 ans	38,4	40	31	29
De 5 à moins de 10 ans	21,5	20	18	15
10 ans et plus	26,3	25	41	45
Total	100	100	100	100

Source : enquête emploi

Annexe 5- La formation

TABLEAU A 5.1 : Evolution de la répartition des actifs selon le diplôme de 1995 à 2003

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	nombre d'actifs	
								2002	2003
Transports routiers									
BEPC & sans diplôme	220	218	222	217	208	219	221	204	218
CAP & BEP	192	201	205	204	213	228	230	184	176
Bac & Bac +	59	58	59	69	83	94	98	91	92
Total	471	477	487	491	505	541	549	559	486
Total transports									
BEPC & sans diplôme	390	369	377	362	344	370	375	333	354
CAP & BEP	349	357	364	376	373	392	401	344	357
Bac & Bac +	204	218	223	253	276	305	338	295	341
Total	942	945	963	991	993	1 067	1 114	1 132	1 051

Source : enquêtes-emploi-Insee. Les enquêtes emploi sont en continu à partir de 2002, en mars auparavant

TABLEAU A 5.2 : Evolution de la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires de 1998 à 2003

Formations professionnelles	nombre de participants					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Direction - gestion, dont :	10 633	12 033	14 031	11 841	11 613	11 889
perfectionnement maîtrise et cadres	5 392	7 348	7 774	6 152	5 890	5 635
attestation de capacité	2 521	2 170	33 710	2 986	2 926	3 366
DUT et BTS	1 969	1 933	1 913	1 936	2 006	2 023
Conduite de véhicules, dont :	95 278	98 631	121 054	90 461	82 685	102 203
CFP	6 842	7 776	7 910	8 860	8 891	7 142
FIMO	5 187	6 046	6 961	8 547	8 994	8 566
FCOS	38 400	39 970	66 867	27 645	27 652	47 521
matières dangereuses	28 129	26 503	23 843	29 984	22 036	22 047
perfectionnement "eco-sécurité"	11 016	12 425	9 278	8 136	7 452	8 946
CAP et BEP "conduite routière"	2 235	2 161	2 309	2 348	2 424	2 485
Permis de conduire	3 469	3 750	3 886	4 941	5 236	5 596
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont :	8 425	8 459	7 517	8 193	7 915	10 132
initiation professionnelle	1 433	1 574	1 669	1 466	1 846	2 133
perfectionnement professionnel	2 754	2 722	2 129	2 949	2 319	3 979
Bac. pro. "transport"	1 923	1 846	1 913	1 941	1 870	1 967
BEP "agent du transport"	617	517				
Caristes	21 265	23 340	26 936	35 723	44 216	41 976
Maintenance, dont :	1 687	1 567	1 205	1 502	1 435	1 835
BEP/CAP	747	720	650	643	646	599
perfectionnement professionnel	819	737	432	739	692	1 138
Total hors caristes	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

TABLEAU A 5.3 : Evolution du nombre de permis de conduire "poids lourds" délivrés de 1997 à 2004

	Nombre de permis							
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Permis poids lourds (C + EC)	33 667	33 342	35 666	42 494	47 950	48 019	52 873	57 057

Source : DSCR

TABLEAU A 5.4 : Formation continue selon la taille des entreprises en 2003

	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	2,0	3,3	7,2	7,3	16,0	40,8	22,3
Transports maritimes	9,6	12,9	1,7	*	20,0	*	13,8
Transports aériens et spatiaux	0,0	25,3	2,1	*	8,7	*	41,6
Ensemble de l'économie	2,8	4,0	7,4	11,0	14,7	16,9	11,0
Durée moyenne des stages, en heures							
Transports terrestres	28,4	25,9	24,8	18,5	28,6	58,6	47,7
Transports maritimes	*	36,3	17,2	*	34,1	*	33,5
Transports aériens et spatiaux	24,5	35,8	35,5	57,6	20,5	*	50,1
Ensemble de l'économie	32,4	4,0	26,2	28,1	31,7	34,3	31,3
Taux d'accès à la formation continue, en %							
Transports terrestres	7,0	12,8	28,9	39,2	55,9	69,7	46,8
Transports maritimes	1,8	35,6	9,8	*	58,7	*	41,2
Transports aériens et spatiaux	0,0	70,6	6,0	*	42,3	*	82,9
Ensemble de l'économie	8,8	12,8	28,1	38,9	46,2	49,2	35,2
Taux de participation financière des entreprises, en %							
Transports terrestres	1,5	1,6	1,9	2,3	3,0	6,2	4,3
Transports maritimes	3,0	2,6	1,7	*	3,0	-	2,6
Transports aériens et spatiaux	2,1	3,6	1,7	4,5	8,5	*	8,9
Ensemble de l'économie	1,7	1,8	2,3	2,7	3,3	3,8	2,9

Source : Cereq

Le taux de participation financière est la part des dépenses de formation dans la masse salariale totale.

L'effort physique de formation continue est le rapport entre le nombre d'heures de stage et le nombre de salariés

La durée moyenne des stages est le nombre d'heures de stage par rapport au nombre de stagiaires (n.c. les formations en alternance).

Le taux d'accès à la formation est le nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance).

Annexe 6- L'accidentologie

TABLEAU A 6.1 : Statistiques d'accidents du travail

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
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	943
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	56	58	55	51	52	53	54	55	56	59	62	63	66	64	63
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	6,7
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	5,0
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	0,5
Nombre d'accidents mortels	205	196	175	166	161	144	149	134	137	132	129	138	145	122	100
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	1 328
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	168	172	163	142	137	134	125	119	119	120	126	124	126	120	119
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	9,0
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	10,4
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	0,8
Nombre d'accidents mortels	361	313	298	256	214	189	208	176	175	155	191	176	157	181	172
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	17 531
Nbre d'accidents avec arrêt (milliers)	761	787	750	676	668	672	658	659	679	721	743	737	760	721	692
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	3,9
Nbre d'accidents avec I.P. (milliers)	67	68	62	53	55	60	49	46	47	45	48	43	47	49	52
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	0,3
Nombre d'accidents mortels	1 213	1 082	1 024	855	806	712	773	690	683	717	730	730	686	661	626

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 SESP à partir de 2000.

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

	2002				2003				2004			
	602MD	602ME	602PC	634AA	602MD	602ME	602PC	634AA	602MD	602ME	602PC	634AA
Nbre de salariés	217 508	25 610	33 992	73 987	220 977	25 904	33 917	71 228	220 209	26 222	32 072	72 014
Nbre d'accidents avec arrêt	18 647	2 824	3 406	7 613	17 917	2 546	3 097	7 192	17 189	2 483	2 895	6 939
Taux de risque (%)	8,6	11,0	10,0	10,3	8,1	9,8	9,1	10,1	7,8	9,5	9,0	9,6
Nbre d'accidents avec I.P.	1 425	182	241	374	1 519	141	274	385	1 617	201	290	388
Taux de risque avec IP (%)	0,7	0,7	0,7	0,5	0,7	0,5	0,8	0,5	0,7	0,8	0,9	0,5
Nombre de décès	84	9	10	4	64	6	9	10	42	10	2	4
Nombre de décès pour 10 000 salariés	3,9	3,5	2,9	0,5	2,9	2,3	2,7	1,4	1,9	3,8	0,6	0,6

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 groupage 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	457	2 808	3 993	5 015	5 190	7 890	3 975	150	28	29 506
en %	1,5	9,5	13,5	17,0	17,6	26,7	13,5	0,5	0,1	100,0
Accidents avec IP										
Nombre	9	80	169	304	404	805	694	30	1	2 496
en %	0,4	3,2	6,8	12,2	16,2	32,3	27,8	1,2	0,0	100,0

Source : CNAMTS

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

IP : Incapacité permanente.

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)	6 348	22	608	24	3	5
Emplacement de travail et surface de circulation (accidents de plain pied)	5 787	20	429	17	1	2
Objets en cours de manipulation	5 959	20	447	18	0	0
Objets en cours de transport manuel	3 898	13	285	11	0	0
Véhicules, sauf chariot de manutention	2 238	8	317	13	31	53
Appareils de levage et de manutention	2 014	7	146	6	0	0
Autres	26 244					
	3 262	11	264	11	23	40
Total	29 506	100	2 496	100	58	100

Source : CNAMTS

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

TABLEAU A 6.5 : Statistiques d'accidents de la route

	1986	1988	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
USAGERS D'UN POIDS LOURD (1)																	
Blessés légers	1 942	2 036	1 950	1 843	1 615	1 535	1 483	1 389	1 376	1 358	1 244	1 359	1 311	1 241	1 108	935	806
Blessés graves	735	721	687	623	474	475	399	403	357	363	362	367	290	286	266	228	169
Tués	207	192	194	154	123	136	122	128	113	110	108	105	116	135	125	107	80
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD																	
Blessés légers	9 861	10 121	9 305	8 646	7 737	7 139	7 049	6 741	6 308	6 334	6 288	6 197	6 078	5 722	4 955	4 243	3 971
Blessés graves	4 505	4 347	3 911	3 540	3 013	2 834	2 682	2 645	2 415	2 867	2 258	2 056	1 733	1 668	1 550	1 114	1 026
Tués	1 724	1 740	1 542	1 573	1 281	1 339	1 250	1 276	1 097	1 056	1 102	1 018	998	1 005	940	720	696
NOMBRE D'ACCIDENTS																	
Acc. impliquant un PL	11 017	11 140	10 138	9 349	8 281	7 712	7 555	7 309	7 288	6 751	6 639	6 599	6 291	6 039	5 333	4 472	4 212
Total accidents (en milliers)	184,6	175,9	162,6	148,9	143,4	137,5	132,7	132,9	125,4	125,2	124,4	124,5	121,2	116,7	105,5	90,2	85,4
Acc. PL/total en %	6,0	6,3	6,2	6,3	5,8	5,6	5,7	5,5	5,8	5,4	5,3	5,3	5,2	5,2	5,1	5,0	4,9

Source : ONISCR/DSCR

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

Bibliographie

Economie générale

- L'Économie française, comptes et dossiers
Édition 2005 – 2006- Collection
Références – Insee, Juin 2005

Données économiques et sociales sur les transports

- « L'évolution sociale dans les transports terrestre, maritime et aérien en 2003-2004 », CNT, mai 2005
- « Les transports en 2004, 42ème rapport de la commission des comptes des transports de la nation », Insee - SESP
- « Les transports en 2004 : Embellie de l'activité », Insee Première n° 1045 - Octobre 2005,
- « Les entreprises de transport en 2003 - Enquête annuelle d'entreprise » - Données détaillées sur le site Internet du SESP, janvier 2006
- « Mémento de statistiques des transports - Résultats 2003 », SESP, juillet 2005
- « Bulletin statistique de transport » du SESP - mise à jour mensuelle sur le site Internet du SESP

Emploi, formation

- « Enquête sur l'emploi de mars 2002 », Insee Résultats, Société n°5, août 2002
- « Les mouvements de main-d'oeuvre dans les établissements de 50 salariés ou plus en 2003 », Insee Résultats, décembre 2004
- « Les emplois difficiles à pourvoir : cinq métiers en exemples », Premières synthèses, premières informations, Dares, décembre 2004
- « Analyse des emplois dans le transport en 2001 », CARCEPT
- « Familles professionnelles . vingt ans de métiers » Portraits statistiques 1982-2002, Les dossiers de la Dares. Octobre 2004
- « Estimations 2004 et prévisions 2005 en matière d'emploi et de formation continue dans les entreprises », CNPE, janvier 2004
- « Rapport sur la formation professionnelle dans les transports » CNT, commission sociale, juin 2003

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

Rémunérations, conditions de travail, durée du travail

- « 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 » - P. Hamelin - Note de synthèse du SESP, juillet-août 2000, N° 130
- « La mesure de la durée du travail des conducteurs routiers : Note de synthèse du SESP, septembre-octobre 2000, N° 131

Accidentologie du travail

- « Statistiques financières et technologiques des accidents du travail », CNAMTS, annuel
- « La sécurité routière en France - bilan de l'année 2004 », Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), annuel
- « Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003 » Etude sectorielle, Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), la Documentation Française, 2005

Sites internet à consulter

- SESP (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) : <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr>
- DGMT (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) : <http://www.transports.equipement.gouv.fr>
- INSEE : www.insee.fr
- DARES (Ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement) : <http://www.travail.gouv.fr/>
- CNT : www.cnt.fr
- UNEDIC : www.assedic.fr/unistatis/
- CNR : www.cnr.fr
- CEREQ : www.cereq.fr

Les sigles

AFT : association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports

AFPA : association nationale pour la formation professionnelle des adultes

ANPE : agence nationale pour l'emploi

ASSEDIC : association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

BIT : bureau international du travail

CARCEPT : caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier voyageurs et marchandises

CCTN : commission des comptes de transport de la nation

CEREP : centre d'études et de recherche sur les qualifications

CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

CNIS : conseil national de l'information statistique

CNPE : commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités des auxiliaires du transport

CNR : comité national routier

CNT : conseil national des transports

DAEI : direction des affaires économiques et internationales

DARES : direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques

DSCR : direction de la sécurité et de la circulation routières

DTT : direction des transports terrestres

FONGECFA : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

INRETS : institut national de recherche en économie des transports et sécurité

INSEE : institut national de la statistique et des études économiques

ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière

OPCA : organisme paritaire collecteur agréé

PROMOTRANS : association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports routiers

RATP : régie autonome des transports parisiens

SESP : service économie statistique et prospectives

SETRA : service d'études techniques des routes et autoroutes

SNCF : société nationale des chemins de fer français

UNEDIC : union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

VNF : voies navigables de France

Les abréviations

ACEMO : enquêtes sur l'activité, les conditions d'emploi et la mobilité (Dares)

APE : activité principale exercée (attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises)

BAC : baccalauréat

BEP : brevet d'études professionnelles

BEPC : brevet d'études du premier cycle

BODACC : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

BTS : brevet de technicien supérieur

CA : chiffre d'affaires

CAP : certificat d'aptitude professionnelle

CDD : contrat à durée déterminée

CDI : contrat à durée indéterminée

CFA : congé de fin d'activité

CFP : certificat de formation professionnelle

CI : consommations intermédiaires

CSG : contribution sociale généralisée

CVS : corrigé des variations saisonnières

DEE : demandes d'emplois enregistrées

DEFM : demandes d'emploi en fin de mois

DADS : déclarations annuelles de données sociales

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'oeuvre

DUT : diplôme universitaire de technologie

EAE : enquête annuelle d'entreprise

EBE : excédent brut d'exploitation

EMMO : enquête Mouvements de main-d'oeuvre

FBCF : formation brute de capital fixe

FCOS : formation continue obligatoire de sécurité

FIMO : formation initiale minimale obligatoire

IC : ingénieurs et cadres

IP : incapacité permanente

M : millions

NAF : nomenclature d'activités française

OEE : offres nouvelles d'emploi

OQ : ouvriers qualifiés

ONQ : ouvriers non qualifiés

PCS : professions et catégories sociales

PL : poids lourds

PTAC : poids total autorisé en charge

t : tonnes

t-km : tonnes-kilomètres

TAM : techniciens et agents de maîtrise

TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers

TRM : transport routier de marchandises

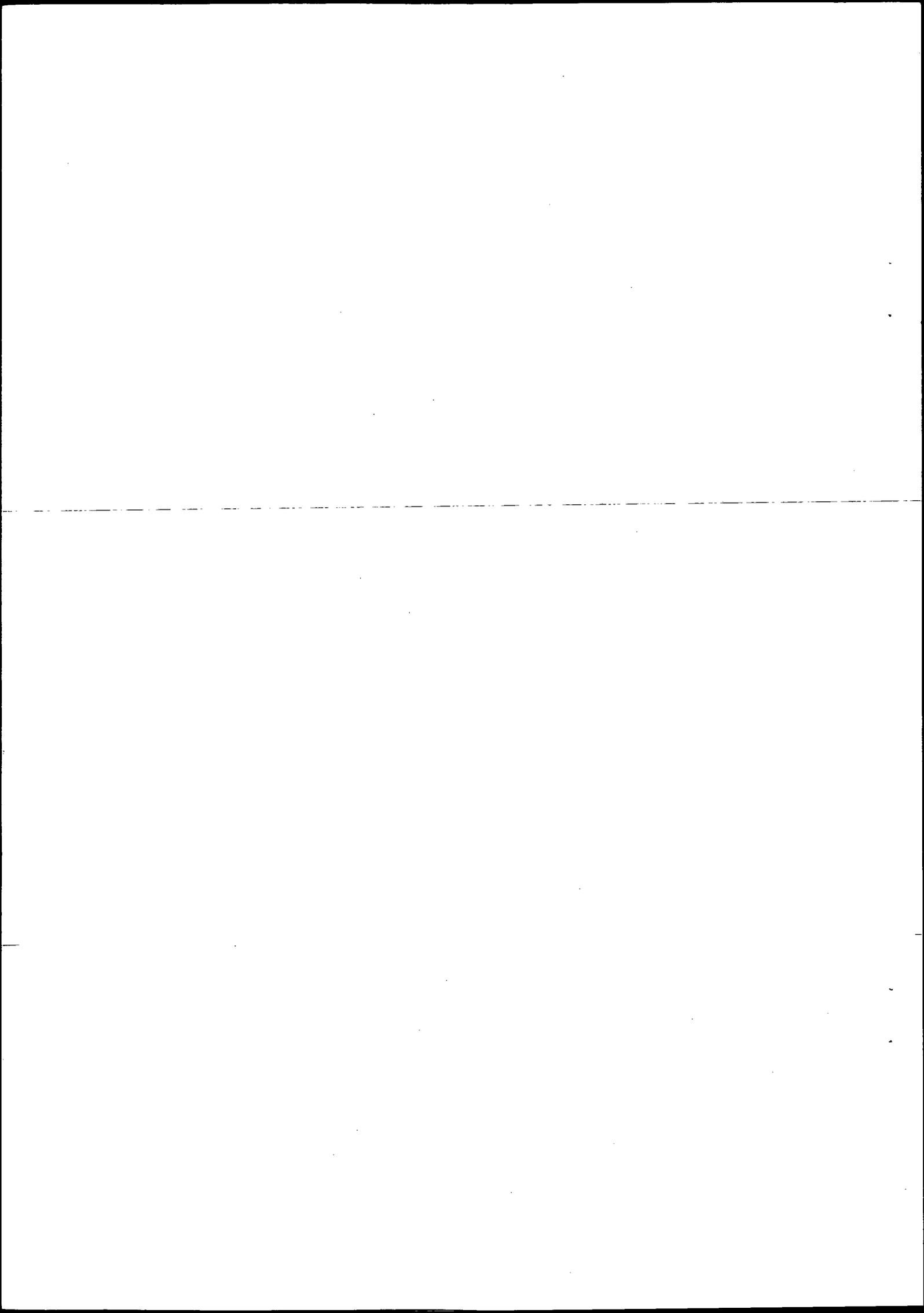
TRO : tarification routière obligatoire

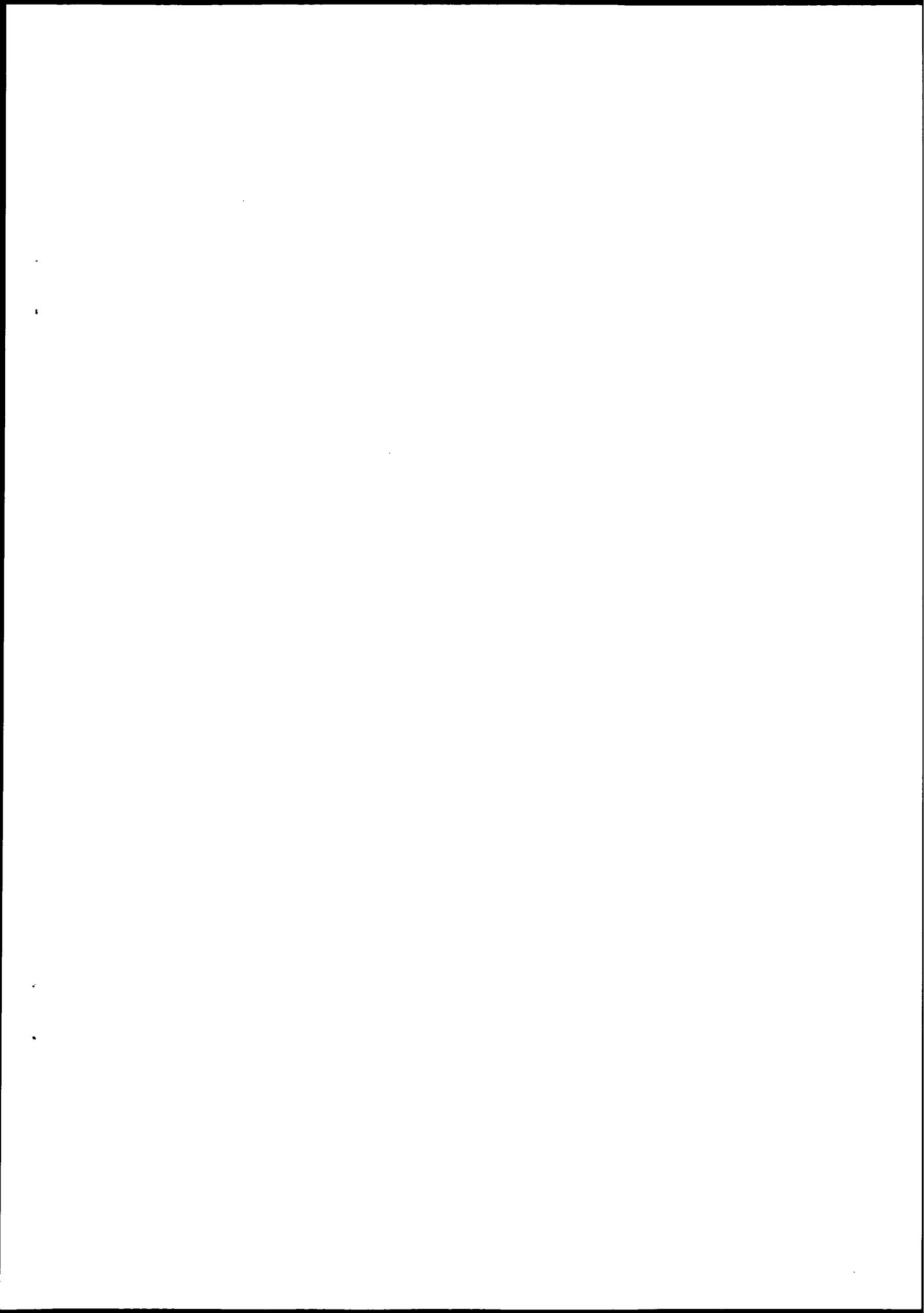
TRV : transport routier de voyageurs

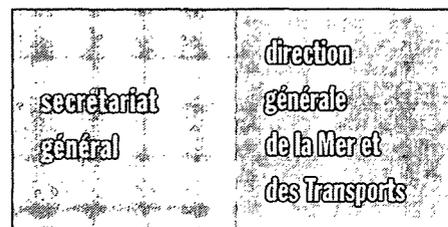
TVA : taxe sur la valeur ajoutée

VA : valeur ajoutée

VUL : véhicule utilitaire léger







direction
des Affaires
économiques et
internationales

service
Économie,
Statistiques
et Prospective

Karine Gormon
téléphone :
33 (0) 1 40 81 17 84
télécopie :
33 (0) 1 40 81 17 72

site internet :
www.statistiques.equipement.gouv.fr

direction
des Transports
maritimes,
routiers
et fluviaux

sous-direction
du Travail
et des Affaires
sociales

Olivier Dussart
téléphone :
33 (0) 1 40 81 17 77
télécopie :
33 (0) 1 40 81 10 67

site internet :
www.transports.equipement.gouv.fr

Ce bilan a été réalisé par le service Économie, Statistiques et Prospective de la direction des Affaires économiques et internationales à la demande et avec le concours de la direction des Transports maritimes, routiers et fluviaux.

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, CNAMTS, AFPA, AFT-IFTIM, PROMOTRANS, CNR, UNEDIC, CNPE et CEREQ)

À tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

**Publication du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
Service économie, statistiques et prospective
Tour Pascal A 92055 La Défense cedex
directeur de la publication : Emmanuel Raoul
rédactrice en chef : Sylvie Mabile**