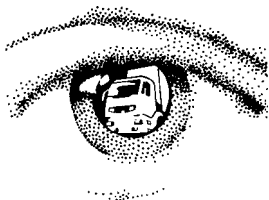


# BILAN SOCIAL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 2002

Agnès d'AUTUME, Jocelyne HERMILLY



L'année 2002 a été marquée par une stabilisation de l'emploi dans le transport routier de marchandises (TRM) pour compte d'autrui, tout comme dans l'ensemble de l'économie. Mais le nombre de demandeurs d'un emploi de conducteur dans le TRM a augmenté de 27 % entre fin 2001 et fin 2002.

Le métier de conducteur rassemble la majorité des salariés du TRM, avec un taux de féminisation encore très faible. Un peu plus jeunes en moyenne que dans les autres secteurs de l'économie, ils ont un niveau de formation moins élevé mais qui progresse de manière continue.

Les rémunérations mensuelles nettes des conducteurs routiers (salaires et primes incluses) s'élèvent, en moyenne, à 1 445 euros en 2002 ; elles varient selon le rythme de travail. Les écarts de gains sont accrus par la prise en compte des frais de route dont la tendance est, toutefois, à la baisse depuis 1998.

Les conditions de travail dans le transport routier de marchandises restent difficiles. Le temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs est supérieur à 49 heures en moyenne. Il va de 46 heures pour les conducteurs « courte distance » à plus de 52 heures pour les « grands routiers ». Cette durée continue de diminuer en 2002, davantage pour les « grands routiers » que pour les autres conducteurs.

Les accidents du travail dans le TRM sont, avec un taux de risque de 8,8 %, plus fréquents que dans l'ensemble de l'économie. Plus de 90 % sont des accidents de manutention.

Dans un contexte économique de faible croissance, le transport routier de marchandises (TRM)\* a connu en 2002 une année plutôt difficile, avec des pertes de marché du pavillon français à l'international, et un repli du transport pour compte d'autrui. Le nombre d'entreprises s'est réduit pour la quatrième année consécutive. Les coûts de production ont augmenté, mais les prix n'ont pas suivi et les résultats des entreprises se sont dégradés.

## Une stabilisation de l'emploi salarié du transport routier de marchandises

En 2002, l'ensemble du secteur des transports emploie 4,8 % du total des effectifs salariés de l'économie française ; le transport routier de marchandises occupe 30 % des salariés du secteur des transports, et le transport routier de voyageurs (TRV), 7 % (tableau 1).

Tableau 1 : L'emploi salarié dans le TRM, le TRV et l'ensemble du secteur des transports

*en milliers*

	1995	2000	2001	2002	croissance des effectifs 2002/2001 (en %)	structure 2002 (en %)
TRV	51 354	63 264	65 250	66 859	2,5	6,6
TRM	243 026	295 277	303 418	304 208	26,0	29,8
<b>Total transports</b>	<b>845 699</b>	<b>983 537</b>	<b>1 009 277</b>	<b>1 020 486</b>	<b>1,1</b>	<b>100,0</b>

Source : UNEDIC (données brutes).

Champ : TRM : activités 602L, 602M - TRV : activités 602B, 602G

Total transports : non compris agences de voyages

\* Cette étude concerne les deux seuls secteurs du TRM de proximité et du TRM interurbain (code 602L et 602M de la nomenclature d'activité française de l'Insee), sauf indication contraire.

En 2002 comme en 2001, la progression de l'emploi demeure plus forte dans le secteur des transports (+ 1,1 % en glissement annuel) que dans l'ensemble de l'économie (+ 0,2 %). Mais de même que l'économie prise dans son ensemble, le secteur des transports voit sa croissance marquer le pas, après l'année 2001 où l'emploi avait augmenté de 2,6 %. L'effectif salarié dans le TRM<sup>1</sup> n'a que faiblement progressé en 2002 (+ 0,3 %), également en rupture de rythme avec l'année précédente (+ 2,5 %).

La situation sur le marché du travail a continué de se dégrader en 2002, pour les transports comme pour l'ensemble des activités. Le chômage augmente sensiblement dans le TRM, où l'Agence nationale pour l'emploi (ANPE) recense 25 679 demandes<sup>2</sup> pour un emploi de conducteur à fin décembre 2002, soit une hausse de 27 % par rapport à fin 2001. Un conducteur sur cinq recherche un emploi depuis plus d'un an ; ainsi, le nombre de chômeurs de longue durée qui avait diminué en 2001, est remonté à 5 202 à fin décembre 2002.

### **Forte majorité d'emplois de conducteur dans le secteur du TRM**

Le secteur des transports, pris dans son ensemble, se caractérise par une proportion importante d'emplois de type ouvrier, 51 % contre 26 % pour l'ensemble de l'économie<sup>3</sup>. Plus particulièrement, le secteur du transport routier de marchandises emploie une main d'œuvre plutôt jeune, à forte majorité de conducteurs, peu féminisée et peu formée.

La catégorie des ouvriers, composée à 86 % de conducteurs, représente 83 % des salariés du TRM. La moyenne d'âge des conducteurs est d'environ 38 ans<sup>4</sup>. Les femmes restent très minoritaires dans le secteur des transports : 22 % des salariés contre 47 % pour l'ensemble de l'économie. Elles travaillent plutôt dans les emplois administratifs du secteur et n'y occupent que très rarement des postes de conductrices : 5 % en 2001 (selon les DADS) et à peine 2 % dans le TRM, du fait des contraintes et des conditions de travail spécifiques (manutention de marchandises, éloignement du domicile...). En revanche, elles sont relativement plus présentes dans le transport routier de voyageurs (19 % environ de conductrices).

La nature des emplois offerts dans le TRM va de pair avec un niveau limité de la formation initiale. En 2002, seuls 9 % des conducteurs du TRM ont au moins le baccalauréat, alors que la proportion de bacheliers est de 17 % dans le transport routier, de 32 % dans le secteur des transports et de 40 % dans l'ensemble de l'économie<sup>3</sup>. Mais leur niveau de formation s'améliore d'année en année, du fait du simple renouvellement des générations : les bacheliers n'étaient que 6 % parmi les conducteurs du TRM en 2001. Les jeunes conducteurs sont plus diplômés que leurs aînés, suivant en cela une tendance générale de la société : 33 % des moins de 35 ans sont titulaires d'un BEP contre 19 % seulement pour l'ensemble des conducteurs. Ils ont aussi plus souvent suivi une formation spécifique à leur métier : 41 % des conducteurs de moins de 35 ans détiennent un diplôme spécialisé dans les transports, contre 28 % pour l'ensemble.

Le recours au travail temporaire est légèrement plus fréquent dans le secteur des transports (3,8 % des effectifs salariés) et dans le TRM (3,6 %) que dans l'économie dans son ensemble (3,3 %), nettement moins que dans la construc-

<sup>1</sup> Pour plus d'informations, se reporter au « Bilan social du TRM en 2002 » de l'observatoire social des transports, paru en mars 2004.

<sup>2</sup> Demandes d'emploi en fin de mois de catégorie 1 (DEFM1).

<sup>3</sup> Enquête emploi de l'Insee de mars 2002.

<sup>4</sup> Déclarations annuelles de données sociales (DADS) 2001.

tion (7,9 %), mais plus que dans l'ensemble des services<sup>5</sup>. Le taux de rotation de la main d'œuvre est plus faible dans le secteur des transports (34 %) et dans le TRM (37 %) que dans l'ensemble de l'économie (42 %), mais plus élevé que dans la construction d'un peu plus de dix points<sup>6</sup>.

**Le temps de service continue de baisser en 2002**

En 2002, dans le compte d'autrui, la durée hebdomadaire moyenne du temps de service des conducteurs routiers baisse d'une demi-heure par rapport à l'année précédente, passant de 49,6 heures à 49,1 heures, pour une semaine de référence de 5 jours et plus. Cette diminution est plus marquée pour les « grands routiers » que pour les conducteurs « courte distance » : leurs temps de service s'élèvent respectivement à 46,3 heures et à 52,3 heures en 2002.

Le temps de service mensuel baisse également, en moyenne de huit heures pour l'ensemble des conducteurs routiers, et de même, plus fortement pour les « grands routiers » que pour les conducteurs « courte distance »<sup>7</sup>.

Le temps de service et le temps de conduite sont restés quasiment stables, pour les semaines d'au moins cinq jours de travail, de 1998 à 2000. Une tendance à la baisse s'amorce en 2001 et se confirme en 2002 (*tableau 2*). La baisse du temps de service découle uniquement de celle du temps de conduite alors que le temps consacré aux autres tâches (manutention, chargement, entretien du camion...) semble légèrement augmenter. La part du temps de conduite est passée, en moyenne, de 70 % à 68 % du temps global entre 1998 et 2002. Elle est restée stable pour les « grands routiers » et a diminué pour les autres conducteurs passant ainsi de 66 % à 63 % du temps de service.

Tableau 2 : Evolution des temps de service et de conduite des conducteurs

*en heures*

Durée d'absence	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Temps de service des conducteurs</b>					
Absent moins de 6 nuits par mois	47,2	47,3	46,8	46,5	46,3
Absent 6 nuits et plus par mois	53,4	53,6	53,5	52,8	52,3
Ensemble	50,3	50,5	50,3	49,6	49,1
<b>Temps de conduite des conducteurs</b>					
Absent moins de 6 nuits par mois	31,1	30,3	29,9	28,7	29,4
Absent 6 nuits et plus par mois	39,0	40,0	39,1	38,3	38,1
Ensemble	35,0	35,2	34,8	33,6	33,3

Champ : semaine de 5 jours ou plus  
Source : enquête conjoncturelle – DTT-SES.

**Les revenus des conducteurs progressent moins vite en 2002 qu'en 2001**

Le salaire horaire des ouvriers du TRM a augmenté en moyenne annuelle de 3,7 % en 2002, contre 5 % l'année précédente. Cette hausse est équivalente à celle constatée pour l'ensemble de l'économie, mais est plus forte que pour les autres modes de transport (+ 3,2 %). Ce léger ralentissement de la progression des salaires se traduit par un ralentissement de la progression du pouvoir d'achat de près de deux points.

<sup>5</sup> Fichiers Unédic des déclarations mensuelles des agences d'intérim (exploitation DARES).

<sup>6</sup> DARES, enquête DMMO/EMMO 2001.

Le taux de rotation est la demi-somme du taux d'entrée et du taux de sortie. Pour une période donnée, le taux d'entrée (resp. sortie) est le rapport du nombre total des entrées (resp. sorties) de la période à l'effectif de début de période.

<sup>7</sup> Enquête conjoncturelle – DTT-SES : enquête auprès des conducteurs par interview sur les lieux d'arrêt.

## TRM

Les conducteurs perçoivent des gains mensuels nets qui comprennent les rémunérations nettes (salaire net et primes) et les frais de route. La progression des gains de 3,3 %, en moyenne annuelle en 2002, recouvre une hausse des rémunérations de 6,7 %, mais une baisse des frais de route de 12,2 %. Ces derniers représentent un peu plus du dixième des gains des conducteurs. Les rémunérations mensuelles nettes des conducteurs routiers s'élèvent en moyenne à 1 445 euros en 2002 (*tableau 3*).

Tableau 3 : Gains des conducteurs routiers du TRM en 2002

*en euros*

	Salaire et primes	Frais de route	Gain
Absent moins de 6 nuits par mois	1 363	132	1 495
Absent 6 nuits et plus par mois	1 529	406	1 935
<b>Ensemble</b>	<b>1 445</b>	<b>268</b>	<b>1 713</b>

Source : enquête conjoncturelle – DTT-SES.

Le niveau des rémunérations varie selon le rythme de travail : les « grands routiers » reçoivent une rémunération supérieure de 12 % à celle des conducteurs « courte distance ». La prise en considération du versement des frais de route accentue les différences de gain : les premiers gagnent près de 30 % de plus que les seconds. En effet, les frais de route sont trois fois plus importants lorsque les conducteurs sont absents de leur domicile plus de cinq nuits par mois. Depuis 1998, on assiste à une tendance continue à la baisse des frais de route. En effet, la part des frais de route dans les gains nets des conducteurs est passée de 28 % en 1998 à 16 % en 2002 pour l'ensemble des conducteurs. Pour les « grands routiers », ce pourcentage est passé de 33 % à 21 % pendant la même période.

De plus, les frais de route sont plus sensibles à la durée de travail hebdomadaire que les rémunérations. Ils sont plus de deux fois plus élevés pour les conducteurs effectuant plus de 56 heures par semaine que pour ceux qui travaillent moins de 39 heures. L'écart mensuel entre ces deux catégories s'élève à 230 euros en 2002. Par contre, cet écart augmente peu avec l'âge et l'ancienneté dans l'entreprise.

Parmi les conducteurs routiers du TRM travaillant à temps complet, les femmes gagnent en moyenne 16 % de moins que les hommes. Il faut souligner qu'une partie de cet écart peut s'expliquer par le fait qu'elles travaillent plus souvent dans le transport de proximité que dans le transport interurbain qui est plus rémunérateur.

Enfin, le salaire annuel net moyen d'un conducteur salarié à temps complet dans le TRM est proche de celui d'un conducteur des services auxiliaires des transports ou d'un conducteur du TRV (*tableau 4*). En revanche, il est nettement inférieur à celui d'un conducteur du transport urbain (- 18 %).

Tableau 4 : Salaire annuel net moyen des conducteurs en 2001

*en euros*

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

Champ : salariés à temps complet

Source : DADS-INSEE.

## TRM

### **Une amélioration continue du niveau de formation**

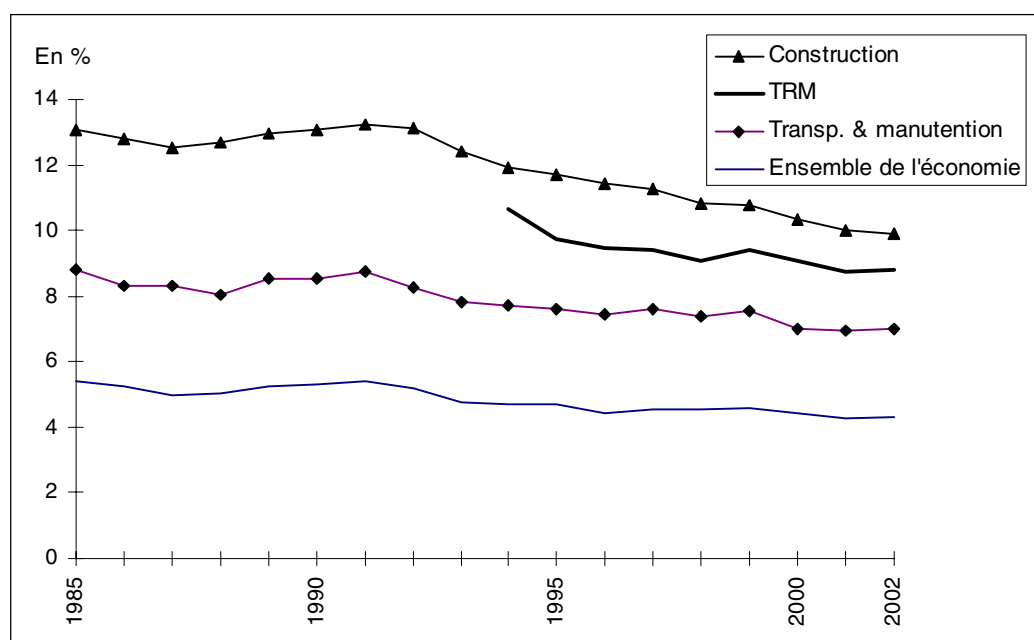
En 2002, plus de 5 000 salariés bénéficient d'une formation en alternance (contrats d'adaptation et contrats de qualification), dont la moitié concerne la conduite de véhicules. Le nombre de contrats enregistrés connaît une légère reprise (+ 1,4 %) par rapport à 2001, après deux années de repli.

La formation obligatoire se généralise à tous les conducteurs, y compris les conducteurs du compte propre depuis 2002. En effet, actuellement, la plupart des conducteurs du transport routier de marchandises, salariés et non salariés, ont suivi une formation, qu'il s'agisse d'une FIMO (formation initiale minimale obligatoire) ou d'une FCOS (formation continue obligatoire de sécurité). Parmi eux, certains suivent pour la deuxième fois dans leur carrière, en moyenne cinq ans après la première formation, un stage de formation continue. Entre 1996, première année d'application de cette mesure, et 2002, le nombre d'attestations délivrées dans le cadre de la FIMO pour le compte d'autrui a été multiplié par dix et atteint 23 176 en 2002. Pour le compte propre, les nombres d'attestations délivrées au titre de la FIMO et de la FCOS sont respectivement de 590 en 1996 et de 4 370 en 2002.

### **Moins d'accidents du travail...**

Pour 2002, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) chiffre à 65 760<sup>8</sup> le nombre d'accidents du travail avec arrêt de travail dans l'ensemble du secteur des transports et de la manutention, pour un effectif concerné de l'ordre de 937 000 salariés. Il en résulte un « taux de risque » de 7,0 % (rapport du nombre d'accidents avec arrêt au nombre de salariés). Ce résultat place ce secteur, après celui de la construction (dont le taux est un peu supérieur à 10 %), parmi ceux où l'on enregistre proportionnellement le plus d'accidents du travail. La moyenne pour l'ensemble de l'économie est de 4,3 % (graphique 1).

Graphique 1 : Evolution du taux de risque d'accident du travail avec arrêt de travail



Source : CNAMTS.

Le taux de risque dans le TRM est de 8,8 % en 2002, en recul régulier. Les transports routiers de marchandises sont à l'origine du tiers des accidents avec arrêt de travail et de près de 64 % des décès, alors qu'ils représentent à peu près le quart des effectifs salariés de l'ensemble « Transports et manutention ». Plus

<sup>8</sup> Données provisoires.

## TRM

de 90% de ces accidents dans le TRM se produisent à l'arrêt, au cours des opérations de chargement et de déchargement pour la plupart d'entre eux. Toutefois, les décès survenus dans le TRM (93 en 2002 pour un total de 145 dans le secteur des transports et de la manutention) sont pour la plupart consécutifs à un accident de la route.

C'est entre 30 et 39 ans que le risque de subir un accident avec arrêt de travail est le plus important (9 % en 2001), mais les écarts selon les tranches d'âge sont assez faibles. Par contre, les conducteurs les plus âgés, dont le risque est inférieur à celui des plus jeunes (8,4 % après 50 ans), sont plus souvent exposés à des accidents graves : la probabilité d'être victime d'un accident suivi d'une incapacité permanente est de 1,1 % après 50 ans contre 0,4 % avant 30 ans.

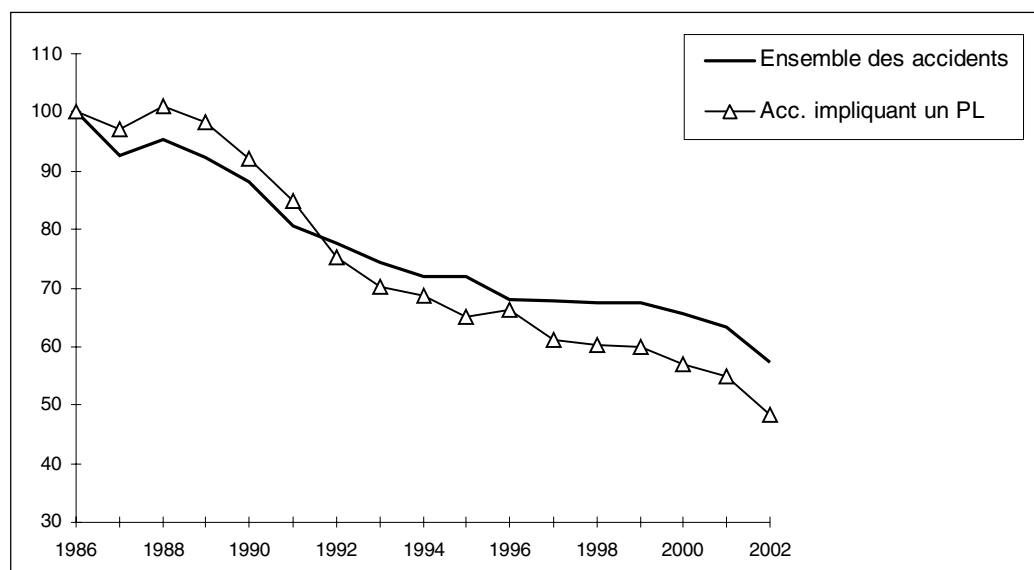
### **... et moins d'accidents de la route impliquant un poids lourd en 2002**

En 2002, 5 333 accidents corporels ont impliqué au moins un poids lourd (appartenant ou non à une entreprise de TRM) sur un total de 105 470 accidents routiers avec dommages corporels<sup>9</sup>. Ce bilan confirme les progrès antérieurs (graphique 2). De 1986 à 2002, le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd a diminué de 52 %, soit un peu plus vite que le nombre total d'accidents corporels (- 43 %). La part des accidents impliquant un poids lourd a ainsi reculé, passant de 5,8 % à 5,1% de l'ensemble des accidents corporels en 2002.

Lors de ces 5 333 accidents, 125 usagers de poids lourds, dont 110 conducteurs, ont été tués, 266 gravement blessés et 1 108 légèrement blessés. Si l'on tient compte également des autres victimes, les accidents impliquant un poids lourd ont causé le décès de 940 personnes, des blessures graves pour 1 550 et légères pour 4 955.

Si le nombre de ces accidents a diminué, leur gravité s'est maintenue à un niveau relativement élevé. Le nombre de tués pour 100 accidents corporels impliquant un poids lourd est de 17,6 en 2002. Ce taux est 2,6 fois plus élevé que pour l'ensemble des accidents corporels, avec ou sans poids lourd.

Graphique 2 : Evolution des accidents de la route



Source : DSCR.

<sup>9</sup> L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) fournit des statistiques sur les accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd. Elles permettent de suivre les évolutions et d'établir des comparaisons avec l'ensemble des accidents routiers. Ces accidents concernent aussi bien le compte propre que le compte d'autrui. Les poids lourds en cause peuvent être français ou étrangers.