

Décembre
2009

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Observatoire social des transports

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Ce document est le quinzième *Bilan social annuel du transport routier de marchandises* (TRM) (*).

L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2008.

Depuis le 1^{er} janvier 2008, la nomenclature officielle d'activités a changé (Naf rév 2). Les nouveaux codes seront appliqués dans les statistiques au fur et à mesure, à partir des résultats portant sur 2008. Le bilan couvre les secteurs suivants, que l'on désignera par « TRM élargi » :

Naf rév 1	Naf rév 2
TRM de proximité (602L)	Transports routiers de fret de proximité (49.41B)
TRM interurbain (602M)	Transports routiers de fret interurbains (49.41A)
Location avec conducteur (602P)	Location de camions avec chauffeur (49.41C)
Messagerie et fret express (634A)	Messagerie et fret express (52.29A)

Les données se rapportent donc à ces quatre secteurs, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler. C'est une approche sectorielle, et non « conventions collectives ». En effet, ce bilan repose sur l'exploitation d'enquêtes statistiques et de fichiers administratifs utilisant le code APE attribué par l'Insee à des fins statistiques (voir la fiche « Notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE »).

Dans les éditions antérieures à 2006, les statistiques ne portaient que sur les deux secteurs suivants, désignés dans cette publication par « TRM restreint » :

- le TRM de proximité (602L en Naf rév 1),
- le TRM interurbain (602M en Naf rév 1).

La rédaction de ce rapport a été assurée par Karine Gormon, du bureau des synthèses économiques et sociales sur les transports, avec Emmanuel Berger, Carlo Colussi et Hélène Fréchou, du service de l'observation et des statistiques (SOEs) du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Ce travail a bénéficié de la collaboration de nombreux partenaires, directions de ministères et organismes producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (DGITM, CNT, ONISR, Setra, CNR, Insee, Dares, Carcept, Cnamts, Pôle emploi, Acoiss, OPTL et Cereq).

(*) Le SOEs publie aussi le *Bilan social du transport routier de voyageurs*. Ces deux publications sont consultables à l'adresse suivante : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr> rubrique : Transports/Emploi

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Publication réalisée par le SOeS

Observatoire social des transports

Décembre 2009

Avant-propos

Créé en 1994-1995 pour répondre à la demande des partenaires sociaux, le *Bilan social annuel du transport routier de marchandises* est devenu un ouvrage de référence fournissant des données et des informations en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs, de revenus des salariés, de formation et d'accidentologie.

Il vise à établir un diagnostic objectif nécessitant exhaustivité des approches et mobilisation du plus grand nombre de sources d'information. Il constitue un instrument de connaissance des mouvements de fond donnant la photographie sous plusieurs angles des conditions sociales de l'activité du transport routier de marchandises.

Portant sur une année complète, donc ici 2008, ce document présente néanmoins l'évolution conjoncturelle récente du TRM pour les trois premiers trimestres de 2009, du point de vue de la conjoncture générale du TRM, dans une fiche spécifique en début de ce *Bilan*.

Il est établi par le Service de l'Observation et des Statistiques en collaboration avec la direction des Services de Transport. La 15^e édition de ce document peut ainsi être utile aux partenaires du transport routier, outre les compléments contextuels utilisés dans le dialogue social.

Le chef du service de
l'Observation et des Statistiques

Bruno TREGOUËT

Le directeur des services de
Transport

Patrick VIEU

Table des matières

Synthèse	7
<hr/>	
Liste des fiches	
<hr/>	
0 Éclairages 2009	13
0A Tendances récentes de l'emploi, du marché du travail, de l'activité et des prix en 2009	14
1 La situation économique	17
1A Les transports intérieurs terrestres de marchandises	18
1B Les entreprises du TRM	20
2 L'emploi	23
2A L'emploi salarié	24
2B Les caractéristiques des salariés	26
2C Les caractéristiques des emplois	28
2D Le marché du travail	30
3 La durée du travail	33
3A Le temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM et ses composantes	34
3B Le temps de service journalier des conducteurs du TRM et ses composantes	36
3C La durée du travail : réglementation nationale	38
4 Les revenus salariaux	41
4A Le pouvoir d'achat de l'heure de travail et les taux horaires conventionnels des ouvriers	42
4B Les salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet	44
4C Personnel roulant « marchandises »	46
4D Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises	48
5 La formation	51
5A Diplômes et qualifications des salariés du TRM	52
5B Formations légales des conducteurs	54
5C La formation continue et les entreprises de TRM	56
5D La formation continue et les conducteurs routiers de marchandises	58
6 L'accidentologie	61
6A L'accidentologie du travail	62
6B L'accidentologie routière poids lourds	64
6C Accidents du travail et prévention des conducteurs de poids lourds	66
Annexes	69
Annexe 1 - La situation économique	70
Annexe 2 - L'emploi	74
Annexe 3 - La durée du travail	80
Annexe 4 - Les revenus salariaux	82
Annexe 5 - La formation	86
Annexe 6 - L'accidentologie	94
Deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM	100
Marché du travail, champ « Transport & Logistique »	102
Notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE	104
Définitions	106
Bibliographie	110
Sigles et abréviations	113

Synthèse

2008 une forte chute de l'activité tout au long de l'année

L'année 2008 marque une forte chute des transports intérieurs de marchandises après deux années consécutives de croissance : en moyenne annuelle, les tonnes-kilomètres réalisées baissent de 4,8 % (y compris TRM sous pavillon étranger). Les oléoducs connaissent une baisse moins marquée que les autres modes (- 1,1 %), tout comme le transport fluvial de marchandises (- 0,5 %).

Le ralentissement de la demande des ménages pèse sur la demande en transports.

La baisse de la production automobile s'accélère tout au long de l'année et celle de la construction commence à partir du second trimestre. Enfin, le commerce, en relative stagnation durant les trois premiers trimestres, enregistre une baisse plus importante au quatrième trimestre malgré une légère reprise de la consommation des ménages.

En 2008, le transport intérieur routier de marchandises réalisé par les poids lourds français s'établit à 195,5 milliards de tonnes-kilomètres, soit une baisse de 11,5 milliards par rapport à l'année 2007 (- 5,6 %).

En dépit du dynamisme des transports nationaux pour le fluvial et, surtout, pour le ferroviaire, la part modale de la route demeure supérieure à 80 %. Le pavillon étranger recule lui aussi sensiblement en transport intérieur sur le territoire français (- 4,5 %) avec un transport en transit particulièrement touché (- 7,6 %). Le cabotage augmenterait fortement (chiffre révisé, sur la base des enquêtes TRM européennes, supérieur à + 10 %).

Une valeur ajoutée en baisse

Le taux de valeur ajoutée (VA corrigée/CA ; encadré), stable à 44 % depuis 2005 baisserait d'un point pour se situer à 43 % en 2008 sous l'effet de la légère hausse des consommations intermédiaires.

Le poids des charges de personnel est stable depuis dix ans, autour de 29 %. En 2008, les charges de personnel hors intérim connaissent une croissance maintenue (+ 3,7 % selon l'Acoss). Cette hausse des charges de personnel résulte à la fois de l'augmentation des effectifs salariés, liée aux embauches en début d'année, et de la hausse du coût unitaire de la main d'œuvre. Néanmoins on observe un recul inédit de la masse salariale au quatrième trimestre (- 0,7 % par rapport au trimestre précédent, d'après l'Acoss), qui se poursuit début 2009.

Une moindre dégradation conjoncturelle en 2009 dans une tendance annuelle en recul

Sur l'année 2009, l'acquis de recul du PIB est de - 0,9 %. Ainsi, dans le cadre d'une conjoncture économique française d'ensemble qui s'améliore progressivement, l'activité dans le TRM, mesurée en tonnes kilométriques totales réalisées, augmente depuis le 2^e trimestre 2009 alors que les prix des prestations continuent à baisser. Par ailleurs, l'emploi salarié, dans le secteur du transport et de l'entreposage, baisse moins fortement au 3^e trimestre 2009 qu'en début d'année et le nombre d'intérimaires augmente. Dans le TRM, malgré les tonnes kilométriques réalisées qui se redressent, l'emploi salarié et la masse salariale continuent de baisser au 3^e trimestre 2009, mais moins fortement que les deux trimestres précédents. Sur le marché du travail des conducteurs routiers, les offres d'emplois enregistrées augmentent depuis le 2^e trimestre 2009.

L'emploi salarié du TRM élargi baisse fin 2008

Au 31 décembre 2008, l'emploi salarié du TRM élargi s'établit à 386 300 salariés (soit plus d'un tiers de l'emploi salarié du transport). Entre fin 2007 et fin 2008, son évolution est marquée par une rupture (- 0,9 %) après deux années de croissance. Cette baisse traduit le recul de l'emploi salarié entamé au deuxième trimestre 2008 sur la base d'un niveau élevé début 2008. Ainsi, en moyenne annuelle l'effectif salarié du TRM élargi augmente de 1,1 % (annexe 2.2). Par ailleurs, la baisse des véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui en 2008 traduit une baisse de l'activité du secteur.

Une population salariée essentiellement ouvrière et masculine

La population salariée des établissements du TRM élargi est à 81 % ouvrière (majoritairement des conducteurs). Le taux d'encadrement est très faible (4 %) et on compte 7 % de professions intermédiaires.

Avec un âge moyen de 39 ans et 11 mois, les salariés du TRM élargi sont légèrement plus jeunes que ceux de l'ensemble des transports. La sous-population des conducteurs, en moyenne plus âgée, tend à présent, à vieillir aussi rapidement que les autres professions de ce secteur.

Dans le TRM élargi, comme dans ses sous-secteurs, le taux de temps partiel est plus faible que celui de l'ensemble des transports : 7,5 % contre 11,1 %, et même 34,8 % dans le transport routier de voyageurs.

En 2008, la mobilité des emplois salariés du TRM s'infléchit et l'emploi intérimaire recule

Mais en 2008, le taux d'entrée et le taux de sortie chutent. Il en résulte un infléchissement du taux de rotation de la main d'œuvre du TRM de 36,3 % en 2007 à 31,6 % un an plus tard. En revanche elle est quasi stable dans l'ensemble du transport.

Le recours à de l'emploi intérimaire est relativement développé dans le transport, moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les services.

Entre 2007 et 2008, le taux de recours moyen à des effectifs intérimaires dans le TRM est stable (4,4 %). En un an, l'effectif intérimaire, quant à lui, baisse de 9,1 % s'établissant à 17 900 équivalents-emplois temps plein en 2008.

Augmentation de 38,7 % des demandeurs d'emploi de catégorie 1 de conducteur TRM

De fin décembre 2007 à fin décembre 2008, le nombre de demandeurs d'emploi catégorie 1 (DEFM1) des métiers T&L augmente de 12,1 %, passant de 164 500 à 184 400 et effaçant ainsi deux années de recul du chômage. Cette évolution est similaire à celle de l'ensemble des métiers (+ 11,7 %).

Le nombre de demandeurs d'emploi catégorie 1 des conducteurs TRM augmente de 38,7 % entre fin décembre 2007 et fin décembre 2008, passant de 22 700 à 31 500. Cette hausse contribue pour moitié à celle de l'ensemble des métiers T&L, alors que ces métiers ne représentent qu'un sixième du nombre de postes occupés dans l'ensemble « Transport et Logistique » (champ en encadré).

Toutes catégories confondues, fin décembre 2008, on compte 44 000 demandeurs d'emploi de conducteurs TRM, contre 35 000 en 2007.

Baisse de 18,6 % du nombre d'offres de conducteurs TRM

En 2008, le volume des offres d'emploi enregistrées de conducteurs TRM accuse une baisse de - 18,4 %.

En glissement annuel (fin 2008 contre fin 2007), le volume des offres conducteurs TRM chute à 7 500, soit - 46 % (- 25 % pour l'ensemble des métiers T&L).

Détente du marché du travail des conducteurs de TRM

Fin 2007, début 2008, les entreprises se disaient confrontées à des difficultés de recrutement de conducteurs. Les tensions culminaient à 1,00 contre 0,75 fin 2005 (chiffre lissé ; voir la fiche *Définitions*). L'année 2008 se caractérise par une diminution continue des tensions qui tombent à 0,75 fin 2008.

Le temps de service hebdomadaire moyen en 2008 s'élève à 44 heures et 25 minutes

En 2008, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers, pour une semaine de 5 jours et plus, est de 44 h 25 dans le TRM élargi.

Mais derrière cette moyenne, le rythme de travail fait apparaître de forts contrastes. Les grands routiers du TRM interurbain ont les semaines « complètes » les plus longues avec une durée hebdomadaire moyenne de 47 h 20. Ils sont suivis de près par les grands routiers du TRM de proximité, avec 46 h 45. Enfin, dans le TRM de proximité, comme interurbain, les conducteurs courte distance travaillent en moyenne 42 h 50 pour des semaines de 5 jours et plus, soit entre 3 h 55 et 4 h 30 de moins que leurs homologues grands routiers.

Forte baisse au 4^e trimestre 2008

Si la durée hebdomadaire des grands routiers a marqué un pic au premier trimestre 2008, la fin de l'année 2008 se caractérise par une forte baisse du temps de service hebdomadaire : 46 h 00 au 4^e trimestre 2008, contre 47 h 30 au 4^e trimestre 2007 (annexe 3.1).

Les conducteurs courte distance connaissent eux aussi une baisse de leur durée hebdomadaire au dernier trimestre 2008, bien que l'on constate une augmentation dans le TRM de proximité en milieu d'année (annexe 3.1).

En 2008, pour l'ensemble des conducteurs du TRM élargi, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen.

Ces deux dernières années, quelle que soit la catégorie de conducteur, on a pu constater une diminution des taux d'attente au profit des taux pour « travaux autres que la conduite », notamment pour les grands routiers.

Moins de jours travaillés par mois en 2008 pour l'interurbain, plus pour le TRM de proximité

Dans l'ensemble, le nombre moyen de journées travaillées par mois, et par conducteur, a diminué en 2008 (- 1,8 %). Cette diminution est concentrée sur le TRM interurbain tandis qu'on observe une augmentation dans le TRM de proximité.

Par catégorie, les temps de service sont similaires pour les différents secteurs d'activité. En moyenne, chaque jour travaillé en 2008, les grands routiers ont un temps de service de 9 h 15. Parallèlement, une journée moyenne d'un conducteur courte distance compte 8 h 25.

Les grands routiers passent ainsi 1 h 45 de plus par jour au volant de leur véhicule que les conducteurs courte distance, tandis que les conducteurs courte distance effectuent 1 h de plus de « travaux autres que la conduite » (un tiers de leur temps de service).

Net ralentissement des salaires horaires réels en 2008

D'après les données disponibles dans une même nomenclature (cf. encadré), durant les trois premiers trimestres de l'année 2008, par rapport aux mêmes trimestres 2007, l'augmentation du taux de salaire horaire de base (brut) des ouvriers des entreprises du transport routier de marchandises (TRM) est de 3,3 %. L'indice des prix à la consommation augmentant de 3,1 % sur cette même période, leur salaire horaire réel augmente de 0,2 %.

9,9 % des salariés du transports routiers sont au Smic. A l'heure actuelle, après la revalorisation du Smic au 1^{er} juillet 2009 (8,82 €), et en l'absence de nouvel accord en vigueur depuis celui du 18 février 2008, le taux horaire conventionnel des conducteurs 128 M est rattrapé par le Smic horaire (écart de 1 centime ; voir fiche 4C).

Le salaire moyen des salariés du TRM élargi s'élève à 19 515 € en 2007 en année-travail, et est inférieur de 16 % à celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports.

Les conducteurs routiers de moins de 30 ans plus souvent diplômés dans la filière spécifique transport que leurs aînés

Au fil des générations, les jeunes conducteurs sont plus souvent diplômés, et ces diplômés sont plus souvent de la filière transport.

En 2008, d'après l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT), les conducteurs de moins de 30 ans

sont 94 % à être titulaire d'un diplôme alors qu'ils sont 83 % pour l'ensemble. La plupart des moins de 30 ans détiennent un CAP ou un BEP (64 %) alors qu'ils sont 59 % chez les plus de 30 ans. En particulier, les moins de 30 ans sont plus souvent titulaires d'un diplôme de la filière transport que leurs aînés : ils sont 44 % et 12 % pour les plus de 40 ans.

Le flux de nouvelles formations initiales minimales obligatoires (Fimo) en chute

Dans un contexte de forte baisse du volume des offres d'emploi enregistrées de conducteurs de TRM en 2008 (- 18,4 % par rapport à 2007), on ne compte que 18 920 attestations Fimo délivrées dans le cadre du transport pour compte d'autrui, contre 23 900 en 2007, soit - 20,9 %. Alors que de 1996 à 2002, le nombre d'attestations délivrées annuellement dans le cadre de la Fimo du transport pour compte d'autrui n'avait cessé de croître pour atteindre un rythme de croisière autour de 22 000 – 23 000 par an, les niveaux de 2008 marquent ainsi un retour neuf ans auparavant.

21 % des conducteurs pour compte d'autrui ont suivi une formation au cours des douze derniers mois.

En 2007, 1,90 % de la masse salariale du transport routier de marchandises est consacré à la formation continue. Le taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de marchandises faiblit de nouveau (- 1,8 % après - 7,8 % en 2006).

Les conducteurs courte distance : des formations plus centrées sur la manutention

Les conducteurs routiers ne suivent pas exclusivement une Fimo, une Fcos ou une formation aux matières dangereuses puisque parmi les conducteurs ayant suivi une formation en 2008 19 % des conducteurs courte distance, et moitié moins des grands routiers, suivent un autre type de formation. La moitié sont des formations de manutention.

Les transports routiers de marchandises : des activités à risques sur route et à quai

Le transport routier de marchandises contribue largement à la présence du transport parmi les secteurs les plus accidentogènes de l'économie. En 2008, il représentait un peu plus du tiers (38 %) 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 72 % des décès.

On dénombre en 2008, 3 812 accidents impliquant au moins un poids lourd.

En 2008, le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, se maintient à un niveau élevé : 15,7 tués pour 100 accidents corporels. Il reste 2,7 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents, un ratio quasiment stable depuis 15 ans.

Pour un conducteur poids lourds de marchandises, avoir un accident du travail en chargeant ou en déchargeant son camion est fortement risqué. En effet, en 2008 parmi les 7 % de conducteurs accidentés suite à un chargement ou un déchargement, 85 % déclarent s'être arrêtés de travailler.

Les actions de prévention sont exercées auprès de la moitié des conducteurs de poids lourds.

0 – Éclairages 2009

0A – Tendances récentes de l'emploi, du marché du travail, de l'activité et des prix en 2009

Une moindre dégradation conjoncturelle en 2009 dans une tendance annuelle en recul

En 2009, dans le cadre d'une conjoncture économique française d'ensemble qui s'améliore progressivement, l'activité dans le TRM, mesurée en tonnes kilomètres totales réalisées, augmente depuis le 2^e trimestre 2009 alors que les prix des prestations continuent à baisser. Par ailleurs, l'emploi salarié, dans le secteur du transport et de l'entreposage, baisse moins fortement au 3^e trimestre 2009 qu'en début d'année et le nombre d'intérimaires augmente. Dans le TRM, malgré les tonnes kilomètres réalisées qui augmentent, l'emploi salarié et la masse salariale continuent de baisser au 3^e trimestre 2009, mais moins fortement que les deux trimestres précédents. Sur le marché du travail des conducteurs routiers, les offres d'emplois enregistrées augmentent depuis le 2^e trimestre 2009.

Le PIB de l'ensemble de l'économie française

Sur l'année 2009, l'acquis de recul du PIB est de - 0,9 %. Cependant, depuis le 2^e trimestre 2009, le PIB s'inscrit en légère hausse suite à 4 trimestres de recul (+ 0,3 % les deuxième et troisième trimestres 2009). Comme le PIB, la production manufacturée progresse depuis le 2^e trimestre 2009 suite à 4 trimestres de recul mais de façon plus marquée que le PIB (figure 0A.1). Par ailleurs, la production dans la construction baisse depuis le 2^e trimestre 2008 (- 2,1 % au 3^e trimestre 2009).

Les tonnes kilomètres réalisées augmentent

Les tonnes kilomètres totales réalisées dans le TRM augmentent depuis 2 trimestres après le recul du 1^{er} trimestre 2009 (figure 0A.2). Mais la tendance sur un an, mesurée par l'évolution des tonnes kilomètres entre les 3 premiers trimestres 2009 et les 3 premiers trimestres de 2008, est en forte baisse (- 18,8 %).

La baisse des prix ralentit dans le TRM

Depuis le 4^e trimestre 2008, les prix du TRM baissent mais au 2^e et 3^e trimestre 2009 cette baisse est moins marquée (figure 0A.6).

Recul de l'emploi salarié dans le transport et l'entreposage

Pour 2009, avec les chiffres du 3^e trimestre, la baisse de l'emploi salarié dans le transport et entreposage est de 2,2 % (en acquis). Au troisième trimestre 2009, il recule pour le troisième trimestre consécutif mais de façon moins marquée qu'au cours des deux premiers trimestres (- 0,6 % au 3^e trimestre 2009 suite à - 0,8 % au 2^e et - 0,9 % au 1^{er} trimestre 2009 ; figure 0A.3). En incluant l'intérim dans ce secteur, le recul de l'emploi salarié du 3^e trimestre 2009 est encore atténué (- 0,2 % contre - 0,6 % sans l'emploi intérimaire). En effet, le nombre d'intérimaires augmente ce trimestre (+ 9,8 %), établissant le taux de recours à l'intérim à 2,8 % (soit + 0,2 point en un trimestre).

La masse salariale et l'emploi salarié dans le TRM diminue depuis fin 2008

Pour 2009, l'emploi salarié du TRM baisse notablement (- 3,9 % en acquis), ainsi que la masse salariale (- 4,2 %). Au 3^e trimestre 2009, la masse salariale baisse moins fortement que les 3 trimestres précédents (- 0,5 % suite à - 1,9 % au deuxième et - 2,0 % au premier trimestre). L'emploi salarié du TRM suit une évolution trimestrielle similaire (- 0,5 % au troisième trimestre 2009, - 1,6 % au deuxième et - 1,8 % au premier ; figure 0A.4).

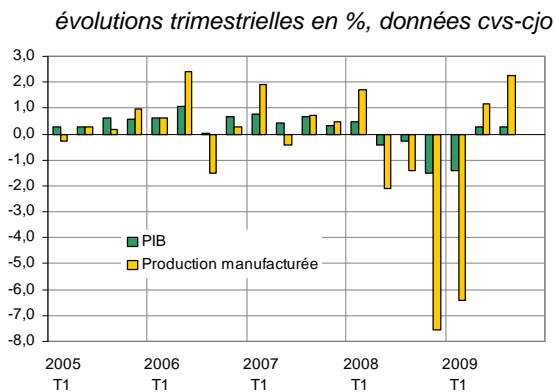
Sur le marché des conducteurs du TRM les demandes augmentent sans cesse et les offres d'emploi commencent à remonter

Le nombre de demandes d'emplois, enregistrées au Pôle emploi pour les conducteurs du TRM, décélère après trois trimestres supérieurs à 10 %, et le nombre d'offres d'emploi, déposées par les entreprises, augmente de plus de 15 % depuis le 2^e trimestre 2009 suite à des reculs de grande ampleur (figure 0A.5).

Voir la fiche Définitions

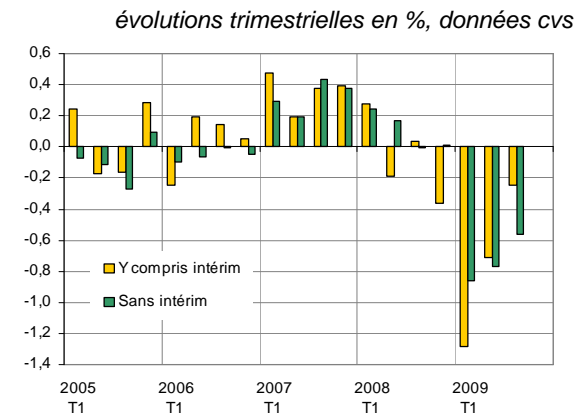
Y sont définis : « le PIB en volume aux prix de l'année précédente chaînés », « l'acquis de croissance », « les demandes en catégories A, B et C » et « l'indice de prix du TRM ».

Figure 0A.1 Produit intérieur brut et production manufacturée de l'économie française



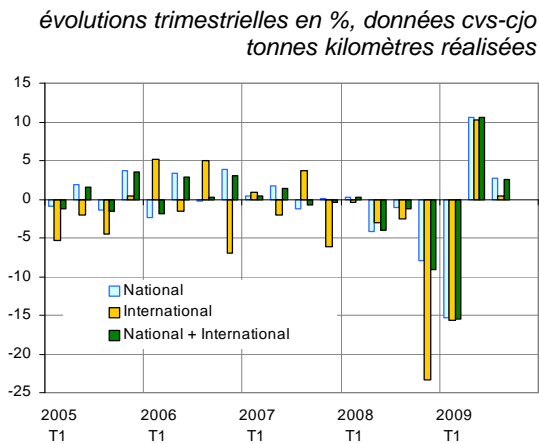
Source : Insee - comptes nationaux
Volume au prix de l'année précédente (encadré)

Figure 0A.4 Effectif salarié du transport et de l'entreposage



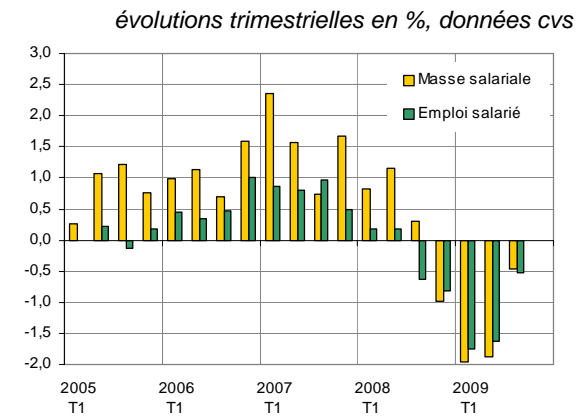
Source : Dares, Insee, Pôle Emploi

Figure 0A.2 Activité du TRM (pavillon français)



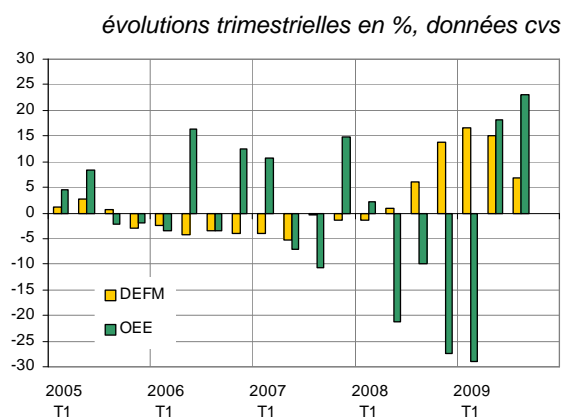
Source : SOeS - enquête Transport Routier Marchandises
Champ : compte propre et compte d'autrui

Figure 0A.5 Masse salariale et effectif salarié du TRM élargi



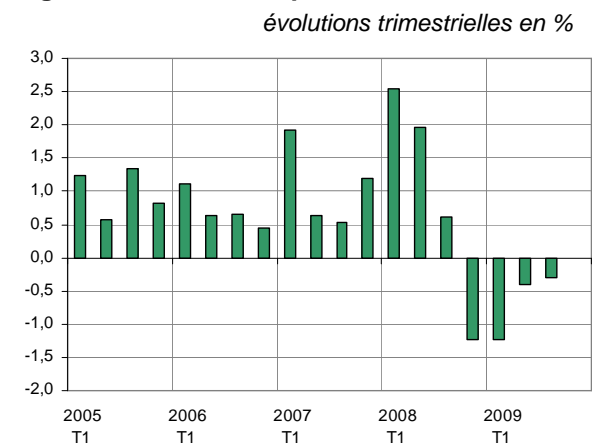
Source : Acoss

Figure 0A.3 Offres et demandes d'emploi des conducteurs routiers du TRM



Source : Dares, calculs SOeS
Champ : Offre d'emploi enregistrées et demandes d'emploi en catégories A, B et C des conducteurs routiers de marchandises

Figure 0A.6 Indice de prix du TRM



Source : SOeS

1 – La situation économique

1A – Les transports intérieurs terrestres de marchandises

L'année 2008 marque une forte chute des transports intérieurs de marchandises après deux années consécutives de croissance : en moyenne annuelle, les tonnes-kilomètres réalisées baissent de 4,8 % (y compris TRM sous pavillon étranger). Les oléoducs connaissent une baisse moins marquée que les autres modes (- 1,1 %), tout comme le transport fluvial de marchandises (- 0,5 %).

Le ralentissement de la demande des ménages pèse sur la demande en transports. Exception faite de l'agriculture qui connaît une hausse de la production céréalière, c'est le ralentissement de la production des branches les plus utilisatrices de transports de pondéreux qui pèse massivement sur cette demande.

La baisse de la production automobile s'accélère tout au long de l'année et celle de la construction commence à partir du second trimestre. Enfin, le commerce, en relative stagnation durant les trois premiers trimestres, enregistre une baisse plus importante au quatrième trimestre malgré une légère reprise de la consommation des ménages.

Les transports ferroviaires et fluviaux résistent mieux que la route

En 2008, le transport intérieur routier de marchandises réalisé par les poids lourds français s'établit à 195,5 milliards de tonnes-kilomètres, soit une baisse de 11,5 milliards par rapport à l'année 2007 (- 5,6 %). Les mauvaises campagnes pour les betteraves et les pommes de terre pèsent sur les transports routiers tandis que la croissance de la récolte de céréales et d'oléagineux bénéficie au transport fluvial et, dans une moindre mesure, au transport ferroviaire. Le dynamisme des transports nationaux pour le fluvial et, surtout, pour le ferroviaire (+ 4,0 %) implique une réduction de près de 0,4 point de la part modale de la route (hors transit et oléoducs) compte tenu de ce que les marchés routiers sont plus réactifs que ce soit à la hausse ou à la baisse. Néanmoins, la part modale de la route demeure supérieure à 80 %.

Forte baisse du transport national

La baisse globale des transports intérieurs terrestres de marchandises est largement le reflet de la forte baisse du transport national (- 3,6 %). Cette baisse du national est entraînée par la forte baisse du TRM sous pavillon français (- 5,0 %) tandis que l'activité des modes ferroviaire et fluvial est dynamique (respectivement + 4,0 % et + 2,3 %).

Le TRM national est parti d'un niveau élevé en début d'année 2008 et les tonnes-kilomètres réalisées ont baissé tout au long de l'année avec une chute importante au quatrième trimestre 2008. La chute en moyenne annuelle est de - 5,0% après une hausse de + 4,7% en 2007. La baisse concerne l'ensemble des marchandises transportées mais avant tout les produits manufacturés et les matériaux de construction qui connaissent une baisse à deux chiffres.

La baisse du transport international est plus prononcée que celle du national

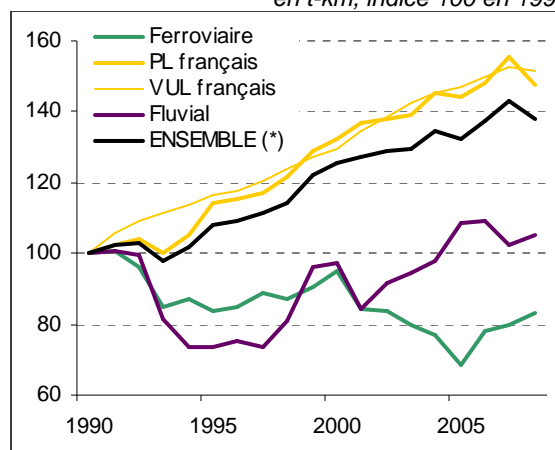
Le ralentissement progressif de l'économie européenne pèse lourdement sur les transports internationaux de marchandises, en baisse tout au long de l'année. Au quatrième trimestre, l'effondrement de la demande des pays en développement adressée à la France et le nouveau ralentissement de la demande intérieure française viennent peser sur les transports à destination des principaux ports français et européens, limitant les transports sur les *hinterland* maritimes, y compris de conteneurs. Ainsi, les transports internationaux clôturent l'année sur une baisse de 4,8 % (y compris pavillon étranger).

Pour les échanges routiers internationaux, le pavillon français renoue avec la tendance de forte décroissance que l'on observait depuis le début des années 2000, avec une baisse de 12,0 % par rapport à 2007.

Le pavillon étranger reculerait lui aussi sensiblement en transport intérieur sur le territoire français (- 4,5 % selon les premières estimations) avec un transport en transit particulièrement touché (- 7,6 %). Le cabotage augmenterait fortement (chiffre révisé, sur la base des enquêtes TRM européennes, supérieur à + 10 %).

Figure 1A.1 Évolution des transports intérieurs et de la part modale routière

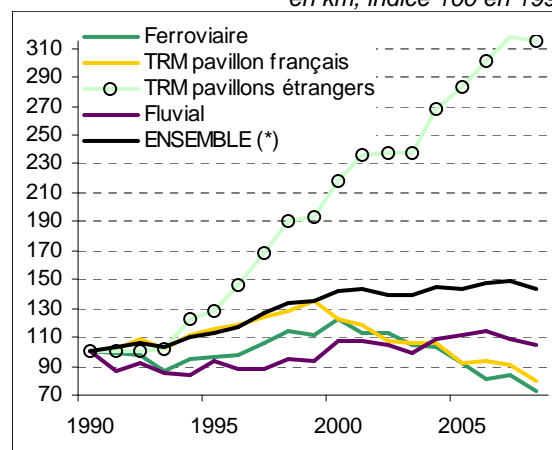
en t-km, indice 100 en 1990



Source : Rapport CCTN 2008
(*) y compris cabotage en France

Figure 1A.2 Évolution du transport intérieur routier de marchandises

en km, indice 100 en 1996



Source : Rapport CCTN 2008
(*) y compris transports par oléoducs en France

Figure 1A.3 Le transport routier sur le territoire français

en milliards de t-km intérieures

	2000	2007	2008	2008/ 2007
Pavillon français (1)	203,0	229,2	217,5	-5,1
National (PTAC>3,5t)	163,0	191,5	181,9	-5,0
Compte propre	28,6	30,0	29,3	-2,6
Compte d'autrui	134,5	161,5	152,7	-5,5
International (PTAC>3,5t)	20,7	15,2	13,4	-12,0
Transit	0,5	0,3	0,2	ns
Total PL (PTAC>3,5t)	184,2	207,0	195,5	-5,6
VUL (PTAC<3,5t) (2)	18,8	22,2	22,0	-0,8
Pavillon étranger (1) (3)	79,5	123,3	117,8	-4,5
Transit	39,5	63,7	58,8	-7,6
International*	37,7	54,7	54,3	-0,8
Cabotage*	2,2	4,9	4,6	-
Transport routier	282,5	352,5	335,3	-4,9

Source : Rapport CCTN 2008

(1) les transports routiers réalisés par les VUL sont classés intégralement en transports nationaux

(2) le pavillon d'un pays est ici défini comme l'ensemble des véhicules immatriculés dans le pays
(3) évolutions estimées à partir du dispositif européen d'enquêtes TRM

* Ces chiffres ne prennent pas en compte les enquêtes TRM européennes disponibles depuis la CCTN de juin 2008, avec en particulier une révision du cabotage amenant celui-ci à une croissance supérieure à +10%.

Figure 1A.4 Structure modale des transports terrestres sur le territoire français

en % des t-km intérieures

	1985	1990	1995	2000	2005	2008
Ferroviaire	23,3	19,0	15,2	15,1	10,7	10,9
Routier	61,5	70,1	74,3	75,8	80,7	80,8
Fluvial	3,6	2,9	2,2	2,3	2,4	2,2
Oléoducs	11,6	8,0	8,3	6,8	6,3	6,1
Tous modes (Gt-km)	210,7	245,1	268,5	319,7	332,2	341,8

Source : Rapport CCTN 2008

Champ : pour l'ensemble des modes, il s'agit du transport intérieur (c'est-à-dire, réalisé sur le territoire français), hors transit. Le transport routier couvre le pavillon français et étranger ainsi que les transports par VUL.

Figure 1A.5 Évolution du transport routier sous pavillon français par marchandise

en milliards de t-km intérieures

Marchandises	1997	2007	2008	08/07
Produits agro-alimentaires	57,0	60,5	58,1	-3,9
Matériaux de construction	28,1	38,4	36,2	-5,8
Produits manufacturés	40,5	69,0	65,7	-4,7
Autres	39,5	39,2	35,5	-9,4
TOTAL	165,1	207,0	195,5	-5,6

Source : Rapport CCTN 2008

Champ : transports intérieurs par poids lourds français uniquement (hors transit et hors VUL)

1B – Les entreprises de TRM

En 2008, le chiffre d'affaire du secteur diminuerait de 1,5 % (*cette estimation est susceptible d'être révisée dans les prochains mois suite aux premiers résultats du système refondu de statistique d'entreprises de l'Insee, É sane encadré*), rythme très inférieur à son rythme annuel moyen des deux dernières décennies (+ 4,7 %). Ceci résulte principalement de la diminution sensible du volume de l'activité du TRM.

Le taux de valeur ajoutée (VA corrigée/CA ; encadré), stable à 44 % depuis 2005 baisserait d'un point pour se situer à 43 % en 2008 sous l'effet de la légère hausse des consommations intermédiaires.

La structure des coûts est relativement stable au cours de la décennie. Les consommations intermédiaires, qui représentent près des deux tiers des coûts totaux, augmenteraient faiblement en moyenne annuelle en 2008 (+ 0,8 %) avec une forte chute au quatrième trimestre comme l'indiquent les évolutions des coûts du transport national, longue ou courte distance (figure 1B.5), étroitement liées à la chute des prix du carburant sur la même période.

Le poids des charges de personnel est stable depuis dix ans, autour de 29 %. En 2008, les charges de personnel hors intérim connaissent une croissance maintenue (+ 3,7 % selon l'Acoss). Cette hausse des charges de personnel résulte à la fois de l'augmentation des effectifs salariés, liée aux embauches en début d'année, et de la hausse du coût unitaire de la main d'œuvre. Néanmoins on observe un recul inédit de la masse salariale au quatrième trimestre (- 0,7 % par rapport au trimestre précédent, d'après l'Acoss), qui se poursuit début 2009.

L'ensemble des impôts et taxes (hors TVA) représente environ 3 % des coûts depuis dix ans. Le poids des dotations d'exploitation aux amortissements et des charges financières fluctue entre 2 % et 4 %. Si on ajoute à celui-ci les redevances de crédit-bail et les loyers, on obtient un coût du capital qui pèse environ 10 % des coûts totaux.

L'indice CNR montre d'ailleurs qu'après le gazole et les coûts d'utilisation des infrastructures (péages...), ce sont les coûts de détention du matériel qui augmentent le plus (+ 9,5 %).

La productivité apparente du travail par tête, VA corrigée / effectif (encadré), qui avait continuellement augmenté entre 2000 et 2007 (+ 2,6 % en rythme annuel moyen), diminue de 5,7 % en 2008, passant de 51 200 à 48 300 euros.

La productivité apparente du capital, VA corrigée / immobilisations corporelles a augmenté à un rythme annuel moyen de 3,0 % entre 2000 et 2007.

En 2008, l'investissement en poids lourds progresse encore en moyenne annuelle

L'effort d'investissement des entreprises de TRM se poursuit en 2008 sur la lancée du début d'année. Ce secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de cinq tonnes dont le nombre d'immatriculations neuves est supérieur à 57 500 (source FCA) soit une progression substantielle par rapport à 2007 (+ 9,5 %). Les immatriculations de tracteurs en particulier ont augmenté de 8,3 %. Néanmoins les perspectives pour 2009 sont différentes puisqu'une majorité d'entreprises n'envisage aucun investissement en matériel de transport.

Depuis dix ans, les investissements par apports ont atteint leur maximum en 2005 avec 126 millions d'euros. En 2006 et 2007 ils ont fortement diminué, traduisant des restructurations d'entreprises bien moindres.

Concentration du secteur depuis 2000

La baisse du nombre d'entreprises qui avait commencé en 2000, cesse en 2007 et ce nombre remonte à 38 700 unités. Néanmoins, la hausse des défaillances annuelles de 25 % en 2007, indique une dégradation de la santé économique des entreprises.

Corrections comptables effectuées dans l'Enquête annuelle d'entreprise des transports (EAE)

Valeur ajoutée brute corrigée

= valeur ajoutée brute + loyers et charges locatives + redevances de crédit-bail + rémunérations des personnels extérieurs

Excédent brut d'exploitation corrigé

= excédent brut d'exploitation + loyers et charges locatives + redevances de crédit-bail - participation des salariés aux résultats de l'entreprise.

É sane

Refonte des statistiques annuelles d'entreprises de l'Insee, basé sur une enquête structurelle annuelle (ESA) unique, succédant aux EAE sectorielles, et sur les sources fiscales.

Figure 1B.1 Comptes des entreprises du TRM et ratios d'efficacité

*en millions d'euros courants,
taux et évolutions en %*

	2000	2007	2008	08/07 (*)
Chiffre d'Affaires, y.c. sous-traitance	38 245	48 539	47 822	-1,5
Valeur Ajoutée (brute) corrigée (1)	16 915	21 519	20 480	-4,8
Excédent Brut d'Exploitation corrigé (1)	4 919	5 719	-	
Taux VA (VA/CA)	44	44	43	-3,4
Taux marge EBE/VA	29	27	-	
Consommations Intermédiaires	24 889	31 611	31 860	0,8
<i>dont achats de carburant</i>	4 486	6 197	6 729	8,6
Charges de personnel	10 493	13 794	14 299	3,7
<i>dont charges sociales</i>	3 159	3 737	3 874	3,7
Impôts	1 038	1 442	-	
<i>dont taxe professionnelle (2)</i>		520	-	
Dotations d'exploitation aux amortissements sur immobilisations	997	918	-	
Charges financières	334	208	-	
Investissements hors apports	1 548	1 485	-	
Valeur brute des immobilisations corporelles en fin d'exercice	8 791	9 148	-	
Effectifs totaux (<i>en milliers</i>)	394	420	424	1,0
VA / effectifs (<i>en milliers d'euros</i>)	43,0	51,2	48,3	-5,7
VA / Immo corporelles	1,9	2,4	-	

Source : SOeS – Estimation CCTN pour 2008

(1) Par réaffectation en VA des charges de personnels extérieurs, du crédit-bail et des loyers ; et du crédit-bail et des loyers (moins la participation des salariés aux résultats de l'entreprise) dans l'EBE.

(2) Source : Insee-Suse, calculs SOeS

(*) Estimation provisoire

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

évolutions annuelles moyennes en %

	05/04	06/05	07/06	08/07
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	19,5	5,0	1,0	16,0
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	3,8	3,8	4,4	5,7
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,7	2,8	2,4	13,6
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	3,5	3,4	2,3	9,5
Personnel de conduite (salaires et charges)	0,9	1,1	3,0	2,9
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,0	1,6	1,6	2,2
Charges de structure (personnel administratif)	2,1	-1,8	3,3	4,3
Indice synthétique	6,0	2,4	2,4	8,3

Source : CNR

Figure 1B.3 Prix des transports routiers de marchandises

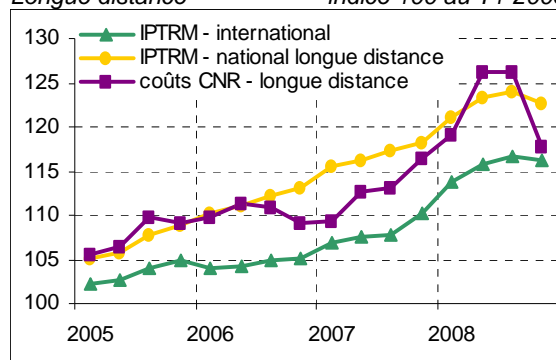
évolutions en moyenne annuelle en %

	2006	2007	2008
Prix du TRM national courte distance	3,1	3,5	5,2
Prix du TRM national longue distance	4,5	4,6	5,1
Prix du TRM à l'international	1,0	3,5	6,9
Ensemble	3,5	4,0	5,4

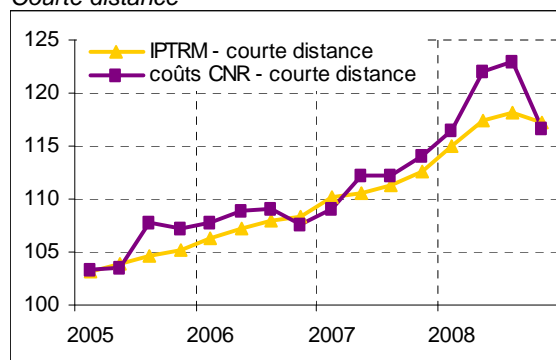
Source : SOeS - IPTRM

Figure 1B.4 Prix et coûts du TRM

Longue distance *indice 100 au T1-2003*



Courte distance



Sources : SOeS, CNR

Figure 1B.5 Indicateurs de démographie d'entreprises

en nombre d'entreprises, évolutions en %

	2000	2006	2007	07/06
Nombre au 31/12	43844	38028	38659	1,7
TRM de proximité	25868	22981	23594	2,7
TRM interurbain	14814	12799	12912	0,9
Location avec conducteur	2088	1301	1234	-5,1
Messagerie, fret express	1074	947	919	-3,0
Défaillances	1344	905	1136	25,5
TRM de proximité	812	599	761	27,0
TRM interurbain	430	261	330	26,4
Location avec conducteur	45	20	15	-25,0
Messagerie, fret express	57	25	30	20,0
Créations	3056	3820	3698	-3,2
TRM de proximité	2197	2665	2758	3,5
TRM interurbain	737	1045	852	-18,5
Location avec conducteur	33	26	25	-3,8
Messagerie, fret express	89	84	63	-25,0

Sources : Insee - Sirene, Bodacc

Note : les défaillances correspondent aux mises en redressement judiciaire publiées au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) ; il ne s'agit pas de cessations.

2 – L'emploi

2A – L'emploi salarié

Au 31 décembre 2008, les effectifs salariés des établissements du secteur du transport routier de marchandises élargi baissent de 0,9 % alors qu'ils augmentent de 0,7 % dans les établissements de l'ensemble du transport (en nouvelle nomenclature d'activité, Naf rev 2 et hors « activité de poste et de courrier »). Par ailleurs, le recul des effectifs salariés s'observe aussi dans l'ensemble du secteur marchand hors agriculture (figure 2A.1).

L'emploi salarié du TRM élargi baisse fin 2008

Au 31 décembre 2008, l'emploi salarié du TRM élargi s'établit à 386 300 salariés (soit plus d'un tiers de l'emploi salarié du transport). Entre fin 2007 et fin 2008, son évolution est marquée par une rupture (- 0,9 %) après deux années de croissance. Cette baisse traduit le recul de l'emploi salarié entamé au deuxième trimestre 2008 sur la base d'un niveau élevé début 2008. Ainsi, en moyenne annuelle l'effectif salarié du TRM élargi augmente de 1,1 % (annexe 2.2). Par ailleurs, la baisse des véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui en 2008 traduit une baisse de l'activité du secteur (figure 2A.3).

La conjoncture reste favorable au TRM de proximité

La conjoncture reste favorable au TRM de proximité qui est le seul sous-secteur du TRM élargi où les emplois salariés augmentent au 31 décembre 2008. Mais ce mouvement n'est qu'un ralentissement marqué car entre décembre 2007 et décembre 2008, ils augmentent de 1,8 % alors qu'ils ont augmenté de 10,3 % un an auparavant. Cette hausse de

fin d'année ne reflète pas les variations infra-annuelles puisque en moyenne annuelle, ce sous-secteur crée 7 400 emplois, soit + 6,2 % (figure 2A.2).

Repli dans le TRM interurbain

Au 31 décembre 2008, l'emploi salarié du TRM interurbain baisse par rapport au 31 décembre 2007 (- 1,2 % suite à deux années d'augmentation). En moyenne annuelle, l'emploi salarié du sous-secteur est stable entre 2007 et 2008 du fait des créations d'emplois de 2007, et alors qu'entre 2004 et 2006 il avait diminué dans ce secteur.

Nouveau recul dans la messagerie

Dans la messagerie, l'emploi salarié baisse encore en 2008. Cette baisse entamée en 2003 suit celle du nombre d'entreprises en 2007 (fiche 1B) et s'accompagne d'une augmentation des défaillances en 2008.

Entre 2007 et 2008 le taux de recours moyen à des effectifs intérimaires dans le TRM élargi est stable (4,4 %). En un an, l'effectif intérimaire, quant à lui, baisse de 9,1 % s'établissant à 17 900 équivalents-emplois temps plein en 2008 (fiche 2C).

Si la structure de l'emploi par taille d'entreprise varie peu depuis 2000 dans le TRM élargi dans son ensemble, il n'en est pas de même pour trois de ses sous-secteurs. Entre 2000 et 2007, la part des effectifs salariés des petites entreprises (moins de 10 salariés) du TRM de proximité a baissé de 5 points, elle a baissé de 3 points dans les entreprises du TRM interurbain et dans celles de location avec conducteur (figure 2A.4).

Changement de nomenclature d'activité

Les estimations d'emploi salarié des figures 2A.1 et 2A.2 en nomenclature d'activité révisée (Naf. rev 2) diffèrent des estimations en Naf rev 1 publiées dans le *Bilan social annuel du transport de marchandises* de février 2009.

Figure 2A.1 Effectif salarié au 31 décembre

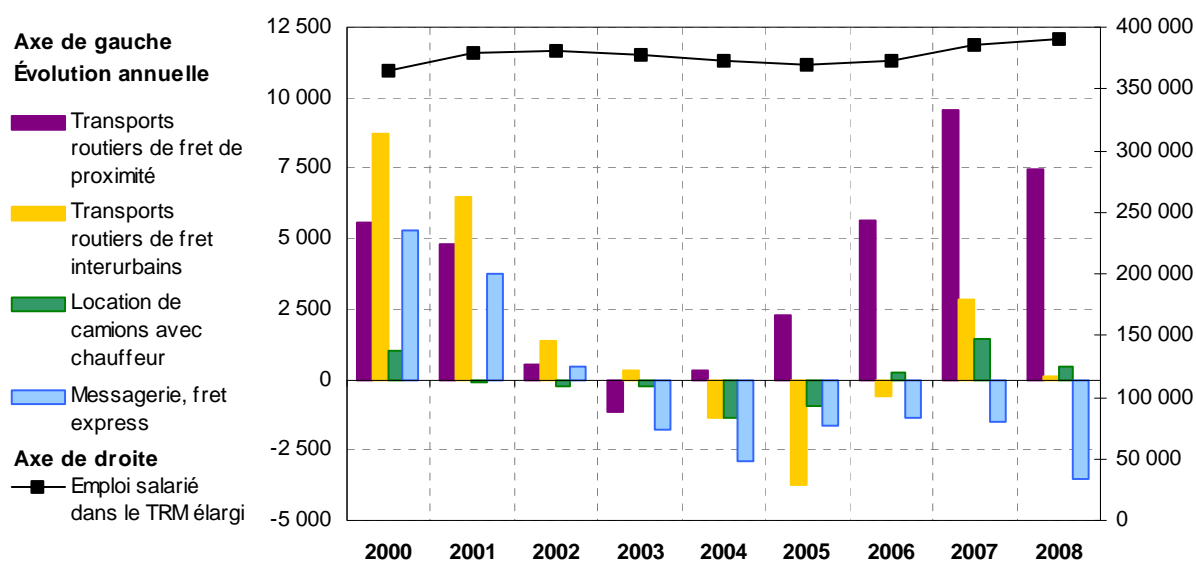
Secteur d'activité	en milliers					en %			
	2004	2005	2006	2007	2008	Struct. 2008	Évolutions annuelles		
							06/05	07/06	08/07
Transports et entreposage dont *	1 013,6	1 015,5	1 023,2	1 049,4	1 056,7	100	0,8	2,6	0,7
TRV	75,7	75,9	78,0	79,2	81,9	8	2,8	1,6	3,4
Transport routier régulier de voyageurs	57,5	58,3	58,2	57,2	58,1	5	-0,2	-1,7	1,6
Autres transports routiers de voyageurs	18,1	17,6	19,8	22,0	23,8	2	12,6	11,2	8,3
TRM	370,3	368,5	377,0	389,9	386,3	37	2,3	3,4	-0,9
Transports routiers de fret interurbains	197,3	192,4	194,9	196,6	194,1	18	1,3	0,9	-1,2
Transports routiers de fret de proximité	102,6	107,0	113,5	125,3	127,5	12	6,1	10,3	1,8
Location de camions avec chauffeur	18,9	18,9	19,5	21,1	20,7	2	3,1	8,4	-2,2
Messagerie, fret express	51,4	50,1	49,1	46,9	43,9	4	-1,9	-4,6	-6,3
Ensemble de l'économie	15 934	16 051	16 273	16 576	16 431	-	1,4	1,9	-0,9

Source : Dares, Insee, Pôle emploi, SNCF, RATP ; calculs SOeS

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture

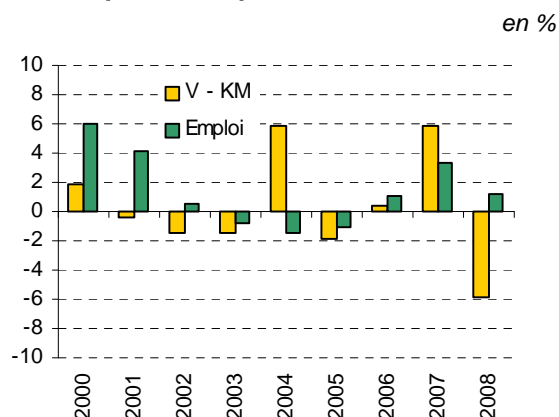
(*) hors "Activité de poste et de courrier"

Figure 2A.2 Effectif salarié en moyenne annuelle dans le TRM élargi



Source : Pôle emploi, AcoSS ; calculs SOeS

Figure 2A.3 Évolution de l'effectif salarié dans le TRM élargi et des véhicules-km réalisés par le compte d'autrui



Source : SOeS - enquête Transport Routier Marchandises, Pôle emploi, AcoSS ; calculs SOeS
Lecture : en 2008, dans le TRM élargi, l'emploi salarié en moyenne annuelle augmente de 1,1 % et les véhicules-km (v-km) pour compte d'autrui baissent de 5,9 %.

Figure 2A.4 Structure de l'effectif salarié du TRM élargi selon la taille de l'entreprise

Activité	Taille	en %		
		2000	2006	2007
TRM interurbain	0 à 9 salariés	14,1	12,3	11,4
	10 à 49 salariés	36,9	34,7	34,5
	50 salariés et plus	49,0	53,0	54,2
	Total	100	100	100
TRM de proximité	0 à 9 salariés	35,7	32,6	30,6
	10 à 49 salariés	40,9	38,9	36,9
	50 salariés et plus	23,4	28,5	32,4
	Total	100	100	100
Location avec cond.	0 à 9 salariés	11,5	11,2	9,0
	10 à 49 salariés	29,0	35,5	36,0
	50 salariés et plus	59,5	53,3	55,0
	Total	100	100	100
Messagerie	0 à 9 salariés	1,5	1,7	1,9
	10 à 49 salariés	7,7	7,8	8,6
	50 salariés et plus	90,7	90,6	89,5
	Total	100	100	100
Ensemble	0 à 9 salariés	16,1	15,8	15,1
	10 à 49 salariés	31,0	30,7	30,7
	50 salariés et plus	52,9	53,5	54,2
	Total	100	100	100

Source : SoeS - EAE

2B – Les caractéristiques des salariés

Une population ouvrière qualifiée

Au 31 décembre 2007, 60 % de la population salariée des établissements de l'ensemble des secteurs du transport sont des ouvriers. Cette part est plus importante dans le TRM élargi, avec 81 % d'ouvriers.

Au sein du TRM élargi, le taux d'encadrement est très faible : on compte 3,8 % de cadres, et 6,8 % de professions intermédiaires. Toutefois dans cet ensemble, la messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de cadres en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (58,7 %), mais aussi moins qualifiés. A l'opposé, la location avec chauffeur compte 89,3 % d'ouvriers, mais très peu d'ouvriers non qualifiés (1,5 %), les ouvriers étant essentiellement des conducteurs. De façon générale, dans le TRM élargi, 9 ouvriers qualifiés sur 10 sont des conducteurs (figure 2B.3 et annexe 2.7).

La conduite, une activité masculine

La dominante ouvrière conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession « conducteur » explique le faible taux de féminisation au sein du TRM élargi : 12,1 % contre 21,9 % dans les transports et l'entreposage (hors RATP, SNCF et Air France) et 44,1 % dans l'ensemble des établissements relevant de Pôle emploi (secteur concurrentiel hors ex-Grandes Entreprises Nationales). La messagerie se distingue avec 23,0 % de femmes (figures 2B.3, 2B.4 et annexe 2.3).

L'âge moyen d'un salarié, 39 ans et 11 mois

Les salariés du TRM élargi sont légèrement plus jeunes que ceux de l'ensemble des transports. L'âge moyen y est de 39 ans et 11 mois contre 40 ans et 5 mois pour l'ensemble des transports. C'est dans la messagerie et le TRM de proximité que la population est la plus jeune : un salarié sur deux a 39 ans ou moins. Mais c'est aussi dans la messagerie que le vieillissement de la population salariée est le plus important : un an et cinq mois entre décembre 2002 et décembre 2007 (annexe 2.8).

La sous-population des conducteurs est en moyenne plus âgée que l'ensemble des salariés du secteur, elle tend, à présent, à vieillir aussi rapidement que les autres professions de ce secteur : l'âge moyen des conducteurs s'est accru de 12 mois entre décembre 2002 et décembre 2007 contre 13 mois pour l'ensemble des salariés du secteur.

En 2007, au sein du TRM élargi, l'âge moyen des conducteurs est supérieur à celui de l'ensemble des salariés : 40 ans et 6 mois (annexe 2.8).

Une ancienneté plus forte chez les grands routiers

Selon l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT), l'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est en 2008, en moyenne, de 18 ans et 6 mois dans la profession et de 8 ans et 6 mois dans l'établissement.

L'ancienneté dans la profession est plus forte parmi les conducteurs « grands routiers » (19 ans et 3 mois en moyenne) que parmi les conducteurs courte distance (18 ans et 2 mois).

L'ancienneté dans l'établissement est à peu près deux fois moindre. Celle des « grands routiers » est proche de celle des conducteurs courte distance (8 ans et 1 mois contre 8 ans et 7 mois).

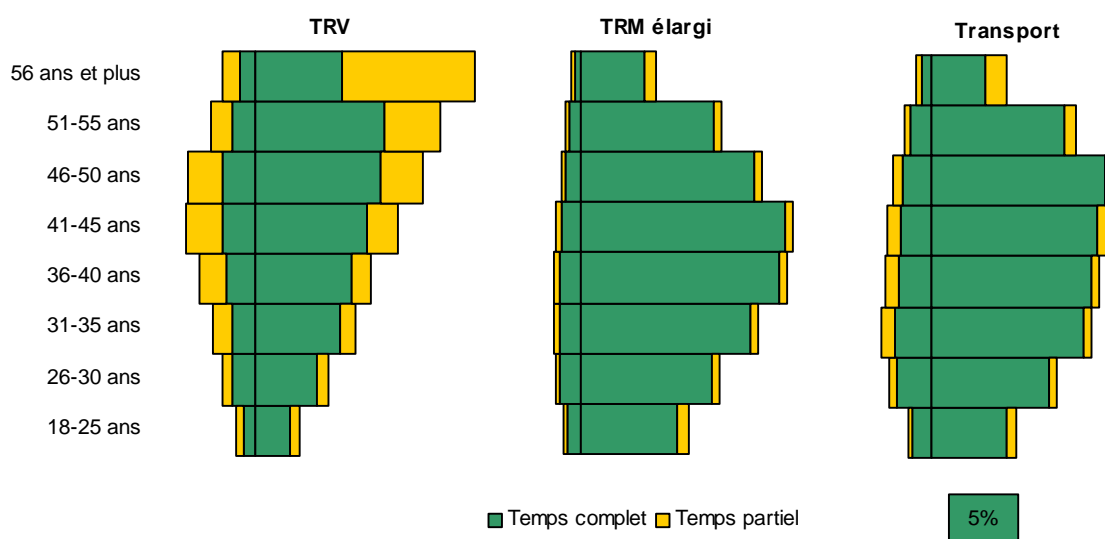
Sigles

TRV : transport routier de voyageurs (602B, 602G)

Champ

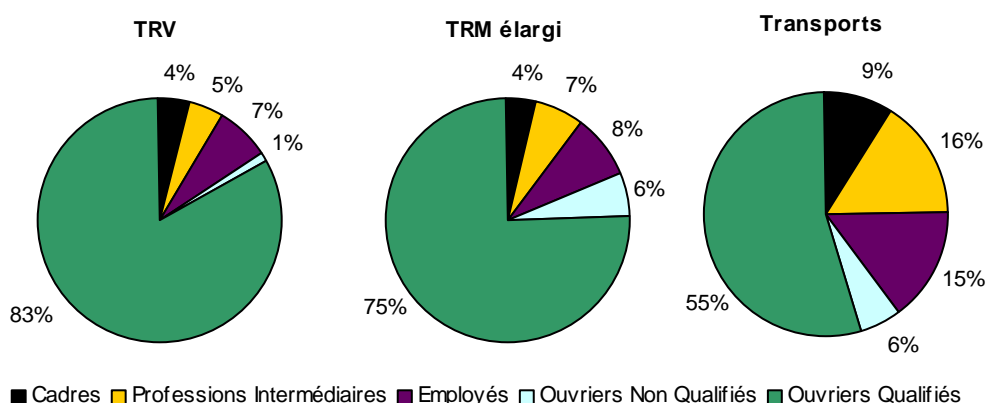
Sont étudiés dans cette fiche, les salariés sous contrat avec des établissements exerçant principalement une activité transport. Les **intérimaires** (fiche 2C) ne sont donc pas inclus dans ces statistiques car ils sont, dans les DADS, rattachés à une entreprise d'intérim sans précision de l'établissement où leur mission s'effectue.

Figure 2B.1 Pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2007 (femmes / hommes)



Source : Insee - DADS, calculs SoeS

Figure 2B.2 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2007



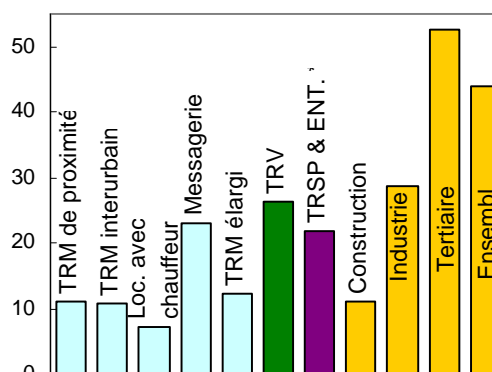
Source : Insee - DADS, calculs SoeS

Figure 2B.3 Proportion des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2007

Secteur d'activité	Conduc.	Dont Femmes
TRM élargi	68,7	2,5
TRM de proximité	72,8	3,4
TRM interurbain	74,1	1,9
Loc. de camions avec conducteur	78,4	2,1
Messagerie, fret express	33,2	3,6
TRV	79,2	21,0
TUV	46,3	12,0
Transports	37,2	7,1

Source : Insee - DADS, calculs SoeS

Figure 2B.4 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre 2008



Source : Pôle emploi, données provisoires
 Champ de Pôle emploi : secteur concurrentiel, hors ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France), hors collectivités territoriales.
 (*) Transports et entreposage hors "Activité de poste et de courrier"

2C – Les caractéristiques des emplois

L'analyse des entrées et des sorties de salariés, à partir des déclarations de mouvements de main d'œuvre des établissements métropolitains de plus de 10 salariés (EMMO/DMMO) éclaire quelque peu sur le fonctionnement du marché du travail. Les entrées dans un établissement reflètent pour l'essentiel des embauches et dans une moindre mesure des transferts entre établissements d'une même entreprise.

La mobilité des emplois salariés du TRM s'infléchit en 2008

En 2008, le taux de rotation du personnel salarié des établissements de plus de 10 salariés s'établit à 31,6 % dans le TRM. Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (20,1 %) et la construction (22,4 %). C'est un taux néanmoins inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (46,5 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (60,0 %).

Mais en 2008, le taux d'entrée et le taux de sortie chutent. Il en résulte un infléchissement du taux de rotation de la main d'œuvre du TRM de 36,3 % en 2007 à 31,6 % un an plus tard. En revanche elle est quasi stable dans l'ensemble du transport (figure 2C.1). Cette baisse est particulièrement prononcée dans le TRM de proximité, le TRM interurbain et la location avec chauffeur (annexe 2.11). Aussi la rotation de la main d'œuvre dans le secteur de la location avec chauffeur est passée de 36,5 % à 29,2 % en 2008. Dans la messagerie, la rotation augmente entre 2007 et 2008 mais ce secteur recourt plus à l'intérim.

L'emploi intérimaire reste élevé dans le TRM mais baisse en 2008

Le recours à de l'emploi intérimaire 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.

Il est relativement développé dans le transport, moins que dans la construction et l'industrie,

mais plus que dans l'agriculture ou les services (figure 2C.2).

Entre 2007 et 2008, le taux de recours moyen à des effectifs intérimaires dans le TRM est stable (4,4 %). En un an, l'effectif intérimaire, quant à lui, baisse de 9,1 % s'établissant à 17 900 équivalents-emplois temps plein en 2008.

Dans chacun des sous-secteurs du TRM, le taux de recours à l'intérim est quasi stable à l'exception de la messagerie, plus soumise aux variations conjoncturelles de l'activité. Déjà fortement élevé dans ce sous-secteur, il gagne 1,1 point en 2008 et atteint 12,2 % (annexe 2.10). Cette augmentation du taux de recours à l'intérim dans la messagerie s'accompagne en 2008 d'une baisse conjuguée du nombre d'intérimaires et des effectifs salariés moyens (fiche 2A).

Le recours au temps partiel, moins fréquent dans le TRM

Dans le transport routier de marchandises, comme dans ses sous-secteurs, les salariés travaillent moins souvent à temps partiel que dans le transport routier de voyageurs ou que dans l'ensemble des transports. En effet, 7,5 % des salariés du TRM sont à temps partiel en 2007, 34,8 % dans le TRV et 11,1 % dans le transport. Comme dans l'ensemble de l'économie, les employés travaillent plus fréquemment à temps partiel (19,0 % dans le TRM en 2007).

Les cadres et les ouvriers non qualifiés du TRM recourent de façon quasi identique au temps partiel avec respectivement 13,3 % et 13,8 % (figure 2C.4). Mais, c'est dans la messagerie que les ouvriers non qualifiés travaillent le plus souvent à temps partiel (15,6 %).

Définitions

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

Taux de rotation = (taux d'entrée + taux de sortie) / 2.

Le taux de recours moyen est le rapport du nombre moyen d'intérimaires (en équivalents-emplois à temps plein sur l'année) à l'emploi salarié moyen de l'année.

Figure 2C.1 Taux de rotation par secteur d'activité

en %

Activité	Taux de rotation	
	2007	2008
Industrie	20,9	20,1
Construction	25,7	22,4
Tertiaire	57,8	60,0
Transport dont :	33,5	33,4
TRV	37,1	34,6
TRM	36,3	31,6
Ensemble	45,6	46,5

Sources : Dares - DMMO/EMMO

Champ : établissements de 10 salariés et plus

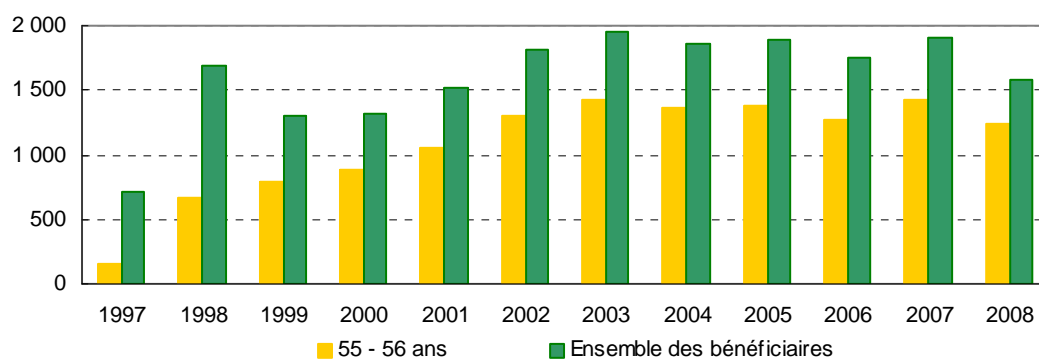
Figure 2C.2 Recours au travail temporaire, par secteur d'activité

taux de recours en %, intérimaires en milliers

Activité	Taux de recours moyen				Intérimaires 2008*
	1998	2002	2007	2008	
Agriculture	0,5	1,1	1,4	1,3	4,0
Industrie	5,6	6,3	7,5	6,9	264,2
Construction	6,2	7,3	8,8	8,1	125,6
Services dont	Nd	1,7	1,7	1,7	210,4
Transport	2,7	3,6	4,6	4,3	50,1
TRM	2,0	4,7	4,4	4,4	17,9
Ensemble	Nd	3,2	3,6	3,3	604,3

Source : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim, calculs SOeS

* en équivalents-emplois à temps plein sur l'année

Figure 2C.3 Nombre d'entrées dans le dispositif de congé de fin d'activité depuis 1997

Source : DGITM/DST

Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'État ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite d'un poids lourd de plus de 3,5 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2008, 19 295 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 78,3 % des bénéficiaires avaient entre 55 et 56 ans lors de leur entrée dans le dispositif.

Figure 2C.4 Taux de temps partiel des effectifs salariés au 31 décembre 2007

en %

Catégorie Professionnelle et Sociale	TRM de proximité	TRM interurbain	Loc. de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM	Transports
Cadres	18,2	14,0	9,8	6,1	13,3	10,3
Professions Intermédiaires	10,6	8,7	7,9	5,1	8,1	8,9
Employés	24,6	20,4	21,0	10,8	19,0	17,9
Ouvriers Qualifiés	7,7	4,0	4,5	5,1	5,4	9,8
Ouvriers Non Qualifiés	12,4	13,6	10,5	15,6	13,8	13,5
Total	9,6	6,2	5,7	7,6	7,5	11,1

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

2D – Le marché du travail

De fin décembre 2007 à fin décembre 2008, le nombre de demandeurs d'emploi catégorie 1 (DEFM1) des métiers T&L augmente de 12,1 %, passant de 164 500 à 184 400 et effaçant ainsi deux années de recul du chômage. Cette évolution est similaire à celle de l'ensemble des métiers (+ 11,7 %).

Les moins de 25 ans sont les plus touchés : leur nombre augmente de 20,7 %.

Augmentation de 38,7 % des demandeurs d'emploi de catégorie 1 de conducteur TRM

Pour les conducteurs de TRM, le nombre de demandeurs d'emploi catégorie 1 des conducteurs TRM augmente de 38,7 % entre fin décembre 2007 et fin décembre 2008, passant de 22 700 à 31 500. Cette hausse contribue pour moitié à celle de l'ensemble des métiers T&L, alors que ces métiers ne représentent qu'un sixième du nombre de postes occupés dans l'ensemble « Transport et Logistique » (champ en encadré).

Toutes catégories confondues, fin décembre 2008, on compte 44 000 demandeurs d'emploi de conducteurs TRM, contre 35 000 en 2007.

39,7 % des offres « transport et logistique » émises par des entreprises de travail temporaire

Les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs du marché du travail T&L. En effet, sur les 266 200 offres d'emploi enregistrées (OEE) en 2008, seules 23,7 % sont émises par des établissements du secteur : les entreprises de travail temporaire et le commerce sont respectivement à l'origine de 39,7 % et 14,9 % des offres déposées à Pôle emploi. Sur le marché des conducteurs de TRM, l'influence du secteur est plus

grande : les établissements du transport représentent 41,1 % des offres (figure 2D.1).

Baisse de 18,6 % du nombre d'offres de conducteurs TRM

En 2008, le volume des offres d'emploi enregistrées de conducteurs TRM accuse une baisse annuelle de - 18,4 % (figure 2D.2). Les régions Île de France, Rhône-Alpes et PACA concentrent 32,5 % des 57 900 offres (figure 2D.3). La baisse de l'intérim utilisé dans le transport (fiche 2C) accroît mécaniquement la part des CDI (51,1 % en 2008 après 43,6 % en 2007).

En glissement annuel (fin 2008 contre fin 2007), le volume des offres conducteurs TRM chute à 7 500, soit - 46 % (- 25 % pour l'ensemble des métiers T&L).

Détente du marché du travail des conducteurs de TRM

En 2006 et 2007, sur le marché du travail des conducteurs de TRM, l'augmentation des offres d'emploi conjuguée à la baisse des demandes d'emploi entraînait de fortes tensions : de nombreuses entreprises se disaient confrontées à des difficultés de recrutement de conducteurs.

Fin 2007, début 2008, les tensions culminent à 1,00 contre 0,75 fin 2005 (chiffre lissé ; figure 2D.5). L'année 2008 se caractérise par une diminution continue des tensions qui tombent à 0,75 fin 2008.

De ce fait, le laps de temps écoulé entre le dépôt d'une offre d'emploi et sa satisfaction, qui avait atteint un pic en 2007, diminue : en 2007, après 39 jours, une offre sur deux est satisfaite ; en 2008, il faut attendre 36 jours.

DEFM1

Les statistiques officielles sur le nombre de demandeurs d'emploi portent sur les demandeurs inscrits à *Pôle emploi* en fin de mois en catégorie 1 : recherche de contrat en CDI, sans activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'excédant pas 78 heures.

L'indicateur de tension

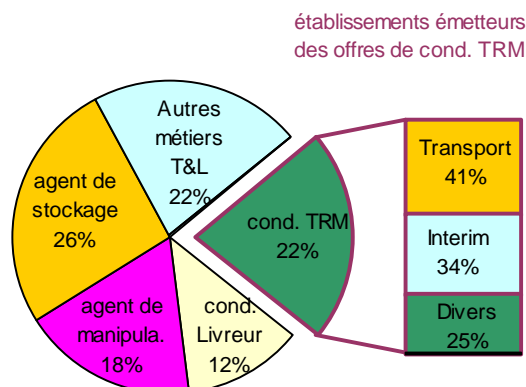
est le nombre d'Offres d'Emploi Enregistrées (OEE) rapporté au nombre de Demandes d'Emploi Enregistrées (DEE) sur une même période.

Définition du champ du marché du travail « Transport et Logistique » (T&L)

Le marché du travail T&L est plus vaste que celui des transports au sens strict : avec les conventions retenues par le SOeS, il couvre 33 métiers. Mais 78,2 % des offres sont concentrées sur 4 métiers : les agents de stockage (26,3 %), les conducteurs de transport de marchandises (réseau routier : 21,7 %), les conducteurs livreurs (12,1 %), et les agents de manipulation (18,0 % ; figure 2D.1).

Figure 2D.1 Offres d'emploi enregistrées « transport & logistique » en 2008

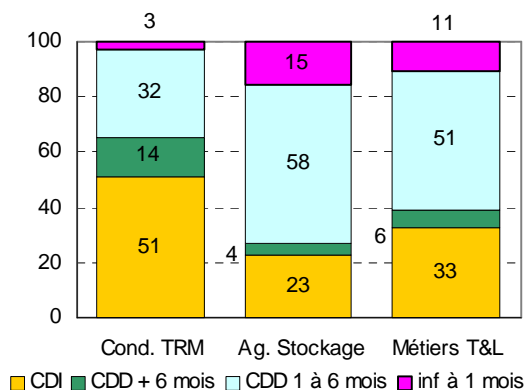
en %



Source : STMT - Dares ; calculs SOeS

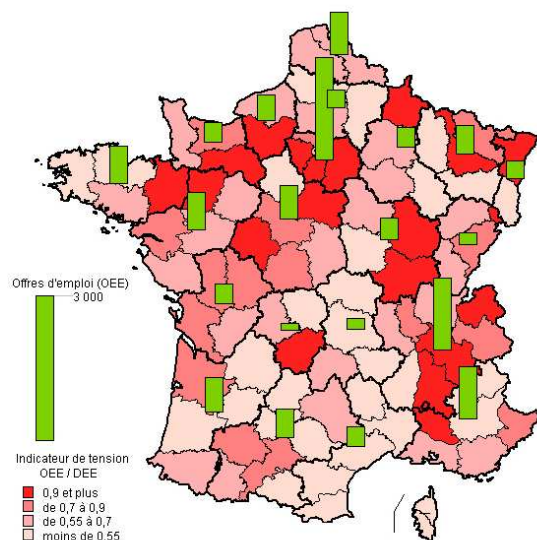
Figure 2D.2 Offres d'emploi enregistrées selon le contrat de travail proposé en 2008

en %



Source : STMT - Dares ; calculs SOeS

Figure 2D.3 Offres d'emploi enregistrées et indicateur de tension « conducteurs de TRM »
Quatrième trimestre 2007



Source : STMT - Dares ; calculs SOeS

Quatrième trimestre 2008

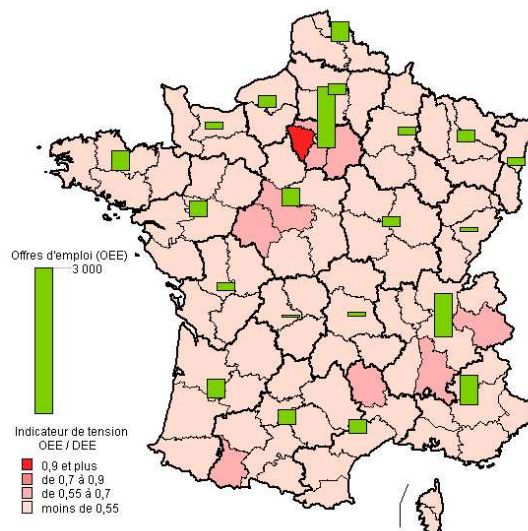
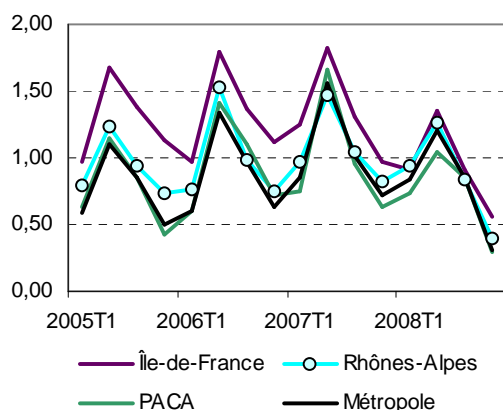
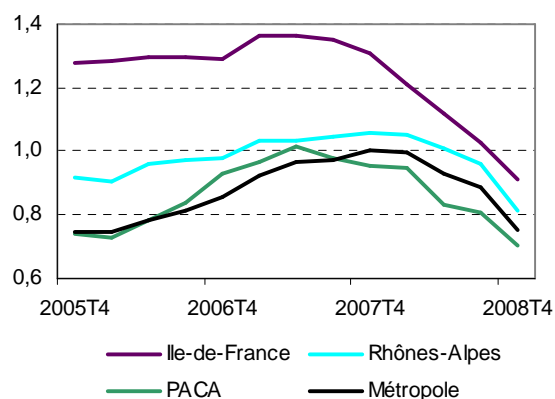


Figure 2D.4 Indicateur brut de tension conducteurs de TRM



Source : STMT - Dares ; calculs SOeS

Figure 2D.5 Indicateur lissé de tension des conducteurs de TRM



Sources : STMT - Dares ; calculs SOeS

3 – La durée du travail

3A – Le temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM et ses composantes

Avertissement :

Les moyennes hebdomadaires présentées ici sont calculées en se restreignant aux semaines de 5 jours travaillés et plus. Elles sont dites ici semaines « complètes ». (soit 83,2 % des conducteurs en 2007, et 83,6 % en 2008).

Si le poids de la location avec chauffeur (602P) et de la messagerie (634A) est faible (environ 10 %), il atteint 15 % pour les conducteurs courte distance. La taille des sous-populations interrogées correspondantes ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRM élargi des conducteurs courte distance » sont parfois inférieures à celles du TRM interurbain, mais aussi du TRM de proximité.

Le temps de service hebdomadaire moyen en 2008 s'élève à 44 heures et 25 minutes

En 2008, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers, pour une semaine de 5 jours et plus, est de 44 h 25 dans le TRM élargi (figure 3A.1).

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. Les durées sont réglementées selon ces catégories (fiche Définitions). Ce temps varie aussi selon le secteur d'activité.

Selon le rythme de travail, un écart de 4 heures

Les grands routiers du TRM interurbain ont les semaines « complètes » les plus longues avec une durée hebdomadaire moyenne de 47 h 20. Ils sont suivis de près par les grands routiers du TRM de proximité, avec 46 h 45. Enfin, dans le TRM de proximité, comme interurbain, les conducteurs courte distance travaillent en moyenne 42 h 50 pour des semaines de 5 jours et plus, soit entre 3 h 55 et 4 h 30 de moins que leurs homologues grands routiers (figure 3A.1).

Forte baisse au 4^e trimestre 2008

En infra-annuel, si la durée hebdomadaire des grands routiers a marqué un pic au premier trimestre 2008, la fin de l'année 2008 se caractérise par une forte baisse du temps de service hebdomadaire : 46 h 00 au 4^e trimestre 2008, contre 47 h 30 au 4^e trimestre 2007 (annexe 3.1).

Les conducteurs courte distance connaissent eux aussi une baisse de leur durée hebdomadaire au dernier trimestre 2008, bien que l'on constate une augmentation dans le

TRM de proximité en milieu d'année (annexe 3.1).

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 différences de métier entre grands routiers et conducteurs courte distance.

En 2008, pour l'ensemble des conducteurs du TRM élargi, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen. Mais les grands routiers, mobilisés sur de plus longs trajets (2 300 km en moyenne par semaine de 5 jours et plus), y consacrent 74 % de leur temps de service hebdomadaire.

La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage (1 448 km hebdomadaires) se traduisent par un taux de conduite de 61 %, alors que la part des autres tâches, couvrant notamment le chargement, le déchargement, les formalités administratives, l'entretien du véhicule, est beaucoup plus élevée que celle des grands routiers : 33 % contre 19 % (figure 3A.2).

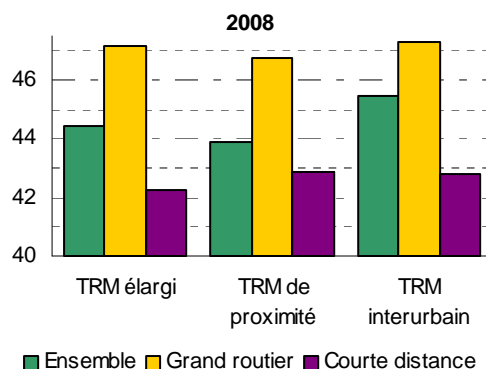
Ces deux dernières années, quelle que soit la catégorie de conducteur, on a pu constater une diminution des taux d'attente au profit des taux pour « travaux autres que la conduite », notamment pour les grands routiers. Il n'est pas pour l'instant possible de dire dans quelle mesure cela révèle une évolution des fonctions et travaux réels, ou un changement d'optique déclarative (liée par exemple au paramétrage automatique du passage en mode repos, possible depuis 2008 pour les chronotachygraphes numériques).

Figure 3A.1 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM élargi selon le secteur d'activité

en heures : minutes

	2005	2006	2007	2008
TRM élargi				
Grand routier	47:05	46:35	47:35	47:10
Courte distance	42:30	43:10	42:40	42:15
Ensemble	44:35	44:35	44:50	44:25
TRM de proximité				
Grand routier	46:20	45:55	47:35	46:45
Courte distance	42:20	43:00	42:10	42:50
Ensemble	43:25	43:40	43:35	43:55
TRM interurbain				
Grand routier	47:25	46:50	47:30	47:20
Courte distance	43:35	43:55	43:20	42:50
Ensemble	45:55	45:25	45:45	45:25

en %



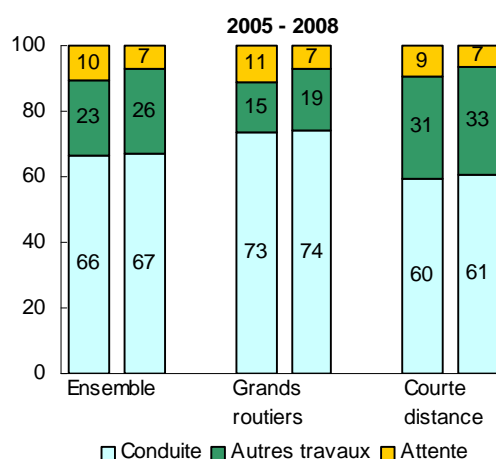
Source : SOeS - enquête « chronotachygraphes »
 Champ : semaines effectuées de 5 jours ou plus

Figure 3A.2 Composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM élargi

en heures : minutes

	2005	2006	2007	2008
Temps de service				
Grand routier	47:05	46:35	47:35	47:10
Courte distance	42:30	43:10	42:40	42:15
Ensemble	44:35	44:35	44:50	44:25
Temps de conduite				
Grand routier	34:35	33:35	35:35	34:50
Courte distance	25:20	26:10	25:00	25:35
Ensemble	29:35	29:20	29:45	29:45
Temps de travail, hors conduite				
Grand routier	7:05	7:55	7:30	9:00
Courte distance	13:10	12:55	14:50	13:50
Ensemble	10:25	10:50	11:30	11:40
Temps d'attente				
Grand routier	5:20	5:05	4:30	3:20
Courte distance	4:00	4:05	2:50	2:50
Ensemble	4:35	4:30	3:35	3:05

en %



Source et champ : voir figure 3A.1

Figure 3A.3 Distance parcourue hebdomadaire et vitesse moyenne apparente, conducteurs routiers du TRM élargi

distances en km, évolutions en %

	niveau 2007		évolution 2007/2008	
	Distance	km/h	Distance	km/h
TRM élargi				
Grand routier	2 348	66	-2,0	0,0
Courte distance	1 420	57	2,0	-0,6
Ensemble	1 837	62	-0,4	-0,4
TRM de proximité				
Grand routier	2 336	65	-2,7	1,3
Courte distance	1 388	56	7,2	0,3
Ensemble	1 635	59	4,0	0,5
TRM interurbain				
Grand routier	2 371	66	-2,3	-0,5
Courte distance	1 524	58	1,6	1,4
Ensemble	2 017	63	-0,8	0,2

Source et champ : voir figure 3A.1

Voir aussi les fiches

- Définitions
- Deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

3B – Le temps de service journalier des conducteurs du TRM et ses composantes

Avertissement :

Si le poids de la location avec chauffeur (602P) et de la messagerie (634A) est faible (environ 10 %), il atteint 15 % pour les conducteurs courte distance. La taille des sous-populations interrogées correspondantes ne permet pas de les isoler dans les statistiques mais explique que les moyennes « TRM élargi des conducteurs courte distance » sont parfois inférieures à celles du TRM interurbain, mais aussi du TRM de proximité.

Moins de jours travaillés par mois en 2008 pour l'interurbain, plus pour le TRM de proximité

Dans l'ensemble, le nombre moyen de journées travaillées par mois, et par conducteur, a diminué en 2008 (- 1,8 %). Cette diminution est concentrée sur le TRM interurbain tandis qu'on observe une augmentation dans le TRM de proximité.

En 2007, dans le TRM de proximité, les grands routiers, comme les conducteurs courte distance, travaillent en moyenne 16 jours par mois. En 2008, si la situation reste inchangée pour les conducteurs courte distance, les grands routiers, eux, travaillent une journée de plus par mois.

En 2007, dans le TRM interurbain, on note un écart de deux journées par mois selon le rythme de travail : les grands routiers travaillent 17 jours et demi, contre 15 jours et demi pour les conducteurs courte distance. En 2008, cet écart se maintient avec toutefois un nombre de jours travaillés mensuel en diminution d'une demi journée, quelle que soit la catégorie de conducteur.

La distance mensuelle parcourue par les grands routiers baisse en 2008

En moyenne, en 2008, les grands routiers parcourent 7 800 km par mois, pour 16,9 jours en moyenne. Les conducteurs de courte distance, qui ont un taux de conduite plus faible (figure 3A.2), mais aussi un nombre de jours mensuels travaillés légèrement inférieur (15,6 jours), parcourent eux 4 500 km en moyenne (et en particulier, 4 800 km dans le TRM interurbain ou de proximité), soit 58 % de la distance parcourue par les grands routiers.

En moyenne journalière, les grands routiers parcourent donc 460 km, et les conducteurs courte distance 290 km.

En 2008, la distance mensuelle parcourue par les grands routiers a diminué (- 2,4%), tandis qu'elle a légèrement augmenté pour les conducteurs courte distance (+ 0,7 %). En fin d'année 2008 toutefois, la distance parcourue est toujours inférieure à celle parcourue au quatrième trimestre de 2007, tant pour l'ensemble des conducteurs du TRM de proximité (- 7,3 %) que de l'interurbain (- 3,9 %).

Le temps de service journalier : 8 h 50

Par catégorie, les temps de service sont similaires pour les différents secteurs d'activité. En moyenne, en 2008, les grands routiers ont un temps de service de 9 h 15, comprenant 6 h 55 de conduite, 35 minutes d'attente et 1 h 45 de travaux autres que la conduite.

Parallèlement, une journée moyenne d'un conducteur courte distance compte 5 h 10 de conduite, 30 minutes d'attente et 2 h 45 de travaux autres que la conduite, soit un temps de service de 8 h 25.

En moyenne, le temps de service d'un conducteur du TRM est alors de 8 h 50.

Les grands routiers passent ainsi 1 h 45 de plus par jour au volant de leur véhicule que les conducteurs courte distance, tandis que les conducteurs courte distance effectuent 1 heure de plus de « travaux autres que la conduite » (un tiers de leur temps de service).

Figure 3B.1 Nombre moyen de journées travaillées par mois

en jours

	2007					2008				
	T1	T2	T3	T4	Moyenne	T1	T2	T3	T4	Moyenne
TRM élargi										
Grand routier	18,4	17,6	15,7	17,5	17,3	17,3	17,2	15,8	17,2	16,9
Courte distance	16,4	15,1	14,9	16,4	15,7	16,3	15,8	14,8	15,6	15,6
Ensemble	17,2	16,2	15,3	16,9	16,4	16,7	16,4	15,2	16,3	16,1
TRM de proximité										
Grand routier	16,7	15,9	15,3	17,3	16,3	17,7	17,4	16,1	17,1	17,1
Courte distance	16,7	14,8	16,1	16,5	16,0	16,2	16,6	16,2	16,0	16,2
Ensemble	16,7	15,1	15,9	16,7	16,1	16,6	16,8	16,2	16,3	16,4
TRM interurbain										
Grand routier	18,7	17,9	15,8	17,5	17,5	17,3	17,3	15,7	17,3	16,9
Courte distance	16,1	15,3	14,5	15,8	15,4	16,1	15,2	13,6	15,3	15,0
Ensemble	17,6	16,7	15,2	16,8	16,6	16,8	16,4	14,8	16,4	16,1

Source : SOeS - enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.2 Distance mensuelle moyenne parcourue

en km

	2007					2008				
	T1	T2	T3	T4	Moyenne	T1	T2	T3	T4	Moyenne
TRM élargi										
Grand routier	8 384	8 140	7 314	8 011	7 962	7 890	8 227	7 356	7 598	7 768
Courte distance	4 552	4 390	4 298	4 802	4 511	4 736	4 747	4 324	4 361	4 542
Ensemble	6 193	5 997	5 582	6 176	5 987	6 081	6 229	5 615	5 736	5 915
TRM de proximité										
Grand routier	7 539	7 453	7 081	7 907	7 495	7 971	8 405	7 450	7 296	7 780
Courte distance	4 495	4 131	4 483	4 854	4 491	4 789	5 182	4 998	4 460	4 858
Ensemble	5 252	4 957	5 129	5 613	5 238	5 625	6 028	5 642	5 205	5 625
TRM interurbain										
Grand routier	8 590	8 333	7 400	8 034	8 089	7 977	8 298	7 367	7 696	7 834
Courte distance	4 889	4 887	4 589	4 870	4 809	5 128	4 931	4 246	4 694	4 750
Ensemble	6 960	6 815	6 162	6 640	6 644	6 730	6 824	6 001	6 382	6 484

Source : SOeS - enquête « chronotachygraphes »

Figure 3B.3 Temps de service journalier et ses composantes, distance journalière en 2008

temps en hh : mn ; distance en km

	service	autres			distance
		conduite	attente	travaux	
TRM élargi					
Grand routier	9:15	6:55	0:35	1:45	461
Courte distance	8:25	5:10	0:30	2:45	291
Ensemble	8:50	5:55	0:35	2:20	367
TRM de proximité					
Grand routier	9:10	6:50	0:40	1:35	456
Courte distance	8:30	5:25	0:40	2:30	299
Ensemble	8:40	5:45	0:40	2:15	342
TRM interurbain					
Grand routier	9:20	6:60	0:35	1:45	464
Courte distance	8:35	5:20	0:30	2:45	316
Ensemble	9:00	6:20	0:30	2:10	403

Source : SOeS - enquête « chronotachygraphes »

3C - La durée du travail : réglementation nationale

La réglementation sociale des personnels roulants salariés des entreprises de transport routier de marchandises relève du code du travail (emploi, salaires, contrat de travail, négociation collective, ...). Des règles spécifiques sont toutefois prévues en matière de durée du travail (temps de service, durées maximales, ...) par le décret n°83-40 du 26 janvier 1983, modifié, relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises. S'appliquent en outre les dispositions de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Le temps de service

L'article 5-3 du décret n°83-40 du 26 janvier 1983, modifié, fixe la durée du temps de service, temps passé au service de l'employeur, des personnels roulants des entreprises de transport de marchandises, à :

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » ;
- 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels roulants¹ ;
- 35 heures par semaine ou 455 heures par trimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds.

Ces temps correspondent à la durée légale du travail fixée à 35 heures par semaine pour l'ensemble des salariés. Des heures supplémentaires peuvent être accomplies dans la limite des durées maximales de temps de service.

Les durées maximales de temps de service

- 56 heures sur une semaine isolée, 53 heures ou 689 heures par trimestre² ou 918 heures² par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures ou 650 heures par trimestre² ou 866 heures² par quadrimestre pour les autres personnels roulants¹ ;
- 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures ou 572 heures par trimestre ou 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (article 5-6 du décret).

La durée quotidienne du temps de service ne peut être supérieure à 12 heures. Elle peut être, à titre temporaire, prolongée pour l'accomplissement de travaux urgents dans les conditions fixées à l'article 9 du décret n°83-40 modifié.

La pause

Une pause d'au moins 30 minutes doit être prévue lorsque le temps total du travail quotidien est supérieur à 6 heures. Lorsque le temps total de travail quotidien est supérieur à 9 heures, la pause est d'au moins 45 minutes. L'application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite prévues par le règlement (CE) n°561/2006.

Le travail de nuit

Aux termes de l'article L213-11 ancien du code du travail (maintenu en vigueur par l'ordonnance n°2007-329 du 12 mars 2007), dans les entreprises de transport, tout travail entre 22 heures et 5 heures est considéré comme travail de nuit. Cette période peut être substituée par une autre période, comprenant en tout état de cause l'intervalle entre 24 heures et 5 heures, par convention ou accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. L'accord du 14 novembre 2001, étendu par l'arrêté du 2 juillet 2002, fixe la période de nuit dans le transport routier de marchandises à la période comprise entre 21 heures et 6 heures.

Est travailleur de nuit tout travailleur qui :

- soit accomplit, au moins deux fois par semaine, selon son horaire de travail habituel, au moins 3 heures de son temps de travail quotidien durant la période de nuit (définie plus haut) ;
- soit accomplit, au moins au cours d'une période de référence, un nombre minimal d'heures de travail de nuit.

La durée quotidienne du travail ne peut excéder 10 heures lorsque ce salarié est un travailleur de nuit ou lorsqu'il accomplit, sur une période de 24 heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures.

Le repos quotidien

- Personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n°561/2006 : au moins 11 heures, ou au moins 9 heures trois fois maximum entre deux temps de repos hebdomadaires, ou 3 h + 9 h ;

- Personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n°561/2006 : 10 heures consécutives pendant les 24 heures précédant tout moment où ils exécutent un travail effectif ou sont à disposition.

1 Hors conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.

2 Transports effectués exclusivement avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes durant la période considérée.

4 – Les revenus salariaux

4A – Le pouvoir d’achat de l’heure de travail et les taux horaires conventionnels des ouvriers

Net ralentissement des salaires horaires réels en 2008

D’après les données disponibles dans une même nomenclature (cf. encadré), durant les 3 premiers trimestres de l’année 2008, par rapport aux mêmes trimestres 2007, l’augmentation du taux de salaire horaire de base (brut) des ouvriers des entreprises du transport routier de marchandises (TRM) est de 3,3 %. L’indice des prix à la consommation augmentant de 3,1 % sur cette même période, leur salaire horaire réel augmente de 0,2 % (figure 4A.2 et annexes 4.2a et 4.2b).

9,9 % des salariés du transport routier sont au Smic

Au 1^{er} juillet 2008, le Smic horaire (brut) a augmenté de + 0,9 % (à 8,63 €).

A cette même date, au sein du transport routier, de voyageurs et de marchandises, 9,9 % des salariés sont rémunérés au niveau du Smic, situation intermédiaire entre celle de

l’ensemble de l’économie (14,1 %), et celle observée dans l’ensemble des transports (6,2 % ; figure 4A.3).

Les accords collectifs ayant trait aux rémunérations horaires garanties ont souvent été l’occasion de revaloriser le coefficient 128M légèrement au-dessus de la barre du Smic horaire : les deux courbes sont ainsi très proches, mais avec des décalages temporels. A l’heure actuelle, après la revalorisation du Smic au 1^{er} juillet 2009 (8,82 €), et en l’absence de nouvel accord en vigueur depuis celui du 18 février 2008, le taux horaire du 128 M est rattrapé par le Smic horaire (écart de 1 centime).

On constate par ailleurs un rétrécissement de l’écart entre le salaire horaire des grands routiers (150M) et celui des conducteurs courte distance (128M). Si sur la période 2002-2004, il était de l’ordre de 50 centimes/heure, à présent, il avoisine les 30 centimes/heure (figure 4A.1, fiche 4D).

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) issu de l’enquête Acemo

L’enquête Acemo, réalisée par la Dares (service statistique du Ministère du travail des relations sociales de la famille, de la solidarité et de la ville), mesure chaque trimestre le taux d’évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole.

Ce SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s’agit d’un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

Dans l’enquête Acemo conjoncturelle, il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l’horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l’année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours de RTT, la durée de travail hebdomadaire en moyenne sur l’année est de 35 heures et l’horaire mensuel de base est de 152 heures).

Le salaire horaire de base ouvrier est calculé à différents niveaux de détail : Naf 60, Nes 114 jusqu’en **septembre 2008**, résultat du changement de nomenclature d’activité.

En **Naf rev 1**, celui du TRV couvre le champ « K02 - Transport routier de voyageurs », soit :

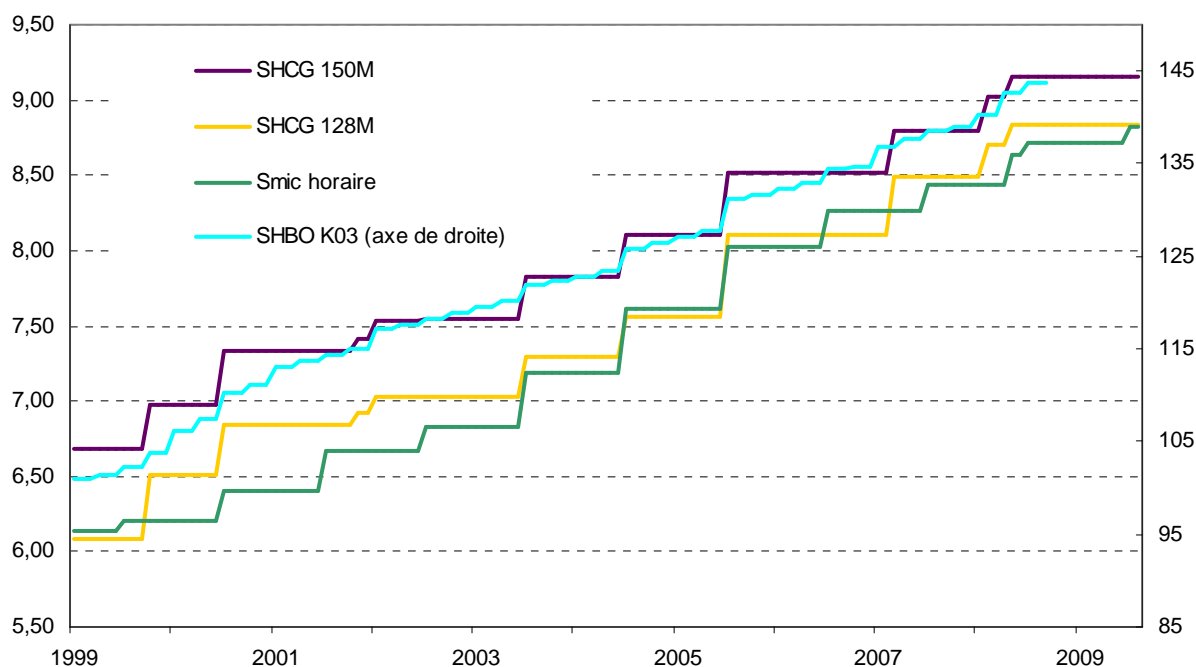
- 602A : Transports urbains de voyageurs ;
 - 602B : Transports routiers réguliers de voyageurs ;
 - 602C : Téléphériques, remontées mécaniques ;
 - 602E : Transport de voyageurs par taxis ;
 - 602G : Autres transports routiers de voyageurs.
- Et celui du TRM couvre le champ « K03 - Transport routier (ou par conduites) de marchandises », soit :
- 602L : Transports routiers de marchandises de proximité ;
 - 602M : Transports routiers de marchandises interurbains ;
 - 602N : Déménagement ;
 - 602P : Location de camions avec conducteur ;
 - 603Z : Transports par conduites.

En **Naf rev 2**, les séries (cf. annexes 4.1b et 4.2b), ont changé leur niveau de détail. Celui des « HZ - Transports et entreposage » devient ainsi :

- 49 : Transports terrestres et transport par conduites ;
- 50 : Transports par eau ;
- 51 : Transports aériens ;
- 52 : Entreposage et services auxiliaires des transports ;
- 53 : Activités de poste et de courrier.

Figure 4A.1 Évolutions du salaire horaire ouvrier, des salaires conventionnels et du Smic

SHCG, Smic en euros (axe de gauche),
SHBO en base 100 au 3^e trimestre 1998 (axe de droite)



Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, DGITM/DST, calculs SOeS

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

Les coefficients retenus pour la figure sont les suivants (fiche 4C) :

- 150M : conducteurs hautement qualifié de poids lourd
- 128M : conducteur de poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC

Figure 4A.2 Salaires horaires bruts de base ouvriers

	en %				
	2004	2005	2006	2007	2008*
Salaire Horaire brut de Base Ouvrier (SHBO)					
Ensemble de l'économie	2,9	3,0	3,0	2,9	3,1
Transports	2,4	3,0	3,1	2,9	3,1
TRV	2,3	2,4	3,3	2,8	3,0
TRM	3,0	3,9	3,2	3,3	3,3
Prix à la consommation	2,1	1,7	1,7	1,5	3,2
SHBO réel					
Ensemble de l'économie	0,7	1,3	1,3	1,3	0,0
Transports	0,3	1,2	1,3	1,4	0,0
TRV	0,2	0,6	1,6	1,3	-0,2
TRM	0,8	2,1	1,5	1,8	0,2

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs SOeS

* les trois premiers trimestres 2008 sur les trois premiers trimestres 2007.

Séries en Naf rev 1 ; les séries en Naf rev 2, qui vont jusqu'en 2009T1 et sont présentées en annexe 4.1b, ont un niveau de détail différent (encadré ci-contre).

Figure 4A.3 Proportion de bénéficiaires du SMIC et de Garanties Mensuelles de Rémunération (GMR), au 1^{er} juillet

	en %			
Secteur d'activité	2005	2006	2007	2008
Économie	16,3	15,1	12,9	14,1
Transport	11,3	9,5	5,7	6,2
Transport routier			10,1	9,9

Source : Dares - Enquête Acemo

Champ : ensemble des salariés, sauf apprentis, État et collectivités locales, secteur agricole, intérim et secteur domestique.

4B – Les salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet

Les salaires commentés ici sont des salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet des DADS (encadré), hors intérim.

En 2007, le salaire annuel net moyen pour un poste à temps complet dans le secteur des transports s'élève à 23 123 €, soit un niveau inférieur de 2,1 % à celui de l'ensemble des secteurs privés et semi-publics de l'économie (23 627 € ; figure 4B.1). Entre 2006 et 2007, compte tenu de la hausse des prix à la consommation de 1,5 %, les salaires réels des transports ont ainsi augmenté de 0,9 %, en euros constants, contre une augmentation de 1,4 % pour l'ensemble de l'économie (figure 4B.2).

Les salaires du TRM élargi sont inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

Le salaire moyen des salariés du TRM élargi s'élève à 19 515 € en 2007, et est inférieur de 16 % à celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports.

L'écart avec l'ensemble des transports résulte en grande partie du poids de la population ouvrière au sein du TRM élargi (figure 2B.2). Il est amplifié par le fait que les salaires des cadres, professions intermédiaires et employés du TRM élargi sont respectivement inférieurs de 13 %, 10 % et 12 % à ceux des catégories correspondantes dans l'ensemble des transports. Pour les ouvriers, l'écart est moindre : 6 % pour les ouvriers qualifiés et 4 % pour les ouvriers non qualifiés (figure 4B.3 et annexe 4.3).

Hausse de 1,7 % du salaire net réel annualisé en 2007

En 2007, les salaires réels du transport ont une croissance certes positive (+ 0,9 %), mais

inférieure à celle de l'ensemble des salaires des services ou de l'ensemble de l'économie (+ 1,4 % dans les deux cas). Quant aux salaires du TRM, ils se distinguent avec une croissance à + 1,7 % (figures 4B.2 et 4B.4).

Sur la période 2003 – 2007, les salaires réels du TRM ont augmenté de 1,0 % en moyenne annuelle. Mais la situation diffère selon les catégories sociales : + 1,3 % pour les ouvriers et les employés et + 0,1 % pour les cadres.

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

Au sein même du TRM élargi, c'est dans la messagerie que les salaires moyens sont les plus élevés et dans le transport de proximité qu'ils sont les plus faibles, en lien avec la structure des emplois. Cependant, c'est aussi dans la messagerie que l'augmentation de salaire, + 0,7 %, est la plus faible (annexe 4.4).

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 92 % et 97 % des salaires moyens des ouvriers qualifiés du TRM élargi. C'est dans le TRM interurbain que les conducteurs ont les salaires les plus élevés : 19 274 €, soit 3 % de plus que dans l'ensemble du TRM élargi.

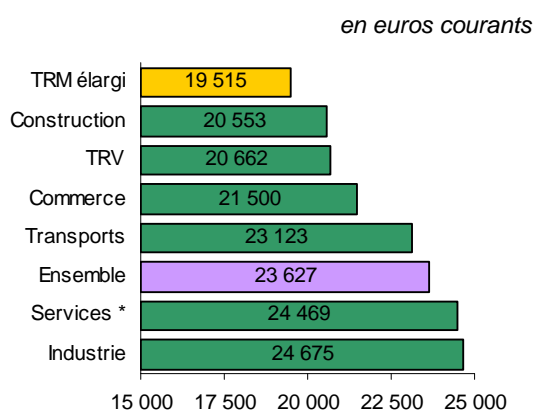
Les salaires des professions intermédiaires, des employés et des ouvriers non qualifiés, sont les plus élevés dans le secteur de la location de camions avec conducteur. Les cadres sont mieux rémunérés dans le secteur de la messagerie.

Le salaire annuel net moyen selon les DADS

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG (contribution sociale généralisée) et CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale). Il ne comprend pas les primes non imposables (participation, repas...). En revanche, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route. Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont rapportés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste donné durant 6 mois à 10 000 euros compte pour 0,5 « année-travail » rémunérée 20 000 euros par an. Les moyennes sont obtenues en pondérant ces salaires annualisés par la durée en jours d'emploi de chaque salarié dans l'établissement. Dans cette fiche, les salaires nets moyens sont donc des salaires nets moyens par année-travail, calculés sur le champ des salariés à temps complet, hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires, qu'ils aient ou non travaillé toute l'année. Ils correspondent à une notion de coût salarial net pour l'établissement.

Les évolutions de salaire réel correspondent aux évolutions de salaire déflatées par l'indice des prix à la consommation.

Figure 4B.1 Salaires nets moyens en AT selon les secteurs d'activité en 2007



Source : Insee – DADS, calculs SoeS
(*) y compris transports

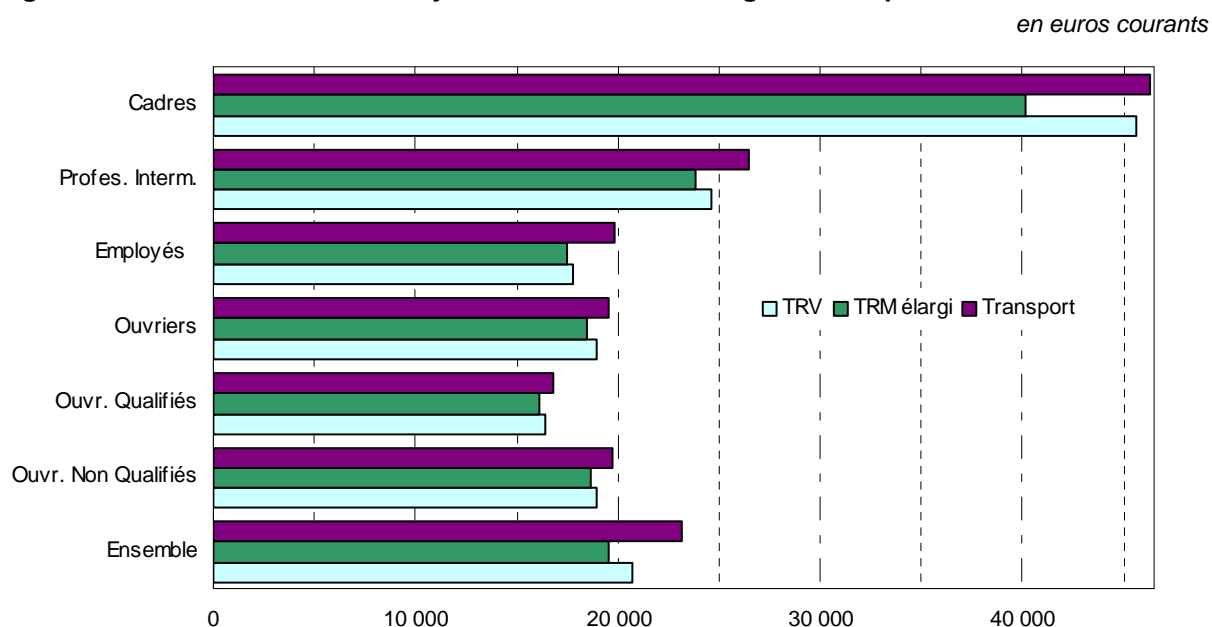
Figure 4B.2 Évolutions des salaires réels nets moyens en AT selon les secteurs

en % d'euros constants

Secteurs d'activité	2006 / 2005	2007 / 2006
Industrie	0,7	1,8
Construction	0,7	2,4
Commerce	0,5	1,3
Services, dont :	-0,4	1,4
Transports	0,2	0,9
TRV	1,7	1,8
TRM élargi	0,6	1,7
Ensemble	-0,2	1,4

Source : Insee – DADS, calculs SOeS

Figure 4B.3 Salaires réels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle en 2007



Source : Insee – DADS, calculs SOeS

Figure 4B.4 Salaires annuels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle dans le TRM élargi en 2007

salaires annuels en euros courants, évolutions en % d'euros constants

	Salaires annuels nets moyens 2007					Évolution 2007 / 2006 des salaires réels	
	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions	Messagerie et fret express	TRM élargi	TRM élargi	Transports
Cadres	38 843	39 124	39 127	43 358	40 104	1,8	1,1
Professions Intermédiaires	24 166	23 663	26 629	23 485	23 821	1,5	0,3
Employés	17 583	17 473	18 568	17 273	17 472	2,2	1,0
Ouvriers	17 899	19 022	18 755	16 932	18 463	1,9	1,3
Ouvriers qualifiés	18 019	19 162	18 784	17 182	18 625	2,0	1,3
Conducteurs	17 991	19 274	18 676	17 269	18 701	2,0	1,6
Ouvriers non qualifiés	16 072	16 203	17 062	15 972	16 109	1,4	1,2
Ensemble	18 885	19 776	19 564	19 942	19 515	1,7	0,9

Source : Insee – DADS, calculs SOeS

4C – Personnel roulant « marchandises »

La convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport définit, en particulier, le contenu et les conditions d'exercice des emplois de personnel roulant « marchandises » :

Groupe 3 (115M)

Livreur

Ouvrier qui accompagne le conducteur à bord d'un véhicule ; reconnaît les colis ou les marchandises transportés, en effectue le classement et les livre à domicile ; participe au chargement et au déchargement, aide le conducteur à l'arrimage des marchandises.

Livreur sur triporteur à moteur

Ouvrier conduisant un triporteur à moteur, titulaire du permis de conduire nécessaire ; effectue des enlèvements et livraisons de petits colis.

Groupe 3 bis (118M)

Conducteur de véhicule jusqu'à 3,5 tonnes de poids total en charge inclus

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule jusqu'à 3,5 tonnes de poids total en charge inclus ; charge sa voiture ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès et de sa cargaison ; décharge la marchandise à la porte du destinataire.

Si l'employeur prescrit la livraison en resserre, en dépôt ou aux étages, le conducteur devra prendre pour la durée de son absence toutes les dispositions possibles en vue de la garde et de la préservation du véhicule, de ses agrès et de sa cargaison ; il sera notamment responsable de la fermeture à clé des serrures, cadenas et autres dispositifs prévus à cet effet.

Doit être capable d'assurer lui-même le dépannage courant de son véhicule (carburateur, bougies, changement de roue, etc.) ; il est responsable de son outillage lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé.

Doit être capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte chaque soir ou à chaque voyage des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule. L'employeur devra fournir au conducteur les imprimés et questionnaires adéquats, comportant notamment un croquis sommaire type des lieux et des véhicules, sur lequel l'intéressé n'aura plus qu'à supprimer les tracés inutiles.

Dans le cas de service comportant des heures creuses pendant la durée normale de travail, le conducteur peut être employé pendant ces heures creuses à des travaux de petit entretien, de lavage et de graissage des véhicules ; le matériel approprié et des bottes pour le lavage sont alors fournis par l'employeur ; des vêtements de protection seront mis à la disposition des intéressés.

Groupe 4 (120M)

Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 11 tonnes de poids total en charge inclus

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 11 tonnes de poids total en charge inclus, et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs de messageries. La possession du certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme F.P.A. peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

Groupe 5 (128M)

Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total en charge inclus

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de poids total en charge inclus et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

Sont notamment classés à cet emploi les conducteurs « service de presse accélérée » ou « convoyeurs de voitures postales ». La possession du certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme F.P.A. peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

Groupe 6 (138M)

Conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de poids total en charge

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de poids total en charge et répondant en outre à la définition du conducteur du groupe 3.

La possession du certificat d'aptitude professionnelle ou d'un diplôme F.P.A. peut être exigée des ouvriers classés dans ce groupe d'emploi.

Groupe 7 (150M)

Conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd

Ouvrier chargé de la conduite d'un véhicule automobile, porteur ou tracteur, et ayant la qualification professionnelle nécessaire à l'exécution correcte (c'est-à-dire avec le triple souci de la sécurité des personnes et des biens, de l'efficacité des gestes ou des méthodes et de la satisfaction de la clientèle) de l'ensemble des tâches qui lui incombent normalement (c'est-à-dire conformément à l'usage et dans le cadre des réglementations existantes) dans l'exécution des diverses phases d'un quelconque transport de marchandises.

En particulier : utilise rationnellement (c'est-à-dire conformément aux exigences techniques du matériel et de la sécurité) et conserve en toutes circonstances la maîtrise de son véhicule ; en assure le maintien en ordre de marche ; a les connaissances mécaniques suffisantes pour lui permettre soit de dépanner son véhicule, s'il en a les moyens, soit en cas de rupture de pièces ou d'organes de signaler à l'entreprise la cause de la panne ; peut prendre des initiatives notamment s'il est en contact avec le client ; est capable de rédiger un rapport succinct et suffisant en cas d'accident, de rendre compte des incidents de route et des réparations à effectuer à son véhicule ; assure l'arrimage et la préservation des marchandises transportées ; est responsable de la garde de son véhicule, de ses agrès, de sa cargaison et, lorsque le véhicule est muni d'un coffre fermant à clé, de son outillage ; peut être amené en cas de nécessité à charger ou à décharger son véhicule.

Doit en outre justifier habituellement d'un nombre de points égal au moins à 55 en application du barème ci-après : conduite d'un véhicule de plus de 19 tonnes de poids total en charge : 30 points ; services d'au moins 250 kilomètres dans un sens : 20 points ; repos quotidien hors domicile (au moins trente fois par période de douze semaines consécutives) : 15 points ; services internationaux à l'exclusion des services frontaliers (c'est-à-dire ceux effectués dans une zone s'étendant jusqu'à 50 kilomètres à vol d'oiseau des frontières du pays d'immatriculation du véhicule) : 15 points ; conduite d'un ensemble articulé ou d'un train routier : 10 points ; possession du C.A.P. ou d'un diplôme de F.P.A. de conducteur routier : 10 points. L'attribution de points pour la conduite de véhicule assurant des transports spéciaux sera de droit pour les titulaires de tout titre de qualification professionnelle reconnu par les parties signataires.

4D – Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises

Aucun accord collectif n'a été étendu depuis l'accord du 18 février 2008.

L'accord conclu le 18 février 2008

Un accord sur les salaires minimaux conventionnels a été signé le 18 février 2008 par TLF et les six fédérations de salariés.

Cet accord, étendu le 21 mai 2008, revalorise à compter du 1^{er} février 2008 et à hauteur de 2,5 % l'ensemble des grilles applicables depuis janvier 2007.

Cet accord a prévu une seconde étape de revalorisation de 1,5 % intervenue le 1^{er} mai 2008 lors de la première étape de revalorisation du SMIC suivant la signature de l'accord.

En 2008, après celui du 18 février, aucun autre accord n'a été conclu.

L'accord conclu le 7 décembre 2006

L'accord porte revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier et des activités auxiliaires du transport. Signé le 7/12/2006 (arrêté d'extension du 9/03/2007), il est applicable, au 1^{er} janvier 2007, aux entreprises adhérentes à l'organisation professionnelle signataire (TLF) et a été étendu à l'ensemble des entreprises du secteur à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté d'extension.

Le protocole d'accord conclu le 25 novembre 2002

Ce protocole, étendu par arrêté du 24 février 2003 (JO du 9 mars 2003), établit la

politique salariale conventionnelle dans les transports routiers de marchandises et les activités auxiliaires du transport à compter du 1^{er} juillet 2002.

Il met en place des taux horaires minimums conventionnels pour les salariés ouvriers, employés, techniciens et agents de maîtrise des entreprises entrant dans son champ d'application.

Les taux horaires minimums conventionnels des personnels ouvriers (conducteurs « grands routiers » et « courte distance ») sont fixés conformément aux tableaux ci-contre. Ils sont attribués en fonction de coefficients, c'est-à-dire du niveau de qualification des ouvriers. Ce sont des taux à l'embauche. Une majoration de 2 % est appliquée pour 2 ans d'ancienneté, 4 % pour 5 ans d'ancienneté, 6 % pour 10 ans et 8 % pour 15 ans (article 13 annexe 1).

L'accord conclu le 23 avril 2002

Cet accord, étendu par arrêté du 21 octobre 2002 (JO du 14 novembre 2002), fixe les règles de rémunération des heures de temps de service, notamment des personnels roulants, grands routiers ou courte distance.

Pour ces personnels, les heures de temps de service effectuées à compter de la 36^e heure et jusqu'à la 43^e heure incluse hebdomadaire (ou 153^e heure jusqu'à la 186^e heure mensuelle) sont majorées de 25 %. Les heures effectuées à compter de la 44^e heure hebdomadaire (ou 187^e heure mensuelle) sont majorées de 50 %.

Figure 4D.1 *Minima* horaires garantis des personnels roulants du transport routier de marchandises

en euros

	novembre 1997	octobre 1998	octobre 1999	juillet 2000	janvier 2001	novembre 2001	janvier 2002	juillet 2002
Grands routiers, 200h								
128M	6,17	6,45	6,74	7,09	7,09	7,16	7,28	7,28
138M	6,19	6,47	6,76	7,11	7,11	7,18	7,30	7,30
150M	6,38	6,68	6,97	7,34	7,34	7,41	7,54	7,54
Courte distance, 169h								
115M	6,07	6,07	6,49	6,83	6,83	6,90	7,01	7,01
118M	6,07	6,07	6,49	6,83	6,83	6,90	7,01	7,01
120M	6,07	6,07	6,49	6,83	6,83	6,90	7,02	7,02
128M	6,09	6,09	6,50	6,85	6,85	6,92	7,03	7,03
138M	6,12	6,12	6,54	6,88	6,88	6,95	7,07	7,07
150M	6,52	6,52	6,97	7,34	7,34	7,41	7,54	7,54

	juillet 2003	juillet 2004	juillet 2005	mars 2007	fev 2008	mai 2008
Grands routiers, 200h						
128M	7,55	7,82	8,11	8,49	8,70	8,83
138M	7,57	7,85	8,13	8,51	8,72	8,85
150M	7,82	8,10	8,51	8,80	9,02	9,16
Courte distance, 169h						
115M	7,27	7,56	7,95	8,37	8,58	8,71
118M	7,27	7,56	7,95	8,37	8,58	8,71
120M	7,28	7,56	7,95	8,37	8,58	8,71
128M	7,29	7,56	8,11	8,49	8,70	8,83
138M	7,33	7,60	8,13	8,51	8,72	8,85
150M	7,82	8,10	8,51	8,80	9,02	9,16

Source : Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
 Note : les dates mentionnées sont celles de l'entrée en vigueur de l'arrêté d'extension

5 – La formation

5A – Diplômes et qualifications des salariés du TRM

Un niveau de formation initiale faible

Le transport routier pour compte d'autrui (de marchandises et de voyageurs) se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC : 40 % contre 31 % dans l'ensemble du secteur des transports en 2007.

La proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur (22 %) est nettement moins élevée que dans l'ensemble du secteur des transports (36 %) et dans l'ensemble de l'économie (48 % ; figure 5A.1 et annexe 5.1).

Le niveau moyen de formation dans le transport routier s'améliore

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 40 %. La part des actifs titulaires au moins du baccalauréat atteint 22 % en 2007, contre 11 % en 1990. Cette situation n'est pas propre au secteur, elle est en phase avec l'amélioration générale du niveau de formation de l'ensemble des actifs. En effet, le taux de bacheliers du secteur est passé de 28 % en 1990 à 48 % en 2007 (annexe 5.1).

Les conducteurs routiers de moins de 30 ans plus souvent diplômés dans la filière spécifique transport que leurs aînés

Au fil des générations, les jeunes conducteurs sont plus souvent diplômés, et ces diplômes sont plus souvent de la filière transport.

En 2008, d'après l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT), les conducteurs de moins de 30 ans sont 94 % à être titulaire d'un diplôme alors qu'ils sont 83 % pour l'ensemble. La plupart des moins de 30 ans détiennent un CAP ou un BEP (64 %) alors qu'ils sont 59 % chez les plus de 30 ans. En particulier, les moins de

30 ans sont plus souvent titulaires d'un diplôme de la filière transport que leurs aînés : ils sont 44 % et 12 % pour les plus de 40 ans (figure 5A.2 et annexe 5.2).

266 300 personnes formées en 2008 au transport routier

Par ailleurs, d'après les données de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) couvrant le champ de la convention collective du transport routier (champ plus large que celui d'EACT), le nombre de candidats reçus à l'un des examens de l'enseignement professionnel du transport routier a plus que triplé entre 1992 et 2005 avec le pic de la Fcos. Depuis, il a reflué en restant à un niveau élevé (annexe 5.5).

En 2008 (rupture de série), plus de 266 300 personnes ont été formées dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport. La majorité comprend les formations de conduite avec 157 600 participants dont 69 500 pour des formations autres que les Fimo, Fcos et Fco.

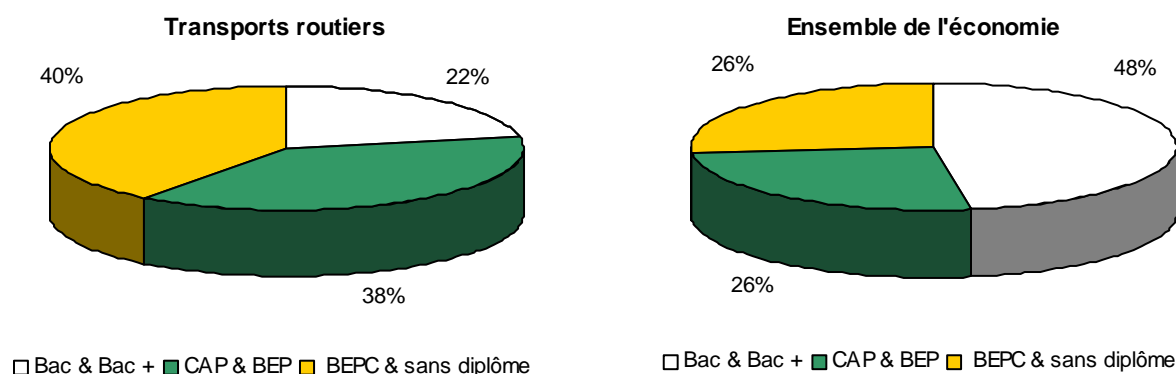
Le nombre de candidats inscrits en formation « conduite matières dangereuses » accuse une baisse de l'ordre de 2 000 participants en 2008 (annexes 5.5 et 5.6).

Formation en alternance et professionnalisation

Conformément à l'application de la loi du 4 mai 2004, les contrats de qualification et d'adaptation ont progressivement été remplacés par le contrat de professionnalisation qui rencontre plus de succès.

En 2008, le nombre de contrats de professionnalisation au sein de l'ensemble de la filière « transports routiers et activités auxiliaires du transport » atteint 7 500 dont 3 400 contrats de conduite de véhicule de marchandises.

Figure 5A.1 Répartition des actifs selon le diplôme en 2007



Source : Insee - enquête emploi
Transports routiers : Naf 602

Figure 5A.2 La formation initiale des conducteurs routiers en 2008

Diplôme obtenu	en %	
	moins de 30 ans	Ensemble
Aucun/BEPC	6	27
Spécifiques à la "filiale transport"	44	18
CAP ou BEP conducteur routier	32	12
dont CAP conduite routière	16	11
Titre prof. de conducteur	7	5
Bac. prof. ou BTS Transport	6	1
Non spécifiques à la "filiale transport"	50	55
CAP ou BEP	34	47
dont CAP	13	36
Baccalauréat ou plus	16	8

Source : SoeS - EACT

Lecture : les moins de 30 ans représentent 6 % de l'ensemble.

Figure 5A.3 La formation dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport en 2008

Familles professionnelles	nombre de participants				
	Formations d'accès au métier	Formations d'accès au métier obligatoires	Formations continues obligatoires	Formations continues non obligatoires	Ensemble des formations
Direction - encadrement	1 016	4 319	119	6 672	12 126
Conduite	16 698	47 268	82 512	11 117	157 595
Exploitation - gestion	5 921			1 170	7 091
Manutention - magasinage	4 523	40 450	11 166	17 376	73 515
Maintenance	684			2 122	2 806
Autres		530	360	12 297	13 187
Total	28 842	92 567	94 157	50 754	266 320

Source : OPTL, données 2008

Données de l'OPTL

L'OPTL, observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique mis en place sous l'égide de la CNPE, établit ses estimations en matière d'emploi et de formation à partir d'une enquête menée directement auprès d'entreprises et d'établissements entrant dans le champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports. Comparé aux années précédentes, le champ du rapport s'est élargi :

- le rapport sur 2008 (édition mars 2009) présente l'exhaustivité des effectifs en formation continue non obligatoire au sein des centres de formation de l'AFT-IFTIM et Promotrans, ce qui n'était pas le cas précédemment ;
- la présentation des effectifs en Fimo et Fcos a été élargie au compte propre ;
- les effectifs sur les titres professionnels et la Fimo sont élargis à ceux des organismes soutenus par la profession via la ressource affectée (la profession est en effet assujettie à une taxe fiscale votée chaque année destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers). Il n'y a donc pas que les effectifs des centres AFT-IFTIM et Promotrans pour ces formations.
- les effectifs en formation diplômantes incluent désormais ceux de l'ensemble des établissements soutenus par l'AFT-IFTIM et Promotrans (ce qui explique notamment que l'on ait davantage d'effectifs affichés en master).

Les codes Naf (rev1 ; rev2) de la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport sont les suivants : TRM (602L, 602M, 641C, 746Z* ; 49.41B, 49.41A, 53.20Z, 80.10Z*), TRV (602B, 602G ; 49.39A, 49.39B), autres activités (602N, 602P, 712A*, 634A, 634B, 634C*, 631E*, 851J ; 49.42Z, 49.41C, 77.12Z*, 52.29A, 52.29B*, 52.10B*, 86.90A ; * = activités partiellement couvertes par la convention collective).

5B – Formations légales des conducteurs

Le flux de nouvelles formations initiales minimales obligatoires (Fimo) en chute

Dans un contexte de forte baisse du volume des offres d'emploi enregistrées de conducteurs de TRM en 2008 (- 18,4 % par rapport à 2007), on ne compte que 18 920 attestations Fimo délivrées dans le cadre du transport pour compte d'autrui, contre 23 900 en 2007, soit - 20,9 %. Alors que de 1996 à 2002, le nombre d'attestations délivrées annuellement dans le cadre de la Fimo du transport pour compte d'autrui n'avait cessé de croître pour atteindre un rythme de croisière autour de 22 000 – 23 000 par an, les niveaux de 2008 marquent ainsi un retour à neuf ans auparavant.

La situation est analogue dans le TRV avec une diminution de 32 % du nombre d'attestations délivrées.

Quant au nombre d'attestations délivrées dans le transport pour compte propre, il reste voisin de celui de 2007 (figure 5B.1 et annexe 5.4).

La formation continue obligatoire de sécurité (Fcos)

L'obligation de renouvellement de cette formation et le pic d'attestations délivrées dans le transport pour compte d'autrui en 2000 (correspondant à l'échéancier de l'application des dispositions réglementaires) explique le pic observé en 2005 (77 900). En 2008, le nombre d'attestations délivrées progresse

fortement par rapport à 2007 tout en restant nettement en deçà du pic de 2005, avec 67 000.

Comme la formation initiale, la formation continue s'est élargie au transport pour compte propre. De 2003 à 2006, le nombre d'attestations délivrées à des conducteurs travaillant pour le compte propre doublait chaque année. En 2008, comme en 2007, le nombre d'attestations délivrées avoisine les 19 000.

21 % des conducteurs pour compte d'autrui ont suivi une formation au cours des douze derniers mois

En 2008, 21 % des conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois. Parmi eux, 66 % ont suivi une Fcos, 28 % une formation aux matières dangereuses, 18 % ont suivi ou validé une Fimo et 14 % ont suivi une autre formation.

La Fcos est la formation la plus suivie par les conducteurs routiers. Quand un conducteur suit une Fcos, parfois il déclare aussi avoir été formé aux matières dangereuses, ou avoir suivi une Fimo (figure 5B.2). 62 % des stagiaires Fcos déclarent être satisfaits de leur formation. Les mécontents dans leur majorité estiment perdre leur temps et trouvent cette formation trop éloignée de leur travail au quotidien.

Le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers

Il a été créé et développé en France à compter de 1995. Cette expérience française a inspiré le législateur européen qui a institué par la directive 2003/59 du 15 juillet 2003, une qualification initiale et une formation continue des conducteurs routiers.

Un dispositif de formation mis en place dès 1995

Le dispositif initial de formation professionnelle obligatoire des conducteurs a été instauré par l'accord collectif de branche du 20 janvier 1995, conclu dans le cadre de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, et applicable aux seuls conducteurs salariés du transport routier public de marchandises.

Avec une formation initiale minimale obligatoire (Fimo) préalable à l'embauche et une formation continue obligatoire de sécurité (Fcos devenu Fco) renouvelable tous les 5 ans, il a pour objectif essentiel de contribuer à la politique d'amélioration de la sécurité routière, de développer la qualification des conducteurs professionnels et de favoriser l'emploi et la mobilité professionnelle.

Ces dispositions conventionnelles ont par la suite été confirmées, complétées et étendues par voie législative, réglementaire et conventionnelle à d'autres catégories de conducteurs.

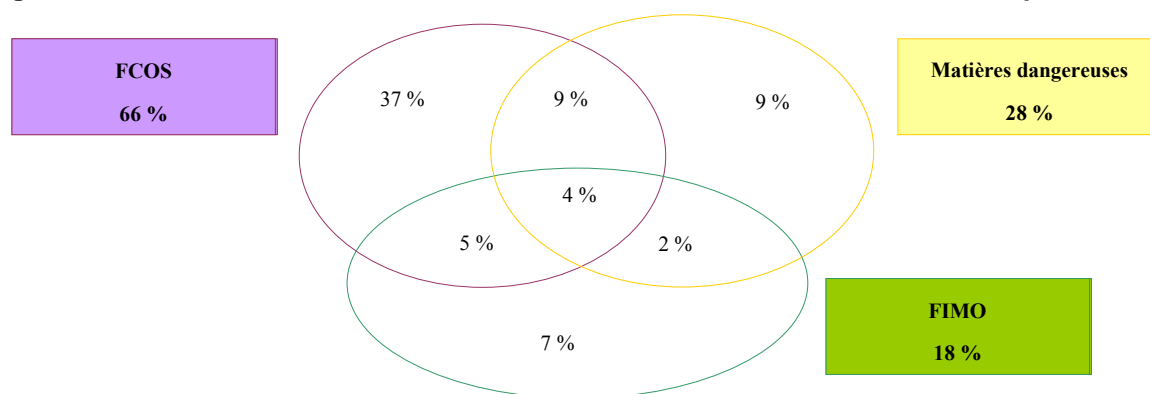
A ce jour, la formation professionnelle obligatoire concerne pour le secteur marchandises, les conducteurs salariés et non salariés du transport routier public et les conducteurs salariés du transport routier privé.

Figure 5B.1 Attestations Fimo, Fcos et Fco dans le transport routier

	nombre d'attestations										
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
TRV											
FIMO				1 815	2 668	3 425	4 883	5 142	5 984	6 375	4 316
FCOS / FCO				3 087	2 727	6 808	19 583	23 085	6 531	7 077	12 962
TRM Compte d'autrui											
FIMO	11 608	18 626	20 910	22 932	23 166	22 734	22 313	20 336	22 691	23 929	18 920
FCOS	36 204	57 670	106 432	39 803	31 882	58 657	62 016	77 858	53 880	48 271	66 993
TRM Compte propre											
FIMO				474	590	568	752	1 212	1 894	2 793	2 720
FCOS				3 305	4 370	4 690	9 590	18 952	37 297	19 566	18 528
Total transport routier											
FIMO	11 608	18 626	20 910	25 221	26 424	26 727	27 948	26 690	30 569	33 097	25 956
FCOS	36 204	57 670	106 432	46 195	38 979	70 155	91 189	119 895	97 708	74 914	98 483

Source : DGITM/DST

Figure 5B.2 Conducteurs déclarant en 2008 avoir suivi au moins une formation depuis un an



Source : SOeS – EACT

Lecture : En 2008, parmi les conducteurs routiers qui ont suivi au moins une formation depuis un an, 66 % déclarent avoir suivi une Fcos. Parmi ces derniers, 27 % ont uniquement suivi une Fcos, 9 % ont suivi une Fcos et une formation aux matières dangereuses, 5 % une Fcos et une Fimo et 4 % les trois. Enfin il reste 11 % de conducteurs qui ont suivi une Fcos avec une autre formation.

La directive « formation des conducteurs » et le décret de transposition

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, instaure un système de formation très inspiré du dispositif français qui lui a servi de modèle avec les mêmes objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de qualification du conducteur.

Ce nouveau dispositif de formation des conducteurs routiers, en vigueur depuis le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs, s'applique au transport de marchandises depuis le **10 septembre 2009**. Il permet, d'une part, d'appliquer un système de formation unique à l'ensemble des conducteurs et, d'autre part, d'achever le processus de généralisation de la formation des conducteurs prévue par la loi du 6 février 1998 puisque toutes les catégories de conducteurs seront concernées notamment les conducteurs des trois fonctions publiques.

Le décret de transposition en droit français de la directive a été publié au Journal officiel du 13 septembre 2007 : c'est le décret 2007-1340 du 11 septembre 2007. Ce texte reprend en l'adaptant aux exigences de la directive le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs appliqué en France ; il prévoit notamment :

- une qualification initiale longue de 280 heures au moins qui correspond au Titre professionnel de conducteur délivré par le ministre chargé de l'emploi et aux diplômes tels que le CAP ou le BEP de conduite routière ;
- une qualification initiale courte de 140 heures, dénommée **Fimo** (formation initiale minimale obligatoire) ;
- une formation continue de 35 heures, la **Fco** (formation continue obligatoire) ;
- une formation spécifique pour faciliter la mobilité des conducteurs entre les secteurs marchandises et voyageurs ;
- des dispenses de Fimo qui, pour le secteur du transport de marchandises concerneront les conducteurs titulaires d'un permis de conduire C ou EC délivré avant le 10 septembre 2009. Cette dispense ne s'appliquera pas aux conducteurs qui n'ont jamais exercé une activité de conduite à titre professionnel ou qui ont interrompu cette activité depuis plus de dix ans ;
- la délivrance par le préfet de département, à l'issue de la formation, d'une carte de qualification de conducteur.

5C – La formation continue et les entreprises de TRM

Un taux de participation financière faible

En 2007, 1,90 % de la masse salariale du transport routier de marchandises est consacré à la formation continue. Ce taux de participation financière est relativement stable, oscillant entre 1,88 et 2,11 depuis 1995. Durant cette même période, celui de l'ensemble de l'économie reculait d'environ 10 %.

Le taux du TRM reste cependant inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (2,94 %) et deux fois plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (4,42 % ; figure 5C.1 et annexe 5.7).

Baisse de l'effort physique de formation continue

En 2007, le taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de marchandises faiblit de nouveau (- 1,8 % après - 7,8 % en 2006). Il est très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres : 28,0 % des salariés du TRM suivent une formation dans l'année, contre 51,4 % des salariés des transports terrestres.

La durée moyenne des stages dans le TRM est en moyenne de 22,9 heures durant l'année, et en particulier de 24,4 heures pour les ouvriers.

L'effort physique de formation continue, égal au produit de ces deux grandeurs, reste très inférieur à celui de l'ensemble des transports

terrestres (6,4 h par salarié contre 24,5 h). En 2007, l'effort physique dans le TRM a diminué de 1 h 30 par rapport au pic de 2005.

Un taux d'accès à la formation faible pour les ouvriers

La prépondérance des ouvriers et l'importance des entreprises de petite taille ne suffisent pas à expliquer les écarts constatés.

Le taux d'accès à la formation des ouvriers du TRM demeure beaucoup plus faible que dans les autres secteurs du transport. Au sein même du TRM, le taux d'accès de ces derniers est deux fois plus faible que celui des agents de maîtrise et des cadres (annexe 5.8).

Un effort de formation continue croissant avec la taille des entreprises

Par ailleurs, l'effort physique de formation est fortement lié à la taille des entreprises. Le taux d'accès à la formation continue est deux fois plus faible dans les entreprises du TRM de 10 à 19 salariés que dans celles de 50 à 249 salariés (figures 5C.1 et 5C.3).

Seules les grandes entreprises du TRM, peu nombreuses, ont un taux de participation financière au dessus de 2 %. Ce taux passe de 1,12 % de la masse salariale dans les entreprises du TRM de moins de 20 salariés, à 1,88 % dans celles de 50 à 250 salariés puis à 2,31 % dans celles de plus de 250 salariés (figure 5C.1).

Source

Les statistiques du Cereq sont issues de l'exploitation des déclarations fiscales 24-83.

Champ

Le champ de l'enquête concerne toutes les entreprises employant 10 salariés et plus, quelle que soit leur forme juridique (individuelle, société commerciale, association...) et quelle que soit leur activité (agricole, industrielle, de services...). L'obligation de participer recouvre également les sociétés nationales, les établissements publics à caractère industriel ou commercial, les établissements à caractère administratif ne relevant pas d'une collectivité publique.

En revanche, les employeurs dispensés de l'obligation de participer au financement de la formation professionnelle sont l'État, les collectivités territoriales, le secteur public hospitalier, les établissements publics à caractère administratif relevant d'une collectivité publique (exemples : la Caisse nationale d'épargne, la Caisse nationale d'allocations familiales, les établissements départementaux ou communaux comme les hôpitaux).

Définitions

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).

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

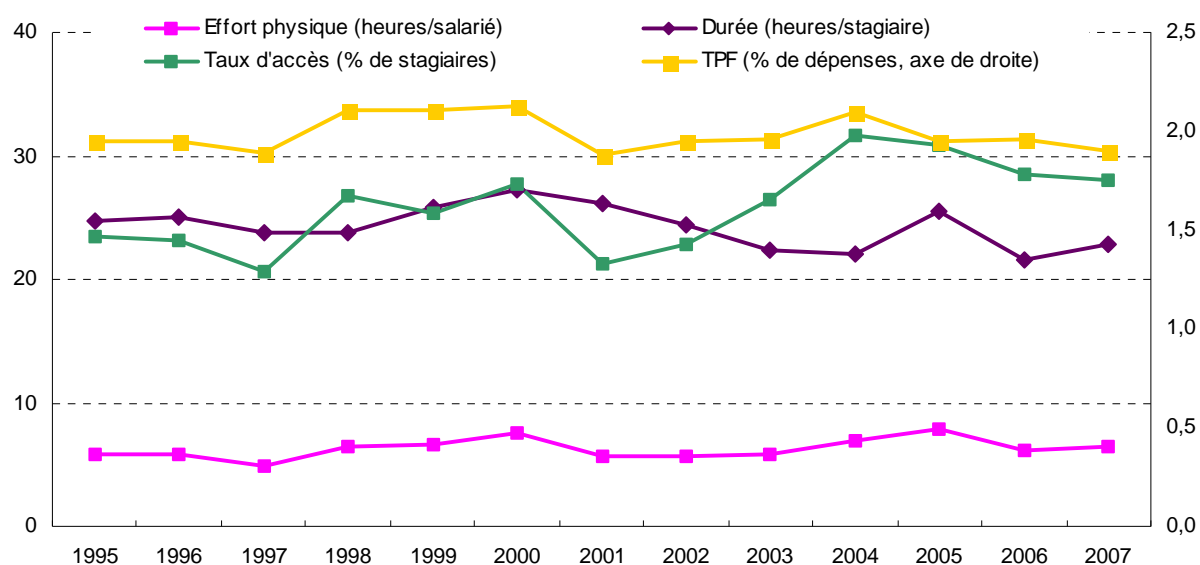
Figure 5C.1 Formation continue dans les entreprises de TRM élargi en 2007

Effectif salarié	10 à 19	20 à 49	50 à 250	250 et plus	Total
Effort physique de formation continue, en heures/salarié	3,3	4,5	6,6	8,3	6,4
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire	25,4	26,7	22,8	21,5	22,9
Taux d'accès à la formation continue, en %	13,1	16,8	29,1	38,8	28,0
Taux de participation financière, en %	1,12	1,56	1,88	2,31	1,90

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83

Champ : voir encadré ci-contre.

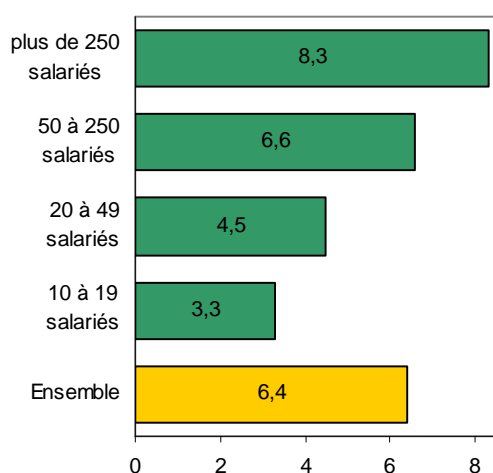
TRM élargi : 602L, 602M, 602P et 634A.

Figure 5C.2 Formation continue dans les entreprises de TRM élargi

Source : voir figure 5C.1

Figure 5C.3 Effort physique de formation continue dans les entreprises de TRM élargi en 2007

en heures / salarié



Source : voir figure 5C.1

Figure 5C.4 Taux d'accès à la formation continue dans les entreprises de TRM élargi en 2007

en % de stagiaires



Source : voir figure 5C.1

5D – La formation continue et les conducteurs routiers de marchandises

Quel que soit le mode de conduite, en 2008 comme en 2007, 21 % des conducteurs du transport routier de marchandises pour compte d'autrui déclarent avoir suivi une formation au cours des 12 derniers mois. Cette proportion a baissé de 5 points depuis 2006.

En écho avec la baisse du nombre d'attestations Fimo délivrées dans le TRM, les conducteurs sont, entre 2006 et 2008, deux fois moins nombreux à déclarer avoir suivi une Fimo.

Les actions de perfectionnement liées au transport de matières dangereuses...

Parmi les formations continues obligatoires, les actions de perfectionnement liées à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses (MD) s'effectuent sous forme de module de formation initiale ou de recyclage. En 2008, 21 200 conducteurs ont suivi une formation MD (annexe 5.6). De plus, le « recyclage permis à point » compte 11 800 stagiaires en 2008.

.... plus suivies par les grands routiers des grands établissements

Les conducteurs routiers formés aux matières dangereuses sont 8 % en 2006 et 6 % en 2007 et 2008. Cette formation est plus souvent suivie par les grands routiers. Par exemple en 2008, parmi les conducteurs ayant suivi une formation, 33 % des grands routiers déclarent l'avoir suivie alors qu'ils sont 28 % pour

l'ensemble. Ces conducteurs travaillent plus souvent dans des établissements de grande taille et ont une expérience en tant que conducteur comprise entre 10 et 20 ans.

Les conducteurs courte distance : des formations plus centrées sur la manutention

Les conducteurs routiers ne suivent pas exclusivement une Fimo, une Fcos ou une formation aux matières dangereuses puisque parmi les conducteurs ayant suivi une formation en 2008 14 % suivent un autre type de formation. Des formations de manutention centrées sur le déchargement, la conduite de chariots élévateurs ou de grues sont plus souvent suivies par les conducteurs courte distance. Ces formations sont plus adaptées à ces derniers qu'aux grands routiers. En effet, les conducteurs courte distance consacrent un tiers de leur temps hebdomadaire à des travaux de chargement, de déchargement, d'entretien du véhicule ou des tâches administratives alors que les grands routiers ne consacrent que 17 % de leur temps hebdomadaire à ce type de tâches (figure 3A.2).

Ces autres formations sont plus fréquemment suivies quand le conducteur routier travaille dans des établissements de grande taille (plus de 100 salariés) ou qu'il a plus d'ancienneté dans le métier.

Source : les enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs (EACT) 2006, 2007 et 2008.

Ces enquêtes sont menées par sondage, en face à face ou par téléphone, auprès d'un échantillon de 2 000 conducteurs de poids lourds salariés du TRM.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés d'établissements effectuant du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

Figure 5D.1 Formation continue des conducteurs routiers du TRM

a suivi	en %		
	2006	2007	2008
une formation professionnelle	26	21	21
une FCOS	19	13	14
une FIMO	7	4	4
matières dangereuses	8	6	6
autres formations	4	4	3

Source : SOeS - EACT

Figure 5D.2 Les conducteurs routiers du TRM qui ont suivi une formation en 2008

	en %					Répartition des conducteurs
	Fcos	Fimo	Matières dangereuses	Autres formations	dont manutention	
Ensemble	66	18	28	14	8	100
Taille de l'établissement						
moins de 100 salariés	68	19	26	12	7	74
plus de 100 salariés	60	14	33	19	9	26
Ancienneté en tant que conducteur						
moins de 9 ans	65	22	29	11	5	21
de 10 à 19 ans	70	13	32	12	9	38
plus de 20 ans	63	19	25	16	8	41
Rythme de travail						
Grand routier	68	17	33	9	6	44
Courte distance	63	18	25	19	10	45
Messagerie	70	19	23	13	4	11

Source : SOeS - EACT

Lecture : en 2008, parmi les 21 % de conducteurs routiers qui ont suivi une formation professionnelle, 66 % déclarent avoir suivi une Fcos, 18 % une Fimo, 28 % une formation aux matières dangereuses, 14 % « d'autres formations » et 8 % ont suivi des formations de manutention ; 74 % d'entre eux travaillent dans un établissement de moins de 100 salariés et 26 % dans un établissement de plus de 100 salariés.

6 – L'accidentologie

6A – L'accidentologie du travail

Les transports routiers de marchandises : des activités à risques

Pour 2008, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a enregistré un taux de risque du TRM en baisse de 0,5 point, avec 8,1 % (figure 6A.2). Ce secteur reste cependant parmi les plus accidentogènes avec celui de la construction (8,0 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,8 %, soit en baisse de 0,1 point (figure 6A.1).

Pour l'ensemble du secteur des transports et de la manutention, la CNAMTS a enregistré 62 617 accidents du travail avec arrêt pour un effectif de 995 326 salariés, soit un « taux de risque » de 6,3 %, nettement au-dessus de la moyenne de l'ensemble des secteurs.

Le transport routier de marchandises contribue largement à cette situation. En 2008, il représentait un peu plus du tiers (38 %) 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 72 % des décès.

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

En 2007, les ouvriers représentent environ 81 % des salariés de l'ensemble du transport routier de marchandises, les ouvriers qualifiés 75 % et les ouvriers non qualifiés 6 %.

En 2008, les ouvriers sont victimes de 92 % des accidents avec arrêt : parmi eux, les

ouvriers qualifiés (des conducteurs essentiellement) sont victimes de 76 % des accidents et les ouvriers non qualifiés de 16 %.

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est donc plus important pour les ouvriers non qualifiés (21,4 %) que pour les ouvriers qualifiés (8,3 %) dont font partie les conducteurs (figure 6A.3).

Pour les ouvriers qualifiés ou non des entreprises de messagerie, le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est plus élevé. Pour les ouvriers non qualifiés, ce taux de risque est de 23,1 % contre 20,3 % pour les autres activités ; pour les ouvriers qualifiés, ces chiffres sont respectivement de 11,1 % et 7,9 % (figure 6A.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 6A.5).

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 17 % des salariés et 30 % des victimes d'accidents de travail avec incapacité permanente.

Taux de risque

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

Taux de décès

Nombre de décès pour 10 000 salariés.

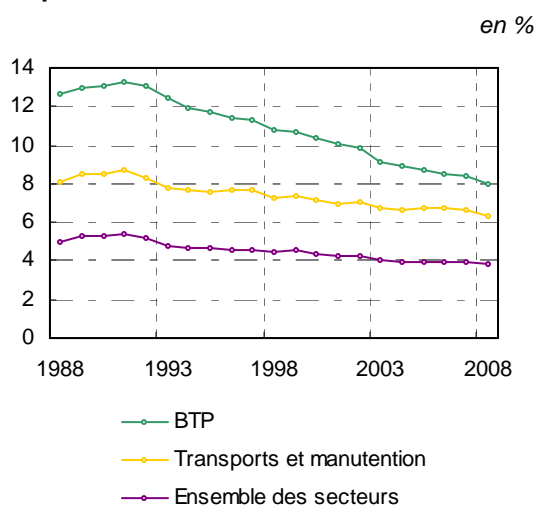
Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

Les statistiques de la 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.

Effectifs salariés CNAMTS

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 6A.1 Taux de risque dans le BTP, le transport et l'ensemble de l'économie

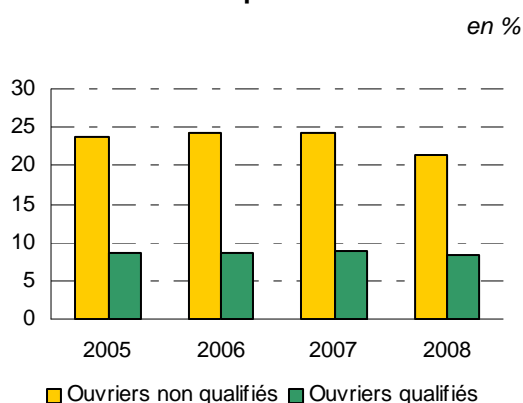
Source : CNAMTS, calculs SOeS

Figure 6A.2 Taux de risque dans le TRM

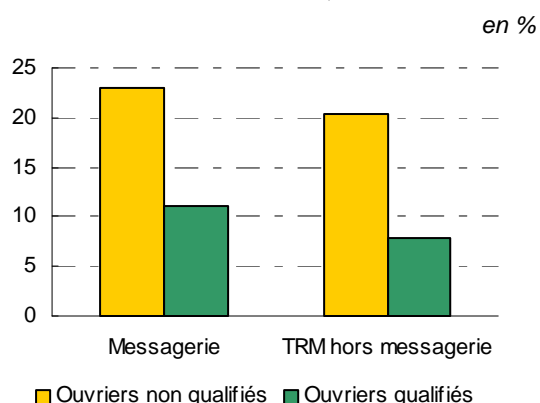
effectif, accidents et décès en unités ;
taux de risque en %,
taux de décès en « pour 10 000 »

	2005	2006	2007	2008
Effectif salarié	352 993	357 252	368 606	375 878
Acc. avec arrêt	30 242	30 459	31 604	30 290
Acc. avec IP	2 560	2 335	2 310	2 264
Décès	72	64	67	71
Taux de risque				
Acc. avec arrêt	8,6	8,5	8,6	8,1
Acc. avec IP	0,7	0,7	0,6	0,6
Taux de décès	2,0	1,8	1,8	1,9

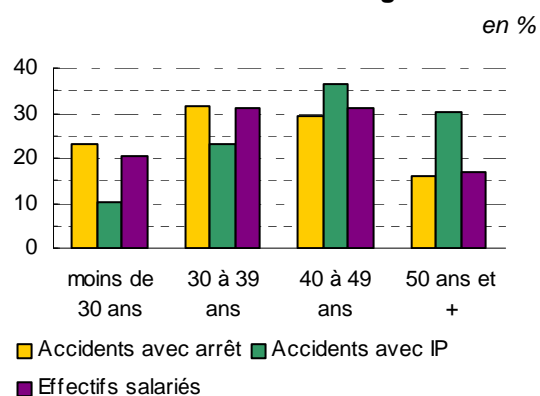
Source : CNAMTS, calculs SOeS

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

Source : CNAMTS, calculs SOeS

Figure 6A.4 Taux de risque des ouvriers dans le TRM selon l'activité, en 2008

Source : CNAMTS, calculs SOeS

Figure 6A.5 Répartition des effectifs et des accidents dans le TRM selon l'âge en 2008

Source : CNAMTS, calculs SOeS

La nomenclature CNAMTS

Les statistiques d'accidentologie du travail de la CNAMTS se présente par numéros de risques du Comité Technique National (CTN). Sur les quatre premières positions de ces numéros, on retrouve les codes Naf rev 1.

Le champ TRM

Pour étudier le TRM, le SOeS a donc retenu les codes risques suivants :

- 602MD Transports routiers de marchandises (239 871 salariés en 2008) ;
- 602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants (28 490 salariés) ;
- 602MF Transports routiers associés (marchandises ou voyageurs) (3 636 salariés) ;
- 602PC Location de véhicules utilitaires et industriels (31 907 salariés) ;
- 634AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement/livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express (71 974 salariés).

6B – L'accidentologie routière poids lourds

Entre 1993 et 2008, soit en 15 ans, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a été divisé par deux. Cette diminution est continue, les années 2005 et 2006 faisant exception avec un léger pic.

On dénombre ainsi en 2008, 3 812 accidents impliquant au moins un poids lourd (figure 6B.1).

En 2008, le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, se maintient à un niveau élevé : 15,7. Il reste 2,7 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents, un ratio quasiment stable depuis 15 ans (figure 6B.2).

Les accidents impliquant un poids lourd : plus fréquents en rase campagne, mais plus graves en milieu urbain

34,4 % des accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu sur le réseau national 2008 (autoroutes et routes nationales). Cette proportion est plus réduite (12,7 %) 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 (figure 6B.3).

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont déroulés en rase campagne (61 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents se produisent, le plus souvent, en ville (70 %). Par contre, pour les poids lourds comme pour l'ensemble des véhicules, le taux de gravité des accidents est plus élevé en rase campagne qu'en milieu urbain. En effet, pour les poids lourds, il est de 20,1 morts en rase campagne pour 100 accidents, contre 8,9 en milieu urbain (respectivement 13,6 et 2,4 pour l'ensemble des véhicules). Toutefois, comparée à la gravité des accidents pour l'ensemble des véhicules, la gravité des accidents impliquant un poids lourd est 3,7 fois plus élevée en ville alors qu'en rase campagne, elle n'est que 1,5 fois plus élevée (figure 6B.4).

Des accidents en journée et en semaine

En 2008, 78,4 % des accidents impliquant un poids lourd ont eu lieu entre 6 heures et 18 heures. De même, 74,9 % des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont produits le jour, soit un peu plus que pour l'ensemble des véhicules (68,4 %). Également,

89,5 % de ces accidents se déroulent du lundi au vendredi, alors que ce chiffre est de 71,1 % pour l'ensemble des véhicules.

La réglementation de la circulation des poids lourds et les conditions de travail des conducteurs expliquent ces caractéristiques.

Diminution des excès de vitesse en 2008

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, hors autoroutes, est descendu pour la première fois sous les 10 % au second quadrimestre 2008, avec 9,7 % (pour les véhicules légers, il est de 10,9 % et pour les motos de 35,3 % ; figure 6B.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 : 1,7 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage est plus élevé pour les accidents mortels : 2,9 %. Pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,1 % et 17,5 % (figure 6B.6).

Le transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. S'il ne représente annuellement que 5 % du transport (en milliards de tonnes-kilomètres), il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières 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, en 2008, il y a eu 49 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 49 blessés et 10 tués.

Définitions

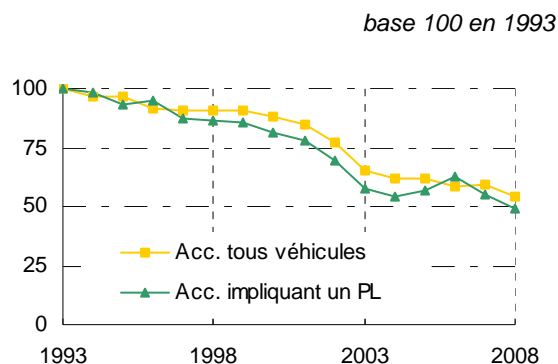
Le taux de gravité est le nombre de tués pour 100 accidents corporels.

Voir aussi l'encadré en annexe 6.

Remarque

La fiche 6B porte sur l'ensemble des PL circulant, et non sur les seuls PL des établissements du TRM.

Figure 6B.1 Accidents de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules



Source : ONISR

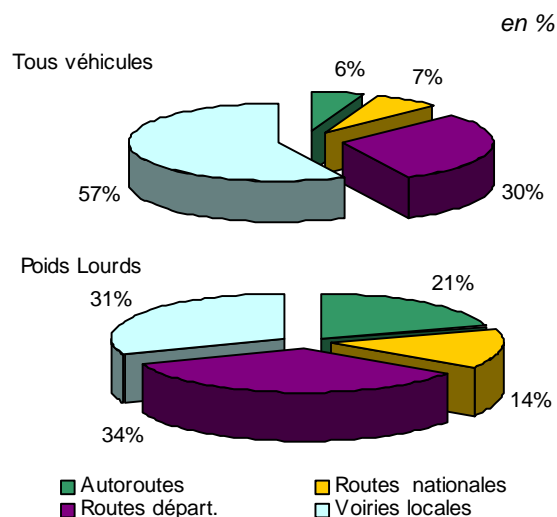
Figure 6B.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules

	1988	1993	1998	2003	2008
Accidents PL en % du total des accidents	6,3	5,6	5,3	5,0	5,1
Taux de gravité *					
Accidents PL (1)	17,03	18,35	17,55	17,02	15,71
Tous véhicules (2)	6,54	6,96	7,17	6,71	5,74
(1) / (2)	2,6	2,6	2,4	2,5	2,7

Source : ONISR

* voir encadré

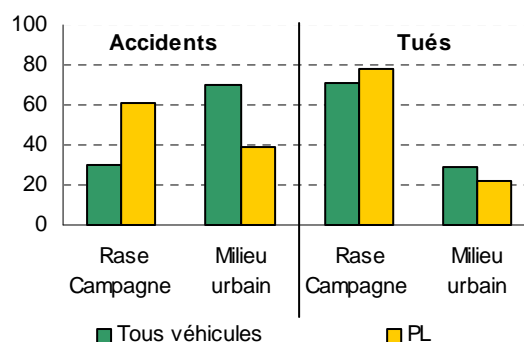
Figure 6B.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2008



Source : ONISR

Figure 6B.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2008

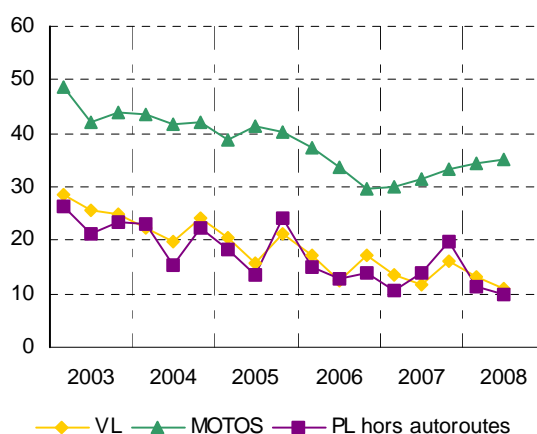
en %



Source : ONISR

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

en %



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, 9,7 % des poids lourds ont dépassé la vitesse limite autorisée de plus de 10 km/heure au 2^e quadrimestre 2008.

Figure 6B.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2008

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	6 340	108 918	5,8
voitures de tourisme	4 122	67 590	6,1
poids lourds	63	3 635	1,7
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	900	5 443	16,5
voitures de tourisme	585	3 335	17,5
poids lourds	16	546	2,9

Source : ONISR

6C – Accidents du travail et prévention des conducteurs de poids lourds

En 2008, selon l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs, 9 % des conducteurs de poids lourds du transport routiers de marchandises déclarent avoir eu un accident du travail avec arrêt (figure 6C.1).

Le chargement et le déchargement des camions est très risqué

Pour un conducteur poids lourds de marchandises, avoir un accident du travail en chargeant ou en déchargeant son camion est très fortement risqué. En effet, en 2008 parmi les 7 % de conducteurs accidentés suite à un chargement ou un déchargement, 85 % déclarent s'être arrêtés de travailler ; ils étaient plus de 90 % dans ce cas en 2006 et en 2007 (figure 6C.2). Par ailleurs, en 2008, avoir un accident sur route entraîne un arrêt dans 69 % des cas (pour les 2 % des conducteurs concernés) ; ils étaient 80 % en 2006.

Suite à un accident du travail, deux conducteurs sur cinq sont arrêtés de 5 à 10 jours, un sur trois de 15 à 30 jours et moins de 10 % plus d'un mois (figure 6C.3).

La messagerie plus risquée

Dans la messagerie, les conducteurs routiers de marchandises ont un risque d'accident avec arrêt de travail plus élevé que celui du transport routier de marchandises courte et longue distance.

Les risques d'accident avec arrêt sont un peu plus fréquents pour les conducteurs de poids lourds travaillant dans une entreprise composée de plusieurs établissements et pour les conducteurs poids lourds exerçant leur métier depuis moins de 10 ans.

Pour les conducteurs de poids lourds les risques d'accident avec arrêt sont plus élevés lorsque leur établissement ne signe pas de protocole d'accord de sécurité avec les entreprises clientes. Par exemple en 2008, le

taux de risque est de 16 % quand l'établissement n'établit jamais de protocole de sécurité avec ses clients et de 7 % seulement quand il y en a avec tous ses clients ou avec certains.

Des actions de prévention exercées auprès de la moitié des conducteurs et plutôt dans les établissements de grande taille

Les actions de prévention sont exercées auprès de la moitié des conducteurs de poids lourds (figure 6C.4). Les conducteurs travaillant dans des établissements de grande taille (plus de 100 salariés) et dans des entreprises composées de plusieurs établissements, bénéficient plus souvent que les autres d'actions de prévention. Les conducteurs de plus de 50 ans déclarent plus souvent que leurs cadets avoir bénéficié d'actions de prévention.

Les protocoles d'accord de sécurité avec les clients s'accompagnent d'actions de prévention

Enfin, quand les conducteurs de poids lourds déclarent que leur entreprise a établi des protocoles d'accord de sécurité avec ses clients, ils sont plus nombreux à bénéficier d'actions de prévention.

Les principales actions de préventions citées par les conducteurs de poids lourds sont relatives à la protection individuelle avec le port de gants, de chaussures, de gilets fluorescents ou de casques (pour 20 % d'entre eux). Entre 10 % et 15 % d'entre eux ont suivi des actions de prévention dans la conduite économique et les manœuvres, soit dans l'apprentissage de gestes et postures de montée et descente du camion par exemple, soit dans les opérations de chargement et de déchargement. Pour 15 % d'entre eux les actions de préventions sont sous forme de prospectus, de courrier ou d'affiche.

Source : les enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs (EACT) 2006, 2007 et 2008.

Ces enquêtes sont menées par sondage, en face à face ou par téléphone, auprès d'un échantillon de 2 000 conducteurs de poids lourds salariés du TRM.

Champ : conducteurs de poids lourds salariés d'établissements effectuant du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

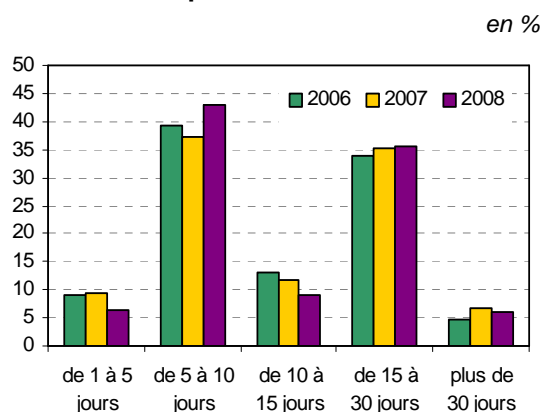
Figure 6C.1 Taux de risque des conducteurs de poids lourds

	en %		
	2006	2007	2008
Ensemble	11	10	9
Rythme de travail			
Grand routier	8	7	8
Courte distance	12	11	8
Messagerie	16	17	12
Taille de l'établissement			
moins de 100 salariés	11	10	9
plus de 100 salariés	12	9	6
L'entreprise est composée			
d'un seul établissement	9	8	8
de plusieurs établissements	13	11	9
Ancienneté en tant que conducteur			
moins de 9 ans	14	12	9
de 10 à 19 ans	11	10	11
plus de 20 ans	10	9	7
L'établissement établit des protocoles de sécurité avec ses clients			
oui (*)	10	9	7
non jamais	13	10	16

Source : SOeS - EACT

Lecture : en 2006, 11 % des conducteurs routiers de poids lourds sont accidentés avec arrêt.

(*) avec tous ses clients et cela dépend des clients.

Figure 6C.3 Durée de l'arrêt de travail des conducteurs de poids lourds accidentés

Source : SOeS - EACT

Lecture : en 2006, parmi les conducteurs routiers de poids lourds arrêtés suite à un accident, 10 % le sont entre 1 et 5 jours.

Figure 6C.2 Conducteurs de poids lourds accidentés

	en %		
	2006	2007	2008
Pendant un chargement-déchargement			
Effectif	9	8	7
Taux de risque	92	91	85
Sur la route			
Effectif	1	2	2
Taux de risque	80	70	69

Source : SOeS - EACT

Lecture : parmi les 9 % de conducteurs de poids lourds accidentés en 2006, 92 % ont été arrêtés.

Figure 6C.4 Les conducteurs de poids lourds qui déclarent avoir suivi des actions de prévention

	en %		
	2006	2007	2008
Ensemble	56	50	53
Rythme de travail			
Grand routier	59	53	55
Courte distance	54	48	49
Messagerie	55	51	60
Taille de l'établissement			
de 1 à 19 salariés	43	32	37
de 20 à 50	48	43	42
de 50 à 99	66	58	64
plus de 100 salariés	74	73	75
Age du conducteur			
moins de 29 ans	53	44	39
de 30 à 39 ans	49	48	51
de 40 à 49 ans	56	51	52
plus de 50 ans	67	54	57
Salarié d'un établissement signataire de protocoles de sécurité avec			
tous ses clients	67	62	63
une partie de ses clients	55	47	48
aucun	31	29	28

Source : SOeS - EACT

Lecture : en 2006, 56 % des conducteurs de poids lourds déclarent avoir eu des actions de prévention.

L'accidentologie et la prévention vues par l'enquête annuelle des conditions de travail des conducteurs routiers du TRM (EACT)

Le questionnaire de l'EACT aborde l'accidentologie, les actions de prévention, les circonstances de l'accident, la taille de l'établissement, l'ancienneté en tant que conducteur...

Taux de risque : nombre de salariés accidentés avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

Le numérateur est calculé sur le champ des conducteurs répondant par l'affirmative aux deux questions : « En 2008, avez vous été victime d'un accident ? » et « Cet accident du travail a-t-il donné lieu à un arrêt du travail ? ».

Cette enquête ne permet pas de compter plusieurs arrêts de travail pour un même salarié comme le permet la source CNAMTS (cf. fiche 6A).

Par rapport à la CNAMTS, le comptage des arrêts repose sur une approche différente, le champ est lui aussi différent, et l'EACT est déclarative.

Annexes

Annexe 1 – La situation économique du secteur

Annexe 1.1 Le chiffre d'affaires hors taxes, sous-traitance comprise

en millions d'euros

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TRM de proximité	6 510	6 864	6 847	7 438	8 166	8 229	8 431	9 580	10 628	10 579	11 323
TRM interurbain	14 471	16 412	17 180	18 289	19 786	19 784	20 097	21 257	21 325	22 052	23 602
Location de camions avec cond.	1 566	1 618	1 704	1 915	1 894	1 916	1 891	1 835	1 921	2 006	2 247
Messagerie, fret express	8 143	9 074	9 582	10 603	11 147	11 440	11 260	11 108	11 274	11 859	11 366

Source : SOeS - EAE

Annexe 1.2 Le transport intérieur de marchandises hors transit

en milliards de tonnes-kilomètres

	1990	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Transport ferroviaire	46,5	40,7	44,0	44,6	45,3	48,4	43,5	43,4	40,9	39,9	35,5	36,7	37,9	37,1
Transport routier	171,8	199,6	211,5	221,8	234,9	242,4	251,6	252,6	254,1	269,2	267,9	277,3	288,5	276,2
Transport fluvial	7,2	5,9	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3	7,9	8,0	7,5	7,5
Oléoducs	19,6	22,3	22,1	21,6	21,3	21,7	22,1	21,0	22,1	20,6	20,9	22,2	21,1	20,9
Total Terrestre	245,1	268,5	283,3	294,2	308,4	319,7	324,0	323,9	324,1	337,0	332,2	344,2	355,0	341,8

part modale en %

	1990	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Transport ferroviaire	19,0	15,2	15,5	15,2	14,7	15,1	13,4	13,4	12,6	11,8	10,7	10,7	10,7	10,9
Transport routier	70,1	74,3	74,7	75,4	76,2	75,8	77,7	78,0	78,4	79,9	80,7	80,6	81,3	80,8
Transport fluvial	2,9	2,2	2,0	2,1	2,2	2,3	2,1	2,1	2,1	2,2	2,4	2,3	2,1	2,2
Oléoducs	8,0	8,3	7,8	7,3	6,9	6,8	6,8	6,5	6,8	6,1	6,3	6,4	6,0	6,1
Total Terrestre	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Rapport CCTN 2008

Annexe 1.3 La démographie des entreprises du secteur des transports *

en unités

	1994	1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Créations	9 304	8 372	8 230	7 626	6 010	5 708	5 666	6 333	6 194	6 019	6 265	7 706	7 879
Défaillances	2 358	2 104	1 792	1 715	1 824	1 741	1 678	1 805	1 781	1 818	1 413	1 277	1 559
Nombre au 31/12	92 991	92 724	92 017	93 343	91 350	90 262	89 655	90 238	88 940	87 032	87 995	89 435	nd

Source : Insee - Sirene

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris les DOM) dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature Naf rev 1), y compris les agences de voyages (Naf 633Z).

Annexe 1.4 Le taux de sous-traitance dans le TRM, selon l'activité et la taille de l'entreprise

	en %										
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TRM de proximité (602L)											
6 à 49 salariés	9,8	9,5	9,4	10,2	9,9	9,5	12,2	10,2	12,6	10,9	9,1
50 salariés et plus	14,9	15,9	16,1	14,4	13,1	13,2	12,4	8,6	21,7	21,0	20,6
Plus de 6 salariés	11,4	11,3	11,6	11,5	10,8	10,7	12,3	9,6	15,7	14,6	13,8
TRM interurbain (602M)											
6 à 49 salariés	12,8	11,8	12,5	12,0	11,1	10,7	12,0	12,9	13,2	14,3	13,8
50 salariés et plus	18,5	17,6	18,1	17,6	17,8	18,6	19,5	19,9	20,6	20,4	21,0
Plus de 6 salariés	15,6	14,7	15,4	15,0	14,6	15,0	16,1	16,8	17,4	17,7	17,9
Location avec conducteur (602P)											
6 à 49 salariés	8,8	6,2	7,3	8,3	7,6	11,3	13,2	12,5	12,2	10,1	9,4
50 salariés et plus	7,0	9,4	9,7	8,5	6,8	7,9	8,0	7,5	6,2	5,5	6,1
Plus de 6 salariés	7,8	7,9	8,6	8,4	7,2	9,3	10,2	9,7	9,1	7,7	7,6
Messagerie, fret express (634A)											
6 à 49 salariés	47,9	46,0	48,2	34,7	40,5	36,5	40,1	38,6	42,4	41,4	43,2
50 salariés et plus	48,5	50,8	49,8	52,4	51,7	53,0	52,7	50,0	50,6	51,4	52,5
Plus de 6 salariés	48,5	50,4	49,6	51,2	50,9	51,9	51,8	49,2	50,0	50,7	51,8
Ensemble											
6 à 49 salariés	14,1	13,2	14,1	12,7	12,2	11,8	13,7	13,4	14,5	14,2	13,5
50 salariés et plus	31,5	32,8	32,3	33,3	32,8	33,6	33,4	30,7	32,4	32,7	32,1
Plus de 6 salariés	24,6	24,9	25,3	25,6	24,9	25,5	26,0	24,2	25,5	25,7	25,1
dont 602L et 602M											
6 à 49 salariés	11,9	11,0	11,6	11,5	10,7	10,3	12,1	12,0	13,0	13,0	12,1
50 salariés et plus	17,8	17,3	17,8	17,1	17,1	17,8	18,4	17,6	20,8	20,6	20,9
Plus de 6 salariés	14,5	13,8	14,5	14,2	13,7	13,9	15,1	14,8	16,9	16,8	16,7

Source : SOeS - EAE

Annexe 1.5 La production et le facteur travail de la branche « transport routier ou par conduite de marchandises »

Compte de production de la branche	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (sd)	2008 (p)
EN VOLUME (prix chaînés, base 2000)										
Consommation intermédiaire	17 684	17 979	18 946	19 161	18 980	20 313	20 418	21 127	22 188	20 842
Valeur ajoutée	12 427	13 400	13 339	13 415	14 156	14 344	15 091	15 524	15 709	15 315
Production de la branche au prix de base (1)	30 111	31 379	32 285	32 576	33 136	34 657	35 509	36 651	37 897	36 157

en milliers d'équivalents temps plein

Le facteur travail de la branche	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (sd)	2007	2008
Salariés	287,1	303,0	312,3	321,6	321,5	325,7	324,3	329,5	nd	nd
Non salariés	26,8	27,0	26,7	26,7	26,9	27,8	28,5	29,2	nd	nd
Total des effectifs	313,9	330,0	339,0	348,3	348,4	353,5	352,8	358,7	nd	nd

en base 100 en 1999

La productivité apparente du travail par tête	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (sd)	2007	2008
base 100 en 1999	100,0	102,6	99,4	97,3	102,6	102,5	108,0	109,3	nd	nd

Source : Insee - Comptes nationaux

Annexe 1.6 Le facteur capital du secteur TRM élargi (parc au 31 décembre)

en milliers de véhicules

	1993	1997	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TRM de proximité										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	21,9	28,2	36,8	37,9	34,5	37,2	39,1	39,3	38,6	36,9
Camions (plus de 3,5t PTAC)	29,7	25,2	26,3	24,8	26,1	23,0	22,1	25,6	24,5	25,7
Tracteurs routiers	25,9	26,1	27,0	28,5	29,1	37,5	29,9	31,2	32,4	33,6
Total véhicules à moteur	77,5	79,6	90,1	91,1	89,7	97,7	91,2	96,1	95,4	96,2
Remorques et semi remorques	39,8	37,9	37,5	39,0	40,1	50,9	39,8	42,4	44,3	47,5
TRM interurbain										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	8,3	10,8	17,6	16,9	14,5	14,9	17,4	14,6	14,9	14,8
Camions (plus de 3,5t PTAC)	32,2	32,2	38,3	37,5	33,5	36,1	31,5	33,6	34,6	36,1
Tracteurs routiers	70,9	76,8	89,6	93,4	98,5	97,1	98,4	96,4	99,3	98,3
Total véhicules à moteur	111,4	119,7	145,5	147,8	146,5	148,0	147,3	144,6	148,9	149,1
Remorques et semi remorques	108,4	111,8	127,2	133,3	136,1	133,1	136,6	131,6	137,6	138,9
Location avec conducteur										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	9,0	5,7	6,2	5,8	4,8	5,1	5,8	3,5	3,4	3,7
Camions (plus de 3,5t PTAC)	14,9	10,3	10,7	11,1	10,1	8,6	11,8	10,0	10,5	10,0
Tracteurs routiers	7,5	7,7	9,1	9,5	8,7	8,9	7,9	12,9	8,6	8,4
Total véhicules à moteur	31,3	23,7	26,0	26,3	23,7	22,5	25,5	26,4	22,1	22,1
Remorques et semi remorques	9,4	10,3	12,6	13,4	10,8	14,1	10,2	12,3	11,6	
Messagerie, fret express										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	4,0	4,0	7,4	7,0	6,7	6,9	7,0	6,1	6,9	7,7
Camions (plus de 3,5t PTAC)	8,1	11,7	10,4	10,1	11,0	9,5	8,8	9,6	9,2	8,3
Tracteurs routiers	4,0	6,1	6,9	7,1	8,2	6,4	5,2	5,4	5,3	4,0
Total véhicules à moteur	16,2	21,9	24,8	24,2	25,9	22,9	21,1	21,1	21,4	20,0
Remorques et semi remorques	10,4	14,6	15,1	16,1	16,3	14,7	13,0	13,4	13,2	12,4
TRM élargi										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	43,1	48,8	68,0	67,6	60,5	64,1	69,3	63,5	63,8	63,1
Camions (plus de 3,5t PTAC)	84,9	79,4	85,7	83,4	80,7	77,2	74,2	78,8	78,8	80,1
Tracteurs routiers	108,3	116,8	132,7	138,4	144,5	149,9	141,5	146,0	145,6	144,3
Total véhicules à moteur	236,4	244,9	286,4	289,4	285,8	291,2	285,1	288,3	287,8	287,4
Remorques et semi remorques	168,0	174,6	192,4	201,8	203,3	212,8	199,5	199,6	206,7	198,8
dont TRM interurbain et de proximité										
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	30,1	39,0	54,4	54,8	49,0	52,1	56,5	53,8	53,5	51,7
Camions (plus de 3,5t PTAC)	61,9	57,4	64,5	62,3	59,6	59,1	53,6	59,2	59,1	61,8
Tracteurs routiers	96,9	102,9	116,7	121,8	127,6	134,6	128,4	127,7	131,7	131,9
Total véhicules à moteur	188,9	199,3	235,6	238,9	236,2	245,8	238,4	240,7	244,3	245,3
Remorques et semi remorques	148,2	149,7	164,7	172,2	176,2	184,0	176,3	174,0	181,9	186,4

Source : SOeS - EAE

Annexe 1.7 Compte des entreprises du TRM et ratios d'efficacité

en milliers d'euros courants,
taux et évolutions en %

	1997	2000	2003	2005	2006	2007	2008
					<i>naf rév.2</i>	<i>naf rév.2</i>	<i>naf rév.2</i>
							<i>provisoire</i>
Chiffre d'Affaires, y.c. sous-traitance	30 686 107	38 245 279	41 678 282	45 147 879	46 495 961	48 539 013	47 821 864
Valeur Ajoutée (brute) corrigée (1)	13 789 934	16 915 301	19 292 638	19 813 683	20 399 943	21 518 644	20 480 336
Excédent Brut d'Exploitation corrigé (1)	4 295 375	4 918 838	5 500 867	4 984 517	5 191 699	5 718 835	-
Taux VA (VA/CA)	45	44	46	44	44	44	43
Taux marge EBE/VA	31	29	29	25	25	27	-
Consommations Intermédiaires	19 523 573	24 888 578	26 709 540	29 436 762	30 484 179	31 611 372	31 860 364
<i>dont achats de carburant</i>	3 573 317	4 486 087	4 521 592	5 446 612	5 890 450	6 196 935	6 728 542
<i>dont loyers et charges locatives</i>	1 284 145	1 887 841	2 144 869	2 248 357	2 523 327	2 759 122	2 728 440
<i>dont crédit-bail</i>	539 597	675 748	927 062	983 113	914 768	936 312	925 900
<i>dont personnel extérieur à l'entreprise</i>	385 868	695 962	745 709	835 735	890 350	867 585	857 937
Charges de personnel	8 419 284	10 493 233	12 119 658	12 960 711	13 198 055	13 793 965	14 299 098
<i>dont charges sociales</i>	2 580 628	3 158 944	3 542 746	3 601 553	3 625 937	3 736 905	3 873 750
Impôts	846 899	1 038 494	1 142 846	1 288 853	1 406 047	1 442 168	-
<i>dont taxe professionnelle (*)</i>				464 398	506 625	519 640	-
Dotations d'exploitation aux amortissements sur immobilisations	871 539	996 807	1 057 526	1 040 735	897 619	918 308	-
Charges financières	233 442	333 919	276 992	234 574	253 005	208 426	-
Investissements hors apports	1 331 822	1 548 053	1 376 308	1 481 865	1 492 339	1 485 469	-
Valeur brute des immobilisations corporelles en fin d'exercice	8 031 446	8 790 833	9 041 831	9 541 464	9 149 166	9 148 034	-
Effectifs salariés et non salariés <i>(nb. de personnes)</i>	334 049	393 599	407 847	410 948	410 549	419 900	423 975
VA / effectifs <i>(en milliers d'euros)</i>	41,3	43,0	47,3	48,2	49,7	51,2	48,3
VA / Immo corporelles	1,7	1,9	2,1	2,1	2,2	2,4	-
Évolutions annuelles							
VA / effectifs		0%	1%	0%	3%	3%	-6%
VA / Immo corporelles		3%	2%	-3%	7%	5%	-

Source : SOeS - EAE

(*) estimation d'après BIC

(1) Valeur ajoutée brute corrigée = Valeur ajoutée brute + redevances de crédit-bail + loyers et charges locatives + charges de personnel extérieur à l'entreprise.

(1) L'excédent brut d'exploitation corrigé = Excédent brut d'exploitation + Redevances de crédit-bail + Loyers et charges locatives - Participation des salariés aux résultats de l'entreprise.

Annexe 2 – L'emploi

Annexe 2.1 Effectif salarié au 31 décembre

effectifs en milliers

Secteur d'activité	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Transports et entreposage *	931,3	972,9	1000,5	1008,5	1009,4	1013,6	1015,5	1023,2	1049,4	1056,7
TRV	60,3	63,2	65,2	67,2	69,1	75,7	75,9	78,0	79,2	81,9
Transport routier régulier de voyageurs	48,0	49,7	51,7	53,4	54,6	57,5	58,3	58,2	57,2	58,1
Autres transports routiers de voyageurs	12,3	13,5	13,5	13,8	14,5	18,1	17,6	19,8	22,0	23,8
TRM	351,1	371,9	381,3	380,6	376,9	370,3	368,5	377,0	389,9	386,3
Transports routiers de fret interurbains	186,0	194,3	198,1	199,3	198,5	197,3	192,4	194,9	196,6	194,1
Transports routiers de fret de proximité	95,1	100,2	104,4	103,3	102,7	102,6	107,0	113,5	125,3	127,5
Location de camions avec chauffeur	21,4	21,7	22,0	21,1	21,1	18,9	18,9	19,5	21,1	20,7
Messagerie, fret express	48,7	55,6	56,8	56,9	54,6	51,4	50,1	49,1	46,9	43,9
Ensemble de l'économie	15 082	15 651	15 911	15 959	15 893	15 934	16 051	16 273	16 576	16 431

évolutions en %

Secteur d'activité	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Transports et entreposage *	4,4	4,5	2,8	0,8	0,1	0,4	0,2	0,8	2,6	0,7
TRV	3,0	4,8	3,1	3,1	2,8	9,5	0,3	2,8	1,6	3,4
Transport routier régulier de voyageurs	3,3	3,6	4,0	3,3	2,3	5,4	1,4	-0,2	-1,7	1,6
Autres transports routiers de voyageurs	1,7	9,6	0,1	2,0	4,9	25,3	-3,1	12,6	11,2	8,3
TRM	5,6	5,9	2,5	-0,2	-1,0	-1,7	-0,5	2,3	3,4	-0,9
Transports routiers de fret interurbains	4,8	4,5	1,9	0,6	-0,4	-0,6	-2,5	1,3	0,9	-1,2
Transports routiers de fret de proximité	6,8	5,4	4,1	-1,0	-0,6	-0,1	4,3	6,1	10,3	1,8
Location de camions avec chauffeur	7,4	1,2	1,6	-4,0	0,1	-10,5	0,0	3,1	8,4	-2,2
Messagerie, fret express	5,5	14,2	2,0	0,2	-4,1	-5,8	-2,6	-1,9	-4,6	-6,3
Ensemble de l'économie	3,0	3,8	1,7	0,3	-0,4	0,3	0,7	1,4	1,9	-0,9

Sources: Dares, Insee, Pôle emploi, SNCF, RATP, calculs SoeS

Champ : ensemble des secteurs marchands hors agriculture

(*) hors "Activité de poste et de courrier"

Annexe 2.2 Effectif salarié en moyenne annuelle

effectifs en milliers

Secteur d'activité	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
TRM	343,5	364,1	379,0	381,1	378,3	373,0	369,0	373,0	385,3	389,7
Transports routiers de fret interurbains	92,8	98,4	103,2	103,7	102,6	102,9	105,2	110,8	120,4	127,8
Transports routiers de fret de proximité	182,3	191,0	197,5	198,9	199,2	197,8	194,1	193,5	196,4	196,5
Location de camions avec chauffeur	20,7	21,8	21,7	21,5	21,2	19,8	18,9	19,2	20,6	21,0
Messagerie, fret express	47,6	52,9	56,6	57,1	55,3	52,4	50,8	49,5	48,0	44,4

Sources : Pôle emploi, AcoSS ; calculs SOeS

Changement de nomenclature d'activité

Les niveaux des annexes 2.1, 2.2, 2.3 et 2.9 à 2.11, en nomenclature d'activité révisée (Naf. rev 2), diffèrent de ceux en Naf rev 1 publiées dans le *Bilan social annuel du transport de marchandises* de Février 2009.

Annexe 2.3 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre

en %

Secteur d'activité	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Industrie	29,8	29,6	29,3	29,1	29,0	28,9	28,7	28,8	28,9	28,8	28,8
Construction	9,6	9,5	9,6	9,7	9,7	9,7	9,7	9,7	10,0	10,1	10,2
Tertiaire, dont :	51,7	51,3	51,2	51,3	51,0	50,9	50,7	50,8	51,3	51,3	51,6
Transports et entreposage *	18,1	18,0	18,1	18,2	17,9	18,3	18,4	18,8	19,0	19,2	19,3
TRV	17,5	18,2	18,9	18,9	19,4	20,0	20,6	21,3	22,0	22,5	22,9
Transport routier régulier de voyageurs	17,5	18,1	19,0	19,0	19,5	20,2	20,8	21,6	22,4	22,8	23,3
Autres transports routiers de voyageurs	17,4	18,4	18,5	18,3	19,1	18,9	19,8	20,1	20,5	21,1	21,5
TRM	12,9	12,3	12,2	12,1	12,0	12,0	12,0	12,5	12,6	12,6	12,6
Transports routiers de fret interurbains	10,9	10,3	10,4	10,3	10,3	10,1	10,1	10,5	10,5	10,5	10,7
Transports routiers de fret de proximité	11,1	11,0	10,8	10,8	10,9	11,2	11,2	11,2	11,8	11,4	11,4
Location de camions avec chauffeur	8,8	8,6	8,1	8,0	7,8	7,4	7,2	7,7	7,9	7,9	7,7
Messagerie, fret express	25,6	24,7	24,4	24,0	23,0	22,9	23,0	23,4	23,6	23,9	23,9
Ensemble	41,6	41,5	41,5	41,8	41,8	41,8	41,9	42,0	42,5	42,7	43,0

Secteur d'activité	2004	2005	2006	2007	2008
Industrie	28,7	28,6	28,7	28,7	28,7
Construction	10,3	10,4	10,5	10,7	11,0
Tertiaire, dont :	51,7	51,7	51,9	52,1	52,7
Transports et entreposage *	19,6	19,7	21,2	21,5	21,9
TRV	23,3	24,1	25,1	25,5	26,2
Transport routier régulier de voyageurs	24,0	24,7	25,5	25,8	26,4
Autres transports routiers de voyageurs	21,2	22,2	23,7	24,5	25,6
TRM	12,5	12,3	12,1	12,1	12,1
Transports routiers de fret interurbains	10,5	10,6	10,5	10,6	10,8
Transports routiers de fret de proximité	12,0	11,6	11,2	11,3	11,2
Location de camions avec chauffeur	7,1	7,1	7,0	7,2	7,2
Messagerie, fret express	23,5	22,4	22,2	22,8	23,0
Ensemble	43,2	43,2	43,4	43,6	44,1

Source : Pôle emploi, données 2008 provisoires ; calculs SOeS

Champ : secteur concurrentiel, hors ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France)

(*) hors "Activité de poste et de courrier"

Annexe 2.4 Nombre d'entreprises dans les activités de transport routier de marchandises

en unités

Activité	Taille	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TRM interurbain	0 à 9 salariés	11 343	11 659	10 411	10 653	10 386	9 317	9 397	8 586	8 593
	10 à 49 salariés	2 720	2 923	3 114	3 065	2 917	2 953	2 722	2 665	2 809
	50 salariés et plus	632	676	694	688	702	706	675	681	692
	Total	14 695	15 258	14 219	14 406	14 005	12 976	12 794	11 932	14 101
TRM de proximité	0 à 9 salariés	22 542	20 895	21 346	19 640	19 478	18 367	18 106	17 594	17 799
	10 à 49 salariés	1 530	1 707	1 891	1 926	1 839	1 891	2 139	2 009	2 012
	50 salariés et plus	173	187	202	195	216	194	206	191	226
	Total	24 245	22 789	23 439	21 761	21 533	20 452	20 451	19 794	20 037
Location avec cond.	0 à 9 salariés	2 046	1 577	1 445	1 301	1 233	1 195	1 030	976	979
	10 à 49 salariés	285	282	267	255	267	247	308	309	340
	50 salariés et plus	72	78	72	81	79	80	92	89	101
	Total	2 403	1 937	1 784	1 637	1 579	1 522	1 430	1 374	1 420
Messagerie	0 à 9 salariés	607	596	476	586	562	617	594	536	629
	10 à 49 salariés	234	226	229	205	209	207	224	220	253
	50 salariés et plus	186	194	184	179	170	164	161	163	145
	Total	1 027	1 016	889	970	941	988	979	919	1 027
TRM élargi	0 à 9 salariés	36 538	34 727	33 678	32 180	31 659	29 496	29 127	27 692	28 000
	10 à 49 salariés	4 769	5 138	5 501	5 451	5 232	5 298	5 393	5 203	5 414
	50 salariés et plus	1 063	1 135	1 152	1 143	1 167	1 144	1 134	1 124	1 164
	Total	42 370	41 000	40 331	38 774	38 058	35 938	35 654	34 019	36 585

Source : SOeS - EAE

Annexe 2.5 Effectif salarié et non salarié au 31 décembre selon le secteur d'activité de l'entreprise

en ETP*

Activité	2002			2003			2004		
	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total
TRM interurbain	186 882	9 302	196 184	188 761	9 139	197 900	192 056	9 076	201 132
TRM de proximité	90 827	16 621	107 448	93 393	17 224	110 617	91 996	16 518	108 514
Location avec conducteur	20 654	1 125	21 779	20 010	1 201	21 211	18 953	1 162	20 115
Messagerie	80 141	459	80 600	77 640	479	78 119	74 958	509	75 467
TRM élargi	378 504	27 507	406 011	379 804	28 043	407 847	377 963	27 265	405 228

Activité	2005			2006			2007		
	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total
TRM interurbain	183 407	8 626	192 033	183 435	7 250	190 685	188 185	7 801	195 986
TRM de proximité	108 524	15 421	123 945	107 811	15 251	123 062	114 443	15 964	130 407
Location avec conducteur	19 991	988	20 979	20 597	904	21 501	21 957	926	22 883
Messagerie	73 618	553	74 171	74 829	493	75 322	69 986	648	70 634
TRM élargi	385 540	25 588	411 128	386 672	23 898	410 570	394 571	25 339	419 910

Source : SOeS - EAE

* ETP : Équivalent Temps Plein

Annexe 2.6 Effectif salarié au 31 décembre selon la taille de l'entreprise

en ETP*

Activité	Taille	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TRM interurbain	0 à 9 salariés	25 610	25 382	26 725	24 304	24 873	23 870	22 288	22 526	21 382
	10 à 49 salariés	63 402	66 470	70 566	68 509	67 803	68 336	63 900	63 687	64 871
	50 salariés et plus	80 490	88 076	91 917	94 069	96 085	99 850	97 219	97 222	101 932
	Total	169 502	179 928	189 208	186 882	188 761	192 056	183 407	183 435	188 185
TRM de proximité	0 à 9 salariés	30 798	29 854	33 623	31 280	34 388	33 077	33 386	35 155	35 053
	10 à 49 salariés	30 640	34 178	37 944	38 228	36 464	37 885	44 435	41 963	42 250
	50 salariés et plus	18 576	19 545	21 180	21 319	22 541	21 034	30 703	30 693	37 130
	Total	80 014	83 577	92 747	90 827	93 393	91 996	108 524	107 811	114 433
Location avec cond.	0 à 9 salariés	2 761	2 649	2 546	2 568	2 373	2 262	1 975	2 302	1 975
	10 à 49 salariés	6 948	6 670	6 730	6 253	6 437	6 108	7 113	7 307	7 901
	50 salariés et plus	10 575	13 710	11 429	11 833	11 200	10 583	10 903	10 988	12 081
	Total	20 284	23 029	20 705	20 654	20 010	18 953	19 991	20 597	21 957
Messagerie	0 à 9 salariés	1 169	1 224	1 232	1 485	1 301	1 357	1 289	1 236	1 349
	10 à 49 salariés	6 499	6 184	6 145	5 745	6 019	5 856	5 979	5 802	6 030
	50 salariés et plus	65 137	72 489	73 674	72 911	70 320	67 745	66 350	67 791	62 607
	Total	72 805	79 897	81 051	80 141	77 640	74 958	73 618	74 829	69 986
Ensemble	0 à 9 salariés	60 338	59 109	64 126	59 637	62 935	60 566	58 938	61 219	59 759
	10 à 49 salariés	107 489	113 502	121 385	118 735	116 723	118 185	121 427	118 759	121 052
	50 salariés et plus	174 778	193 820	198 200	200 132	200 146	199 212	205 175	206 694	213 750
	Total	342 605	366 431	383 711	378 504	379 804	377 963	385 540	386 672	394 561

en %

Activité	Taille	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,1	14,1	14,1	13,0	13,2	12,4	12,2	12,3	11,4
	10 à 49 salariés	37,4	36,9	37,3	36,7	35,9	35,6	34,8	34,7	34,5
	50 salariés et plus	47,5	49,0	48,6	50,3	50,9	52,0	53,0	53,0	54,2
	Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
TRM de proximité	0 à 9 salariés	38,5	35,7	36,3	34,4	36,8	36,0	30,8	32,6	30,6
	10 à 49 salariés	38,3	40,9	40,9	42,1	39,0	41,2	40,9	38,9	36,9
	50 salariés et plus	23,2	23,4	22,8	23,5	24,1	22,9	28,3	28,5	32,4
	Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Location avec cond.	0 à 9 salariés	13,6	11,5	12,3	12,4	11,9	11,9	9,9	11,2	9,0
	10 à 49 salariés	34,3	29,0	32,5	30,3	32,2	32,2	35,6	35,5	36,0
	50 salariés et plus	52,1	59,5	55,2	57,3	56,0	55,8	54,5	53,3	55,0
	Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Messagerie	0 à 9 salariés	1,6	1,5	1,5	1,9	1,7	1,8	1,8	1,7	1,9
	10 à 49 salariés	8,9	7,7	7,6	7,2	7,8	7,8	8,1	7,8	8,6
	50 salariés et plus	89,5	90,7	90,9	91,0	90,6	90,4	90,1	90,6	89,5
	Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Ensemble	0 à 9 salariés	17,6	16,1	16,7	15,8	16,6	16,0	15,3	15,8	15,1
	10 à 49 salariés	31,4	31,0	31,6	31,4	30,7	31,3	31,5	30,7	30,7
	50 salariés et plus	51,0	52,9	51,7	52,9	52,7	52,7	53,2	53,5	54,2
	Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : SOeS - EAE

* ETP : Équivalent Temps Plein

Annexe 2.7 Structures par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre 2007

en %

Catégorie Professionnelle	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM élargi	Ensemble des transports
Cadres	3,5	3,4	2,7	7,0	3,8	9,2
Professions Intermédiaires	5,7	5,3	4,1	16,7	6,8	15,9
Employés	6,7	7,4	4,9	17,6	8,4	14,6
Ouvriers	84,1	83,9	88,3	58,7	81,0	60,3
Ouvriers Qualifiés	78,6	79,6	86,7	45,4	75,4	54,6
Ouvriers Non Qualifiés	5,5	4,2	1,6	13,4	5,7	5,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Annexe 2.8 Âge moyen et médian de la population salariée au 31 décembre 2007

âge en année, vieillissement en mois

Secteur d'activité	Âge moyen		Âge médian		Vieillessement depuis 2002 (en mois)	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
TRM	39,9	40,5	40	41	14	12
TRM de proximité	39,3	39,5	39	40	12	11
TRM interurbain	40,4	41,0	41	41	15	14
Loc. de camions avec conducteur	41,1	41,3	41	42	13	13
Messagerie, fret express	39,0	40,3	39	41	17	17
TRV	44,9	45,8	46	47	17	19
TRV régulier	44,9	45,8	46	47	19	21
Autres TRV	44,8	45,9	46	47	13	14
TUV	41,3	41,2	42	41	7	4
Transport	40,4	41,5	41	42	12	13

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Lecture : les conducteurs du TRM élargi ont un âge moyen de 39,9 ans, soit 39 ans et 11 mois.

Annexe 2.9 Intérimaires en équivalents-emplois à temps plein

en milliers

Secteur d'activité	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Agriculture	1,2	1,9	2,2	2,9	2,9	3,3	3,5	3,7	3,8	3,9	4,3	4,0
Industrie	197,3	252,8	267,2	311,6	301,6	274,2	270,6	272,8	268,4	274,3	290,3	264,2
Construction	67,7	78,8	93,9	103,0	101,1	97,0	100,6	110,0	120,7	126,3	132,3	125,6
Tertiaire	96,3	124,4	151,6	186,9	196,8	195,6	180,3	182,9	192,9	198,3	211,0	210,4
dont Transport	21,6	27,8	32,9	40,6	40,5	40,2	40,7	41,6	44,3	48,1	52,6	50,1
TRV	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9
TRV régulier	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7
Autres TRV	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
TRM	9,5	12,4	15,3	18,9	17,7	17,0	16,3	16,5	17,5	18,1	19,7	17,9
TRM de proximité	1,8	2,4	3,6	4,4	4,2	4,3	3,9	4,0	4,4	4,6	5,3	5,2
TRM interurbain	3,7	4,7	5,3	6,3	5,9	5,7	5,8	5,9	6,2	6,4	7,0	6,2
Loc. avec Chauffeur	0,6	0,8	0,9	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0
Messagerie	3,4	4,5	5,4	7,1	6,7	6,2	5,8	5,8	6,0	6,2	6,4	5,6
Ensemble	362,5	457,9	514,9	604,3	602,5	570,1	554,9	569,3	585,7	602,8	637,9	604,3

Source : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim

Annexe 2.10 Taux de recours moyen au travail intérimaire

en %

Secteur d'activité	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Agriculture	0,3	0,4	0,5	0,7	0,9	0,9	1,1	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,3
Industrie	3,7	4,5	5,6	6,0	7,1	6,8	6,3	6,3	6,6	6,7	7,0	7,5	6,9
Construction	4,7	5,5	6,2	7,3	7,9	7,6	7,3	7,5	8,1	8,7	8,8	8,8	8,1
Tertiaire	nd	nd	nd	nd	1,5	1,7	1,7	1,5	1,5	1,6	1,7	1,7	1,7
dont Transport	1,8	2,2	2,7	3,2	3,9	3,8	3,6	3,6	3,6	3,9	4,3	4,6	4,3
TRV	nd	nd	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8	0,9	0,9
TRV régulier	nd	nd	0,4	0,6	0,7	0,8	0,9	0,8	0,7	0,8	0,8	1,0	1,1
Autres TRV	nd	nd	0,3	0,4	0,5	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6
TRM	nd	nd	2,0	2,7	3,3	3,9	4,7	4,5	4,4	4,2	4,2	4,4	4,4
TRM de proximité	nd	nd	1,3	1,9	2,4	3,3	4,0	3,9	4,0	3,6	3,5	3,6	3,5
TRM interurbain	nd	nd	1,5	2,0	2,4	2,6	3,1	2,9	2,8	2,9	2,9	3,1	3,1
Loc. avec Chauffeur	nd	nd	2,4	2,9	3,7	4,2	4,7	4,4	4,3	4,3	4,1	4,2	4,1
Messagerie	nd	nd	5,0	6,7	7,8	8,8	11,1	10,8	10,5	10,2	10,5	11,1	12,2
Ensemble	nd	nd	nd	nd	3,1	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3	3,5	3,6	3,3

Source : Dares, exploitation des fichiers Pôle emploi des déclarations mensuelles des agences d'intérim, calculs SOeS

Annexe 2.11 Taux de rotation

en %

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
TRM	31,6	34,1	36,6	37,1	39,8	36,0	32,8	31,6	33,1	32,7	34,4	36,3	31,6
TRM de proximité	32,8	35,0	37,4	39,6	42,9	36,8	36,9	35,7	38,2	36,3	37,3	37,6	33,8
TRM interurbain	31,9	34,5	36,6	37,5	39,9	36,2	33,0	31,7	33,7	32,8	34,9	36,9	30,5
Loc. avec Chauffeur	30,1	29,4	34,7	34,2	37,8	34,8	32,2	32,0	30,1	33,9	35,1	36,5	29,2
Messagerie	29,0	33,9	36,3	34,2	36,6	35,0	28,5	26,8	26,6	27,2	28,1	31,5	32,4
TRV	26,6	29,3	33,3	31,4	32,1	31,1	28,7	28,5	30,6	30,6	29,8	37,1	34,6
TRV régulier	24,7	27,0	32,1	29,6	30,3	29,4	26,8	26,6	28,7	27,8	26,3	33,8	30,6
Autres TRV	34,1	40,1	38,2	38,5	40,4	38,6	37,4	38,2	40,0	42,9	43,8	53,0	48,3

Source : Dares - DMMO/EMMO

Champ : établissements de 10 salariés et plus

Annexe 2.12 DEFM de conducteurs de transport de marchandises (réseau routier), au 4^e trimestre 2008

DEFM en unités, évolutions en %

Type de contrat recherché	CDI à temps plein	CDI à temps partiel	CDD ou mission d'intérim	Autres	Total	Évolution 2008/2007
Pas d'activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'exédant pas 78 heures	31 528	555	2 163		34 246	35,68
Activité réduite de plus de 78 heures dans le mois	6 054	115	745		6 914	-5,97
Non disponibles immédiatement pour stage, formation déjà pourvu d'un emploi				1 471 1 335	2 806	19,71
Total	37 582	670	2 908	2 806	43 966	25,84

Source : STMT – Dares ; calculs SOeS

Annexe 3 – La durée du travail

Annexe 3.1 Temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM élargi

en heures

	2003				2004				2005			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
TRM élargi												
Grands routiers									47,5	47,2	46,6	46,9
Courte distance									42,4	42,5	42,6	42,3
Ensemble									44,8	44,7	44,4	44,4
TRM interurbain												
Grands routiers	46,3	47,2	48,1	46,8	47,6	47,5	48,2	48,1	48,2	47,1	47,0	47,2
Courte distance	45,2	46,9	46,6	45,4	43,6	45,5	45,8	44,7	43,3	43,5	44,7	43,0
Ensemble	45,9	47,1	47,6	46,3	46,0	46,7	47,2	46,7	46,2	45,6	46,0	45,5
TRM de proximité												
Grands routiers	47,2	45,2	45,2	44,4	45,4	44,8	47,3	46,4	44,6	48,0	46,2	46,9
Courte distance	41,2	45,2	43,2	42,2	41,9	44,5	43,3	42,6	42,0	42,1	42,2	43,1
Ensemble	43,0	45,2	43,9	42,8	42,8	44,6	44,4	43,6	42,7	43,7	43,2	44,0

	2006				2007				2008			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
TRM élargi												
Grands routiers	46,6	46,0	46,7	46,9	47,2	47,4	48,2	47,5	47,8	47,4	47,4	46,0
Courte distance	42,1	43,1	43,7	44,1	42,0	43,2	42,7	42,6	41,9	42,5	43,0	41,7
Ensemble	44,0	44,3	44,9	45,2	44,4	45,1	45,1	44,8	44,5	44,7	44,9	43,6
TRM interurbain												
Grands routiers	47,2	46,7	46,4	46,9	47,2	47,4	48,2	47,3	48,2	47,5	47,6	46,0
Courte distance	42,9	43,4	44,5	44,8	42,7	44,1	43,1	43,4	43,0	43,0	43,1	42,0
Ensemble	45,1	45,1	45,5	45,9	45,4	46,0	46,0	45,7	46,0	45,7	45,8	44,4
TRM de proximité												
Grands routiers	45,8	43,7	47,7	46,8	46,6	47,3	48,5	47,7	47,3	46,7	47,0	45,9
Courte distance	42,3	42,9	43,1	43,6	41,7	42,2	42,4	42,4	41,3	43,8	44,2	42,2
Ensemble	43,2	43,1	44,2	44,4	42,9	43,6	44,0	43,8	42,9	44,6	45,0	43,1

Source : SOeS - enquête « chronotachygraphes »

Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A (depuis 2005).

Annexe 3.2 Distance journalière moyenne parcourue

en km

	2007					2008				
	T1	T2	T3	T4	Moyenne	T1	T2	T3	T4	Moyenne
TRM élargi										
Grand routier	456	462	465	458	460	457	479	467	441	461
Courte distance	278	291	288	293	287	291	301	293	280	291
Ensemble	359	371	365	366	365	364	380	370	352	367
TRM de proximité										
Grand routier	450	468	464	458	460	451	484	463	427	456
Courte distance	269	279	278	295	280	296	312	309	279	299
Ensemble	314	329	322	337	325	339	359	349	320	342
TRM interurbain										
Grand routier	459	466	470	460	463	461	480	470	446	464
Courte distance	303	319	316	307	311	319	325	311	306	316
Ensemble	396	407	405	396	401	402	417	406	389	403

Source : SOeS - enquête « chronotachygraphes »

Annexe 4 – Les revenus salariaux

Annexe 4.1a Salaires horaires de base ouvriers (SHBO), Smic brut horaire (Naf Rev 1)

SHBO brut en base 100 au 4^e trimestre 1998

Smic brut en euros

	1999				2000				2001			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	100,6	101,2	102,5	103,4	105,8	106,7	107,9	108,6	110,4	111,3	112,4	113,0
Transports	100,6	101,1	101,7	102,9	107,0	107,9	109,5	110,2	112,0	112,6	113,3	113,9
TRV	100,4	101,1	101,9	102,7	103,6	104,5	105,3	106,0	109,0	109,8	110,7	111,3
TRM	100,9	101,4	102,2	103,7	106,2	107,4	110,3	111,1	113,1	113,7	114,4	115,1
SMIC brut horaire	6,13	6,13	6,21	6,21	6,21	6,21	6,41	6,41	6,41	6,41	6,67	6,67

	2002				2003				2004			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	114,6	115,5	116,3	116,9	117,9	118,6	119,7	120,1	121,2	121,9	123,2	123,7
Transports	115,4	116,0	116,7	117,4	118,1	118,6	119,5	119,8	120,6	121,2	122,4	123,2
TRV	112,8	113,5	114,2	114,8	115,6	116,1	116,7	117,0	118,3	118,6	119,3	120,0
TRM	117,1	117,7	118,3	118,8	119,6	120,3	121,9	122,3	122,7	123,4	125,9	126,5
SMIC brut horaire	6,67	6,67	6,83	6,83	6,83	6,83	7,19	7,19	7,19	7,19	7,61	7,61

	2005				2006				2007			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	124,7	125,5	127,0	127,6	128,6	129,4	130,7	131,2	132,4	133,2	134,3	134,8
Transports	124,0	124,5	126,4	127,1	128,0	128,8	129,9	130,6	132,1	132,8	133,6	134,1
TRV	120,7	121,6	122,2	123,0	124,7	125,5	126,1	127,3	128,3	129	129,8	130,6
TRM	127,2	127,7	131,2	131,7	132,3	132,9	134,4	134,7	136,8	137,7	138,5	139,0
SMIC brut horaire	7,61	7,61	8,03	8,03	8,03	8,03	8,27	8,27	8,27	8,27	8,44	8,44

	2008			
	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)				
Toutes activités	136,2	137,7	138,6	
Transports	135,5	137,3	138,1	
TRV	131,6	133,0	134,0	
TRM	140,3	142,7	143,7	
SMIC brut horaire	8,44	8,63	8,71	8,71

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee

Annexe 4.1b Salaires horaires de base ouvriers (SHBO), Smic brut horaire (Naf Rev 2)SHBO brut en base 100 au 4^e trimestre 2008

Smic brut en euros

	1999				2000				2001			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	72,3	72,8	73,7	74,4	76,1	76,8	77,6	78,1	79,4	80,0	80,8	81,3
Transp. et entrepos.	71,5	71,8	72,2	73,1	77,2	77,8	78,9	79,4	80,2	80,6	81,7	82,0
Transp. terrestres et transp. par condui.	73,2	73,6	74,0	74,6	77,8	78,4	79,6	80,1	81,4	81,9	82,3	82,8
Transports par eau	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s
Transports aériens	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Entreposage et serv. aux. des transports	72,1	72,4	72,7	73,5	76,5	77,5	78,4	79,0	80,1	80,4	81,1	81,4
SMIC brut horaire	6,13	6,13	6,21	6,21	6,21	6,21	6,41	6,41	6,41	6,41	6,67	6,67

	2002				2003				2004			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	82,5	83,0	83,7	84,1	84,8	85,3	86,1	86,4	87,1	87,6	88,6	88,9
Transp. et entrepos.	82,8	83,1	84,1	84,4	84,9	85,2	86,1	86,3	86,7	87,0	88,3	88,7
Transp. terrestres et transp. par condui.	83,8	84,2	84,7	85,2	85,6	86,0	86,6	86,8	87,3	87,6	88,5	89,2
Transports par eau	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s
Transports aériens	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Entreposage et serv. aux. des transports	82,6	83,1	83,6	84,2	84,8	85,3	85,9	86,1	86,9	87,6	88,3	88,6
SMIC brut horaire	6,67	6,67	6,83	6,83	6,83	6,83	7,19	7,19	7,19	7,19	7,61	7,61

	2005				2006				2007			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)												
Toutes activités	89,7	90,2	91,4	91,79	92,53	93,06	93,99	94,3	95,21	95,8	96,62	97,0
Transp. et entrepos.	89,1	89,4	90,4	91,67	92,29	92,75	93,68	94,1	95,29	95,89	96,47	96,9
Transp. terrestres et transp. par condui.	89,7	90,1	91,3	91,94	92,49	93,03	93,92	94,4	95,33	95,84	96,29	96,8
Transports par eau	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s
Transports aériens	...	...	92,5	92,49	94,1	94,08	94,37	94,8	96,0	96,51	97,16	97,2
Entreposage et serv. aux. des transports	89,3	89,7	91,2	91,4	92,3	93,01	93,59	94,0	95,3	96,01	96,56	96,8
SMIC brut horaire	7,61	7,61	8,03	8,03	8,03	8,03	8,27	8,27	8,27	8,27	8,44	8,44

	2008				2009			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Salaires horaires brut de base ouvrier (SHBO)								
Toutes activités	97,9	99,0	99,7	100,0	100,8			
Transp. et entrepos.	97,7	99,0	99,5	100,0	100,6			
Transp. terrestres et transp. par condui.	97,8	99,0	99,5	100,0	100,5			
Transports par eau	n.s	n.s	n.s	n.s	n.s			
Transports aériens	98,3	99,4	99,9	100,0	101,1			
Entreposage et serv. aux. des transports	97,9	99,3	99,8	100,0	101,0			
SMIC brut horaire	8,44	8,63	8,71	8,71	8,71	8,71	8,82	8,82

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee

... : secteur non couvert par l'enquête ou non suivi tel quel, dans le cas de l'enquête d'avant décembre 1998.

n.s. : indice non significatif (nombre insuffisant de salariés concernés).

Annexe 4.2a Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels (Naf Rev 1)

	<i>en %</i>													
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008**
Salaires horaires bruts de base ouvriers (SHBO)														
Ensemble de l'économie	2,4	2,6	2,7	2,1	2,5	5,3	4,2	3,6	2,8	2,9	3,0	3,0	2,9	3,1
Transports	1,7	1,9	2,2	1,9	2,2	7,0	4,0	3,0	2,3	2,4	3,0	3,1	2,9	3,1
TRV						3,3	5,1	3,2	2,2	2,3	2,4	3,3	2,8	3,0
TRM						6,6	4,9	3,4	2,6	3,0	3,9	3,2	3,3	3,3
Prix à la consommation *	1,8	2,0	1,2	0,6	0,5	1,7	1,6	1,9	2,1	2,1	1,7	1,7	1,5	3,2
SHBO réel														
Ensemble de l'économie	0,6	0,6	1,5	1,4	2,0	3,5	2,5	1,7	0,7	0,7	1,3	1,3	1,3	0,0
Transports	-0,1	-0,1	1,0	1,3	1,7	5,2	2,3	1,1	0,2	0,3	1,2	1,3	1,4	0,0
TRV	-1,8	-2,0	-1,2	-0,6	-0,5	1,5	3,5	1,3	0,1	0,2	0,6	1,6	1,3	-0,2
TRM	-1,8	-2,0	-1,2	-0,6	-0,5	4,8	3,2	1,5	0,5	0,8	2,1	1,5	1,8	0,2

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs SOeS

* y compris tabac

** les trois premiers trimestres 2008 sur les trois premiers trimestres 2007.

Annexe 4.2b Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels (Naf Rev 2)

	<i>en %</i>									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Salaires horaires bruts de base ouvriers (SHBO)										
Ensemble des secteurs non agricoles	5,3	4,2	3,6	2,8	2,9	3,0	3,0	2,9	3,1	
Transports et entreposage	8,6	3,6	3,0	2,4	2,4	2,8	3,4	3,1	3,1	
Transports terrestres et transport par conduites	7,0	3,9	2,9	2,1	2,2	2,9	3,0	2,8	3,1	
Transports aériens								2,5	2,8	
Entreposage et services auxiliaires des transports	7,2	3,7	3,3	2,6	2,7	2,9	3,1	3,1	3,2	
Prix à la consommation *	1,7	1,6	1,9	2,1	2,1	1,7	1,7	1,5	2,8	
SHBO réel										
Ensemble des secteurs non agricoles	3,5	2,5	1,7	0,7	0,7	1,3	1,3	1,3	0,3	
Transports et entreposage	6,8	1,9	1,1	0,3	0,3	1,0	1,7	1,6	0,2	
Transports terrestres et transport par conduites	5,2	2,3	1,0	0,0	0,1	1,2	1,3	1,3	0,3	
Transports aériens								1,0	0,0	
Entreposage et services auxiliaires des transports	5,4	2,0	1,3	0,5	0,6	1,1	1,4	1,6	0,4	

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs SOeS

* y compris tabac

Annexe 4.3 Salaires annuels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle dans les transports en 2007

indice 100 = secteur des transports

	Cadres	Prof. Interm.	Employés	Ouvriers	Conducteurs	Ensemble
Transport ferroviaire	77	97	107	120	104	111
Transport urbain	102	116	121	117	115	110
TRV	98	93	90	97	100	89
TRM élargi	87	90	88	95	98	84
Transport par conduites	108	113	121	120	77	145
Transport maritime et fluvial	102	100	95	120	98	126
Transport aérien	146	116	116	127	119	167
Services auxiliaires	99	96	96	94	100	99
Transports	100	100	100	100	100	100

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Annexe 4.4 Évolutions 2007/2006 des salaires annuels nets moyens en AT du TRM

en %

	Cadres	Prof Interm	Employés	Ouvriers	Ouvriers Qualifiés	Ouvriers Non Qualifiés	Total
TRM de proximité	0,3	1,2	2,1	2,1	2,1	1,8	1,6
TRM interurbain	2,8	1,7	2,5	2,0	2,0	1,7	2,0
Location de camions	0,4	4,3	2,9	3,2	3,3	-0,4	3,2
Messagerie et fret express	2,4	1,1	1,7	0,6	0,6	0,6	0,7
TRM élargi	1,8	1,5	2,2	1,9	2,0	1,4	1,7

Source : Insee - DADS, SOeS

Le salaire annuel net moyen selon les DADS

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG (contribution sociale généralisée) et CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale). Il ne comprend pas les primes de participation (qui ne sont pas imposables). En particulier, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route.

Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont rapportés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste donné durant 6 mois à 10 000 euros compte pour 0,5 « année-travail » rémunérée 20 000 euros par an. Les moyennes sont obtenues en pondérant ces salaires annualisés par la durée en jours d'emploi de chaque salarié dans l'établissement.

Dans cette fiche, les salaires nets moyens sont donc des salaires nets moyens par année-travail, calculés sur le champ des salariés à temps complet, hors chefs d'entreprise et apprentis stagiaires, qu'ils aient ou non travaillé toute l'année. Ils correspondent à une notion de coût salarial net pour l'établissement.

Les évolutions de salaire réel correspondent aux évolutions de salaire déflatées par l'indice des prix à la consommation.

Les agrégats sectoriels sont les suivants :

Intitulés	Code Naf de l'APE de l'établissement
Transport aérien	62
Services auxiliaires *	63 hors 634A et 633Z
Transport par conduites	603Z
Transport ferroviaire	601
Transport maritime et fluvial	61
TRM élargi **	602L, 602M, 602P, 634A
TRV	602B, 602G
Transport urbain	602A
Transports ***	60 à 63 hors 633Z

* hors messagerie et agences de voyages.

** y compris la messagerie.

*** hors agences de voyages.

Annexe 5 – La formation

Annexe 5.1 Évolution de la répartition des actifs selon le diplôme

en %

	1998	1999	2000	2001	2002 ea*	2002 ec*	2003	2004	2005	2006	2007
Transports routiers											
BEPC & sans diplôme	44	41	41	40	39	43	45	41	41	42	40
CAP & BEP	42	42	42	42	40	38	36	39	38	38	38
Bac & Bac +	14	16	17	18	21	19	19	20	21	20	22
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total transports											
BEPC & sans diplôme	37	35	35	34	33	34	34	31	32	32	31
CAP & BEP	38	38	37	36	35	35	34	35	34	35	33
Bac & Bac +	26	28	29	30	32	30	32	34	34	33	36
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Ensemble de l'économie											
BEPC & sans diplôme	35	34	34	33	32	31	30	29	29	27	26
CAP & BEP	30	28	29	29	28	28	29	28	27	26	26
Bac & Bac +	35	38	37	39	40	41	42	43	44	46	48
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Insee – enquête emploi, calculs SOeS

* Les enquêtes emploi, qui étaient annuelles (ea), réalisées en mars jusqu'en 2002, sont réalisées en continu (ec) à partir de 2002 ; Transports routiers : 602 (en naf rev 1).

Annexe 5.2 Structure par âge de la formation initiale des conducteurs routiers du TRM en 2008

en %

	moins de 30 ans	de 30 à 39 ans	de 40 à 49 ans	Plus de 50 ans	Ensemble
Aucun/BEPC	6	18	25	43	27
Spécifiques à la "filiale transport"	44	28	14	10	18
CAP ou BEP conducteur routier	32	17	11	6	12
dont CAP conduite routière	16	14	10	6	11
Titre prof. de conducteur	7	9	3	3	5
Bac prof. ou BTS Transport	6	2	0	0	1
Non spécifiques à la "filiale transport"	50	54	61	47	55
Autre CAP ou BEP	34	40	55	41	47
dont autre CAP	13	25	46	35	36
Autre : bac ou +	16	13	5	6	8

Source : SOeS – EACT 2008

Annexe 5.3 Évolution du nombre de permis de conduire « poids lourd » et « transports en commun » délivrés

nombre de permis

	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Permis poids lourds (C + EC)	35 020	43 879	34 258	42 494	52 873	57 057	55 943	56 520	61 415	65 197
Permis transports en commun (D)	21 846	10 235	5 741	6 636	6 678	7 031	6 943	6 495	6 925	6 534

Source : DSCR

Champ : permis délivrés par les écoles de conduite, hors armée.

Annexe 5.4 Formations obligatoires des conducteurs routiers du TRM pour compte d'autrui

en nombre d'attestations

Année	FIMO					FCOS			
	Nombre de stagiaires FIMO	Nombre d'attestations délivrées				Nombre de stagiaires FCOS	Nombre d'attestations délivrées		
		à la suite d'une formation (FIMO ou autre)	au titre du TP	au titre des CAP-BEP	Total		en centre	moniteur d'entreprise	Total
2008	19 227	nc	nc	nc	18 920	nc	57 566	9 427	66 993
2007	18 471	18 260	5 011	658	23 929	nc	41 927	6 344	48 271
2006	16 926	16 609	5 277	805	22 691	nc	47 598	6 282	53 880
2005	15 819	15 286	4 378	672	20 336	nc	67 559	10 299	77 858
2004	16 657	16 277	4 634	1 402	22 313	nc	51 942	10 074	62 016

du TRM pour compte propre

Année	FIMO					FCOS			
	Nombre de stagiaires FIMO	Nombre d'attestations délivrées				Nombre de stagiaires FCOS	Nombre d'attestations délivrées		
		à la suite d'une formation (FIMO ou autre)	au titre du TP	au titre des CAP-BEP	Total		en centre	moniteur d'entreprise	Total
2008	2 773	nc	nc	nc	2 720	nc	17 983	545	18 528
2007	2 927	nc	nc	nc	2 793	20 546	nc	nc	19 676
2006	1 965	nc	nc	nc	1 894	38 285	nc	nc	37 297
2005	1 271	nc	nc	nc	1 222	20 682	nc	nc	20 363
2004	757	nc	nc	nc	752	9 541	nc	nc	9 590

du TRV

Année	FIMO					FCOS / FCO			
	Nombre de stagiaires FIMO	Nombre d'attestations délivrées				Nombre de stagiaires FCOS	Nombre d'attestations délivrées		
		à la suite d'une formation (FIMO ou autre)	au titre du TP	au titre des CAP-BEP	Total		en centre	moniteur d'entreprise	Total
2008	4 422	nc	nc	nc	4 316	nc	10 833	2 129	12 962
2007	4 129	4 051	2 200	124	6 375	nc	nc	nc	7 077
2006	3 896	3 766	2 146	72	5 984	nc	nc	nc	6 531
2005	3 593	3 437	1 680	25	5 142	nc	nc	nc	23 085
2004	2 702	2 645	1 811	93	4 883	nc	nc	nc	19 583

Source : DGITM/DST

TP : titre professionnel

nc : non connu

Annexe 5.5 La formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires de 1992 à 2007

en nombre de participants

Familles professionnelles	1992	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Direction - gestion, dont :	9 565	15 868	14 031	11 613	11 889	12 298	12 334	13 960	14 478
perfectionnement maîtrise et cad	6 259	11 003	7 774	5 890	5 635	6 029	6 134	7 029	6 983
attestation de capacité	2 118	2 631	3 710	2 926	3 366	3 395	3 326	3 827	4 372
DUT et BTS	1 131	2 109	1 913	2 006	2 023	1 930	1 924	1 963	2 076
Conduite de véhicules, dont :	38 938	53 113	121 054	82 685	102 303	108 462	125 924	99 661	101 736
CFP	nd	nd	7 910	8 891	7 142	7 374	7 710	7 813	8 793
FIMO	-	-	6 961	8 994	8 566	8 196	7 508	7 992	8 839
FCOS	-	-	66 867	27 652	47 521	52 823	70 329	33 600	29 491
matières dangereuses	18 338	19 640	23 843	22 036	22 047	22 465	20 154	23 793	23 337
perfectionnement, éco-sécurité	8 064	21 746	9 278	7 452	8 946	9 544	11 443	16 396	19 494
CAP et BEP "conduite routière"	1 744	1 939	2 309	2 424	2 485	2 506	2 583	2 690	2 783
Permis de conduire	2 288	2 290	3 886	5 236	5 596	5 554	6 197	7 377	8 999
Ventes/achats - techniques d'exploitation, dont :	5 231	6 333	34 453	52 131	52 108	50 635	62 489	49 637	53 470
initiation professionnelle	1 630	2 065	1 669	1 846	2 133	2 448	1 659	1 628	840
perfectionnement professionnel	1 621	2 160	2 129	2 319	3 979	5 248	5 643	6 404	7 041
Bac. pro. "transport"	909	1 087	1 913	1 870	1 967	1 913	2 036	2 197	2 196
Caristes	nd	nd	26 936	44 216	41 976	38 575	50 469	38 816	40 278
Maintenance, dont :	519	1 311	1 205	1 435	1 835	2 399	2 888	3 495	2 486
BEP/CAP	404	676	650	646	599	667	580	571	560
perfectionnement professionnel	-	479	432	692	1 138	1 710	2 203	2 812	1 795
Total	54 253	76 625	170 743	147 864	168 135	173 794	203 635	166 753	172 170

Source : OPTL

Champ : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports.

Comparé aux années précédentes, le champ du rapport OPTL 2009, présentant les résultats de l'année 2008 (annexe 5.6), s'est élargi :

- il présente l'exhaustivité des effectifs en formation continue non obligatoire au sein des centres de formation de l'AFT-IFTIM et Promotrans, ce qui n'était pas le cas précédemment ;
- la présentation des effectifs en Fimo et Fcos a été élargie au compte propre ;
- les effectifs sur les titres professionnels et la Fimo sont élargis à ceux des organismes soutenus par la profession via la ressource affectée (la profession est en effet assujettie à une taxe fiscale votée chaque année destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers). Il n'y a donc pas que les effectifs des centres AFT-IFTIM et Promotrans pour ces formations.
- les effectifs en formation diplômantes incluent désormais ceux de l'ensemble des établissements soutenus par l'AFT-IFTIM et Promotrans (d'où davantage d'effectifs affichés en master notamment).

Annexe 5.6 La formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires en 2008*en nombre de participants*

Formations d'accès au métier	2008
Direction - encadrement	1 016
Mastère	44
Master I et II	406
Manager opérationnel transport et logistique (EST)	46
RPTL responsable production transport logistique (ISTELI - AFT - IFTIM)	179
RPTP responsable production transport personnes (ENSTV - AFT - IFTIM)	16
Responsable en logistique (CERELOG - AFT - IFTIM)	129
Manager transport logistique et commerce international (ISTELI - AFT - IFTIM)	42
Responsable du transport multi modal et activités associées (PROMOTRANS)	45
Responsable d'unité logistique (PROMOTRANS)	79
Certificat de cadre en logistique (PROMOTRANS)	30
Conduite	16 698
CAP conducteur routier marchandises	640
BEP conduite et services dans les transports routiers	1 870
CAP déménageur professionnel	27
CAP agent d'accueil et de conduite routière transport de voyageurs	45
Diplôme d'État d'Ambulancier	30
TP conducteur livreur sur véhicule utilitaire léger	100
TP de conducteur de transport routier de marchandises sur porteur	7 958
TP de conducteur de transport routier de marchandises sur tous véhicules	2 525
TP de conducteur de transport routier interurbain de voyageurs	3 503
Exploitation, gestion	5 921
Bac. pro. "exploitation des transports"	793
Bac. pro. "logistique"	1 649
BTS Transport	949
DUT "gestion logistique et transport"	1 315
Licence professionnelle (PROMOTRANS)	103
Technicien d'exploitation en transports de marchandises	108
TSTL Technicien supérieur transport logistique	269
TSTP Technicien supérieur transport de personnes (ENSTV - AFT - IFTIM)	19
TSMEL technicien supérieur en méthode et exploitation logistique	532
Technicien en logistique d'entreposage	184
Manutention - magasinage	4 523
BEP logistique et commercialisation	2 314
CAP agent d'entreposage et de messagerie	297
CAP vendeur magasinier en pièces de rechange et équipements automobiles	70
TP cariste d'entrepôt	505
TP agent magasinier	732
TP préparateur de commandes en entrepôt	605
Maintenance	684
BEP maintenance de véhicules et des matériels	403
CAP maintenance de véhicules et matériels	142
Bas Pro maintenance de véhicules automobiles option "véhicules industriels"	125
Technicien supérieur de maintenance de véhicules industriels (ESMVI-PROMOTRANS)	14
Total	28 842

Formations d'accès au métier obligatoires	2008
Direction - encadrement	4 319
Attestations de capacité	4 319
Conduite	47 268
FIMO	26 008
Formation initiale matières dangereuses	12 530
Permis de conduire	8 730
Manutention - magasinage	40 450
CACES débutants	40 450
Autres	530
Conseiller à la sécurité (initiale)	530
Total	92 567

Formations continues obligatoires	2008
Direction - encadrement	119
Matières dangereuses	119
Conduite	82 512
FCOS / FCO	62 060
Recyclage formation matières dangereuses	8 652
Recyclage permis à points	11 800
Manutention - magasinage	11 166
CACES expérimentés	11 166
Autres	360
Conseiller à la sécurité (recyclage)	111
Exploitation matières dangereuses	125
Formation de formateurs	124
Total	94 157

Formations continues non obligatoires	2008
Direction - encadrement	6 672
Conduite	11 117
Exploitation gestion	1 170
Manutention - magasinage	17 376
Maintenance	2 122
Autres	12 297
Total	50 754

Source : OPTL

Champ : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports.

Comparé aux années précédentes, le champ du rapport OPTL 2009, présentant les résultats de l'année 2008, s'est élargi :

- il présente l'exhaustivité des effectifs en formation continue non obligatoire au sein des centres de formation de l'AFT-IFTIM et Promotrans, ce qui n'était pas le cas précédemment ;
- la présentation des effectifs en Fimo et Fcos a été élargie au compte propre ;
- les effectifs sur les titres professionnels et la Fimo sont élargis à ceux des organismes soutenus par la profession via la ressource affectée (la profession est en effet assujettie à une taxe fiscale votée chaque année destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers). Il n'y a donc pas que les effectifs des centres AFT-IFTIM et Promotrans pour ces formations.
- les effectifs en formation diplômantes incluent désormais ceux de l'ensemble des établissements soutenus par l'AFT-IFTIM et Promotrans (d'où davantage d'effectifs affichés en master notamment).

Annexe 5.7 Formation continue

	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Effort physique de formation continue, en heures/salarié												
TRV	6,1	4,6	12,2	3,6	7,0	6,9	5,7	9,4	8,7	9,5	7,1	7,2
TRM élargi	5,8	4,9	6,4	6,6	7,6	5,6	5,6	5,9	7,0	7,9	6,2	6,4
Transports terrestres	24,1	24,7	26,0	24,6	25,7	25,5	25,3	22,3	21,9	22,1	19,5	24,5
Ensemble de l'économie	14,4	13,5	13,6	13,0	12,7	12,5	10,7	11,0	12,0	12,0	12,3	11,7
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire												
TRV	21,8	18,4	44,2	37,7	23,3	18,3	19,8	22,9	22,9	22,3	18,7	19,8
TRM élargi	24,7	23,8	23,8	25,9	27,3	26,2	24,4	22,3	22,1	25,5	21,6	22,9
Transports terrestres	55,5	54,5	53,1	54,5	55,5	55,7	54,2	47,7	44,1	43,4	44,0	47,6
Ensemble de l'économie	42,1	38,0	36,2	34,7	35,1	32,4	31,7	31,3	30,7	30,1	30,2	30,2
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés												
TRV	28,2	25,1	27,7	9,6	29,8	37,7	28,6	41,1	38,1	42,4	38,0	36,5
TRM élargi	23,4	20,7	26,8	25,4	27,7	21,3	22,9	26,4	31,6	30,9	28,5	28,0
Transports terrestres	43,4	45,3	48,8	45,1	46,3	45,8	46,7	46,8	49,6	50,8	44,4	51,4
Ensemble de l'économie	34,1	35,5	37,7	37,4	36,1	37,5	33,8	35,2	39,0	39,8	41,0	38,8
Taux de participation financière, en % de la masse salariale												
TRV	2,00	1,86	2,13	1,67	2,12	2,34	2,35	2,25	2,50	2,00	2,24	2,29
TRM élargi	1,95	1,89	2,11	2,11	2,13	1,88	1,95	1,96	2,10	1,95	1,96	1,90
Transports terrestres	5,12	5,25	5,34	5,02	4,95	4,78	4,75	4,25	4,23	4,12	4,06	4,42
Ensemble de l'économie	3,26	3,24	3,23	3,22	3,16	3,14	3,02	2,88	2,97	2,84	2,88	2,94

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83 Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

Annexe 5.8 Formation continue selon les catégories socio-professionnelles en 2007

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
Effort physique de formation continue, en heures/salarié					
TRV		7,2	5,7	12,0	7,2
TRM élargi		6,4	5,6	11,0	6,4
Transports terrestres		20,1	37,2	35,3	24,5
Transports maritimes		25,0	14,3	11,9	10,0
Transports aériens et spatiaux		41,8	47,4	36,4	51,1
Manutention et entreposage		9,2	7,7	11,6	9,4
Ensemble de l'économie		8,2	10,0	12,5	11,7
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire					
TRV		18,0	22,1	24,5	19,8
TRM élargi		24,4	19,9	20,9	22,9
Transports terrestres		43,6	58,6	51,2	47,6
Transports maritimes		47,7	19,0	16,6	15,6
Transports aériens et spatiaux		44,9	49,4	41,0	57,3
Manutention et entreposage		21,8	18,0	21,4	21,3
Ensemble de l'économie		28,4	27,7	32,2	30,2
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés					
TRV		40,2	25,7	49,0	36,5
TRM élargi		26,3	27,9	52,5	28,0
Transports terrestres		46,2	63,6	69,0	51,4
Transports maritimes		52,3	75,2	71,9	63,8
Transports aériens et spatiaux		93,2	96,1	88,8	89,1
Manutention et entreposage		42,2	42,6	54,2	44,2
Ensemble de l'économie		28,7	36,1	38,8	38,8

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83 Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

Annexe 5.9 Formation continue selon la taille des entreprises en 2007

	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 249 salariés	250 à 499 salariés *	500 à 1999 salariés	sup. 2000 salariés	Ensemble
Effort physique de formation continue, en heures/salarié							
TRV	3,9	3,8	7,6	10,6			7,2
TRM élargi	3,3	4,5	6,6	8,3			6,4
Transports terrestres	3,7	4,5	6,9	8,8	16,0	45,4	24,5
Transports maritimes	4,2	8,8	16,2	*	0,7	*	10,0
Transports aériens et spatiaux	5,5	3,2	42,9	56,3	36,6	*	51,1
Manutention et entreposage	4,5	5,8	7,5	9,4	11,7	11,4	9,4
Ensemble de l'économie	4,0	5,7	9,4	12,2	15,6	14,8	11,7
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire							
TRV	25,3	18,8	19,9	19,7			19,8
TRM élargi	25,4	26,7	22,8	21,5			22,9
Transports terrestres	26,9	25,5	22,0	21,9	28,1	59,0	47,6
Transports maritimes	23,6	20,6	27,7	*	1,5	*	15,6
Transports aériens et spatiaux	25,5	18,1	80,8	85,3	40,9	*	57,3
Manutention et entreposage	21,8	21,0	19,9	18,0	22,3	23,5	21,3
Ensemble de l'économie	28,2	26,2	26,0	27,0	29,1	35,2	30,2
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés							
TRV	15,3	19,9	37,9	54,0			36,5
TRM élargi	13,1	16,8	29,1	38,8			28,0
Transports terrestres	13,6	17,7	31,4	40,2	57,0	76,8	51,4
Transports maritimes	17,8	42,7	58,6	*	49,1	*	63,8
Transports aériens et spatiaux	21,7	17,8	53,0	66,0	89,5	*	89,1
Manutention et entreposage	20,7	27,6	37,7	52,3	52,7	48,5	44,2
Ensemble de l'économie	14,3	21,9	36,0	45,1	53,5	42,0	38,8
Taux de participation financière des entreprises, en % de la masse salariale							
TRV	1,20	1,68	2,24	2,92			2,29
TRM élargi	1,12	1,56	1,88	2,31			1,90
Transports terrestres	1,12	1,62	1,99	2,41	3,34	6,56	4,42
Transports maritimes	1,28	1,89	3,27	*	2,65	*	2,61
Transports aériens et spatiaux	1,35	4,19	2,97	5,90	10,91	*	12,10
Manutention et entreposage	1,29	1,70	2,06	2,36	2,68	3,18	2,48
Ensemble de l'économie	1,28	1,86	2,30	2,69	3,37	4,02	2,94

Source : Cereq, exploitation des déclarations fiscales 24-83 Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

* La tranche « 250 à 499 salariés » correspond à « 250 salariés et plus » pour le TRV et le TRM élargi.

Source : les statistiques du Cereq sont issues de l'exploitation des déclarations fiscales 24-83.

Définitions :

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).

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

Champ (naf rev 1) :

TRV : 602B, 602G

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

Transports terrestres : Naf 60

Transports maritimes : Naf 61

Transports aériens et spatiaux : Naf 62

Manutention et entreposage : Naf 63

Annexe 6 – L'accidentologie

Annexe 6.1 Accidentologie du travail

effectif salarié et nombre d'accidents avec arrêt ou IP en milliers ; décès en unités ; taux de risque en %

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Transports et manutention											
Nbre de salariés	567	601	623	651	666	667	654	675	696	710	720
Nbre d'accidents avec arrêt	47	48	53	56	58	55	51	52	53	54	55
Nbre d'accidents avec IP	5	6	5	6	6	5	5	5	5	4	4
Nombre de décès	186	174	221	205	196	175	166	161	144	149	134
Taux de risque											
accidents avec arrêt	8,3	8,0	8,5	8,5	8,7	8,3	7,8	7,7	7,6	7,6	7,6
accidents avec IP	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
BTP											
Nbre de salariés	1 214	1 262	1 291	1 286	1 295	1 240	1 147	1 148	1 140	1 094	1 055
Nbre d'accidents avec arrêt	152	160	167	168	172	163	142	137	134	125	119
Nbre d'accidents avec IP	17	18	17	18	18	16	14	14	15	12	10
Nombre de décès	258	362	324	361	313	298	256	214	189	208	176
Taux de risque											
accidents avec arrêt	12,5	12,7	12,9	13,1	13,2	13,1	12,4	11,9	11,7	11,4	11,3
accidents avec IP	1,4	1,4	1,3	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3	1,1	1,0
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	13 306	13 752	14 015	14 414	14 560	14 440	14 140	14 279	14 499	14 474	14 504
Nbre d'accidents avec arrêt	663	690	737	761	787	750	676	668	672	658	659
Nbre d'accidents avec IP	63	69	64	67	68	62	53	55	60	49	46
Nombre de décès	1 004	1 112	1 177	1 213	1 082	1 024	855	806	712	773	690
Taux de risque											
accidents avec arrêt	5,0	5,0	5,3	5,3	5,4	5,2	4,8	4,7	4,6	4,5	4,5
accidents avec IP	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Transports et manutention											
Nbre de salariés	767	808	875	911	937	940	943	956	951	973	995
Nbre d'accidents avec arrêt	56	59	62	63	66	64	63	64	64	65	63
Nbre d'accidents avec IP	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4,4
Nombre de décès	137	132	129	138	145	122	100	101	88	109	99
Taux de risque											
accidents avec arrêt	7,3	7,3	7,1	6,9	7,0	6,8	6,7	6,7	6,7	6,7	6,3
accidents avec IP	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4
BTP											
Nbre de salariés	1 098	1 121	1 219	1 239	1 272	1 306	1 328	1 397	1 487	1 563	1 618
Nbre d'accidents avec arrêt	119	120	126	124	126	120	119	122	127	131	129
Nbre d'accidents avec IP	10	10	10	9	10	10	10	11	9	10	9,0
Nombre de décès	175	155	191	176	157	181	172	103	158	184	155
Taux de risque											
accidents avec arrêt	10,8	10,7	10,3	10,0	9,9	9,2	9,0	8,8	8,5	8,4	8,0
accidents avec IP	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	15 162	15 804	16 869	17 234	17 674	17 633	17 531	17 878	17 787	18 264	18 509
Nbre d'accidents avec arrêt	679	721	743	737	760	721	692	699	701	720	704
Nbre d'accidents avec IP	47	45	48	43	47	49	52	52	47	46	44,0
Nombre de décès	683	717	730	730	686	661	626	474	537	622	569
Taux de risque											
accidents avec arrêt	4,5	4,6	4,4	4,3	4,3	4,1	3,9	3,9	3,9	3,9	3,8
accidents avec IP	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2

Source : CNAMTS (voir encadré)

Suite à un changement de nomenclature à la CNAMTS, la catégorie « Transports et manutention » est reconstituée par le SOeS à partir de 2000.

Annexe 6.2 Accidentologie du travail dans le TRM élargi

effectif salarié, nombre d'accidents avec arrêt ou IP, nombre de décès en unités ;
taux de risque en %, taux de décès en « pour 10 000 »

	2002				2003			
	TRM	Loc. avec chauf.	Messag.	TRM élargi	TRM	Loc. avec chauf.	Messag.	TRM élargi
Nbre de salariés	243 118	30 905	73 987	348 010	246 881	33 917	71 228	352 026
Nbre d'accidents avec arrêt	21 471	3 162	7 613	32 246	20 463	3 097	7 192	30 752
Nbre d'accidents avec IP	1 607	231	374	2 212	1 660	274	385	2 319
Nombre de décès	93	10	4	107	70	9	10	89
Taux de risque								
accidents avec arrêt	8,8	10,2	10,3	9,3	8,3	9,1	10,1	8,7
accidents avec IP	0,7	0,7	0,5	0,6	0,7	0,8	0,5	0,7
Taux de décès	3,8	3,2	0,5	3,1	2,8	2,7	1,4	2,5

	2004				2005			
	TRM	Loc. avec chauf.	Messag.	TRM élargi	TRM	Loc. avec chauf.	Messag.	TRM élargi
Nbre de salariés	246 431	32 072	72 014	350 517	248 172	31 928	72 893	352 993
Nbre d'accidents avec arrêt	19 672	2 895	6 939	29 506	20 037	3 036	7 169	30 242
Nbre d'accidents avec IP	1 818	290	388	2 496	1 830	280	450	2 560
Nombre de décès	52	2	4	58	61	7	4	72
Taux de risque								
accidents avec arrêt	8,0	9,0	9,6	8,4	8,1	9,5	9,8	8,6
accidents avec IP	0,7	0,9	0,5	0,7	0,7	0,9	0,6	0,7
Taux de décès	2,1	0,6	0,6	1,7	2,5	2,2	0,5	2,0

	2006				2007			
	TRM	Loc. avec chauf.	Messag.	TRM élargi	TRM	Loc. avec chauf.	Messag.	TRM élargi
Nbre de salariés	253 388	31 110	72 754	357 252	263 530	31 819	73 257	368 606
Nbre d'accidents avec arrêt	20 436	2 866	7 157	30 459	21 352	2 965	7 287	31 604
Nbre d'accidents avec IP	1 727	256	352	2 335	1 723	208	379	2 310
Nombre de décès	58	2	4	64	58	4	5	67
Taux de risque								
accidents avec arrêt	8,1	9,2	9,8	8,5	8,1	9,3	9,9	8,6
accidents avec IP	0,7	0,8	0,5	0,7	0,7	0,7	0,5	0,6
Taux de décès	2,3	0,6	0,5	1,8	2,2	1,3	0,7	1,8

	2008			
	TRM	Loc. avec chauf.	Messag.	TRM élargi
Nbre de salariés	271 997	31 907	71 974	375 878
Nbre d'accidents avec arrêt	20 609	2 906	6 775	30 290
Nbre d'accidents avec IP	1 668	237	359	2 264
Nombre de décès	60	4	7	71
Taux de risque				
accidents avec arrêt	7,6	9,1	9,4	8,1
accidents avec IP	0,6	0,7	0,5	0,6
Taux de décès	2,2	1,3	1,0	1,9

Source : CNAMTS (voir encadré)

Annexe 6.3 Accidents du travail dans le TRM élargi selon l'âge des victimes, en 2008

nombre d'accidents avec arrêt ou IP en unités ; structure en %

Classe d'âge	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-49	50-59	60-64	65 et +	Total
Accidents avec arrêt										
Nombre	409	2 591	4 053	4 488	5 041	8 899	4 554	231	24	30 290
Structure	1,4	8,6	13,4	14,8	16,6	29,4	15,0	0,8	0,1	100,0
Accidents avec IP										
Nombre	15	62	151	198	326	829	636	40	7	2 264
Structure	0,7	2,7	6,7	8,7	14,4	36,6	28,1	1,8	0,3	100,0

Source : CNAMTS (voir encadré)

Annexe 6.4 Accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'élément en cause, en 2008

nombre d'accidents avec arrêt ou IP, nombre de décès en unités ; structure en %

Éléments matériels en cause	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP		Décès	
	Nombre	Structure	Nombre	Structure	Nombre	Structure
Accidents de plain-pied	6 260	21	386	17	2	3
Chutes avec dénivellation	6 253	21	532	23	0	0
Objets en cours de manipulation	6 353	21	416	18	0	0
Objets en cours de transport manuel	3 912	13	272	12	0	0
Objets en mouvement accidentel	1 398	5	74	3	4	6
Appareils de levage et de manutention	2 174	7	134	6	3	4
Appareils de levage, amarrage et préhension	289	1	19	1	1	1
Véhicules (sauf chariot de manutention)	2 144	7	273	12	38	54
Autres	1 507	5	158	7	23	32
Total	30 290	100	2 264	100	71	100

Source : CNAMTS (voir encadré)

La nomenclature CNAMTS

Les statistiques d'accidentologie du travail de la CNAMTS se présente par numéros de risques du Comité Technique National (CTN). Sur les quatre premières positions de ces numéros, on retrouve les codes Naf rev 1.

Le champ TRM

Pour étudier le TRM, le SOeS a donc retenu les codes risques suivants :

- 602MD Transports routiers de marchandises (239 871 salariés en 2008) ;
- 602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants (28 490 salariés) ;
- 602MF Transports routiers associés (marchandises ou voyageurs) (3 636 salariés) ;
- 602PC Location de véhicules utilitaires et industriels (31 907 salariés) ;
- 634AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement / livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express (71 974 salariés).

IP : incapacité permanente

Taux de risque : nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

Taux de décès : nombre de décès pour 10 000 salariés.

Annexe 6.5 Accidentologie routière à 6 jours

tués et blessés en unités

	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004
USAGERS D'UN POIDS LOURD										
Ensemble blessés	2 677	2 757	2 637	2 089	1 882	1 733	1 606	1 601	1 374	975
Blessés légers	1942	2036	1950	1615	1483	1376	1244	1311	1 108	806
Blessés graves	735	721	687	474	399	357	362	290	266	169
Tués	207	192	194	123	122	113	108	116	125	80
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD										
Ensemble blessés	14 366	14 468	13 216	10 750	9 731	8 723	8 546	7 811	6 505	4 997
Blessés légers	9 861	10 121	9 305	7 737	7 049	6 308	6 288	6 078	4 955	3 971
Blessés graves	4 505	4 347	3 911	3 013	2 682	2 415	2 258	1 733	1 550	1 026
Tués	1 724	1 740	1 542	1 281	1 250	1 097	1 102	998	940	696
NOMBRE D'ACCIDENTS										
Acc. impliquant un PL	11 017	11 140	10 138	8 281	7 555	7 288	6 639	6 291	5 333	4 212
Total accidents (en milliers)	184,6	175,9	162,6	143,4	132,7	125,4	124,4	121,2	105,5	85,4
Acc. PL/total (en %)	6,0	6,3	6,2	5,8	5,7	5,8	5,3	5,2	5,1	4,9

Source : ONISR

Usagers d'un poids lourd : conducteurs et passagers

Voir encadré

Annexe 6.6 Accidentologie routière à 30 jours

tués et blessés en unités

	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2007	2008
USAGERS D'UN POIDS LOURD													
Ensemble blessés	2 658	2 740	2 620	2 078	1 875	1 727	1 600	1 594	1 367	969	1 421	1 003	832
Blessés légers											695	543	527
Blessés hospitalisés											726	460	305
Tués	226	209	211	134	129	119	114	123	132	86	87	68	76
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN POIDS LOURD													
Ensemble blessés	14 211	14 311	13 077	10 635	9 660	8 660	8 483	7 754	6 451	4 949	6 044	5 113	4 619
Blessés légers											3 198	2 970	2 645
Blessés hospitalisés											2 846	2 143	1 974
Tués	1 879	1 897	1 681	1 396	1 321	1 160	1 165	1 055	994	744	685	662	599
NOMBRE D'ACCIDENTS													
Acc. impliquant un PL	11 017	11 140	10 138	8 281	7 555	7 288	6 639	6 291	5 333	4 212	4 813	4 216	3 812
Total accidents (en milliers)	184,6	175,9	162,6	143,4	132,7	125,4	124,4	121,2	105,5	85,4	80,3	81,3	74,5
Acc. PL/total (en %)	6,0	6,3	6,2	5,8	5,7	5,8	5,3	5,2	5,1	4,9	6,0	5,2	5,1

Source : ONISR

Usagers d'un poids lourd : conducteurs et passagers

Voir encadré

Annexe 6.7 Accidentologie routière selon le réseau en 2008

nombre en unités, structure en %

	Réseau national			Réseaux départemental et local			Ensemble
	Autoroutes	Routes nationales	Total	Routes départ.	Voiries locales	Total	
Nombre							
Tous accidents							
Accidents corporels	4 228	5 218	9 446	22 365	42 676	65 041	74 487
Tués et blessés	6 238	7 418	13 656	32 542	51 875	84 417	98 073
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	785	525	1 310	1 319	1 183	2 502	3 812
Tués et blessés	1 157	718	1 875	1 905	1 438	3 343	5 218
Structure							
Tous accidents							
Accidents corporels	5,7	7,0	12,7	30,0	57,3	87,3	100,0
Tués et blessés	6,4	7,6	13,9	33,2	52,9	86,1	100,0
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	20,6	13,8	34,4	34,6	31,0	65,6	100,0
Tués et blessés	22,2	13,8	35,9	36,5	27,6	64,1	100,0

Source : ONISR

Définitions (source : ONISR)

À compter du **1^{er} janvier 2005**, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures ».

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : à compter du 1^{er} janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les **trente jours** qui suivent l'accident.
- les blessés : victimes non tuées.

On distinguera parmi les blessés :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Le taux de gravité : c'est le nombre de tués pour 100 accidents corporels.

On entend par milieu urbain, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.

Réseau

17 700 km de routes nationales ont été déclassées en 2006 (sur un total de 37 100), principalement en routes départementales. Certains accidents ont bien été enregistrés dans leur nouvelle catégorie mais pas tous. Il est donc souhaitable de regrouper les RN et les RD pour des comparaisons avec les années antérieures.

Deux enquêtes relatives aux conducteurs routiers du TRM

Le *Bilan social annuel du TRM* exploite deux enquêtes pour traiter les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM :

- l'enquête « chronotachygraphes »,
- l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM (EACT).

L'enquête « chronotachygraphes » (depuis 2001)

L'enquête « chronotachygraphes » repose sur :

- un volet annuel,
- un volet trimestriel où sont demandés les relevés de chronotachygraphes.

Elle a pour objectifs :

- d'établir la structure de la population des conducteurs au sein du TRM élargi, en fonction du type de véhicule conduit (poids lourd ou non) et du rythme de travail ;
- de mesurer finement le temps de travail des conducteurs routiers chaque trimestre.

Le volet annuel interroge 2 000 établissements du TRM. Afin de limiter la charge des établissements enquêtés, ces derniers sont interrogés sur une liste de conducteurs dont le nombre est limité à 30 pour les établissements de 250 salariés et plus, à 20 sinon.

Les résultats de ce volet, enrichis par des informations issues des DADS, permet d'établir la structure de la population des conducteurs du TRM, selon qu'ils conduisent ou non un véhicule de plus de 3,5 tonnes, et parmi ces derniers, de repérer les grands routiers.

Le volet trimestriel consiste à demander aux établissements interrogés, pour une liste prédéterminée de conducteurs salariés de poids lourd (plus de 3,5 tonnes) :

- le rythme de travail (grands routiers ou non) ;
- les disques de chronotachygraphes, et / ou les enregistrements numériques des chronotachygraphes électroniques, 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.

Enfin, les bases de données trimestrielles sont exploitées et redressées de manière à tenir compte de la structure de la population des conducteurs routiers.

Les informations des DADS d'une année n donnée étant disponibles tardivement, en avril $n+2$, le SOeS est amené à réviser ses estimations de la structure de la population des conducteurs routiers, et par là-même, ses coefficients de redressement pour les calculs de durée du travail de cette même population.

L'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises (EACT, 2006 - 2007 - 2008)

Cette enquête a été effectuée en 2006, 2007 et 2008 auprès de 2 000 conducteurs salariés d'établissements effectuant du transport de marchandises pour compte d'autrui. Ces conducteurs ont été interrogés pour partie par entretien direct à leur domicile en face à face, pour partie par téléphone.

Afin d'être complémentaire avec l'enquête « chronotachygraphes », le questionnaire de l'enquête 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).

Marché du travail, champ « Transport & Logistique »

Définitions extraites du site www.pole-emploi.fr

Le code Rome

Le Rome est le Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois de l'ANPE. Ce répertoire sert à identifier aussi précisément que possible chaque offre et chaque demande d'emploi afin de pouvoir les rapprocher. Un peu plus de 10 000 appellations de métiers et emplois sont traitées à travers 466 fiches emploi/métiers. Le code Rome à 5 chiffres est celui d'un de ces emplois/métiers.

Une fiche développe pour chaque emploi/métier :

- Une présentation : Définition, Conditions générale d'exercice, Formation et expérience
- Compétences communes : Compétence technique de base, Capacités liées à l'emploi
- Spécificités : Activités spécifiques, Lieu d'exercice de l'activité, Conditions de travail

Conducteur/Conductrice de marchandises (réseau routier) – Rome 43114

Définition de l'emploi/métier : Conduit un véhicule lourd en vue d'assurer le transport et la livraison de marchandises. Contribue à la promotion commerciale de l'entreprise. Assure l'entretien courant du véhicule. Peut charger et décharger la marchandise.

Conditions générales d'exercice de l'emploi/métier : L'emploi/métier s'exerce de manière autonome, en permanence dans un véhicule. Les contacts avec la clientèle sont fréquents. Selon l'activité, les horaires de travail peuvent être irréguliers. Le conducteur peut être amené à s'éloigner de son domicile, pour une durée plus ou moins longue.

Formation et expérience : Cet emploi/métier est généralement accessible à partir d'une formation de niveau V (CAP ou CFPA spécifique) ou d'une expérience professionnelle acquise dans le transport. Pour certains emplois, le permis de conduire C ou E (C) est suffisant.

Certains transports exigent des compétences supplémentaires liées à la nature des marchandises (matières dangereuses, transports spéciaux...). L'activité d'entrepreneur de transport (indépendant) nécessite l'obtention de l'attestation de capacité.

Depuis l'accord cadre de janvier 1995, les conducteurs routiers de véhicules de plus de 7,5 t de PTAC doivent :

- posséder le CAP de conducteur routier ou de conduite routière, le BEP conduite et service dans les transports routiers, le CFP de conducteur routier, préalablement à l'embauche, ou avoir suivi une formation initiale dans le cadre d'un contrat d'alternance ;
- satisfaire aux conditions de présence et d'exercice de ce métier (attestation) lorsqu'ils l'ont déjà exercé ;
- avoir suivi la formation initiale obligatoire.

Compétences techniques de base : Conduire rationnellement le véhicule (économie d'énergie, sécurité) ; Veiller à la bonne exécution du contrat de transport (organisation technique et administrative du transport) ; Livrer les marchandises ; Etablir et mettre à jour les documents relatifs au transport et à son organisation ; Entretien du véhicule.

Compétences associées : Posséder des notions d'une langue étrangère.

Capacités liées à l'emploi : L'emploi/métier requiert d'être capable de : se conformer aux règles de sécurité ; Maintenir son attention de façon continue ; Réagir rapidement en présence d'un événement soudain ; Être autonome dans l'organisation d'un travail (gestion du temps en tenant compte des règlements).

Lieu d'exercice de l'activité : Local ; Régional ; National ; International.

Conditions de travail : De nuit ; Travail en fin de semaine ; Déplacements à l'étranger.

Le champ des métiers « Transport et logistique »

Dans l'objectif d'analyser le marché du travail du « Transport et de la Logistique », le SOeS a délimité ce dernier à 33 codes Rome, listés ci-après. Cependant, certains métiers retenus n'étant pas propres à cette étude, un filtre « secteurs d'activité » (de l'établissement émetteur de l'offre d'emploi, ou secteur d'activité antérieure pour les demandeurs) a été appliqué pour ces métiers.

Les statistiques publiés (fiche 2D) couvre le champ métropole.

Codes ROME du champ « Transport & Logistique »

ROME	Intitulé	Filtre
12241	Technicien de vente du tourisme et du transport	x
41221	Marin de la navigation maritime	
41222	Marin de la navigation fluviale	
43111	Conducteur de transport de particuliers	
43112	Conducteur de transport en commun (Réseau routier)	
43113	Conducteur-livreur	
43114	Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)	
43121	Conducteur sur réseau guidé	
43213	Conducteur d'engins de traction	x
43221	Conducteur d'engins de levage	x
43311	Agent du stockage et de la répartition de marchandises	x
43312	Agent de manipulation et de déplacement des charges	
43313	Déménageur	
43314	Agent de routage	
43321	Agent de manœuvre du réseau ferré	
43322	Personnel du mouvement (transport ferroviaire)	
43323	Agent de remontée filo-guidée	
43331	Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises	
43332	Affréteur	
43333	Litigeur transport	
43411	Accompagnateur tourisme	
43412	Agent de contrôle des transports en commun	
43413	Personnel navigant commercial de l'aviation civile	x
43414	Agent d'escale	x
52111	Technicien de méthodes – ordonnancement - planification de l'industrie	
53111	Cadre technique de méthodes - ordonnancement - planification	
61311	Responsable logistique (cadre)	x
61312	Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	x
61313	Responsable d'exploitation des transports routiers de voyageurs	
61321	Personnel navigant technique de l'aviation	
61322	Personnel d'encadrement de la marine	
61331	Technicien de préparation des vols	
61332	Contrôleur de la navigation aérienne	

Filtre « secteurs d'activité »

Secteurs	Naf rev 1
Transports y compris les agences de voyages	60 à 63
Commerce	50 à 52
Hôtels et restaurants	55
Location sans opérateur	71
Activités informatiques	72
Recherche et développement	73
Interim	74

Notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE

La notion de branche ou de secteur, ainsi que le découpage de l'activité économique des établissements et entreprises influe directement sur les chiffres d'emploi, tant leur niveau que leur évolution, via le classement des effectifs. Le code APE (activité principale exercée) qu'attribue l'Insee aux entreprises n'a qu'une **finalité statistique** : il peut fournir une présomption d'exercice de l'activité correspondant au code mais n'en est pas la preuve. Il suit la nomenclature Naf.

Selon l'article L132-5 du Code du travail, les champs d'application professionnelle des conventions collectives doivent être définis en termes d'activités économiques, décrites en clair, et non par des codes. Il arrive que les signataires des conventions collectives fassent référence à des codes Naf dans la définition de leur champ d'application, le plus souvent à titre d'illustration.

Secteur / Branche

Un **secteur** regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré. Au contraire, une **branche** regroupe des unités de production homogènes.

Une **branche** (ou branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée. Au contraire, un **secteur** regroupe des entreprises classées selon leur activité principale.

Activité économique / Activité principale

L'**activité économique** d'une unité de production est le processus qui conduit à la fabrication d'un produit ou à la mise à disposition d'un service.

La nomenclature des activités économiques en vigueur en France depuis **janvier 2008** est la nomenclature d'activités française (Naf rev 2).

Dans la plupart des statistiques, on repère l'activité principale d'une **entreprise** ou d'une unité locale ou d'un **établissement**, il s'agit

alors d'un classement par **secteur**.

Dans les statistiques relatives à la population active ou à l'emploi par activité, les individus sont classés selon l'activité principale de l'établissement ou de l'entreprise qui les emploie. Cet établissement peut être différent de celui où ils travaillent, en particulier pour les intérimaires, les salariés des entreprises de nettoyage, de service de maintenance de matériel.

L'**activité principale exercée (APE)** est déterminée en fonction de la ventilation des différentes activités de l'**entreprise**. Comme la valeur ajoutée des différentes branches d'activité est souvent difficile à déterminer à partir des enquêtes statistiques, c'est la ventilation du chiffre d'affaires ou des effectifs selon les branches qui est utilisée comme critère de détermination.

Établissement / Entreprise

L'**entreprise** est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché.

L'**établissement** est une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. L'établissement, unité de production, constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie.

Extrait du site de l'Insee <http://www.insee.fr>

Évolution de l'APE – Différences entre sources

L'APE d'un établissement ou d'une entreprise peut fluctuer au cours du temps. Par exemple, les établissements peuvent déclarer à leur Centre de Formalités des Entreprises une adjonction ou une suppression d'activités qui sera à l'origine d'une modification du code APE ; les enquêtes annuelles d'entreprise où figure la ventilation du chiffre d'affaires peuvent aussi être à l'origine d'une modification du code APE. Ainsi une diminution de l'emploi salarié d'un secteur d'activité ne signifie pas forcément la suppression de ces emplois : ces derniers sont peut être comptabilisés dans un autre secteur d'activité.

Pôle emploi comptabilise les effectifs par secteur d'établissement, l'EAE par secteur d'entreprise et enfin, la Comptabilité nationale (Insee), par branche d'activité. Ainsi, une même réalité peut donner lieu à plusieurs « niveaux d'effectifs » en fonction de la source et du concept d'activité utilisés, mais aussi de la localisation des activités (voir exemple ci-contre).

Exemple (en Naf rev 1)

Entreprise 1 : « Transport Duchemin&Co » se composant de 3 établissements.

- Le premier, situé à Alençon et qui inclut le siège social, compte 200 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros

- 90 % dans la branche « transport de marchandises interurbain » (602M) – 185 salariés
- 7 % dans la branche « entreposage non frigorifique » (631E) – 10 salariés
- 3 % dans la branche « location de matériel » (712A) – 5 salariés

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, cet établissement aura pour APE : 602M.

- Le second, situé à Caen, compte 10 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 600 000 euros, exclusivement dans la branche « entreposage non frigorifique » (631E)

- Enfin, le troisième est un établissement de formation (APE : 804C, formation des adultes et formation continue), situé à Flers. Il compte 15 salariés, et se caractérise par un chiffre d'affaires de 800 000 euros.

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, l'entreprise Transport Duchemin&Co aura pour APE : 602M. Ses effectifs sont donc les suivants :

Branche	Etablissement 1 Alençon (602M)	Etablissement 2 Caen (631E)	Etablissement 3 Flers (804C)	Entreprise Transport Duchemin&Co (602M)
602M	185			185
631E	10	10		20
712A	5			5
804C			15	15
Total	200	10	15	225

Entreprise 2 : « Surf&Co », entreprise mono-établissement (sur un seul site), de vente par Internet, compte 330 salariés. Elle réalise elle-même ses livraisons, c'est-à-dire, effectuée du transport pour compte propre. Son chiffre d'affaires est de 15 millions d'euros

- 70 % dans la branche « vente par correspondance spécialisée » (526B) – 180 salariés
- 30 % dans la branche « transport de marchandises interurbain » (602M) – 150 salariés

Du fait de la répartition de son chiffre d'affaires, cette entreprise aura pour APE : 526B.

Si l'économie se résumait à nos deux entreprises, les ventilations des effectifs seraient les suivantes :

	Pôle emploi	EAE	Comptabilité Nationale
602M	200	225	185 + 150 = 335
631E	10		20
712A			5
804C	15		15
526B	330	330	180
Total	555	555	555
Dont Transport	210	225	355

Supposons maintenant que l'Entreprise 2 ait « divisé » son activité sur deux sites, soit deux établissements :

- le site de Roubaix, traitant la vente
- le site de Tourcoing, traitant le transport

Branche	Etablissement 1 Roubaix (526E)	Etablissement 2 Tourcoing (632M)	Entreprise Surf&Co (526E)
602M		150	150
526E	180		180
Total	180	150	330

Si l'économie se résumait à nos deux entreprises, les ventilations des effectifs seraient, à présent, les suivantes :

	Pôle emploi	EAE	Comptabilité Nationale
602M	200 + 180 = 380	225	185 + 150 = 335
631E	10		20
712A			5
804C	15		15
526B	180	180	180
Total	555	555	555
Dont Transport	390	225	355

Définitions

Les établissements du **transport pour compte d'autrui** se caractérisent par un code d'activité principale exercée (APE) « Transport ». *A contrario*, les établissements exerçant du **transport pour compte propre** n'ont pas le transport pour activité principale.

Le « **TRM élargi** » comprend :

- le TRM de proximité
- le TRM interurbain
- la location avec conducteur
- la messagerie et le fret express

Le « **TRM restreint** » comprend :

- le TRM de proximité
- le TRM interurbain.

Le « **TRV** » comprend :

- le transport routier régulier de voyageurs
- les autres transports routiers de voyageurs

Intitulé Naf rev 1	Code Naf rev 1	Intitulé Naf rev 2	Code Naf rev 2
TRM de proximité	602L	Transports routiers de fret de proximité	49.41B
TRM interurbain	602M	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
Location avec conducteur	602P	Locations de camions avec chauffeur	49.41C
Messagerie et le fret express	634A	Messagerie et le fret express	52.29A
Transport routier régulier de voyageurs	602B	Transport routier régulier de voyageurs	49.39A
Autres transports routiers de voyageurs	602G	Autres transports routiers de voyageurs	49.39B

Éclairages 2009

Le PIB ou les « produits manufacturés » en volume aux prix de l'année précédente chaînés

Ce mode de calcul rend mieux compte des évolutions des agrégats que celui à « prix constants », car le poids de chaque composante élémentaire du PIB ou des « produits manufacturés » est estimé chaque année. Avec la méthode à « prix constants », la pondération est celle de l'année de base.

L'acquis de croissance d'une variable pour une année N correspond au taux de croissance de la variable entre l'année N-1 et l'année N que l'on obtiendrait si la variable demeurait jusqu'à la fin de l'année N au niveau du dernier trimestre connu.

Les demandes d'emploi en catégories A, B et C concernent des demandeurs tenus de faire des actions positives de recherche d'emplois, ayant ou pas exercé une activité réduite, soit courte soit longue.

L'indice des prix du TRM est constitué de prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le transport routier de fret (49.41 en Naf rev 2).

Le rythme de travail

Légalement, on distingue, trois catégories de conducteurs :

- les *grands routiers*,
- les *conducteurs de messagerie*,
- et les *conducteurs de courte distance*.

« **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.

En pratique, dans l'enquête « chronotachygraphes », les conducteurs de messagerie ne sont pas isolés. Ils sont répartis entre les grands routiers et les conducteurs courte distance, selon les réponses de l'établissement.

L'emploi

Le **taux d'entrée** (respectivement **de sortie**) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif du début d'année.

Taux de rotation = (taux d'entrée + taux de sortie) / 2.

Les statistiques officielles sur le nombre de demandeurs d'emploi portent sur les demandeurs inscrits à Pôle emploi en fin de mois en catégorie 1 (**DEFM1**) : recherche de contrat en CDI, sans activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'excédant pas 78 heures.

Les chômeurs de longue durée (CLD) sont les demandeurs d'emploi dont l'ancienneté de la demande est supérieure ou égale à un an.

L'indicateur de tension est le nombre d'Offres d'Emploi Enregistrées (**OEE**) rapporté au nombre de Demandes d'Emploi Enregistrées (**DEE**) sur une même période.

Le taux de recours à l'intérim est le rapport du nombre des intérimaires à l'effectif d'emploi salarié en fin de trimestre. **Le taux recours annuel moyen** est calculé comme une moyenne mobile des données trimestrielles corrigées de variations saisonnières. Pour les sous-secteurs du TRM élargi, le nombre d'intérimaires est mesuré en équivalents-emplois à temps plein.

La durée

Amplitude : l'amplitude de la journée de travail est l'intervalle existant entre deux repos 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.

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.

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

Les rémunérations

Le salaire annuel net moyen selon les DADS

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG (contribution sociale généralisée) et CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale). Il ne comprend pas les primes de participation (qui ne sont pas imposables).

En particulier, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route.

Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont rapportés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles. Par exemple, un salarié ayant occupé un poste donné durant 6 mois à 10 000 euros compte pour 0,5 « année-travail » rémunérée 20 000 euros par an. Les moyennes sont obtenues en pondérant ces salaires annualisés par la durée de présence de chaque salarié.

Dans cette publication, les salaires nets moyens issus des DADS sont donc des salaires nets moyens par année-travail, calculés sur le champ des salariés à temps complet, hors chefs d'entreprise et apprentis

stagiaires, qu'ils aient ou non travaillé toute l'année.

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) issu de l'enquête Acemo

L'enquête Acemo mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole.

Ce SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

Dans l'enquête Acemo conjoncturelle, il est obtenu en divisant le salaire mensuel brut (généralement inscrit sur la première ligne de la fiche de paie) par l'horaire mensuel de base du salarié, calculé en moyenne sur l'année (pour un salarié travaillant 38 heures chaque semaine et bénéficiant de 23 jours de RTT, la durée de travail hebdomadaire en moyenne sur l'année est de 35 heures et l'horaire mensuel de base est de 152 heures).

La formation

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).

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

L'accidentologie maladie

Taux de risque : nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

Taux de décès : nombre de décès pour 10 000 salariés.

L'accidentologie routière

À compter du **1^{er} janvier 2005**, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures ».

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'**usagers**. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;

Taux de dépassement de la vitesse limite : pourcentage de véhicules ayant dépassé la vitesse limite.

- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les **tués** : à compter du 1^{er} janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
- les **blessés** : victimes non tuées.

On distinguera parmi les blessés :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

Bibliographie

Éclairages 2009

Publications trimestrielles régulières :

- « Indices des prix du transport de fret », *Chiffres & Statistiques*, SOeS, CGDD
- « La conjoncture des transports », *Chiffres & Statistiques*, SOeS, CGDD
- « Transports routiers de marchandises », *Chiffres & Statistiques*, SOeS, CGDD
- « Principaux indicateurs », *Informations rapides*, Insee conjoncture
- « La masse salariale et l'emploi du secteur privé », *Acosse Stat conjoncture*
- « L'emploi salarié », *Premières synthèses, premières informations*, Dares

La situation économique

- « *Les comptes des transports en 2008* », 46^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, SOeS, Juin 2009

Les données économiques et sociales sur les transports

- « Mémento de statistiques des transports », SOeS
disponible sur le site Internet du SOeS (rubriques : Transports / Données d'ensemble).
- « Bulletin mensuel statistique des transports du SOeS », SOeS
disponible sur le site Internet du SOeS (rubriques : Transports / Données d'ensemble / Indicateurs transport)
- « L'évolution sociale dans les transports en 2004-2005 », CNT, février 2007
- « Entreprises de transport : résultats de l'EAE 2007 », *Chiffres & statistiques n°32*, SOeS, CGDD, avril 2009

Les données détaillées de l'EAE sont disponibles sur le site Internet du SOeS (rubriques : Transports / Entreprises de transport / Activités des entreprises)

L'emploi

- « Les emplois difficiles à pourvoir : cinq métiers en exemples », *Premières synthèses, premières informations*, Dares, décembre 2004
- « L'intérim en 2008 : recul marqué de l'intérim », *Premières synthèses, premières informations n°27.4*, Dares, juin 2009
- « Conditions de travail et précarité dans l'emploi », *Premières synthèses, premières informations n°28.2*, Dares, juillet 2009
- « Emploi, chômage, population active : bilan de l'année 2008 », *Premières synthèses, premières informations n°34.1*, Dares, août 2009
- « Les mouvements de main-d'œuvre en 2008 : un infléchissement après un début d'année en hausse », *Premières synthèses, premières informations n°44.2*, Dares, octobre 2009
- « Transport et logistique : un marché du travail au-delà de la sphère du transport », *Document de travail* « Le travail et l'emploi dans le transport de marchandises », SOeS, à paraître en janvier 2010

La durée

- « Des conflits du travail plus nombreux et plus diversifiés », *Premières synthèses Premières informations n°08.1*, Dares, février 2007
- « Négociations collectives et grèves dans le secteur marchand », *Premières synthèses Premières informations n°28.1*, Dares, juillet 2007

Les revenus

- « Les salaires en France / Le revenu salarial et ses composantes, évolution et inégalités de 1978 à 2005 », Insee, édition 2007
- « Les bénéficiaires de la revalorisation du SMIC au 1er juillet 2008 », *Premières synthèses Premières informations n°21.1*, Dares, mai 2009
- « La rémunération dans les entreprises en 2007, une forte hausse dans les activités financières », *Premières synthèses Premières informations n°25.3*, Dares, juin 2009
- « La participation, l'intéressement et l'épargne salariale en 2007 : une hausse de 15 % des montants distribués », *Premières synthèses Premières informations n°31.2*, Dares, juillet 2009
- « La structure des rémunérations en 2006 : les primes représentent en moyenne 12,4 % de la rémunération dans le secteur concurrentiel », *Premières synthèses Premières informations n°31.4*, Dares, juillet 2009
- « Les salaires dans l'industrie, les commerces et les services en 2007 », *Insee Résultats n°101* Insee, novembre 2009

La formation

- « Le contrat de professionnalisation en 2006 : de plus en plus d'entrée dans le dispositif », *Premières synthèses Premières informations n°15.2*, Dares, mars 2008
- « La formation continue : un objet de négociation au confluent des stratégies des entreprises et des besoins des salariés », *Premières synthèses Premières informations n°14.2*, Dares, mars 2008
- « Rapport 2009 de l'OPTL », OPTL, mars 2009
- « L'apprentissage en 2007 : la durée des contrats continue de baisser », *Premières synthèses Premières informations n°30.1*, Dares, juillet 2009
- « L'offre de formation continue en 2007 - Une formation sur cinq dispensée par un organisme de formation vise un niveau bac + 2 ou supérieur », *Premières synthèses Premières informations n°40.4*, Dares, octobre 2009

L'accidentologie

- « Statistiques financières et technologiques des accidents du travail », CNAMTS, annuel
- « Accidents et conditions de travail », *Premières synthèses Premières informations n°31.2*, Dares, août 2007
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2008 », ONISR
- « Poids lourds – Grands thèmes de la sécurité routière en France », ONISR, Février 2008
- « L'exposition des salariés aux accidents du travail en 2007 », *Premières synthèses Premières informations n°50.2*, Dares, décembre 2009

Sites Internet à consulter

- ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM) :
www.developpement-durable.gouv.fr
- Site « Transports » du MEEDDM :
www.transports.developpement-durable.gouv.fr
- service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) :
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr
- Comité National Routier (CNR) :
www.cnr.fr
- Conseil national des transports (CNT) :
www.cnt.fr
- Ministère du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville :
www.travail-solidarite.gouv.fr
rubrique : Etudes/Recherche, statistiques de la Dares
- Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
www.insee.fr
- Pôle emploi :
www.pole-emploi.fr
- Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) :
www.cereq.fr
- Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :
www.risquesprofessionnels.ameli.fr
- direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR) :
www.securite-routiere.gouv.fr
- AcoSS
www.acoss.urssaf.fr
rubrique : Publications / AcoSS Stat
- Commission nationale de la certification professionnelle (CNCP)
www.cncp.gouv.fr

Sigles et abréviations

Acemo : enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre (Dares)

Acoss : agence centrale des organismes de sécurité sociale

Afpa : association nationale pour la formation professionnelle des adultes

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

ANPE : agence nationale pour l'emploi

APALT : association pour la promotion de l'apprentissage de la logistique et du transport

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

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

AT : selon le contexte, année-travail ou accidents du travail

BAAC : bulletin d'analyse d'accidents corporels

Bac : baccalauréat

Barpi : bureau d'analyse des risques et pollutions Industrielles

BDA : bordereau de déclaration annuelle

BEP : brevet d'études professionnelles

BEPC : brevet d'études du premier cycle

BIT : bureau international du travail

Bodacc : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

BTP : bâtiment travaux publics

BTS : brevet de technicien supérieur

CA : chiffre d'affaires

Canam : caisse nationale d'assurance maladie des professions indépendantes

Cancava : caisse nationale de compensation d'assurances vieillesse des artisans

CAP : certificat d'aptitude professionnelle

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

CAT : commission des accidents du travail

CCMSA : caisses centrales de la mutualité sociale agricole

CCNTR : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

CCTN : commission des comptes des transports de la nation

CDD : contrat à durée déterminée

CDI : contrat à durée indéterminée

CE : comité d'entreprise

CEF : chance emploi formation

CEF : conseiller à l'emploi et à la formation

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

CFA : congé de fin d'activité

CFP : certificat de formation professionnelle

CI : consommations intermédiaires

CIEC : centre d'instruction élémentaire de conduite

CIF : congé individuel de formation

CITMD : commission interministérielle pour le transport des matières dangereuses

CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

Cnir : centre national d'information routière

Cnis : conseil national de l'information statistique

Cnit : code identifiant des véhicules

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

CP : contrat de professionnalisation

CPS : conducteur en périodes scolaires

CRDS : contribution au remboursement de la dette sociale

CS : catégorie sociale

CSG : contribution sociale généralisée

CTN : comités techniques nationaux

CTR : comités techniques régionaux

CVS : corrigé des variations saisonnières

DADS : déclarations annuelles de données sociales

DAEI : direction des affaires économiques et internationales

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

DEE : demandes d'emplois enregistrées

DEFM : demandes d'emploi en fin de mois

DGGN : direction générale de la gendarmerie nationale

DGMT : direction générale de la mer et de transports

DGITM : direction générale des infrastructures des transports et de la mer

DGPN : direction générale de la police nationale

DIF : droit individuel à la formation

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

DP : délégués du personnel

DSCR : délégation à la sécurité et à la circulation routières

DTMRF : direction des transports maritimes, routiers et fluviaux

DUT : diplôme universitaire de technologie

EAE : enquête annuelle d'entreprise

EACT : enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers

EBE : excédent brut d'exploitation

ECF : école de conduite française

EMMO : enquête mouvements de main-d'œuvre

ETP : équivalent temps plein

FBCF : formation brute de capital fixe

Fco : formation continue obligatoire

Fcos : formation continue obligatoire de sécurité

Fimo : formation initiale minimale obligatoire

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

GMR : garanties mensuelles de rémunération

IC : ingénieurs et cadres

IFTP : instituts de formation professionnelle

Inrets : institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

Insee : institut national de la statistique et des études économiques

IP : incapacité permanente

IPC : Indice des prix à la consommation

IPTRM : indice des prix du transport routier de marchandises

ITT : inspecteur du travail des transports

JO : journal officiel

M : millions

MD : matières dangereuses

MEEDDAT : ministère de l'énergie, de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

MP : maladies professionnelles

MSA : mutualité sociale agricole

Naf : nomenclature d'activités française

Nc : non compris

OEE : offres d'emploi enregistrées

ONISR : observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONQ : ouvriers non qualifiés

OPCA : organisme paritaire collecteur agréé

OQ : ouvriers qualifiés

ORT : observatoire régional des transports

OTRE : organisation des transporteurs routiers européens

PCS : professions et catégories sociales

PIB : produit intérieur brut

PL : poids lourds

Promotrans : association pour la promotion sociale et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires

PTAC : poids total autorisé en charge

RATP : régie autonome des transports parisiens

ROME : répertoire opérationnel des métiers et des emplois

RTT : réduction du temps de travail

SESP : service économie statistiques et prospective

Setra : service d'études techniques des routes et autoroutes

SG : secrétariat général

SHBO : salaire horaire de base des ouvriers

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

Smic : salaire minimum interprofessionnel de croissance

Smig : salaire minimum interprofessionnel garanti

SOeS : service de l'observation et des statistiques

SNCF : société nationale des chemins de fer français

STMT : statistiques du marché du travail

t : tonnes

T&L : transport et logistique

TAM : techniciens et agents de maîtrise

TC : transport en commun

TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers

t.km : tonnes.kilomètres

TP : titre professionnel

TPF : taux de participation financière

TR : transport routier

TRM : transport routier de marchandises

TRO : tarification routière obligatoire

TRV : transport routier de voyageurs

TVA : taxe sur la valeur ajoutée

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

VA : valeur ajoutée

VNF : voies navigables de France

Vul : véhicule utilitaire léger

Direction générale des infrastructures
des transports et de la mer
Direction des services de transport
Sous-direction du travail et des affaires sociales
Arche Sud
92055 La Défense cedex
Ts.Dst.Dgitm@
developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 10 67
www.transports.developpement-durable.gouv.fr

Commissariat général au développement durable
Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction de l'observation statistique
des transports
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Division-Sociale.Cgdd@
developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 72
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication
Michèle Pappalardo
ISSN : 2102-474X
ISBN : 978-2-11-098765-5
Bureau de la diffusion statistique
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
diffusion.soes.cgdd@
developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 13 50

Bilan social annuel du transport routier de marchandises 2008

Le transport routier de marchandises (TRM) élargi couvre les secteurs du « transport routier de marchandises de proximité » (602L en Naf rév 1 / 49.41B en Naf rév 2), du « transport routier de marchandises interurbain » (602M en Naf rév 1 / 49.41A en Naf rév 2), de la « location avec conducteur » (602P en Naf rév 1 / 49.41C en Naf rév 2) et de « la messagerie et du fret express » (634A en Naf rév 1 / 52.29A en Naf rév 2).

Le Bilan social annuel du TRM fournit pour le secteur des transports routiers de marchandises un cadrage économique et des données et analyses sur l'évolution des emplois, du marché du travail, des revenus, de la formation des salariés et des accidents. Il est établi par le Service de l'observation et des statistiques du Commissariat général au développement durable avec le concours de la direction des services de transport.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

CGDD

DGITM

Publication réalisée par le
Service de l'observation et des statistiques
Bureau des synthèses économiques
et sociales sur les transports

Tour Voltaire

92055 La Défense cedex

Division-Sociale.Cgdd@

developpement-durable.gouv.fr

Fax : 33 (0) 1 40 81 17 72