

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Publication réalisée par le SOeS

Observatoire social des transports

Février 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 en résulte nécessairement un délai incompressible de mise à disposition.

Portant sur une année complète, ce document n'a pas vocation à présenter les évolutions conjoncturelles récentes. Il n'en constitue pas moins 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.

Établi par le Service de l'Observation et des Statistiques en collaboration avec la direction des Services de Transport, la 14^{ème} édition de ce document est publiée dans un contexte conjoncturel qui diffère sensiblement de celui qui fait l'objet de l'étude, mais il demeure une référence dont nous pensons qu'elle peut être utile aux partenaires du transport routier.

Aussi, avons-nous souhaité le mettre à votre disposition, même si certains aspects abordés ici mériteront des compléments contextuels pour être 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 et chiffres-clés	7
Liste des fiches	
1 La situation économique	13
1A L'activité de transport de marchandises	14
1B Les entreprises du TRM	16
2 L'emploi	19
2A L'emploi	20
2B Les caractéristiques des salariés	22
2C Les caractéristiques des emplois	24
2D Le marché du travail	26
3 La durée du travail	29
3A Le temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM	30
3B Les composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM	32
3C La durée du travail : réglementation nationale	34
4 Les revenus salariaux	37
4A Le pouvoir d'achat et les taux horaires conventionnels des ouvriers du TRM	38
4B Les salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet	40
4C Personnel roulant « marchandises »	42
4D Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de marchandises	44
5 La formation	47
5A La formation dans le transport routier	48
5B Dispositions légales de formation des conducteurs	50
5C La formation continue dans le transport routier de marchandises	52
6 L'accidentologie	55
6A L'accidentologie du travail	56
6B L'accidentologie routière poids lourds	58
Annexes	61
Annexe 1 _ La situation économique	62
Annexe 2 _ L'emploi	66
Annexe 3 _ La durée du travail	72
Annexe 4 _ Les revenus salariaux	76
Annexe 5 _ La formation	78
Annexe 6 _ L'accidentologie	82
Le dispositif général de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers	88
Marché du travail, champ « Transport & Logistique »	90
Notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE	92
Définitions	94
Bibliographie	97
Sigles et abréviations	99

Synthèse

2007 : la croissance se poursuit malgré un fléchissement annonciateur en fin d'année

L'année 2007 marque une deuxième année consécutive de croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises, avec une hausse de 3,0 % des tonnes-kilomètres réalisées.

Le transport intérieur routier de marchandises augmente pour la deuxième année consécutive. Celui réalisé par les poids lourds immatriculés en France augmente de 4,1 % cette année, après 2,9 % en 2006.

En transport national, la croissance des tonnes-km réalisées par les poids lourds immatriculés en France s'accélère (+ 4,7 % en 2007 après + 3,0 % en 2006) mais l'essentiel est acquis avant la baisse observée au quatrième trimestre (- 2,3 % données cjo-cvs). Seul le compte d'autrui progresse, tant sur la courte distance que sur la longue distance.

Pour les échanges internationaux, le pavillon français, qui n'en représente plus qu'un tiers, enregistre une baisse de 3,1 % après une année 2006 qui semblait avoir enrayé la chute observée depuis le point haut de 1999.

Des marges améliorées avant d'aborder 2008

La croissance du volume d'activité du TRM en 2007, malgré le fléchissement annonciateur du quatrième trimestre, et la progression des prix (+ 4,0 % en 2007), qui s'accélèrent à un rythme restant supérieur à l'évolution globale des coûts dans le secteur, soutiennent sa valeur ajoutée (+ 9,0 %). En particulier, les achats de carburant ont nettement moins progressé que les autres consommations intermédiaires. La croissance un peu moindre des charges de personnel permet une amélioration sensible de l'excédent brut d'exploitation en 2007 et une poursuite de l'effort d'investissement.

Poursuite en 2007 de l'augmentation de l'emploi dans le TRM élargi

La période 2006-2007 marque une rupture après quatre années de diminution continue des effectifs salariés du TRM élargi (- 0,8 % par an) : l'effectif du TRM élargi augmente à nouveau, avec + 2,2 % entre décembre 2005 et décembre 2006 puis + 3,6 % entre décembre 2006 et décembre 2007, pour atteindre 392 200 salariés. La conjoncture étant alors surtout favorable au TRM de proximité, avec + 6,2 %, puis 10,3 %.

Tendances récentes de l'emploi et de l'activité 2008 : retournement à la baisse

(chiffres CVS-CJO)

En 2008, dans une conjoncture peu favorable, les tonnes-km et l'emploi du TRM reculent.

- Le Pib a commencé à reculer en volume au 2^{ème} trimestre (- 0,3 %) et sa croissance annuelle ralentit très nettement en 2008 (+ 0,7 % après + 2,1 %) avec une forte chute au 4^{ème} trimestre (- 1,2 %).

- Les t-km réalisées par le TRM ont commencé à reculer dès le 1^{er} trimestre (- 1,3 %) et cette baisse s'est poursuivie aux trimestres suivants (- 2,3 % puis - 1,1 %). L'année 2008 devrait refléter cette tendance, avec d'ores et déjà une diminution d'environ 3 % (- 2,7 % pour les 9 premiers mois de 2008 comparés à 2007 et - 3,2 % en acquis).

- L'emploi salarié des secteurs marchands se retourne à la baisse dès le 2^{ème} trimestre, d'après l'Insee (- 0,2 % après + 0,3 %). Pour le transport hors intérim, la baisse ne s'observe pas au 2^{ème}, mais au 3^{ème} trimestre (0,0 % d'après l'Insee et - 0,1 %, d'après Acoss-Urssaf). Cependant, au 2^{ème} trimestre, l'intérim utilisé dans le secteur des transports commence à reculer (après + 3,7% au 1^{er} trimestre, - 6,7 % puis - 3,9 % en équivalent temps plein, d'après Unedic-Dares). Au niveau plus fin du TRM élargi, les résultats de l'Acoss-Urssaf sur un champ légèrement différent indiquent une baisse à partir du 3^{ème} trimestre (- 0,4 %, après 0,0% au 1^{er} trimestre et + 0,1% au 2^{ème}), soit un acquis annuel de + 0,9 % (+ 0,8 % pour l'ensemble des transports) tandis que le marché du travail des conducteurs de TRM a amorcé une détente.

La masse salariale du TRM élargi se maintiendrait en euros courants au 3^{ème} trimestre de 2008 (+ 0,1 %, d'après Acoss-Urssaf), et l'acquis de croissance 2008 est de + 3,4 % (pour + 3,1 % dans l'ensemble des transports).

Nota bene : Les estimations d'ensemble sont disponibles plus tôt que les données sectorielles plus fines (TRM) qui exigent un échantillon plus important pour être représentatives de chacun des secteurs, ou un traitement plus exhaustif des données.

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 9 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 : 7,1 % contre 10,8 %, et même 34,2 % dans le transport routier de voyageurs.

Intensification du recours à l'intérim

En 2007, le recours à l'intérim dans le TRM s'intensifie (5,0 % contre 4,8 % en 2006). Il reste supérieur à celui de l'ensemble des transports, en dépit de la plus forte augmentation de ce dernier (4,6 % en 2007 contre 4,3 % en 2006).

Le marché du travail « Transport et Logistique » (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 % des offres sont concentrées sur 4 métiers : les conducteurs de transport de marchandises (réseau routier), les agents de stockage, les conducteurs-livreurs, et les agents de manipulation.

Une offre « transport et logistique » sur trois pour des emplois intérimaires

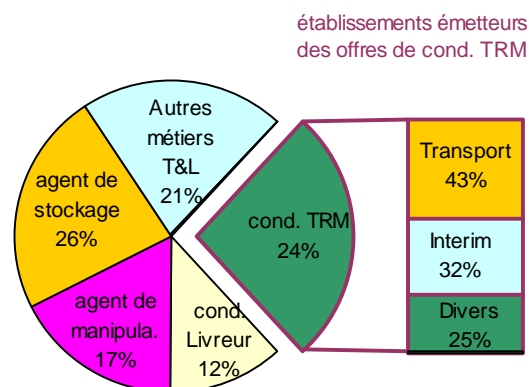
Les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs de ce marché. En effet, sur les 293 400 offres d'emploi enregistrées (OEE) à l'ANPE en 2007, seules 25,8 % sont émises par des établissements du secteur : l'intérim et le commerce sont respectivement à l'origine de 35,9 % et 15,6% des offres. Sur le marché des conducteurs de TRM, l'influence du secteur est plus grande : les établissements du transport représentent 43,4 % des offres.

Intensification encore en 2007 des tensions sur le marché des conducteurs routiers

De 2006 à 2007, l'augmentation des offres d'emploi (+ 13,2 %) conjuguée à la baisse des demandes d'emploi (- 9,4 %) induit un renforcement des tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM avant une détente en 2008. L'indicateur de tension est passé de 0,86 à 1,00, soit + 17 %. Sur ce marché très saisonnier, les tensions sont particulièrement vives en Ile-de-France (1,31 en moyenne annuelle en 2007), ainsi que dans le Centre et les Pays de la Loire.

De ce fait, le laps de temps écoulé entre le dépôt d'une offre d'emploi et sa satisfaction est en augmentation : en 2006, après 34 jours, une offre sur deux était satisfaite ; en 2007, il fallait attendre 39 jours.

Offres d'Emploi Enregistrées « Transport & Logistique » en 2007 en %

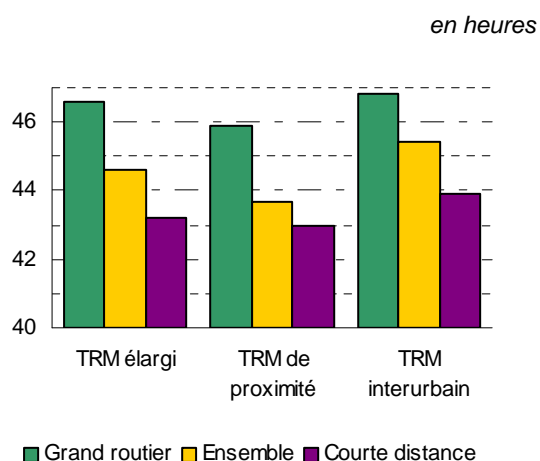


Sources : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SOeS

Un temps de service stable avec des taux de conduite compris entre 61 et 72 %

En 2006, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers, pour une semaine de 5 jours et plus, est de 44 heures et 40 minutes dans le TRM élargi, et de 44 heures et 50 minutes dans le TRM restreint. Les grands routiers du TRM élargi travaillent en moyenne 3 heures et demi de plus que les conducteurs « courte distance ».

Temps de service hebdomadaire moyen en 2006 dans le TRM élargi



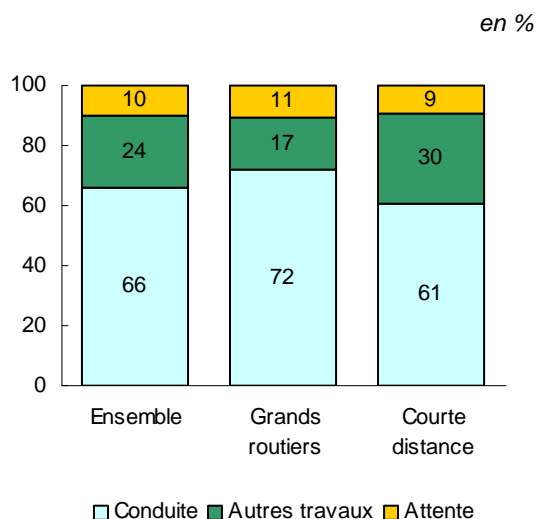
Source : Enquête « chronotachygraphes » (SOeS)
De 2001 à 2004, le champ de l'enquête était celui du TRM restreint : le TRM de proximité (602L) et le TRM interurbain (602M).

Depuis 2005, il couvre le TRM élargi : c'est à dire, le TRM restreint, mais aussi la location avec chauffeur (602P), et la messagerie (634A).

En 2006, pour l'ensemble des conducteurs du TRM élargi, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen. Les grands routiers, mobilisés sur de plus longs trajets, y consacrent 72 % de leur temps de service

hebdomadaire, les autres travaux occupant 17 %. La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite de 61 % alors que la part des autres tâches est deux fois plus élevée que celle des grands routiers.

Composantes du temps de service hebdomadaire dans le TRM élargi en 2006



Source : voir figure précédente

10,1 % des salariés du transport routier rémunérés au Smic

En 2007, l'augmentation du taux de salaire horaire de base (brut) des ouvriers des entreprises du transport routier de marchandises est de 3,3 % (moyenne annuelle). L'indice des prix à la consommation augmentant de 1,5 %, leur salaire horaire réel augmente de 1,8 %.

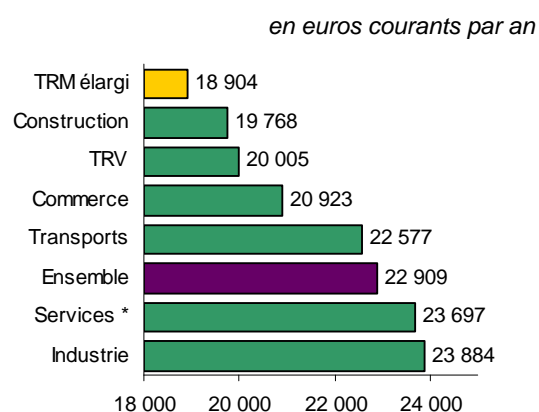
Au 1^{er} juillet 2007, le Smic horaire (brut) a augmenté de 2 % (à 8,44 €). Au sein du transport routier, de voyageurs et de marchandises, 10,1 % des salariés sont rémunérés au niveau du Smic au 1^{er} juillet 2007, chiffre un peu inférieur à celui de l'ensemble de l'économie, mais presque le double de la proportion observée dans l'ensemble des transports. A noter que la proportion de salariés de l'ensemble des transports rémunérés au Smic a fortement baissé en 2007 (diminution de moitié).

Par rapport à la période 2002-2004, l'écart entre le salaire horaire conventionnel des grands routiers (150M) et celui des conducteurs courte distance (128M) s'est réduit.

Hausse de 0,6 % du salaire total net réel annualisé

Le salaire total sur un champ exhaustif et incluant l'ensemble des primes et heures supplémentaires est connu avec plus de délai. Ramené à une année de travail, ce salaire moyen net des salariés du TRM élargi s'élève à 18 904 € en 2006, et est inférieur de 16 % à celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports. Cet écart résulte en grande partie du poids de la population ouvrière au sein du TRM élargi. Il est amplifié par le fait que les salaires des cadres, professions intermédiaires et employés du TRM élargi sont respectivement inférieurs de 14 %, 11 % et 13 % à ceux des catégories correspondantes dans l'ensemble des transports.

Salaires nets moyens en AT selon les secteurs d'activité en 2006



Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT / SoeS ; (*) y compris transports

En 2006, les salaires réels nets du TRM retrouvent une croissance similaire à 2004 : +0,6 % en moyenne, après le pic de croissance de 2005 (+ 1,3 %).

Sur la période 2003 – 2006, les salaires réels du TRM ont augmenté de 0,8 % en moyenne annuelle. Mais la situation diffère selon les catégories sociales : + 1,1 % pour les ouvriers, + 1,0 % pour les employés et – 0,4 % pour les cadres.

Par rapport à une moyenne de 18 074 €, c'est dans la messagerie et dans le TRM de proximité que les salaires des conducteurs sont les plus faibles et dans le TRM interurbain qu'ils sont les plus élevés.

Les formations spécifiques transport prennent une part grandissante chez les plus jeunes

Depuis 1990, le niveau de formation initiale du transport routier pour compte d'autrui (de marchandises et de voyageurs) s'est

nettement amélioré par une diminution de la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC. Elle est passée de 52 % à 42 %.

Les conducteurs de classes d'âge plus récentes sont de plus en plus diplômés. Ainsi, en 2007, selon l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT), si 26,8 % des conducteurs n'ont aucun diplôme ou simplement le BEPC, seulement 12,0 % des 25-34 ans sont dans cette situation. De même, les détenteurs d'un BEP sont beaucoup plus nombreux parmi les jeunes conducteurs : 30,1 % des 25-34 ans contre 13,9 % pour l'ensemble des conducteurs. A l'inverse, la proportion des titulaires d'un CAP est de 30,7 % chez les 25-34 ans, contre 46,4 % pour l'ensemble des conducteurs.

Parallèlement, les formations spécifiques transport, du CAP conducteur routier au BTS transport, prennent une part grandissante chez les plus jeunes : 35,2 % des 25-34 ans contre 18,2 % pour l'ensemble des conducteurs.

20,6 % des conducteurs pour compte d'autrui ont suivi une formation au cours des douze derniers mois

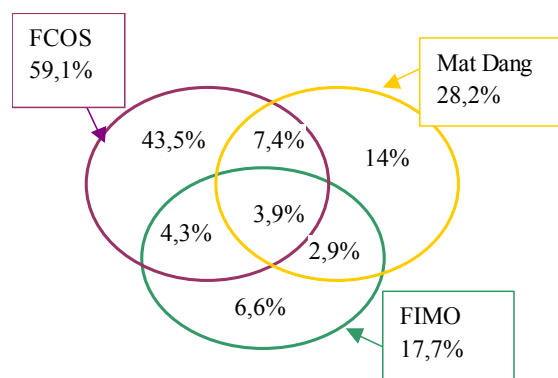
En 2007, 23 930 attestations de la formation initiale minimale obligatoire (Fimo) ont été délivrées dans le transport pour compte d'autrui, soit 5,4% de plus qu'en 2006. Dans le transport pour compte propre, le nombre d'attestations délivrées poursuit son ascension (+ 47 % en 2007 après + 56 % en 2006) après un démarrage plus tardif.

L'obligation de renouvellement de la formation initiale, et le pic d'attestations de formation continue délivrées dans le transport pour compte d'autrui en 2000 expliquent le pic observé en 2005 (77 900). En 2007, le nombre d'attestations délivrées est plus faible, avec 48 300.

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 2007, le nombre d'attestations délivrées retrouve le niveau de 2005, avec 19 700 (contre 37 300 en 2006).

En 2007, 20,6 % des conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois.

Conducteurs ayant suivi au moins une formation* depuis un an



Source : MEEDDAT/SOeS – EACT 2007

* champ restreint à : FIMO, FCOS, Matières dangereuses (MD), et aucune autre formation.

Les transports routiers de marchandises : des activités à risques

Pour 2007, le taux de risque enregistré par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) se maintient, avec 8,6 accidents avec arrêt pour 100 salariés. Cela place ce secteur parmi les plus accidentogènes avec celui de la construction (8,4 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,9 %.

En 2007, le TRM 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 61 % des décès.

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est stable depuis 2005 aussi bien pour les ouvriers non qualifiés (24,6 % du total), où l'on retrouve les agents de stockage et ceux de manipulation, que pour les ouvriers qualifiés (8,7 %) dont font partie les conducteurs.

Sur la route, en 2007, 4 216 accidents impliquent un poids lourd (- 12,4 % pour une circulation en augmentation de 2,2 %). Après une très importante réduction continue entre 1990 et 2004 (- 58 % soit - 6,1 % par an), l'accidentologie poids lourds avait augmenté en 2005 et 2006 (+ 6,9 % en moyenne) si bien qu'il retrouve le niveau de 2004. Dans le même temps, leur taux de gravité, avec 15,7 tués pour 100 accidents corporels reste 2,8 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents, ratio stable depuis 15 ans.

1 – La situation économique

1A – Les transports intérieurs terrestres de marchandises

L'année 2007 marque une deuxième année consécutive de croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises, avec une hausse de 3,0 % des tonnes-kilomètres réalisées. Les transports nationaux (+ 4,5 %) assurent l'essentiel de cette croissance, les transports internationaux (+ 0,5 % mais + 1,4 % hors oléoducs) et le transit (+ 0,6 %) étant en net ralentissement par rapport aux années précédentes.

Légère croissance de la part modale de la route, désormais proche de 80 %

La mauvaise campagne céréalière et la faible demande en produits énergétiques consécutivement à la douceur de l'hiver pénalisent les transports fluviaux (- 5,5 %). À l'inverse, le fret ferroviaire connaît une nette accélération (+ 4,1 % après 0,6%), assurée par l'apparition des nouveaux opérateurs privés qui accroissent leur part de marché relativement à la SNCF.

Le transport intérieur routier de marchandises (c'est-à-dire, réalisé sur le territoire français) augmente pour la deuxième année consécutive. Cela conduit à une augmentation de la part modale de la route. Le transport réalisé par les poids lourds immatriculés en France connaît une hausse de 4,1 % cette année, après 2,9 % en 2006, dépassant assez nettement les 200 milliards de tonnes-kilomètres.

Hausse du transport national pour compte d'autrui

En transport national, la croissance du TRM français s'accélère : en moyenne annuelle, elle est de 4,7 % en 2007 (hors VUL) après 3,0 % en 2006. Elle bénéficie en fait d'un important acquis en début d'année, après une forte croissance au quatrième trimestre de 2006 (+ 3,9 %, données cjo-cvs). Les transports routiers se stabilisent ensuite à un niveau élevé au cours des trois premiers trimestres de 2007, avant la baisse observée au quatrième trimestre (- 2,3 % données cjo-cvs).

Seul le compte d'autrui progresse, tant sur la courte distance que sur la longue distance. Les tonnes-kilomètres réalisées pour compte propre sont, elles, en baisse de 6,1 % en moyenne annuelle 2007 par rapport à 2006.

Ce sont les transports de produits manufacturés qui assurent les deux tiers de la croissance (+ 6,5 % sur l'année, soit 5 milliards

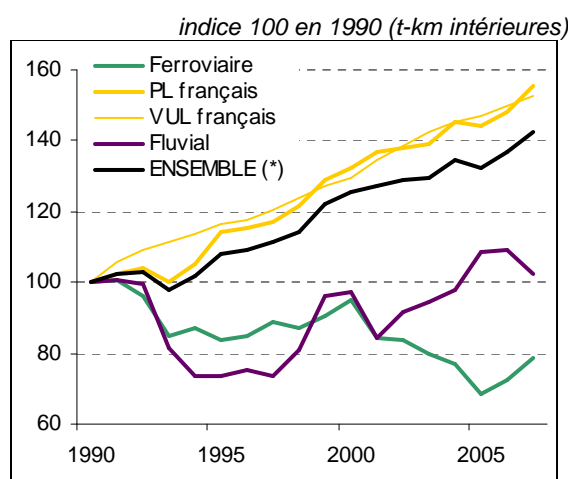
de tonnes-kilomètres supplémentaires), bénéficiant de la bonne tenue de la production industrielle française et de la consommation des ménages. Le reste de la croissance est assuré par le transport de produits de construction (+ 5,1 %) pour lesquels la demande a été forte et de produits agricoles (+ 3,8 %), y compris de céréales.

Nouvelle baisse du pavillon français à l'international

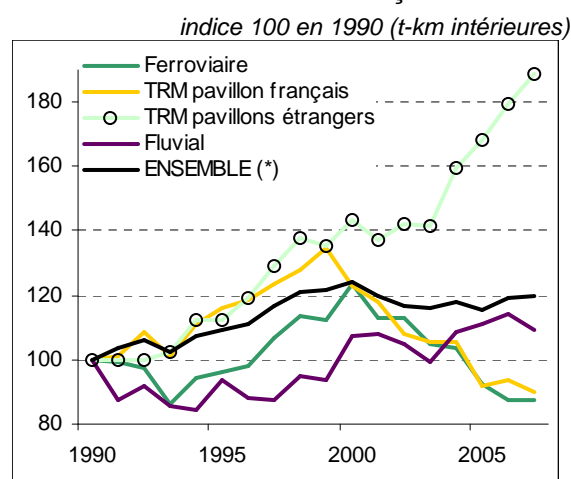
Pour les échanges routiers internationaux, le pavillon français, qui n'en représente plus qu'une faible part, enregistre une baisse de 3,1 % après une année 2006 qui semblait avoir enrayé la chute observée depuis le point haut de 1999. Cette nouvelle érosion concerne particulièrement les échanges du pavillon français avec l'Italie, l'Espagne et la Belgique (avec des baisses respectivement de 5,8 %, 5,1 % et 4,0 %) tandis qu'ils seraient stables pour les transports réalisés entre la France et l'Allemagne.

Dans le même temps, les transports d'échange entre la France et le reste de l'Europe réalisés par les pavillons routiers étrangers connaissent une croissance d'environ 5,2 %, notamment pour les flux entrants (importations). Cette croissance s'explique par la hausse des transports réalisés par les pavillons des pays d'échange mais également par la hausse des transports réalisés par les pavillons tiers qui représentent plus de 2 points de croissance.

Pour les pavillons des pays d'échange (+ 3,9 %), la croissance concerne notamment les échanges de la France avec l'Espagne, l'Allemagne mais aussi avec la Pologne et la Slovaquie. À l'inverse, les échanges routiers avec les Pays-Bas sous pavillon néerlandais sont en forte baisse, traduisant probablement un rééquilibrage des échanges maritimes de la France vers les ports français relativement à Rotterdam ou Anvers. En ce qui concerne le transport pour pays tiers, la croissance est tirée par le pavillon polonais qui prendrait la première place pour les échanges internationaux français, tant à l'importation qu'à l'exportation, devant les Pays-Bas et la Belgique qui détenaient le *leadership* sur ce segment. Les autres pavillons des nouveaux États membres de l'UE connaissent également une croissance soutenue sur ce créneau (Slovaquie, Hongrie, Lituanie, République Tchèque), tout comme le pavillon allemand et le pavillon belge.

Figure 1A.1 Les transports terrestres nationaux


Source : Rapport CCTN 2007
 (*) y compris cabotage en France

Figure 1A.2 Les transports terrestres internationaux sur le territoire français


Source : Rapport CCTN 2007
 (*) y compris transports par oléoducs en France

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

en milliards de t-km intérieures

	2000	2006	2007	2007/ 2006
Pavillon français (1)	218,5	220,6	229,2	3,9
Total PL (PTAC>3,5t)	197,4	198,8	207,0	4,1
National (PTAC>3,5t)	179,2	182,8	191,5	4,7
Compte propre	30,4	32,0	30,0	-6,1
Compte d'autrui	148,9	150,8	161,5	7,0
International (PTAC>3,5t)	17,8	15,7	15,2	-3,1
Transit	0,4	0,3	0,3	ns
VUL (PTAC<3,5t) (2)	21,0	21,7	22,2	1,9
Pavillon étranger (1) (3)	82,9	92,1	94,5	2,6
Transit (3)	50,5	56,2	56,7	1,0
International (3)	27,5	31,0	32,6	5,2
Cabotage (4)	4,8	5,0	5,2	4,7
Tous pavillons	301,4	312,7	323,7	3,5
TRM national	205,1	209,5	218,9	4,5
TRM international	45,3	46,7	47,8	2,4
Transit	50,9	56,5	57,0	1,0
TRM hors transit	250,5	256,2	266,7	4,1

Source : Rapport CCTN 2007
 (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
 (4) les travaux menés dans la perspective d'un rebasefont état d'un niveau supérieur à 60 Gt-km en 2004 (contre 50,5 Gt-km dans les séries en cours)
 (5) les travaux menés dans la perspective d'un rebasefont état d'un niveau supérieur à 46 Gt-km en 2004 (contre 27,5 Gt-km dans les séries en cours)
 (6) estimation 2007 conservatoire : évolution similaire à celle des PL français au national
 (p) données provisoires

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

en % des t-km intérieures

	1985	1990	1995	2000	2005	2007
Ferroviaire	23,3	19,0	15,3	15,8	11,4	11,4
Routier	61,5	70,1	74,1	74,8	79,8	79,9
Fluvial	3,6	2,9	2,2	2,4	2,5	2,3
Oléoducs	11,6	8,0	8,4	7,1	6,7	6,5
Tous modes (Gt-km)	208,7	245,1	265,8	306,8	312,2	333,5

Source : Rapport CCTN 2007
 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	1996	2006	2007	07/06
Produits agro-alimentaires	54,5	59,2	60,4	2,0
Matériaux de construction	26,3	36,4	38,3	5,5
Produits manufacturés	39,8	64,1	68,8	7,5
Autres	37,5	38,9	39,1	0,6
TOTAL	158,1	198,5	206,7	4,1

Source : Rapport CCTN 2007
 Champ : transports intérieurs par poids lourds français uniquement (hors transit)

1B – Les entreprises de TRM

Deux facteurs contribuent à la progression du chiffre d'affaires en 2007. D'une part, avec une croissance de 5,3 % des t-km transportées pour compte d'autrui par le pavillon français (intérieur et international), l'augmentation du volume de l'activité du TRM se confirme en 2007, malgré un fléchissement annonciateur au quatrième trimestre. D'autre part, la progression des prix (+ 4,0 % en 2007, voir encadré) reste vive et s'accélère même par rapport aux deux années précédentes. Son rythme reste supérieur à l'évolution globale des coûts dans le secteur.

En 2007 les achats de carburant devraient moins augmenter que les autres consommations intermédiaires

Après les fortes hausses au cours des années 2004 et 2005, compte tenu du profil infra-annuel, le prix du gazole professionnel a beaucoup moins augmenté les deux années suivantes : la barre symbolique de 1 €/L à la cuve hors TVA a été dépassée dès mars 2008 mais, en 2007, la progression annuelle est de seulement 1,0 %. Cette hausse, relativement modérée, combinée à l'amélioration des performances énergétiques des véhicules suite au fort renouvellement des flottes, devrait infléchir en 2007 la hausse récurrente du poste achats de carburant des entreprises de TRM (+ 3,5 % contre + 16,2 % en 2006).

Les autres postes de consommations intermédiaires, notamment l'entretien-réparation, connaissent une évolution plus importante. Ainsi l'ensemble des consommations intermédiaires devrait augmenter de 8,5 % en 2007. Les charges de personnel connaîtraient elles aussi une croissance forte en 2007 (+ 8,1 % selon l'Acoss), cette hausse étant due à l'augmentation des effectifs salariés ainsi qu'à la hausse du coût unitaire de la main d'œuvre.

Même si les charges s'accroissent, la production devrait augmenter de manière plus importante en 2007 et permettre une amélioration sensible de l'excédent brut d'exploitation des entreprises de TRM qui approcherait les deux milliards d'euros pour l'ensemble du secteur (figure 1B.2).

Nouvelle hausse de l'activité de messagerie

Le secteur de la messagerie – fret express connaît, en 2007, une quatrième année de croissance consécutive. Le chiffre d'affaires de la messagerie traditionnelle nationale, qui

représente environ la moitié de la production du secteur, progresse toujours plus (+4,7 %, contre +3,0 % en 2006). Les tonnages traités croissent également mais le nombre total d'envois diminue légèrement (- 1,2 %). Toujours en transport national, la croissance de l'express « tous poids » (colis lourds) ainsi que celle de l'express « colis légers » poursuit également sa croissance. Pour les prestations nationales, les produits moyens (CA/kg ou CA/envoi) progressent en 2007 (figure 1B.6) après une baisse sensible l'année précédente.

À l'international (intracommunautaire) on constate globalement aussi une progression en 2007 mais moins prononcée qu'en 2006 que ce soit en tonnages traités, en envois ou en chiffre d'affaires. Cette croissance est même infirmée en ce qui concerne l'activité des importations intracommunautaires en « express » (- 3,6 %).

L'investissement continue en 2007

L'effort d'investissement des entreprises de TRM se poursuit en 2007. Ce secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de cinq tonnes dont le nombre d'immatriculations neuves est supérieur à 52 500 (source FCA) soit une légère baisse par rapport à 2006 (- 1,1 %). L'investissement des entreprises de TRM se porte désormais plus sur les remorques et semi-remorques (+ 23 %).

Les prix dans le TRM

Le prix des prestations de transport national longue distance continue de croître à un rythme régulier : + 4,6 % en 2007, contre + 2,4 % pour les coûts. Le prix des transports courte distance progresse au même rythme que les coûts (respectivement + 3,5 % et + 3,2 % en moyenne annuelle, figure 1B.5) et cette hausse reste inférieure à celle du transport sur longue distance. Pour les coûts en revanche, la hausse pour le transport courte distance (+ 3,2 %) est un peu plus prononcée que pour la longue distance. Mais, sur le segment du transport courte distance aussi, les coûts progressent moins que les prix (+ 3,5 %), permettant une reconstitution partielle des marges.

Sur l'international, où la concurrence des autres pavillons européens est importante, le prix du transport routier redémarre (+ 3,5 %) après une quasi-stabilité en 2005 (+ 1,0 %).

Figure 1B.1 Indicateurs de démographie d'entreprises

en nombre d'entreprises, évolutions en %

	2000	2006	2007	07/06
Nombre au 01/01	45209	38183	38028	-0,4
TRM de proximité	26811	22950	22981	0,1
TRM interurbain	15106	12877	12799	-0,6
Location avec conducteur	2179	1402	1301	-7,2
Messagerie, fret express	1113	954	947	-0,7
Défaillances	1439	1010	901	-10,8
TRM de proximité	806	599	595	-0,7
TRM interurbain	496	352	261	-25,9
Location avec conducteur	84	24	20	-
Messagerie, fret express	53	35	25	-
Créations	3259	3093	3827	23,7
TRM de proximité	2335	2254	2676	18,7
TRM interurbain	759	737	1046	41,9
Location avec conducteur	60	22	22	-
Messagerie, fret express	105	80	83	-

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.

Figure 1B.3 Indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance

évolutions annuelles moyennes en %

	04/03	05/04	06/05	07/06
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	8,9	19,5	5,0	1,0
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	3,2	3,8	3,8	4,4
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,2	2,7	2,8	2,4
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	2,4	3,5	3,4	2,3
Personnel de conduite (salaires et charges)	1,1	0,9	1,1	3,0
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,5	2,0	1,6	1,6
Charges de structure (personnel administratif)	1,6	2,1	-1,8	3,3
Indice synthétique	3,2	6,0	2,4	2,4

Source : CNR

Figure 1B.6 Indicateurs d'activité de la messagerie – fret express

évolutions annuelles moyennes en %

	2007/2006			
	tonnes envois	CA		
national	messagerie traditionnelle	2,9	-1,2	4,7
	express tous poids	8,6	5,7	6,7
	express colis légers	5,2	3,3	3,4
import	messagerie traditionnelle	3,9	3,2	8,0
	express	8,0	5,3	-3,6
export	messagerie traditionnelle	0,0	6,9	3,6
	express	8,8	2,6	5,2

Source : MEEDDAT/SOeS - Enquête messagerie

Figure 1B.2 Comptes des entreprises du TRM

en milliards d'euros

NAF 60.2L, 60.2M, 60.2N et 60.2P	2005	2006	2007	07/06
	(sd)	(e)	(e)	
Production	34 143	36 397	39 628	8,9
Consommations Intermédiaires	21 314	22 814	24 829	8,5
dont achats de carburant	5 137	5 967	6 173	3,5
Valeur ajoutée (VA)	12 829	13 583	14 799	9,0
Charges de personnel	10 414	10 925	11 806	8,1
Impôts, taxes - subventions	854	890	1 014	10,9
Excédent brut d'exploitation	1 561	1 769	1 979	13,4
Taux de marge (EBE/VA) en %	12,2	13,0	13,4	4,1

Sources : Insee, CNR, Acoos, MEEDDAT/SOeS, estimations MEEDDAT/SOeS pour 2006 et 2007

NAF 63.4A	2004	2005	2006p	06/05
Production	11 131	11 283	11 783	4,4
Consommations Intermédiaires	8 040	8 198	8 650	5,5
Valeur ajoutée	3 091	3 086	3 133	1,5
Frais de personnel	2 558	2 621	2 656	1,3
Impôts, taxes - subventions	183	184	190	3,1
Excédent brut d'exploitation	349	280	287	2,4

Source : Insee – SIE, estimations MEEDDAT/SOeS pour 2006

Figure 1B.4 Prix des transports routiers de marchandises

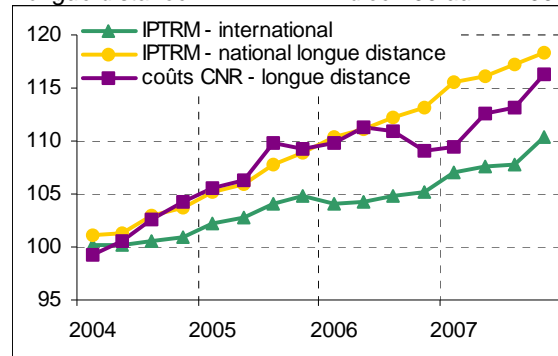
évolutions en moyenne annuelle en %

	2005	2006	2007
Prix du TRM national courte distance	2,6	3,1	3,5
Prix du TRM national longue distance	4,6	4,5	4,6
Prix du TRM à l'international	3,0	1,0	3,5
Ensemble	3,7	3,5	4,0

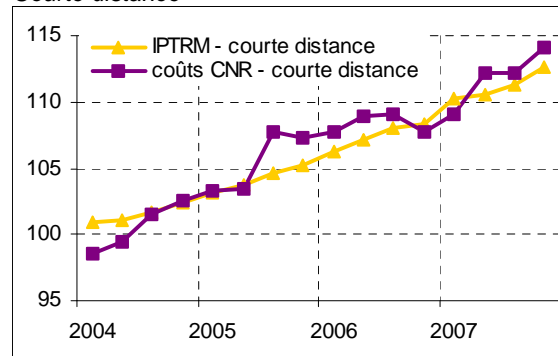
Source : MEEDDAT/SOeS – IPTRM

Figure 1B.5 Prix et coûts du TRM

Longue distance *indice 100 au T1-2003*



Courte distance



Sources : MEEDDAT/SOeS, CNR

2 – L'emploi

2A – L'emploi

Le transport

En 2007, les effectifs salariés des établissements de transport (hors agences de voyages) augmentent de +2,4 % après +0,8 % en 2006. En moyenne annuelle, sur ces deux dernières années, les évolutions sont donc similaires à celles de l'ensemble de l'économie : +1,6 % par an contre +1,8 %.

De 2001 à 2005, les évolutions de l'effectif salarié des transports (hors agences de voyages) avaient été similaires à celles de l'ensemble de l'économie : +0,4 % par an, en moyenne.

Le TRM élargi

Si, sur la période 1997-2001, l'effectif salarié du transport routier de marchandises élargi, augmentait régulièrement au rythme de 5 % par an en moyenne, les quatre années suivantes ont été marquées par une diminution continue de 0,8 % par an.

L'année 2006 marque une nouvelle rupture : l'effectif du TRM élargi augmente à nouveau, avec +2,2 % entre décembre 2005 et décembre 2006 puis +3,6 % entre décembre 2006 et décembre 2007. La conjoncture est surtout favorable au TRM de proximité, avec +6,2 %, puis 10,3 % (figure 2A.1).

Le recours à des effectifs intérimaires est lui aussi en hausse : 5 % (après 4,8 % en 2006), soit 19 700 intérimaires en équivalents temps plein (fiche 2C).

Si la structure de l'emploi par taille d'entreprises varie peu depuis 2001 dans le TRM élargi dans son ensemble, il n'en est pas de même pour le TRM de proximité où 2005 et 2006 se caractérisent par une baisse de la part des effectifs salariés des petites entreprises (moins de 10 salariés). Parallèlement, en 2006, on compte près de 1 400 petites entreprises en moins, après -300 en 2005 (figure 2A.4 et annexe 2.4).

Figure 2A.1 Effectif salarié au 31 décembre - Données brutes

effectifs en milliers ; évolutions et structures en %

Secteur d'activité	2001	2003	2005	2006	2007	Struct. 2007	Évolutions annuelles		
							05/04	06/05	07/06
Transport *	1 000,8	1 009,5	1 016,3	1 024,6	1 049,7	100,0	0,3	0,8	2,4
TRV	65,3	69,2	75,8	77,8	79,8	7,6	0,2	2,7	2,5
TRV régulier	51,9	54,9	58,4	58,5	59,4	5,7	1,2	0,3	1,4
Autres TRV	13,3	14,3	17,4	19,2	20,4	1,9	-3,2	10,6	6,0
TRM élargi	382,4	378,3	370,6	378,7	392,2	37,4	-0,3	2,2	3,6
TRM de proximité	104,0	102,4	106,2	112,8	124,4	11,9	4,0	6,2	10,3
TRM interurbain	199,4	200,1	196,2	197,4	201,4	19,2	-1,3	0,6	2,1
Loc. avec chauffeur	22,1	21,1	19,1	19,5	19,3	1,8	0,2	1,9	-0,5
Messagerie	57,0	54,7	49,0	49,1	47,0	4,5	-5,1	0,2	-4,2
Ensemble de l'économie	16 028,8	16 089,1	16 255,9	16 495,1	16 852,2		0,8	1,5	2,2

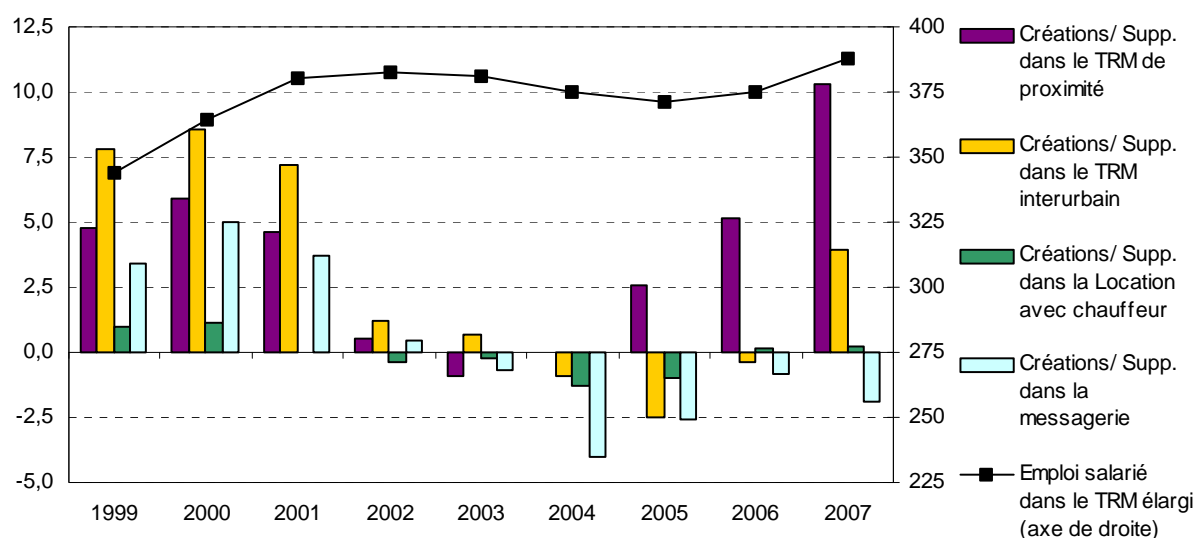
Sources : Unedic, Acoess, SNCF, RATP, Air France

* Transport : hors agences de voyages

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

Figure 2A.2 Évolution de l'emploi salarié dans le TRM (en moyenne annuelle)

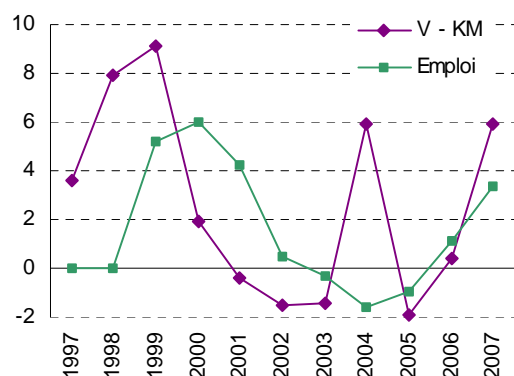
effectifs en milliers



Sources : Unedic, Acoess ; calculs MEEDDAT/SOeS

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

en %



Source : enquête TRM, Unedic ; calculs MEEDDAT/SOeS

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

en %

Activité	Taille	2000	2005	2006
TRM interurbain	0 à 9 salariés	14,1	12,2	12,3
	10 à 49 salariés	36,9	34,8	34,7
	50 salariés et plus	49,0	53,0	53,0
	Total	100,0	100,0	100,0
TRM de proximité	0 à 9 salariés	35,7	30,8	32,6
	10 à 49 salariés	40,9	40,9	38,9
	50 salariés et plus	23,4	28,3	28,5
	Total	100,0	100,0	100,0
Location avec cond.	0 à 9 salariés	11,5	9,9	11,2
	10 à 49 salariés	29,0	35,6	35,5
	50 salariés et plus	59,5	54,5	53,3
	Total	100,0	100,0	100,0
Messagerie	0 à 9 salariés	1,5	1,8	1,7
	10 à 49 salariés	7,7	8,1	7,8
	50 salariés et plus	90,7	90,1	90,6
	Total	100,0	100,0	100,0
Ensemble	0 à 9 salariés	16,1	15,3	15,8
	10 à 49 salariés	31,0	31,5	30,7
	50 salariés et plus	52,9	53,2	53,5
	Total	100,0	100,0	100,0

Source : MEEDDAT/SOeS - EAE

2B – Les caractéristiques des salariés

Une population ouvrière qualifiée

Au 31 décembre 2006, 61 % 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 3,7 % de cadres, et 6,9 % 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 (59,9 %), mais aussi moins qualifiés. A l'opposé, la location avec chauffeur compte 88,4 % 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 : 12,3 % contre 24,6 % dans l'ensemble des transports (hors RATP, SNCF et Air France) et 43,6 % dans l'ensemble des établissements relevant de l'Unedic (secteur concurrentiel hors ex-Grandes Entreprises Nationales). La messagerie se distingue avec 23,3 % de femmes (figures 2B.3, 2B.4 et annexe 2.3).

39 ans et 9 mois, l'âge moyen d'un salarié

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 9 mois contre 40 ans et 3 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 quatre mois entre décembre 2002 et décembre 2006 (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 11 mois entre décembre 2002 et décembre 2006 contre 12 mois pour l'ensemble des salariés du secteur.

En 2006, au sein du TRM élargi, l'âge moyen des conducteurs est supérieur à celui de l'ensemble des salariés : 40 ans et 3 mois (annexe 2.8). Il varie selon la catégorie de véhicule utilisé : ainsi, en 2003, parmi les adhérents à la Carcept, les conducteurs-livreurs ont en moyenne 38 ans et les conducteurs de poids lourds de plus de 19 tonnes, 41 ans et 10 mois (annexe 2.9).

Une ancienneté plus forte chez les grands routiers

Selon l'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers, l'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est en 2007, en moyenne, de 17 ans et 10 mois dans la profession et de 8 ans et 4 mois dans l'établissement.

L'ancienneté dans la profession est plus forte parmi les conducteurs « grands routiers » (18 ans et 7 mois en moyenne) que parmi les conducteurs courte distance (17 ans et 5 mois).

L'ancienneté dans l'établissement est à peu près deux fois moindre. Elle est similaire chez les « grands routiers » et chez les conducteurs courte distance : 8 ans et 4 mois contre 8 ans et 2 mois.

Sigles

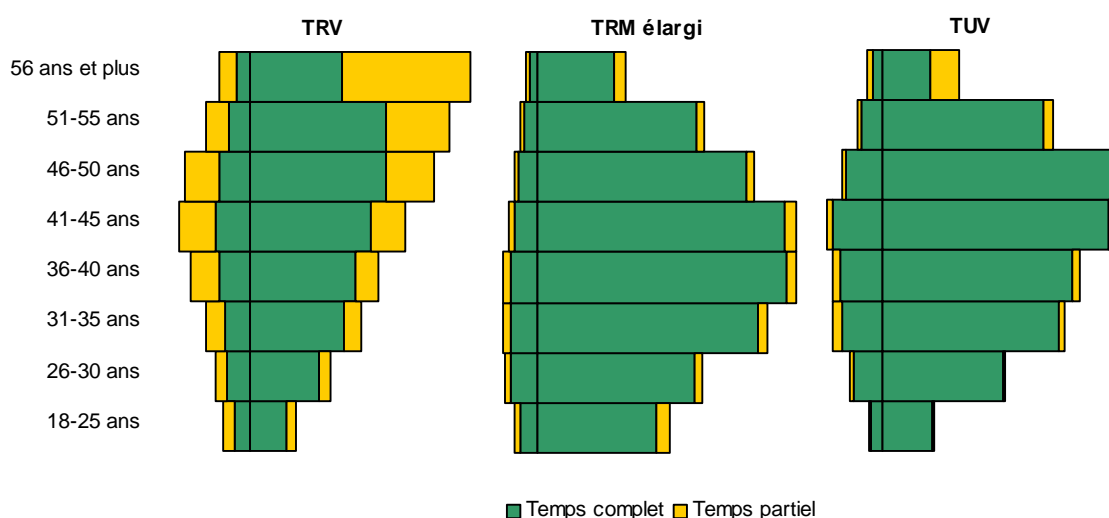
TRV : transport routier de voyageurs (602B, 602G)

TUV : transport urbain de voyageurs (602A).

Champ

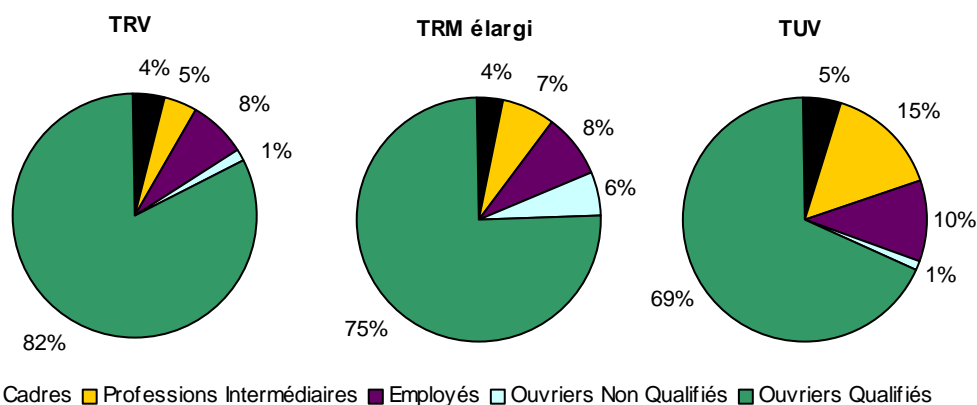
Sont étudiés dans cette fiche, les salariés sous contrat avec des établissements exerçant principalement une activité transport. Les **intérimaires** (fiche 2C) ne sont donc pas inclus dans ces statistiques car ils sont, dans les DADS, rattachés à une entreprise d'intérim sans précision de l'établissement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

Figure 2B.1 Pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2006 (femmes / hommes)



Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 2B.2 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2006



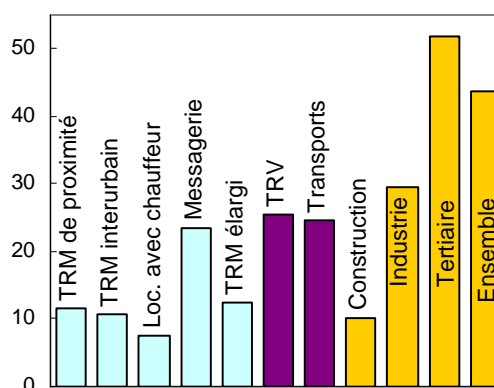
Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 2B.3 Proportion des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2006

Secteur d'activité	Conduc.	Dont Femmes
TRM élargi	68,9	2,4
TRM de proximité	72,8	3,2
TRM interurbain	73,9	1,8
Loc. de camions avec conducteur	79,4	2,3
Messagerie, fret express	36,1	3,2
TRV	78,6	20,1
TUV	46,1	11,2
Transports	37,8	6,6

Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 2B.4 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre 2007



Source : Unedic, données provisoires
 Champ Unedic : secteur concurrentiel, hors ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France), hors collectivités territoriales.

2C – Les caractéristiques des emplois

Forte augmentation de la mobilité des effectifs du TRM élargi en 2006

L'analyse des entrées et des sorties de salariés, à partir des déclarations de mouvements de main d'œuvre (EMMO / DMMO) dans les entreprises de dix salariés ou plus, permet d'éclairer quelque peu le fonctionnement de ce segment du marché du travail.

En 2006, le taux de rotation du personnel est élevé dans le TRM élargi (34,4 % ; figure 2C.1). Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (19,7 %) et la construction (23,6 %). C'est un taux néanmoins inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (42,1 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (53,9 %).

En 2006, le taux de rotation dans le TRM élargi augmente fortement, de 5,2 % par rapport à 2005, alors qu'il est constant pour l'ensemble des transports.

Un recours à l'intérim élevé dans le TRM, et en particulier dans la messagerie

Le recours à l'intérim assure une adaptation souple à l'évolution de la demande et permet de gérer au mieux l'incertitude sur le moment de la reprise et son ampleur.

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).

En 2007, le recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises s'intensifie (5,0% contre 4,8 % en 2006). Il reste supérieur à celui de l'ensemble des transports, en dépit de la plus forte augmentation de ce dernier (4,6 % en 2007 contre 4,3 % en 2006).

Le taux de recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises augmente légèrement dans tous ses sous-secteurs, à l'exception de la messagerie, plus soumise aux variations conjoncturelles de l'activité. Déjà fortement élevé dans ce sous-secteur, il gagne 1 point en 2007 et atteint les 13,5 %.

Le recours au temps partiel, moins fréquent dans le TRM

Dans le transport routier de marchandises élargi, comme dans ses sous-secteurs, le taux de temps partiel est plus faible que celui de l'ensemble des transports : 7,1 % contre 10,8 %, et même 34,2 % dans le transport routier de voyageurs.

Comme dans l'ensemble de l'économie, les employés sont les salariés qui travaillent le plus à temps partiel (19,2 % en moyenne en 2006), les ouvriers qualifiés venant en deuxième position (figure 2C.4).

Dans la messagerie, ce sont les ouvriers non qualifiés qui ont le taux de temps partiel le plus élevé (14,0%).

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

en %

Activité	Rotation en 2005	Rotation en 2006	Évolution 06/05
Industrie	19,3	19,7	2,1
Construction	22,2	23,6	6,3
Tertiaire	52,9	53,9	1,9
Transport dont :	31,8	31,8	0,0
TRV	30,6	29,8	-2,6
TRM	32,7	34,4	5,2
Ensemble	41,2	42,1	2,2

Sources : Dares DMMO/EMMO

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

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.

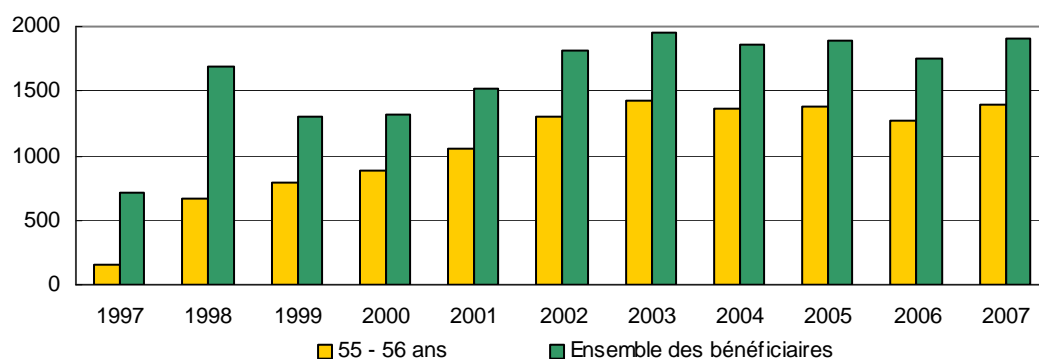
Figure 2C.2 Recours au travail temporaire, selon le secteur d'activité

taux de recours en %, intérimaires en milliers

	Taux de recours moyen				Intérimaires 2007
	2004	2005	2006	2007	
Agriculture	1,1	1,2	1,3	1,4	4,3
Industrie	6,6	6,7	7,0	7,5	290,3
Construction	8,1	8,6	8,8	8,8	132,3
Services	1,5	1,6	1,6	1,7	211,0
Transport	3,7	4,0	4,3	4,6	52,6
TRM	4,5	4,7	4,8	5,0	19,7
Ensemble	3,2	3,3	3,4	3,6	637,9

Source : Dares, exploitation des déclarations mensuelles des agences d'intérim à l'Unedic, calculs MEEDDAT/SOeS

* intérimaires en équivalents temps plein

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

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 2007, 17 713 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 66 % 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 2006

en %

Catégorie Professionnelle et Sociale	TRM de proximité	TRM interurbain	Loc. de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM élargi	Transports
Cadres	14,8	12,6	9,7	3,3	10,8	9,2
Professions Intermédiaires	10,6	8,0	7,7	4,4	7,5	8,5
Employés	25,0	20,2	20,8	11,7	19,2	18,0
Ouvriers Qualifiés	7,7	3,7	4,1	4,5	5,0	14,1
Ouvriers Non Qualifiés	13,6	15,5	14,1	14,0	14,5	9,4
Total	9,6	6,0	5,3	6,8	7,1	10,8

Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SOeS

2D – Le marché du travail

Le marché du travail « Transport et Logistique » (T&L) est plus vaste que celui des transports au sens strict : avec les conventions retenues par le SOeS, il couvre 33 métiers, chacun caractérisé par un code ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers, de l'ANPE). Mais 78,2 % des offres sont concentrées sur 4 métiers : les conducteurs de transport de marchandises (réseau routier), (24,2 %), les agents de stockage (25,4 %), les conducteurs-livreurs (11,8 %), et les agents de manipulation (17,4 % ; figure 2D.1).

Une offre « transport et logistique » sur trois est émise par les agences de travail temporaire

Les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs de ce marché. En effet, sur les 293 400 offres d'emploi enregistrées (OEE) à l'ANPE en 2007, seules 25,8 % sont émises par des établissements du secteur : les agences de travail temporaire et le commerce sont respectivement à l'origine de 35,9 % et 15,6% des offres. Sur le marché des conducteurs de TRM, l'influence du secteur est plus grande : les établissements du transport représentent 43,4 % des offres (figure 2D.1).

43,6 % des offres de conducteurs TRM sont des CDI

En 2007, les régions Île de France, Rhône-Alpes et PACA concentrent 33,1 % des 71 000 offres d'emploi enregistrées de conducteurs de TRM (figure 2D.3). Celles-ci sont majoritairement d'une durée inférieure à 6 mois. Mais dans un contexte de croissance de l'emploi du secteur (fiche 2A), la part des CDI ne cesse de croître avec 43,6 % en 2007 après 39,6 % en 2006 et 36,1 % en 2005 (figure 2D.2).

A l'opposé, en 2007, comme en 2006, seule une offre d'emploi d'agent de stockage sur quatre est un CDI (figure 2D.2).

Demandeurs d'emploi en baisse de 9,4 %

De fin décembre 2006 à fin décembre 2007, le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie 1 (DEFM1) des métiers « Transport et Logistique » a baissé de 9,4 %.

Fin décembre 2007, au sein de ceux-ci, 26,3 % sont des chômeurs de longue durée, soit une baisse de 4,2 points par rapport à 2006.

Augmentation des tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM...

De 2006 à 2007, l'augmentation des offres d'emploi (+ 13,2 %, figure 2D.3) conjuguée à la baisse des demandes d'emploi implique un renforcement des tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM. L'indicateur de tension est passé de 0,86 à 1,00, soit + 17 %. Le marché est très saisonnier et au deuxième trimestre 2007, les tensions culminent à 1,55 en métropole, et en particulier à 1,82 en Ile de France (figure 2D.4).

De ce fait, le laps de temps écoulé entre le dépôt d'une offre d'emploi et sa satisfaction est en augmentation : en 2006, après 34 jours, une offre sur deux est satisfaite ; en 2007, il faut attendre 39 jours. Le pic des offres du deuxième trimestre contribue aux délais extrêmes du troisième : 45 jours en 2007. Au quatrième trimestre 2007, les tensions restent élevées pour une fin d'année (0,72), et les délais avant satisfaction des offres n'ont jamais été aussi élevés depuis 3 ans : 43 jours pour une offre sur deux, 84 jours et plus pour une offre sur 4.

... mais aussi des agents de stockage

Alors que les tensions sur le marché du travail des agents de stockage étaient relativement stables en 2005/2006 (indicateur de tension à 0,93 et 0,92), l'année 2007 est marquée par une forte augmentation des tensions : 1,04.

Les difficultés de recrutement sont plus prononcées en régions Rhône-Alpes et PACA, soit une dissymétrie par rapport au marché du travail des conducteurs du TRM (figures 2D.4 et 2D.5).

DEFM1

Les statistiques officielles sur le nombre de demandeurs d'emploi portent sur les demandeurs inscrits à l'ANPE 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.

Les chômeurs de longue durée (CLD)

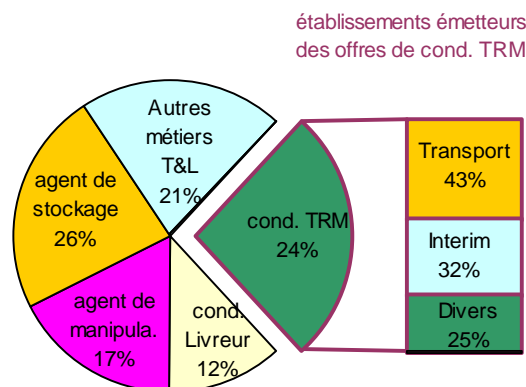
sont les demandeurs d'emploi dont l'ancienneté de la demande est supérieure ou égale à un an.

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.

Figure 2D.1 Offres d'Emploi Enregistrées « Transport & Logistique » en 2007

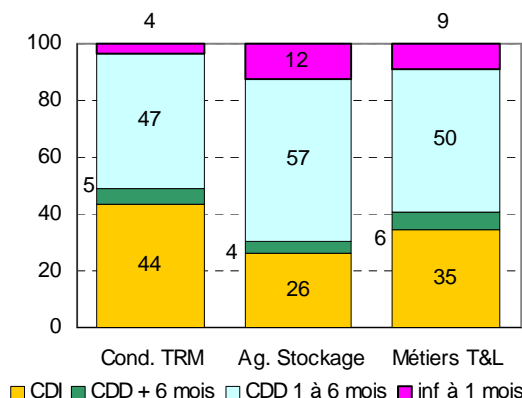
en %



Sources : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 2D.2 Offres d'Emploi Enregistrées selon le contrat de travail proposé en 2007

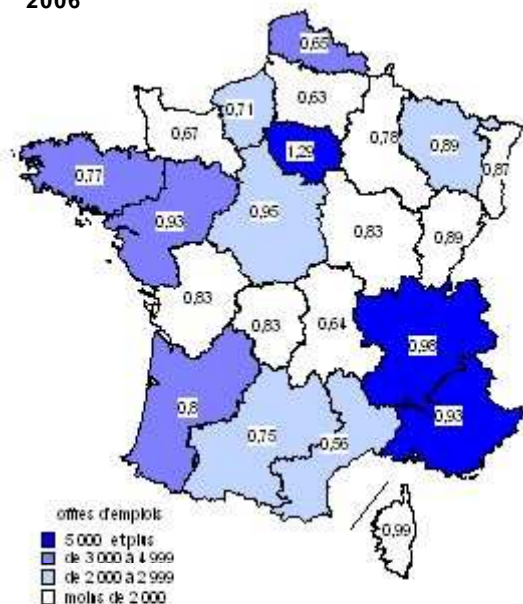
en %



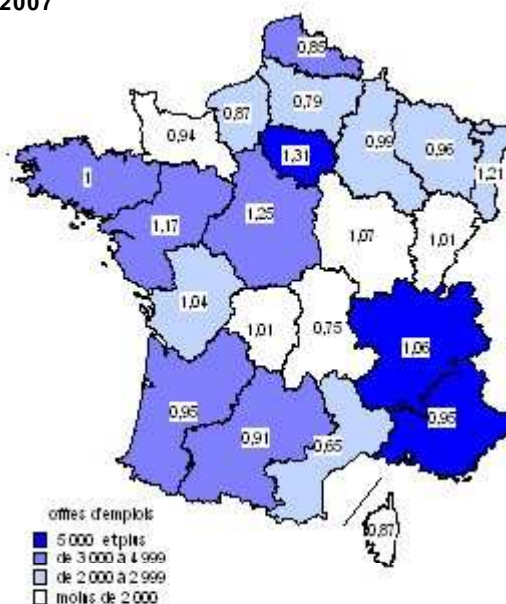
Sources : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 2D.3 Offres d'Emploi Enregistrées et indicateur de tension des « conducteurs de TRM »

2006

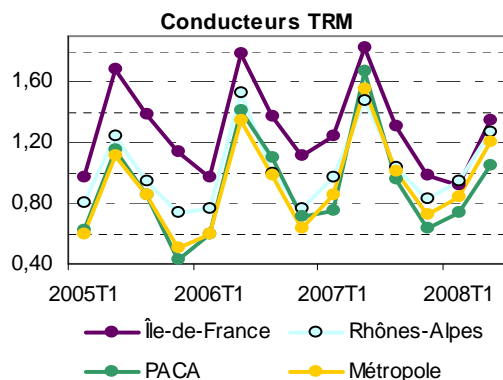


2007



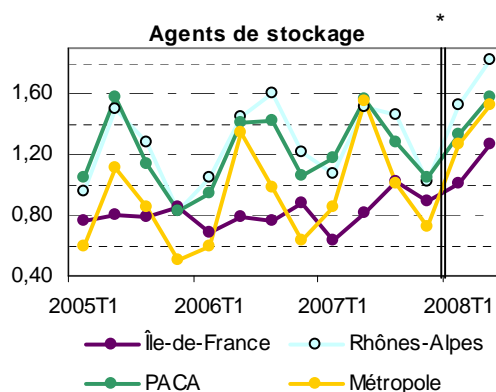
Sources : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SOeS

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



Sources : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 2D.5 Indicateur de tension des agents de stockage



Sources : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SOeS
* voir fiche méthodologique « Marché du travail... »

3 – La durée du travail

3A – Le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM

Avertissement :

De 2001 à 2004, le champ de l'enquête « chronotachygraphes » était celui du TRM restreint : le TRM de proximité (602L) et le TRM interurbain (602M).

Depuis 2005, il couvre le TRM élargi : c'est-à-dire, aussi la location avec chauffeur (602P), et la messagerie (634A).

Si le poids de ces deux derniers sous-secteurs est faible (environ 11 %), il faut cependant garder en mémoire cet élargissement de la couverture de l'enquête lors des comparaisons annuelles.

En conséquence, ce sont les évolutions par catégorie de conducteurs qui sont les plus robustes, le total étant influencé par les variations du poids des deux catégories (longue distance et courte distance), poids impacté tant par l'introduction de la messagerie que par des évolutions internes aux autres secteurs.

Temps de service hebdomadaire : 44 heures et 40 minutes en moyenne en 2006

En 2006, le temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers, pour une semaine de 5 jours et plus, est de 44 heures et 40 minutes dans le TRM élargi, et de 44 heures et 50 minutes dans le TRM restreint (figures 3B.1 et 3A.1).

La stabilité, entre 2005 et 2006, du temps de service moyen des conducteurs du TRM élargi recouvre une augmentation de celui des conducteurs courte distance, de l'ordre de 40 minutes, et une diminution d'1/2 heure de celui des grands routiers.

Les grands routiers travaillent 3 heures et demi de plus par semaine que les conducteurs courte distance

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).

En pratique, on retrouve des écarts sensibles de temps de service entre grands routiers et conducteurs « courte distance ».

En 2006, les grands routiers du TRM élargi travaillent en moyenne 46 heures et 40 minutes par semaine, contre 43 heures et 10 minutes pour les conducteurs « courte distance », soit 3 heures et demi de plus (contre 4 heures et demi en 2005), si l'on ne considère que les semaines de travail « complètes » (cinq jours et plus ; figure 3A.2).

La dispersion des temps de service hebdomadaires au sein de chacune de ces catégories de conducteurs est assez importante. En 2006, 45 % des grands routiers travaillent entre 43 et 51 heures par semaine. Le taux de grands routiers travaillant 51 heures et plus perd 4 points par rapport à 2005. A l'opposé, le taux de conducteur courte distance travaillant entre 47 et 55 heures gagne 4,1 points (figure 3A.3).

7,2 % des grands routiers ont un temps de service supérieur à 56 heures, ce qui est le cas de 3,8 % des autres conducteurs (annexe 3.4).

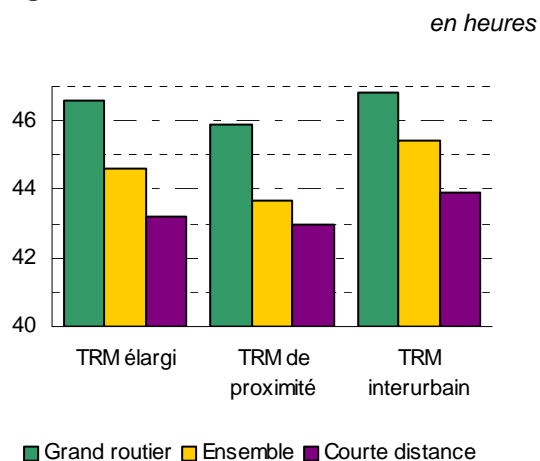
Figure 3A.1 Évolutions annuelles du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM restreint *

durée en heures, évolutions en minutes

	2002	2003	2004	2005	2006	Évol ^o 2005 2006
TRM restreint						
Grand routier	47,9	46,8	47,6	47,2	46,6	-40
Courte distance	43,4	44,6	44,1	43,1	43,5	20
Ensemble	46,0	45,8	45,8	45,1	44,9	-10
TRM de proximité						
Grand routier	46,8	45,5	46,0	46,3	45,9	-20
Courte distance	43,3	42,9	43,1	42,3	43,0	40
Ensemble	44,3	43,7	43,9	43,4	43,7	20
TRM interurbain						
Grand routier	48,1	47,1	47,9	47,4	46,8	-40
Courte distance	43,6	46,0	44,9	43,6	43,9	20
Ensemble	46,7	46,7	46,6	45,9	45,4	-30

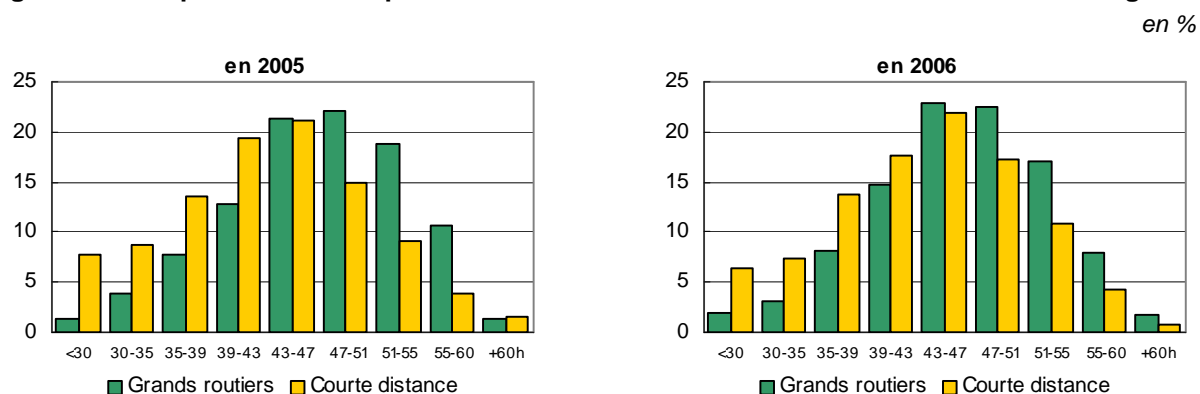
Source : voir Figure 3A.3

Figure 3A.2 Temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs du TRM élargi * en 2006



Source : voir Figure 3A.3

Figure 3A.3 Dispersion des temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM élargi*



Source : MEEDDAT/SOeS - enquête « chronotachygraphes »

* Champ TRM restreint : activités 602L et 602M

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

Lecture des tranches horaires : la tranche « 30-35 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 30 heures et strictement inférieurs à 35 heures.

La durée hebdomadaire

Elle est calculée sur la base des enregistrements de chronotachygraphes sur les semaines de 5 jours et plus (séries révisées annuellement).

Les conducteurs de la messagerie (634A)

Depuis 2005, les conducteurs de la messagerie et de la location avec chauffeur sont intégrés au champ de l'enquête. Cependant, la taille des sous-populations interrogées correspondantes ne permet pas de les isoler dans les statistiques.

Voir aussi la fiche

Le dispositif général de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers.

3B – Les composantes du temps de service hebdomadaire des conducteurs du TRM

Avertissement :

De 2001 à 2004, le champ de l'enquête « chronotachygraphes » était celui du TRM restreint : le TRM de proximité (602L) et le TRM interurbain (602M).

Depuis 2005, il couvre le TRM élargi : c'est-à-dire, aussi la location avec chauffeur (602P), et la messagerie (634A).

Si le poids de ces deux derniers sous-secteurs est faible (environ 11 %), il faut cependant garder en mémoire cet élargissement de la couverture de l'enquête lors des comparaisons annuelles.

En conséquence, ce sont les évolutions par catégorie de conducteurs qui sont les plus robustes, le total étant influencé par les variations du poids des deux catégories (longue distance et courte distance), poids impacté tant par l'introduction de la messagerie que par des évolutions internes aux autres secteurs.

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.

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

En 2006, pour l'ensemble des conducteurs du TRM élargi, la conduite occupe les deux tiers du temps de service moyen (soit 29 heures et 20 minutes sur un total de 44 heures et 40 minutes de service par semaine).

Mais les grands routiers, mobilisés sur de plus longs trajets, y consacrent 72 % de leur temps de service hebdomadaire (33 heures et 40 minutes), les autres travaux occupant 17 % (7 heures et 50 minutes).

En 2006, les temps d'attente sont plus élevés chez les grands routiers (5 heures et 10 minutes, soit 11 % de leur temps de service) que chez les conducteurs courte distance (4 heures et 10 minutes).

La multiplicité des opérations réalisées par les conducteurs « courte distance » et leur plus faible kilométrage se traduisent par un taux de conduite de 61 % (26 heures et 10 minutes en moyenne) alors que la part des autres tâches, couvrant notamment le chargement, le

déchargement, les formalités administratives, l'entretien du véhicule, (30 %, soit 12 heures et 50 minutes) est presque deux fois plus élevée que celle des grands routiers (figure 3B.2).

Augmentation de la part des travaux autres que la conduite chez les grands routiers

En 2006, chez les grands routiers, le taux de conduite baisse de 1,4 point au profit des travaux autres que la conduite. Chez les conducteurs courte distance, la situation est inverse : le taux de conduite progresse de 1,1 point. Quelque soit le rythme de travail, les taux d'attente stagnent.

Des temps de service plus faibles dans les petits établissements

Comparés aux conducteurs des établissements de 20 salariés et plus, les conducteurs des établissements de moins de 20 salariés ont des temps de service inférieurs (d'environ 2 heures), mais aussi des temps de conduite supérieurs. Ceci explique leurs taux de conduite très supérieurs à la moyenne : 76,6 % pour les grands routiers et 66,7 % pour les courte distance (figure 3B.3).

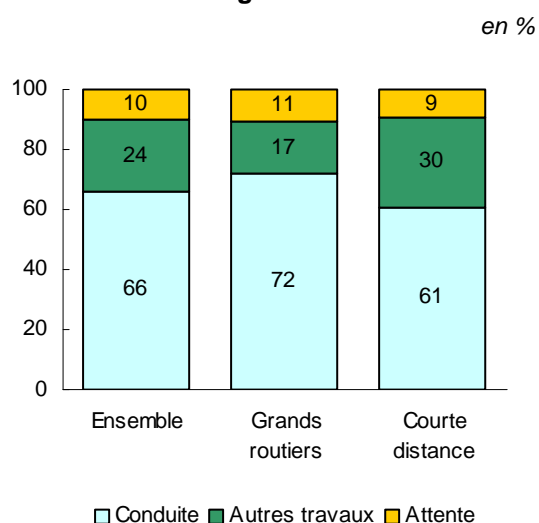
Les « grands » établissements (50 salariés et plus) se distinguent par un temps consacré à des travaux autres que la conduite particulièrement élevé, quelque soit le type de conducteur.

Figure 3B.1 Décomposition du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM *

en heures

	TRM restreint			TRM élargi	
	2004	2005	2006	2005	2006
Temps de service					
Grand routier	47,6	47,2	46,6	47,1	46,6
Courte distance	44,1	43,1	43,5	42,5	43,2
Ensemble	45,8	45,1	44,9	44,6	44,6
Temps de conduite					
Grand routier	35,4	34,9	33,9	34,6	33,6
Courte distance	27,1	26,2	26,8	25,3	26,2
Ensemble	31,2	30,5	29,9	29,6	29,3
Temps de travail (hors conduite)					
Grand routier	5,8	6,9	7,6	7,1	7,9
Courte distance	11,5	12,4	12,4	13,2	12,9
Ensemble	8,7	9,7	10,3	10,4	10,8
Temps d'attente					
Grand routier	6,4	5,4	5,1	5,3	5,1
Courte distance	5,5	4,4	4,3	4,0	4,1
Ensemble	5,9	4,9	4,7	4,6	4,5

Source : voir figure 3B.3

Figure 3B.2 Décomposition du temps de service hebdomadaire des conducteurs routiers du TRM élargi * en 2006

Source : voir figure 3B.3

Figure 3B.3 Décomposition du temps de service hebdomadaire moyen des conducteurs routiers du TRM élargi * selon la taille de l'établissement en 2006

	<i>temps en heures</i>				<i>taux en %</i>		
	Temps de service	Temps de conduite	Temps de travaux autres que conduite	Temps d'attente	Taux de conduite	Taux de travaux autres que conduite	Taux d'attente
Grands routiers							
1 à 19 salariés	46,1	35,3	6,0	4,8	76,6	13,0	10,4
20 à 49 salariés	46,3	33,3	7,3	5,8	71,9	15,8	12,5
50 salariés et plus	46,9	33,0	9,1	4,8	70,4	19,4	10,2
Ensemble	46,6	33,6	7,9	5,1	72,1	17,0	10,9
Courte distance							
1 à 19 salariés	41,8	27,9	9,3	4,6	66,7	22,2	11,0
20 à 49 salariés	44,4	26,2	14,0	4,2	59,0	31,5	9,5
50 salariés et plus	43,4	24,8	14,8	3,8	57,1	34,1	8,8
Ensemble	43,2	26,2	12,9	4,1	60,6	29,9	9,5
Ensemble							
1 à 19 salariés	43,2	30,3	8,2	4,6	70,1	19,0	10,6
20 à 49 salariés	45,1	28,9	11,4	4,8	64,1	25,3	10,6
50 salariés et plus	45,1	28,9	12,0	4,3	64,1	26,6	9,5
Ensemble	44,6	29,3	10,8	4,5	65,7	24,2	10,1

Source : MEEDDAT/SOeS - enquête « chronotachygraphes »

* Champ TRM restreint : activités 602L et 602M

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

Taux de conduite = temps de conduite / temps de service (idem pour les taux de travail et d'attente).

La durée hebdomadaire

Elle est calculée sur la base des enregistrements de chronotachygraphes sur les semaines de 5 jours et plus (séries révisées annuellement).

Les conducteurs de la messagerie (634A)

Depuis 2005, les conducteurs de la messagerie et de la location avec chauffeur sont intégrés au champ de l'enquête. Cependant, la taille des sous-populations interrogées correspondantes ne permet pas de les isoler dans les statistiques.

Voir aussi la fiche

Le dispositif général de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers.

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 du code du travail, 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 3h+9h ;

- 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

Augmentation du salaire horaire réel de 1,3 % en 2007

En 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 % (en moyenne annuelle). L'indice des prix à la consommation augmentant de 1,5 %, leur salaire horaire réel augmente de 1,8 % (figure 4A.2).

10,1 % des salariés du transports routiers sont au Smic

Au 1^{er} juillet 2007, le Smic horaire (brut) a augmenté de 2% (à 8,44 €).

Au sein du transport routier, de voyageurs et de marchandises, 10,1 % des salariés sont rémunérés au niveau du Smic au 1^{er} juillet 2007, chiffre un peu inférieur à celui

de l'ensemble de l'économie, mais presque le double de la proportion observée dans l'ensemble des transports (figure 4A.3). A noter que la proportion de salariés de l'ensemble des transports rémunérés au Smic a fortement baissé en 2007 (diminution de moitié).

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. 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 et de la solidarité), 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.

Celui du TRV couvre le champ « K02 _ Transport routier de voyageurs », soit :

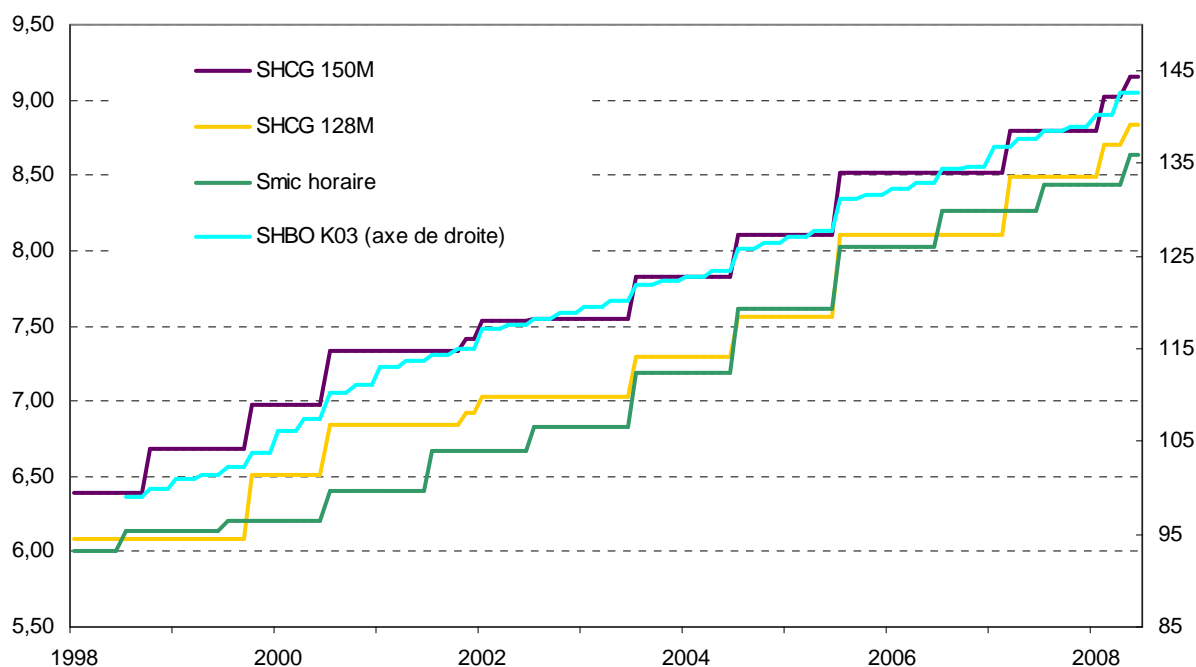
- 602A : Transports urbains de voyageurs ;
- 602B : Transports routiers réguliers de voyageurs ;
- 602C : Téléphériques, remontées mécaniques ;
- 602E : Transport de voyageurs par taxis ;
- 602G : Autres transports routiers de voyageurs.

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.

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 trimestrielle Acemo, Insee, MEEDDAT/DST, calculs MEEDDAT/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 %				
	2003	2004	2005	2006	2007
Salaire Horaire brut de Base Ouvrier (SHBO)					
Ensemble de l'économie	2,8	2,9	3,0	3,0	2,9
Transports	2,3	2,4	3,0	3,1	2,9
TRV	2,2	2,3	2,4	3,3	2,8
TRM	2,6	3,0	3,9	3,2	3,3
Prix à la consommation	2,1	2,1	1,7	1,7	1,5
Salaire horaire brut réel ouvrier					
Ensemble de l'économie	0,7	0,7	1,3	1,3	1,3
Transports	0,2	0,3	1,2	1,3	1,4
TRV	0,1	0,2	0,6	1,6	1,3
TRM	0,5	0,8	2,1	1,5	1,8

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs MEEDDAT/SOeS

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

	en %			
Secteur d'activité	2004	2005	2006	2007
Économie	15,3	16,3	15,1	12,9
Transport	10,5	11,3	9,5	5,7
Transport routier				10,1

Source : Dares - Enquêtes 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 selon les DADS (encadré).

En 2006, le salaire annuel net moyen pour un poste à temps complet dans le secteur des transports s'élève à 22 577 €, soit un niveau inférieur de 1,5 % à celui de l'ensemble des secteurs privés et semi-publics de l'économie (22 909 € ; figure 4B.1). Entre 2005 et 2006, compte tenu de la hausse des prix à la consommation de 1,7 %, les salaires réels des transports ont ainsi augmenté de 0,2 %, en euros constants, contre un recul de 0,3 % 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 18 904 € en 2006, 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 14 %, 11 % et 13 % 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 0,6 % du salaire net réel annualisé

En 2006, les salaires réels du TRM retrouvent une croissance similaire à 2004 : + 0,6 % en

moyenne, après le pic de croissance de 2005 (+ 1,3 %).

Si dans les transports en général, l'augmentation est plus faible (+ 0,2 %), les conducteurs se distinguent avec une croissance de + 0,8% (figure 4B.4).

Sur la période 2003 – 2006, les salaires réels du TRM ont augmenté de 0,8 % en moyenne annuelle. Mais la situation diffère selon les catégories sociales : + 1,1 % pour les ouvriers, + 1,0 % pour les employés et – 0,4 % 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. Cependant, si en 2006, les salaires de la messagerie stagnent en moyenne, ceux du TRM de proximité augmentent de 0,7 % (annexe 4.4).

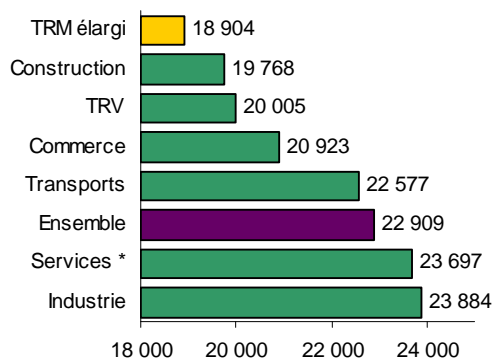
En ce qui concerne les ouvriers qualifiés, et en particulier les conducteurs, c'est dans la messagerie et dans le TRM de proximité que les salaires sont les plus faibles : respectivement 94% et 96% des salaires moyens des ouvriers qualifiés du TRM élargi. C'est dans le TRM interurbain que les conducteurs ont les salaires les plus élevés : 18 613 €, 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 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.

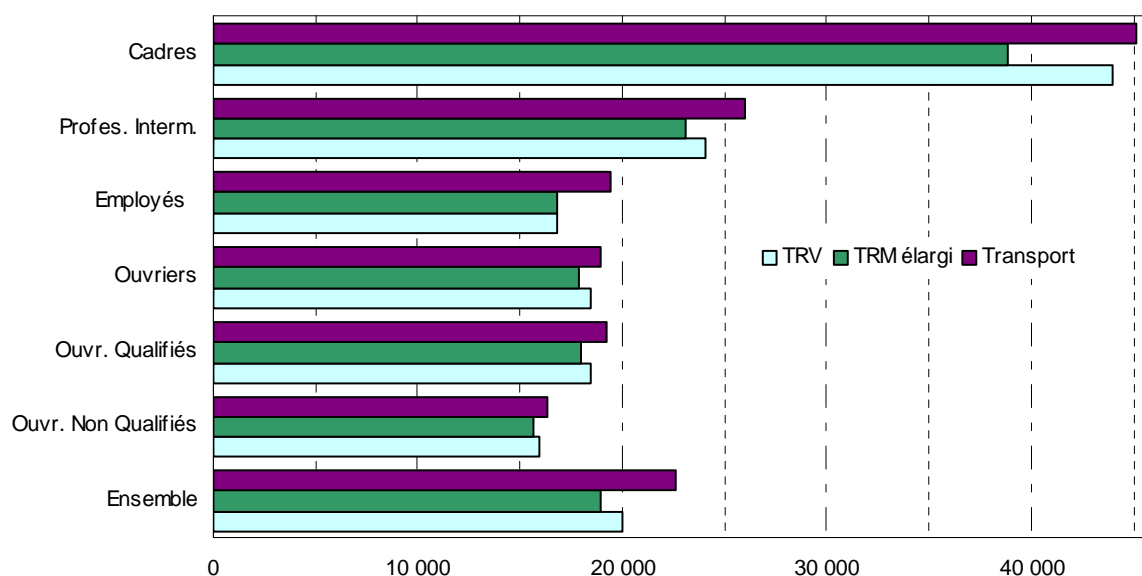
Figure 4B.1 Salaires nets moyens en AT selon les secteurs d'activité en 2006*en euros courants par an*

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT / 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	2005 / 2004	2006 / 2005
Industrie	1,0	0,7
Construction	0,9	0,7
Commerce	1,3	0,5
Services, dont :	1,1	-0,8
Transports	1,8	0,2
TRV	3,4	1,7
TRM élargi	1,3	0,6
Ensemble	1,3	-0,3

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT / SOeS

Figure 4B.3 Salaires réels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle en 2006*en euros courants*

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT / SOeS

Figure 4B.4 Salaires annuels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle dans le TRM élargi en 2006*salaires annuels en euros courants, évolutions en % d'euros constants*

	Salaires annuels nets moyens 2006					Évolution 2006 / 2005 des Salaires réels	
	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions	Messagerie et fret express	TRM élargi	TRM élargi	Transports
Cadres	38 152	37 497	38 418	41 741	38 816	-0,9	-0,5
Professions Intermédiaires	23 529	22 917	25 154	22 898	23 123	0,4	0,7
Employés	16 970	16 801	17 784	16 742	16 850	0,8	-1,2
Ouvriers	17 279	18 369	17 904	16 592	17 846	0,9	0,2
Ouvriers qualifiés	17 387	18 504	17 919	16 825	17 996	0,9	0,2
Conducteurs	17 354	18 613	17 841	16 978	18 074	1,0	0,8
Ouvriers non qualifiés	15 552	15 700	16 881	15 640	15 657	0,4	1,4
Ensemble	18 308	19 095	18 682	19 510	18 904	0,6	0,2

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT / 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 » (encadré).

Figure 4C.1 Salaire brut annuel moyen des conducteurs du TRM selon le type d'emploi en 2003

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

Source : Carcept

Champ : conducteurs à temps complet présents du 1^{er} janvier au 31 décembre 2003 dans un même emploi et une même entreprise

Nomenclature des emplois 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 du 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

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^{ème} heure et jusqu'à la 43^{ème} heure incluse hebdomadaire (ou 153^{ème} heure jusqu'à la 186^{ème} heure mensuelle) sont majorées de 25 %. Les heures effectuées à compter de la 44^{ème} heure hebdomadaire (ou 187^{ème} heure mensuelle) sont majorées de 50 %.

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 7 décembre 2006

Le nouvel accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles dans les entreprises de transport routier et des activités auxiliaires du transport a été 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.

L'accord conclu le 18 février 2008

Un accord sur les salaires minimums 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.

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

5 – La formation

5A – La formation dans le transport routier

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 : 42 % contre 32 % dans l'ensemble du secteur des transports en 2006.

La proportion de titulaires d'un baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur (20 %) est nettement moins élevée que dans l'ensemble du secteur des transports (33 %) et dans l'ensemble de l'économie (46 % ; figures 5A.1 et 5A.2, enquête emploi 2006).

Amélioration du niveau moyen de formation dans le transport routier

Depuis 1990, le niveau de formation initiale s'est nettement amélioré. Cette situation résulte d'une diminution de la part des actifs ne justifiant d'aucun diplôme ou titulaires du seul BEPC : elle est passée de 52 % à 42 %. La part des actifs titulaires au moins du baccalauréat atteint 20 % en 2006, 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 (le taux de bacheliers est passé de 28 % en 1990 à 46 % en 2006 ; annexe 5.1).

Un conducteur de 25 ans ou moins sur deux est titulaire d'un diplôme de la filière spécifique transport

Les conducteurs de classes d'âge plus récentes sont de plus en plus diplômés.

En 2007 selon l'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT), si 26,8 % des conducteurs n'ont aucun diplôme ou simplement le BEPC, seulement 12,0 % des 25-34 ans sont dans cette situation. De même, les détenteurs d'un BEP sont beaucoup plus nombreux parmi les jeunes conducteurs : 30,1 % des 25-34 ans contre 13,9 % pour l'ensemble des conducteurs. A l'inverse, la proportion des titulaires d'un CAP est de 30,7 % chez les 25-34 ans, contre 46,4 % pour l'ensemble des conducteurs.

Parallèlement, les formations spécifiques transport prennent une part grandissante chez les plus jeunes : 35,2 % 25-34 ans contre 18,2 % pour l'ensemble des conducteurs (figure 5A.3 et annexe 5.2).

172 000 personnes formées au transport routier

L'enquête EACT nous indique aussi qu'en 2007, dans le TRM, un conducteur de 25 ans ou moins sur deux est titulaire d'un diplôme de la filière spécifique transport, contre à peine 10 % des plus de 40 ans. Par ailleurs, d'après les données de la CNPE couvrant le champ de la convention collective du transport routier, le nombre de candidats ayant passé avec succès l'un des examens de l'enseignement professionnel du transport routier a plus que triplé entre 1992 et 2004.

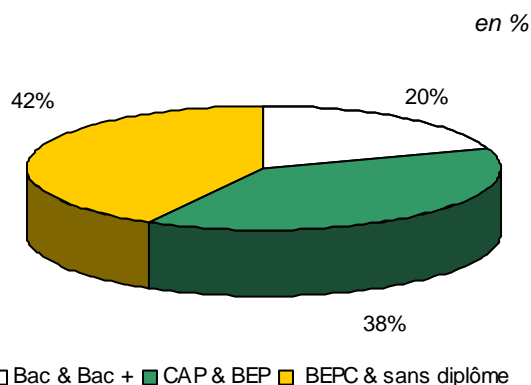
En 2007, plus de 172 000 personnes ont été formées dans des spécialités du transport routier et des activités auxiliaires du transport. Après le pic de formation en 2005, imputable à l'échéancier des formations obligatoires pour les conducteurs (fiche 5B), on retrouve le niveau de 2004. La filière conduite de véhicules se maintient après avoir accusé une forte baisse du nombre de formation en 2006 à laquelle contribuait pour l'essentiel la baisse des FCOS qui doivent être renouvelées tous les 5 ans (fiche 5B). Le nombre de candidats inscrits en formation « perfectionnement éco-sécurité » a doublé en 3 ans (figure 5A.4 et annexe 5.3).

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.

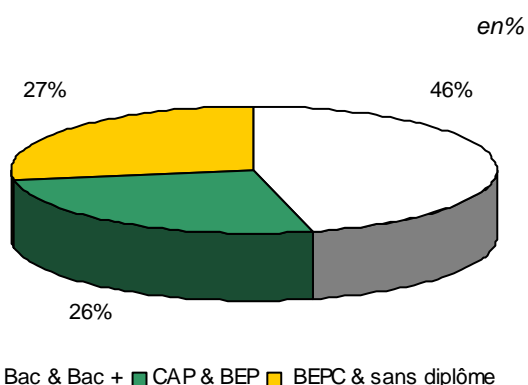
En 2007, le nombre de contrats de professionnalisation au sein de l'ensemble de la filière « transports routiers et activités auxiliaires du transport » atteint 5 700 dont 3 700 contrats de conduite de véhicule (figure 5A.5).

Figure 5A.1 Répartition des actifs selon le diplôme dans le transport routier en 2006



Source : Insee - enquête emploi 2006 (Naf 602)

Figure 5A.2 Répartition des actifs selon le diplôme dans l'ensemble de l'économie en 2006



Source : Insee - enquête emploi 2006

Figure 5A.3 Structure de la formation initiale des conducteurs routiers en 2007

en %

	25 à 34 ans	Ensemble
Aucun ou BEPC	12,0	26,8
Formations spécifiques à la "filière transport"	35,2	18,2
CAP conducteur routier	10,0	10,0
BEP conduite routière	11,0	3,3
Titre prof. de conducteur	10,3	3,7
Bac prof. transport	2,9	0,9
BTS transport	1,0	0,3
Formations non spécifiques à la "filière transport"	52,7	55,0
Autre CAP	20,7	36,5
Autre BEP	19,1	10,6
Autre BTS ou bac ou +	12,9	7,9
Autre	0,0	0,0

Source : MEEDDAT/SOeS - EACT 2007

Figure 5A.4 Effectifs en formation dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

nombre de participants

Familles professionnelles	2005	2006	2007
Direction - gestion	12 334	13 960	14 478
Conduite de véhicules	125 924	99 661	101 736
Ventes/achats - Techniques d'exploitation*	62 489	49 637	53 470
Maintenance	2 888	3 495	2 486
Total	203 635	166 753	172 170

Source : CNPE, données 2007 provisoires

* Les caristes sont pris en compte dans les effectifs des ventes/achats, techniques d'exploitation.

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

nombre de participants

	2004	2005	2006	2007
Nombre de contrats	3 973	3 506	5 792	5 728
dont conduite de véhicule	2 370	1 825	3 773	3 733

Source : CNPE, données 2007 provisoires

Données de la CNPE

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.

Le champ de la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport est le suivant : TRV (602B, 602G), TRM (602L, 602M, 602N, 602P), autres activités (631E en partie, 634A, 634B, 634C en partie, 641C, 712A en partie, 746Z en partie, et 851J).

EACT : enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers du TRM.

5B – Dispositions légales de formation des conducteurs

La formation initiale minimale obligatoire (Fimo)

De 1996, première année pleine d'application de la Fimo, à 2002, le nombre d'attestations délivrées annuellement dans le cadre de la Fimo du transport pour compte d'autrui n'a cessé de croître pour atteindre un rythme de croisière autour de 22 000 – 23 000. En 2007, on compte 23 900 attestations Fimo délivrées.

Quant au nombre d'attestations délivrées dans le transport pour compte propre, il poursuit son ascension (+ 47 % en 2007 après + 56 % en 2006), effet de la mise en œuvre des accords de branche prévus par la loi de 1998 et du décret n°2004-1186 du 8 novembre 2004 (figure 5B.1 et annexe 5.5).

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 2007, le nombre d'attestation délivrées est plus faible, avec 48 300.

Comme la formation initiale, la formation continue s'est élargi 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 2007, le nombre

d'attestations délivrées retrouve le niveau de 2005, avec 19 600 (contre 37 300 en 2006).

Les actions de perfectionnement liées au transport de matières dangereuses

Parmi les formations continues obligatoires, il faut également mentionner les actions de perfectionnement liées à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses (MD). En 2007, elles représentent environ 23 % des formations continues concernant la conduite de véhicules (CNPE ; annexe 5.3). En 2007, plus de 23 000 conducteurs ont suivi cette formation.

20,6 % des conducteurs pour compte d'autrui ont suivi une formation au cours des douze derniers mois

En 2007, 20,6 % des conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois.

Parmi eux, 20,0 %, ont suivi ou validé une Fimo, seule ou avec une autre formation (dont 17,7 % sans formation autre que Fcos ou MD). En particulier, de façon surprenante, 8,2% des stagiaires déclarent avoir suivi ou validé dans la même année une Fimo et une Fcos.

La part de ceux qui ont suivi une Fcos, ainsi qu'éventuellement une ou plusieurs autres formations, est de 64,3 %, soit 13,2 % de l'ensemble des conducteurs (figures 5B.2 et 5B.3). 59% des stagiaires Fcos déclarent être satisfaits de leur formation.

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**) 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.

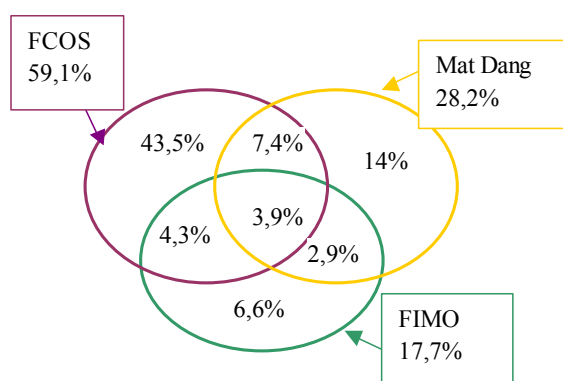
A ce jour, la formation professionnelle obligatoire concerne pour le secteur marchandises, les conducteurs salariés et non salariés du transport routier public et les conducteurs salariés du transport routier privé.

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

	nombre d'attestations										
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TRV											
FIMO					1 815	2 668	3 425	4 883	5 142	5 984	6 375
FCOS					3 087	2 727	6 808	19 583	23 085	6 531	7 077
TRM Compte d'autrui											
FIMO	9 673	11 608	18 626	20 910	22 932	23 166	22 734	22 313	20 336	22 691	23 929
FCOS	8 698	36 204	57 670	106 432	39 803	31 882	58 657	62 016	77 858	53 880	48 271
TRM Compte propre											
FIMO					474	590	568	752	1 212	1 894	2 793
FCOS					3 305	4 370	4 690	9 590	18 952	37 297	19 566
Total transport routier											
FIMO	9 673	11 608	18 626	20 910	25 221	26 424	26 727	27 948	26 690	30 569	33 097
FCOS	8 698	36 204	57 670	106 432	46 195	38 979	70 155	91 189	119 895	97 708	74 914

Source : DGITM/DST

Figure 5B.2 Conducteurs ayant suivi au moins une formation* depuis un an



Source : MEEDDAT/SOeS – EACT 2007

* champ restreint à : FIMO, FCOS, Matières dangereuses (MD), et aucune autre formation.

Figure 5B.3 Conducteurs ayant suivi au moins une formation depuis un an

		en %
Fcos,		
Fcos + MD,		
Fimo + Fcos,	59,1	Fimo,
Fimo + Fcos + MD		MD,
		Fimo + MD
Autres cas		Autres cas
avec Fcos	5,2	sans Fcos
		12,1
Ensemble		Ensemble
avec Fcos	64,3	sans Fcos
		35,7

Source : MEEDDAT/SOeS – EACT 2007

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.

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.

Ce nouveau dispositif de formation des conducteurs routiers, en vigueur depuis le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs, s'appliquera au transport de marchandises le 10 septembre 2009. Il va permettre, 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.

5C – La formation continue dans le transport routier de marchandises

Un taux de participation financière faible

En 2006, 1,96 % 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 (2,88 %) et deux fois plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (4,06 % ; figure 5C.1 et annexe 5.6).

Baisse de l'effort physique de formation continue

En 2006, le taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de marchandises faiblit (-7,8 %). Il est très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres : 28,5 % des salariés du TRM suivent une formation dans l'année, contre 44,4 % des salariés des transports terrestres.

La durée moyenne des stages dans le TRM est en moyenne de 21,6 heures, et en particulier de 21,5 heures pour les ouvriers.

L'effort physique de formation continue, égal au produit de ces deux grandeurs, faiblit fortement dans le TRM (-21,5 %), restant très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres (6,2 h par salarié contre 19,5 h).

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 5.7).

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 de 20 à 49 salariés que dans les entreprises de plus de 250 salariés (figures 5C.1 et 5C.3).

Seules les grandes entreprises, peu nombreuses, ont un taux de participation financière au dessus de 2%. Ce taux passe de 1,11 % de la masse salariale dans les entreprises du TRM de moins de 20 salariés, à 1,88 % dans les entreprises de 50 à 250 salariés puis à 2,33 % dans les entreprises 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'Etat, 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).

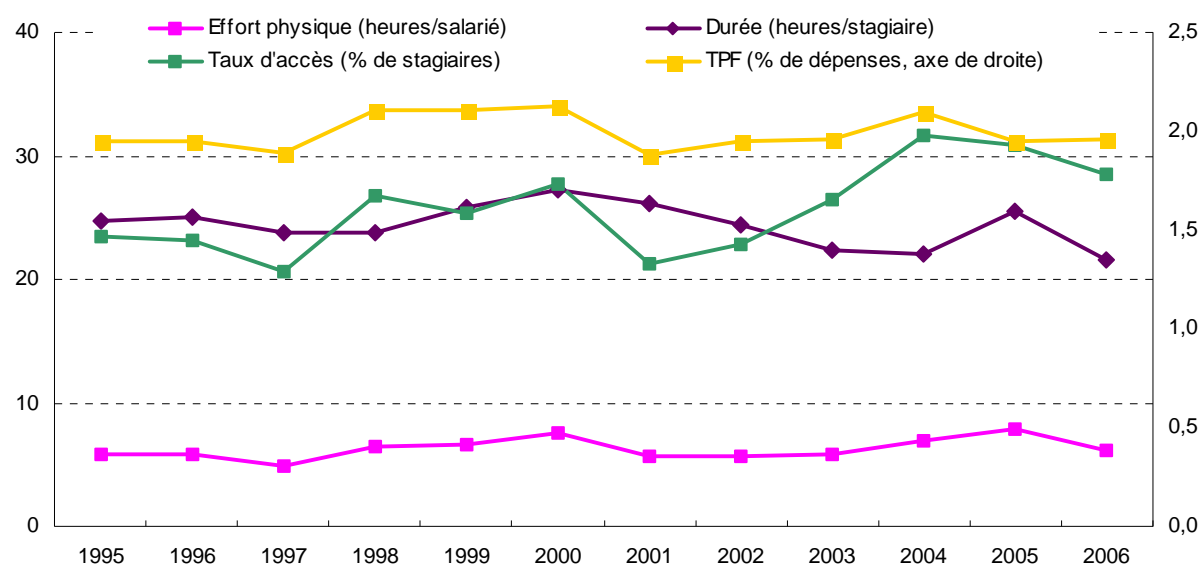
Le taux d'accès à la formation est le nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance).

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 2006

Effectif salarié	10 à 19	20 à 49	50 à 250	250 et plus	Total
Effort physique de formation continue, en heures/salarié	2,5	4,2	5,8	8,6	6,2
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire	22,3	25,0	21,3	20,7	21,6
Taux d'accès à la formation continue, en %	11,3	16,7	27,3	41,3	28,5
Taux de participation financière, en %	1,11	1,70	1,88	2,33	1,96

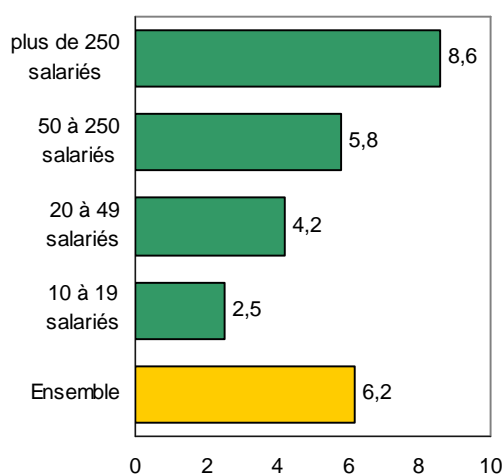
Source : Cereq
 Champ : voir encadré ci-contre.
 TRM élargi : 602L, 602M, 602P et 634A.

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 2006

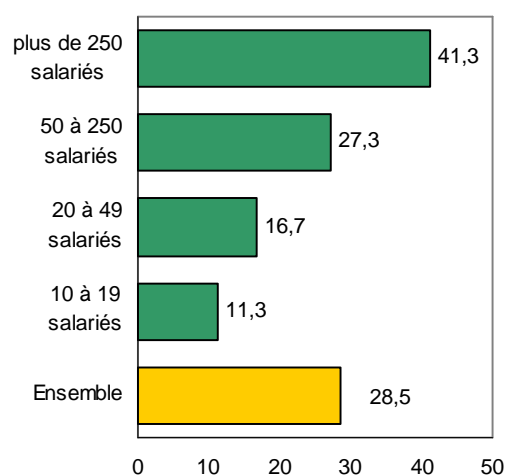
en heures / salarié



Source : Voir figure 5C.1

Figure 5C.4 Taux d'accès à la formation continue dans les entreprises de TRM élargi en 2006

en % de stagiaires



Source : Voir figure 5C.1

6 – L'accidentologie

6A – L'accidentologie du travail

Les transports routiers de marchandises : des activités à risques

Pour 2007, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) a enregistré un taux de risque du TRM qui se maintient, avec 8,6 % (figure 6A.2). Cela place ce secteur parmi les plus accidentogènes avec celui de la construction (8,4 %), alors que la moyenne, pour l'ensemble de l'économie, est de 3,9 % (figure 6A.1).

Pour l'ensemble du secteur des transports et de la manutention, la CNAMTS a enregistré 65 003 accidents du travail avec arrêt pour un effectif de 972 937 salariés, soit un « taux de risque » de 6,7 %, nettement au-dessus de la moyenne de l'ensemble des secteurs.

Le transport routier de marchandises contribue largement à cette situation. En 2007, 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 61 % des décès.

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

En 2006, 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 2006, les ouvriers sont victimes de 92 % des accidents avec arrêt : parmi eux, les ouvriers qualifiés (des conducteurs essentiellement) sont victimes de 75 % des accidents et les ouvriers non qualifiés de 18 %.

Le taux de risque d'accidents du travail avec arrêt est donc plus important pour les ouvriers non qualifiés (24,6 %) que pour les ouvriers qualifiés (8,7 %) dont font partie les conducteurs (figure 6A.3).

Les taux de risque sont relativement identiques suivant les sous-secteurs d'activité du TRM. Cependant, 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 27,6 % contre 22,4 % pour les autres activités ; pour les ouvriers qualifiés, ces chiffres sont respectivement de 10,8 % et 8,4 % (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).

Entre les plus et les moins de 40 ans, le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail se rapproche. En 2007, les moins de 40 ans représentent 53 % des salariés et 56 % des victimes d'accidents avec arrêt de travail.

Par contre, les écarts sont plus marqués pour les risques d'accidents graves et c'est, au contraire, pour les 50 ans et plus que la gravité, mesurée par le risque d'avoir une incapacité permanente, est la plus importante. Cette tranche d'âge représente 16 % des salariés et 29 % 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.

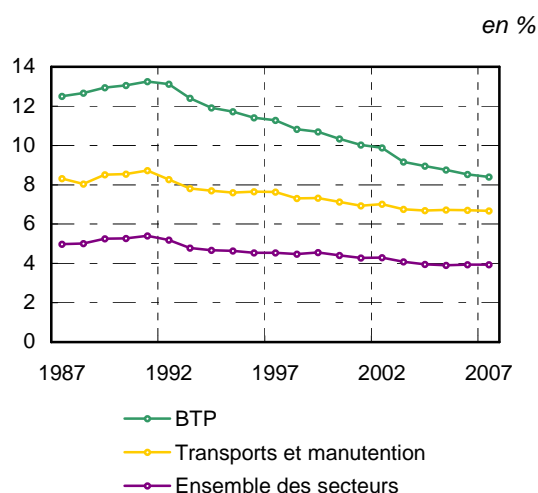
Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

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 des accidents avec arrêt

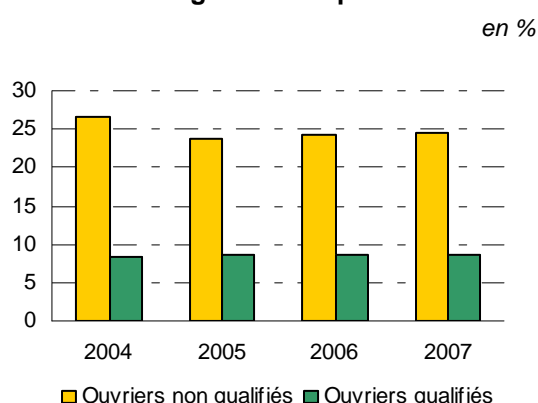
Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 6A.2 Taux de risque des accidents avec arrêt dans le TRM élargi

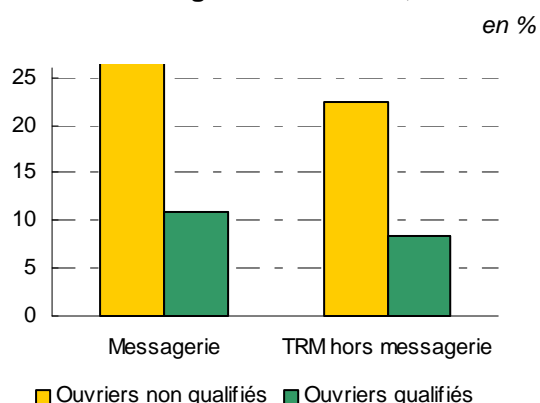
effectif, accidents et décès en unités ;
taux de risque en %,
taux de décès en « pour 10 000 »

	2004	2005	2006	2007
Effectif salarié	350 517	352 993	357 252	368 606
Acc. avec arrêt	29 506	30 242	30 459	31 604
Acc. avec IP	2 496	2 560	2 335	2 310
Décès	58	72	64	67
Taux de risque				
Acc. avec arrêt	8,4	8,6	8,5	8,6
Acc. avec IP	0,7	0,7	0,7	0,6
Taux de décès	1,7	2,0	1,8	1,8

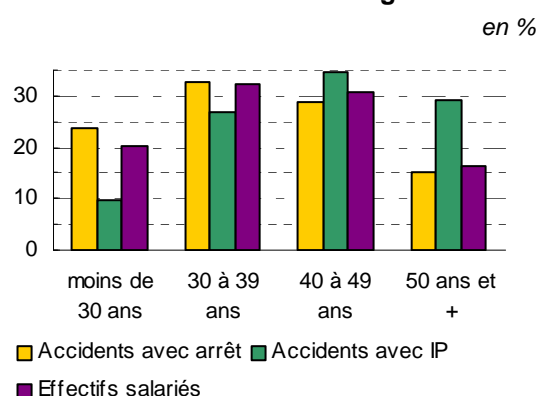
Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SOeS

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

Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 6A.4 Taux de risque des ouvriers dans le TRM élargi selon l'activité, en 2007

Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SOeS

Figure 6A.5 Répartition des effectifs et des accidents dans le TRM selon l'âge en 2007

Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SOeS

Le champ du transport routier de marchandises CNAMTS

Il diffère légèrement de la notion de secteur d'activité retenue dans le reste du document. Il comprend les activités (effectifs en 2007) :

602MD Transports routiers de marchandises (232 588 salariés)

602ME Transports routiers de marchandises par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants (27 238 salariés)

602MF Transports routiers associés (marchandises ou voyageurs) (3 704 salariés)

602PC Location de véhicules utilitaires et industriels (31 819 salariés) ; il couvre un champ plus large que le code 602P de la nomenclature NAF : il comprend en plus la location de véhicules avec conducteur dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes et la location de véhicules sans conducteur.

634AA Entreprises de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement / livraison à domicile des marchandises, messagerie, fret express (73 257 salariés).

6B – L'accidentologie poids lourds

De 1990 à 2007, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué fortement et davantage que le nombre total d'accidents corporels : - 58 % dans le premier cas et - 50 % dans le second.

Le nombre d'accidents poids lourds qui était en hausse depuis 2 ans retrouve le niveau de 2004. On dénombre ainsi en 2007, 4 216 accidents impliquant au moins un poids lourd (figure 6B.1).

En 2007, le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, se maintient à un niveau élevé : 15,7. Il reste 2,8 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

39 % des accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu sur le réseau national 2007 (autoroutes et routes nationales). Cette proportion est plus réduite (15 %) 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 (64 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents se produisent, le plus souvent, en ville (68 %). 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 18,7 en rase campagne, contre 10,5 en milieu urbain (respectivement 12,9 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 4,3 fois plus élevée en ville alors qu'en rase campagne, elle n'est que 1,4 fois plus élevée (figure 6B.4).

Des accidents en journée et en semaine

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus nombreux entre 6 heures et 18 heures. De même, en 2007, 76 % des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont

produits le jour, soit un peu plus que pour l'ensemble des véhicules (69 %). Egalement, 90 % de ces accidents se déroulent du lundi au vendredi, alors que ce chiffre est de 71 % pour l'ensemble des véhicules.

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

Augmentation des excès de vitesse en 2007

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, augmente : 14,7 % en 2007 contre 13,9 en 2006 (pour les véhicules légers, il est de 13,8 % et pour les motos de 31,5 % ; 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 : 1,5 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage est identique pour les accidents mortels. Pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,3 % et 18,8 % (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 2005, il y a eu 49 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 67 blessés et 10 tués.

Définitions

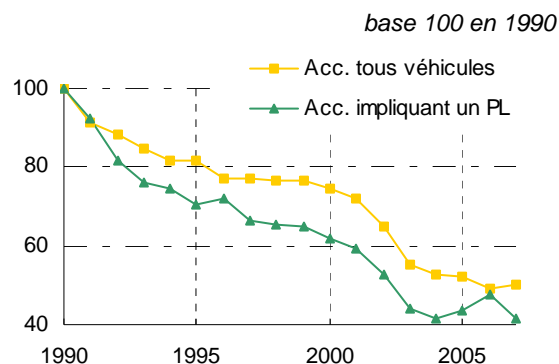
Le taux de gravité est le nombre de tués pour 100 accidents corporels.

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

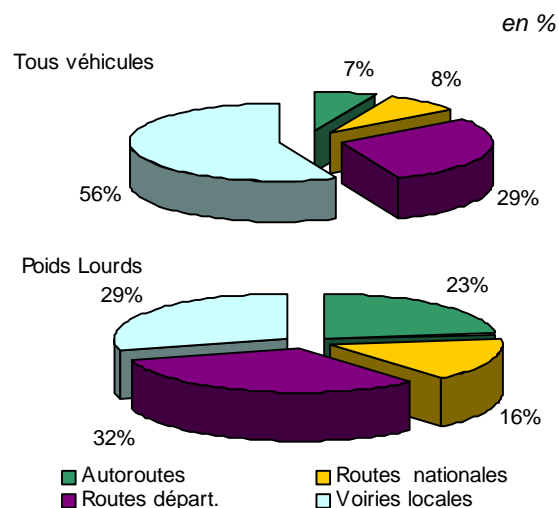
Figure 6B.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules depuis 1990

	1990	2000	2005	2006	2007
Accidents PL en % du total des accidents	6,2	5,2	5,2	6,0	5,2
Taux de gravité *					
Accidents PL (1)	16,58	16,77	16,49	14,23	15,70
Tous véhicules (2)	6,90	6,66	6,29	5,86	5,68
(1) / (2)	2,4	2,5	2,6	2,4	2,8

Source : ONISR

* voir encadré

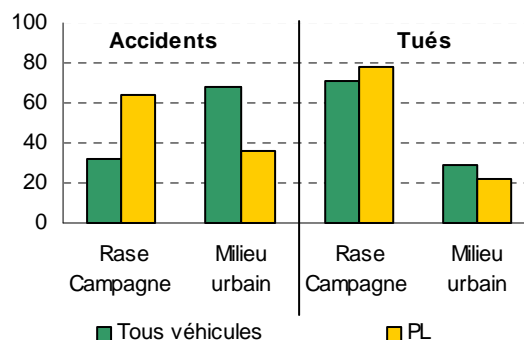
Figure 6B.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2007



Source : ONISR

Figure 6B.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2007

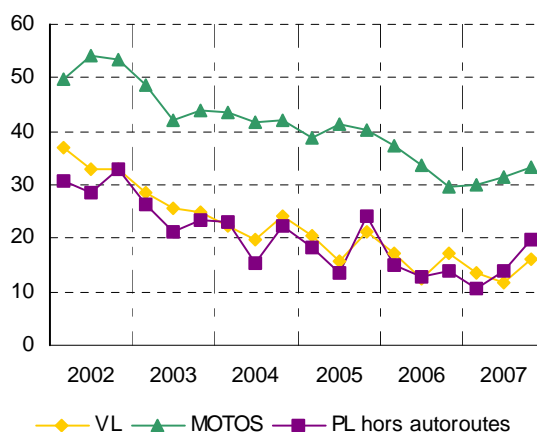
en %



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, 14,7 % des poids lourds ont dépassé la vitesse limite autorisée de plus de 10 km/heure en 2007.

Figure 6B.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2007

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	6 880	117 216	5,9
voitures de tourisme	4 684	74 034	6,3
poids lourds	61	4 077	1,5
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	966	5 690	17,0
voitures de tourisme	664	3 528	18,8
poids lourds	9	593	1,5

Source : ONISR

Annexes

Annexe 1 – La situation économique du secteur

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

en millions d'euros

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRM de proximité	5 934	6 510	6 864	6 847	7 438	8 166	8 229	8 431	9 580	10 628	10 518
TRM interurbain	13 863	14 471	16 412	17 180	18 289	19 786	19 784	20 097	21 257	21 325	22 067
Location de camions avec cond.	1 539	1 566	1 618	1 704	1 915	1 894	1 916	1 891	1 835	1 921	2 008
Messagerie, fret express	7 846	8 143	9 074	9 582	10 603	11 147	11 440	11 260	11 108	11 274	11 859

Source : MEEDDAT/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
Transport ferroviaire	46,5	40,7	44,0	44,6	45,3	48,4	43,5	43,4	40,9	39,9	35,5	36,0	37,9
Transport routier	171,8	196,9	204,8	212,7	225,0	229,4	234,5	236,1	237,7	250,5	249,1	256,2	266,3
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
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	21,7
Total Terrestre	245,1	265,8	276,6	285,1	298,5	306,8	306,9	307,4	307,6	318,2	312,2	322,4	333,5

en %

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

Source : CCTN 2007

Annexe 1.3 La démographie des entreprises du secteur des transports *

en unités

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Créations	9 248	8 372	8 745	8 230	7 626	6 010	5 708	5 666	6 333	6 194	6 019	6 265	7 728
Défaillances	1 958	2 104	2 145	1 792	1 715	1 824	1 741	1 678	1 805	1 781	1 818	1 413	1 268
Nombre au 31/12	91 699	92 724	92 442	92 017	93 343	91 350	90 262	89 655	90 238	88 940	87 032	87 995	nd

Source : Insee, Bodacc

* y compris agences de voyages

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

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

Source : MEEDDAT/SOeS - EAE

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Compte de production de la branche en prix 2000								
	en millions d'euros							
Consommations intermédiaires	17 684	17 979	18 946	19 161	18 980	20 313	20 128	20 682
Valeur ajoutée	12 427	13 400	13 339	13 415	14 156	14 344	14 494	14 893
Production effective	30 111	31 379	32 285	32 576	33 136	34 657	34 622	35 575
Le facteur travail de la branche								
	effectifs en milliers équivalent temps plein							
Salariés	287,1	303,5	315,3	320,2	321,3	325,1	325,5	nd
Non salariés	26,8	27,0	26,7	26,7	26,9	27,8	28,5	nd
Total des effectifs	313,9	330,5	342,0	346,9	348,2	352,9	354,0	nd

Source : Insee - Comptes de la nation, CCTN 2006

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
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	38,5
Camions (plus de 3,5t PTAC)	29,7	25,2	26,3	24,8	26,1	23,0	22,1	25,6	24,1
Tracteurs routiers	25,9	26,1	27,0	28,5	29,1	37,5	29,9	31,2	32,2
Total véhicules à moteur	77,5	79,6	90,1	91,1	89,7	97,7	91,2	96,1	94,8
Remorques et semi remorques	39,8	37,9	37,5	39,0	40,1	50,9	39,8	42,4	43,9
TRM interurbain									
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	8,3	10,8	17,6	16,9	14,5	14,9	17,4	14,6	14,8
Camions (plus de 3,5t PTAC)	32,2	32,2	38,3	37,5	33,5	36,1	31,5	33,6	34,6
Tracteurs routiers	70,9	76,8	89,6	93,4	98,5	97,1	98,4	96,4	98,8
Total véhicules à moteur	111,4	119,7	145,5	147,8	146,5	148,0	147,3	144,6	148,2
Remorques et semi remorques	108,4	111,8	127,2	133,3	136,1	133,1	136,6	131,6	137,2
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
Camions (plus de 3,5t PTAC)	14,9	10,3	10,7	11,1	10,1	8,6	11,8	10,0	10,1
Tracteurs routiers	7,5	7,7	9,1	9,5	8,7	8,9	7,9	12,9	8,6
Total véhicules à moteur	31,3	23,7	26,0	26,3	23,7	22,5	25,5	26,4	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	7,0
Camions (plus de 3,5t PTAC)	8,1	11,7	10,4	10,1	11,0	9,5	8,8	9,6	9,5
Tracteurs routiers	4,0	6,1	6,9	7,1	8,2	6,4	5,2	5,4	5,4
Total véhicules à moteur	16,2	21,9	24,8	24,2	25,9	22,9	21,1	21,1	21,8
Remorques et semi remorques	10,4	14,6	15,1	16,1	16,3	14,7	13,0	13,4	13,5
TRM élargi									
Camionnettes et camions (<3,5t PTAC)	43,1	48,8	68,0	67,6	60,5	64,1	69,3	63,5	63,6
Camions (plus de 3,5t PTAC)	84,9	79,4	85,7	83,4	80,7	77,2	74,2	78,8	78,3
Tracteurs routiers	108,3	116,8	132,7	138,4	144,5	149,9	141,5	146,0	145,0
Total véhicules à moteur	236,4	244,9	286,4	289,4	285,8	291,2	285,1	288,3	286,9
Remorques et semi remorques	168,0	174,6	192,4	201,8	203,3	212,8	199,5	199,6	206,3
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	53,3
Camions (plus de 3,5t PTAC)	61,9	57,4	64,5	62,3	59,6	59,1	53,6	59,2	58,7
Tracteurs routiers	96,9	102,9	116,7	121,8	127,6	134,6	128,4	127,7	131,0
Total véhicules à moteur	188,9	199,3	235,6	238,9	236,2	245,8	238,4	240,7	243,0
Remorques et semi remorques	148,2	149,7	164,7	172,2	176,2	184,0	176,3	174,0	181,1

Source : MEEDDAT/SOeS - EAE

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

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

	1997	1999	2001	2003	2004	2005	2006
Chiffre d'Affaires, y.c. sous-traitance	30 686 107	35 313 291	40 993 357	41 678 282	43 780 591	45 147 879	46 451 400
Valeur Ajoutée (brute) corrigée (1)	13 701 696	15 918 552	18 463 601	19 018 667	19 817 717	17 771 491	17 101 470
Excédent Brut d'Exploitation corrigé (1)	2 801 358	3 592 527	4 343 189	4 215 745	4 582 690	4 074 585	3 953 296
Taux VA (VA/CA)	45%	45%	45%	46%	45%	39%	37%
Taux marge EBE/VA	20%	23%	24%	22%	23%	23%	23%
Consommations Intermédiaires	19 523 573	22 586 684	26 241 975	26 709 540	28 188 752	29 436 762	30 439 765
<i>dont achats de carburant</i>	3 573 317	3 786 248	4 617 339	4 521 576	4 951 312	5 446 612	5 885 736
<i>dont loyers et charges locatives</i>	1 284 145	1 761 801	2 096 021	2 144 869	2 309 254	2 248 357	2 503 220
<i>dont crédit-bail</i>	541 297	649 978	798 987	927 072	960 617	983 113	915 033
<i>dont personnel extérieur à l'entreprise</i>	385 868	584 097	639 811	745 709	739 572	835 735	890 505
Charges de personnel	8 419 284	9 812 414	11 437 052	12 119 658	12 524 646	12 960 711	13 202 713
<i>dont charges sociales</i>	2 580 628	2 980 801	3 369 451	3 542 746	3 540 833	3 601 553	3 625 073
Impôts	846 899	1 062 502	1 148 872	1 142 846	1 244 263	1 288 853	1 406 264
<i>dont taxe professionnelle (*)</i>						464 398	506 703
Dotations d'exploitation aux amortissements	871 539	986 851	1 052 274	1 057 526	1 069 295	1 040 735	894 912
Charges financières	233 442	259 045	358 980	276 992	239 607	234 574	252 946
Investissements hors apports	1 331 822	1 492 610	1 591 900	1 376 308	1 869 462	1 481 865	1 491 202
Valeur brute des immobilisations corporelles en fin d'exercice	8 031 446	8 535 023	9 340 478	9 041 831	9 382 421	9 541 464	9 128 501
Effectifs (salariés + non salariés)	334 049	370 464	413 027	407 847	415 108	410 948	410 318
VA / effectifs	41,0	43,0	44,7	46,6	47,7	43,2	41,7
VA / Immo	1,7	1,9	2,0	2,1	2,1	1,9	1,9
Évolutions annuelles							
VA / effectifs		-1%	5%	-2%	2%	-9%	-4%
VA / Immo corporelles		4%	3%	-1%	0%	-12%	1%

Source : MEEDDAT/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 reprend les modifications enregistrées précédemment dans la valeur ajoutée brute

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
Transport *	931,0	972,6	1 000,8	1 009,2	1 009,5	1 013,8	1 016,3	1 024,6	1 049,7
TRV	60,3	63,3	65,3	67,2	69,2	75,6	75,8	77,8	79,8
TRV régulier	48,2	49,9	51,9	53,6	54,9	57,7	58,4	58,5	59,4
Autres TRV	12,2	13,4	13,3	13,6	14,3	18,0	17,4	19,2	20,4
TRM élargi	351,9	372,8	382,4	381,9	378,3	371,7	370,6	378,7	392,2
TRM de proximité	94,8	99,9	104,0	103,0	102,4	102,2	106,2	112,8	124,4
TRM interurbain	186,7	195,4	199,4	200,7	200,1	198,9	196,2	197,4	201,4
Loc. avec chauffeur	21,4	21,7	22,1	21,2	21,1	19,0	19,1	19,5	19,3
Messagerie	48,9	55,9	57,0	57,0	54,7	51,6	49,0	49,1	47,0
Ensemble de l'économie	15 143,3	15 742,4	16 028,8	16 135,0	16 089,1	16 134,5	16 255,9	16 495,1	16 852,2

évolutions en %

Secteur d'activité	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Transport *	4,4	4,5	2,9	0,8	0,0	0,4	0,3	0,8	2,4
TRV	3,0	4,8	3,1	3,0	2,9	9,4	0,2	2,7	2,5
TRV régulier	3,3	3,6	4,0	3,3	2,3	5,1	1,2	0,3	1,4
Autres TRV	2,1	9,5	-0,1	1,9	4,9	25,9	-3,2	10,6	6,0
TRM élargi	5,6	6,0	2,6	-0,1	-1,0	-1,7	-0,3	2,2	3,6
TRM de proximité	6,8	5,3	4,2	-1,0	-0,6	-0,2	4,0	6,2	10,3
TRM interurbain	4,8	4,6	2,0	0,7	-0,3	-0,6	-1,3	0,6	2,1
Loc. avec chauffeur	7,4	1,2	1,7	-4,2	0,0	-9,9	0,2	1,9	-0,5
Messagerie	5,4	14,3	2,0	0,1	-4,1	-5,5	-5,1	0,2	-4,2
Ensemble de l'économie	3,6	4,0	1,8	0,7	-0,3	0,3	0,8	1,5	2,2

Sources : Unedic, Acoess, SNCF, RATP, Air France

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

* Transport : hors agences de voyages

Annexe 2.2 Effectif salarié en moyenne annuelle

Secteur d'activité	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TRM élargi	327,2	344,1	364,7	380,3	382,2	381,0	374,8	371,3	375,4	387,9
TRM de proximité	87,4	92,1	98,1	102,7	103,2	102,3	102,3	104,9	110,1	120,4
TRM interurbain	175,3	183,0	191,6	198,8	200,1	200,7	199,8	197,3	196,9	200,8
Loc. avec chauffeur	19,7	20,7	21,8	21,9	21,5	21,2	20,0	19,0	19,2	19,4
Messagerie	44,8	48,2	53,3	57,0	57,4	56,7	52,7	50,1	49,2	47,4

Sources : Unedic, Acoess ; calculs MEEDDAT/SOeS

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

en %

Secteur d'activité	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Construction	8,7	8,8	9,0	8,9	9,0	9,0	9,1	9,3	9,5	9,5	9,6	9,7	9,8	10,0
Industrie	30,1	29,8	29,7	29,6	29,5	29,4	29,5	29,6	29,6	29,5	29,5	29,4	29,5	29,6
Tertiaire, dont:	51,2	51,1	51,2	50,9	50,7	50,6	50,6	51,1	51,2	51,4	51,5	51,5	51,7	51,8
Transports	21,2	21,2	21,4	21,2	21,6	21,8	22,3	22,5	22,7	22,8	23,1	23,2	24,5	24,6
TRV	18,2	18,9	18,9	19,5	20,0	20,6	21,3	22,0	22,5	22,9	23,4	24,2	25,1	25,5
TRV régulier	18,1	19,0	19,1	19,6	20,3	20,9	21,6	22,5	22,9	23,4	24,1	24,8	25,6	25,8
Autres TRV	18,3	18,4	18,1	18,9	18,7	19,6	19,9	20,2	20,8	21,3	21,0	21,9	23,6	24,5
TRM élargi	12,3	12,2	12,1	12,0	12,0	12,0	12,5	12,6	12,6	12,6	12,5	12,4	12,2	12,3
TRM de proximité	11,0	10,8	10,8	10,8	11,1	11,2	11,2	11,8	11,4	11,4	12,1	11,8	11,4	11,5
TRM interurbain	10,3	10,4	10,3	10,3	10,1	10,1	10,5	10,5	10,5	10,7	10,4	10,6	10,5	10,8
Loc. avec chauffeur	8,6	8,1	8,0	7,8	7,4	7,2	7,7	7,9	7,9	7,7	7,2	7,4	7,2	7,6
Messagerie	24,8	24,4	23,9	23,0	22,9	23,0	23,5	23,6	23,9	23,9	23,4	22,6	22,4	23,3
Ensemble	41,5	41,5	41,8	41,8	41,8	41,9	42,0	42,5	42,7	43,0	43,2	43,2	43,4	43,6

Source : Unedic, données 2007 provisoires ; calculs MEEDDAT/SOeS

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

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

en unités

Activité	Taille	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRM interurbain	0 à 9 salariés	11 638	11 343	11 659	10 411	10 653	10 386	9 317	9 397	8 586
	10 à 49 salariés	2 858	2 720	2 923	3 114	3 065	2 917	2 953	2 722	2 665
	50 salariés et plus	592	632	676	694	688	702	706	675	681
	Total	15 088	14 695	15 258	14 219	14 406	14 005	12 976	12 794	11 932
TRM de proximité	0 à 9 salariés	22 115	22 542	20 895	21 346	19 640	19 478	18 367	18 106	17 594
	10 à 49 salariés	1 577	1 530	1 707	1 891	1 926	1 839	1 891	2 139	2 009
	50 salariés et plus	154	173	187	202	195	216	194	206	191
	Total	23 846	24 245	22 789	23 439	21 761	21 533	20 452	20 451	19 794
Location avec cond.	0 à 9 salariés	2 111	2 046	1 577	1 445	1 301	1 233	1 195	1 030	976
	10 à 49 salariés	290	285	282	267	255	267	247	308	309
	50 salariés et plus	74	72	78	72	81	79	80	92	89
	Total	2 475	2 403	1 937	1 784	1 637	1 579	1 522	1 430	1 374
Messagerie	0 à 9 salariés	526	607	596	476	586	562	617	594	536
	10 à 49 salariés	219	234	226	229	205	209	207	224	220
	50 salariés et plus	191	186	194	184	179	170	164	161	163
	Total	936	1 027	1 016	889	970	941	988	979	919
TRM élargi	0 à 9 salariés	36 390	36 538	34 727	33 678	32 180	31 659	29 496	29 127	27 692
	10 à 49 salariés	4 944	4 769	5 138	5 501	5 451	5 232	5 298	5 393	5 203
	50 salariés et plus	1 011	1 063	1 135	1 152	1 143	1 167	1 144	1 134	1 124
	Total	42 345	42 370	41 000	40 331	38 774	38 058	35 938	35 654	34 019

Source : MEEDDAT/SOeS - EAE

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

en ETP*

Activité	2001			2002			2003		
	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total
TRM interurbain	189 208	8 792	198 000	186 882	9 302	196 184	188 761	9 139	197 900
TRM de proximité	92 747	18 832	111 579	90 827	16 621	107 448	93 393	17 224	110 617
Location avec conducteur	20 705	1 316	22 021	20 654	1 125	21 779	20 010	1 201	21 211
Messagerie	81 051	376	81 427	80 141	459	80 600	77 640	479	78 119
TRM élargi	383 711	29 316	413 027	378 504	27 507	406 011	379 804	28 043	407 847

Activité	2004			2005			2006		
	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total
TRM interurbain	192 056	9 076	201 132	183 407	8 626	192 033	183 435	7 250	190 685
TRM de proximité	91 996	16 518	108 514	108 524	15 421	123 945	107 811	15 251	123 062
Location avec conducteur	18 953	1 162	20 115	19 991	988	20 979	20 597	904	21 501
Messagerie	74 958	509	75 467	73 618	553	74 171	74 829	493	75 322
TRM élargi	377 963	27 265	405 228	385 540	25 588	411 128	386 672	23 898	410 570

Source : MEEDDAT/SOeS - EAE

* ETP : Équivalent Temps Plein

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

en ETP*

Activité	Taille	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRM interurbain	0 à 9 salariés	25 734	25 610	25 382	26 725	24 304	24 873	23 870	22 288	22 526
	10 à 49 salariés	63 625	63 402	66 470	70 566	68 509	67 803	68 336	63 900	63 687
	50 salariés et plus	75 530	80 490	88 076	91 917	94 069	96 085	99 850	97 219	97 222
	Total	164 889	169 502	179 928	189 208	186 882	188 761	192 056	183 407	183 435
TRM de proximité	0 à 9 salariés	34 630	30 798	29 854	33 623	31 280	34 388	33 077	33 386	35 155
	10 à 49 salariés	31 259	30 640	34 178	37 944	38 228	36 464	37 885	44 435	41 963
	50 salariés et plus	16 726	18 576	19 545	21 180	21 319	22 541	21 034	30 703	30 693
	Total	82 615	80 014	83 577	92 747	90 827	93 393	91 996	108 524	107 811
Location avec cond.	0 à 9 salariés	2 964	2 761	2 649	2 546	2 568	2 373	2 262	1 975	2 302
	10 à 49 salariés	7 031	6 948	6 670	6 730	6 253	6 437	6 108	7 113	7 307
	50 salariés et plus	9 626	10 575	13 710	11 429	11 833	11 200	10 583	10 903	10 988
	Total	19 621	20 284	23 029	20 705	20 654	20 010	18 953	19 991	20 597
Messagerie	0 à 9 salariés	980	1 169	1 224	1 232	1 485	1 301	1 357	1 289	1 236
	10 à 49 salariés	6 026	6 499	6 184	6 145	5 745	6 019	5 856	5 979	5 802
	50 salariés et plus	61 427	65 137	72 489	73 674	72 911	70 320	67 745	66 350	67 791
	Total	68 433	72 805	79 897	81 051	80 141	77 640	74 958	73 618	74 829
Ensemble	0 à 9 salariés	64 308	60 338	59 109	64 126	59 637	62 935	60 566	58 938	61 219
	10 à 49 salariés	107 941	107 489	113 502	121 385	118 735	116 723	118 185	121 427	118 759
	50 salariés et plus	163 309	174 778	193 820	198 200	200 132	200 146	199 212	205 175	206 694
	Total	335 558	342 605	366 431	383 711	378 504	379 804	377 963	385 540	386 672

en %

Activité	Taille	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,6	15,1	14,1	14,1	13,0	13,2	12,4	12,2	12,3
	10 à 49 salariés	38,6	37,4	36,9	37,3	36,7	35,9	35,6	34,8	34,7
	50 salariés et plus	45,8	47,5	49,0	48,6	50,3	50,9	52,0	53,0	53,0
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
TRM de proximité	0 à 9 salariés	41,9	38,5	35,7	36,3	34,4	36,8	36,0	30,8	32,6
	10 à 49 salariés	37,8	38,3	40,9	40,9	42,1	39,0	41,2	40,9	38,9
	50 salariés et plus	20,2	23,2	23,4	22,8	23,5	24,1	22,9	28,3	28,5
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Location avec cond.	0 à 9 salariés	15,1	13,6	11,5	12,3	12,4	11,9	11,9	9,9	11,2
	10 à 49 salariés	35,8	34,3	29,0	32,5	30,3	32,2	32,2	35,6	35,5
	50 salariés et plus	49,1	52,1	59,5	55,2	57,3	56,0	55,8	54,5	53,3
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Messagerie	0 à 9 salariés	1,4	1,6	1,5	1,5	1,9	1,7	1,8	1,8	1,7
	10 à 49 salariés	8,8	8,9	7,7	7,6	7,2	7,8	7,8	8,1	7,8
	50 salariés et plus	89,8	89,5	90,7	90,9	91,0	90,6	90,4	90,1	90,6
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Ensemble	0 à 9 salariés	19,2	17,6	16,1	16,7	15,8	16,6	16,0	15,3	15,8
	10 à 49 salariés	32,2	31,4	31,0	31,6	31,4	30,7	31,3	31,5	30,7
	50 salariés et plus	48,7	51,0	52,9	51,7	52,9	52,7	52,7	53,2	53,5
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : MEEDDAT/SOeS - EAE

* ETP : Équivalent Temps Plein

Annexe 2.7 Structures par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre 2006

en %

Catégorie Professionnelle	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM élargi	Ensemble des transports
Cadres	3,4	3,2	2,6	7,0	3,7	9,0
Professions Intermédiaires	5,8	5,3	4,0	16,6	6,9	15,6
Employés	6,7	7,5	5,0	16,6	8,3	14,8
Ouvriers	84,0	84,0	88,4	59,9	81,1	60,6
Ouvriers Qualifiés	5,4	4,6	1,5	12,6	5,7	5,7
Ouvriers Non Qualifiés	78,6	79,4	86,9	47,3	75,3	55,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SOeS

Annexe 2.8 Âge moyen et médian de la population salariée au 31 décembre 2006

âge en année
vieillessement en mois

Secteur d'activité	Âge moyen		Âge médian		Viellissement depuis 2002 (en mois)	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
TRM	39,7	40,3	40	40	12	11
TRM de proximité	39,2	39,4	39	39	11	9
TRM interurbain	40,2	40,8	40	41	11	11
Loc. de camions avec conducteur	41,0	41,2	41	41	12	12
Messagerie, fret express	38,8	40,1	39	40	16	15
TRV	44,5	45,5	45	46	13	15
TRV régulier	44,5	45,5	45	46	14	17
Autres TRV	44,4	45,4	45	46	8	9
TUV	41,4	41,4	42	41	9	6
Transport	40,3	41,4	40	42	11	11

Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SOeS

Lecture : les conducteurs du TRM élargi ont un âge moyen de 39,7 ans, soit 39 ans et 9 mois.

Annexe 2.9 Âge moyen des conducteurs selon le véhicule en 2003

âge en année

Conducteurs	Hommes	Femmes	Ensemble
Livreur	37,8	38,7	37,9
Conducteur de véhicule jusqu'à 3,5 tonnes	38,0	38,6	38,0
Ensemble conducteurs livreurs	37,9	38,6	38,0
Conducteur de véhicule de plus de 3,5 tonnes et moins de 11 tonnes	40,5	38,4	40,5
Conducteur de véhicule de plus de 11 tonnes et moins de 19 tonnes	40,7	39,4	40,7
Conducteur de véhicule de plus de 19 tonnes	41,9	37,2	41,9
Conducteur hautement qualifié	42,3	35,0	42,2
Conducteur grand routier	41,6	36,0	41,6
Ensemble des conducteurs routiers	41,7	37,1	41,7

Source : Carcept, calculs MEEDDAT/SOeS

Annexe 2.10 Équivalents-emploi à temps plein intérimaires

équivalents-emploi à temps plein en milliers

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Agriculture	0,8	0,8	1,2	1,9	2,2	2,9	2,9	3,3	3,5	3,7	3,8	3,9
Industrie	158,5	156,0	197,3	252,8	267,2	311,6	301,6	274,2	270,6	272,8	268,4	274,3
Construction	62,7	56,3	67,7	78,8	93,9	103,0	101,1	97,0	100,6	110,0	120,7	126,3
Tertiaire	70,1	77,6	96,3	124,4	151,6	186,9	196,8	195,6	180,3	182,9	192,9	198,3
Transport	14,6	16,3	21,6	27,8	32,9	40,6	40,5	40,2	40,7	41,6	44,3	48,1
TRM	5,8	6,7	9,5	12,4	15,3	18,9	17,7	17,0	16,3	16,5	17,5	18,1
TRM de proximité	1,0	1,2	1,8	2,4	3,6	4,4	4,2	4,3	3,9	4,0	4,4	4,6
TRM interurbain	2,2	2,7	3,7	4,7	5,3	6,3	5,9	5,7	5,8	5,9	6,2	6,4
Loc. avec Chauffeur	0,5	0,5	0,6	0,8	0,9	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9
Messagerie	2,1	2,4	3,4	4,5	5,4	7,1	6,7	6,2	5,8	5,8	6,0	6,2
TRV	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8
TRV régulier	0,1	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6
Autres TRV	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ensemble	292,0	290,7	362,5	457,9	514,9	604,3	602,5	570,1	554,9	569,3	585,7	602,8

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

Annexe 2.11 Taux de recours au travail intérimaire

en %

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Agriculture	nd	0,3	0,4	0,5	0,7	0,9	0,9	1,1	1,1	1,1	1,2	1,3
Industrie	nd	3,7	4,5	5,6	6,0	7,1	6,8	6,3	6,3	6,6	6,7	7,0
Construction	nd	4,7	5,5	6,2	7,3	7,9	7,6	7,3	7,5	8,1	8,6	8,8
Tertiaire	nd	nd	nd	nd	nd	1,5	1,7	1,7	1,5	1,5	1,6	1,6
Transport	nd	1,8	2,2	2,7	3,2	3,9	3,8	3,6	3,6	3,7	4,0	4,3
TRM	2,0	2,2	3,1	3,8	4,4	5,2	4,8	4,6	4,4	4,5	4,7	4,8
TRM de proximité	1,2	1,4	2,1	2,7	3,8	4,4	4,0	4,1	3,8	3,9	4,2	4,1
TRM interurbain	1,4	1,7	2,2	2,6	2,8	3,2	2,9	2,8	2,9	2,9	3,2	3,2
Loc. avec Chauffeur	2,7	2,5	3,1	4,1	4,4	4,9	4,5	4,2	4,0	4,3	4,8	4,6
Messagerie	5,2	6,0	8,1	9,6	11,2	12,8	11,7	10,8	10,6	11,2	12,2	13,0
TRV	0,3	0,4	0,6	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	1,0	1,0
TRV régulier	0,4	0,4	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	1,0	1,1
Autres TRV	0,1	0,3	0,5	0,6	0,7	0,5	0,6	0,7	0,8	0,6	0,8	0,7
Ensemble	nd	nd	nd	nd	nd	3,1	3,5	3,2	3,1	3,2	3,3	3,4

Source : Dares, exploitation des déclarations mensuelles des agences d'intérim à l'Unedic, calculs MEEDDAT/SOeS

Annexe 2.12 Taux de rotation

en %

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

Source : Dares DMMO/EMMO Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Annexe 2.13 DEFM de conducteurs de transport de marchandises (réseau routier), au 4^e trimestre 2007
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 2007/2006
Pas d'activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'exédant pas 78 heures	22 737	547	1 956		25 240	-10,56
Activité réduite de plus de 78 heures dans le mois	6 239	171	943		7 353	-8,64
Non disponibles immédiatement				2 344	2 344	-3,06
Total	28 976	718	2 899	2 344	34 937	-9,69

Source : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/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				2006			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
TRM élargi																
Grands routiers									47,5	47,2	46,6	46,9	46,6	46,0	46,7	46,9
Courte distance									42,4	42,5	42,6	42,3	42,1	43,1	43,7	44,1
Ensemble									44,8	44,7	44,4	44,4	44,0	44,3	44,9	45,2
TRM restreint																
Grands routiers	46,4	46,9	47,7	46,4	47,2	47,1	48,1	47,9	47,6	47,2	46,9	47,1	46,9	46,1	46,6	46,9
Courte distance	43,4	46,1	45,1	43,9	42,9	45,1	44,7	43,8	42,8	42,9	43,6	43,0	42,7	43,2	43,9	44,3
Ensemble	45,1	46,5	46,5	45,3	45,0	46,0	46,3	45,8	45,2	45,1	45,2	45,1	44,6	44,5	45,1	45,4
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	47,2	46,7	46,4	46,9
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	42,9	43,4	44,5	44,8
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	45,1	45,1	45,5	45,9
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	45,8	43,7	47,7	46,8
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	42,3	42,9	43,1	43,6
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	43,2	43,1	44,2	44,4

Source : MEEDDAT/SOeS - enquête « chronotachygraphes »

Champ TRM restreint : activités 602L et 602M

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

Annexe 3.2 Répartition des semaines de travail selon le nombre de jours de travail en 2006

en %

Nombre de jours	Grands routiers	Courte distance
1	3,6	4,8
2	4,2	5,1
3	6,7	6,8
4	17,8	21,6
5	50,6	51,4
6	14,9	9,0
7	2,3	1,3
Total	100,0	100,0

Source : MEEDDAT/SOeS - enquête « chronotachygraphes »

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

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

Annexe 3.3 Distribution des temps de service mensuels des conducteurs routiers du TRM élargi en 2006

en %

Temps de service (en heures)	Grands routiers	Courte distance
< 20	1,9	2,4
20-40	2,0	3,2
40-60	3,3	5,3
60-80	3,7	5,7
80-100	6,3	6,1
100-120	6,3	7,6
120-140	8,5	11,2
140-160	12,1	14,8
160-180	17,5	17,8
180-200	18,0	13,9
200-220	13,9	8,5
220-240	5,3	2,7
240-260	1,0	0,6
260 et +	0,2	0,2
Total	100,0	100,0

Source : MEEDDAT/SOeS - enquête « chronotachygraphes »

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

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

Lecture des tranches horaires : la tranche « 40-60 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 40 heures et strictement inférieurs à 60 heures.

Annexe 3.4 Distribution des temps de service hebdomadaires des conducteurs routiers du TRM élargi

en %

Courte distance	TRM élargi		dont TRM de proximité						dont TRM interurbain					
	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	30,1	27,4	21,0	25,9	29,6	24,9	30,9	27,5	27,8	26,8	14,4	17,6	24,4	24,8
39 à 43 h	19,3	17,6	18,4	16,4	18,7	19,5	17,2	19,2	12,1	14,3	16,5	18,2	19,0	16,8
43 à 48 h	25,8	26,7	28,7	29,6	25,4	27,7	27,2	28,3	27,0	30,3	30,3	30,6	26,6	26,8
48 à 56 h	20,7	24,5	26,1	24,8	20,7	22,8	19,4	21,5	27,8	21,4	31,2	28,3	26,1	26,9
56 à 60 h	2,6	3,0	3,9	1,0	3,4	4,2	2,6	2,8	3,7	3,9	5,4	3,4	3,2	3,8
60 h et plus	1,5	0,8	1,9	2,2	2,3	0,9	2,7	0,9	1,6	3,5	2,2	2,0	0,7	0,9
Total	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

Grands routiers	TRM élargi		dont TRM de proximité						dont TRM interurbain					
	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	13,0	13,2	18,8	23,6	24,2	13,6	15,8	17,0	7,4	9,0	11,2	8,3	11,1	11,9
39 à 43 h	12,9	14,7	13,7	9,0	13,2	20,0	11,3	13,0	10,5	14,7	13,9	13,8	13,0	14,5
43 à 48 h	26,4	28,1	22,5	17,2	14,9	23,8	23,6	30,4	22,8	25,2	28,5	26,7	27,3	28,5
48 à 56 h	39,3	36,8	28,1	37,2	32,1	34,8	43,6	31,4	44,3	39,5	37,4	42,6	39,8	38,6
56 à 60 h	7,1	5,5	10,9	4,8	14,5	5,8	5,5	5,3	10,2	7,5	6,9	6,6	7,5	5,2
60 h et plus	1,3	1,7	6,0	8,3	1,2	2,1	0,2	3,0	4,7	4,0	2,1	2,2	1,4	1,4
Total	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

Ensemble	TRM élargi		dont TRM de proximité						dont TRM interurbain					
	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	22,1	21,5	20,3	25,3	28,0	21,9	26,8	24,8	14,7	14,3	12,3	12,1	16,4	18,1
39 à 43 h	16,3	16,4	16,8	14,4	17,0	19,7	15,6	17,6	11,1	14,6	14,8	15,6	15,4	15,6
43 à 48 h	26,1	27,3	26,7	26,2	22,2	26,7	26,2	28,8	24,3	26,7	29,1	28,3	27,0	27,6
48 à 56 h	29,4	29,6	26,8	28,3	24,1	26,0	26,0	24,0	38,4	34,0	35,3	36,7	34,4	32,9
56 à 60 h	4,7	4,1	6,2	2,0	6,7	4,6	3,4	3,4	7,9	6,4	6,4	5,3	5,8	4,5
60 h et plus	1,4	1,1	3,2	3,9	2,0	1,2	2,0	1,5	3,6	3,9	2,2	2,1	1,1	1,2
Total	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 : MEEDDAT/SOeS - enquête « chronotachygraphes »

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

Lecture des tranches horaires : la tranche « 39-43 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 39 heures et strictement inférieurs à 43 heures.

Annexe 3.5 Distribution des temps de service hebdomadaires des conducteurs routiers du TRM restreint

en %

Courte distance	TRM restreint					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	24,7	26,3	21,3	20,8	27,3	25,9
39 à 43 h	14,9	15,4	17,5	18,8	18,2	17,7
43 à 48 h	27,8	29,9	28,1	29,3	26,7	27,4
48 à 56 h	27,0	23,2	26,4	25,9	23,2	24,7
56 à 60 h	3,8	2,4	4,5	3,8	3,1	3,4
60 h et plus	1,7	2,8	2,2	1,5	1,5	0,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Grands routiers	TRM restreint					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	9,5	11,2	13,3	9,1	11,8	12,8
39 à 43 h	11,1	13,9	13,8	14,8	12,8	14,2
43 à 48 h	22,8	24,0	26,3	26,2	26,8	28,8
48 à 56 h	41,4	39,1	36,6	41,4	40,4	37,3
56 à 60 h	10,4	7,1	8,1	6,5	7,1	5,2
60 h et plus	4,9	4,7	2,0	2,1	1,2	1,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Ensemble	TRM restreint					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
moins de 39 h	16,4	17,7	16,9	15,1	19,6	20,1
39 à 43 h	12,8	14,5	15,5	16,8	15,5	16,2
43 à 48 h	25,0	26,6	27,1	27,8	26,7	28,0
48 à 56 h	34,9	32,3	32,0	33,5	31,8	30,3
56 à 60 h	7,4	5,1	6,5	5,1	5,1	4,2
60 h et plus	3,5	3,9	2,1	1,8	1,3	1,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : MEEDDAT/SOeS - enquête « chronotachygraphes »

Champ TRM restreint : activités 602L et 602M

Lecture des tranches horaires : la tranche « 39-43 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 39 heures et strictement inférieurs à 43 heures.

Annexe 4 – Les revenus salariaux

Annexe 4.1 Salaires horaires de base ouvriers, salaires conventionnels, SMIC

SHBO brut en base 100 au 4^{ème} 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 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 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 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

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee

Annexe 4.2 Évolutions annuelles des salaires horaires bruts de base ouvriers, des prix et des salaires horaires réels

	en %													
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Salaires Horaires brut de Base Ouvrier (SHBO)														
Ensemble de l'économie	2,0	2,4	2,6	2,7	2,1	2,5	5,2	4,2	3,6	2,8	2,9	3,0	3,0	2,9
Transports	1,6	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
TRV							3,3	5,1	3,3	2,2	2,3	2,4	3,3	2,8
TRM							6,6	4,9	3,4	2,6	3,0	3,9	3,2	3,3
Prix à la consommation *	1,7	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
Salaires Horaire brut réel Ouvrier (SHBO)														
Ensemble de l'économie	0,3	0,6	0,6	1,5	1,5	2,0	3,5	2,5	1,7	0,7	0,7	1,3	1,3	1,3
Transports	-0,1	-0,1	-0,1	1,0	1,2	1,7	5,2	2,3	1,1	0,2	0,3	1,2	1,3	1,4
TRV							1,6	3,4	1,3	0,1	0,2	0,6	1,6	1,3
TRM							4,8	3,2	1,5	0,5	0,8	2,1	1,5	1,8

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs MEEDDAT/SOeS

* y compris tabac

Annexe 4.3 Salaires annuels nets moyens selon la catégorie socioprofessionnelle dans les transports en 2006

Indice 100 = secteur des transports

	Cadres	Prof. Interm.	Employés	Ouvriers	Conducteurs	Ensemble
Transport ferroviaire	79	97	107	121	119	112
Transport urbain	102	115	120	117	117	110
TRV	98	92	87	97	100	89
TRM élargi	86	89	87	94	98	84
Transport par conduites	111	112	115	122	70	145
Transport maritime et fluvial	105	107	103	120	98	132
Transport aérien	143	116	117	129	119	166
Services auxiliaires	98	96	95	94	100	99
Transports	100	100	100	100	100	100

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/SOeS

Annexe 4.4 Évolutions 2006/2005 des salaires annuels nets moyens du TRM

en %

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

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/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
Transports routiers										
BEPC & sans diplôme	44	41	41	40	39	43	45	41	41	42
CAP & BEP	42	42	42	42	40	38	36	39	38	38
Bac & Bac +	14	16	17	18	21	19	19	20	21	20
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Total transports										
BEPC & sans diplôme	37	35	35	34	33	34	34	31	65	62
CAP & BEP	38	38	37	36	35	35	34	35	70	67
Bac & Bac +	26	28	29	30	32	30	32	34	69	64
Total	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	1 506	1 403
CAP & BEP	30	28	29	29	28	28	29	28	1 436	1 349
Bac & Bac +	35	38	37	39	40	41	42	43	2 309	2 360
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Insee – enquête emploi, calculs MEEDDAT/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 : naf 602.

Annexe 5.2 Structure par âge de la formation initiale des conducteurs routiers du TRM en 2007

en %

	moins de 25 ans	25 à 34 ans	35 à 39 ans	40 à 44 ans	45 à 49 ans	50 à 54 ans	55 ans et plus	Ensemble
Aucun diplôme ou BEPC	--	12,0	16,0	23,6	36,2	36,1	56,4	26,8
Formations spécifiques à la "filière transport"	57,9	35,2	23,2	14,9	12,2	8,5	6,5	18,2
CAP conducteur routier	15,6	10,0	15,1	11,2	9,0	6,5	1,8	10,0
BEP conduite routière	35,1	11,0	2,9	1,0	0,6	0,4	0,8	3,3
Titre professionnel de conducteur	7,1	10,3	3,8	2,3	2,0	0,9	3,9	3,7
Bac professionnel transport	0,0	2,9	1,4	0,4	0,3	0,4	0,0	0,9
BTS transport	0,0	1,0	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,3
Formations non spécifiques à la "filière transport"	42,1	52,7	60,8	61,5	51,6	55,4	37,1	55,0
Autre CAP	5,8	20,7	38,7	47,0	37,8	43,8	20,9	36,5
Autre BEP	31,0	19,1	13,6	8,5	9,0	5,3	1,7	10,6
Autre BTS ou bac ou +	5,4	12,9	8,4	6,0	4,8	6,3	14,5	7,9
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : MEEDDAT/SOeS – EACT 2007

Annexe 5.3 Évolution de la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires

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 : CNPE, données 2007 provisoires

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

Annexe 5.4 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
Permis poids lourds (C + EC)	35 020	43 879	34 258	42 494	52 873	57 057	55 943	56 520	61 415
Permis transports en commun (D)	21 846	10 235	5 741	6 636	6 678	7 031	6 943	6 495	6 925

Source : MEEDDAT/DSCR

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

Annexe 5.5 Formations obligatoires des conducteurs routiers

en nombre d'attestations

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

Source : DGITM/DST

TP : titre professionnel

Annexe 5.6 Formation continue

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Effort physique de formation continue, en heures/salarié												
TRV	6,1	5,5	4,6	12,2	3,6	7,0	6,9	5,7	9,4	8,7	9,5	7,1
TRM élargi	5,8	5,8	4,9	6,4	6,6	7,6	5,6	5,6	5,9	7,0	7,9	6,2
Transports terrestres	24,1	25,2	24,7	26,0	24,6	25,7	25,5	25,3	22,3	21,9	22,1	19,5
Ensemble de l'économie	14,4	14,0	13,5	13,6	13,0	12,7	12,5	10,7	11,0	12,0	12,0	12,3
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire												
TRV	21,8	19,9	18,4	44,2	37,7	23,3	18,3	19,8	22,9	22,9	22,3	18,7
TRM élargi	24,7	25,1	23,8	23,8	25,9	27,3	26,2	24,4	22,3	22,1	25,5	21,6
Transports terrestres	55,5	56,9	54,5	53,1	54,5	55,5	55,7	54,2	47,7	44,1	43,4	44,0
Ensemble de l'économie	42,1	40,0	38,0	36,2	34,7	35,1	32,4	31,7	31,3	30,7	30,1	30,2
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés												
TRV	28,2	27,4	25,1	27,7	9,6	29,8	37,7	28,6	41,1	38,1	42,4	38,0
TRM élargi	23,4	23,1	20,7	26,8	25,4	27,7	21,3	22,9	26,4	31,6	30,9	28,5
Transports terrestres	43,4	44,4	45,3	48,8	45,1	46,3	45,8	46,7	46,8	49,6	50,8	44,4
Ensemble de l'économie	34,1	35,0	35,5	37,7	37,4	36,1	37,5	33,8	35,2	39,0	39,8	41,0
Taux de participation financière, en % de la masse salariale												
TRV	2,00	1,99	1,86	2,13	1,67	2,12	2,34	2,35	2,25	2,50	2,00	2,24
TRM élargi	1,95	1,95	1,89	2,11	2,11	2,13	1,88	1,95	1,96	2,10	1,95	1,96
Transports terrestres	5,12	5,15	5,25	5,34	5,02	4,95	4,78	4,75	4,25	4,23	4,12	4,06
Ensemble de l'économie	3,26	3,25	3,24	3,23	3,22	3,16	3,14	3,02	2,88	2,97	2,84	2,88

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

Annexe 5.7 Formation continue selon les catégories socio-professionnelles en 2006

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
Effort physique de formation continue, en heures/salarié					
TRV		6,8	6,1	13,7	7,1
TRM élargi		3,6	4,7	10,6	6,2
Transports terrestres		16,5	6,1	27,3	19,5
Transports maritimes		15,7	8,2	15,3	14,0
Transports aériens et spatiaux		51,3	33,7	31,1	40,5
Manutention et entreposage		8,6	6,1	9,9	9,6
Ensemble de l'économie		8,8	8,8	18,3	12,3
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire					
TRV		17,1	20,3	24,1	18,7
TRM élargi		21,5	21,0	20,6	21,6
Transports terrestres		46,4	25,3	42,7	44,0
Transports maritimes		41,5	13,0	23,2	23,2
Transports aériens et spatiaux		53,4	37,9	35,2	46,3
Manutention et entreposage		21,1	19,7	20,3	23,4
Ensemble de l'économie		29,5	26,8	31,5	30,2
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés					
TRV		39,5	30,1	57,0	38,0
TRM élargi		16,7	22,4	51,5	28,5
Transports terrestres		35,6	24,0	63,9	44,4
Transports maritimes		37,9	63,5	65,8	60,4
Transports aériens et spatiaux		96,1	88,9	88,4	87,3
Manutention et entreposage		40,6	31,0	48,9	40,8
Ensemble de l'économie		29,9	32,9	58,0	40,8

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus.

Annexe 5.8 Formation continue selon la taille des entreprises en 2006

	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	2,8	3,3	6,9	11,2			7,1
TRM élargi	2,5	4,2	5,8	8,6			6,2
Transports terrestres	2,7	4,3	6,6	8,2	12,6	36,2	19,5
Transports maritimes	2,0	4,6	14,4	7,2	15,9	*	14,0
Transports aériens et spatiaux	3,1	8,5	14,5	21,4	22,8	*	40,5
Manutention et entreposage	4,3	5,5	7,6	14,5	10,1	11,3	9,6
Ensemble de l'économie	3,8	5,9	9,2	12,0	15,2	19,7	12,3
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire							
TRV	23,1	14,7	17,6	21,8			18,7
TRM élargi	22,3	25,0	21,3	20,7			21,6
Transports terrestres	23,9	24,4	20,9	21,4	25,9	56,2	44,0
Transports maritimes	23,7	26,3	32,1	22,2	22,2	*	23,2
Transports aériens et spatiaux	31,2	20,6	26,6	47,7	22,7	*	46,3
Manutention et entreposage	24,4	22,9	21,2	32,0	23,3	21,2	23,4
Ensemble de l'économie	28,4	27,9	26,6	27,3	30,2	33,9	30,2
Taux d'accès à la formation continue, en % des salariés							
TRV	12,0	22,4	39,4	51,3			38,0
TRM élargi	11,3	16,7	27,3	41,3			28,5
Transports terrestres	11,2	17,5	31,4	38,1	48,5	64,4	44,4
Transports maritimes	8,6	17,5	44,8	32,3	71,8	*	60,4
Transports aériens et spatiaux	9,9	41,4	54,7	44,8	100,1	*	87,3
Manutention et entreposage	17,7	23,8	35,8	45,4	43,6	53,2	40,8
Ensemble de l'économie	13,4	21,0	34,5	43,9	50,5	58,3	41,0
Taux de participation financière des entreprises, en % de la masse salariale							
TRV	1,18	1,62	2,21	2,75			2,24
TRM élargi	1,11	1,70	1,88	2,33			1,96
Transports terrestres	1,13	1,71	2,05	2,25	2,95	5,98	4,06
Transports maritimes	1,18	1,70	3,21	2,08	3,04	*	2,73
Transports aériens et spatiaux	1,41	4,20	2,07	3,95	7,74	*	8,14
Manutention et entreposage	1,23	1,85	2,02	1,93	2,61	3,13	2,39
Ensemble de l'économie	1,29	1,90	2,26	2,64	3,31	3,97	2,88

Source : Cereq 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 :

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 %

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Transports et manutention											
Nbre de salariés	563	567	601	623	651	666	667	654	675	696	710
Nbre d'accidents avec arrêt	47	47	48	53	56	58	55	51	52	53	54
Nbre d'accidents avec IP	5	5	6	5	6	6	5	5	5	5	4
Nombre de décès	152	186	174	221	205	196	175	166	161	144	149
Taux de risque											
accidents avec arrêt	8,3	8,3	8,0	8,5	8,5	8,7	8,3	7,8	7,7	7,6	7,6
accidents avec IP	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6
BTP											
Nbre de salariés	1 230	1 214	1 262	1 291	1 286	1 295	1 240	1 147	1 148	1 140	1 094
Nbre d'accidents avec arrêt	157	152	160	167	168	172	163	142	137	134	125
Nbre d'accidents avec IP	17	17	18	17	18	18	16	14	14	15	12
Nombre de décès	263	258	362	324	361	313	298	256	214	189	208
Taux de risque											
accidents avec arrêt	12,8	12,5	12,7	12,9	13,1	13,2	13,1	12,4	11,9	11,7	11,4
accidents avec IP	1,4	1,4	1,4	1,3	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3	1,1
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	13 177	13 306	13 752	14 015	14 414	14 560	14 440	14 140	14 279	14 499	14 474
Nbre d'accidents avec arrêt	691	663	690	737	761	787	750	676	668	672	658
Nbre d'accidents avec IP	67	63	69	64	67	68	62	53	55	60	49
Nombre de décès	978	1 004	1 112	1 177	1 213	1 082	1 024	855	806	712	773
Taux de risque											
accidents avec arrêt	5,2	5,0	5,0	5,3	5,3	5,4	5,2	4,8	4,7	4,6	4,5
accidents avec IP	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Transports et manutention											
Nbre de salariés	720	767	808	875	911	937	940	943	956	951	973
Nbre d'accidents avec arrêt	55	56	59	62	63	66	64	63	64	64	65
Nbre d'accidents avec IP	4	3	4	4	4	4	5	5	5	5	4,5
Nombre de décès	134	137	132	129	138	145	122	100	101	88	109
Taux de risque											
accidents avec arrêt	7,6	7,3	7,3	7,1	6,9	7,0	6,8	6,7	6,7	6,7	6,7
accidents avec IP	0,6	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
BTP											
Nbre de salariés	1 055	1 098	1 121	1 219	1 239	1 272	1 306	1 328	1 397	1 487	1 563
Nbre d'accidents avec arrêt	119	119	120	126	124	126	120	119	122	127	131
Nbre d'accidents avec IP	10	10	10	10	9	10	10	10	11	9	9,6
Nombre de décès	176	175	155	191	176	157	181	172	103	158	184
Taux de risque											
accidents avec arrêt	11,3	10,8	10,7	10,3	10,0	9,9	9,2	9,0	8,8	8,5	8,4
accidents avec IP	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6	0,6
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	14 504	15 162	15 804	16 869	17 234	17 674	17 633	17 531	17 878	17 787	18 264
Nbre d'accidents avec arrêt	659	679	721	743	737	760	721	692	699	701	720
Nbre d'accidents avec IP	46	47	45	48	43	47	49	52	52	47	46,4
Nombre de décès	690	683	717	730	730	686	661	626	474	537	622
Taux de risque											
accidents avec arrêt	4,5	4,5	4,6	4,4	4,3	4,3	4,1	3,9	3,9	3,9	3,9
accidents avec IP	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3

Source : CNAMTS (voir encadré)

Suite à un changement de nomenclature à la CNAMTS, la catégorie « Transports et manutention » a été 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

Source : CNAMTS (voir encadré)

Annexe 6.3 Accidents du travail dans le TRM élargi selon l'âge des victimes, en 2007

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	496	2 879	4 085	4 974	5 294	9 068	4 564	214	30	31 604
Structure	1,6	9,1	12,9	15,7	16,8	28,7	14,4	0,7	0,1	100,0
Accidents avec IP										
Nombre	9	68	146	256	361	797	639	30	4	2 310
Structure	0,4	2,9	6,3	11,1	15,6	34,5	27,7	1,3	0,2	100,0

Source : CNAMTS (voir encadré)

Annexe 6.4 Accidents du travail dans le transport routier de marchandises selon l'élément en cause, en 2007

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	6 308	21	422	18	1	2
Chutes avec dénivelation	6 559	22	567	24	3	5
Objets en cours de manipulation	6 570	22	409	18	2	3
Objets en cours de transport manuel	4 170	14	249	11	0	0
Objets en mouvement accidentel	1 563	5	93	4	2	3
Appareils de levage et de manutention	2 268	7	152	7	0	0
Appareils de levage, amarrage et préhension	279	1	12	1	0	0
Véhicules (sauf chariot de manutention)	2 277	7	265	11	30	47
Autres	1 610	5	141	6	29	45
Total	31 604	104	2 310	99	67	105

Source : CNAMTS (voir encadré)

Le champ TRM élargi de la CNAMTS

En 2006, il regroupe les codes suivants :

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

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	2005	2006	2007
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	1 076	1 421	460
Blessés légers											622	695	
Blessés hospitalisés											454	726	460
Tués	226	209	211	134	129	119	114	123	132	86	90	87	68
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	5 312	6 044	5 113
Blessés légers											3 197	3 198	2 970
Blessés hospitalisés											2 115	2 846	2 143
Tués	1 879	1 897	1 681	1 396	1 321	1 160	1 165	1 055	994	744	727	685	662
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	4 410	4 813	4 216
Total accidents (en milliers)	184,6	175,9	162,6	143,4	132,7	125,4	124,4	121,2	105,5	85,4	84,5	80,3	81,3
Acc. PL/total (en %)	6,0	6,3	6,2	5,8	5,7	5,8	5,3	5,2	5,1	4,9	5,2	6,0	5,2

Source : ONISR

Usagers d'un poids lourd : conducteurs et passagers

Voir encadré

Annexe 6.7 Accidentologie routière selon le réseau en 2007

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	5 337	6 544	11 881	23 890	45 501	69 391	81 272
Tués et blessés	273	552	825	2 855	940	3 795	4 620
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	982	654	1 636	1 355	1 225	2 580	4 216
Tués et blessés	1 461	920	2 381	1 862	1 532	3 394	5 775
Structure							
Tous accidents							
Accidents corporels	6,6	8,1	14,6	29,4	56,0	85,4	100,0
Tués et blessés	5,9	11,9	17,9	61,8	20,3	82,1	100,0
Accidents impliquant un poids lourd							
Accidents corporels	23,3	15,5	38,8	32,1	29,1	61,2	100,0
Tués et blessés	25,3	15,9	41,2	32,2	26,5	58,8	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 tués.

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.

Le dispositif général de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers

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

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

L'enquête « chronotachygraphes » (depuis 2001)

L'enquête « chronotachygraphes » repose sur :

- une enquête préliminaire,
- une enquête en continu 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 lourds ou non) et du rythme de travail
- de permettre une mesure fine du temps de travail des conducteurs routiers (résultats trimestriels).

L'enquête préliminaire est annuelle. 2 000 établissements du « TRM élargi » (secteurs d'activité : 602L, 602M, et depuis 2005, 602P et 634A) sont interrogés. 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. Au final, le SESP cherche à recueillir de l'information auprès des établissements sur 20 000 conducteurs (sur un total de près de 250 000).

Les résultats de cette vague préliminaire, 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.

L'enquête en continu consiste à demander aux établissements interrogés, pour une liste de conducteurs de poids lourds (plus de 3,5 tonnes) salariés prédéterminée :

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

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

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 SESP est amené à réviser ses estimations de la structure de la population des conducteurs routiers, et par là-même, ses calculs de durée du travail de cette même population.

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

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

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

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

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

Une période de recouvrement entre les deux enquêtes permettant une comparaison des résultats sur la durée du travail s'est déroulée entre le 2^{ème} trimestre 2000 et le 2^{ème} trimestre 2003. La durée du travail déclarée dans l'enquête « conducteurs » s'est avérée supérieure à ce que retraçait l'enquête « chronotachygraphes », l'écart venant essentiellement des temps de conduite plus élevés dans les résultats de l'enquête « conducteurs ». Le fait d'interroger des conducteurs dans les lieux d'arrêt (restaurants, centres routiers) explique en partie cette différence : les conducteurs qui ont des temps de conduite et de travail plus longs ont une probabilité plus forte de s'arrêter dans de tels lieux.

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

En conséquence, il a été décidé en 2003 de substituer définitivement l'enquête « chronotachygraphes » à l'enquête conjoncturelle par entretien au bord des routes.

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

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

Cette enquête a été effectuée en 2006, 2007 et 2008 auprès de 2 000 conducteurs salariés d'établissements effectuant du transport pour compte d'autrui (secteurs d'activité 602L, 602M, 602P, 634A). Ces conducteurs ont été interrogés pour partie par entretiens directs à leur domicile en face à face, pour partie par téléphone.

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

Des premiers résultats sont présentés dans les fiches 2B, 5A et 5B.

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

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

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

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

Publiée en juillet 2007, « l'Evolution des conditions de travail des conducteurs poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004 », est une version allégée de l'enquête approfondie 1999, réalisée en 2004. Sur les 1 006 conducteurs enquêtés en 1999, compte tenu des conducteurs qui n'ont pas été retrouvés, de ceux qui ont quitté le métier et de ceux qui n'ont pas accepté de répondre à l'enquête avec carnet de temps, les résultats relatifs aux durée de travail reposent sur un échantillon de 245 conducteurs. Comme le souligne l'auteur, « la prudence est de règle dans la généralisation des résultats, car les effectifs sont faibles ».

Marché du travail, champ « Transport & Logistique »

Définitions extraites du site www.anpe.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 ; Entretenir le 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 « Transport et logistique »

Dans l'objectif d'analyser le marché du travail du « Transport et de la Logistique », le SESP 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
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 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.

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 rev2). La présente publication est entièrement en Naf rev1.

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'**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.

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

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.

L'Unedic 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

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 (c. son établissement).

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

	Unedic	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 :

	Unedic	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 APE (activité principale exercée) « 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 (code 602L)
- le TRM interurbain (code 602M)
- la location avec conducteur (code 602P)
- la messagerie et le fret express (code 634A).

Le « **TRM restreint** » comprend :

- le TRM de proximité (code 602L)
- le TRM interurbain (code 602M).

Le « **TRV** » comprend :

- le transport routier régulier de voyageurs (code 602B)
- les autres transport routier de voyageurs (code 602G)

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 l'ANPE 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.

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.

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

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

Il comprend donc :

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

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

Les rémunérations

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).

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.

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 ;

- 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 tués.

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

La situation économique

- « *Les comptes des transports en 2007* », 45^{ème} rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, SESP, Juin 2008

Les données économiques et sociales sur les transports

- « *Les entreprises de transport en 2005* », SESP Infos Rapides N°317, SESP, mai 2007
Les données détaillées de l'EAE sont disponibles sur le site Internet du SOeS (rubriques : Transport / Entreprises de transport / Activités des entreprises)
- « *Mémento de statistiques des transports* », SOeS
disponible sur le site Internet du SOeS (rubriques : Transport / Données d'ensemble).
- « *Bulletin mensuel statistique des transports du SOeS* », SOeS
disponible sur le site Internet du SOeS (rubriques : Transport / Données d'ensemble / Indicateurs transport)
- « *L'évolution sociale dans les transports en 2004-2005* », CNT, février 2007

L'emploi

- « *Les mouvements de main-d'œuvre en 2006* », *Premières synthèses, premières informations N°16.3*, Dares, avril 2008
- « *L'intérim en 2006 : une croissance toujours soutenue* », *Premières synthèses, premières informations N°30.2*, Dares, juillet 2007
- « *Les emplois difficiles à pourvoir : cinq métiers en exemples* », *Premières synthèses, premières informations*, Dares, décembre 2004
- « *Analyse des emplois dans le transport en 2003* », Carcept

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
- « *Évolution des conditions de travail des conducteurs poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004* », Inrets, juillet 2007
- « *Enquête auprès des conducteurs de poids lourds (Automne 1999) rapport final* », P. Hamelin, M. Lebaudy, Inrets, mars 2002
- « *Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds* », P. Hamelin, *Note de synthèse du SESP N°130*, SESP, juillet-août 2000
- « *La mesure de la durée du travail des conducteurs routiers* », *Note de synthèse du SESP N°131*, SESP, septembre-octobre 2000

Les revenus

- « *Les bénéficiaires de la revalorisation du SMIC au 1er juillet 2007* », *Premières synthèses Premières informations N°10.3*, Dares, mars 2008
- « *Les salaires dans l'industrie, les commerces et les services en 2005* », *Insee Résultats n°72*, Insee, novembre 2007
- « *Les salaires en France / Le revenu salarial et ses composantes, évolution et inégalités de 1978 à 2005* », Insee, édition 2007

La formation

- « Estimations 2007 et prévisions 2008 », CNPE, février 2008
- « 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
- « L'apprentissage en 2006 : les entrées s'accroissent surtout dans le tertiaire », *Premières synthèses Premières informations N°15.1*, 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

L'accidentologie

- « Statistiques financières et technologiques des accidents du travail », CNAMTS, annuel
- « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2006 », ONISR
- « Poids lourds – Grands thèmes de la sécurité routière en France », ONISR, Février 2008

Sites Internet à consulter

- ministère de l'Énergie, de l'Écologie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT) :
www.developpement-durable.gouv.fr
- Site « Transports » du MEEDDAT :
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 et de la solidarité :
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
- Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) :
www.info.assedic.fr/unistatis/
- 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

Sigles et abréviations

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

Acess : 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

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

OSRT : observatoire régional des transports

OTRE : organisation des transporteurs routiers européens

PCS : professions et catégories sociales

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

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