

Bilan social du transport routier de voyageurs

Publication réalisée par le SOeS

Observatoire social des transports

Août 2008

Avant-propos

Le *Bilan social du transport routier de voyageurs* fournit des données et des informations sur la situation actuelle et les évolutions intervenues en matière d'emploi, de revenus des salariés, de formation et d'accidentologie.

Il pourra alimenter le dialogue entre les partenaires sociaux ainsi que la concertation entre les pouvoirs publics et les organisations professionnelles et syndicales.

Etabli par le service de l'Observation et des Statistiques en collaboration avec la direction des Services de Transport, la 4ème édition de ce document rassemble les données de référence utiles aux partenaires du transport routier de voyageurs et à tous ceux qui s'y intéressent.

Nous sommes heureux de le mettre à votre disposition.

Le chef du service de
l'Observation et des Statistiques

Bruno TREGOUËT

Le directeur des services de
Transport

Patrick VIEU

Ce document est le 4^{ème} *Bilan social du transport routier de voyageurs* (TRV) (*).

L'essentiel des statistiques présentées dans ce bilan se rapporte à l'année 2006.

Le bilan couvre les secteurs suivants, que l'on désignera par « TRV » :

le transport routier régulier de voyageurs (code 602B)

les autres transports routiers de voyageurs (code 602G)

Le secteur du transport urbain de voyageurs (602A), dont notamment la RATP, est donc exclu.

Les grandeurs étudiées sont parfois comparées à celles du « TRM élargi », étudié dans le *Bilan social du transport routier de marchandises*, qui couvre :

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).

La rédaction de ce rapport a été assurée par Karine Gormon, chef de la division Synthèses sociales du bureau des Synthèses économiques et sociales sur les Transports, avec Emmanuel Caicedo, du service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire.

Ce travail a bénéficié de la collaboration de nombreux partenaires, directions de ministères et organismes producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (DGITM, OTRV du CNT, DSCR, Setra, Inrets, CNR, Insee, Dares, Carcept, Cnamts, Unedic, CNPE et Cereq).

(*) L'Observatoire social des transports publie aussi le *Bilan social annuel du transport routier de marchandises*, consultable à l'adresse suivante :

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/> Rubrique : Transport / Emploi

Table des matières

Synthèse et chiffres-clés	7
<hr/>	
Liste des fiches	
<hr/>	
1 La situation économique	13
1A L'activité de transport de voyageurs	14
1B Les entreprises du TRV	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 La durée du travail : réglementation nationale	30
4 Les revenus salariaux	33
4A Le pouvoir d'achat et les taux horaires conventionnels des ouvriers du TRV	34
4B Les salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet	36
4C Personnel roulant « voyageurs »	38
4D Accords collectifs étendus ayant trait à la rémunération des personnels des entreprises de transport routier de voyageurs	40
5 La formation	43
5A La formation dans le transport routier	44
5B Dispositions légales de formation des conducteurs	46
5C La formation continue dans le TRV	48
6 L'accidentologie	51
6A L'accidentologie du travail	52
6B L'accidentologie routière « Transport en commun »	54
Annexes	57
<hr/>	
Annexe 1 _ La situation économique	58
Annexe 2 _ L'emploi	60
Annexe 4 _ Les revenus salariaux	64
Annexe 5 _ La formation	68
Annexe 6 _ L'accidentologie	72
Marché du travail, champ « Transport & Logistique »	76
Notion de branche et de secteur, mesure de l'activité par l'APE	78
Définitions	80
Bibliographie	82
Sigles et abréviations	84

Synthèse et chiffres-clés

En 2007 la mobilité globale des voyageurs est en hausse (+ 0,9 %) après deux années de recul. La légère reprise de la circulation des voitures particulières (+ 0,6 %) qui semble se concentrer sur les trajets longue distance, ne remet pas en cause la croissance des transports collectifs (+ 2,5 % après 2,7 %).

Avec une hausse des livraisons de carburants de 0,9 %, les émissions de CO₂ liées à la circulation routière ne devraient connaître qu'un léger rebond en 2007.

La reprise de la mobilité des ménages est favorisée côté demande, notamment par la croissance économique (demande intérieure, emploi, ...) tandis que la succession de deux hivers doux allège la contrainte budgétaire des ménages liée à leurs dépenses de chauffage et que le financement de cartes transports, d'aides et de forfaits par les collectivités territoriales améliore leur solvabilité.

Du côté de l'offre, les autorités organisatrices de transports urbains récoltent en 2007 les fruits des investissements des années précédentes. Tandis que les compétences transports des collectivités locales se développent, l'État poursuit la réorganisation de ses financements à travers l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Pour l'avenir, il repositionne sa relation à la demande de mobilité avec le Grenelle de l'environnement.

Ce contexte bénéficie aux entreprises de TRV dont le CA continue à croître au rythme régulier de 5 % en 2006 (en euros courants), soit + 5 % depuis 1999. Dans ce contexte, la productivité apparente du travail est en forte augmentation, compte tenu d'une croissance de l'emploi moins vive, et atteint 47 000 euros par salarié par an. La masse salariale représente 38 à 39 % des coûts totaux, et les coûts du capital (y compris crédit-bail) 20 %. L'investissement marque le pas en 2006 après de vives croissances entre 2003 et 2005 et le secteur se concentre en entreprises.

79 800 salariés dans le TRV en 2007

En 2007, l'effectif salarié du TRV augmente de 2,5 %. Au 31 décembre 2007, il est estimé à 79 800, comparé à 87 300 pour le transport urbain, y compris RATP, et à 392 200 pour le TRM. Depuis 1999, les effectifs du TRV augmentent constamment. Sur la période 1999-2003, cette augmentation est principalement le fait du TRV régulier.

Quatre salariés sur cinq sont des conducteurs...

Au 31 décembre 2006, 78,6 % de la population salariée du TRV sont des conducteurs, soit la quasi-totalité des ouvriers qualifiés. Le taux d'encadrement est très faible : on compte 4,1 % de cadres, et 4,6 % de professions intermédiaires.

... et un conducteur sur cinq est une femme

Le TRV ne cesse de se féminiser. En 2007, les femmes représentent 25,5 % des effectifs salariés, contre 22,0 % en 2001 et 17,5 % en 1993.

En 2006, un conducteur sur cinq est une femme, situation très éloignée de celle du TRM élargi ou encore du transport dans son ensemble, où seuls respectivement 2,4% et 6,6 % des conducteurs sont des femmes.

Une population âgée

La population salariée du TRV se caractérise par une pyramide des âges particulièrement dissymétrique. Les tranches d'âge supérieures y sont sur-représentées : un salarié sur trois a plus de 50 ans. Tandis qu'entre 26 et 35 ans, on trouve moins d'un salarié sur cinq (18 %), à comparer avec plus d'un quart pour le TRM (27 %). L'âge moyen est de 44 ans et 6 mois contre 40 ans et 3 mois pour l'ensemble des transports.

De surcroît, la sous-population des conducteurs est plus âgée, avec un âge moyen de 45 ans et six mois, mais aussi, elle vieillit plus vite : l'âge moyen des conducteurs du TRV s'est accru de 15 mois entre décembre 2002 et décembre 2006 contre 13 mois pour l'ensemble des salariés du secteur.

Une pratique du temps partiel très développée

Si le recours à l'intérim est relativement développé dans le transport (4,3 %), ce n'est pas le cas dans le TRV (1 %), où l'on observe en revanche beaucoup de temps partiels.

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. Mais celle-ci fluctue peu dans le TRV.

Par ailleurs, l'importance du temps partiel dans le TRV amoindrit une des causes de recours à l'intérim. Dans ce secteur, un salarié sur trois est à temps partiel, pratique très développée chez les conducteurs (39 %), et en particulier pour les tranches d'âge supérieures (56 ans et plus : 63 %). A titre de comparaison, seuls 5 % des conducteurs du TRM sont à temps partiel.

Salaires annuels nets moyens du TRV en 2006salaires en euros ;
évolutions des salaires réels en %

	Salaires	Évolution 2006/2005
Cadres	44 018	1,8
Professions Intermédiaires	24 081	2,0
Employés	16 858	0,3
Ouvriers	18 431	1,5
Ouvriers qualifiés	18 468	1,5
Conducteurs	18 438	1,5
Ouvriers non qualifiés	15 952	0,8
Ensemble	20 005	1,7

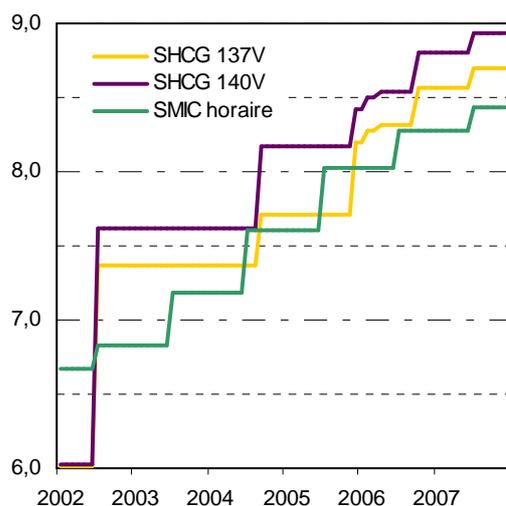
Source : Insee – DADS 2006, calculs SESP

Champ : salariés à temps complet

Au sein du transport routier, de voyageurs et de marchandises, 10,1 % des salariés sont rémunérés au niveau du Smic, proportion un peu inférieure à celle de l'ensemble de l'économie, mais presque le double de la proportion observée dans l'ensemble des transports.

Salaires conventionnels et Smic horaires

en euros



Sources : Insee, MEEDDAT/DTMRF

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

Coeff. : conducteur en période scolaire, 137V
conducteur receveur de car, 140V**Amélioration du niveau moyen de formation**

Le transport routier (de marchandises et de voyageurs) pour compte d'autrui se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC : 42 % contre 32 % dans l'ensemble du secteur transport en 2006.

La formation des conducteurs routiers de voyageurs s'est fortement développée depuis l'accord de branche conclu le 7 décembre 1999 et la généralisation des formations obligatoires (Fimo et Fcos).

En 2006, près de 6 000 conducteurs ont validé ou obtenu par équivalence une Fimo TRV.

Après un pic à 19 500 et 23 000 attestations Fcos TRV en 2004 et 2005, résultat de l'échéancier de l'application des dispositions réglementaires, on ne compte que 6 500 attestations délivrées en 2006.

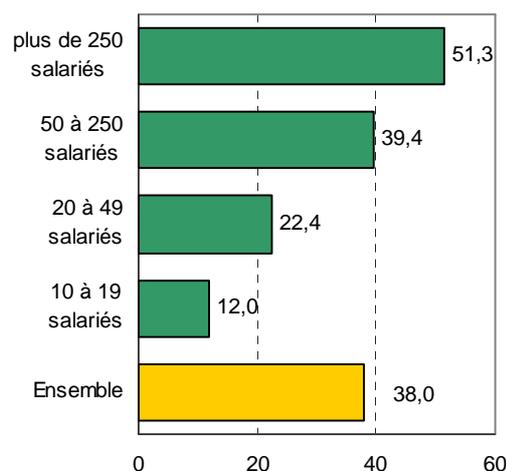
La part des dépenses de formation dans la masse salariale totale est relativement stable, oscillant entre 2,0 % et 2,5 % depuis 2000.

Après un pic en 2005, à 42,4 %, le taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de voyageurs retrouve son niveau de 2004, à 38,0 %, niveau très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres (50,8 % en 2005).

La durée des stages ouvriers a diminué en 2006 (17,1 heures, contre 21,7 heures en 2005). Cette année, ils sont plus courts que ceux des autres catégories sociales (entre 20 et 24 heures).

Taux d'accès à la formation continue dans les entreprises de TRV en 2006

en %



Source : Cereq

Champ : entreprises de plus de 10 salariés

TRV : 602B, 602G

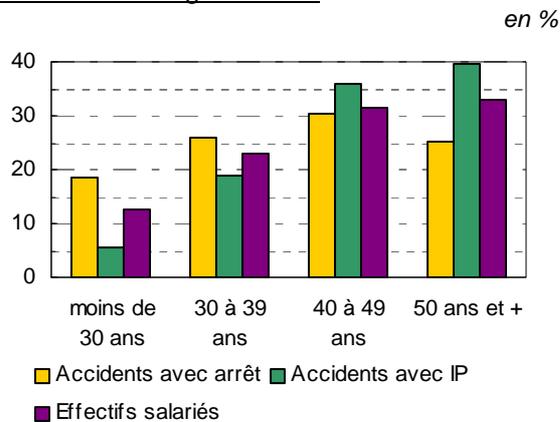
Le taux d'accès à la formation est le nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance).

Le transport routier de voyageurs, un secteur peu accidentogène

Pour 2006, le taux de risque d'accident du travail dans le TRV se maintient à 3,4 %, ce qui en fait un secteur peu accidentogène par rapport à l'ensemble de l'économie (3,9 %), et au sein du secteur des transports et de la manutention, qui lui se situe parmi les plus accidentogènes avec un taux de risque de 6,7 %.

Avec l'âge, le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail diminue, mais la gravité de ces derniers augmente.

Répartition des effectifs et des accidents dans le TRV selon l'âge en 2006



Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SESP

En 16 ans, un nombre d'accidents divisé par deux

En 2007, l'ONISR a répertorié 1 202 accidents corporels impliquant un véhicule de transport en commun. Depuis 1990, le nombre d'accidents corporels impliquant un véhicule de transport en commun a donc été divisé par deux. Cette évolution est similaire à celle de l'ensemble des accidents corporels.

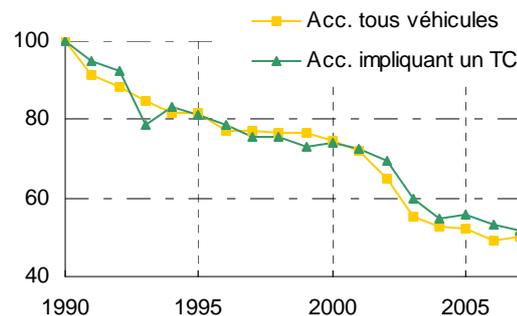
De 1990 à 2004, le nombre de blessés graves a diminué d'un facteur 3 tandis que le nombre de tués était divisé par 2. Avec les nouvelles définitions, appliquées à partir de 2005, le nombre de victimes est relativement stable de 2004 à 2007.

En 2007 une gravité plus forte que pour le reste de la route

Le taux de gravité des accidents impliquant un véhicule de transport en commun était voisin de celui de l'ensemble des véhicules en 2005 et 2006. En 2007, il a largement augmenté, avec 8,90, contre 5,94 en 2005, alors que celui de l'ensemble des véhicules est en léger recul avec 5,68.

Accidents de la route, impliquant au moins un transport en commun (TC) et tous véhicules

base 100 en 1990



Source : ONISR

Des accidents plus fréquents sur le réseau local

70 % des accidents corporels impliquant un véhicule de transport en commun ont lieu sur les voiries locales.

85 % des accidents corporels impliquant un véhicule de transport en commun (TC) se sont déroulés en ville tandis que pour l'ensemble des véhicules ce taux est de 69 %.

Comme pour l'ensemble des véhicules, le taux de gravité des accidents des transports en commun est beaucoup plus élevé en rase campagne qu'en milieu urbain. Ainsi, en ville, le taux avoisine 2,4. Et en rase campagne, il atteint 12,9 pour l'ensemble et culmine à 36,3 pour les seuls véhicules de transport en commun.

1 autocar sur 4 impliqué dans un accident a 10 ans ou plus

En 2006, par rapport aux poids lourds, 26,7 % des autocars et autobus impliqués ont plus de 10 ans contre 14,7% pour les poids lourds.

Dans 80,4 % des cas, il faisait jour pour les autocars et autobus et dans 75,9 % des cas pour les poids lourds.

La part de responsabilité des conducteurs d'autocars et d'autobus est deux fois plus faible que la moyenne. En particulier, seuls deux conducteurs de transport en commun impliqués dans un accident corporel ont été contrôlés avec un taux d'alcoolémie positif en 2006.

1 – La situation économique du secteur

1A – Les transports intérieurs terrestres de voyageurs

En 2007 la mobilité globale des voyageurs est en hausse (+ 0,9 %) après deux années de recul. Cette évolution recouvre une légère reprise de la circulation des voitures particulières (+ 0,6 %) et une poursuite de la croissance des transports collectifs (+ 2,5 % après 2,7 %).

La demande de mobilité s'accroît en 2007 pour les voyageurs

La reprise de la mobilité des ménages est favorisée côté demande par la conjoncture économique (demande intérieure : + 2,9 %) : bonne tenue de l'activité économique, augmentation du nombre de personnes employées (+ 1,5 % après + 1 % en 2006, pour l'emploi total), pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages en accélération (+ 3,3 % après + 2,6 %).

En outre, la succession de deux hivers doux a allégé la contrainte budgétaire des ménages liée aux dépenses de chauffage. Dans ce contexte, l'augmentation du tourisme intérieur métropolitain, après deux années de baisse, participe à la demande de mobilité. Le nombre de touristes étrangers séjournant en France est également en hausse, notamment sous l'effet de la coupe du monde de rugby à l'automne 2007.

Enfin, jusqu'en août la contrainte de coût ne contrarie pas la demande de mobilité des ménages : ils bénéficient jusque là de prix des carburants plus faibles qu'en 2006, ceux-ci n'étant dépassés qu'à partir de septembre pour finir l'année à un niveau jusqu'alors inégalé (figure 1A.2).

L'État poursuit la réorganisation de ses financements et repositionne sa relation à la demande avec le Grenelle de l'environnement

Du côté de l'offre, l'État oriente certains choix modaux par l'attribution de ses aides à la construction de nouvelles infrastructures de transports.

L'année est marquée par la forte hausse des dépenses d'intervention de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). Celles-ci passent de 1 687 millions d'euros en 2006 à 2 171 millions

en 2007 tandis que celles directes de l'État diminuent de 491 millions. Hors poursuite de la mise en œuvre des précédents Contrats de plan État – régions, dans lesquels la route continue de représenter la majeure partie (800 millions), la hausse se concentre sur les transports collectifs urbains (+ 172 millions) et les aides au rail (+ 278 millions) en partie compensées par une baisse des subventions d'investissement versées directement par l'État à RFF (- 140 millions).

Par ailleurs, l'État continue de réorganiser les rôles des différents acteurs dans le domaine des transports, notamment en renforçant celui des collectivités territoriales.

En lien avec le Grenelle de l'environnement, l'État met en œuvre des outils visant à limiter l'impact environnemental des transports routiers.

Par leurs compétences accrues dans le domaine des transports, les collectivités locales orientent également les choix modaux

Les autorités organisatrices de transports urbains récoltent en 2007 les fruits des investissements des années précédentes.

Le versement transport, principale source de financement de ces actions, s'établirait à 5 550 millions d'euros si son rythme d'augmentation de 2006 se maintient à 5,5 % (y compris Île-de-France). Enfin, les autorités organisatrices améliorent la solvabilité de la demande des ménages par le développement des cartes, des aides et des forfaits, y compris intermodaux, financés par les collectivités territoriales.

Les départements, qui gèrent désormais la moitié de l'ex-réseau routier national, connaissent un fort accroissement de leurs dépenses pour la route en 2006 (+ 539 millions d'euros) et probablement en 2007 puisque l'État a consacré 262 millions de moins aux infrastructures routières cette année. Pour autant, même si leurs dépenses d'infrastructures routières représentent l'essentiel de leur budget transport, ils consacrent aussi une part importante et croissante au fonctionnement des transports scolaires (+ 121 millions en 2006).

La légère reprise de la circulation routière ne remet pas en cause la croissance des transports collectifs et les reverts modaux

Malgré la légère reprise de la circulation routière des voitures particulières qui semble se concentrer sur les trajets longue distance, les transferts modaux semblent se poursuivre sur la plupart des segments de la mobilité. Ils bénéficient aux entreprises de transport collectif, pour tous les modes. Avec une hausse des livraisons de carburants de 0,9 %,

les émissions de CO₂ des transports, liées à la circulation routière ne devraient connaître qu'un léger rebond en 2007.

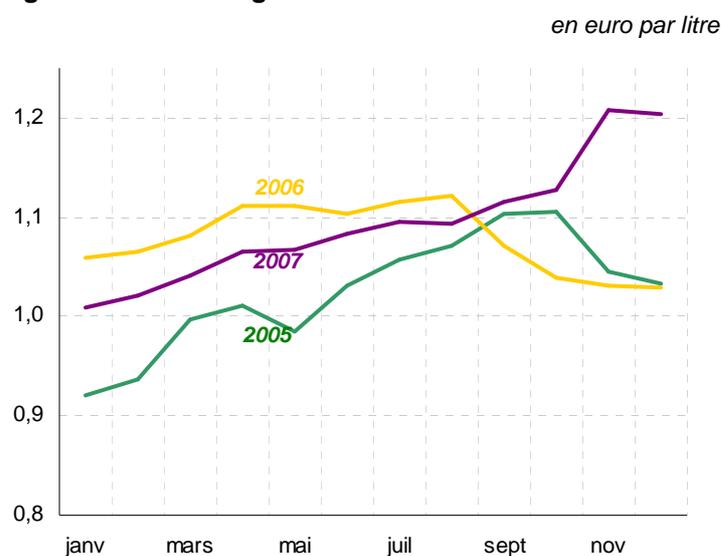
Sur les réseaux de transport urbain, la croissance reste dynamique, y compris en Île-de-France (hors impact des grèves), bénéficiant de l'accroissement de l'offre et de la hausse toujours modérée de leurs prix à la consommation : le nombre de voyages progresse de 6,3 %, notamment dans les grandes villes de province.

Figure 1A.1 Les transports intérieurs de voyageurs

	Structure (%)		Niveau 2007 (Gv-km)	2007/ 2006 (%)
	2000	2007		
Voitures particulières	83,4	82,6	727,8	0,6
Transports urbains (*)	3,7	4,1	36,1	2,4
Ferroviaire SNCF (*)	7,2	7,9	69,2	1,5
TGV	4,1	5,3	46,6	5,8
TER	1,0	1,3	11,6	4,3
Autres SNCF (*)	2,0	1,2	10,9	-15,7
Transport collectif routier	3,9	3,9	34,8	5,3
Transport aérien métropolitain	1,8	1,5	13,2	0,3
Total transports	100,0	100,0	881,1	0,9

Source : rapport CCTN 2007

Figure 1A.2 Prix du gazole



Source : rapport CCTN 2007

1B – Les entreprises de TRV

Les tendances de ces dernières années se confirment. Le chiffre d'affaires des entreprises du TRV continue à croître à un rythme régulier : + 5 % en 2006 en euros courants, comparé à une évolution de 6 % par an sur l'ensemble de la période 2003-2006, et de 5 % sur 1999-2002. De même, la valeur ajoutée progresse de 6 %, comparé à 5 % en moyenne annuelle depuis 1999, soit au total un gain de 52 % par rapport à son niveau de 1999.

Les consommations intermédiaires sont stables en 2006 (+ 2 %). Depuis 2004 elles ont cependant augmenté nettement plus vite que la VA, ce qui fait que le taux de valeur ajoutée (VA/CA) qui se situe à 61 % n'a pas repris les deux points perdus depuis 2003.

La structure des coûts est stable : après que les consommations intermédiaires ont vu leur poids augmenté de 47 % sur 1999-2002 à 49 % pour 2003-2006, la masse salariale se maintient entre 38 % et 39 %, les impôts (directs et indirects) entre 4 et 5 % des coûts et les charges financières et amortissements entre 8 et 9 %. Si on ajoute à celles-ci les loyers et le crédit bail, on obtient un coût du capital qui pèse 20 % des coûts totaux.

En conséquence, le taux de marge se situe 2 points en dessous de son niveau de 1999-2002, avec 27 % en 2006. Il est un peu

inférieur à la moyenne d'ensemble tous secteurs non financiers.

La productivité apparente du travail (VA / effectif) est en forte augmentation : elle a progressé de 4 % sur la période 2003-2006, comparé à 1999-2002, et atteint 47 000 euros par salarié.

La productivité apparente des immobilisations (VA / immobilisations corporelles) augmente à un rythme comparable : + 5 % sur la période 2003-2006. Elle stagne cependant si l'on intègre aux immobilisations les dépenses de crédit-bail et les loyers.

L'investissement marque le pas en 2006 (+ 2 %) se rapprochant du rythme moyen observé sur 1999-2006 (+ 3 %) après de vives croissances entre 2003 et 2005. La prise en compte du crédit-bail accentue cette tendance avec +2 % en 2006 contre + 5% depuis 1999 et + 15 % sur 2003-2006.

Dans ce contexte, le secteur se concentre en entreprises : le nombre de PME faiblit alors que celui des grandes entreprises se maintient, situation analogue à celle que connaît le TRM (annexe 2.4). La bonne tenue des créations d'entreprises est à signaler.

Figure 1B.1 Compte des entreprises du TRV et ratios d'efficacité

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

	1997	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Chiffre d'Affaires, y.c. sous-traitance	3 227 387	3 288 319	3 679 009	3 774 920	4 316 767	4 595 272	4 911 522	5 171 733
Valeur Ajoutée (brute) corrigée (1)	2 048 859	2 081 135	2 304 923	2 378 048	2 705 246	2 831 559	2 974 879	3 164 687
Exédent Brut d'Exploitation corrigé (1)	629 433	611 022	663 023	648 586	780 564	787 938	775 077	850 287
Taux VA (VA/CA)	63%	63%	63%	63%	63%	62%	61%	61%
Taux marge EBE/VA	31%	29%	29%	27%	29%	28%	26%	27%
Consommations Intermédiaires	1 583 083	1 635 889	1 851 968	1 892 568	2 230 493	2 348 869	2 550 953	2 606 368
dont achats de carburant	298 487	287 445	398 648	381 825	443 273	459 203	562 024	597 807
dont loyers et charges	347 829	355 123	411 822	425 556	400 788	507 449	520 467	552 059
dont crédit-bail	133 668	133 709	147 266	168 567	201 647	204 501	211 491	195 963
Masse salariale	1 287 995	1 333 966	1 494 150	1 576 892	1 731 620	1 828 018	1 964 026	2 050 180
Impôts	139 670	153 900	171 129	183 608	217 518	235 866	263 793	278 183
Charges financières	53 967	55 145	101 401	100 143	149 021	116 703	92 224	59 339
Amortissements	241 717	251 401	269 982	276 893	302 952	314 155	302 387	297 445
Investissements hors apports	277 519	314 871	355 720	324 132	387 797	340 090	388 842	396 350
Valeur brute des immobilisations ...	2 561 276	2 694 169	2 983 397	2 976 295	3 204 965	3 306 651	3 359 125	3 220 256
Effectifs (salariés + non salariés)	52 474	54 698	59 785	61 357	64 019	65 350	65 344	67 080
VA / effectifs	39,0	38,0	38,6	38,8	42,3	43,3	45,5	47,2
VA / Immo	7,4	6,6	6,5	7,3	7,0	8,3	7,7	8,0
Évolutions annuelles								
VA / effectifs		-3%	1%	1%	9%	3%	5%	4%
VA / Immo		-3%	-4%	13%	-5%	19%	-8%	4%

Source : MEEDDAT/SESP – EAE

Par réaffectation dans la VA des frais de personnels extérieurs, du crédit-bail et des loyers ; et du crédit-bail et des loyers dans l'EBE.

Figure 1B.2 Indicateurs de démographie d'entreprise

en nombre d'entreprises

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nombre au 01/01						5 002	4 912	4 861	4 771	4 857	4 845	4 695	4 689
TRV régulier						3 759	3 694	3 632	3 546	3 560	3 414	3 187	3 001
Autres TRV						1 243	1 218	1 229	1 225	1 297	1 431	1 508	1 688
Défaillances entre													
le 01/01 et le 31/12	64	52	38	45	52	47	54	48	70	41	61	45	
TRV régulier	44	29	19	24	32	25	25	24	36	23	30	20	
Autres TRV	20	23	19	21	20	22	29	24	34	18	31	25	
Créations entre													
le 01/01 et le 31/12	171	224	181	182	186	210	198	182	244	230	226	269	345
TRV régulier	121	163	121	112	114	119	102	91	155	68	52	41	67
Autres TRV	50	61	60	70	72	91	96	91	89	162	174	228	278

Source : Insee – Sirene, Bodacc

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

2 – L'emploi

2A – L'emploi

79 800 salariés dans le TRV en 2007

Au 31 décembre 2007, l'effectif salarié du TRV est estimé à 79 800 (78 800 en moyenne annuelle pour l'année 2007), soit une augmentation de 2,5 % par rapport à 2006. Ces chiffres sont à interpréter en ayant à l'esprit le poids important des temps partiels dans le secteur (fiche 2B).

Depuis 1999, les effectifs du TRV augmentent constamment. Sur la période 1999-2003, cette augmentation est principalement le fait du TRV régulier. Au total, de 1999 à 2006, l'emploi a gagné 29 %, augmentation importante mais cependant moindre que celle de la VA sur la même période (+ 52 %, fiche 1B).

L'année 2004 connaît une croissance exceptionnelle (9,4 % en glissement au 31 décembre, + 4 500 salariés en moyenne annuelle).

Ces deux dernières années, la croissance du TRV est portée par les « autres transports routiers de voyageurs ».

70 % des effectifs sont salariés des entreprises du TRV régulier de 50 salariés et plus

En 2006, si dans les entreprises du TRV non régulier, un salarié sur deux travaille dans une entreprise de taille moyenne (de 10 à 49 salariés), dans le TRV régulier, les entreprises de 50 salariés et plus concentrent 70 % des salariés.

Depuis 2000 la structure de l'emploi par taille d'entreprises a sensiblement changé : la part des effectifs salariés des grandes entreprises (50 salariés et plus) a augmenté de 5,5 points (figure 2A.3 et annexe 2.4).

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

effectifs en milliers ; évolutions et structures en %

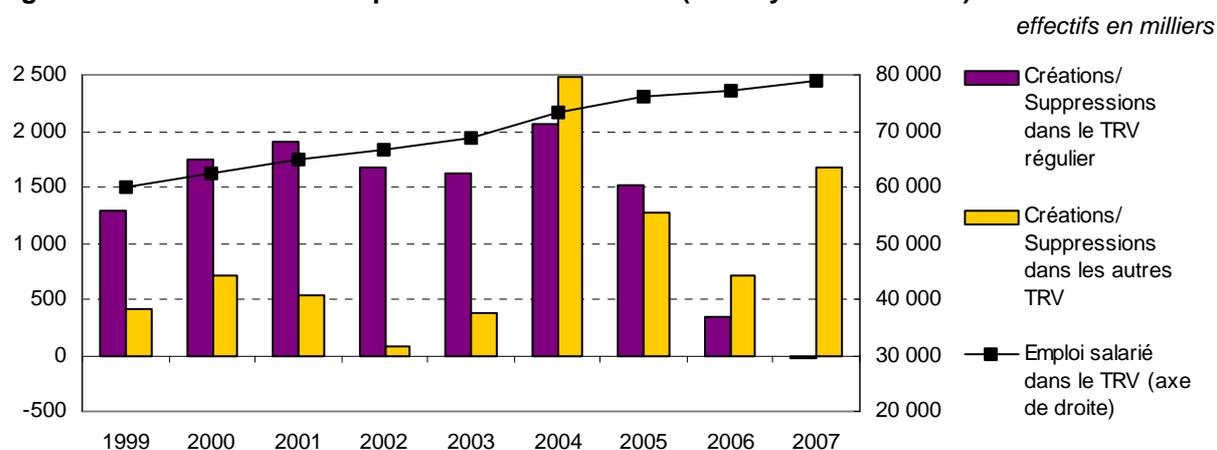
Secteur d'activité	1998	2000	2002	2004	2005	2006	2007	Struct. 2007	2007/ 2006
Transport *	891,4	972,6	1 009,2	1 013,8	1 016,3	1 024,6	1 049,7	100,0	2,4
TRV	58,6	63,3	67,2	75,6	75,8	77,8	79,8	7,6	2,5
TRV régulier	46,6	49,9	53,6	57,7	58,4	58,5	59,4	5,7	1,4
Autres TRV	11,9	13,4	13,6	18,0	17,4	19,2	20,4	1,9	6,0
TRM élargi	333,3	372,8	381,9	371,7	370,6	378,7	392,2	37,4	3,6
TRM de proximité	88,8	99,9	103,0	102,2	106,2	112,8	124,4	11,9	10,3
TRM interurbain	178,1	195,4	200,7	198,9	196,2	197,4	201,4	19,2	2,1
Loc. avec chauffeur	20,0	21,7	21,2	19,0	19,1	19,5	19,3	1,8	-0,5
Messagerie	46,4	55,9	57,0	51,6	49,0	49,1	47,0	4,5	-4,2

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

Champ : secteur privé et les ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France), hors collectivités territoriales.

* transport hors agences de voyages

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



Sources : Unedic, Acooss ; calculs SESP

Figure 2A.3 Structure par taille d'entreprise de l'effectif salarié du TRV

en %

Activité	Taille	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRV régulier 602B	0 à 9 salariés	7,6	7,8	8,6	7,9	7,7	5,6	6,5	4,6	6,5	5,4
	10 à 49 salariés	29,0	30,4	29,4	26,3	24,6	26,8	23,6	22,5	22,4	24,7
	50 salariés et plus	63,4	61,7	62,0	65,8	67,7	67,7	69,9	72,9	71,1	69,9
	Total	100,0									
Autres TRV 602G	0 à 9 salariés	19,5	21,6	20,8	20,5	19,4	22,8	20,2	22,7	21,0	22,2
	10 à 49 salariés	55,5	56,9	60,1	58,1	54,3	58,2	59,3	55,1	52,2	48,6
	50 salariés et plus	25,0	21,5	19,1	21,5	26,3	19,0	20,5	22,2	26,8	29,2
	Total	100,0									
Ensemble TRV	0 à 9 salariés	10,4	11,0	11,4	10,7	10,3	9,3	9,2	8,3	9,2	8,9
	10 à 49 salariés	35,2	36,6	36,2	33,4	31,2	33,6	30,7	29,2	28,1	29,7
	50 salariés et plus	54,4	52,4	52,4	55,9	58,6	57,2	60,1	62,6	62,6	61,4
	Total	100,0									

Source : MEEDDAT/SESP – EAE

2B – Les caractéristiques des salariés

Quatre salariés sur cinq sont des conducteurs

Au 31 décembre 2006, 78,6 % de la population salariée du TRV sont des conducteurs, soit la quasi-totalité des ouvriers qualifiés. Le taux d'encadrement est très faible : on compte 4,1 % de cadres, et 4,6 % de professions intermédiaires (figure 2B.2 et annexe 2.7).

Un conducteur sur cinq est une femme

Le TRV ne cesse de se féminiser. En 2007, les femmes représentent 25,5 % des effectifs salariés, contre 22,0 % en 2001 et 17,5 % en 1993 (annexe 2.3).

Ce mouvement ne touche pas que les employés. Ainsi en 2006, un conducteur sur cinq est une femme (20,1 %), situation très éloignée de celle du TRM élargi ou encore du transport dans son ensemble, où seuls respectivement 2,4% et 6,6 % des conducteurs sont des femmes (figure 2B.3).

44 ans et 6 mois, l'âge moyen d'un salarié

L'effectif salarié du TRV se caractérise par une pyramide des âges particulièrement dissymétrique. Les tranches d'âge supérieures y sont sur-représentées : un salarié sur trois a plus de 50 ans. En particulier, 16,2 % des conducteurs ont entre 51 et 55 ans, 11,8 % entre 56 et 60 ans, 3,5 % entre 61 et 65 ans et 1,4 % ont plus de 65 ans. Tandis qu'entre 26 et 35 ans, on ne trouve moins d'un salarié sur cinq (18 %), à comparer avec plus d'un quart pour le TRM (26,9 %).

L'âge moyen est de 44 ans et 6 mois contre 40 ans et 3 mois pour l'ensemble des transports, soit un écart supérieur à quatre ans. Les conducteurs sont en moyenne encore plus âgés avec 45 ans et six mois (annexe 2.8).

Pour comparaison, dans le TRM élargi, la sous-population des conducteurs est certes, elle aussi, en moyenne plus âgée que l'ensemble des salariés du secteur. Cependant, ce sont les classes d'âge

intermédiaires qui sont les plus nombreuses et non les classes les plus âgées. En outre, les classes jeunes sont aussi plus importantes que dans le TRV. Tout ceci fait que cette population du TRM tend à vieillir moins rapidement que le TRV, dans la mesure où elle se renouvelle plus rapidement : l'âge moyen des conducteurs du TRM s'est accru de 11 mois entre décembre 2002 et décembre 2006 contre 12 mois pour l'ensemble des salariés du secteur. Dans le TRV, le phénomène est inverse : non seulement, la sous-population des conducteurs est plus âgée, mais aussi, elle vieillit plus vite : l'âge moyen des conducteurs du TRV s'est accru de 15 mois entre décembre 2002 et décembre 2006 contre 13 mois pour l'ensemble des salariés du secteur.

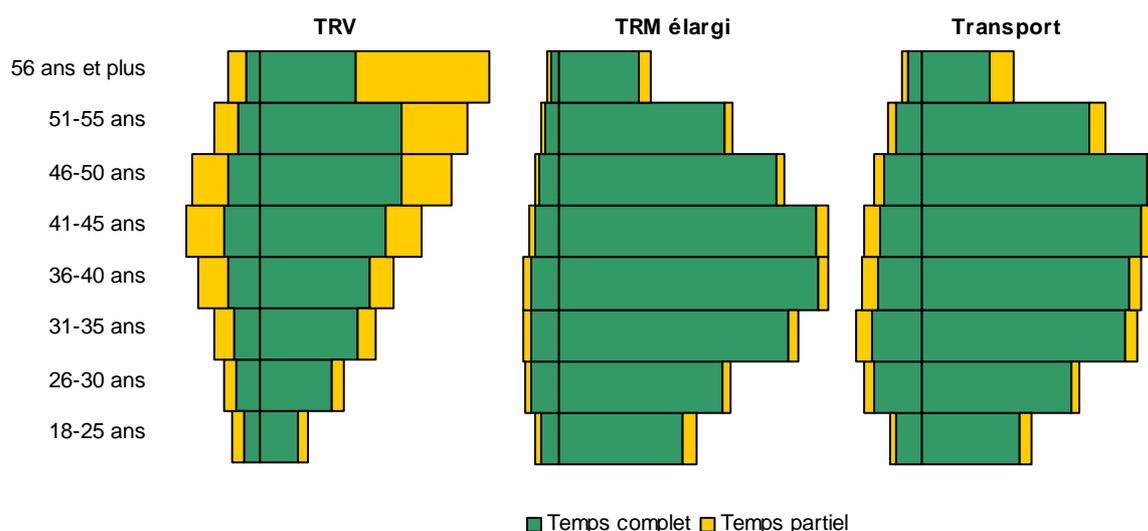
L'âge moyen varie selon la catégorie de véhicule utilisé : ainsi, en 2003, parmi les adhérents à la Carcept, les conducteurs de car ont en moyenne 46 ans et trois mois et les conducteurs-receveurs de car, 44 ans et deux mois (annexe 2.9).

39 % des conducteurs sont à temps partiel

Le TRV se démarque du TRM par une pratique courante du temps partiel (34 % ; figures 2B.1 et 2C.4), pratique très développée chez les conducteurs (39 %), et en particulier pour les tranches d'âge supérieures (56 ans et plus : 63 %).

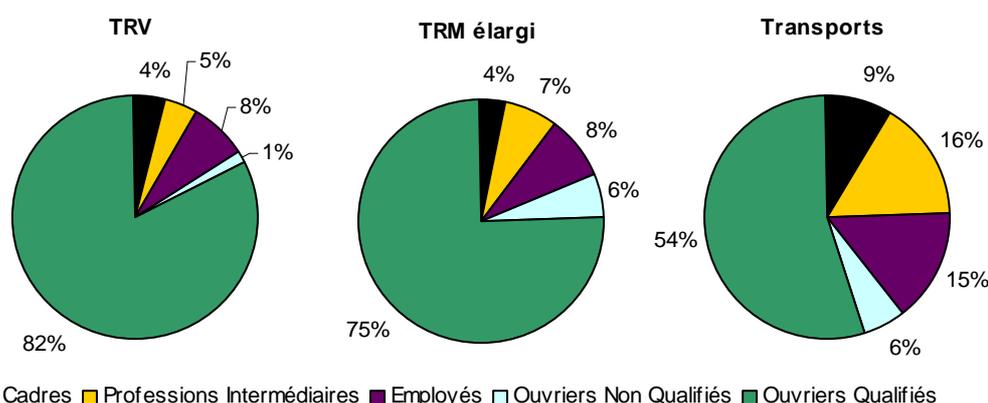
A titre de comparaison, seuls 5 % des conducteurs du TRM sont à temps partiel. Même en se restreignant aux hommes, on observe une part importante de salariés à temps partiel dans le TRV par rapport à d'autres secteurs comme le TRM, y compris par catégorie d'âge (sauf pour la première classe d'âge). Cela renvoie à un mode spécifique de fonctionnement de l'activité et d'organisation des journées.

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



Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

Figure 2B.2 Structure par catégorie professionnelle des salariés au 31 décembre 2006



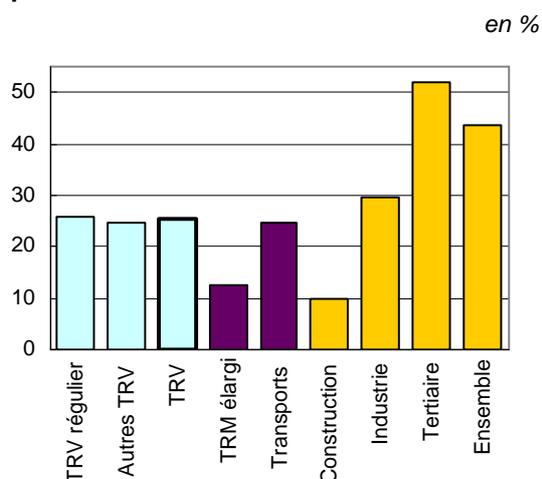
Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

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

Secteur d'activité	en %	
	Conduc.	Dont Femmes
TRV	78,6	20,1
TRV régulier	78,4	20,9
Autres TRV	79,1	17,5
TRM	68,9	2,4
Transports	37,8	6,6

Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

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



Source : Unedic, données provisoires

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

2C – Les caractéristiques des emplois

Diminution de la mobilité des effectifs du TRV

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 TRV (29,8 % ; 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 % ; figure 2C.1).

Depuis 2004, l'écart se creuse entre les comportements de mobilité dans le TRV régulier et les autres TRV. En effet, si en moyenne, le taux de rotation dans le TRV a légèrement diminué (moins 0,8 point), celui du TRV régulier a perdu 2,4 points, alors que les autres TRV connaissent une mobilité accrue (+ 3,8 points ; annexe 2.12).

Un faible recours à l'intérim, une pratique du temps partiel très forte

Si le recours à l'intérim est relativement développé dans le transport (4,3 %), ce n'est pas le cas dans le TRV (1 % ; figure 2C.2 et annexes 2.10, 2.11).

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. Par ailleurs, l'importance du temps partiel dans le TRV, touchant un salarié sur trois, amoindrit une des causes de recours à l'intérim. En outre, le TRV régulier est moins dépendant des à-coups de la demande (figures 2C.4 et 2B.1).

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

Source : Dares DMMO/EMMO

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

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

taux de recours en %, intérimaires* en milliers

Secteur	Taux de recours				Interim 2006
	1995	2000	2005	2006	
Transport	nd	3,9	4,0	4,3	48,1
TRM	2,0	5,2	4,7	4,8	18,1
TRV	0,3	0,8	1,0	1,0	0,8
TRV régulier	0,4	0,9	1,0	1,1	0,6
Autres TRV	0,1	0,5	0,8	0,7	0,1
Economie	nd	3,1	3,3	3,4	602,8

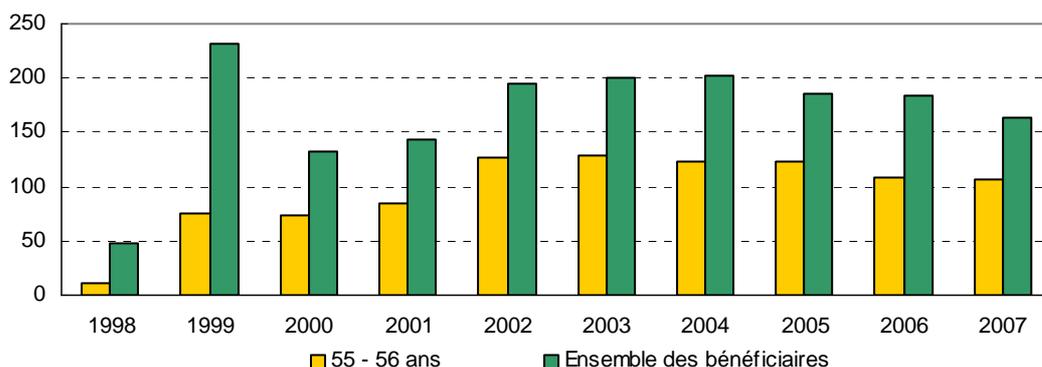
Source : Dares, exploitation des déclarations mensuelles des agences d'intérim à l'Unedic, calculs MEEDDAT/SESP

* intérimaires en équivalents temps plein

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.3 Entrée dans le dispositif de congé de fin d'activité du TRV depuis sa mise en place

Source : DTMRP

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 voyageurs de plus de 55 ans et ayant au moins 30 ans de conduite d'un véhicule de transport de voyageurs 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, 1 688 conducteurs routiers de voyageurs avaient bénéficié de ce dispositif, et 57,1 % 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	TRV régulier	Autres TRV	TRV	TRM élargi	Transports
Cadres	10,1	22,7	12,1	10,8	9,2
Professions Intermédiaires	9,6	13,9	10,7	7,5	8,5
Employés	27,2	32,3	28,5	19,2	18,0
Ouvriers Qualifiés	33,6	41,6	35,8	14,5	14,1
Ouvriers Non Qualifiés	36,8	38,2	37,1	5,0	9,4
Total	33,6	36,1	34,2	7,1	10,8

Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

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 (fiche Marché du travail, champ « Transport & Logistique », page 76), 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). Les offres d'emploi de conducteurs de transport en commun viennent en 5^{ème} position.

Une offre « conducteur de transport en commun » sur deux est émise par le secteur TRV

Les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs de ce marché. En effet, sur les 293 400 offres d'emploi enregistrées (OEE) 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 du travail des conducteurs de transport en commun (12 500 OEE en 2007, soit 4 % des offres T&L), l'influence du secteur est plus grande : les seuls établissements du transport routier de voyageurs représentent 53,5 % des offres, contre 25,8 % pour tous les établissements de transport sur le marché du travail de l'ensemble T&L. Quant à l'intérim, il n'est à l'origine que de 12,7 % des offres, contre 35,9 % pour l'ensemble T&L (figure 2D.1).

48,1 % des offres de conducteurs Transport en commun sont des CDI

En 2007, les régions Île-de-France, Rhône-Alpes et PACA concentrent 45,4 % des 12 500 offres d'emploi enregistrées de conducteurs de transport en commun (figure 2D.3). Celles-ci sont majoritairement des CDI (48,1 %, figure 2D.2), et on peut noter la part importante des CDD de plus de 6 mois (15,6 %), le triple de l'ensemble T&L, comme du TRM.

Demandeurs d'emploi de conducteurs Transport en commun en baisse de 11,2 %

De fin décembre 2006 à fin décembre 2007, le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie 1 (DEFM1) des conducteurs de transport en commun a baissé de 11,2 % (-9,4 % pour l'ensemble des métiers du « Transport et Logistique ») et s'établit à 6 130.

Augmentation des tensions sur le marché du travail des conducteurs de Transport en commun

De 2006 à 2007, l'augmentation des offres d'emploi (+7,1 %) conjuguée à la baisse des demandes d'emploi explique les tensions plus fortes sur le marché du travail des conducteurs de transport en commun. L'indicateur de tension est passé de 0,64 à 0,71, soit +11 %. L'augmentation est cependant moins vive que dans le TRM (+17 %) où, de surcroît, l'indicateur se situe à un niveau plus élevé. Les tensions sont perceptibles en particulier dans la région Rhône-Alpes où les offres ont enregistré une augmentation de 36 % et sont plus nombreuses que les demandes d'emploi (figure 2D.6).

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 36 jours, une offre sur deux est satisfaite ; en 2007, il faut attendre 42 jours. Le pic des offres du troisième trimestre explique les délais extrêmes du quatrième : 46 jours en 2007.

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)

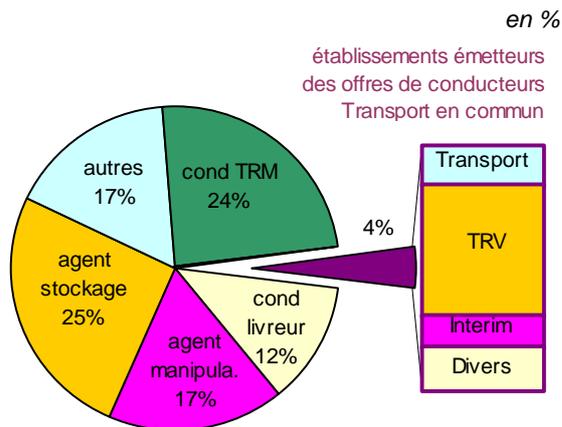
sont les demandeurs d'emploi dont l'ancienneté de la demande est supérieure ou égale à un an.

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.

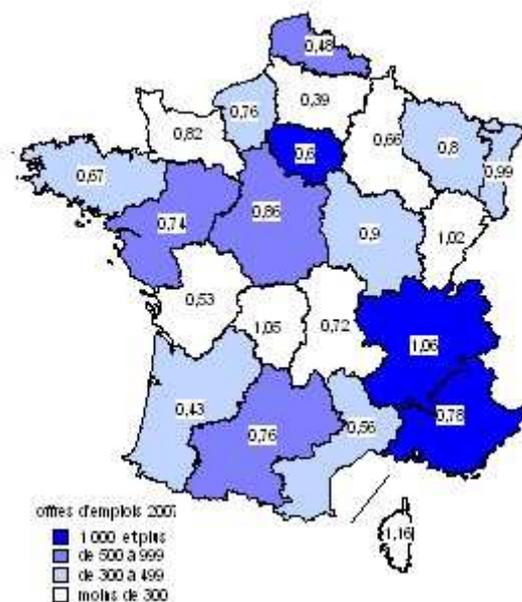
Le marché du travail tel qu'analysé dans cette fiche ne prend pas en compte les emplois à statut pourvus par concours (ex : RATP).

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



Source : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Figure 2D.3 OEE et indicateur de tension des « conducteurs de transport en commun » en 2007



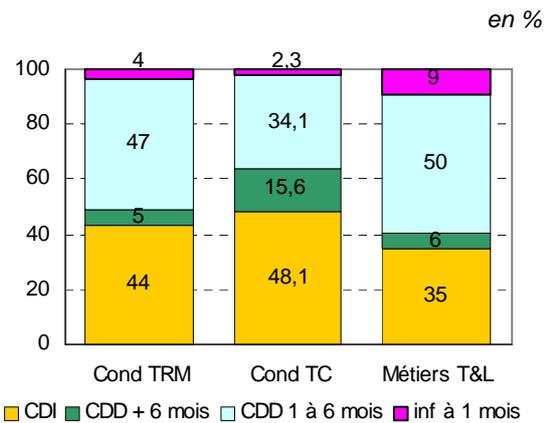
Source : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Figure 2D.5 Demandeurs d'emploi de conducteur de transport en commun au 31 décembre 2007

Tranche d'âge	DEFM 1	DEFM 1 à 8
< 25 ans	540	740
25 à 49 ans	4 540	7 710
50 ans et +	1 050	2 310
Total	6 130	10 760

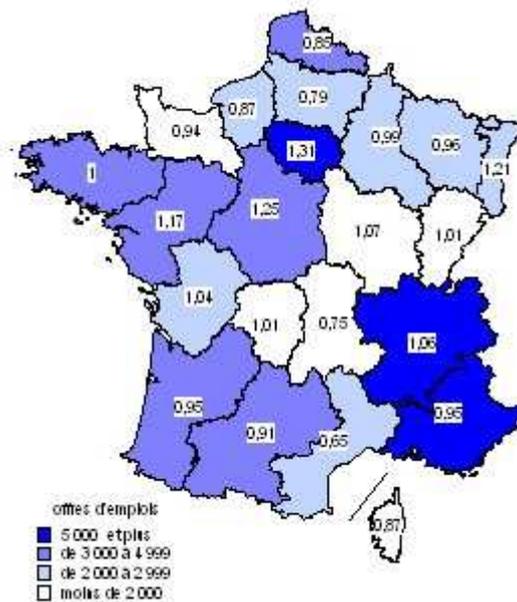
Source : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

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



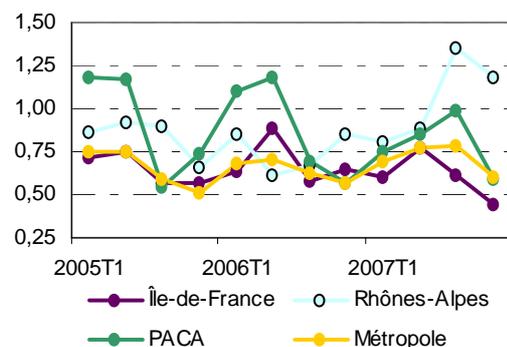
Source : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Figure 2D.4 OEE et indicateur de tension des « conducteurs de TRM » en 2007



Source : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Figure 2D.6 Indicateur de tension des conducteurs de transport en commun



Source : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

3 – La durée du travail

3A – La durée du travail : réglementation nationale

Le code du travail s'applique à l'ensemble des salariés du transport routier. Les personnels roulants bénéficient toutefois de certaines dispositions législatives spécifiques.

Le décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises du transport routier de personnes modifié par le décret n°2006-408 du 6 avril 2006, s'applique à l'ensemble des entreprises établies en France exerçant l'activité de transport routier de personnes relevant notamment des codes 602B et 602G.

La durée du travail maximale

La durée légale du travail est fixée à 35 heures par semaine. La durée hebdomadaire du travail des conducteurs routiers peut être calculée sur deux semaines consécutives, à condition que cette période comprenne au moins trois jours de repos. La durée hebdomadaire maximale de travail est de 48 heures sur une semaine et de 44 heures en moyenne sur 12 semaines. Lorsque l'équipage comprend deux conducteurs à bord, le temps non consacré à la conduite pendant la marche du véhicule par des conducteurs, est compté comme travail effectif pour 50 % de sa durée.

Le décret du 22 décembre 2003 fixe une durée maximale du travail effectif à 10 heures par jour, avec la possibilité pour les personnels roulants, après avis du comité d'entreprise, ou à défaut, des délégués du personnel, de porter cette durée à 12 heures une fois par semaine. Il est possible de porter cette durée à 12 heures une seconde fois par semaine, dans la limite de six fois par périodes de 12 semaines, à condition que la durée hebdomadaire du travail ait été répartie sur 5 jours au moins.

Le temps de pause

Conducteurs soumis à l'application du règlement n°561/2006

Les conducteurs soumis à l'application du règlement européen n°561/2006 observent une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes après 4 heures 30 de conduite. Cette durée peut être fractionnée en deux tranches : la première d'au moins 15 minutes et la seconde d'au moins 30 minutes prise au plus tard à l'issue de la période de 4 heures 30

de conduite. Cette pause, applicable aux conducteurs, est une période pendant laquelle les conducteurs n'ont pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement leur permettre de se reposer.

Tout salarié roulant

Les salariés roulants mentionnés à l'article L. 220-3 ancien du code de travail – autres que ceux affectés aux services réguliers dont le parcours de la ligne est de 50 km maximum – bénéficient d'une pause d'au moins 30 minutes au delà de 6 heures consécutives de travail par jour et d'au moins 45 minutes au delà de 9 heures consécutives. La pause peut être prise par périodes d'au moins 15 minutes.

L'amplitude de la journée de travail

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

L'amplitude de la journée de travail ne peut dépasser 12 heures.

Sous certaines conditions, et autorisation de l'inspecteur du travail, l'amplitude peut être prolongée jusqu'à 14 heures sous réserve des conditions suivantes :

1 - La durée quotidienne du temps passé au service de l'employeur ne doit pas excéder 9 heures ;

2 - Le service doit comporter :

a) une interruption d'au moins 2 heures 1/2 continues ou deux interruptions d'au moins 1 heure 1/2 continue chacune, lorsque l'amplitude est prolongée au-delà de 12 heures et jusqu'à 13 heures ;

b) une interruption d'au moins 3 heures continues ou deux interruptions d'au moins 2 heures continues chacune, lorsque l'amplitude est prolongée au-delà de 13 heures. Au cours de ces interruptions, le salarié n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps.

En l'absence de convention ou d'accord collectif étendu, ces dépassements d'amplitude, considérés isolément, donnent lieu à compensation (repos ou compensation financière) dans les conditions ci-après :

a) 75 % de la durée des dépassements entre la douzième et la treizième heure ;

b) 100 % de la durée des dépassements au-delà de la treizième heure.

En transport interurbain, l'amplitude de la journée de travail peut être prolongée sans autorisation ni formalité particulière jusqu'à 13 heures pour le personnel roulant affecté à un service régulier et jusqu'à 14 heures pour le personnel roulant affecté à un service occasionnel (tableau amplitude).

L'amplitude maximale de la journée de travail dans le cas d'un équipage composé de plusieurs conducteurs est de 18 heures.

Le travail de nuit

L'accord collectif du 18 avril 2002 prévoit que tout travail entre 21 heures et 6 heures est considéré comme du travail de nuit. Une autre

période de 9 heures consécutives, comprise entre 21 heures et 7 heures peut être substituée à cette période par accord d'entreprise. Le travailleur de nuit est celui qui, soit accomplit au moins deux fois par semaine au moins 3 heures de son temps de travail durant la période de travail de nuit, soit accomplit 270 heures de travail de nuit sur une période de référence de 12 mois. La possibilité de prolonger pour les personnels roulants la durée quotidienne de travail jusqu'à 12 heures n'est pas applicable aux travailleurs de nuit et aux travailleurs qui accomplissent, sur une période de 24 heures, une partie de leur travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures. La durée de conduite continue pendant la période de travail de nuit ne peut excéder 4 heures.

Règles relatives à l'amplitude dans le transport routier de personnes

		Article	Amplitude maximale	Conditions requises	Formalités	Interruptions*	Durée du travail quotidienne
Droit commun	Équipage simple	7. II	12h	-	-		10h et possibilité 12h, 1 à 2 fois par semaine
	Équipage à plusieurs	7. III	18h	-	-		10h et possibilité 12h, 1 à 2 fois par semaine
	Dérogation	7. IV	14h	Si les conditions d'exploitation le nécessitent	avis du CE ou à défaut des DP + autorisation de l'ITT	- de 12h à 13h : 2h30 ou 2 fois 1h30 - de 13h à 14h : 3h ou 2 fois 2h	9h
Transport interurbain	Services réguliers	11. V 1er al.	13h	-	-		10h et possibilité 12h, 1 à 2 fois par semaine
		11. V 1er al.	14h	Si les conditions d'exploitation le nécessitent	avis du CE ou à défaut des DP + autorisation de l'ITT	3h ou 2 fois 2h	9h
	Services occasionnels	11. V 2ème al.	14h	-	-		10h et possibilité 12h, 1 à 2 fois par semaine
Transport sanitaire		12	15h	- pour accomplir une mission à son terme (max : 1 fois par semaine en moyenne sur 4 semaines) - activité saisonnière ou rapatriement sanitaire (max : 75 fois par an)	info immédiate de l'ITT + du CE ou à défaut des DP		10h et possibilité 12h, 1 à 2 fois par semaine

Source : décret n°2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes modifié par le décret n°2006- 408 du 6 avril 2006

* Dans tous les cas : respect de la réglementation européenne relative au temps de conduite (pause de 45 mn si temps de conduite > 4h30) et au temps de repos quotidien (art. 8 du décret 2003-1242).

CE : comité d'entreprise

DP : délégués du personnel

ITT : inspecteur du travail des transports

4 – Les revenus salariaux

4A – Le pouvoir d'achat et les taux horaires conventionnels des ouvriers du transport routier de voyageurs

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

En 2007, l'augmentation du taux de salaire horaire de base (brut) des ouvriers de l'ensemble du transport routier de voyageurs (TRV) est de 2,8 % (en moyenne annuelle). L'indice des prix à la consommation augmentant de 1,5 %, leur salaire horaire réel augmente de 1,3 % (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).

De 1991 à 1997, les accords collectifs ayant trait aux rémunérations horaires garanties ont souvent été l'occasion de remettre les coefficients 110V à 140V au-dessus de la barre du Smic horaire. Les trois courbes sont ainsi très proches (figure 4A.1, fiche 4D).

La période 1997-2002 ayant été marquée par une absence d'accord, les *minima* garantis se sont retrouvés fortement dépassés par le Smic horaire, situation qui a été corrigée par les accords ultérieurs.

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 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 :

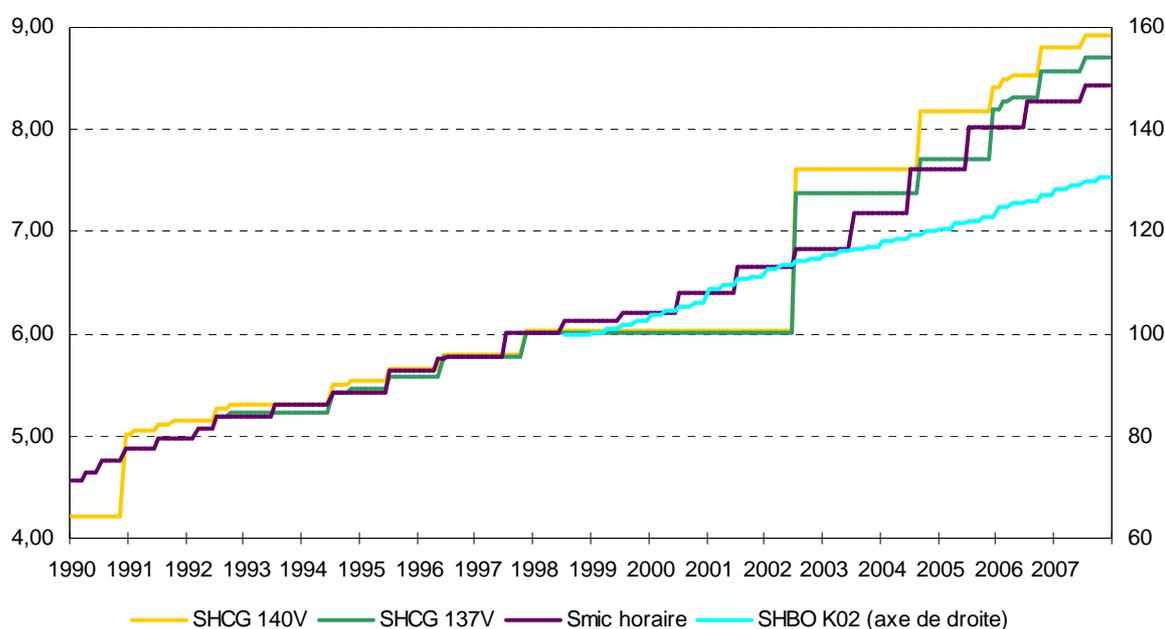
- 602A : Transports urbains de voyageurs ;
- 602B : Transports routiers réguliers de voyageurs ;
- 602C : Téléphériques, remontées mécaniques ;
- 602E : Transport de voyageurs par taxis ;
- 602G : Autres transports routiers de voyageurs.

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, du Smic, et de l'indice des prix

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/DTMRF, calculs MEEDDAT/SESP

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

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

- 137V : conducteur en périodes scolaires
- 140V : conducteur-receveur de car

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	2,8
Transports	2,3	2,4	3,0	3,0	3,0
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	0,1	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/SESP

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

Secteur d'activité	en %			
	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 - Enquête Acemo

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

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

Les salaires commentés ici sont des salaires annuels nets moyens des salariés à temps complet 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 1,4 % 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 augmenté de 0,2 %, en euros constants, contre un recul de 0,3 % pour l'ensemble de l'économie (figure 4B.2).

Des salaires du TRV supérieurs à ceux du TRM mais inférieurs à ceux du reste des transports

Le salaire moyen des salariés du TRV s'élève à 20 005 € en 2006. Il est inférieur de 11 % à celui des salariés de l'ensemble du secteur des transports, mais supérieur de 5,8 % à celui du TRM élargi.

L'écart avec l'ensemble des transports est en grande partie le fait de la structure par catégorie socio-professionnelle des emplois dans le TRV, secteur où la population ouvrière est plus importante (figure 2B.2). Les salaires des cadres, professions intermédiaires et

employés du TRV sont respectivement inférieurs de 2 %, 8 % et 13 % à ceux des catégories correspondantes dans l'ensemble des transports. Pour les ouvriers, l'écart est moindre : 3 %. Comparés au TRM élargi, les salaires des ouvriers qualifiés du TRV (en majorité des conducteurs) sont proches, tandis que ceux des cadres sont fortement supérieurs, avec + 13 % (figure 4B.3 et annexe 4.3).

Hausse de 1,7 % du salaire net réel

En 2006, les salaires du TRV ont augmenté de 1,7 % en moyenne, après + 3,4 % en 2005. Ces évolutions doivent cependant être relativisées : l'année 2004 avait été marquée par une baisse de 2,9%.

Au final, sur la période 2003 – 2006, les salaires du TRV ont augmenté de 2,1 % (1,9 % pour les conducteurs).

L'encadrement mieux payé dans le TRV régulier

Au sein même du TRV, les différences portent presque uniquement sur les salaires des cadres et des professions intermédiaires, avec des écarts très importants : l'encadrement est en moyenne mieux payé, de + 41 %, dans le TRV régulier (figure 4B.4).

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).

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

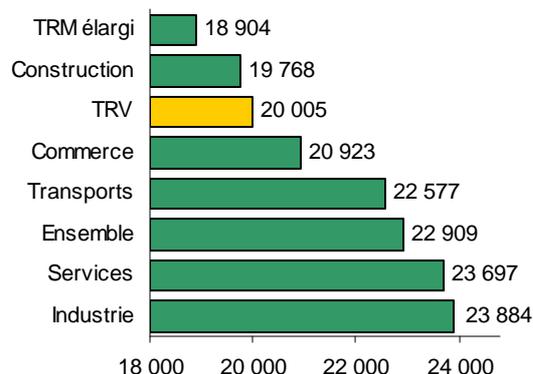
Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les

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.

Figure 4B.1 Salaires nets moyens en AT selon les secteurs d'activité en 2006

en euros courants



Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

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

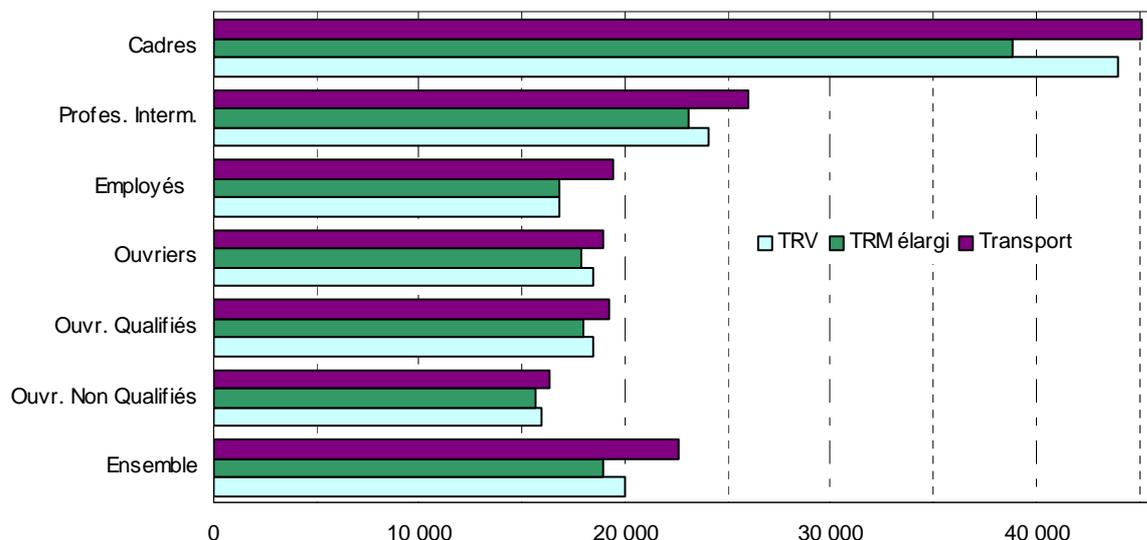
Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

Les évolutions de salaire réels

correspondent aux évolutions de salaire déflatées par l'indice des prix (figure 4A.2).

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

en euros



Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

Figure 4B.4 Salaires annuels nets moyens en AT selon la catégorie socioprofessionnelle dans le TRV en 2006

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

	Salaires annuels nets moyens 2006			Évolution réelle 2006 / 2005		
	Transports routiers réguliers de voyageurs	Autres transports routiers de voyageurs	TRV	TRV	TRM élargi	Transports
Cadres	45 934	32 485	44 018	1,8	-0,9	-0,5
Professions Intermédiaires	24 497	22 774	24 081	2,0	0,4	0,7
Employés	16 863	16 840	16 858	0,3	0,8	-1,2
Ouvriers	18 431	18 428	18 431	1,5	0,9	0,2
Ouvriers qualifiés	18 469	18 466	18 468	1,5	0,9	0,2
Conducteurs	18 440	18 431	18 438	1,5	1,0	0,8
Ouvriers non qualifiés	15 959	15 926	15 952	0,8	0,4	1,4
Ensemble	20 295	19 034	20 005	1,7	0,6	0,2

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

4C – Personnel roulant « Voyageurs »

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 personnel roulant « voyageurs » (encadré).

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

	Hommes	Femmes	Ensemble
Conducteur de car (131V)	15 628	12 228	15 124
Conducteur receveur de car (140V)	18 572	15 856	18 205
Ensemble conducteur (receveur) de car	17 292	14 182	16 854

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 « Voyageurs », restreinte au transport interurbain de voyageurs (en particulier, hors transport sanitaire, transport grande remise)

Conducteur en périodes scolaires, CPS (137V ou 140V), accord du 24 septembre 2004

Dans le cadre de ses activités pendant les périodes scolaires, le coefficient du conducteur en périodes scolaires ne peut, en aucun cas, être inférieur au coefficient 137V, conformément aux principes ci-dessous :

- le coefficient du conducteur en périodes scolaires est le coefficient 137V si les activités de conduite comprennent les services suivants : scolaire (desserte des établissements scolaires), périscolaire (cantine, piscine, centres aérés, activités sportives et culturelles...), activités pédagogiques, ligne régulière publique ou privée (sans être susceptible de recette) ;

- le coefficient du conducteur en périodes scolaires est le coefficient 140V si, en complément des activités ci-dessus, ledit conducteur exerce les activités suivantes, qui excluent les découchers : classes vertes, classes de neige, services de ligne régulière publique ou privée (susceptible de recette), occasionnel à la journée (sans repos journalier pris en dehors du domicile).

Le coefficient 137V est porté à 140V si le conducteur en périodes scolaires effectue, pendant les périodes scolaires, une des activités relevant du coefficient 140V identifié ci-dessus. Dès lors, ce nouveau coefficient sera attribué au conducteur « CPS » à compter de la première période de paie suivante.

Groupe 7

Conducteur de car (131V)

Ouvrier chargé de la conduite d'un car, aide le receveur dans la manipulation des colis et dépêches postales transportés ; doit être capable d'assurer le dépannage courant (carburateur, bougie, changement de roue, etc.) ainsi que de signaler dans un rapport le mauvais fonctionnement de certains organes et les accidents survenus ; est obligatoirement titulaire du permis de conduire « transport en commun ».

Groupe 9

Conducteur-receveur de car (140V)

Ouvrier chargé de la conduite d'un car, et de la perception des recettes voyageurs, bagages et messageries ; manipule et surveille les colis et dépêches postales transportés ; veille à l'application des règlements ; doit être capable d'assurer le dépannage courant (carburateur, bougie, changement de roue, etc.) ainsi que de signaler dans un rapport le mauvais fonctionnement de certains organes et les accidents survenus ; est obligatoirement titulaire du permis de conduire « transport en commun ».

Groupe 9bis

Conducteur de tourisme (145V)

Ouvrier ayant exercé pendant au moins deux ans la conduite d'un car et remplissant toutes les conditions définies aux emplois n°8 et 9 ; exécute en outre des services de tourisme à grande distance d'une durée d'au moins trois jours ; a en toutes circonstances, une présentation particulièrement soignée ; fait preuve à l'égard de la clientèle de courtoisie et de correction ; peut être amené à fournir des explications succinctes sur l'intérêt du parcours ; a une excellente pratique des documents douaniers, de changes de monnaies étrangères, si nécessaire ; assure le cas échéant la bonne exécution des prestations auprès des hôteliers et restaurateurs ; doit être capable d'assurer s'il en a les moyens le dépannage courant de son véhicule et de fournir éventuellement toute précision sur la nature de la panne pour recevoir les instructions nécessaires à la réparation ; doit être en mesure de prendre toutes les dispositions utiles pour assurer correctement la continuation du voyage dans le cas où le véhicule se trouverait immobilisé. Cet emploi est réputé occupé à titre habituel si le nombre de repos journaliers pris au cours de déplacements à grande distance et en dehors du domicile excède 30 par année civile.

Groupe 10

Conducteur Grand Tourisme (150V)

Ouvrier chargé habituellement de la conduite d'un car de grand luxe comportant au moins 32 fauteuils ; exécute des circuits de grand tourisme, c'est-à-dire d'une durée d'au moins cinq jours ; a une excellente pratique des documents douaniers, de changes de monnaies étrangères ; a en toute circonstance une tenue impeccable ; fait preuve à l'égard de la clientèle de courtoisie et de correction ; assure la bonne exécution des prestations, notamment auprès des hôteliers et des restaurateurs ; est en mesure, soit s'il en a les moyens, de dépanner son véhicule en cas d'incidents légers, soit si cela est nécessaire de faire effectuer sous son contrôle la réparation dans un garage ; est capable de donner éventuellement toutes les précisions sur la nature de la panne pour recevoir les pièces nécessaires à la réparation ; est en mesure de prendre toutes les dispositions pour assurer sans délai la bonne continuation du voyage, dans le cas où le véhicule se trouverait immobilisé.

Cet emploi est réputé occupé à titre habituel si le nombre de repos journaliers pris en dehors du domicile et dans le cadre de l'exécution de circuits de grand tourisme excède 65 par année civile.

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

L'accord conclu le 19 septembre 2006

Cet accord, étendu par arrêté du 31 janvier 2007 (JO du 10 février 2007, revalorise les barèmes de rémunérations conventionnelles de 3,05 % à compter du 1^{er} octobre 2006.

L'accord sur la mise en oeuvre de la suppression de l'abattement supplémentaire de 20 % pour frais professionnels du 27 mars 2007

Cet accord avait pour objectif de compenser la suppression progressive de l'abattement fiscal de 20 % pour frais professionnels, prévue par la loi de finances pour 2007, sans conséquence négative sur la rémunération des salaires. L'accord prévoit de garantir le niveau

de la rémunération nette annuelle versée au salaire par l'octroi d'une indemnité différentielle versée au mois de décembre de chaque année pendant 4 ans au plus.

Cet accord concerne les conducteurs d'autocars à services réguliers, scolaires ou occasionnels auxquels l'abattement de 20 % était appliqué.

L'accord conclu le 13 juillet 2007

Ce nouvel accord étendu par arrêté du 7 décembre 2007 (JO du 15 décembre 2007) revalorise les rémunérations conventionnelles de 1,5 % au 1^{er} juillet 2007, revalorisation portée à 2,2 % au 1^{er} janvier 2008.

Figure 4D.1 *Minima* horaires garantis des ouvriers du transport routier de voyageurs

en euros

Coefficient	septembre 1987	décembre 1990	février 1991	juillet 1991	octobre 1991	juillet 1992	octobre 1992	juillet 1994
110V	4,09	4,87	4,92	4,98	5,02	5,18	5,22	5,42
115V	4,10	4,87	4,92	4,98	5,02	5,18	5,23	5,42
120V	4,11	4,89	4,93	5,00	5,03	5,19	5,23	5,43
123V	4,12	4,90	4,95	5,01	5,05	5,19	5,23	5,43
128V	4,13	4,91	4,96	5,02	5,06	5,19	5,23	5,43
131V	4,14	4,92	4,96	5,03	5,06	5,19	5,23	5,43
135V - 137V						5,19	5,24	5,43
138V	4,15	4,93	4,98	5,05	5,08	5,20	5,24	5,44
140V	4,21	5,01	5,06	5,12	5,16	5,27	5,31	5,50
145V	4,37	5,19	5,24	5,30	5,34	5,46	5,50	5,70
150V	4,52	5,36	5,42	5,49	5,53	5,65	5,69	5,89

Coefficient	novembre 1994	juillet 1995	juin 1996	novembre 1997	juillet 2002	septembre 2004	décembre 2005	février 2006
110V	5,46	5,57	5,78	6,01	6,67	7,61	8,03	8,03
115V	5,46	5,57	5,78	6,01	6,71	7,61	8,03	8,03
120V	5,46	5,57	5,78	6,01	6,78	7,61	8,03	8,03
123V	5,46	5,57	5,78	6,01	6,94	7,61	8,03	8,03
128V	5,47	5,57	5,78	6,01	7,09	7,61	8,03	8,03
131V	5,47	5,58	5,78	6,01	7,24	7,61	8,10	8,18
135V - 137V	5,47	5,58	5,78	6,02	7,37	7,71	8,20	8,28
138V	5,47	5,58	5,79	6,02	7,47	7,86	8,36	8,44
140V	5,55	5,66	5,80	6,03	7,62	8,17	8,42	8,50
145V	5,75	5,86	6,01	6,24	8,08	8,33	8,58	8,66
150V	5,95	6,07	6,21	6,46	8,23	8,54	8,80	8,88

Coefficient	avril 2006	octobre 2006	juillet 2007	janvier 2008
110V	8,03	8,30	8,44	8,48
115V	8,03	8,30	8,44	8,48
120V	8,03	8,30	8,44	8,48
123V	8,03	8,30	8,44	8,48
128V	8,03	8,30	8,44	8,48
131V	8,22	8,47	8,60	8,66
135V - 137V	8,32	8,57	8,70	8,76
138V	8,48	8,74	8,87	8,93
140V	8,54	8,80	8,93	9,00
145V	8,70	8,97	9,10	9,17
150V	8,92	9,19	9,33	9,40

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 (de marchandises et de voyageurs) pour compte d'autrui se caractérise par une proportion élevée d'actifs sans diplôme ou titulaires du seul BEPC : 42 % contre 32 % dans l'ensemble du secteur transport en 2006 (figure 5A.1).

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 transport (33 %) et dans l'ensemble de l'économie (47 % ; figures 5A.2 et 5A.3, 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).

172 000 personnes formées au 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. Par exemple, l'enquête EACT nous indique qu'en 2006, 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.

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, on retrouve le niveau de 2004 (figure 5A.4).

En effet, les formations Fcos sont obligatoires tous les cinq ans (fiche 5B). En revanche, le nombre de candidats inscrits en formation « perfectionnement éco-sécurité », augmente de 34 % (annexe 5.2).

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).

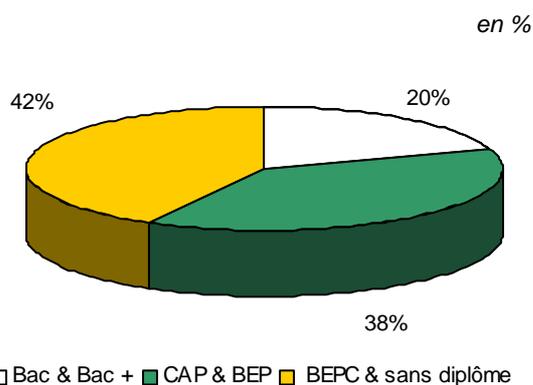
Figure 5A.1 Répartition des actifs du transport selon le diplôme, en 2006

structure en %

Diplôme	Trans. Terr.	dont TR*	Trans. Aérien	Serv. Auxil.	Total Trans.
Bac ou plus	24	20	77	47	33
CAP-BEP	38	38	13	29	35
Aucun ou BEPC	37	42	9	25	32
Total	100	100	100	100	100

Source : Insee - enquête emploi 2006

* TR : naf 602

Figure 5A.2 Répartition des actifs selon le diplôme dans le transport routier en 2006

Source : Insee - enquête emploi 2006 (Naf 602)

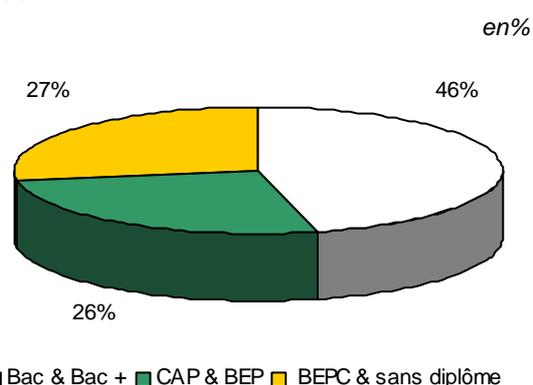
Figure 5A.4 Effectifs en formation dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

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.3 Répartition des actifs selon le diplôme dans l'ensemble de l'économie en 2006

Source : Insee - enquête emploi 2006

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).

5B – Dispositions légales de formation des conducteurs

Les formations obligatoires

Dans le cadre fixé par l'article 1^{er} de la loi du 6 février 1998, la formation professionnelle obligatoire des conducteurs a été mise en place dans le transport routier public interurbain de voyageurs par un accord de branche conclu le 7 décembre 1999 dans le cadre de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. Les dispositions définies par cet accord s'appliquent depuis le 1^{er} septembre 2000 ; elles ont ensuite été reprises et complétées par le décret n°2002-747 du 2 mai 2002 (JO du 4 mai 2002) qui leur a conféré un caractère réglementaire. Ce texte qui ne concerne que les conducteurs salariés du transport interurbain de voyageurs prévoit une formation initiale minimale obligatoire (Fimo) et une formation continue obligatoire de sécurité (Fcos).

La formation initiale minimale obligatoire (Fimo)

Cette formation s'adresse aux titulaires du permis de conduire de la catégorie D ou ED, et doit être suivie avec succès et préalablement à l'embauche en qualité de conducteur.

Les titulaires d'un diplôme de formation professionnelle « conduite » (tel que CAP, BEP ou Titre professionnel) obtiennent la Fimo par équivalence.

En 2006, près de 6 000 conducteurs ont validé ou obtenu par équivalence une Fimo TRV.

La formation continue obligatoire de sécurité (Fcos)

Cette formation suivie pour la première fois 5 ans après la Fimo ou l'un des diplômes admis en équivalence se renouvelle tous les 5 ans.

Après un pic à 19 500 et 23 000 attestations Fcos TRV en 2004 et 2005, résultat de l'échéancier de l'application des dispositions réglementaires, on ne compte que 6 500 attestations délivrées en 2006.

Dans le TRM pour compte d'autrui, 63 % des conducteurs ayant suivi une Fcos sont satisfaits

En 2006, 26,4 % des conducteurs routiers de marchandises du compte d'autrui ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois.

Parmi ces conducteurs, 25,2 %, ont suivi ou validé une Fimo, seule ou avec une autre formation (dont 23,6 % sans formation autre que Fcos ou MD). En particulier, de façon surprenante, 15,1% 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 72,8 %, soit 19,2 % de l'ensemble des conducteurs. 63% des stagiaires Fcos déclarent être satisfaits de leur formation.

Source : enquête EACT 2006 - SESP

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 et,
- pour le secteur voyageurs, les conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs.

Figure 5B.1 Fimo dans le transport routier de voyageurs

Année	Nombre de stagiaires FIMO	Nombre d'attestations FIMO délivrées			
		à la suite d'une formation (FIMO ou autre)	au titre du TP	au titre des CAP-BEP	Total
2006	3 896	3 766	2 146	72	5 984
2005	3 593	3 437	1 680	25	5 142
2004	2 702	2 645	1 811	93	4 883

Source : DGMT/DTMRF

Figure 5B.2 Nombre d'attestations Fimo et Fcos dans le transport routier

	nombre d'attestations										
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRV											
FIMO						1 815	2 668	3 425	4 883	5 142	5 984
FCOS						3 087	2 727	6 808	19 583	23 085	6 531
Compte d'autrui											
FIMO	2 782	9 673	11 608	18 626	20 910	22 932	23 166	22 734	22 313	20 336	22 691
FCOS	3 004	8 698	36 204	57 670	106 432	39 803	31 882	58 657	62 016	77 858	53 880
Compte propre											
FIMO						474	590	568	752	1 212	1 894
FCOS						3 305	4 370	4 690	9 590	18 952	37 297
Total											
FIMO	2 782	9 673	11 608	18 626	20 910	25 221	26 424	26 727	27 948	26 690	30 569
FCOS	3 004	8 698	36 204	57 670	106 432	46 195	38 979	70 155	91 189	119 895	97 708

Source : DGMT/DTMRF

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 voyageurs, concerneront les conducteurs titulaires d'un permis de conduire D ou ED délivré avant le 10 septembre 2008. 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 entre en vigueur le 10 septembre 2008 pour le transport de voyageurs.

Il permet, d'une part, d'appliquer un système de formation unique à l'ensemble des conducteurs et, d'autre part, d'achever le processus de généralisation de la formation des conducteurs prévue par la loi du 6 février 1998 puisque toutes les catégories de conducteurs seront concernées notamment les conducteurs des trois fonctions publiques et les conducteurs des transports urbains de personnes.

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

Un taux de participation financière faible

En 2006, 2,24 % de la masse salariale du transport routier de voyageurs est consacré à la formation continue. Ce taux de participation financière est relativement stable, oscillant entre 2,0 et 2,5 depuis 2000.

Il reste en dessous de celui de l'ensemble de l'économie (2,84 % en 2005), lequel connaît une baisse continue depuis 1995, à l'exception d'un petit sursaut en 2004 (2,97 %). De même, le taux de participation financière du TRV est beaucoup plus faible que celui de l'ensemble des transports terrestres (4,12 % en 2005) qui, lui, n'a jamais cessé de baisser depuis 1998 (figure 5C.2 et annexe 5.4).

Un effort physique de formation continue en baisse

Après un pic en 2005, à 42,4 %, le taux d'accès à la formation continue dans le transport routier de voyageurs retrouve son niveau de 2004, à 38,0 %, niveau très inférieur à celui de l'ensemble des transports terrestres (50,8 % en 2005).

En 2006, la durée moyenne des stages dans le TRV est de 18,7 heures, après avoir été supérieure à 22 heures pendant 3 ans.

L'effort physique de formation continue, égal au produit de ces deux grandeurs, accuse une

baisse de 25 % (7,1 heures par salarié contre 9,5 heures en 2005 ; figures 5C.1 et 5C.2).

Durée moyenne des stages ouvriers de 17,1 heures

Le taux d'accès à la formation des ouvriers du TRV est deux fois plus important que celui des ouvriers du TRM élargi : 39,5 contre 16,7, mais en baisse de 6 points par rapport à 2005 (annexe 5.5 et 5.6).

Les stages ouvriers sont les plus courts : 17,1 heures, contre 20 à 24 heures pour les autres catégories sociales. En 2005, leur durée moyenne était plus élevée qu'en 2006 (21,7 heures) tandis que les autres catégories étaient en 21,5 et 25,5 heures.

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 : 11,2 heures de formation pour les salariés des entreprises de 250 salariés et plus, contre seulement 2,8 heures dans les entreprises de moins de 20 salariés (figure 5C.3).

Le taux d'accès à la formation continue est quatre fois plus faible dans les entreprises de 10 à 19 salariés que dans les entreprises de plus de 250 salariés (figure 5C.4).

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).

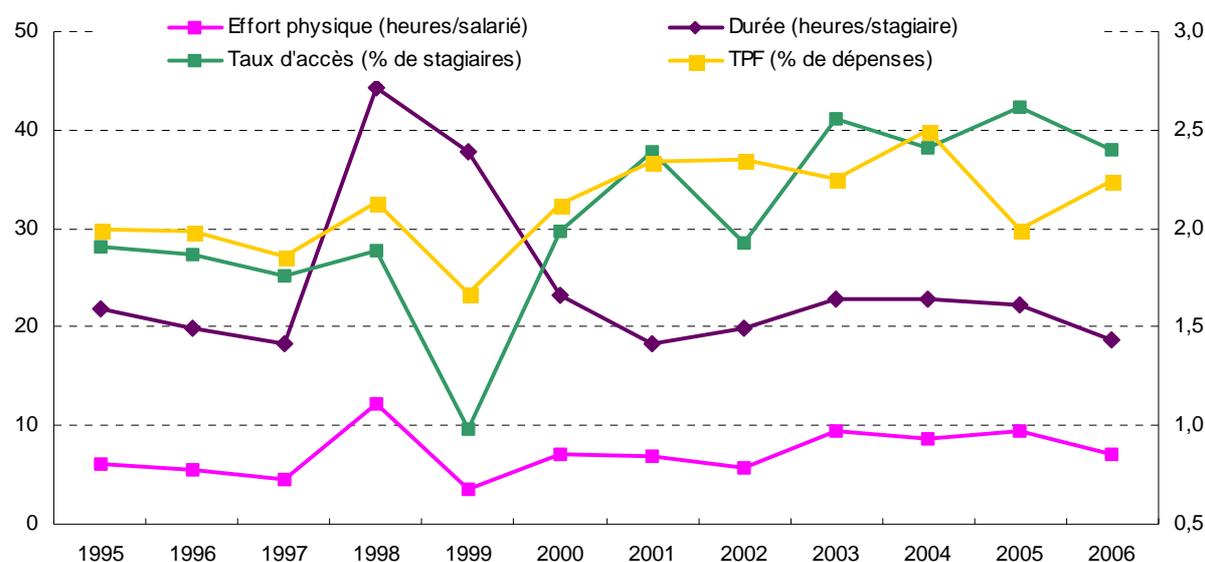
Le taux de participation financière (TPF) est la part des dépenses de formation dans la masse salariale totale.

Figure 5C.1 Formation continue dans les entreprises de TRV 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	2,8	3,3	6,9	11,2	7,1
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire	23,1	14,7	17,6	21,8	18,7
Taux d'accès à la formation continue, en %	12,0	22,4	39,4	51,3	38,0
Taux de participation financière, en %	1,18	1,62	2,21	2,75	2,24

Source : Cereq
 Champ : voir encadré ci-contre
 TRV : 602B, 602G

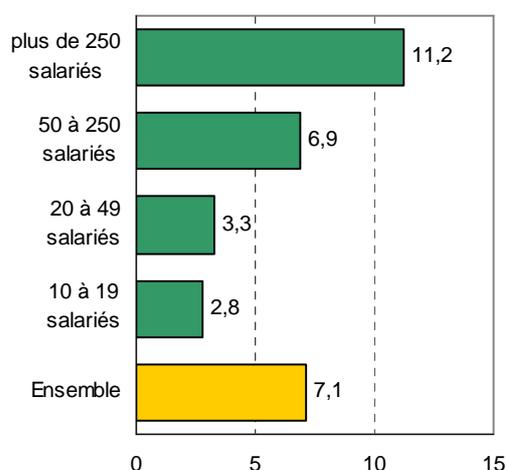
Figure 5C.2 Formation continue dans les entreprises de TRV



Source : Voir figure 5C.1

Figure 5C.3 Effort physique de formation continue dans les entreprises de TRV en 2006

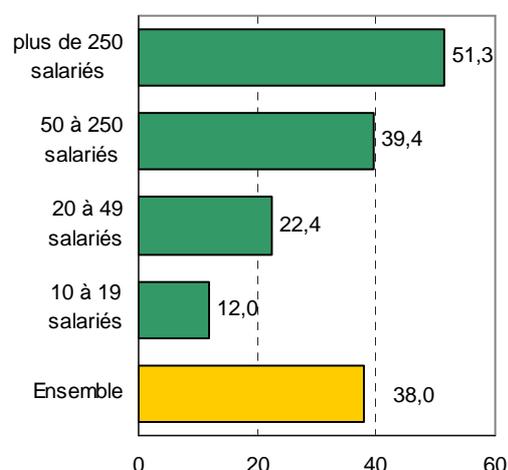
en heures / salarié



Source : Voir figure 5C.1

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

en % de stagiaires



Source : Voir figure 5C.1

6 – L'accidentologie

6A – L'accidentologie du travail

Le transport routier de voyageurs, un secteur à caractère peu accidentogène

Pour 2006, le taux de risque du TRV se maintient à 3,4 % (figure 6A.2).

Pour l'ensemble du secteur des transports et de la manutention, la CNAMTS a enregistré 63 717 accidents du travail avec arrêt pour un effectif de 950 675 salariés, soit un « taux de risque » de 6,7 %, nettement au-dessus de la moyenne de l'ensemble des secteurs.

Au total, au sein du secteur des transports et de la manutention parmi les plus accidentogènes avec un taux de risque de 6,7 %, le TRV est donc peu accidentogène, par opposition au TRM. Cette faiblesse relative du taux de risque du TRV s'observe aussi par rapport à l'ensemble de l'économie où le taux de risque est de 3,9 %.

Un comportement non typé par sexe

Les femmes représentent environ un quart des salariés de l'ensemble du transport routier de voyageurs, proportion que l'on retrouve dans la répartition des accidents du travail avec arrêt selon le sexe (figure 6A.3).

De même, contrairement à la situation du TRM où le taux de risque est quatre fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes, dans le transport routier de voyageurs, les taux de risque sont d'un ordre de grandeur identique quelque soit le sexe.

L'âge, facteur de risque d'accident moins élevé mais de gravité plus forte

Les risques d'accidents du travail varient selon l'âge des salariés des activités du transport routier de voyageurs.

Si avec l'âge, le risque d'avoir un accident avec arrêt de travail diminue, la gravité de ces derniers augmente (figure 6A.4).

Un accident sur cinq (18,5 %) et un accident avec incapacité permanente sur vingt (5,6 %) impliquent la population des moins de 30 ans, celle-ci représentant 12,5 % de la population du TRV. A l'opposé, un accident sur quatre (25,2 %) et quatre accidents avec incapacité permanente sur dix (39,7 %) impliquent la population des plus de 50 ans, celle-ci représentant 32,9 % de la population du TRV.

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.

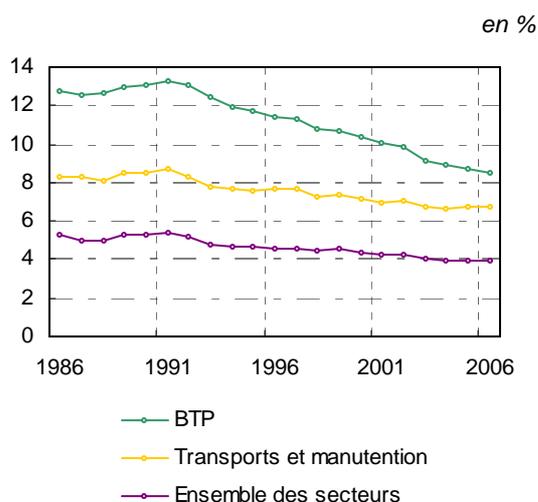
Le champ du transport routier de voyageurs CNAMTS

Il diffère légèrement de la notion de secteur d'activité retenue dans le reste du document (Naf 602B et 602G), et correspondant au risque : 602BB Transports routiers de voyageurs (68 063 salariés en 2006).

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/SESP

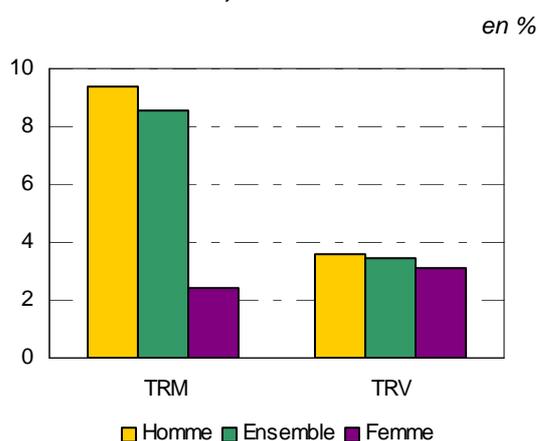
Figure 6A.2 Taux de risque des accidents avec arrêt dans le TRV

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

	2003	2004	2005	2006
Effectif salarié	67 641	69 753	68 901	68 063
Accidents avec arrêt	2 423	2 262	2 319	2 347
Accidents avec IP	227	229	258	232
Décès	4	3	1	5
Taux de risque				
- accidents avec arrêt	3,6	3,2	3,4	3,4
- accidents avec IP	0,3	0,3	0,4	0,3
Taux de décès	0,6	0,4	0,1	0,7

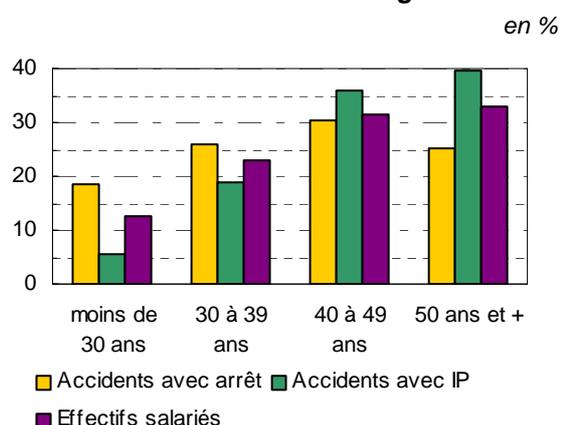
Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure 6A.3 Taux de risque selon le sexe et le secteur d'activité, en 2006



Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure 6A.4 Répartition des effectifs et des accidents dans le TRV selon l'âge en 2006



Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SESP

Figure 6A.5 Les accidents du travail dans le transport routier de voyageurs selon l'élément en cause, en 2006

Éléments matériels en cause	Accidents avec arrêt		Accidents avec IP		Décès	
	Nombre	Structure	Nombre	Structure	Nombre	Structure
Accidents de plain-pied	574	24	59	25	0	0
Chutes avec dénivellation	552	24	55	24	0	0
Objets en cours de manipulation	379	16	29	13	0	0
Objets en cours de transport manuel	65	3	5	2	0	0
Objets en mouvement accidentel	41	2	3	1	0	0
Appareils de levage et de manutention	4	0	0	0	0	0
Appareils de levage, amarrage et préhension	1	0	0	0	0	0
Véhicules (sauf chariots de manutention)	314	13	41	18	1	20
Autres	417	18	40	17	4	80
Total	2 347	100	232	100	5	100

Source : CNAMTS, calculs MEEDDAT/SESP

6B – L'accidentologie routière « Transports en commun »

En 16 ans, division par deux du nombre d'accidents

En 2007, l'ONISR a répertorié 1 202 accidents corporels impliquant un véhicule de transport en commun. Depuis 1990, le nombre d'accidents corporels impliquant un véhicule de transport en commun a donc été divisé par deux. Cette évolution est similaire à celle de l'ensemble des accidents corporels (figure 6B.1).

De 1990 à 2004, le nombre de blessés graves a fortement diminué, d'un facteur 3 tandis que le nombre de tués était divisé par 2 (annexe 6.3).

Une gravité en hausse

Le taux de gravité des accidents impliquant un véhicule de transport en commun était voisin de celui de l'ensemble des véhicules en 2005 et 2006. En 2007, il a largement augmenté, avec 8,90, contre 5,94 en 2005, alors que celui de l'ensemble des véhicules est en léger recul avec 5,68 (figure 6B.2).

Une accidentologie plus fréquente sur le réseau local

70 % des accidents corporels impliquant un transport en commun ont lieu sur les voiries locales (figure 6B.3 ; encadré).

85 % des accidents corporels impliquant un transport en commun (TC) se sont déroulés en ville ; pour l'ensemble des véhicules ce taux est de 69 % (figure 6B.4).

Comme pour l'ensemble des véhicules, le taux de gravité des accidents des transports en commun est beaucoup plus élevé en rase campagne qu'en milieu urbain. Ainsi, en ville, le taux avoisine 2,4. Et en rase campagne, il atteint 12,9 pour l'ensemble et culmine à 36,3 pour les seuls véhicules de transport en commun.

En 2006, 1 autocar sur 4 impliqué dans un accident a 10 ans ou plus

En 2006, par rapport aux poids lourds, 26,7 % des autocars et autobus impliqués ont plus de 10 ans contre 14,7% pour les poids lourds.

Dans 80,4 % des cas, il faisait jour pour les autocars et autobus et dans 75,9 % des cas pour les poids lourds.

La part de responsabilité des conducteurs d'autocars et d'autobus est deux fois plus faible que la moyenne. Seuls deux conducteurs de transport en commun impliqués dans un accident corporel ont été contrôlés avec un taux d'alcoolémie positif en 2006.

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.

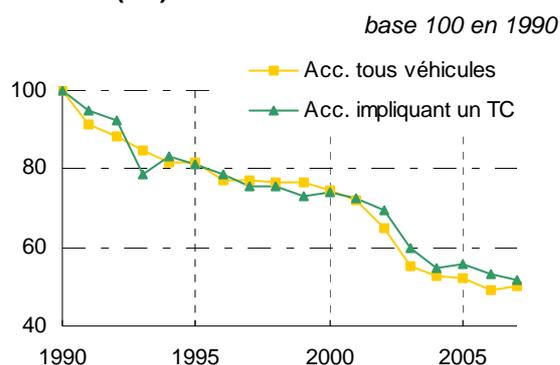
Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : À compter du 1er janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.
- les blessés : victimes non tuées.

On distinguera parmi les blessés :

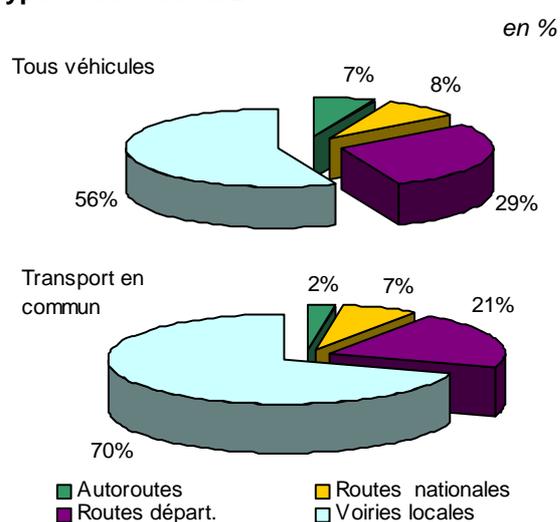
- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Figure 6B.1 Accidents de la route, impliquant au moins un transport en commun (TC) et tous véhicules



Source : ONISR

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



Source : ONISR

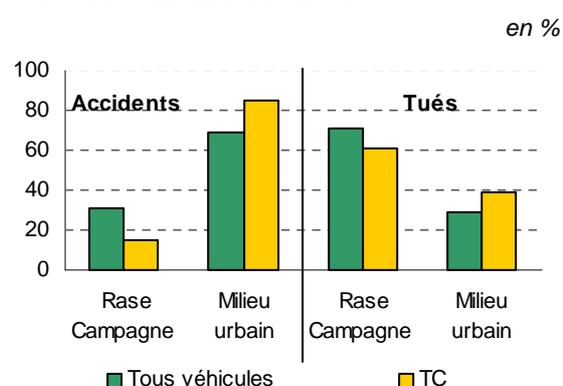
Figure 6B.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un transport en commun (TC)

	1990	2000	2005	2006	2007
Accidents TC en % du total des accidents	1,4	1,4	1,5	1,6	1,5
Taux de gravité *					
Accidents TC (1)	7,98	8,29	6,61	5,94	8,90
Tous véhicules (2)	6,90	6,66	6,29	5,86	5,68
(1) / (2)	1,2	1,2	1,1	1,0	1,6

Source : ONISR

* voir encadré

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



Source : ONISR

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

Des routes nationales ont été déclassées en 2006, 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.

Remarque

La fiche 6B porte sur l'ensemble des véhicules « transports en commun », et non sur les seuls véhicules « transports en commun » des établissements du TRV, circulant sur l'ensemble des voies.

Pour en savoir plus

Consulter le site de l'ONISR, rubrique « accidentologie générale » :

Les grands thèmes et les notes de synthèse 2006 : Catégories d'usagers / Autocars et autobus.

Annexes

Annexe 1 – La situation économique du secteur

Annexe 1.1 Le taux de sous-traitance dans le TRV, selon l'activité et la taille de l'entreprise

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	en %
TRV régulier (602B)											
6 à 49 salariés	8,4	7,9	9,2	7,2	7,6	9,0	16,2	12,6	15,2	14,6	
50 salariés et plus	6,5	6,1	6,8	6,0	6,4	6,4	6,3	6,8	7,4	6,8	
Plus de 6 salariés	7,2	6,8	7,7	6,4	6,8	7,2	9,6	8,5	9,7	9,3	
Autres TRV (602G)											
6 à 49 salariés	7,2	7,9	8,1	6,7	8,4	8,2	9,1	14,8	10,0	9,6	
50 salariés et plus	6,4	6,0	4,9	11,5	6,9	7,3	7,5	7,6	5,9	5,2	
Plus de 6 salariés	6,9	7,3	7,3	8,2	7,9	8,0	8,7	12,8	8,6	8,0	
Ensemble TRV											
6 à 49 salariés	7,9	7,9	8,8	7,0	7,9	8,7	13,6	13,5	13,3	12,8	
50 salariés et plus	6,5	6,1	6,6	6,7	6,5	6,5	6,4	6,9	7,2	6,5	
Plus de 6 salariés	7,1	6,9	7,6	6,8	7,0	7,4	9,4	9,5	9,5	9,0	

Source : MEEDDAT/SESP - EAE

Annexe 1.2 Évolutions des indicateurs de démographie d'entreprise

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	évolutions annuelles en % du nombre d'entreprises
Nombre au 01/01							-1,8	-1,0	-1,9	1,8	-0,2	-3,1	-0,1	
TRV régulier							-1,7	-1,7	-2,4	0,4	-4,1	-6,6	-5,8	
Autres TRV							-2,0	0,9	-0,3	5,9	10,3	5,4	11,9	
Défaillances entre le 01/01 et le 31/12	-3,0	-18,8	-26,9	18,4	15,6	-9,6	14,9	-11,1	45,8	-41,4	48,8	-26,2		
TRV régulier	-4,3	-34,1	-34,5	26,3	33,3	-21,9	0,0	-4,0	50,0	-36,1	30,4	-33,3		
Autres TRV	0,0	15,0	-17,4	10,5	-4,8	10,0	31,8	-17,2	41,7	-47,1	72,2	-19,4		
Créations entre le 01/01 et le 31/12	-44,1	31,0	-19,2	0,6	2,2	12,9	-5,7	-8,1	34,1	-5,7	-1,7	19,0	28,3	
TRV régulier	-36,6	34,7	-25,8	-7,4	1,8	4,4	-14,3	-10,8	70,3	-56,1	-23,5	-21,2	63,4	
Autres TRV	-56,5	22,0	-1,6	16,7	2,9	26,4	5,5	-5,2	-2,2	82,0	7,4	31,0	21,9	

Source : Insee – Sirene, Bodacc

Annexe 1.3 La Production des branches au prix de base * (en valeur)

	1999	2000	2002	2004	2005	2006 (sd)	2007 (p)	2007/1999	2007/2006
Transport ferroviaire	8 064	8 822	8 717	9 119	9 414	9 709	10 132	26%	4%
Voyageurs	6 082	6 669	6 639	7 216	7 497	7 796	8 148	34%	5%
Marchandises	1 982	2 153	2 078	1 903	1 917	1 913	1 984	0%	4%
Transport terrestre de voyageurs	13 017	13 510	14 837	16 288	16 668	17 146	18 139	39%	6%
Transport urbain de voyageurs	7 279	7 526	8 169	8 756	8 875	8 995	9 563	31%	6%
Transport routier de voyageurs	3 468	3 521	3 827	4 159	4 367	4 605	4 847	40%	5%
Autres transports terrestres de voyageurs	2 270	2 463	2 841	3 373	3 426	3 546	3 729	64%	5%
Ensemble Transport	101 637	111 258	119 369	126 870	133 285	140 784	150 078	48%	7%

Source : Comptes de la nation, CCTN 2007

Annexe 1.4 Le facteur capital du secteur TRV (parc au 31 décembre)*en véhicules*

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRV régulier (602B)										
Autobus	1 985	2 027	2 463	4 405	3 068	3 940	3 921	4 301	4 708	5 713
Autocars	35 176	36 107	38 301	34 709	35 935	36 102	38 337	38 500	37 491	37 526
Ensemble	37 161	38 134	40 764	39 114	39 003	40 042	42 258	42 801	42 199	43 239
Autres TRV (602G)										
Autobus	150	205	226	661	393	277	256	226	429	527
Autocars	11 577	11 638	11 355	10 863	10 356	10 136	9 755	10 079	9 202	9 977
Ensemble	11 727	11 843	11 581	11 524	10 749	10 413	10 011	10 305	9 631	10 504
Ensemble TRV										
Autobus	2 135	2 232	2 689	5 066	3 461	4 217	4 177	4 527	5 137	6 240
Autocars	46 903	47 950	49 882	46 233	46 684	46 515	48 348	48 805	47 122	48 030
Ensemble	49 038	50 182	52 571	51 299	50 145	50 732	52 525	53 332	52 259	54 270

Source : MEEDDAT/SESP - EAE

Annexe 1.5 L'ancienneté du parc*en véhicules*

	1997	1998	1999	2000	2001
TRV régulier (602B)					
Nombre total de minicars et autocars	37 164	36 531	38 572	36 361	37 136
de moins de 5 ans	11 751	9 336	9 819	8 356	8 750
de 5 à 10 ans	9 672	10 554	12 233	11 313	12 329
de 10 à 15 ans	8 293	8 545	8 515	8 235	8 161
de plus de 15 ans	7 448	8 096	8 005	8 457	7 896
Autres TRV (602G)					
Nombre total de minicars et autocars	11 827	11 757	11 378	11 419	11 846
de moins de 5 ans	3 379	3 013	2 979	2 612	2 724
de 5 à 10 ans	3 328	3 595	3 884	4 243	4 396
de 10 à 15 ans	2 534	2 570	2 194	2 370	2 447
de plus de 15 ans	2 586	2 579	2 321	2 194	2 279
Ensemble TRV					
Nombre total de minicars et autocars	48 991	48 288	49 950	47 780	48 982
de moins de 5 ans	15 130	12 349	12 798	10 968	11 474
de 5 à 10 ans	13 000	14 149	16 117	15 556	16 725
de 10 à 15 ans	10 827	11 115	10 709	10 605	10 608
de plus de 15 ans	10 034	10 675	10 326	10 651	10 175

Source : MEEDDAT/SESP - EAE

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, Acooss, SNCF, RATP, Air France

Champ : secteur privé 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
TRV	58,4	60,1	62,6	65,0	66,8	68,8	73,4	76,1	77,2	78,8
TRV régulier	46,3	47,6	49,4	51,3	53,0	54,6	56,6	58,2	58,5	58,5
Autres TRV	12,1	12,5	13,2	13,8	13,8	14,2	16,7	18,0	18,7	20,4

Sources : Unedic, Acooss ; calculs SESP

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 SESP

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

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

en unités

Activité	Taille	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2004	2005	2006
TRV régulier 602B	0 à 9 salariés	897	1 005	1 017	903	1 004	1 095	1 125	994	837
	10 à 49 salariés	592	622	574	576	496	591	577	539	546
	50 salariés et plus	399	192	194	190	224	258	266	267	252
	Total	1 888	1 819	1 785	1 669	1 724	1 944	1 968	1 800	1 635
Autres TRV 602G	0 à 9 salariés	744	864	736	792	839	802	930	913	1 025
	10 à 49 salariés	342	342	341	328	358	375	375	319	309
	50 salariés et plus	99	39	43	29	47	37	43	47	53
	Total	1 185	1 245	1 120	1 149	1 244	1 214	1 348	1 279	1 387
Ensemble TRV	0 à 9 salariés	1 641	1 869	1 753	1 695	1 843	1 897	2 055	1 907	1 862
	10 à 49 salariés	934	964	915	904	854	966	952	858	855
	50 salariés et plus	498	231	237	219	271	295	309	314	305
	Total	3 073	3 064	2 905	2 818	2 968	3 158	3 316	3 079	3 022

Source : MEEDDAT/SESP - EAE

Annexe 2.5 Effectif salarié et non salarié 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
TRV Régulier	45 423	816	46 239	46 051	889	46 940	49 852	1 075	50 927
Autres TRV	12 794	752	13 546	12 695	722	13 417	12 377	715	13 092
Ensemble TRV	58 217	1 568	59 785	58 746	1 611	60 357	62 229	1 790	64 019

Activité	2004			2005			2006		
	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total	salariés	non salariés	total
TRV Régulier	50 392	1 096	51 488	52 217	874	53 091	51 701	826	52 527
Autres TRV	12 906	956	13 862	12 342	785	13 127	13 617	936	14 553
Ensemble TRV	63 298	2 052	65 350	64 559	1 659	66 218	65 318	1 762	67 080

Source : MEEDDAT/SESP - EAE

* ETP : Equivalent Temps Plein

Annexe 2.6 Effectif salarié selon la taille de l'entreprise

en ETP*

Activité	Taille	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRV régulier 602B	0 à 9 salariés	2 971	3 132	3 582	3 471	3 485	2 556	3 233	2 294	3 375	2 801
	10 à 49 salariés	11 356	12 179	12 174	11 503	11 192	12 324	11 775	11 339	11 708	12 765
	50 salariés et plus	24 816	24 713	25 656	28 799	30 746	31 171	34 844	36 759	37 134	36 135
	Total	39 143	40 024	41 412	43 773	45 423	46 051	49 852	50 392	52 217	51 701
Autres TRV 602G	0 à 9 salariés	2 350	2 608	2 469	2 584	2 487	2 895	2 495	2 930	2 588	3 025
	10 à 49 salariés	6 693	6 871	7 138	7 329	6 944	7 386	7 345	7 113	6 448	6 619
	50 salariés et plus	3 017	2 593	2 275	2 712	3 363	2 414	2 537	2 863	3 306	3 973
	Total	12 060	12 072	11 882	12 625	12 794	12 695	12 377	12 906	12 342	13 617
Ensemble TRV	0 à 9 salariés	5 321	5 740	6 051	6 055	5 972	5 451	5 728	5 224	5 963	5 826
	10 à 49 salariés	18 049	19 050	19 312	18 832	18 136	19 710	19 120	18 452	18 156	19 384
	50 salariés et plus	27 833	27 306	27 931	31 511	34 109	33 585	37 381	39 622	40 440	40 108
	Total	51 203	52 096	53 294	56 398	58 217	58 746	62 229	63 298	64 559	65 318

Source : MEEDDAT/SESP - EAE

* ETP : Equivalent Temps Plein

Annexe 2.7 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2006

en %

Catégorie Professionnelle	TRV régulier	Autres TRV	Ensemble TRV	TRM élargi	Ensemble des transports
Cadres	4,5	2,7	4,1	3,7	9,0
Professions Intermédiaires	4,4	5,0	4,6	6,9	15,6
Employés	7,7	8,3	7,8	8,3	14,8
Ouvriers	83,4	84,0	83,6	81,1	60,6
Ouvriers Qualifiés	82,2	82,6	82,3	75,3	55,0
Ouvriers Non Qualifiés	1,2	1,4	1,2	5,7	5,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

Annexe 2.8 Âge moyen et médian de la population salariée au 31 décembre 2006âge en année
vieillesse en mois

Secteur d'activité	Âge moyen		Âge médian		Viellissement depuis 2002 (en mois)	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
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
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
Transport	40,3	41,4	40	42	11	11

Source : Insee – DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

Lecture : les conducteurs du TRV ont un âge moyen de 45,5 ans, soit 45 ans et 6 mois.

Annexe 2.9 Âge moyen des conducteurs selon le véhicule en 2003

âge en année

Conducteurs	Hommes	Femmes	Ensemble
Conducteur de car	46,7	43,9	46,3
Conducteur receveur de car	44,4	42,4	44,2
Ensemble des conducteurs de car	45,4	43,1	45,1
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/SESP

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
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
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
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
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
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
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/SESP

Annexe 2.12 Taux de rotation

en %

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
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
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

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

Annexe 2.13 DEFM de conducteurs de transport en commun, au 4^o trim estre 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'excédant pas 78 heures	6 137	762	442		7 341	-12,2
Activité réduite de plus de 78 heures dans le mois	1 838	568	173		2 579	-9,3
Non disponibles immédiatement				830	830	1,3
Total	7 975	1 330	615	830	10 750	-10,6

Source : STMT – Dares ; calculs MEEDDAT/SESP

Annexe 4 – Les revenus salariaux

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

	<i>en %</i>													
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Salaire Horaire 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	2,8
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	3,0	3,0
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
Salaire horaire brut réel ouvrier														
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	0,1	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/SESP
 Indice des prix à la consommation y compris tabac

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

indices 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	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
Transport	100	100	100	100	100	100

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

Conducteur : salarié de CS = 64

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

en %

	Cadres	Prof Interm	Employés	Ouvriers	Ouvriers Qualifiés	Ouvriers Non Qualifiés	Total
TRV réguliers	2,3	3,2	0,2	1,7	1,7	0,9	1,9
Autres TRV	-1,4	-1,7	0,7	1,0	1,0	0,7	1,0
TRV	1,8	2,0	0,3	1,5	1,5	0,8	1,7

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

Annexe 4.5 Salaires annuels nets moyens du TRV

en %

	Salaires annuels nets moyens				Évolutions annuelles		
	2 003	2 004	2 005	2 006	2004/2003	2005/2004	2006/2005
Cadres	40 997	39 572	42 535	44 018	-5,5	5,6	1,8
Prof Interm	22 732	22 632	23 227	24 081	-2,5	0,9	2,0
Employés	15 869	15 926	16 523	16 858	-1,7	2,0	0,3
Ouvriers	17 114	17 161	17 852	18 431	-1,8	2,2	1,5
Ouvriers qualifiés	17 167	17 205	17 889	18 468	-1,8	2,2	1,5
Conducteurs	17 185	17 178	17 863	18 438	-2,1	2,2	1,5
Ouvriers non qualifiés	14 315	14 790	15 558	15 952	1,2	3,4	0,8
Total	18 546	18 386	19 350	20 005	-2,9	3,4	1,7

Source : Insee - DADS 2006, calculs MEEDDAT/SESP

Conducteur : salarié de CS = 64

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 participations (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.

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

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

Source : Insee – enquête emploi, calculs MEEDDAT/SESP

* 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 Évolution de la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires

	1992	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<i>en nombre de participants</i>									
Familles professionnelles									
Direction - gestion, dont :	9 565	15 868	14 031	11 613	11 889	12 298	12 334	13 960	14 478
perfectionnement maîtrise et cadre	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	nd	nd	6 961	8 994	8 566	8 196	7 508	7 992	8 839
FCOS	nd	nd	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 5.3 Évolution du nombre de permis de conduire « poids lourd » délivrés

	<i>nombre de permis</i>									
	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 5.4 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	
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	
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	
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	
Taux d'accès à la formation continue, en %												
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	
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	
Taux de participation financière, en %												
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	
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	

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Annexe 5.5 Formation continue selon les catégories socioprofessionnelles en 2006

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
Effort physique de formation continue					
TRV	6,8	6,1	13,7	11,0	7,1
TRM élargi	3,6	4,7	10,6	12,4	6,2
Durée moyenne des stages, en heures					
TRV	17,1	20,3	24,1	23,7	18,7
TRM élargi	21,5	21,0	20,6	25,4	21,6
Taux d'accès à la formation continue, en %					
TRV	39,5	30,1	57,0	46,6	38,0
TRM élargi	16,7	22,4	51,5	48,9	28,5

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Annexe 5.6 Formation continue selon les catégories socioprofessionnelles en 2005

	Ouvriers	Employés	Techniciens et agents de maîtrise	Ingénieurs et cadres	Ensemble
Effort physique de formation continue, en heures/salarié					
TRV	9,8	6,3	10,9	10,1	9,5
TRM élargi	7,0	4,2	9,1	16,8	7,9
Transports terrestres	19,0	24,4	29,9	24,7	22,1
Transports maritimes	21,9	6,5	10,9	15,7	12,6
Transports aériens et spatiaux	39,9	31,8	30,5	58,8	37,9
Manutention et entreposage	8,9	5,6	11,6	13,0	9,0
Ensemble de l'économie	8,6	9,0	17,8	17,2	12,0
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire					
TRV	21,7	25,1	25,5	21,5	22,3
TRM élargi	23,3	19,6	20,0	36,3	25,5
Transports terrestres	39,7	52,3	45,4	43,8	43,4
Transports maritimes	116,9	13,4	17,3	26,1	24,7
Transports aériens et spatiaux	41,9	36,8	35,0	73,5	44,2
Manutention et entreposage	22,5	16,9	22,4	22,7	21,3
Ensemble de l'économie	27,9	28,0	32,2	32,1	30,1
Taux d'accès à la formation continue, en %					
TRV	45,2	25,1	42,5	47,2	42,4
TRM élargi	30,1	21,6	45,4	46,2	30,9
Transports terrestres	47,9	46,7	66,0	56,5	50,8
Transports maritimes	18,7	48,9	62,8	60,3	51,2
Transports aériens et spatiaux	95,2	86,3	87,1	80,0	85,7
Manutention et entreposage	39,3	33,2	51,6	57,3	42,4
Ensemble de l'économie	30,9	32,2	55,2	53,6	39,8

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Annexe 5.7 Formation continue selon la taille des entreprises en 2005

	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							
Transports terrestres	4,1	8,9	8,2	9,2	12,3	38,4	22,1
Transports maritimes	4,8	4,9	11,8	8,9	15,1	*	12,6
Transports aériens et spatiaux	1,9	2,8	17,1	10,3	23,1	*	37,9
Manutention et entreposage	4,0	5,7	7,5	8,8	9,6	12,6	9,0
Ensemble de l'économie	3,8	6,0	9,3	12,1	15,3	17,2	12,0
Durée moyenne des stages, en heures/stagiaire							
Transports terrestres	27,5	37,0	22,6	21,9	24,1	53,7	43,4
Transports maritimes	67,3	50,1	39,2	16,9	29,0	*	24,7
Transports aériens et spatiaux	33,9	15,6	25,6	27,9	30,5	*	44,2
Manutention et entreposage	21,6	20,6	20,9	20,6	18,9	24,3	21,3
Ensemble de l'économie	29,1	28,2	26,6	27,8	29,8	33,7	30,1
Taux d'accès à la formation continue, en %							
Transports terrestres	15,0	24,0	36,2	42,0	51,1	71,6	50,8
Transports maritimes	7,2	9,7	30,1	52,8	52,1	*	51,2
Transports aériens et spatiaux	5,5	17,6	66,7	36,8	75,7	*	85,7
Manutention et entreposage	18,3	27,5	35,8	42,6	50,7	51,7	42,4
Ensemble de l'économie	12,9	21,1	34,9	43,6	51,3	51,1	39,8
Taux de participation financière des entreprises, en %							
Transports terrestres	1,20	1,69	2,02	2,52	2,96	5,98	4,12
Transports maritimes	1,34	1,78	2,17	2,25	3,39	*	2,72
Transports aériens et spatiaux	0,91	3,57	3,80	2,89	9,53	*	8,38
Manutention et entreposage	1,21	1,93	2,00	2,35	2,50	3,42	2,49
Ensemble de l'économie	1,33	1,92	2,27	2,66	3,34	3,77	2,84

Source : Cereq

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

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 L'accidentologie du travail

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

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Transports et manutention											
Nbre de salariés	555	563	567	601	623	651	666	667	654	675	696
Nbre d'accidents avec arrêt	49	47	47	48	53	56	58	55	51	52	53
Nbre d'accidents avec IP	6	5	5	6	5	6	6	5	5	5	5
Nombre de décès	157	152	186	174	221	205	196	175	166	161	144
Taux de risque											
accidents avec arrêt	8,8	8,3	8,3	8,0	8,5	8,5	8,7	8,3	7,8	7,7	7,6
accidents avec IP	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7
BTP											
Nbre de salariés	1 242	1 230	1 214	1 262	1 291	1 286	1 295	1 240	1 147	1 148	1 140
Nbre d'accidents avec arrêt	163	157	152	160	167	168	172	163	142	137	134
Nbre d'accidents avec IP	20	17	17	18	17	18	18	16	14	14	15
Nombre de décès	320	263	258	362	324	361	313	298	256	214	189
Taux de risque											
accidents avec arrêt	13,1	12,8	12,5	12,7	12,9	13,1	13,2	13,1	12,4	11,9	11,7
accidents avec IP	1,6	1,4	1,4	1,4	1,3	1,4	1,4	1,3	1,2	1,2	1,3
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	13 536	13 177	13 306	13 752	14 015	14 414	14 560	14 440	14 140	14 279	14 499
Nbre d'accidents avec arrêt	732	691	663	690	737	761	787	750	676	668	672
Nbre d'accidents avec IP	74	67	63	69	64	67	68	62	53	55	60
Nombre de décès	1 067	978	1 004	1 112	1 177	1 213	1 082	1 024	855	806	712
Taux de risque											
accidents avec arrêt	5,4	5,2	5,0	5,0	5,3	5,3	5,4	5,2	4,8	4,7	4,6
accidents avec IP	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Transports et manutention											
Nbre de salariés	710	720	767	808	875	911	937	940	943	956	951
Nbre d'accidents avec arrêt	54	55	56	59	62	63	66	64	63	64	64
Nbre d'accidents avec IP	4	4	3	4	4	4	4	5	5	5	4,7
Nombre de décès	149	134	137	132	129	138	145	122	100	101	88
Taux de risque											
accidents avec arrêt	7,6	7,6	7,3	7,3	7,1	6,9	7,0	6,8	6,7	6,7	6,7
accidents avec IP	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
BTP											
Nbre de salariés	1 094	1 055	1 098	1 121	1 219	1 239	1 272	1 306	1 328	1 397	1 487
Nbre d'accidents avec arrêt	125	119	119	120	126	124	126	120	119	122	127
Nbre d'accidents avec IP	12	10	10	10	10	9	10	10	10	11	9,5
Nombre de décès	208	176	175	155	191	176	157	181	172	103	158
Taux de risque											
accidents avec arrêt	11,4	11,3	10,8	10,7	10,3	10,0	9,9	9,2	9,0	8,8	8,5
accidents avec IP	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,8	0,6
Ensemble des secteurs											
Nbre de salariés	14 474	14 504	15 162	15 804	16 869	17 234	17 674	17 633	17 531	17 878	17 787
Nbre d'accidents avec arrêt	658	659	679	721	743	737	760	721	692	699	701
Nbre d'accidents avec IP	49	46	47	45	48	43	47	49	52	52	46,6
Nombre de décès	773	690	683	717	730	730	686	661	626	474	537
Taux de risque											
accidents avec arrêt	4,5	4,5	4,5	4,6	4,4	4,3	4,3	4,1	3,9	3,9	3,9
accidents avec IP	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	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 SESP à partir de 2000.

Annexe 6.2 Les accidents du travail dans le TRV selon l'âge des victimes, en 2006*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	31	139	264	293	314	714	541	43	8	2 347
Structure	1,3	5,9	11,2	12,5	13,4	30,4	23,1	1,8	0,3	100,0
Accidents avec IP										
Nombre	0	5	8	20	24	83	80	10	2	232
Structure	0,0	2,2	3,4	8,6	10,3	35,8	34,5	4,3	0,9	100,0

Source : CNAMTS (voir encadré)

Le champ du transport routier de voyageurs CNAMTS

Il diffère légèrement de la notion de secteur d'activité retenue dans le reste du document (Naf 602B et 602G), et correspondant au risque : 602BB Transports routiers de voyageurs (68 063 salariés en 2006).

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 6.3 L'accidentologie routière à 6 jours

Tués et blessés en unités

	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004
USAGERS D'UN TRANSPORT EN COMMUN										
Ensemble blessés							1 141	1 114	905	733
Blessés légers							1065	1069	858	701
Blessés graves							76	45	47	32
Tués							13	19	10	20
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN TRANSPORT EN COMMUN										
Ensemble blessés	3 836	3 840	3 721	3 239	3 018	2 915	2 831	2 723	2 400	1 887
Blessés légers	3 053	3 144	3 017	2 679	2 490	2 477	2 448	2 432	2 134	1 704
Blessés graves	783	696	704	560	528	438	383	291	266	183
Tués	173	156	171	155	146	106	120	136	103	92
NOMBRE D'ACCIDENTS										
Acc. impliquant un TC	2 562	2 482	2 336	2 163	1 942	1 840	1 762	1 734	1 626	1 282
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. TC/total (en %)	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,5	1,5

Source : ONISR

TC : transport en commun

Usagers d'un transport en commun : conducteurs et passagers

Voir encadré

Annexe 6.4 L'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 TRANSPORT EN COMMUN														
Ensemble blessés								1 140	1 113	904	732	926	822	828
Blessés légers												756	559	668
Blessés hospitalisés												170	263	160
Tués								14	20	11	21	14	6	35
ENSEMBLE DES VICTIMES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN TRANSPORT EN COMMUN														
Ensemble blessés	3 820	3 826	3 706	3 225	3 010	2 909	2 824	2 715	2 394	1 881	2 009	1 960	1 888	
Blessés légers											1 459	1 316	1 353	
Blessés hospitalisés											550	644	535	
Tués	189	170	186	169	154	112	127	144	109	98	86	74	107	
NOMBRE D'ACCIDENTS														
Acc. impliquant un TC	2 562	2 482	2 336	2 163	1 942	1 840	1 762	1 734	1 626	1 282	1 302	1 246	1 202	
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. TC/total (en %)	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	

Source : ONISR

TC : transport en commun

Usagers d'un transport en commun : conducteurs et passagers

Voir encadré

Annexe 6.5 L'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 véhicule de "transports en commun"							
Accidents corporels	30	82	112	248	842	1 090	1 202
Tués et blessés	89	235	324	437	1 234	1 671	1 995
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 véhicule de "transports en commun"							
Accidents corporels	2,5	6,8	9,3	20,6	70,0	90,7	100,0
Tués et blessés	4,5	11,8	16,2	21,9	61,9	83,8	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 tuées.

On distinguera parmi les blessés :

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

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

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

Réseau

Des routes nationales ont été déclassées en 2006, 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.

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 transport en commun (réseau routier) – Rome 43112

Définition de l'emploi/métier : Assure les opérations de conduite du transport routier de voyageurs en service urbain, interurbain, régional, national ou international. Renseigne et accueille les voyageurs. Veille au respect des règles de sécurité et du contrat de transport. Peut également, selon les cas, préparer les itinéraires touristiques, prendre en charge l'intendance des bagages et des passagers.

Conditions générales d'exercice de l'emploi/métier : L'emploi/métier s'exerce dans les autocars, autobus, trolleybus ou tramways, au contact du public. D'une manière générale, les horaires de travail ne sont pas réguliers (travail en roulement). Selon la nature du service, le conducteur peut être amené à s'éloigner de son domicile pour une durée plus ou moins longue et avoir des périodes d'activité discontinuée (tourisme, transport scolaire). L'amplitude des horaires de travail peut être importante. Le port d'un uniforme est parfois requis.

Formation et expérience : Cet emploi/métier est accessible directement avec un permis de conduire D ou E (D), obtenu par la voie de la formation initiale ou continue. Dans les transports publics urbains, l'établissement recruteur dispense une formation théorique et pratique au métier. Dans les transports privés, l'entreprise peut prendre en charge la passation du permis de conduire D. Les candidats doivent obligatoirement se soumettre à une visite médicale de sécurité (audition, réflexes...). L'accès au métier de conducteur de tourisme n'est possible qu'après plusieurs années d'expérience sur « ligne ».

Compétences techniques de base : Maîtriser la conduite du véhicule ; Assurer l'accueil et renseigner les voyageurs ; Tenir à jour les documents de bord et la caisse ; Veiller au respect des règles de sécurité ; Effectuer un diagnostic technique simple en cas de panne ; Contrôler les titres de transport.

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

Capacités liées à l'emploi : L'emploi/métier requiert d'être capable de : Réagir rapidement en présence d'un événement soudain ; Se concentrer sur la conduite et soutenir son attention ; Se conformer aux horaires de départ et d'arrivée des véhicules et aux parcours ; Se préoccuper des voyageurs pour éviter les situations conflictuelles.

Activités spécifiques :

* Activités exercées : Vente des titres de transport ; Prise en charge de l'intendance, des bagages ; Préparation des itinéraires touristiques en intégrant les contraintes horaires ; Prise en charge des passagers en dehors du temps de conduite.

* Types d'attestations : FIMO (formation initiale minimum obligatoire) ; FCOS (formation continue obligatoire de sécurité) ;

* Véhicules utilisés : Autocar standard ; Autocar de tourisme.

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

Conditions de travail : De nuit ; Travail le samedi ; Travail le dimanche et les jours fériés.

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.

Extrait du site de l'Insee <http://www.insee.fr>
Rubriques : *Nomenclature Définitions*
Méthodes / Définitions

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 exercée

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 est la nomenclature d'activités française (Naf rév 1).

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.

Etablissement / 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. On distingue :

- l'entreprise individuelle (personne physique) qui ne possède pas de personnalité juridique distincte de celle de la personne physique de son exploitant ;
- l'entreprise sociétaire, par exemple Société Anonyme (SA), Société à Responsabilité Limitée (SARL).

Evolution 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

Le « **TRV** » comprend :

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

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).

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.

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.

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* », *Rapports de la CCTN*, SESP

Les données économiques et sociales sur les transports

- « *Les entreprises de transport en 2005* » SESP Infos Rapides N°317 – mai 2007
Les données détaillées de l'EAE sont disponibles sur le site Internet du SESP (rubriques : Transport / Entreprises de transport / Activités des entreprises)
- « *Mémento de statistiques des transports* », SESP
disponible sur le site Internet du SESP (rubriques : Transport / Données d'ensemble).
- « *Bulletin statistique transport* », SESP
disponible sur le site Internet du SESP (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* », Dares, Premières synthèses, premières informations, avril 2008 – N°16.3
- « *L'intérim en 2006 : une croissance toujours soutenue* », Dares, Premières synthèses, premières informations, juillet 2007 - N°30.2
- « *Analyse des emplois dans le transport en 2003* », Carcept

La durée

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

Les revenus

- « *Les bénéficiaires de la revalorisation du SMIC au 1er juillet 2007* », Dares, Premières synthèses Premières informations mars 2008 - N°10.3
- « *Les salaires dans l'industrie, les commerces et les services en 2005* », Insee Résultats n°72, 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* », Dares, Premières synthèses Premières informations mars 2008 - N°15.2

- *L'apprentissage en 2006 : les entrées s'accroissent surtout dans le tertiaire*, Dares, Premières synthèses Premières informations, mars 2008 - N° 15.1
- *La formation continue : un objet de négociation au confluent des stratégies des entreprises et des besoins des salariés*, Dares, Premières synthèses Premières informations, mars 2008 - N° 14.2

L'accidentologie

- « *Statistiques financières et technologiques des accidents du travail* », CNAMTS, annuel
- « *La sécurité routière en France : bilan de l'année 2006* », ONISR
- « *Autocar, autobus – 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.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