



Observation
Sociale dans les
Transports routiers de marchandises

Poitou-Charentes

Tableau de bord annuel

Numéro 2
Octobre 2001

SOMMAIRE

Editorial page 3

Méthodologie page 4

1. L'emploi page 5

Nombre d'établissements et de salariés
Répartition des établissements et des effectifs par type d'activité
Demandes et offres d'emploi de conducteurs routiers et de sédentaires
Offres d'emploi de conducteurs routiers et de sédentaires, selon le type de contrat
Mode de recrutement des salariés

2. La formation et l'entrée dans la profession page 11

Stages FIMO et FCOS
Insertion après la FIMO
Attestation de capacité de transport

3. La durée du travail page 14

Durée du travail et temps de conduite des conducteurs routiers

4. La rémunération des conducteurs routiers page 16

Salaire net et frais de route des conducteurs routiers

5. La sécurité page 19

Accidents de travail avec arrêt
Accidents de la route impliquant au moins un poids-lourd

6. Les aides au secteur page 22

FRAC Transports
Aides à la réduction du temps de travail

7. La santé économique des entreprises page 24

Chiffre d'affaires, investissements et excédent brut d'exploitation des entreprises

Tableaux annexes Page 26

ÉDITORIAL

Une progression sociale marquée au cœur d'une certaine évolution économique et structurelle

Le secteur du transport routier de marchandises (TRM) poursuit de manière continue et irréversible sa modernisation et son assainissement. Porté par une certaine embellie économique en 2000 et à la faveur de la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation sociale, il poursuit sur la plupart des indicateurs sociaux une avancée significative :

- hausse des rémunérations et tendance à la diminution de la durée du travail des salariés ;
- enrichissement et réactivation des compétences au travers de la professionnalisation des nouvelles recrues et des anciens dans l'entreprise ;
- croissance du marché de l'emploi, certes tendu, mais plus diversifié et porteur de plus d'emplois durables ;
- diminution des accidents de travail des conducteurs et baisse du taux de gravité et du taux de risque.

Dans le même temps, les indicateurs économiques révèlent que la santé des entreprises de la région Poitou-Charentes présente une bonne tendance. Le chiffre d'affaires moyen des entreprises, toujours globalement plus nombreuses, est en progression depuis 2 ans, et ce, même si la rentabilité d'exploitation accuse globalement une dégradation sensible, notamment du fait de l'augmentation de la masse salariale et de la hausse du prix du gasoil. Autre signe positif de meilleure santé du secteur, les investissements ont sensiblement augmenté, même si les entreprises annoncent que ceux-ci pourraient connaître un ralentissement.

Vous trouverez le détail commenté de ces différentes évolutions dans le tableau de bord social du transport routier de marchandises, et dans lequel sont traduites l'ensemble de ces évolutions. Ce document vous est présenté dans sa troisième édition, enrichi des données 2000, grâce au concours des services régionaux de l'Etat en Poitou-Charentes (DRTEFP, INSEE, ANPE, DRTT et DRE), de la CRAMCO et de la Banque de France.

Ces différents repères marquent une progression incontestable de l'investissement des chefs d'entreprises du secteur des transports dans le domaine des ressources humaines. Parallèlement, le meilleur positionnement du secteur sur le plan économique semble se conforter et ce d'autant que le cadre de la concurrence dans lequel s'exerce l'activité transport est durablement avivée.

En remerciant les entreprises qui ont, avec fidélité, apporté leur concours à cette étude, nous formons le vœu qu'il s'agisse aussi, pour elles et pour l'ensemble du secteur du TRM, d'un redressement structurel durable visant toujours plus la performance économique et sociale, même si la conjoncture 2001 semble moins favorable que celle de l'année 2000 observée dans le présent numéro.

Le président de
l'observatoire régional
des transports



Pierre VERNEY

Le directeur régional
de l'équipement



André DENIS

Le directeur du travail
des transports



Gaël LE GORREC

MÉTHODOLOGIE

Le champ d'activité :

Ce tableau de bord concerne le secteur du transport routier de marchandises qui regroupe les activités suivantes :

↵	602 M	Transport routier de marchandises " longue distance "
↵	602 L	Transport routier de marchandises " courte distance "
↵	602 N	Déménagement
↵	602 P	Location de véhicules industriels avec chauffeur
↵	634 A	} Auxiliaires des transports
↵	634 B	
↵	634 C	

Cependant, plusieurs indicateurs ne sont pas disponibles pour certaines activités. C'est notamment le cas des données fournies par la CRAM-CO qui ne concernent pas les auxiliaires des transports. Dans ce cas précis, les codes APE qui ne sont pas suivis sont indiqués en annexe du graphique.

L'enquête ORT :

L'ORT réalise chaque trimestre depuis 1996 une enquête auprès d'un panel de 150 établissements représentant 20 % des établissements de plus de 1 salarié de la région Poitou-Charentes.

Le taux de réponse à l'enquête avoisine 35 % en moyenne

En janvier 1999, il a été décidé d'intégrer au questionnaire habituel un volet " social " concernant la durée du travail et la rémunération des conducteurs routiers. La question traitant du mode de recrutement des salariés a été ajoutée en mai 1999.

L'échantillon est constitué de :

- ↵ 55 % d'établissements de moins de 20 salariés et 45 % de plus de 20 salariés.
- ↵ 49 % de 602M, 37 % de 602L et 14 % de 634A+B+C.

Notons que les établissements de déménagement et de location ne sont pas représentés dans l'échantillon, celui-ci ayant été constitué dans une optique légèrement différente, pour les besoins de l'enquête réalisée dans le cadre de la lettre trimestrielle de l'ORT

Au regard de la part réduite de ces établissements en Poitou-Charentes (moins de 6 %) et du taux de réponse relativement satisfaisant de l'échantillon actuel, il ne nous a pas semblé utile de reconstituer un nouveau panel d'établissements à interroger.

1. L'emploi

✓ **Précautions de lecture,**

Dans ce tableau de bord, les offres et demandes d'emploi dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM) ne concernent que les statistiques provenant de l'ANPE, qui ne couvre qu'1/4 du marché du travail. Par conséquent, ces informations ne donnent qu'une évolution partielle du marché de l'emploi dans ce secteur, la majorité des embauches s'effectuant par la voie du relationnel et des candidatures spontanées.

✓ **Au plan national,**

En 2000, la croissance du transport routier de marchandises se ralentit nettement (+ 1,1 % en tonnes-km) par rapport à la très bonne année 1999. La progression de l'activité du transport du compte d'autrui (+ 2,8 %) ne compense pas le fort recul du trafic effectué sous le régime du compte propre (- 7,2 %).

En 2000, les statistiques portant sur la démographie du secteur font ressortir une baisse importante des créations d'entreprises (- 20,3 % sur 11 mois). Cette chute est largement imputable à la mise en place des nouvelles conditions de capacité financière. Sous l'effet des difficultés de trésoreries soulignées par la profession, une remontée des défaillances d'entreprises est observée (+ 10 % sur 10 mois) après 2 années de baisse.

En phase avec la croissance économique, les effectifs continuent de progresser, avec un rythme moyen annuel de 5 % depuis 1997.

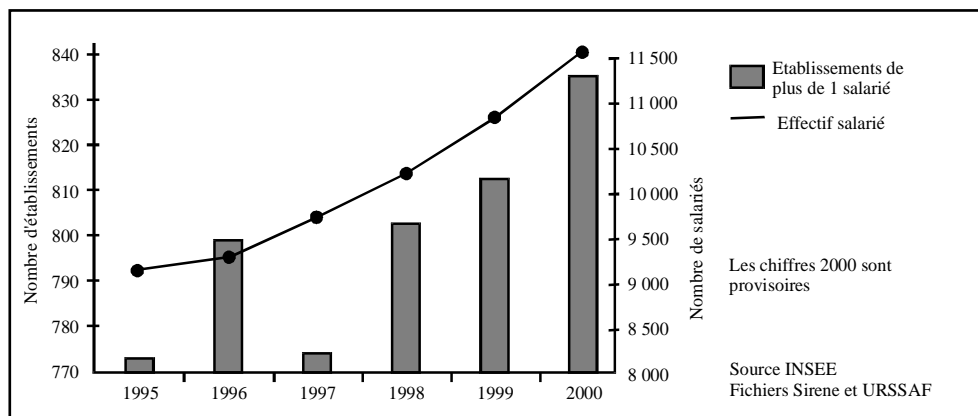
(Source : *Note de conjoncture sur la situation du transport routier de marchandises en 2000-2001*, Direction des Transports Terrestres - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement - février 2001).

✓ **Au plan régional,**

En 2000, tous les indicateurs continuent d'être à la hausse. Dans le secteur du TRM, le nombre d'établissements et de salariés s'accroît. Le marché de l'emploi reste favorable, la croissance des offres d'emploi est corroborée par la baisse des demandes. Cependant, l'insertion professionnelle reste fragile dans cette branche. Les contrats à durée indéterminée représentent seulement 48 % des offres pour les conducteurs et 18 % des offres pour les sédentaires.

1.1 Nombre d'établissements et de salariés

Hausse régulière du nombre d'établissements et de salariés



En 2000, la région Poitou-Charentes regroupe 834 établissements de transport routier de marchandises (TRM) de plus de 1 salarié. Ce nombre est en augmentation constante depuis trois ans et progresse de 2,7 % entre 2000 et 1999.

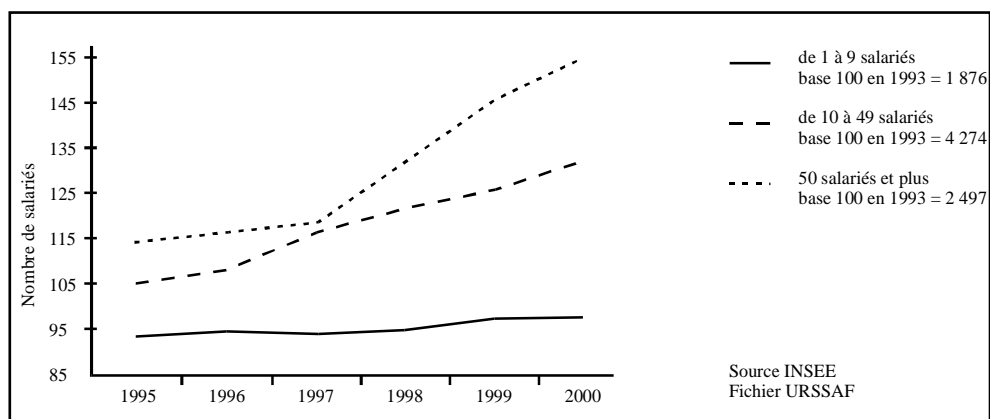
Le secteur du TRM représente moins de 0,1 % des établissements (y compris les mono salariaux) et des salariés de la région. Toutefois, du fait de l'essor de son activité, ce secteur reste fortement créateur d'emploi, l'effectif salarié affichant une progression régulière depuis 7 ans (+ 34 % entre 1993

et 2000). Cette croissance de l'emploi supérieure à 6 % en 2000 est à mettre au profit de la conjoncture économique favorable et des premiers effets de la réduction du temps de travail.

Le secteur du TRM se caractérise également par la dominance des petites et très petites structures. 431 établissements de TRM implantés en Poitou-Charentes sont mono salariaux. 68 % des établissements de plus de 1 salarié ont un effectif inférieur à 10 et seulement 4 % dépassent la barre des 50 salariés.

1.2 Nombre de salariés selon la taille des établissements

Près de 4 salariés sur 10 travaillent dans des établissements de plus de 50 salariés



Alors que les 2/3 des établissements comptabilisent moins de 10 salariés en 2000, on constate que ces structures n'emploient que 15 % des salariés.

A l'inverse, les établissements de plus de 50 salariés qui sont très faiblement représentés en Poitou-Charentes regroupent 37 % des effectifs.

Sur le long terme, la croissance de l'emploi semble s'opérer principalement dans ces grosses structures (+ 71% entre 1993 et 2000). Ces dernières apparaissent financièrement plus "solides" et plus à même de recruter

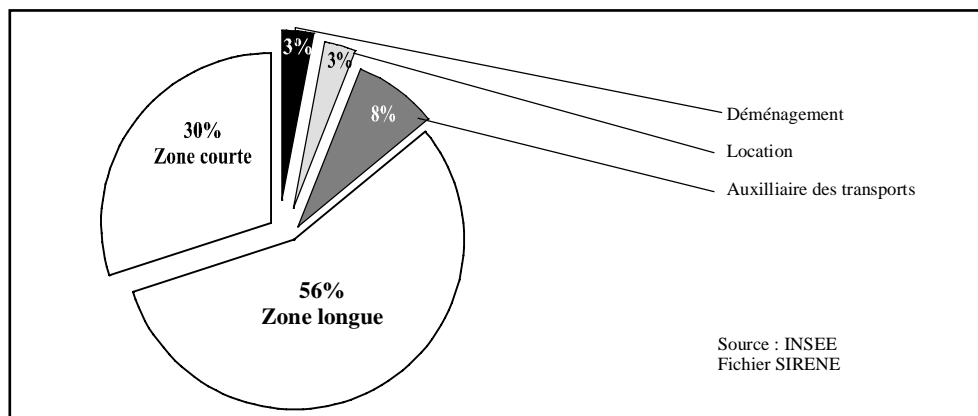
que certaines PME, dans un contexte d'assainissement progressif du secteur (relèvement du niveau d'entrée demandé dans la profession et de la capacité financière...).

La diminution de l'effectif salarié touche les établissements de moins de 10 salariés (-5 % entre 1993 et 2000) tandis que la tranche 10 - 49 salariés bénéficie d'une hausse de 29 % en 7 ans.

Toutefois, ces constats sont à considérer avec prudence en raison du changement de tranche d'effectifs de certaines entreprises proches des limites de ces tranches.

1.3 Répartition des établissements par type d'activité en 2000

Près de 6 établissements sur 10 pratiquent la zone longue



56 % des établissements de transport routier de marchandises pratiquent la zone longue.

La tendance constatée depuis 2 ans se confirme : la part de ce type d'établissements tend à se réduire légèrement, passant de 62 % en 1993 à 56 % en 2000.

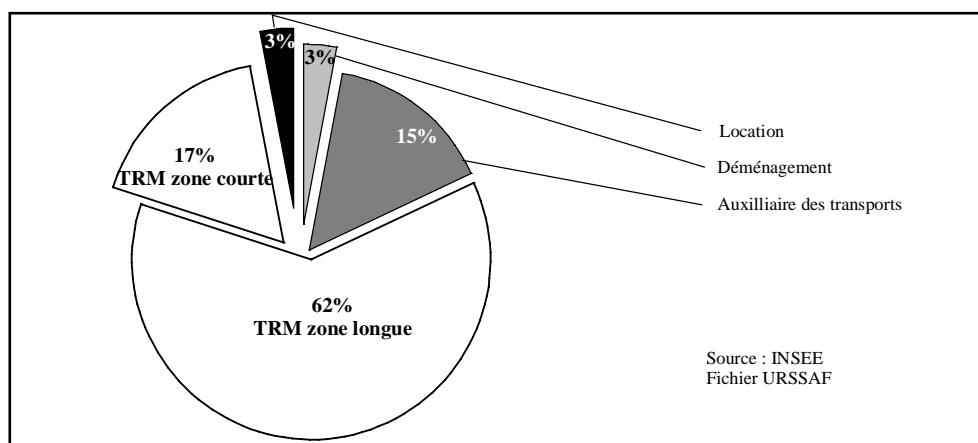
A contrario, les établissements du TRM de proximité sont, proportionnellement, de plus en plus nombreux (1 établissement sur 3 en 2000 contre 22 % en 1992).

La part des établissements de déménagement,

de location et des auxiliaires de transport reste inchangée par rapport à l'an passé.

1.4 Répartition des effectifs par type d'activité en 2000

La majorité des effectifs sont sur la zone longue



Plus de 11 500 salariés sont employés dans le TRM en Poitou-Charentes. Les $\frac{3}{4}$ d'entre-eux travaillent dans les établissements pratiquant la zone longue ou la zone courte.

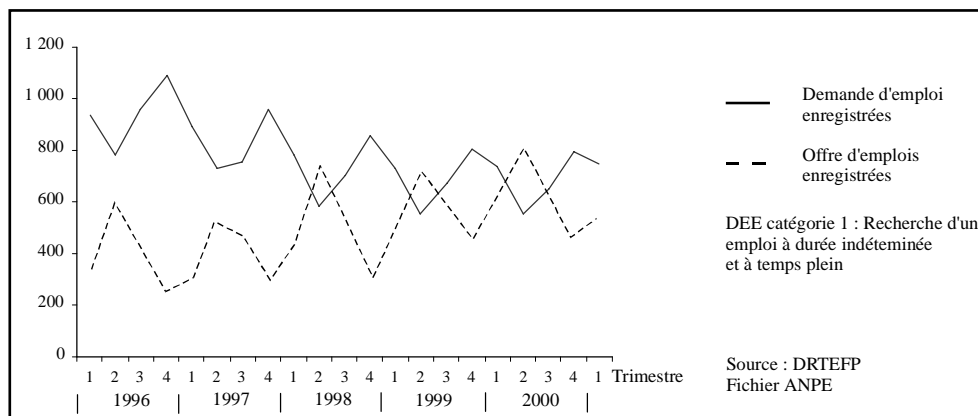
En phase avec la bonne tenue de l'activité, la croissance du nombre de salariés se poursuit en 2000 à un rythme plus soutenu que l'année précédente.

Pour la deuxième année consécutive, les entreprises de l'ensemble des sous-secteurs du TRM demeurent créatrices d'emploi. La

hausse est comprise entre + 3 % pour la zone longue et + 13 % pour les auxiliaires du transport.

1.5 Conducteurs routiers: demandes et offres d'emploi

Un marché du travail tendu avec une hausse des offres d'emploi corroborée par la diminution des demandes



Le secteur du TRM se caractérise par une forte proportion de conducteurs (76 % du personnel en Poitou-Charentes - source : enquête emploi AFT de fin 1999).

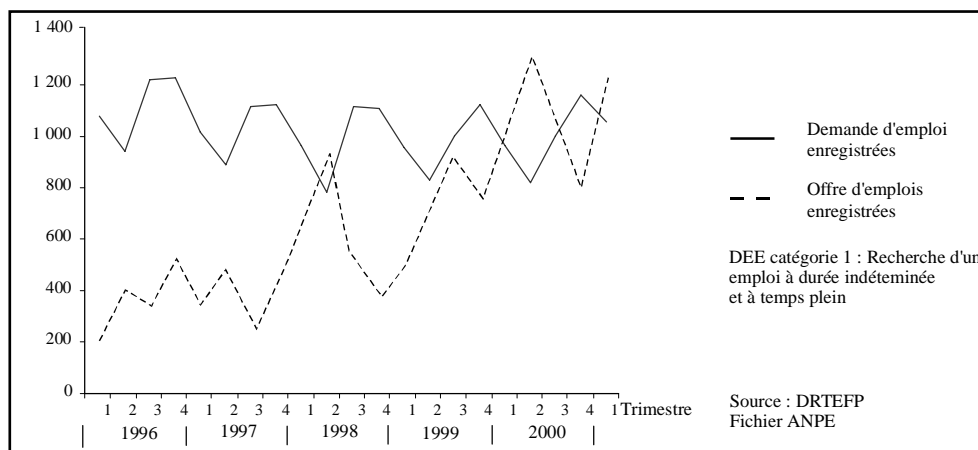
Dans ce secteur, la bonne tenue du marché du travail couvert par l'ANPE se poursuit en 2000. L'augmentation du nombre d'offres d'emploi de conducteurs est corroborée par la diminution des demandes d'emploi. Depuis 3 ans, la tendance est au rapprochement sensible des deux courbes.

Il semblerait néanmoins que depuis 1998, les demandes d'emploi régressent à un

rythme moins soutenu qu'auparavant. Cependant, les tensions sur le marché de l'emploi apparaissent encore vives, les offres d'emploi dépassant significativement les demandes durant le printemps, période forte de recrutement dans le secteur du TRM. En septembre 2000, plus des $\frac{3}{4}$ des entreprises de TRM ayant répondu à l'enquête d'opinion réalisée par l'ORT déclarent avoir des difficultés pour recruter des conducteurs routiers qualifiés et expérimentés.

1.6 Sédentaires du TRM : demandes et offres d'emploi

Poursuite de la hausse des offres d'emploi et stabilisation des demandes



En 2000, l'ANPE enregistre en moyenne 6 offres d'emploi de sédentaires pour 4 postes de conducteurs routiers.

Globalement, le marché du travail des sédentaires du TRM avoisine celui du personnel roulant, la courbe des offres et des demandes tendant à flirter depuis 1999.

Dans le détail, on s'aperçoit toutefois que le nombre de demandeurs d'emploi s'élève légèrement en 2000 par rapport à 1999 (+ 0,7 %) alors que parallèlement, les offres augmentent de plus de 34 %. Par consé-

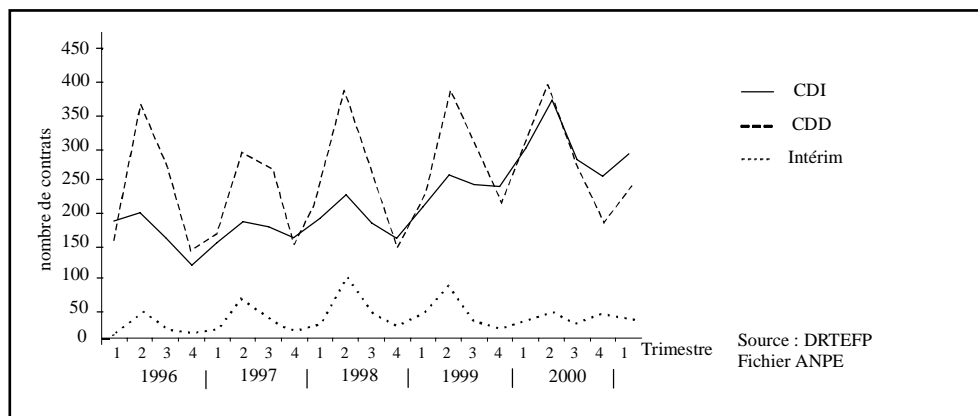
quent, la question de l'inadéquation entre l'offre et la demande peut se poser pour une partie du personnel sédentaire.

Par famille professionnelle, on constate que 91 % des offres et 94 % des demandes d'emploi concernent des postes d'agents de stockage des marchandises et de manipulation des charges.

Le personnel d'encadrement est très faiblement représenté sur les fichiers de l'ANPE (moins de 0,1 % des offres et des demandes totales).

1.7 Conducteurs routiers : offres d'emploi par type de contrat

Progression des offres de CDI confirmée



L'analyse de l'entrée dans la profession de conducteur routier par type de contrats montre que les entreprises semblent miser de plus en plus sur le long terme en proposant des contrats à durée indéterminée (48 % des offres en 2000 contre 37 % en 1998). Phénomène nouveau : le nombre de propositions d'emploi durable en 2000 est quasiment similaire aux offres d'emploi temporaire plus précaire.

Si les offres reposent encore majoritairement sur des contrats temporaires, les

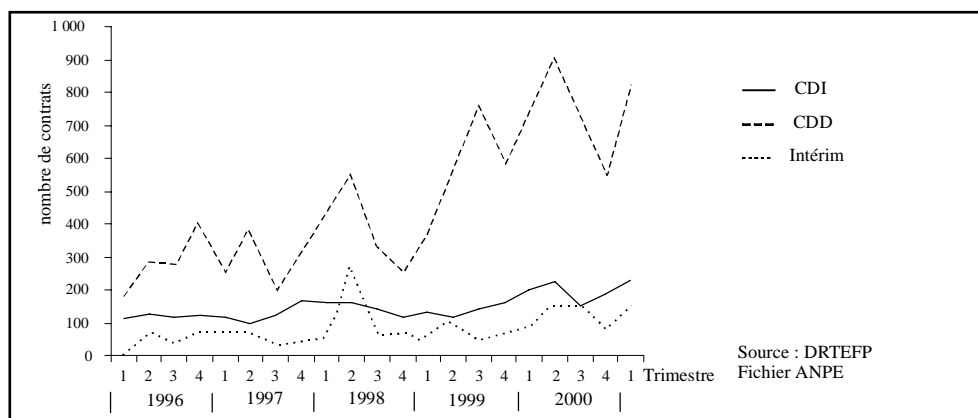
employeurs tendent à modérer leur recours aux contrats à durée déterminée et à l'intérim.

Les statistiques d'évolution sur un an des propositions de contrats parlent d'elles mêmes :

- + 28 % de CDI ;
- + 4 % de CDD ;
- 24 % de contrats d'intérim.

1.8 Sédentaires du TRM : offres d'emploi par type de contrat

Recours massif au CDD pour l'embauche du personnel sédentaire mais hausse significative des offres de CDI en 2000. A suivre...



S'agissant des sédentaires du TRM, le nombre d'offres d'emploi a plus que doublé entre 1996 et 2000.

Cependant, l'insertion y reste subordonnée à une période probatoire : plus de 4 annonces sur 5 proposées par l'ANPE correspondent à des emplois à durée déterminée.

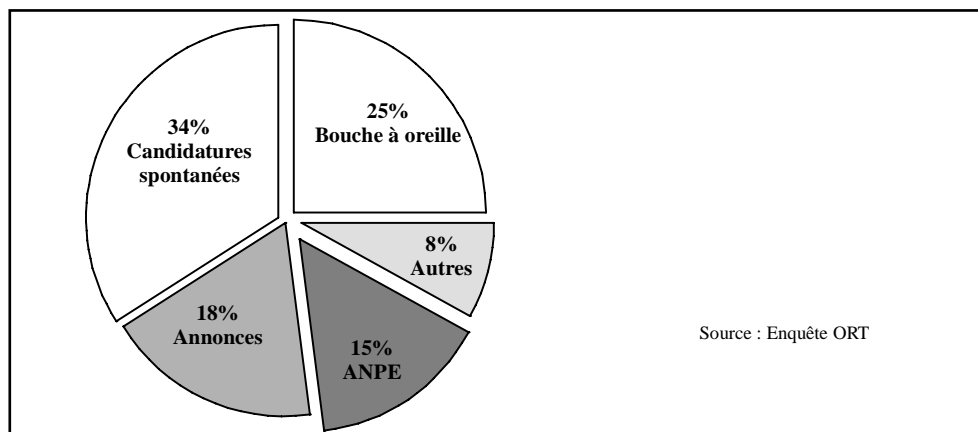
Contrairement au marché du travail des conducteurs routiers, la tendance sur 5 ans est à la diminution de la part des CDI au profit des CDD. La part de l'intérim est plus variable d'une année sur l'autre.

En 2000, la forte progression du nombre d'offres, imputable en partie à la réduction du temps de travail, bénéficie à tous les types de contrats : + 85 % pour l'intérim, + 37 % pour les CDI et + 28 % pour les CDD.

La saisonnalité des offres, quel que soit le type de contrat, apparaît beaucoup moins marquée que pour les conducteurs routiers.

1.9 Mode de recrutement des salariés en 2000

Les candidatures spontanées et le bouche-à-oreille: des voies d'entrée dans la profession privilégiées par les chefs d'entreprise



Les entreprises du secteur du transport routier de marchandises présentent la particularité de recruter essentiellement leur personnel roulant par la voie des candidatures spontanées et du relationnel. Selon les résultats de l'enquête trimestrielle de l'ORT, les chefs d'entreprises répondants font peu appel aux services de l'ANPE et n'ont que faiblement recours aux annonces.

S'agissant de la problématique du recrutement, le rapprochement progressif entre le vivier de main d'œuvre connu à l'ANPE et

les entreprises qui souffrent de la pénurie de conducteurs est d'ores et déjà recherché dans le cadre de la mise en oeuvre du contrat d'objectifs " transport ", sur les trois leviers de l'entrée dans le métier : l'emploi, la formation et le recrutement.

2. La formation

✓ **Au plan national,**

Aujourd'hui, les formations obligatoires des conducteurs salariés du TRM entraînent une incontestable professionnalisation du métier de conducteur routier. En 2000, 14 739 FIMO et 106 432 FCOS ont été délivrées. Ce chiffre est en constante augmentation depuis 1995.

En France, le nombre d'attestations de capacité de transport délivrées est passé de 3 600 en 1995 à 2 350 en 1999. Cette diminution s'explique par la volonté, dans la cadre du contrat de progrès, de relever le niveau de connaissance et de compétence des chefs d'entreprises du secteur TRM. Ce sont notamment les niveaux de l'examen et des diplômes admis en équivalence qui ont été rehaussés.

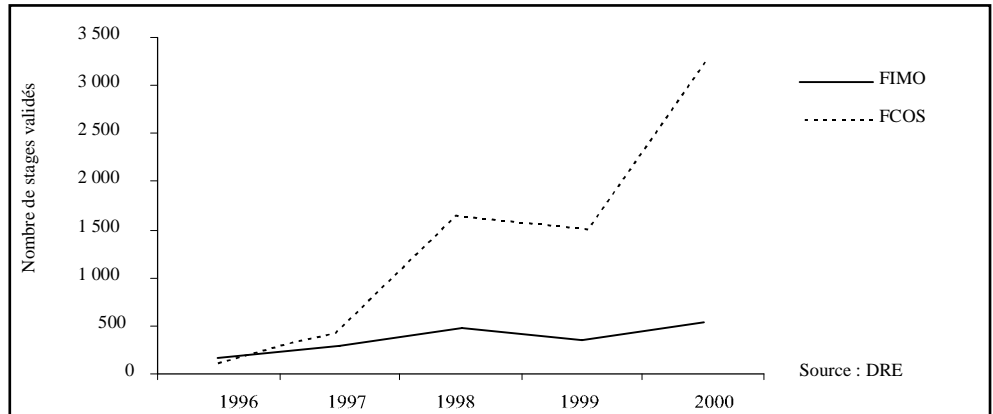
✓ **Au plan régional,**

Conformément à la tendance nationale, on assiste à une montée en régime du nombre de stages FIMO et FCOS validés en 2000.

Le nombre d'attestations de capacité de transport délivrées est en retrait pour la deuxième année consécutive, en raison notamment du relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession.

2.1 Nombre de stages FIMO et FCOS validés

Montée en puissance des FCOS validées pour répondre aux exigences du calendrier



Rappel : La formation obligatoire des conducteurs routiers de marchandises a été mise en place par les partenaires sociaux du transport routier par accord du 20 janvier 1995 conclu dans le cadre de la convention collective. Rendue obligatoire par la loi GAYSSOT de février 1998 à tous les salariés et non salariés du compte propre et du compte d'autrui, elle va dans le sens de la modernisation de la profession.

L'événement marquant de l'année 2000 réside dans le quasi doublement du nombre d'attestations de formation continue obligatoire

de sécurité (FCOS) délivrées en Poitou-Charentes. La montée en régime de cette formation d'une durée de trois jours tous les cinq ans d'activité est imputable au respect du calendrier qui rendait l'obtention de cette formation obligatoire à tous les conducteurs au 1er juillet 2000.

Les 529 FIMO (formation initiale minimum obligatoire) délivrées en 2000 correspondent globalement à l'entrée sur le marché de nouveaux conducteurs qui n'étaient pas encore formés.

2.2 Insertion après la FIMO

6 titulaires FIMO sur 10 embauchés dans un délai de 3 mois

	Nombre de stages FIMO validés	Estimation du taux de placement à 3 mois des stagiaires
1997	287	42%
1998	484	76%
1999	413	60%
2000	529 *	N.D.

Source : DRE
* Chiffre provisoire

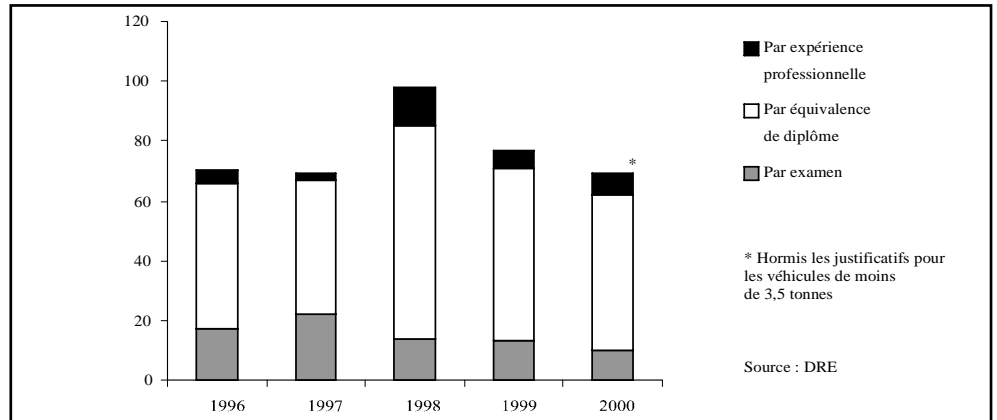
Rappel : En Poitou-Charentes, le taux de placement après la formation initiale minimum obligatoire provient d'enquêtes menées par les centres de formation auprès des stagiaires ayant obtenu la FIMO. Ces stagiaires ne renvoyant pas systématiquement un état de leur situation, le taux d'insertion après la FIMO est à considérer avec prudence.

En 1999, 6 détenteurs de l'attestation de FIMO sur 10 ont trouvé un emploi dans un délai de 3 mois. 31 % des embauches correspondent à des contrats à durée indéterminée.

Selon les résultats de l'enquête, il semblerait que le taux de placement soit supérieur à 6 mois. En effet, 82 % des stagiaires reçus auraient été embauchés dans un délai de 6 mois. 6 offres sur 10 correspondraient à des CDI.

2.3 Accès à la formation de transporteurs

Relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession



En raison du relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession, le nombre d'attestations de capacité de transport délivré en 2000 continue de diminuer : - 10 % par rapport à l'année précédente. Les $\frac{3}{4}$ des attestations sont acquises par équivalence de diplôme. Rappelons que cette voie d'accès pour entrer dans la profession est de plus en plus plébiscitée, notamment par les jeunes diplômés soucieux d'ajouter un " plus " à leur CV. Par ailleurs, le nombre d'attestations obtenues par examen diminue depuis 4 ans. Le

taux de réussite se situe également sur une pente descendante (16 % des candidats inscrits reçus à l'examen).

10 % des attestations de capacité de transport sont délivrées par le biais de l'expérience professionnelle.

Ajoutons que depuis l'an 2000, des justificatifs de capacité de transport sont délivrés aux entreprises utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes. Ainsi, 43 justificatifs ont été délivrés en 2000 en Poitou-Charentes (dont 98 % par expérience professionnelle).

3. La durée du travail

✓ **Précautions de lecture,**

Les statistiques concernant la durée du travail des entreprises proviennent de l'enquête régionale trimestrielle réalisée par l'Observatoire Régional des Transports. Sachant que cette enquête est basée sur le déclaratif, l'échantillon d'entreprises répondant peut être amené à varier sensiblement d'un trimestre sur l'autre, le taux de réponse oscillant autour de 35 %.

Par conséquent, **les résultats de cette enquête reflètent une tendance générale et sont à considérer avec prudence.**

✓ **Au plan national,**

Dans la publication " *les comptes des transports en 2000* ", le SES (DAEI) et l'INSEE constatent que la durée du travail des conducteurs routiers a globalement baissé avec une moyenne en 2000 de 50,3 heures hebdomadaires dont 34,7 heures de conduite et 15,6 heures pour la manutention, les opérations commerciales ou temps d'attente. Mais cette baisse repose sur des évolutions différentes selon que les conducteurs exercent sur la courte ou la longue distance. Ainsi le temps de travail hebdomadaire des personnels " courte distance " (éloignés moins de 6 nuits par mois) est-il de 46,8 heures en 2000 contre 47,3 en 1999 alors qu'il reste stable pour les conducteurs " longue distance " (éloignés plus de 6 nuits par mois) : 53,5 heures hebdomadaires.

Ces résultats sont corroborés par les enquêtes nationales portant sur les conditions de travail : en 1995 à la question, " êtes-vous satisfait de vos conditions de travail ? " 56 % répondaient oui en 1995, en 2000, ils sont 81 %. De même, à la question, " jugez-vous votre journée de travail trop longue ? " 47 % répondaient oui en 1995, en 2000, ils ne sont plus que 22 %.

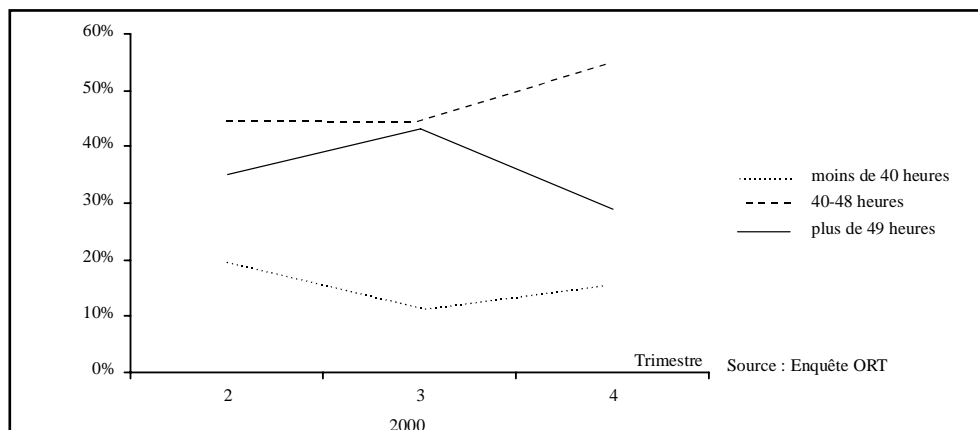
✓ **En Poitou-Charentes,**

Selon les résultats de l'enquête ORT, en 2000, près de 65 % des enquêtés effectuent un service inférieur à 49 heures. Ces chiffres sont supérieurs aux moyennes nationales selon lesquelles 51 % pour l'année 2000 effectueraient un temps de travail inférieur à 49 heures (*La Lettre du transport routier n° 743*).

Le noyau central de l'activité des conducteurs reste le temps de conduite. 4 établissements sur 10 situent ces temps de conduite entre 35 et 44 heures hebdomadaires. Ces temps tendent à se stabiliser en comparaison avec 1999.

3.1 Durée du travail des conducteurs routiers

Près de 65 % des conducteurs routiers pratiquent des temps de service inférieurs ou égaux à 48 heures



En raison de l'évolution de la réglementation, les fourchettes de durée du travail définies pour l'enquête ORT ont été modifiées en début d'année 2000. Les graphiques des publications n°1 et n°2 ne peuvent donc pas être comparés.

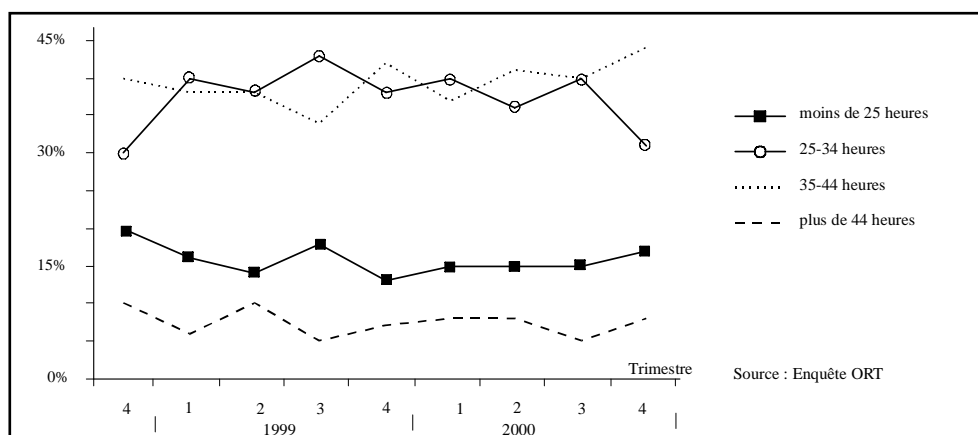
Au regard des résultats des enquêtes 2000, il apparaît que 85 % des entreprises répondantes déclarent dépasser la barre des 39 heures hebdomadaires. Par contre, près de 65 % des conducteurs routiers pratiquent des temps de service inférieurs à la durée légale maximale moyenne du travail dans le TRM, soit 48 heures.

Il importe de préciser qu'au niveau national, la durée moyenne du travail tend à augmenter avec le nombre de nuitées passées par le conducteur hors du domicile (source : enquête 1999 DTT-SES).

Les résultats 2000 ne font pas apparaître de tendances significatives liées à la taille de l'entreprise.

3.2 Temps de conduite des conducteurs routiers

Des temps de conduite majoritairement compris entre 25 et 44 heures hebdomadaires



Le temps de conduite constitue le noyau dur de la durée du travail d'un conducteur routier. En moyenne sur l'année 2000, plus des $\frac{3}{4}$ des entreprises quelle que soit leur taille, situent leur fourchette de temps de conduite entre 25 et 44 heures hebdomadaires.

On peut noter la stabilité des valeurs concernant les temps de conduite inférieurs à 25 heures (15 % des établissements) ainsi que des temps de conduite élevés (7 % supérieur à 45 heures). Ce sont davantage

les structures de moins de 20 salariés qui déclarent exercer des temps de conduite élevés.

4. La rémunération

✓ **Précautions de lecture,**

Comme pour le temps de travail, les données recueillies concernant la rémunération des conducteurs routiers s'appuient sur **l'enquête** trimestrielle non obligatoire réalisée par l'ORT dont les résultats sont donc à considérer avec **prudence**.

✓ **Au plan national,**

S'ils demeurent très inférieurs en moyenne à ceux de l'ensemble du secteur transport, les salaires du TRM connaissent, suite aux mouvements sociaux de 1997, un certain rattrapage par rapport au taux de salaire de la branche.

Selon les résultats de l'enquête conjoncturelle DTT-SES, le salaire net moyen des conducteurs en 2000 est de 8 353 francs auquel s'ajoute 2 100 francs de frais de route et 170 francs de primes et rémunérations assimilées.

Le montant des frais de route est directement corrélé aux nuitées passées hors du domicile.

(Source : *Les comptes des transports en 2000*, DAEI/SES-INSEE, juin 2001)

✓ **Au plan régional,**

En 2000, selon les résultats de l'enquête ORT, 65 % des salaires versés aux conducteurs travaillant moins de 48 heures hebdomadaires dépassent la barre des 7 500 francs nets par mois. 28 % des salaires sont supérieurs à 8 500 francs.

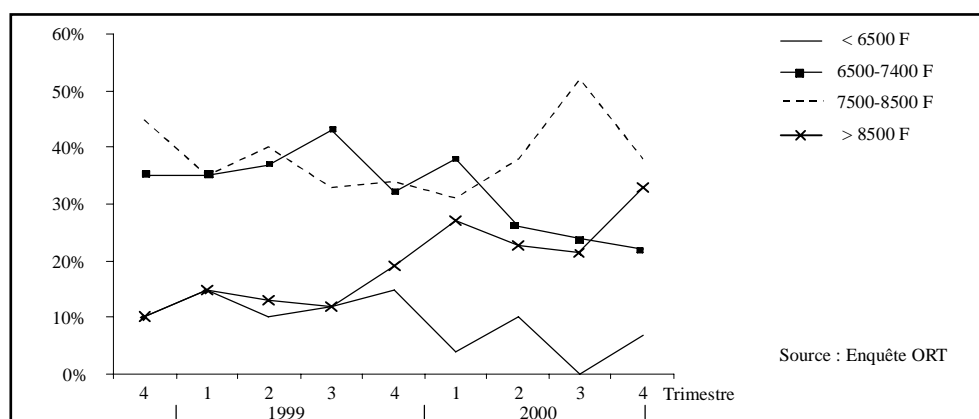
On constate un lien étroit entre la durée du travail et le niveau de rémunération. Près de la moitié des chefs d'entreprises annoncent des indemnités mensuelles supérieures à 8500 francs pour leurs conducteurs routiers travaillant plus de 48 heures par semaine.

En 2000, la tendance est à la hausse progressive du niveau de rémunération.

La part relative des frais de route dans le montant global des sommes perçues reste importante.

4.1 Salaire net mensuel des conducteurs routiers ayant une durée de travail hebdomadaire < à 48 heures

Tendance à la progression des rémunérations des conducteurs



En 2000, 65 % des entreprises répondantes aux enquêtes menées par l'ORT déclarent verser un salaire net supérieur à 7500 francs à leurs conducteurs routiers pour une durée de travail hebdomadaire inférieure ou égale à 48 heures. L'analyse de deux années d'enquêtes laisse supposer que les rémunérations des conducteurs évoluent progressivement vers les fourchettes les plus hautes. En effet, en 1999, la moitié des entreprises annonçaient des rémunérations inférieures à 7500 francs contre 35 % en 2000.

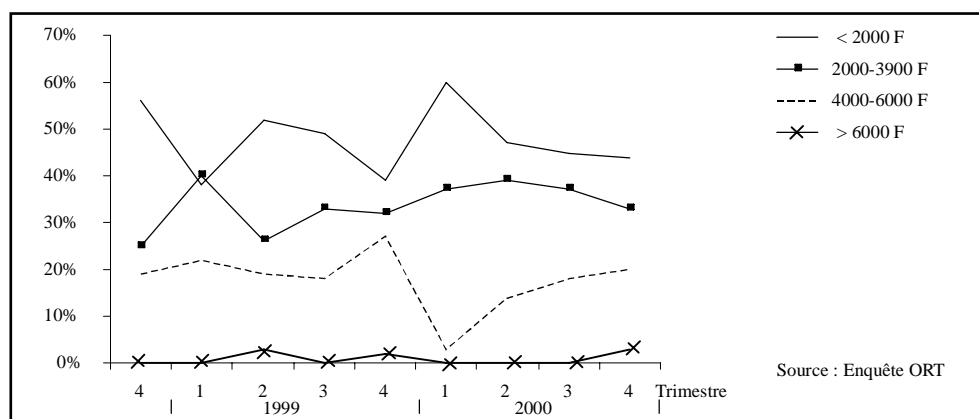
Ce constat va de pair avec la diminution des salaires les plus bas.

La bonne tenue de l'activité semble conduire les chefs d'entreprises à recruter des conducteurs routiers à un niveau de salaire plus élevé dans un contexte de pénurie de main d'œuvre qualifiée.

En juillet 2000, le taux horaire à l'embauche oscille entre 46,52 et 48,13 francs pour les grands routiers et 44,78 et 48,13 francs pour les conducteurs sur courte distance.

4.2 Frais de route des conducteurs routiers ayant une durée de travail hebdomadaire < à 48 heures

Des frais de route inférieurs ou égaux à 2000 francs dans près d'un établissement sur deux



Selon les résultats de l'enquête de l'ORT, près de la moitié des conducteurs, ayant une durée de travail hebdomadaire inférieure ou égale à 48 heures, percevoient des frais de route inférieurs à 2000 francs mensuels.

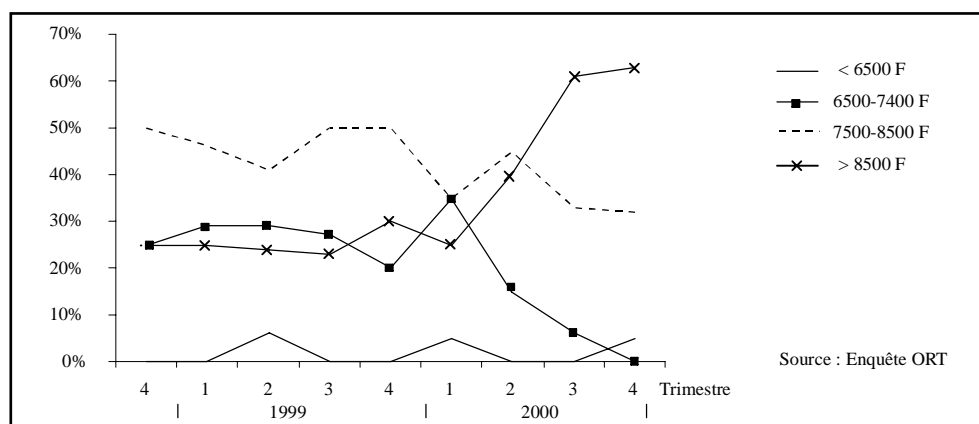
On constate également que 37 % des entreprises déclarent des frais de route compris entre 2000 et 4000 francs et 14 % des répondants affichent des frais compris entre 4000 et 6000 francs.

Si ces résultats sont à considérer avec prudence, ils confirment néanmoins l'importance des frais de route dans le montant global des sommes perçues.

Certaines disparités apparaissent en fonction de la taille des entreprises. On constate que les PME ont tendance à verser des frais de route d'un montant moins élevé que les structures plus importantes. Bien que ce ne soit pas un champ couvert par l'enquête, il est évident que ce sont essentiellement les entreprises qui pratiquent la longue distance qui ont les frais de route les plus élevés.

4.3 Salaire net mensuel des conducteurs routiers ayant une durée de travail hebdomadaire > à 48 heures

Une rémunération plus conséquente pour les conducteurs ayant une durée du travail plus élevée



Au regard des résultats de l'enquête ORT, il semblerait que le niveau de rémunération soit sensiblement lié à la durée du travail. Pour illustration, on constate que 83 % des entreprises versent un salaire supérieur ou égal à 7500 francs nets à leurs conducteurs travaillant plus de 48 heures hebdomadaires. Comme pour les conducteurs affichant moins d'heures de travail, il semblerait que le niveau des rémunérations tende à s'élever progressivement. En 2000, 47 % des chefs d'entreprises déclarent des salaires nets

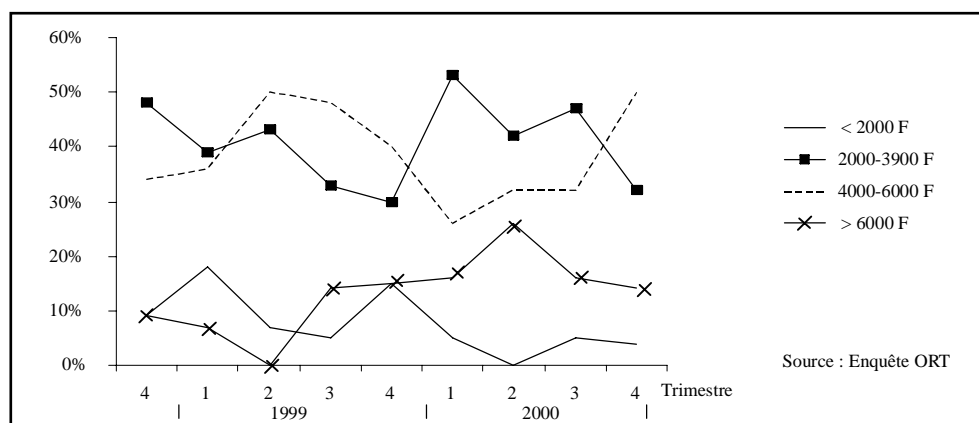
supérieurs à 8500 francs, contre seulement 26 % en 1999. En parallèle, les entreprises affichant des rémunérations comprises entre 6500 et 8500 francs passent de 73 % en 1999 à 50 % en 2000.

En résumé, deux tendances majeures en 2000 :

- une rémunération plus importante pour les conducteurs ayant une durée de travail plus élevée ;
- une tendance à la progression dans le temps du montant des salaires des conducteurs.

4.4 Frais de route des conducteurs routiers ayant une durée de travail hebdomadaire > à 48 heures

Des frais de route compris entre 2000 et 6000 francs dans 8 établissements sur 10



Comme en 1999, le niveau des frais de route semble également aller de pair avec la durée des temps de service.

En effet, dans près d'une entreprise sur quatre, les frais de route des conducteurs travaillant plus de 48 heures hebdomadaires dépassent la barre des 4000 francs.

Par contre, il semblerait que le montant de ces frais tende à diminuer. En moyenne sur l'année 2000, 62 % des chefs d'entreprises répondants annoncent un montant d'indemnités inférieur à 4000 francs contre

47 % en 1999. Cette évolution semble liée à la réorganisation progressive du travail et à la mise en place d'un système de relais entre les conducteurs.

Les structures de plus de 20 salariés sont plus nombreuses à situer leurs frais de route sur la fourchette haute 4000-6000 francs, les structures de moins de 20 salariés les situant principalement sur la tranche inférieure.

5. La sécurité

✓ **Au plan national,**

En 1999, la forte progression de l'activité dans le secteur du transport s'est accompagnée selon la CNAM d'une augmentation de 8,3 % du nombre d'accidents du travail avec arrêt par rapport à 1998.

En 1999, 61 000 accidents avec arrêt ont été recensés dans le domaine du transport et de la manutention.

Rappelons que ce secteur, dans sa globalité, fait partie des activités à risques puisque la fréquence des accidents (nombre d'accidents pour 1000 salariés) demeure supérieure de 70 % à la moyenne nationale pour le nombre d'arrêt de travail et est 4 fois plus élevée pour les accidents mortels.

La tendance positive démontrée par les chiffres de la sécurité routière se confirme : entre 1999 et 2000, le nombre d'accidents routiers a baissé de 2,7 % et il y a eu près de 4,8 % de tués en moins sur les routes (Source : *Notes de synthèse du SES*, Mai-Juin 2001).

Précisons que cette tendance est valable pour tous les usagers sauf pour la catégorie des chauffeurs : en 2000, 116 chauffeurs ont été tués dans des accidents (soit 10 % de plus qu'en 1999).

Afin d'améliorer la sécurité des conducteurs routiers, le port obligatoire de la ceinture de sécurité devrait leur être imposé à partir de 2002. En effet selon l'enquête ASFA, le port de la ceinture est de seulement 1,5 %. Or l'analyse de près de 500 accidents impliquant un PL montre que le chauffeur a été éjecté dans 20 % des cas. La ceinture permettrait d'éviter 55 % des blessés légers et de 12 à 15 % des blessés graves. (Source : *Revue de la Sécurité Routière*, n°123, juin 2001).

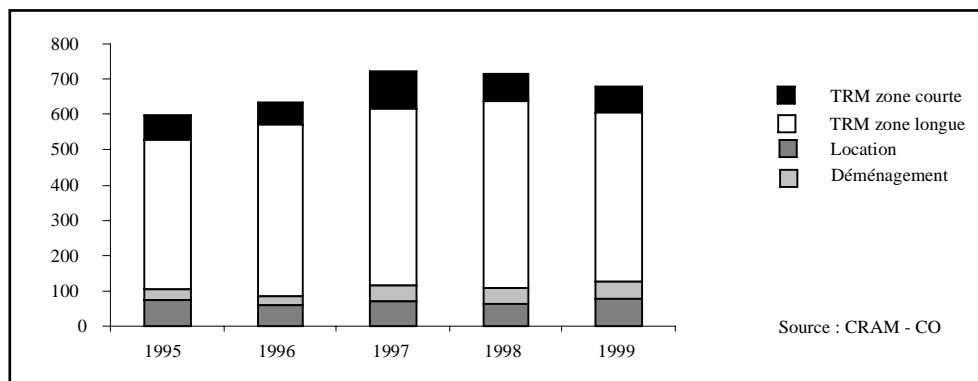
✓ **Au plan régional,**

En 1999, le nombre d'accidents de travail baisse pour la deuxième année consécutive et ce, après trois années de hausse régulière. Cette tendance se retrouve au niveau de la gravité des accidents. En 1999, 6 accidents sur 100 ont entraîné une incapacité permanente contre 7 % l'année précédente.

La diminution du nombre global d'accidents de la route constatée depuis 1998 a tendance à stagner en 2000. Bien que le nombre d'accidents ayant impliqué un poids-lourd augmente de 11 %, le taux de gravité des accidents ayant impliqué un poids-lourd est en baisse, tout en conservant un niveau élevé en comparaison avec le taux de gravité relatif à l'ensemble des accidents.

5.1 Accidents de travail avec arrêt selon le secteur d'activité

Diminution du nombre d'accidents de travail avec arrêt pour la seconde année consécutive...



Après avoir augmenté durant 3 ans, le nombre d'accidents de travail avec arrêt enregistré dans le secteur du transport routier de marchandises régresse pour la deuxième année consécutive (- 5 %). Cette tendance est en contradiction avec les observations nationales qui montrent une augmentation de 8 % du nombre d'accidents du travail avec arrêt dans le secteur des transports.

Les $\frac{3}{4}$ des accidents de travail avec arrêt ont lieu dans le secteur du transport routier de marchandise " zone longue " qui regroupe

également les $\frac{3}{4}$ des effectifs salariés du TRM.

En Limousin Poitou-Charentes comme sur la France entière, le secteur des transports reste le plus accidentogène derrière le BTP et le secteur du bois. En 1999, l'indice de fréquence (nombre d'accident pour 1000 salariés) s'établit à 46 pour l'ensemble des activités tandis que celui des transports atteint 75.

(source : *Les accidents du travail et les maladies professionnelles en Limousin Poitou-Charentes, 1999*, CRAMCO)

5.2 Taux de risque et gravité des accidents de travail *

... idem pour le taux de risque

	Nombre de salariés *	Accidents avec Arrêt (A.A.)		Accidents avec Arrêt (A.A.) avec Incapacité permanente (A.A.I.P)		Nombre de décès
		Nombre d'A.A.	Taux de risque	Nombre d'A.A.I.P.	Taux de risque	
1995	7 891	597	7,6	53	0,7	4
1996	7 940	634	8,0	42	0,5	2
1997	8 548	724	8,5	32	0,4	3
1998	8 908	715	8,0	50	0,6	1
1999	9 347	680	7,3	41	0,4	3

Taux de risque : Nombre d'A.A. ou d'A.A.I.P. pour 100 salariés

* auxiliaires exceptés

Sources : CRAM - CO
Insee (effectif salarié)

Bien qu'il y ait eu une forte progression de l'activité dans le secteur du transport, le taux de risque d'accidents de travail avec arrêt continue de diminuer en 1999 pour la deuxième année consécutive.

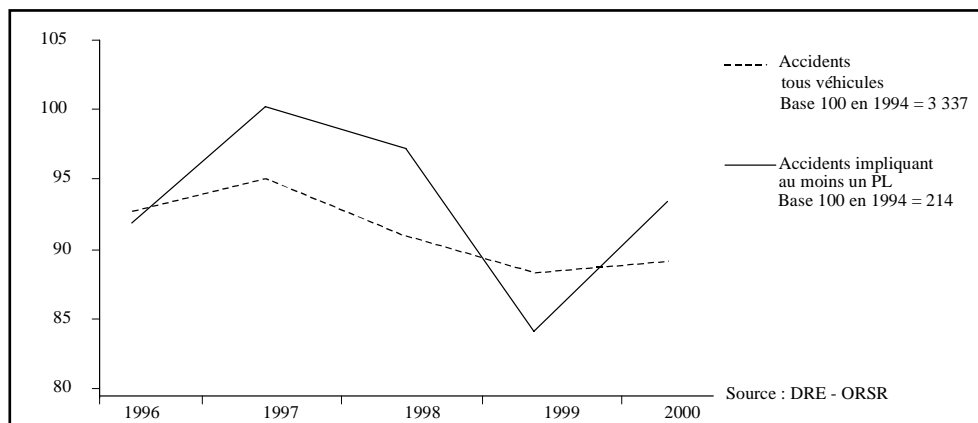
De même, le taux de risque d'accidents de travail entraînant une incapacité permanente (A.A.I.P.) baisse pour retrouver le niveau de 1997 (0,4 %).

En 1999, les A.A.I.P. représentent 6 % de l'ensemble des accidents de travail, contre 4 % en 1997 et 7% en 1998.

Ces accidents à forte gravité ont essentiellement été enregistrés dans le transport " longue distance ".

5.3 Accidents de la route impliquant au moins un poids lourd

Hausse du nombre d'accidents impliquant au moins un poids-lourd...



Après plusieurs années de diminution, le nombre global d'accidents de la route en Poitou-Charentes se stabilise en 2000 en dessous de la barre des 3 000.

7 % des accidents impliquent au moins un poids-lourd (PL).

Précisons qu'en France, les PL ne sont pas plus impliqués que les autres véhicules dans des accidents de la route mais ceux-ci s'avèrent plus graves : 14 % des tués dont 2 % de conducteurs de PL. (source : *La sécurité routière en France : bilan de l'année 2000*.

La documentation française)

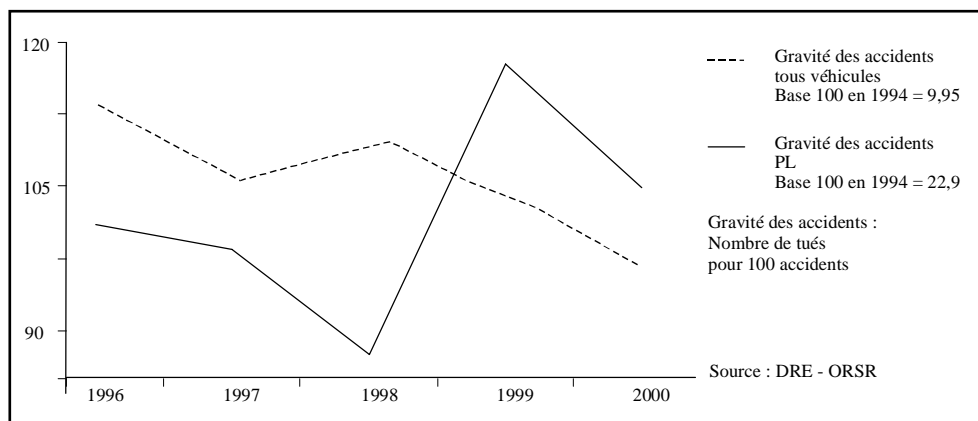
Dans la région, ce type d'accident connaît une hausse sensible (+ 11 %) après la baisse sensible enregistrée en 1999. Il reste toutefois en dessous du niveau de 1998.

La répartition des accidents ayant impliqué un poids-lourd reste quasiment identique à celle de l'an passé :

- 10 % sur autoroute ;
- 40 % sur route nationale ;
- 40 % sur route départementale ;
- 10 % sur voie communale.

5.4 Taux de gravité des accidents de la route

... mais diminution sensible de la gravité de ces accidents



En Poitou-Charentes, le taux de gravité des accidents de la route (tous véhicules confondus) diminue en 2000, après avoir enregistré une augmentation en 1999. Pour la première fois depuis 1995, ce taux passe en dessous de la barre des 10 tués pour 100 accidents. Le taux de gravité des accidents impliquant un poids-lourd est au moins deux fois plus élevé que le taux concernant tous les véhicules.

La tendance à la baisse de la gravité des accidents impliquant au moins un poids-

lourd, constatée depuis 1996, brutalement stoppée en 1999, retrouve le niveau des années précédentes en 2000 : 23,5 tués pour 100 accidents.

En 2000, plus de 17 % des victimes de la route ont trouvé la mort dans un accident impliquant au moins un poids-lourd.

Après avoir diminué durant 2 ans, le nombre de conducteurs routiers victimes dans ce type d'accidents (indemnes inclus soit 77% des victimes) augmente de 10 % en 2000.

6. Les aides au secteur

✓ **Au plan national,**

Afin d'aider les entreprises de transport routier de marchandises à réduire le temps de travail de leurs salariés, les pouvoirs publics ont institué deux types d'allègement de cotisations patronales :

- la réduction des cotisations sociales, mise en place en 1997 et pérennisée en 2000, pour les " grands routiers " effectuant une durée de travail limitée à 220 heures par mois rémunérées selon les règles en vigueur ;

- l'allègement de cotisations sociales , mis en place dans le cadre de la loi AUBRY II en janvier 2000, concernant les " grands routiers " et les personnels roulants de " courte distance " des entreprises ayant conclu un accord de réduction du temps de travail pour tous les salariés (y compris les sédentaires).

En 2000, plus de 80 entreprises ont présenté une demande de réduction de cotisations sociales. En décembre 2000, 7 % des demandes ont reçu un avis favorable, l'essentiel des dossiers étant en cours d'instruction.

✓ **En Poitou-Charentes,**

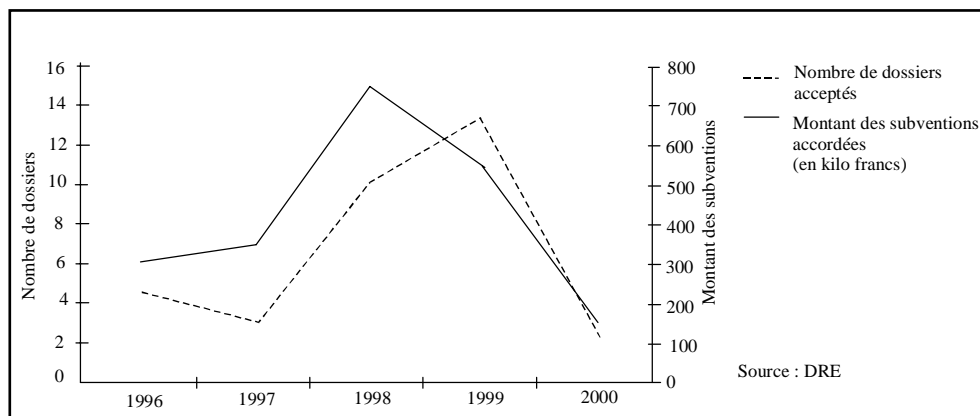
Les fonds régionaux d'aide au conseil (FRAC transport) sont peu plébiscités en Poitou-Charentes, le montant de subventions accordé chute de 83 % en comparaison avec 1999. La totalité des entreprises bénéficiaires de ces aides comptent plus de 20 salariés.

Globalement, les entreprises font encore peu appel au dispositif d'aides pour la réduction du temps de travail. A la mi-juillet 2001, 14 dossiers de réduction de cotisations sociales pour les conducteurs " longue distance " et 13 dossiers d'allègement de cotisations sociales ont été acceptés.

La complexité des démarches à entreprendre et le risque de contrôle induit freinent les entreprises sur ces demandes d'aides.

6.1 FRAC transports

Un dispositif financier de moins en moins sollicité



Les Fonds Régionaux d'Aide au Conseil (FRAC) permettent aux entreprises de transport bénéficiaires d'avoir recours à un conseil extérieur pour la réalisation d'études. L'objectif est d'amener ces entreprises à mieux se structurer afin de s'adapter efficacement aux besoins du marché.

En Poitou-Charentes, ce dispositif est peu plébiscité par les entreprises. Le nombre de dossiers acceptés est négligeable et le montant des subventions accordées chute de 83 % par rapport à 1999.

La totalité des entreprises bénéficiaires de ces aides comptabilisent plus de 20 salariés. Les 2/3 des demandes d'aides au conseil concernent la stratégie globale de l'entreprise et portent notamment sur des enjeux de diversification et de restructuration.

6.2 Aides à la réduction du temps de travail (au 31/07/2001)

Un nouveau dispositif d'aides mis en place en 2000

	Nombre de dossiers déposés	Nombre de dossiers acceptés
Allègement des cotisations soiales	13	13
Réduction des cotisations sociales	24 *	14

* dont 22 demandes de prorogation du premier dispositif mis en place en 1997

Source : DRE

En 2000, le dispositif de réduction des charges sociales sur les bas salaires mis en place en mai 1997 a été remplacé par de nouvelles aides qui sont accordées aux entreprises de transport routier de marchandises et de déménagement pour leur personnel roulant longue distance.

Pour obtenir ces **réductions de charges**, les entreprises doivent respecter la nouvelle réglementation sur la durée du travail ainsi que les règles de transparence des heures et des rémunérations (cf. décret n°83-40 de 26/01/1983 et décret n°2000-69 du 27/01/2000).

A la fin du mois de juillet 2000, 24 dossiers ont été déposés (dont 22 pour la prorogation du dispositif précédent).

Parallèlement, un dispositif **d'allègement des cotisations** a été mis en place dans cadre de loi AUBRY II pour les conducteurs de longue et courte distance des entreprises de TRM, de déménagement et de transport de fonds et valeur.

Les 13 dossiers déposés en Poitou-Charentes ont tous reçu un avis favorable. Ces résultats ne sont pas encore à la mesure des enjeux sur ce secteur.

7. La santé économique des entreprises

✓ **Précautions de lecture,**

Les statistiques concernant le chiffre d'affaires, l'excédent brut d'exploitation et les investissements des entreprises proviennent de l'enquête régionale annuelle réalisée par la Banque de France. Cette enquête est menée auprès de toutes les entreprises de TRM (zone courte et zone longue) ayant un chiffre d'affaires supérieur à 5 millions de francs, et auprès de quelques grands établissements.

En janvier 2001, 85 entreprises ont répondu à cette enquête ; celles-ci représentent un peu plus de 3 500 salariés soit 40,8 % des effectifs de la région.

Sachant que cette enquête relève du déclaratif, l'échantillon d'entreprises répondant peut varier d'une année sur l'autre.

Par conséquent, **les résultats de cette enquête reflètent une tendance générale et sont à considérer avec prudence.**

✓ **Au plan national,**

Les comptes des entreprises de TRM se sont améliorés en 2000. Le chiffre d'affaires, hors sous-traitance, a progressé d'environ 11 %, soit sensiblement plus qu'en 1999. Une progression des prix de 6 % a été enregistrée en moyenne annuelle. En 2000, le taux de marge (résultat/chiffre d'affaires) reste à un niveau moyen de 1,6 % analogue à celui de l'année précédente.

Du fait de l'augmentation des effectifs et de l'obligation de réduire la durée du travail, la progression de la masse salariale (+ 10 %) a été plus rapide que celle de la valeur ajoutée. Cela explique la quasi stagnation de l'excédent brut d'exploitation (+ 1,3 % entre 1999 et 2000).

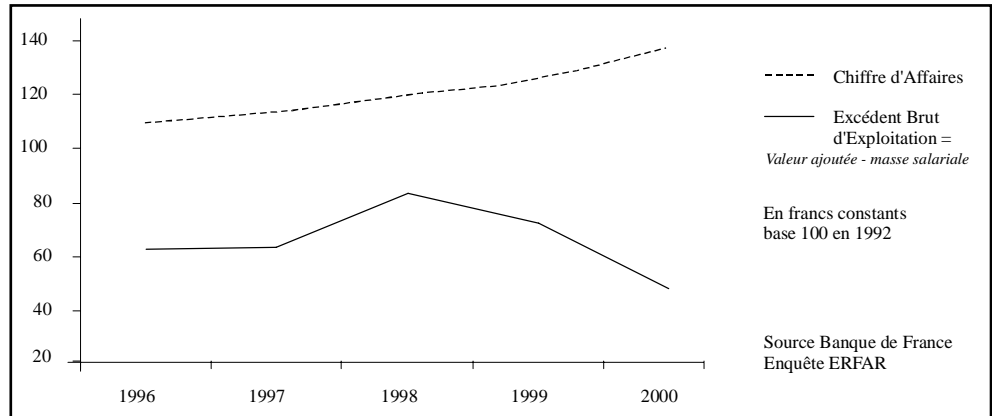
(Source : *Les comptes des transports en 2000*, DAEI/SES-INSEE, juin 2001)

✓ **Au plan régional,**

En 2000, le chiffre d'affaires des entreprises de TRM continue de croître. La baisse sensible de l'EBE, imputable à la hausse des charges, n'altère cependant pas l'effort d'investissement des entreprises amorcé en 1998.

7.1 Chiffre d'affaires et excédent brut d'exploitation

Progression continue du chiffre d'affaires et fléchissement de l'EBE pour la seconde année consécutive



En 2000, le maintien de l'activité dans le secteur du TRM, qui se traduit par la progression régulière du chiffre d'affaires des entreprises, est à mettre au profit de la bonne tenue de la demande nationale et internationale (source : Enquête Banque de France). En dépit de l'activité soutenue, la hausse des charges salariales et du prix du gasoil pèsent sur la rentabilité d'exploitation qui accuse une dégradation sensible pour la deuxième année consécutive.

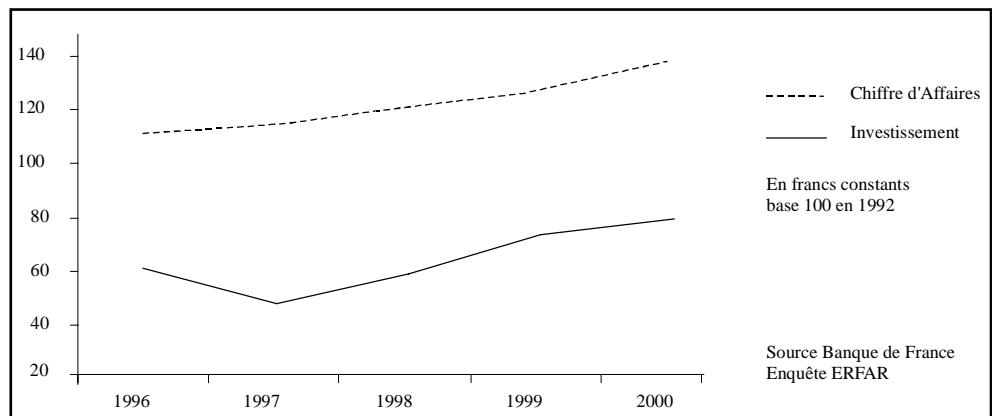
De plus, cette baisse importante des marges s'opère dans un contexte concurrentiel européen exacerbé.

En 2000, tous les départements de la région sont concernés par la chute de l'EBE, hormis la Charente qui bénéficie d'un courant d'affaires soutenu, tant pour le transport de proximité qu'à l'international.

Selon la Banque de France, le secteur devrait continuer de bénéficier du soutien des marchés extérieurs au cours de l'année 2001 dans des proportions plus modestes.

7.2 Chiffre d'affaires et investissements

Poursuite de l'effort d'investissement dans les entreprises



Relativement optimistes en raison de la progression de l'activité dans le TRM, les entreprises accroissent leurs investissements pour la troisième année consécutive.

Dans le détail, on constate que les investissements ont sensiblement augmenté dans les départements de la Vienne et de la Charente. A l'inverse, la répercussion tardive de la hausse des coûts sur les prix du transport a amené les départements de la Charente-Maritime et des Deux-Sèvres à ralentir leurs dépenses d'investissement.

Les perspectives pour l'année 2001 confirment ces tendances. La majorité des entreprises répondantes misent sur un ralentissement de leurs investissements. Les entreprises charentaises font figure d'exception et pourraient accélérer le remplacement de leur parc de véhicules.

Annexes

Tableau 1.1 **Établissements et salariés du TRM en Poitou-Charentes****1. L'emploi**

	Etablissement de plus de 1 salarié	Effectifs salariés
1995	773	9 121
1996	792	9 203
1997	774	9 809
1998	803	10 399
1999	812	10 899
2000	834	11 565

Source : INSEE
Fichiers Sirene et URSSAF

Tableau 1.2 **Nombre de salariés selon la taille des établissements**

	Etablissements de 1 à 9 salariés	Etablissements de 10 à 49 salariés	Etablissements de 50 salariés et plus
1995	1 733	4 560	2 828
1996	1 749	4 602	2 852
1997	1 736	5 085	2 988
1998	1 792	5 328	3 279
1999	1 825	5 443	3 631
2000	1 781	5 505	4 279

Source : INSEE
Fichiers Sirene et URSSAF

Tableau 1.3 **Répartition des établissements par type d'activité en 2000**

TRM Zone longue	465
TRM Zone courte	251
Déménagement	26
Location	24
Auxiliaires des transports	68

Source : INSEE
Fichier Sirene

Tableau 1.4 **Répartition des effectifs par type d'activité en 2000**

TRM Zone longue	7 141
TRM Zone courte	2 018
Déménagement	345
Location	303
Auxiliaires des transports	1 757

Source : INSEE
Fichier URSSAF

Tableaux 1.5 et 1.6 Demandes et offres d'emploi enregistrés pour les :

	conducteurs routiers		sédentaires	
	Demandes d'emploi	Offres d'emploi	Demandes d'emploi	Offres d'emploi
1998			1998	
1er trim.	781	437	1er trim.	983
2e trim.	585	733	2e trim.	822
3e trim.	702	496	3e trim.	1 122
4e trim.	859	324	4e trim.	1 112
1999			1999	
1er trim.	732	464	1er trim.	980
2e trim.	554	708	2e trim.	862
3e trim.	675	583	3e trim.	1 016
4e trim.	808	466	4e trim.	1 128
2000			2000	
1er trim.	735	647	1er trim.	981
2e trim.	554	808	2e trim.	856
3e trim.	654	564	3e trim.	1 018
4e trim.	797	469	4e trim.	1 158

Source : DRTEFP
Fichier : ANPE

Tableaux 1.7 et 1.8 Offres d'emploi enregistrées par type de contrat pour les :

	conducteurs routiers			sédentaires		
	CDI	CDD	Intérim	CDI	CDD	Intérim
1998				1998		
1er trim.	185	229	23	1er trim.	163	450
2e trim.	223	414	96	2e trim.	159	541
3e trim.	179	277	40	3e trim.	143	336
4e trim.	155	148	21	4e trim.	119	266
1999				1999		
1er trim.	204	220	40	1er trim.	132	368
2e trim.	254	374	80	2e trim.	117	575
3e trim.	238	312	33	3e trim.	143	747
4e trim.	235	216	15	4e trim.	163	599
2000				2000		
1er trim.	295	325	27	1er trim.	199	751
2e trim.	370	400	38	2e trim.	226	907
3e trim.	277	259	28	3e trim.	149	712
4e trim.	251	183	35	4e trim.	185	558

Source : DRTEFP
Fichier : ANPE

Tableau 2.1 Nombre de stages FIMO et FCOS validés

2. La formation

	FIMO	FCOS
1996	173	125
1997	287	486
1998	484	1 674
1999	353	1 527
2000	529	3 202

Source : DRE

Tableau 2.2 Attestation de capacité de transport délivrées

	Par examen	Par équivalence de diplôme	Par expérience professionnelle
1995	21	36	10
1996	17	49	4
1997	22	45	2
1998	14	71	13
1999	13	58	6
2000	10	52	7

Source : DRE

Tableau 5.1 Accidents de travail avec arrêt selon le secteur d'activité

5. La sécurité

	TRM en zone courte	TRM en zone longue	Déménagement	Location
1994	77	389	31	66
1995	71	422	30	74
1996	64	484	26	60
1997	108	502	43	71
1998	79	530	42	64
1999	72	481	49	78

Source : CRAM-CO

Tableau 5.2 **Accidents de la route**

	Ensemble des accidents	Accidents impliquant au moins un PL
1995	3 257	202
1996	3 092	197
1997	3 172	215
1998	3 038	208
1999	2 946	180
2000	2 974	200

Source : DRE /
Observatoire Régional de
Sécurité Routière

Tableau 5.3 **Les tués dans les accidents de la route**

Nombre de tués dans les accidents de la route		
	Ensemble des accidents	Accidents impliquant au moins un PL
1995	305	47
1996	340	45
1997	329	48
1998	322	42
1999	302	47
2000	286	47

Source : DRE /
Observatoire Régional de
Sécurité Routière

Tableau 5.4 **Taux de gravité des accidents de la route**

Taux de gravité : Nombre de tués pour 100 accidents		
	Ensemble des accidents	Accidents impliquant au moins un PL
1995	9,4	23,3
1996	11,0	22,8
1997	10,4	22,3
1998	10,6	20,2
1999	10,3	26,1
2000	9,6	23,5

Source : DRE /
Observatoire Régional de
Sécurité Routière

Tableau 6.1 **FRAC Transport****6. Les aides au secteur**

	Nombre de dossiers acceptés	Montant des subventions accordées
1995	9	356 850
1996	6	230 087
1997	7	160 320
1998	15	506 010
1999	11	674 620
2000	3	113 750

Source : DRE

Tableau 7.1 **Evolution * du chiffre d'affaires, de l'exédent brut d'exploitation et des investissements des entreprises******7. La santé économique des entreprises**

	Chiffre d'affaires	Exédent brut d'exploitation	Investissements
1995	6,5%	-3,7%	17,5%
1996	0,4%	-30,9%	-24,3%
1997	2,3%	0,8%	-22,9%
1998	6,2%	31,4%	24,0%
1999	4,6%	-13,0%	26,7%
2000	9,5%	-33,6%	8,1%

* Evolution en francs constants

** Entreprises de TRM zone courte et longue uniquement

Source : Banque de France (enquête ERFAR)



Publication de l'Observatoire Régional des Transports

19, Rue Saint-Louis - BP 595
86021 Poitiers cedex

Directeur de la publication : Pierre VERNEY
Responsable de la publication : André TURCOT
Conception et rédaction : Michèle BONNET, Véronique ROY
et Valérie TOUZEAU

Contact : ORT
Tél.: 05 49 55 65 82 - Télécopie : 05 49 55 65 89
e-mail : ort@i-carre.net
ISSN 0989-7747

