



OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS

**O**bservation

**S**ociale dans les

**T**ransports routiers de marchandises

**P**oitou-Charentes

**Tableau de bord annuel**

Numéro 3  
Août 2002

Ce bilan a été réalisé par l'Observatoire Régional des Transports (ORT), animé par la Direction Régionale de l'Équipement, à la demande des professionnels du secteur et de la Direction Régionale du Travail des Transports.

Ce travail a été possible grâce à la précieuse collaboration de nombreux organismes, producteurs ou centralisateurs d'informations statistiques (INSEE, Banque de France, DRE, DRTT, DRTEFP et CRAM-CO), et des entreprises qui ont l'amabilité de répondre aux enquêtes trimestrielles.

Nous tenons à remercier vivement toutes les personnes qui ont concouru à l'élaboration de ce tableau de bord.

<b>Editorial</b>	<b>page 3</b>
<b>Méthodologie</b>	<b>page 5</b>
<b>1. L'emploi</b>	<b>page 7</b>
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	
<b>2. La formation et l'entrée dans la profession</b>	<b>page 15</b>
Stages FIMO et FCOS	
Insertion après la FIMO	
Attestation de capacité de transport	
<b>3. La durée du travail</b>	<b>page 19</b>
Durée du travail et temps de conduite des conducteurs routiers	
<b>4. La rémunération des conducteurs routiers</b>	<b>page 23</b>
Salaire net et frais de route des conducteurs routiers	
<b>5. La sécurité</b>	<b>page 27</b>
Accidents de travail avec arrêt	
Accidents de la route impliquant au moins un poids-lourd	
<b>6. Les aides au secteur</b>	<b>page 31</b>
FRAC Transports	
Aides à la réduction du temps de travail	
<b>7. La santé économique des entreprises</b>	<b>page 35</b>
Chiffre d'affaires, investissements et excédent brut d'exploitation des entreprises	
<b>Tableaux annexes</b>	<b>page 39</b>

## La progression sociale s'inscrit dans la durée même si des excès demeurent

L'année 2001 confirme en général les évolutions positives de l'année précédente, même si les chiffres marquent souvent un certain tassement. Ainsi :

- croissance de 3 % des effectifs salariés ;
- augmentation du nombre de FIMO délivrées (mais forte chute des FCOS après l'échéance de juillet 2000) ;
- poursuite de la hausse progressive des salaires ;
- accroissement de 5 % du chiffre d'affaires mais ralentissement des investissements.

Cette année a été marquée au plan national par l'annulation partielle du décret " Gaysot " ayant laissé les partenaires sociaux dans un flou juridique dommageable.

Dans l'attente des négociations et du nouveau décret du 25 avril 2002, il avait été convenu unanimement lors des commissions de suivi régionales de maintenir le statu-quo dans le mode de rémunération et de calcul de la durée du travail.

Il a par ailleurs été remarqué que les temps de service sont, en moyenne, respectés, mais qu'il demeure des excès donnant lieu à de nombreuses infractions.

La croissance, même modérée, du chiffre d'affaires des entreprises se ressent également dans l'évolution du respect de la condition de capacité financière.

En effet, aujourd'hui, moins de 10 % des entreprises ne respectent pas cette condition, et parmi celles-ci, la moitié d'entre-elles ont des capitaux propres négatifs. Ces chiffres ont été divisés par deux depuis un an ; ceci est un élément encourageant montrant la réelle prise en compte de cette obligation par les entreprises pendant cette période que l'Etat et la profession ont voulu " pédagogique ".

Cette année a également vu un événement essentiel pour préparer l'avenir du transport routier en Poitou-Charentes : le 23 novembre, l'Etat, le Conseil Régional et les Professionnels signaient le **Contrat d'Objectifs transport routier et activités auxiliaires du transport " seconde génération " 2000-2006**.

Ce document s'articule autour des axes de progrès suivants :

- accompagner les entreprises dans leurs efforts de modernisation par la promotion de la gestion des ressources humaines ;
- identifier les besoins des entreprises et leur apporter des réponses adaptées, diversifier les champs de recrutement ;
- développer une politique de communication sur l'attractivité des métiers et une image juste du secteur, mettre en réseau les différents acteurs du recrutement ;
- développer et renforcer la formation et en favoriser un meilleur accès ;
- développer, reconnaître et valider les compétences et les acquis de l'expérience.

Afin que ce contrat ne reste pas seulement un document, une convention d'application définit des actions concrètes et opérationnelles.

Parmi celles-ci la mise en place d'une fonction de veille sociale devrait sans doute amener à revoir la structure de ce tableau de bord annuel, si bien que ce numéro 3 sera sans doute le dernier sous cette forme !

Nous comptons sur la participation de tous pour concevoir cette évolution de façon à ce qu'elle réponde au mieux aux attentes de chacun.

Le président  
de l'observatoire régional  
des transports  
Serge GOYAULT



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.

## ✓ 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

Dans un contexte national de ralentissement conjoncturel, l'activité du transport routier se maintient avec un taux de croissance de 2,4 % et ce, en dépit du recul du transport routier international (-5 %).

Le secteur du TRM comprend 410 000 salariés dont 311 000 conducteurs au sein de 22 150 établissements. 24 300 postes ont été créés en 2001 soit une hausse des effectifs de 4,5 %.

La précarité recule si l'on ne considère que le recours aux CDD (moins de 30 % des embauches en 2001 contre 37 % en 2000). Cependant, le travail intérimaire progresse de façon importante, modérant cette assertion.

Le nombre de création d'entreprises de transport recule de 4 %. (Sources : *Bilan annuel social du TRM, DTT/SES, février 2002* ; *Notes de synthèse du SES n° 140*).

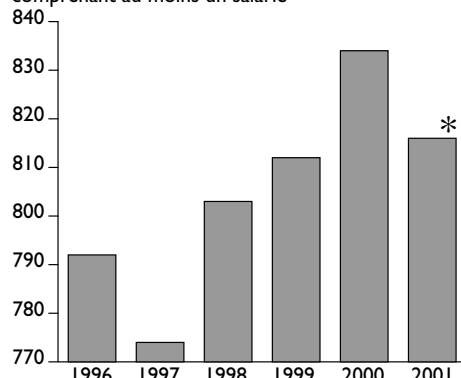
## ✓ Au plan régional

Le marché du travail régional subit globalement la même évolution que le niveau national. L'année 2001 connaît donc une progression modérée des indicateurs, après une année 2000 atypique. Le marché de l'emploi progresse mais sa typologie change : les offres de CDI sont en baisse, le recours aux CDD et aux emplois intérimaires se développe.

## I.1 Nombre d'établissements et de salariés

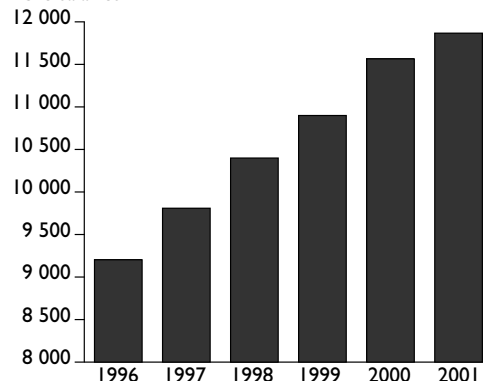
### Prédominance des petites et micros entreprises

nbre établissements comprenant au moins un salarié



\* 1248 établissements en 2001 dont 816 comprenant au moins un salarié

nbre salariés



Source : INSEE / Fichiers : Sirene et URSSAF

En 2001, la région Poitou-Charentes regroupe 816 établissements de transport routier de marchandises (TRM) comprenant au moins 1 salarié. Ce nombre est en recul pour la première fois depuis cinq ans, -2 %, baisse cependant à relativiser dans la mesure où l'année 2000 avait été fortement créatrice d'entreprises. Le niveau de 2001 est tout à fait honorable et supérieur à celui des 8 dernières années, si l'on exclut l'année 2000.

Le secteur du TRM continue d'être fortement créateur d'emploi puisque les effectifs salariés connaissent une progression constante

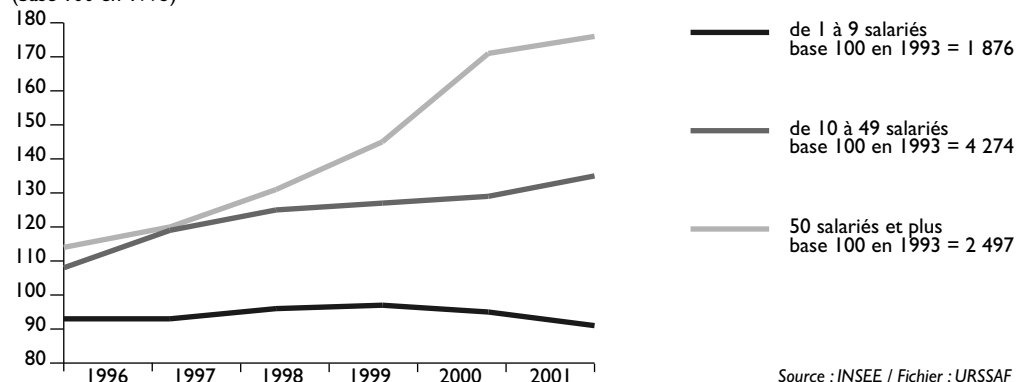
depuis 7 ans, soit une augmentation de 35 % entre 1993 et 2001. Cependant il faut noter qu'en 2001, cet indicateur enregistre l'évolution annuelle la plus faible de ces cinq dernières années avec seulement +3 %.

Le secteur du TRM se caractérise également par la prépondérance de petites et micros entreprises. 432 établissements de TRM implantés en Poitou-Charentes sont mono salariaux. Plus de 76 % des établissements ont des effectifs compris entre 1 et 10 salariés et seulement 3,5 % dépassent la barre des 50 salariés.

## I.2 Nombre de salariés selon la taille des établissements

### La moitié des salariés travaille dans des établissements moyens (10 à 49 salariés)

nbre salariés (base 100 en 1993)



Source : INSEE / Fichier : URSSAF

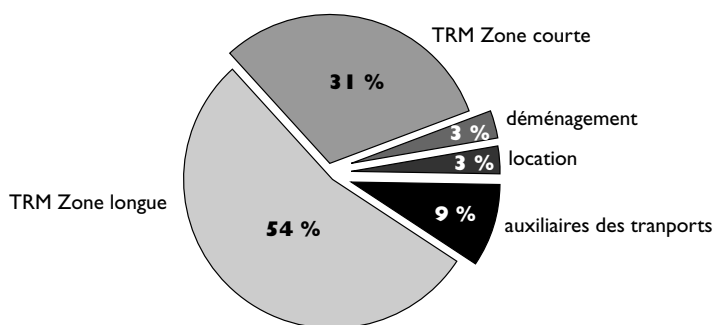
En Poitou-Charentes, la part représentative des effectifs salariés en fonction de la taille des établissements a beaucoup évolué durant les huit dernières années. Les effectifs présents dans les micros ou petites entreprises de TRM en Poitou-Charentes sont en chute constante. Ainsi en 1993, les effectifs des établissements de 1 à 9 salariés représentaient 22 % du total, en 2001, ils ne sont plus que 14 %.

Et inversement, les établissements de plus de 50 salariés, faiblement représentés en Poitou-Charentes, regroupent 37 % des effectifs en 2001 contre 29 % en 1993, ce qui indique une tendance à la concentration.

La part des effectifs des établissements de taille moyenne est stable, 49 % en 2001 comme en 1993.

## I.3 Répartition des établissements par type d'activité en 2001

**La moitié des établissements pratique la zone longue**



Source : INSEE / Fichier : Sirene

En Poitou-Charentes, 54 % des entreprises de transport routier de marchandises pratiquent de longues distances (TRM zone longue).

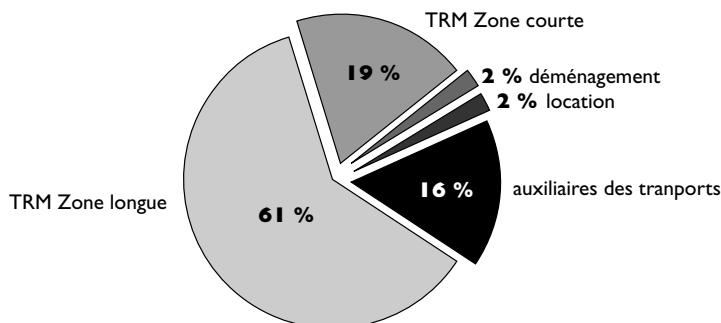
La tendance observée depuis 3 ans se confirme : la part de ce type d'établissements tend à baisser, passant de 62 % en 1993 à 54 % en 2000.

Inversement, les établissements du TRM de proximité sont, proportionnellement, de plus en plus nombreux (30 % des établissements en 2001 contre 22 % en 1992).

La part des établissements de déménagement, de location et des auxiliaires de transport reste inchangée par rapport aux années précédentes.

## I.4 Répartition des effectifs par type d'activité en 2001

**La majorité des effectifs appartient au TRM zone longue**



Source : INSEE / Fichier : URSSAF

Plus de 11 800 salariés sont employés dans le TRM en Poitou-Charentes. Près de 80 % d'entre eux travaillent dans les établissements pratiquant la zone longue ou la zone courte.

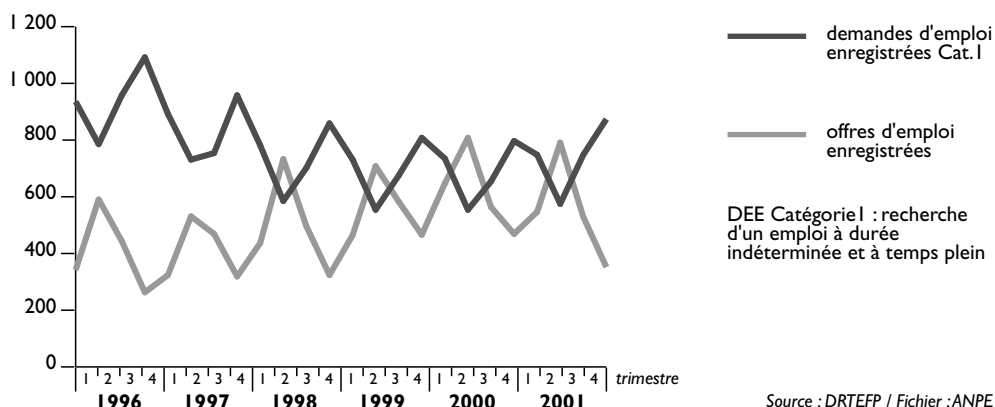
L'évolution de la répartition des effectifs par type d'activité montre une tendance à la baisse pour le TRM Zone longue (66 % en 1997 contre 60 % en 2001) au profit du TRM zone courte et des services auxiliaires des transports dont la représentativité augmente respectivement de +2 % et +3 % en 5 ans.

En comparaison avec l'année 1997, on constate que les effectifs salariés ont augmenté de la façon significative :

- 10 % dans la Zone longue
- 34 % dans la Zone courte
- 46 % dans le Déménagement
- 65 % dans la Location
- 49 % chez les Auxiliaires.

## I.5 Conducteurs routiers : demandes et offres d'emploi

**Saisonnalité  
du marché  
du travail...**



Les conducteurs routiers représentent l'essentiel du personnel effectif du TRM : 83 % du personnel de ce secteur économique en Poitou-Charentes pour l'année 2001, 76 % au niveau national (Sources : Tableau de bord régional 2001 de l'AFT-IFTIM et L'officiel des transporteurs n°2161 de mars 2002)

Les courbes des offres et demandes d'emploi sont isomorphiques et montrent depuis 4 ans, un rapprochement sensible, signe de tensions certaines entre l'offre et la demande. On constate toutefois en fin d'année 2001 une hausse significative des demandes (+7 %

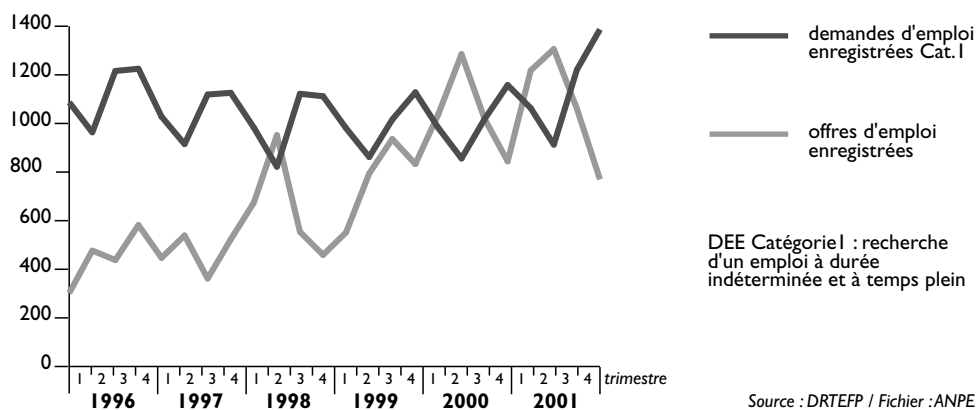
sur l'année) et une diminution sensible des offres (-11 % sur l'année), signe d'essoufflement du marché de l'emploi.

Depuis 1998 les offres dépassent sensiblement les demandes durant le second trimestre, démontrant la saisonnalité et la périodicité des tensions du marché du travail de ce secteur.

En septembre 2001, 64 % des entreprises de TRM enquêtées trimestriellement par l'ORT, déclaraient avoir des difficultés pour recruter des conducteurs routiers qualifiés et expérimentés.

## I.6 Sédentaires du TRM : demandes et offres d'emploi

**...et tension  
du marché  
du travail**



Comme pour les années précédentes, l'ANPE enregistre en moyenne sur l'année 2001, plus de 6 offres d'emploi de sédentaires pour 4 postes de conducteurs routiers.

En terme de cumul annuel, on s'aperçoit toutefois que le nombre de demandes d'emploi s'élève en 2001 par rapport à 2000 (+14 %) alors que parallèlement, les offres n'augmentent que de 4 %.

Dans le détail, on constate que le nombre d'offres demeure supérieur au nombre de demandes durant la première moitié de l'année 2001. A partir du troisième trimestre, la

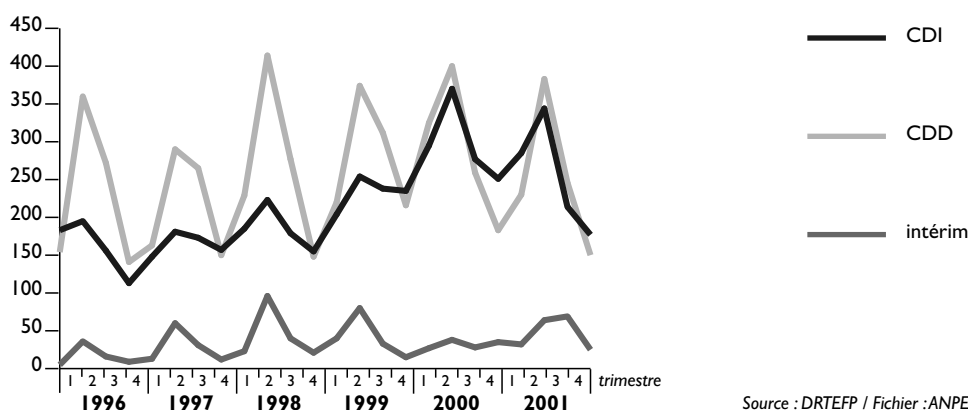
courbe s'inverse, le nombre de demandes d'emploi augmente, posant le problème de l'adéquation entre l'offre et la demande.

Ce phénomène est le signe d'une certaine dégradation du marché du travail, dans un contexte de ralentissement de l'activité, après plusieurs années d'embellie.

En 2001, plus de 95 % des offres et demandes d'emplois concernent des emplois de manutention ou de stockage, seules 1 % des offres et 4 % des demandes étaient destinées aux agents de maîtrise, techniciens ou cadres.

## I.7 Conducteurs routiers : offres d'emploi par type de contrat

**Une répartition égale entre CDD et CDI**



Source : DRTEFP / Fichier : ANPE

En 2001, 46 % des offres proposent des contrats à durée indéterminée. Ce nombre est en baisse de 15 % par rapport à 2000. Données comparables pour les CDD qui représentent 45 % des offres et qui régissent de 14 %.

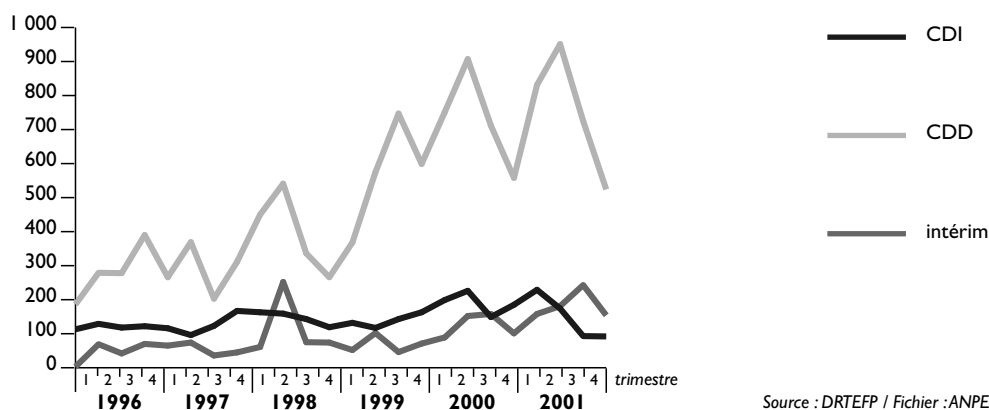
Les caractéristiques du marché du travail des conducteurs routiers montrent un équilibre relatif dans la mesure où la part des contrats à durée indéterminée et celle des offres d'emplois temporaires sont équivalentes.

Le nombre de propositions d'emplois durables en 2001, comme en 2000, est quasiment similaire aux offres d'emplois temporaires plus précaires.

Le recours à l'intérim connaît une augmentation importante +48 % par rapport à l'année précédente, tout en ne représentant que 9 % des offres.

## I.8 Sédentaires du TRM : offres d'emploi par type de contrat

**Une majorité d'offres d'emplois en CDD ou en intérim**



Source : DRTEFP / Fichier : ANPE

Le nombre d'offres d'emploi des sédentaires du TRM a plus que doublé entre 1996 et 2001.

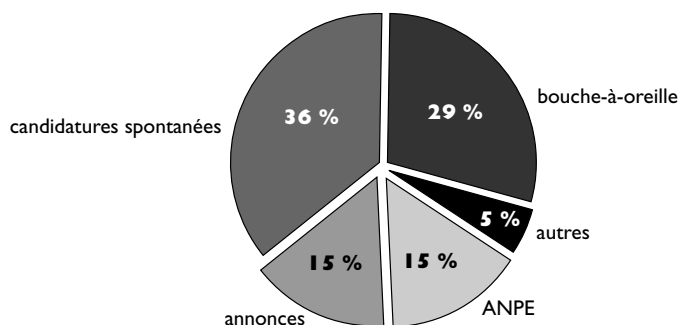
Cependant, la typologie de ce secteur reste sensiblement différente de celle des conducteurs routiers puisque le nombre d'offres temporaires donc précaires y est majoritaire : 70 % des annonces proposées par l'ANPE correspondent à des CDD.

L'intérim connaît une hausse spectaculaire depuis 5 ans, puisque le nombre d'offres a été multiplié par quatre. En 2001, 17 % des offres totales sont des offres intérimaires.

La flexibilité et la précarité des contrats sont donc les points saillants dans ce secteur.

## I.9 Mode de recrutement des salariés en 2001

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



Source : Enquête ORT

Le recrutement du personnel roulant dans le secteur du transport routier de marchandises présente une particularité propre à ce secteur puisqu'il s'effectue essentiellement par le biais des candidatures spontanées et du "bouche à oreille". Selon les résultats de l'enquête trimestrielle de l'ORT, les chefs d'entreprises font peu appel aux services de l'ANPE et n'ont que faiblement recours aux annonces.

Signalons que le Contrat d'Objectif de la branche Transport (COT) de la région, signé fin 2001, tend à prendre en compte cette problématique et cherche une meilleure adéquation entre la formation, le métier et l'emploi. Il vise à mettre en œuvre les moyens d'améliorer la situation relative à l'emploi, la formation et au recrutement dans le secteur des transports par le biais d'un partenariat étroit entre les services de l'État, du Conseil Régional, les instances professionnelles, le service public de l'emploi et les organismes de formation.

# Formation 2

## ✓ Au plan national

Le niveau moyen de formation des salariés des transports routiers tend à s'élever, suivant en cela la tendance globale. Cependant, ce niveau reste limité par rapport à l'ensemble des secteurs économiques. Le nombre de candidats reçus à un diplôme de l'enseignement professionnel de la branche transport est en constante augmentation. Ainsi 136 643 personnes ont suivi une formation en 2001 (formations initiales et continues), 5 211 contrats de qualifications ont été signés dont les 3/4 pour les métiers de conduite, les formations " matières dangereuses " ont progressé de 21,5 %, le nombre de FIMO est passé de 6 961 en 2000 à 8 211 en 2001 et les formations de conducteurs hors FCOS ont augmenté de 11,5 % (Source : AFT-IFTIM).

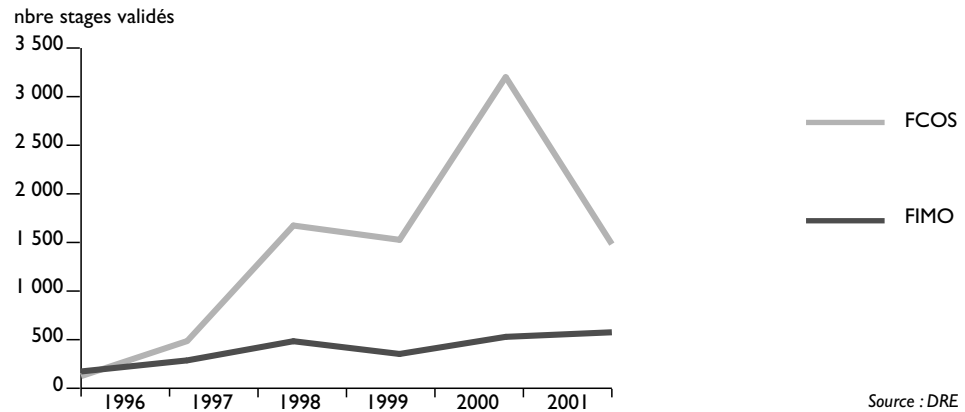
## ✓ Au plan régional

A l'instar de la tendance nationale, on assiste à une baisse des FCOS, prévisible, liée à l'échéancier réglementaire. Le nombre de stages FIMO, validés dans la région en 2001, connaît une stabilisation de son niveau avec une augmentation de 10 %.

Le nombre d'attestations de capacité de transport délivrées, après deux années consécutives de baisse, signe du relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession, augmente de 15 %.

## 2.1 Nombre de stages FIMO et FCOS validés

### Stabilisation du nombre des FCOS



**Rappel :** La formation initiale minimale obligatoire (FIMO) 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.

En 2001, le nombre d'attestations de formation continue obligatoire de sécurité (FCOS)

délivrées en Poitou-Charentes retrouve le niveau des années 1998 et 1999, après une augmentation spectaculaire durant l'année 2000, en raison des contraintes du calendrier qui imposait l'obtention de cette formation obligatoire à tous les conducteurs au 1er juillet 2000.

Le nombre de FIMO (formation initiale minimum obligatoire) délivrées en 2001 a augmenté de 10 % par rapport à l'année 2000.

## 2.2 Insertion après la FIMO

### 8 stagiaires sur 10 trouvent un emploi dans un délai de 6 mois

	Nombre de stages FIMO validés	Estimation du taux de placement à 3 mois des stagiaires
<b>1997</b>	287	42 %
<b>1998</b>	484	76 %
<b>1999</b>	413	60 %
<b>2000</b>	529	69 %
<b>2001</b>	576	N.D.

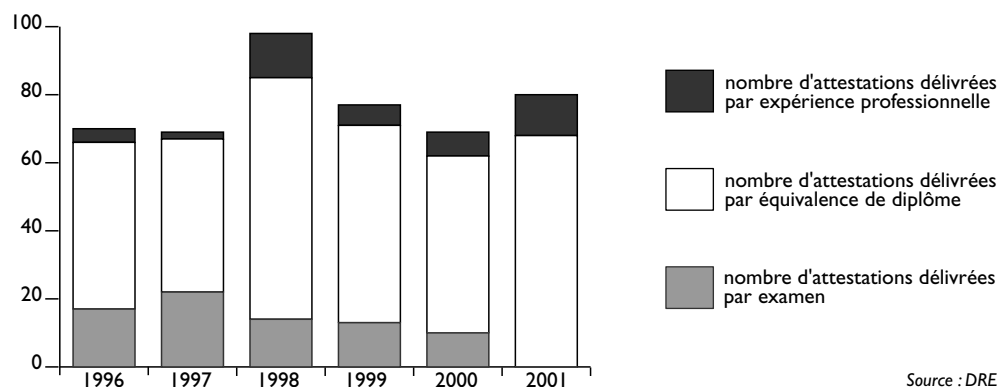
Source : DRE

**Précaution de lecture :** En Poitou-Charentes, le taux de placement après la formation initiale minimum obligatoire (FIMO) 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 2000, 69 % des stagiaires ont trouvé un emploi dans les trois mois suivant l'obtention de la FIMO dont 30 % en contrats à durée indéterminée. Le taux de placement des stagiaires six mois après leur sortie de formation a été plus élevé puisqu'il a atteint le chiffre honorable de 83 %. 53 % des offres proposaient des emplois en CDI.

## 2.3 Accès à la formation de transporteurs

**9 attestations sur 10  
obtenues  
par équivalence  
de diplôme**



Source : DRE

En dépit du relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession, le nombre d'attestations de capacité de transport délivrées en 2001 augmente de 16 % par rapport à l'année 2000.

Pour la première fois, le nombre d'attestations délivrées par examen est nul, aucun inscrit au centre d'examen de Nantes n'ayant été reçu. Les attestations sont acquises par

équivalence de diplôme à plus de 85 % ou par 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, 60 justificatifs ont été délivrés en 2001 en Poitou-Charentes contre 43 en 2000 (dont 98 % par expérience professionnelle).

# Durée du travail 3

## ✓ 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

Au niveau national, la durée hebdomadaire moyenne de service reste globalement stable depuis plusieurs semestres. Cette constatation vaut également pour les temps de conduite. Le temps de travail hebdomadaire est en moyenne de 50 heures en 2001 (51 heures en 2000) pour les conducteurs " longue distance " et de 46 heures 30 pour les conducteurs " courte distance ".

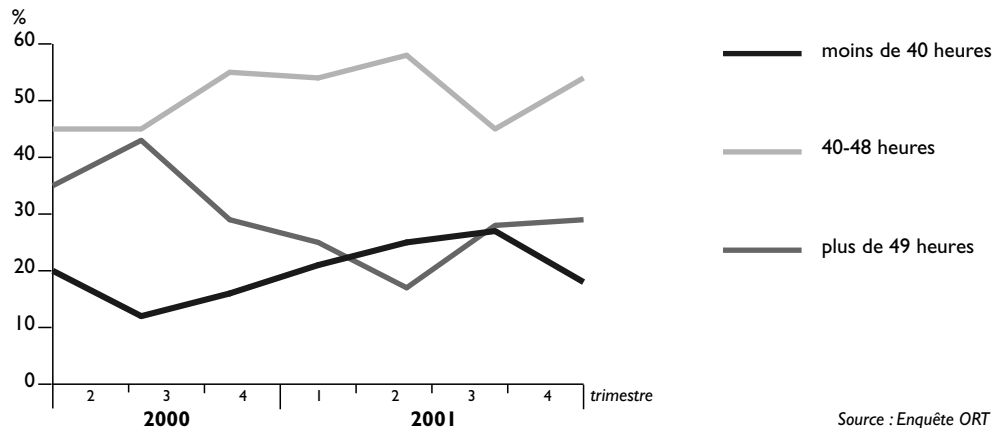
Pour cette dernière catégorie, la durée légale du travail sur une semaine isolée est de 48 heures. Pour les conducteurs " longue distance ", le temps de service est désormais de 43 heures. La durée maximale hebdomadaire sur une semaine isolée est de 56 heures. La durée moyenne hebdomadaire maximale de temps de service doit être de 50 heures.

## ✓ En Poitou-Charentes

Selon les résultats de l'enquête ORT, en 2001, la durée hebdomadaire du travail dans les entreprises régionales est supérieure à la moyenne nationale. Près de 25 % des entreprises déclarent que la durée hebdomadaire moyenne de leurs salariés est supérieure à 49 heures.

## 3.1 Durée du travail des conducteurs routiers

**76 % des conducteurs routiers ont des temps de travail compris entre 40 et 56 heures hebdomadaires**



Source : Enquête ORT

**Précaution de lecture :** 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 ne peuvent donc être comparés avec ceux de la publication n° 1.

76 % des conducteurs routiers pratiquent des temps de service compris entre 40 et 56 heures hebdomadaires.

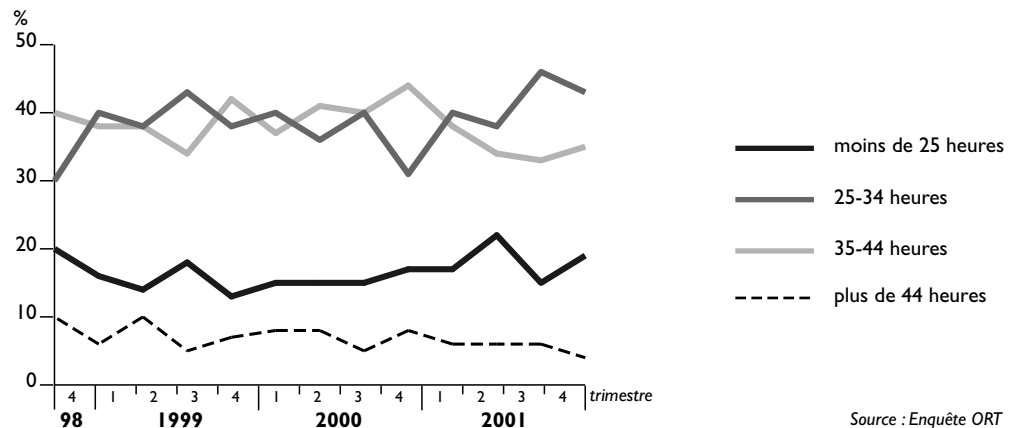
En moyenne, 25 % des entreprises régionales déclarent que leurs employés ont un temps de travail supérieur à 49 heures.

Les résultats des enquêtes 2001, réalisées auprès d'entreprises de TRM de la région, montrent que 78 % (contre 85 % en 2000) d'entre elles déclarent que leurs conducteurs routiers effectuent un temps de travail supérieur à 39 heures hebdomadaires. Près de

A noter, les petites entreprises de moins de 20 salariés sont sur-représentées pour les temps de travail supérieurs à 56 heures hebdomadaires.

## 3.2 Temps de conduite des conducteurs routiers

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



Source : Enquête ORT

Le temps de conduite constitue la composante principale du temps de travail d'un conducteur routier.

La taille des entreprises influe sur les extrêmes de l'échelle, ainsi les entreprises de plus de 20 salariés sont plus représentées pour les temps de conduite inférieurs à 25 heures. Inversement, les entreprises de moins de 20 salariés sont majoritaires pour les temps de conduite supérieurs à 44 heures.

En moyenne sur l'année 2001, 77 % des entreprises, toutes tailles confondues, estiment le temps de conduite de leurs employés entre 25 et 44 heures hebdomadaires. 18 % d'entre elles l'évaluent inférieur à 25 heures et 5 % supérieur à 44 heures.

# Rémunération 4

## ✓ Précautions de lecture

Comme pour la durée du 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 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.

En 2000\*, le salaire net moyen (+ primes) des conducteurs est de 1 275 euros auquel s'ajoute 287 euros de frais de route. Le montant cumulé du salaire et des primes est moins élevé dans les entreprises de moins de 10 salariés. Ces derniers augmentent peu en fonction du nombre de nuits d'absence hors du domicile.

A contrario, le montant des frais de route pour les conducteurs " longue distance " est trois fois plus élevé que pour les " courtes distances " (Source : *Bilan annuel social du TRM, DTT/SES, février 2002*).

*\* pas de données 2001 disponibles à l'échelon national*

## ✓ Au plan régional

En 2001, selon les résultats de l'enquête ORT, la tendance est à l'augmentation progressive des salaires des conducteurs routiers.

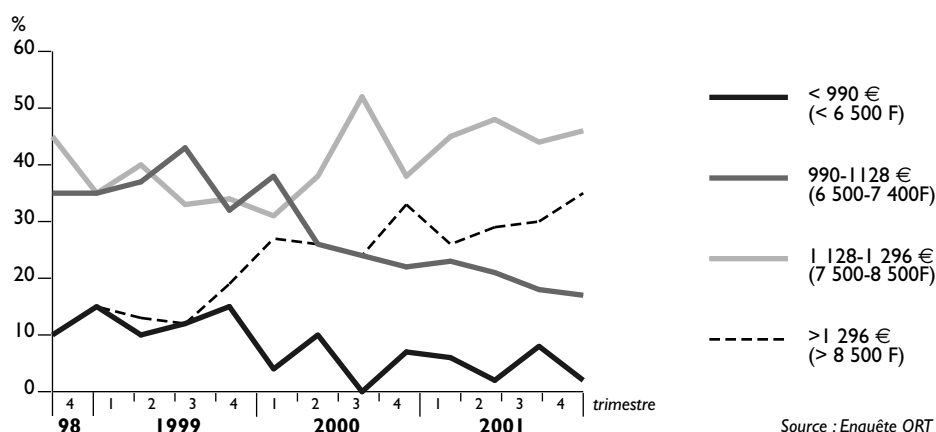
On constate un lien étroit entre la durée du travail et le niveau de rémunération.

9 chefs d'entreprises sur 10 annoncent des salaires mensuels supérieures à 1 128 euros pour leurs conducteurs travaillant plus de 48 heures par semaine. Ils sont 7 sur 10 à afficher le même niveau de rémunération pour les chauffeurs effectuant moins d'heures.

La part relative des frais de route dans le montant global des sommes perçues reste importante. Leur montant apparaît directement corrélé à la durée du travail.

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

**Progression confirmée des rémunérations des conducteurs**



Source : Enquête ORT

Selon les résultats de l'enquête conjoncturelle qui fournit des éléments sur la rémunération des conducteurs routiers en Poitou-Charentes, il semblerait que le niveau des salaires augmente progressivement depuis 3 ans.

En effet, en 2001, plus des 3/4 des entreprises répondantes indiquent verser à leurs conducteurs travaillant moins de 48 heures hebdomadaires un salaire net supérieur à 1 128 euros mensuel. Ils n'étaient que 51 % en 1998.

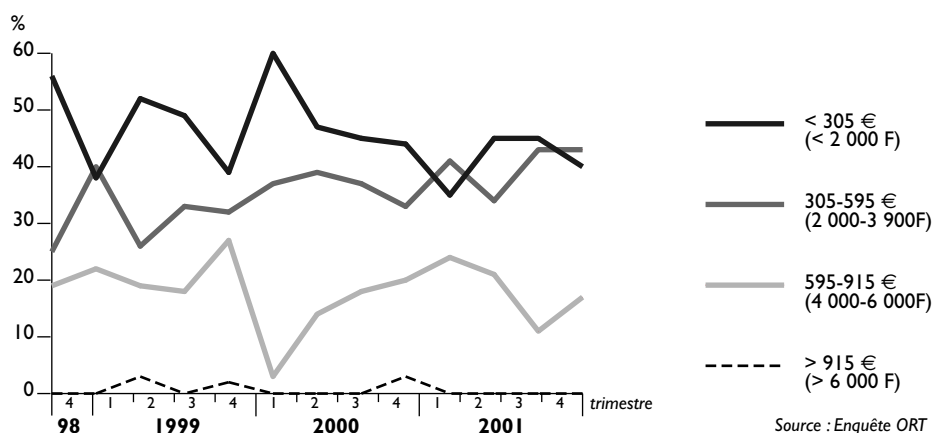
Parallèlement, les courbes concernant les salaires les plus bas diminuent sensiblement depuis la fin 1999.

Cette tendance s'inscrit pleinement dans le cadre de la revalorisation des grilles de rémunérations minimales prônées par l'accord du 14 novembre 2001.

Précisons que l'analyse de l'enquête ne fournit pas de résultats significatifs au sujet du niveau de rémunération selon la taille des établissements.

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

**Des frais de route toujours élevés**



Source : Enquête ORT

**Définition :** Les frais de route sont destinés à rembourser les frais de voyage du personnel "roulant" (indemnités de repas et de repos journalier).

En 2001, 4 entreprises sur 10 déclarent verser des frais de route compris entre 305 et 595 euros à leurs conducteurs ayant une durée de travail hebdomadaire inférieure ou égale à 48 heures par semaine. Ils sont 18 % à annoncer des frais compris entre 595 et 915 euros.

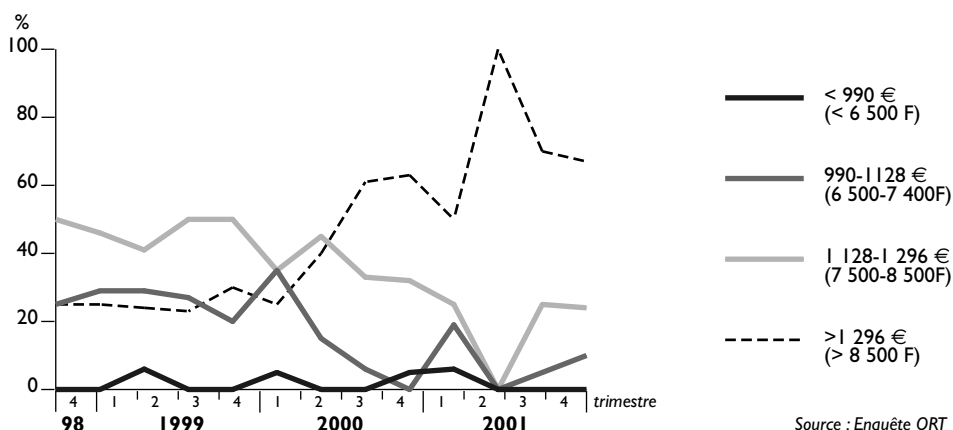
2 constats pour cette année :

- le montant moyen des frais de route reste relativement élevé ;
- il semblerait que le niveau de ces frais progresse en 2001 alors qu'il tendait à se réduire en 2000.

Comme l'an passé, on remarque également que les petites et moyennes structures ont tendance à verser des frais de route d'un montant moins élevé que les entreprises plus importantes.

## 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**



Source : Enquête ORT

Si l'on se réfère aux résultats de l'enquête ORT, on constate que le niveau de rémunération est sensiblement lié à la durée du travail.

En effet, 9 entreprises sur 10 versent en 2001 un salaire supérieur ou égal à 1 128 euros nets à leurs conducteurs effectuant plus de 48 heures hebdomadaires. Alors qu'elles ne sont que 76 % à assurer ce même niveau de salaire pour leurs chauffeurs travaillant moins d'heures.

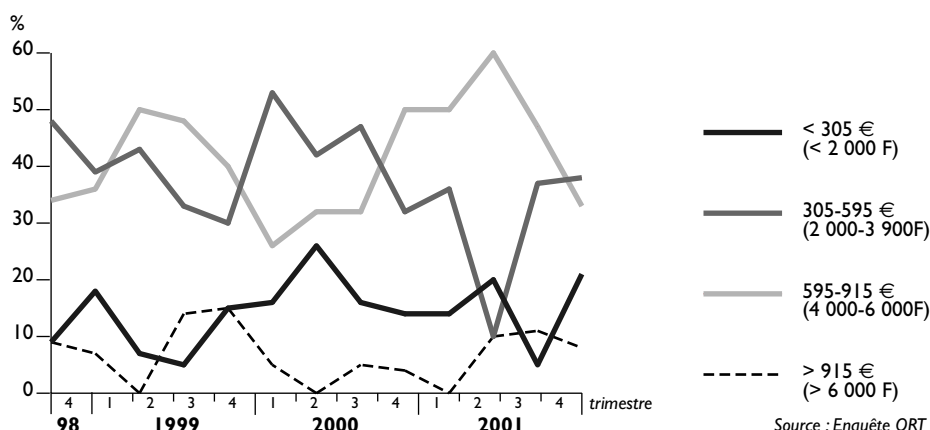
Le deuxième phénomène marquant est la tendance à la poursuite de la hausse des salai-

res perçus. En 2001, 72 % des chefs d'entreprises affichent des rémunérations mensuelles supérieures à 1 296 euros (contre seulement 47 % l'année précédente et 26 % en 1999). Cette progression est plus forte chez les conducteurs affichant plus d'heures ("longue distance" principalement).

On peut considérer que cette amélioration des salaires correspond en partie à un effet de "rattrapage" par rapport aux autres secteurs, le niveau moyen de salaire dans le TRM étant plus faible que celui des autres secteurs des transports et du reste de l'économie.

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

**Vers une augmentation des frais de route ?**



Source : Enquête ORT

Le niveau des frais de route apparaît également aller de pair avec la durée des temps de service.

Pour illustration, dans 55 % des entreprises, les frais de route des conducteurs travaillant plus de 48 heures hebdomadaires dépassent la barre des 595 euros (contre 18 % pour les conducteurs ayant une durée du travail inférieure).

Alors qu'ils tendaient à diminuer en 2000, il semblerait que les frais de route augmentent

de nouveau en 2001. En moyenne sur l'année 2001, 45 % des chefs d'entreprises répondants annoncent un montant d'indemnités inférieur à 595 euros contre 62 % en 2000.

Comme l'an passé, les entreprises de plus de 20 salariés sont plus nombreuses à situer leurs frais de route sur les fourchettes hautes (> à 595 euros), les structures de moins de 20 salariés les situant principalement sur les tranches inférieures.

# Sécurité 5

## ✓ Au plan national

Le transport et la manutention de marchandises restent des activités à risques : en 2000, sur un effectif salarié de 830 000 personnes plus de 60 000 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt. Le taux de risques est de 7 % alors que pour l'ensemble des activités économiques il est inférieur à 5 %.

Sur la route, on ne peut que constater une baisse du nombre d'accidents impliquant un poids lourd cependant le taux de gravité reste élevé, en moyenne deux fois supérieur au taux concernant l'ensemble des véhicules.

Afin d'améliorer la sécurité des conducteurs routiers, le port obligatoire de la ceinture de sécurité devrait leur être imposé prochainement. 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).

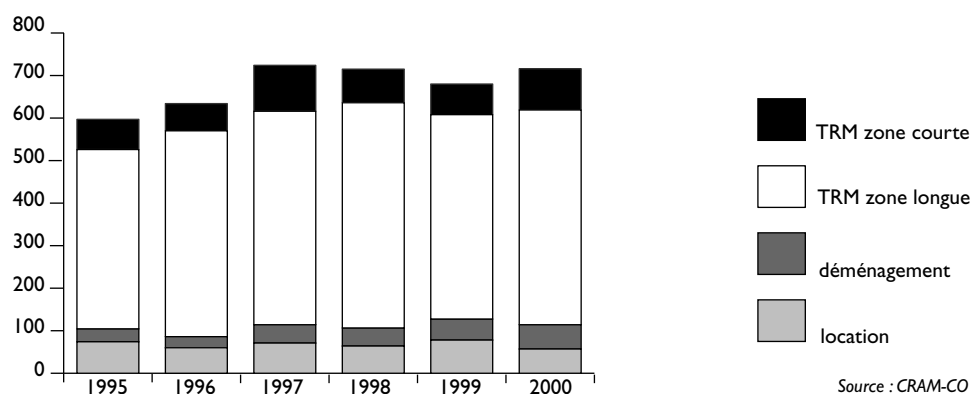
## ✓ Au plan régional

En 2000, le nombre d'accidents de travail augmente de 5 % après deux années consécutives de baisse. Le taux de risque d'accidents de travail entraînant une incapacité permanente (AAIP) stagne et reste au niveau de l'année précédente.

La diminution du nombre global d'accidents de la route constatée depuis 1998 perdure en 2001. Bien que le nombre d'accidents ayant impliqué un poids-lourd baisse de 18 %, le taux de gravité des accidents ayant impliqué un poids-lourd augmente de 17 % et conserve 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

**Augmentation du nombre d'accidents de travail avec arrêt et ...**



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 (source : CRAMCO 1999).

En Poitou-Charentes, le nombre d'accidents de travail avec arrêt enregistré dans le secteur du transport routier de marchandises augmente de 5 % en 2000, après avoir diminué durant deux années consécutives. Cependant, cette progression est à relativiser dans la mesure où le niveau de l'année 2000

est équivalent à celui de 1998.

La majorité des accidents de travail avec arrêts (70 %) ont lieu dans le secteur du transport routier de marchandise " zone longue " qui regroupe également les 3/4 des effectifs salariés du TRM. La hausse la plus marquée concerne le TRM de proximité qui affiche une augmentation de +35 % par rapport à l'année précédente. Le secteur de la location connaît une baisse sensible des accidents du travail de -27 %.

## 5.2 Taux de risque et gravité des accidents de travail

**... stagnation du taux de risque**

	Nombre de salariés*	Accidents avec Arrêt (A.A.)		Accidents avec Arrêt 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**	
<b>1995</b>	7 891	597	7,6	53	0,7	4
<b>1996</b>	7 940	634	8,0	42	0,5	2
<b>1997</b>	8 548	724	8,5	32	0,4	3
<b>1998</b>	8 908	715	8,0	50	0,6	1
<b>1999</b>	9 347	680	7,3	41	0,4	3
<b>2000</b>	9 808	716	7,3	37	0,4	0

\* auxiliaires exceptés

\*\* taux de risque = nombre d'A.A. ou d'A.A.I.P. pour 100 salariés

Sources: CRAM-CO et INSEE (Nbre salariés)

En dépit de la croissance de l'activité dans le secteur du TRM, le taux de risque d'accidents de travail avec arrêt stagne en 2001 (avec une proportion de 7.3 %) après deux années consécutives de baisse.

Le taux de risque d'accidents de travail entraînant une incapacité permanente (A.A.I.P.) se stabilise également et reste au niveau des années 1997et 1999.

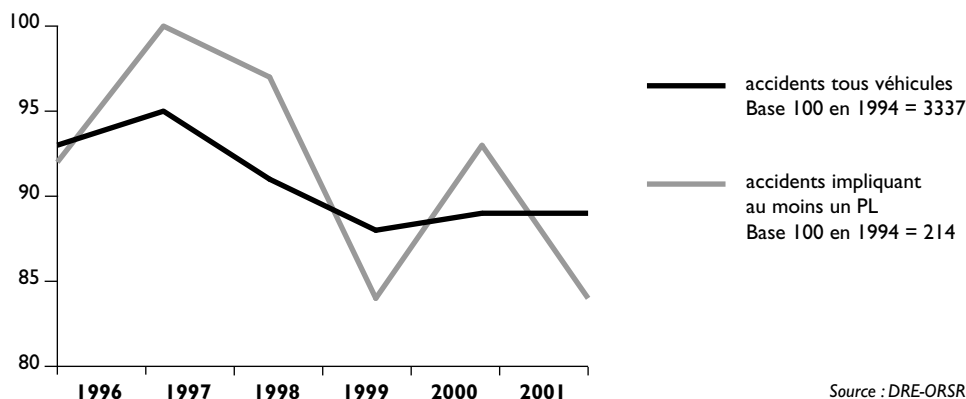
En 2000, les A.A.I.P. représentent 5 % de l'ensemble des accidents de travail, contre 11 % en 1993, 7 % en 1998 et 6 % en 1999.

Ces accidents à forte gravité sont essentiellement enregistrés dans le secteur du transport " longue distance ".

A noter, pour la première année, le nombre de décès pour la région Poitou-Charentes est nul.

## 5.3 Accidents de la route impliquant au moins un poids lourd

**Baisse du nombre d'accidents ...**



Source : DRE-ORSR

Le nombre global d'accidents de la route en Poitou-Charentes continue de diminuer et enregistre pour 2001 une baisse de 10 %.

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).

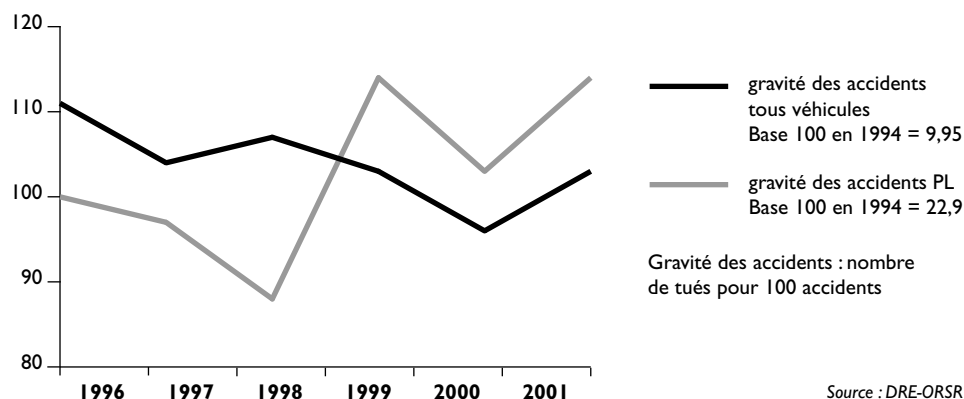
Dans la région, le nombre d'accidents impliquant au moins un poids-lourd (PL) baisse de 18 %.

La répartition des accidents ayant impliqué un poids-lourd reste quasiment identique à celle de l'an passé, avec toutefois une légère baisse sur les autoroutes au détriment des RN :

- 7 % sur autoroute ;
- 43 % sur route nationale ;
- 37 % sur route départementale ;
- 12 % sur voie communale.

## 5.4 Taux de gravité des accidents de la route

**... mais augmentation du taux de gravité**



Source : DRE-ORSR

En Poitou-Charentes, le taux de gravité des accidents de la route (tous véhicules confondus), après avoir diminué en 2000, enregistre une augmentation en 2001. Ce taux connaît son niveau le plus élevé depuis 1995.

Le taux de gravité des accidents impliquant un poids-lourd est à peu près 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, s'est inversée durant l'année 2001. Ce taux progresse de 17 %.

En 2001, 15 % des victimes de la route en Poitou-Charentes ont trouvé la mort dans un accident impliquant au moins un poids-lourd.

# Aides au secteur 6

## ✓ 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 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.

En 2001, 236 entreprises ont présenté une demande de réduction de cotisations sociales, 151 dossiers ont reçu une réponse favorable, 33 ont été rejetés. 472 demandes d'allègement des cotisations sociales ont été comptabilisées dont 310 ont été acceptées et 56 déboutées.

Au regard des données nationales (41 000 entreprises inscrites au registre des transports), on constate que ces dispositifs sont peu sollicités par les entreprises.

## ✓ En Poitou-Charentes

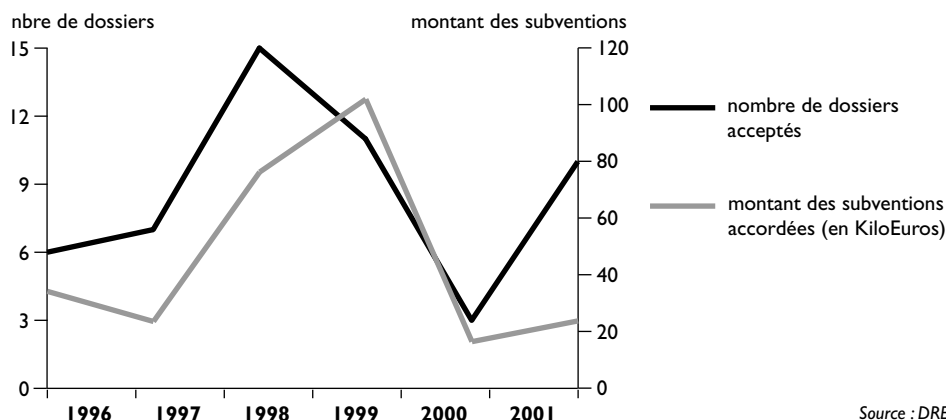
Les entreprises régionales font peu appel au dispositif d'aides pour la réduction du temps de travail. Seuls 63 dossiers de réduction de cotisations sociales et d'allègement de cotisations sociales ont été déposés en 2001.

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

Par ailleurs, en 2001, seules cinq entreprises de la région ont reçu une réponse favorable pour les fonds régionaux d'aide au conseil (FRAC transport).

## 6.1 FRAC transports

**25 000 euros versés aux entreprises pour une aide au conseil**



Source : DRE

**Définition :** Les Fonds Régionaux d'Aide au Conseil (FRAC) permettent aux entreprises de transport bénéficiaires d'avoir recours à un cabinet d'études pour les accompagner dans leur projet ou de bénéficier d'aides à la création d'emploi. Il s'agit en règle générale d'études portant sur les stratégies de l'entreprise, les enjeux d'une diversification et d'une restructuration ou encore sur la pertinence de l'embauche d'un cadre lors de la création d'un service. L'objectif de ce dispositif est d'aider ces entreprises à mieux se structurer afin de s'adapter efficacement aux besoins du marché.

Après les années fastes de 1998 et 1999, le dispositif FRAC connaît une deuxième année consécutive relativement creuse. Bien que les entreprises aient déposé trois fois plus de dossiers qu'en 2000, le nombre de réponses favorables reste faible. Toutefois, le montant des subventions versées est en augmentation de 42 %. Dans le détail, on constate que la totalité des aides accordées concerne l'aide au conseil dont 40 % pour des études longues et 60 % pour des études courtes.

## 6.2 Aides à la réduction du temps de travail en 2001

**Des dispositifs encore peu sollicités**

	nombre de dossiers déposés	dossiers acceptés
<b>allègement des cotisations sociales</b>	26	23
<b>réduction des cotisations sociales</b>	37	24

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 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°2002-622 du 25/04/2002).

En 2001, 37 dossiers ont été déposés à la DRE. 8 demandes ont reçu un avis défavorable

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. 88 % des 26 dossiers déposés ont reçu un avis favorable.

Ces aides étant encore fort peu sollicitées, ces résultats ne sont toujours pas à la mesure des enjeux sur ce secteur.

# Santé économique des entreprises 7

## ✓ 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 750 000 euros, et auprès de quelques grands établissements.

En janvier 2002, 75 entreprises ont répondu à cette enquête ; celles-ci représentent un peu plus de 3 300 salariés soit 38 % 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. **Les résultats de cette enquête reflètent donc une tendance générale et sont à considérer avec prudence.**

## ✓ Au plan national,

En dépit de la diminution des coûts du carburant, la dégradation de la conjoncture et le ralentissement des transports internationaux (-6 %) ont pesé sur la production du transport routier de marchandises. Le nombre de tonnes-kilomètres effectuées durant l'année 2001 a augmenté de 1,6 % par rapport à 2000, contre +5 % en 2000 et +7 % en 1999.

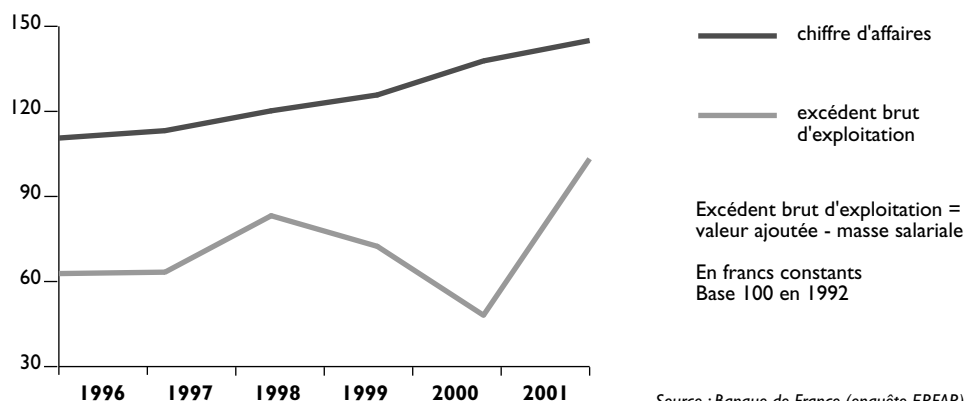
Toutefois, la hausse des prix conjuguée à la baisse des coûts a permis d'augmenter de 8 % la valeur ajoutée des entreprises et de restaurer leurs marges, notamment trop faibles dans ce secteur. (Sources : *Notes de synthèse du SES n° 140*, mars-avril 2002 ; *SES Infos rapides n° 157*, juillet 2002).

## ✓ Au plan régional,

Les entreprises de TRM de la région ont enregistré une croissance ralentie de leur chiffre d'affaires de 5 % en 2001 contre plus de 9 % en 2000 (source : *enquête 2002 de la Banque de France*). Les entreprises de transports internationaux ont davantage augmenté leur chiffre d'affaires. La baisse du prix du carburant et le relèvement des tarifs intervenus en début d'année ont permis une amélioration des marges. Prudentes, les entreprises ont privilégié le ralentissement de leurs investissements.

## 7.1 Chiffre d'affaires et excédent brut d'exploitation

**Amélioration de la rentabilité des entreprises dans un contexte de progression du chiffre d'affaires**



L'activité progresse de nouveau dans le secteur du transport routier de marchandises en 2001, mais à un rythme moins soutenu qu'en 2000. La Banque de France indique que les plus fortes hausses de chiffres d'affaires sont enregistrées dans les grandes entreprises, spécialisées dans le transport international (source : enquête 2002 Banque de France).

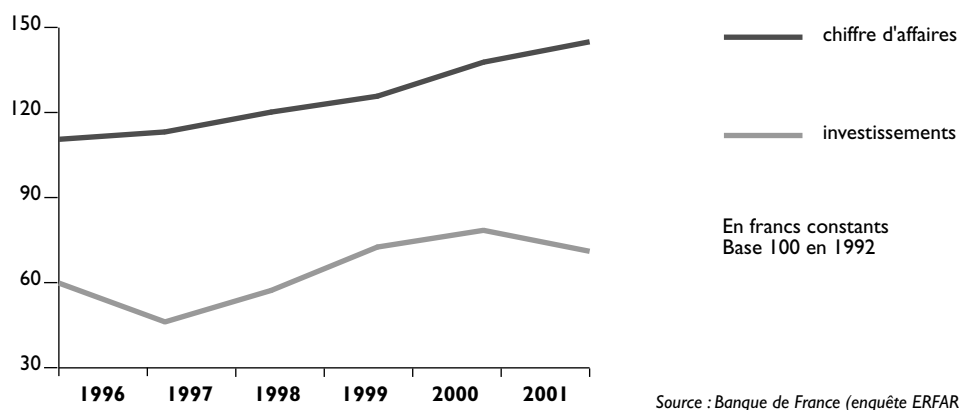
Après deux années de baisse consécutive, l'excédent brut d'exploitation des entreprises affiche une nette amélioration. Ce résultat est à mettre au profit de la baisse des prix du carburant, du remboursement partiel des taxes

sur le gasoil et du relèvement des prix du transport opéré jusqu'en début d'année 2001.

Par département, l'évolution 2001/2000 du chiffre d'affaires oscille entre 6 et 8 %. Grâce à un raffermissement de la demande, tant à l'interne qu'à l'export, la Charente-Maritime enregistre la meilleure progression. A l'inverse de l'année dernière, tous les départements constatent un redressement de leur rentabilité d'exploitation, à l'exception de la Charente.

## 7.2 Chiffre d'affaires et investissements

**Coup de frein sur les politiques d'investissement dans les entreprises**



Après trois années de hausse régulière de l'investissement, notamment pour renouveler le matériel et étendre les parcs, les entreprises freinent leur politique d'achats en 2001.

Cette tendance peut être mise en corrélation avec le ralentissement de la croissance des chiffres d'affaires, qui est par ailleurs plus marqué dans le transport " zone longue " et dans les structures de moins de 50 salariés.

La situation par département est assez contrastée, 2001 ayant été une année de

modernisation des équipements en Charente et Charente-Maritime et une année de contraction des investissements dans la Vienne et les Deux-Sèvres.

Un tassement de l'activité pour 2002 est attendu dans tous les départements et devrait s'accompagner d'une réduction des investissements, excepté dans les Deux-Sèvres qui prévoit de rajeunir partiellement un parc vieillissant.

# Annexes

Tableau I.1 Etablissements et salariés du TRM en Poitou-Charentes

	Etablissements comprenant au moins 1 salarié	Effectifs salariés
<b>1996</b>	792	9 203
<b>1997</b>	774	9 809
<b>1998</b>	803	10 399
<b>1999</b>	812	10 899
<b>2000</b>	834	11 565
<b>2001</b>	816	11 867

Source : INSEE Fichiers Sirene et URSSAF

Tableau I.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
<b>1996</b>	1 749	4 602	2 852
<b>1997</b>	1 736	5 085	2 988
<b>1998</b>	1 792	5 328	3 279
<b>1999</b>	1 825	5 443	3 631
<b>2000</b>	1 781	5 505	4 279
<b>2001</b>	1 702	5 764	4 401

Source: INSEE Fichiers Sirene et URSSAF

Tableau I.3 Répartition des établissements par type d'activité en 2001

<b>TRM Zone longue</b>	442
<b>TRM Zone courte</b>	250
<b>Déménagement</b>	27
<b>Location</b>	21
<b>Auxiliaires des transports</b>	76

Source : INSEE Fichier Sirene

Tableau I.4 Répartition des effectifs par type d'activité en 2001

<b>TRM Zone longue</b>	7 153
<b>TRM Zone courte</b>	2 253
<b>Déménagement</b>	281
<b>Location</b>	295
<b>Auxiliaires des transports</b>	1 884

Source : INSEE Fichier Urssaf

## Tableaux 1.5 et 1.6 Demandes et offres d'emploi enregistrées pour les

conducteurs routiers

	Demandes d'emploi	Offres d'emploi
<b>1999</b>		
1er trim.	732	464
2e trim.	554	708
3e trim.	675	583
4e trim.	808	466
<b>2000</b>		
1er trim.	735	647
2e trim.	554	808
3e trim.	654	564
4e trim.	797	469
<b>2001</b>		
1er trim.	748	547
2e trim.	575	791
3e trim.	748	529
4e trim.	874	352

Source: DRTEFP Fichier ANPE

sédentaires

	Demandes d'emploi	Offres d'emploi
<b>1999</b>		
1er trim.	980	552
2e trim.	862	794
3e trim.	1 016	936
4e trim.	1 128	833
<b>2000</b>		
1er trim.	981	1 039
2e trim.	856	1 285
3e trim.	1 018	1 019
4e trim.	1 158	844
<b>2001</b>		
1er trim.	1 063	1 218
2e trim.	913	1 306
3e trim.	1 221	1 061
4e trim.	1 387	770

Source: DRTEFP Fichier ANPE

## Tableaux 1.7 et 1.8 Offres d'emploi selon le type de contrats pour les

conducteurs routiers

	CDI	CDD	Intérim
<b>1999</b>			
1er trim.	204	220	40
2e trim.	254	374	80
3e trim.	238	312	33
4e trim.	235	216	15
<b>2000</b>			
1er trim.	295	325	27
2e trim.	370	400	38
3e trim.	277	259	28
4e trim.	251	183	35
<b>2001</b>			
1er trim.	285	230	32
2e trim.	344	383	64
3e trim.	214	246	69
4e trim.	177	150	25

Source: DRTEFP Fichier ANPE

sédentaires

	CDI	CDD	Intérim
<b>1999</b>			
1er trim.	132	368	52
2e trim.	117	575	102
3e trim.	143	747	46
4e trim.	163	599	71
<b>2000</b>			
1er trim.	199	751	89
2e trim.	226	907	152
3e trim.	49	712	158
4e trim.	185	558	101
<b>2001</b>			
1er trim.	229	851	158
2e trim.	174	951	181
3e trim.	93	725	243
4e trim.	92	524	154

Source: DRTEFP Fichier ANPE

Tableau 2.1 Nombre de stages FIMO et FCOS validés

	FIMO	FCOS
1996	173	125
1997	287	486
1998	484	1 674
1999	353	1 527
2000	529	3 202
2001	576	1 483

Source : DRE

Tableau 2.2 Attestations de capacité de transport délivrées

	Par examen	Par équivalence de diplôme	Par expérience professionnelle
1996	17	49	4
1997	22	45	2
1998	14	71	13
1999	13	58	6
2000	10	52	7
2001	0	68	12

Source : DRE

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

	TRM en zone courte	TRM en zone longue	Déménagement	Location
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
2000	97	505	57	57

Source: CRAM-CO

## Tableau 5.2 Accidents de la route

	Nombre d'accidents de la route	
	Ensemble des accidents	Accidents impliquant au moins un PL
<b>1996</b>	3 092	197
<b>1997</b>	3 172	215
<b>1998</b>	3 038	208
<b>1999</b>	2 946	180
<b>2000</b>	2 974	200
<b>2001</b>	2 685	164

Source : DRE/Observatoire Régional de la Sécurité Routière

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

	Nombre tués dans les accidents de la route	
	Ensemble des accidents	Accidents impliquant au moins un PL
<b>1996</b>	340	45
<b>1997</b>	329	48
<b>1998</b>	322	42
<b>1999</b>	302	47
<b>2000</b>	286	47
<b>2001</b>	299	45

Source : DRE/Observatoire Régional de la 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
<b>1996</b>	11,0	22,8
<b>1997</b>	10,4	22,3
<b>1998</b>	10,6	20,2
<b>1999</b>	10,3	26,1
<b>2000</b>	9,6	23,5
<b>2001</b>	11,1	27,4

Source : DRE/Observatoire Régional de la Sécurité Routière

Tableau 6.1 **FRAC TRANSPORT**

	Nombre de dossiers acceptés	Montant des subventions accordées (en euros)
<b>1996</b>	6	35 077
<b>1997</b>	7	24 441
<b>1998</b>	15	77 141
<b>1999</b>	11	102 845
<b>2000</b>	3	17 341
<b>2001</b>	5	24 659

Source : DRE

Tableau 7.1 **Evolution\* du chiffre d'affaires, de l'excédent brut d'exploitation et des investissements des entreprises\*\***

	Chiffre d'affaires	Excédent brut d'exploitation	Investissements
<b>1996</b>	0,4 %	-30,9 %	-24,3 %
<b>1997</b>	2,3 %	0,8 %	-22,9 %
<b>1998</b>	6,2 %	31,4 %	24,0 %
<b>1999</b>	4,6 %	-13,0 %	26,7 %
<b>2000</b>	9,5 %	-33,6 %	8,1 %
<b>2001</b>	5,2 %	114,8 %	-9,4 %

Source : Banque de France (enquête ERFAR)

\* Evolution en francs constants

\*\* Entreprises de TRM courte et longue distance uniquement



POITOU-CHARENTES

## **Publication de l'Observatoire Régional des Transports**

Directeur de la publication : Serge GOYAULT

Responsable de la publication : André TURCOT

Conception et rédaction :

Véronique ROY et Valérie TOUZEAU

Mise en page : Grafimap Imprimerie : Oudin

Contact ORT ☎ 05-49-55-65-82 Télécopie 05-49-55-65-89

19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS CEDEX

E-mail : [ort@i-carre.net](mailto:ort@i-carre.net) Site internet : [www.ort-poitou-charentes.asso.fr](http://www.ort-poitou-charentes.asso.fr)



Direction Régionale  
de l'Équipement du Poitou-Charentes

ISSN 0989-7747

