



OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS

Observation

Sociale dans les

Transports routiers de marchandises

Poitou-Charentes

Tableau de bord annuel

Numéro 4
Juillet 2003

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.

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

Editorial

Une année marquée par un contexte économique difficile

Ce quatrième numéro du Tableau de bord de l'Observation Sociale porte, comme à son habitude, sur des indicateurs significatifs des principales évolutions à caractère social et économique enregistrées dans le secteur du transport routier de marchandises. Force est de constater à la lumière de ces données que la situation des entreprises de transport routier de marchandises en 2002 est directement liée aux aléas de la conjoncture générale.

Ainsi, dans un contexte de hausse des coûts (masse salariale, carburants...) et de concurrence, on ne peut que constater la contraction des marges d'exploitation et des investissements.

Ces données d'observation permettent de repérer les points saillants de l'évolution du secteur au plan régional, touchant à la structure du tissu des entreprises, aux effectifs, au renforcement des compétences, aux pratiques liées aux temps de travail et de conduite, à la sécurité, à l'amplitude des rémunérations des conducteurs. Ces repères nous permettent, outre leur analyse, une mise en perspective des données de l'année par rapport à celles des années précédentes.

La mise en place d'une fonction de veille élargie annoncée dans l'éditorial du numéro précédent reste d'actualité et la parution de ce tableau de bord n°4 dans sa forme traditionnelle traduit la difficulté de mise au point d'un outil à la fois simple, reflétant la complexité d'un secteur très diversifié et permettant à l'ensemble des partenaires d'anticiper au mieux les évolutions inéluctables dans notre société.

Il est donc plus que jamais nécessaire que chacun prenne un minimum de temps de réflexion pour définir, autant que possible, les moyens d'appréhender les événements, sans les subir.

Le président
de l'observatoire régional
des transports
Thierry HAUTIER



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.

✓ 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'un aperçu partiel 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

Le ralentissement de la croissance économique a particulièrement affecté l'activité du TRM, secteur traditionnellement réactif à la conjoncture.

L'emploi salarié dans la branche transport a augmenté d'environ 1,6 % en 2002, après une progression de 2,3 % en 2001. Le rythme de croissance de l'emploi a connu une baisse exponentielle, jusqu'à devenir négatif durant le dernier trimestre de l'année.

La croissance de l'emploi dans le TRM, soutenue entre 1997 et 2000, est en recul (+1,2 %) en 2002. Le secteur des auxiliaires de transport (messagerie, manutention, entreposage...) connaît la même évolution (+2,8 %), alors qu'il avait enregistré une forte croissance entre 1997 et 2000 avec +6,8 % en moyenne par année.

Pour les conducteurs routiers, le marché du travail, déjà moins favorable en 2001, s'est dégradé en 2002. Le nombre d'offres d'emplois les concernant a diminué de 10,5 % en 2002. Cependant, le nombre de missions intérimaires est resté stable, représentant environ 40 000 équivalents plein-temps.

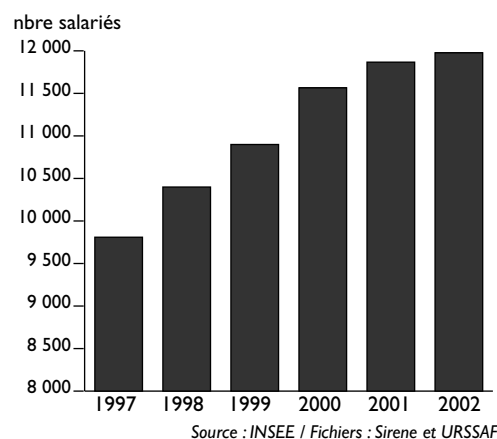
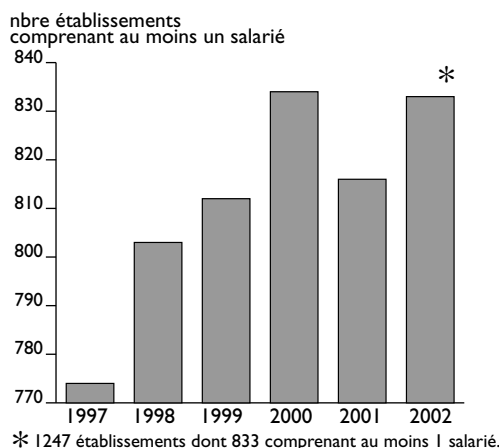
Sources : *Les transports en 2002-premiers résultats*, DAEI/SES-INSEE, mars 2003 et *Le rapport social 2002 du CNT*, mars 2003.

✓ Au plan régional

En Poitou-Charentes, les évolutions sont semblables en raison de l'atonie économique. La croissance de l'emploi s'essouffle et l'embauche se précarise. Toutefois, les effectifs salariés du secteur du TRM ont atteint leur plus haut niveau depuis 10 ans.

I.1 Nombre d'établissements et de salariés

« **Essoufflement** »
de la croissance
des effectifs



En 2002, la région Poitou-Charentes comptabilise 833 établissements de transport routier de marchandises (TRM) comprenant au moins un salarié.

Après une baisse de 2 % l'an passé, le nombre d'établissements retrouve un niveau équivalent à celui de l'année 2000 qui avait connu un nombre important de créations d'entreprises.

Le secteur du TRM reste un important vivier d'emplois puisque les effectifs salariés de ce secteur sont en progression constante. Le total des effectifs salariés atteint en 2002 son niveau le plus élevé depuis 10 ans, soit une

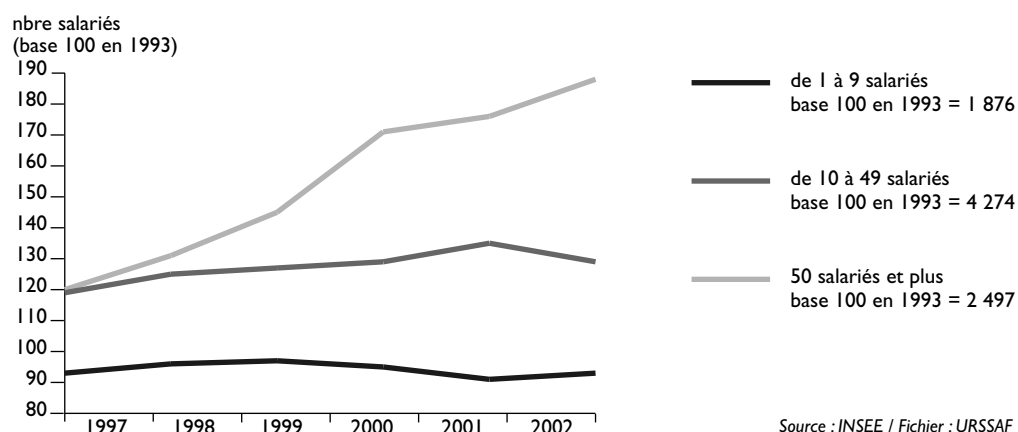
augmentation de près de 36 % par rapport à 1992.

Toutefois, la progression des effectifs ralentit en 2002 (+1 %) pour la seconde année consécutive.

En Poitou-Charentes, le secteur se caractérise par la prépondérance des TPE (très petites entreprises) : 414 établissements de TRM ne comptent aucun salarié (patron-chauffeur). Plus de 75 % des établissements ont des effectifs compris entre 0 et 10 salariés et seulement 3,5 % dépassent la barre des 50 salariés.

I.2 Nombre de salariés selon la taille des établissements

Concentration progressive
des effectifs
dans les grands
établissements



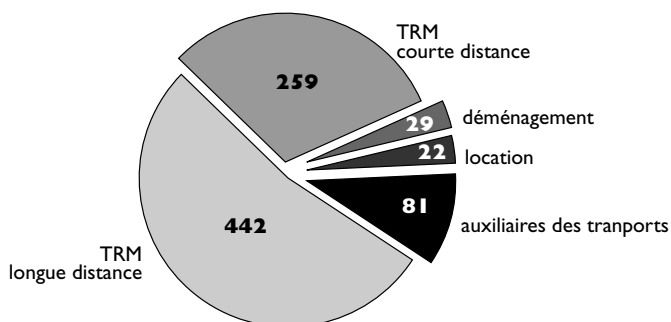
En Poitou-Charentes, la part représentative des effectifs salariés en fonction de la taille des établissements a beaucoup évolué durant les huit dernières années. Les effectifs présents dans les très petites entreprises de TRM en Poitou-Charentes tout en restant prédominants, poursuivent leur recul.

Et inversement, les établissements de plus de 50 salariés, faiblement représentés en Poitou-Charentes, regroupent 39 % des effectifs en 2002 contre 29 % en 1993 ce qui indique une tendance à la concentration.

La part des effectifs des établissements de taille moyenne est relativement stable, 46 % en 2002 et 49 % en 1993.

I.3 Répartition des établissements par type d'activité en 2002

La moitié des établissements pratique la longue distance



Source : INSEE / Fichier : Sirene

En Poitou-Charentes, 53 % des établissements de transport routier de marchandises pratiquent la longue distance.

Depuis 1997, la tendance à la baisse se confirme : la part de ce type d'établissements régresse, passant de 62 % en 1993 à 53 % en 2002.

Inversement, les établissements du TRM « courte distance » sont, proportionnelle-

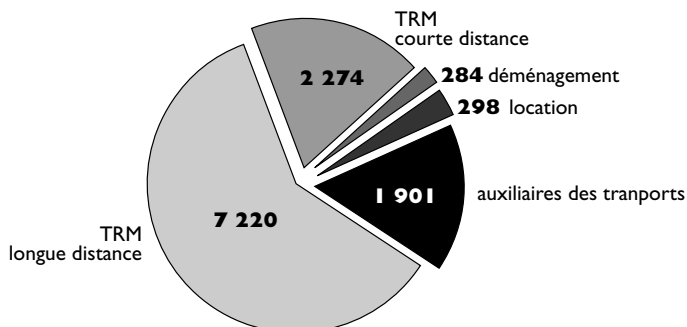
ment, de plus en plus nombreux d'années en années (31 % des établissements en 2002 contre 22 % en 1992).

Le pourcentage d'établissements de déménagement et de location reste stable.

La représentation des auxiliaires des transports connaît une petite progression dans la région (10 % des établissements en 2002 contre 8 % cinq ans plus tôt).

I.4 Répartition des effectifs par type d'activité en 2002

6 salariés sur 10 travaillent encore dans la longue distance



Source : INSEE / Fichier : URSSAF

Près de 12 000 salariés sont employés dans le TRM en Poitou-Charentes. 80 % d'entre eux travaillent dans les établissements pratiquant la longue ou la courte distance.

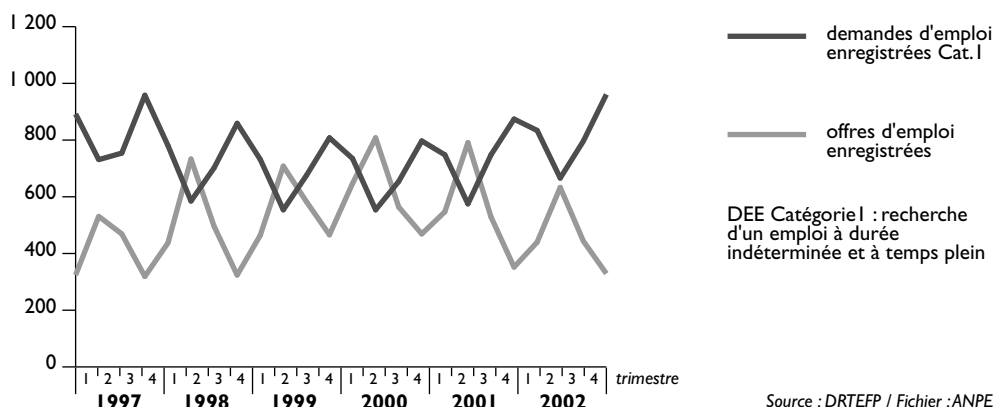
L'évolution de la répartition des effectifs par type d'activité montre une tendance à la baisse pour le TRM longue distance (60 % en 2002 contre 66 % en 1997) au profit du TRM courte distance et des services auxiliaires des transports dont la représentativité augmente respectivement de +2 % et +3 % en 5 ans.

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

- 11 % pour la longue distance
- 35 % pour la courte distance
- 47 % dans le déménagement
- 66 % dans la location
- 51 % chez les auxiliaires.

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

**Dégradation
du marché
de l'emploi pour
les conducteurs...**



En 2002 comme en 2001, la croissance du secteur des transports est plus faible que celle de l'ensemble de l'économie. Le transport routier de marchandises subit de plein fouet la récession économique.

Dans un tel contexte, le marché de l'emploi de conducteurs routiers se replie. Les offres se réduisent tandis que les demandes retrouvent un niveau proche de la période de 1996-1997.

Cette dégradation atteint une famille professionnelle majoritaire dans le TRM, les conducteurs

routiers représentant plus de 65 % des effectifs en Poitou-Charentes (source AFT-IFTIM 2002).

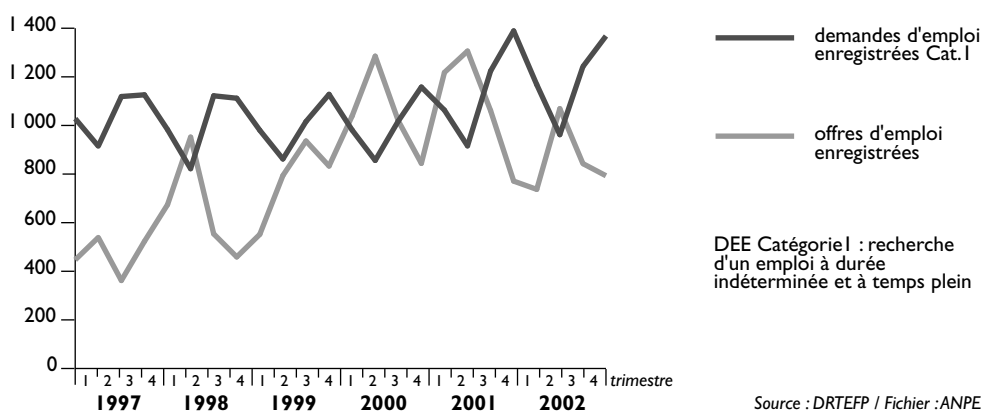
Ainsi, les 2 courbes tendent à s'éloigner l'une de l'autre depuis 2 ans, les demandes augmentant (+11 % en 2002) et les propositions d'emploi s'érodant (-17 %).

Pour confirmation : seules 44 % des entreprises enquêtées trimestriellement par l'ORT indiquent avoir éprouvé des difficultés de recrutement en 2002, contre 64 % en 2001 et 78 % en 2000.

Rappel : Les statistiques provenant de l'ANPE ne couvrent qu'1/4 du marché du travail. Par conséquent, ces informations ne donnent qu'un aperçu partiel du marché de l'emploi.

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

**...comme pour les
sédentaires**



En Poitou-Charentes, l'ANPE enregistre quasiment 2 offres d'emploi de sédentaires pour 1 offre d'emploi de conducteurs.

La dégradation du marché du travail concerne également le personnel sédentaire. Si l'augmentation du nombre de demandes de transport se fait moins vive qu'en 2001, la courbe des offres se détériore significativement (-21 % en 2002).

Cependant, le nombre d'offres d'emploi enregistrées durant le printemps 2002, période habituelle de fort recrutement, est supérieur

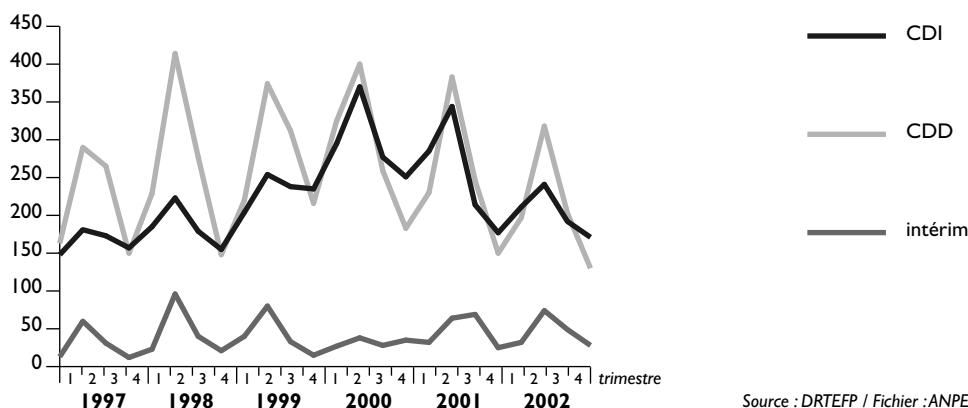
au nombre de demandes. Malgré les difficultés conjoncturelles et le ralentissement des recrutements, la question d'une certaine inadéquation entre la demande et les besoins des entreprises reste donc d'actualité.

La ventilation par métier des offres et demandes d'emploi reste inchangée par rapport aux années précédentes. Les annonces relatives à des postes de cadre du transport (responsables logistiques et responsables d'exploitation) sont minoritaires : 4 % des demandes et 1 % des offres.

Rappel : Les statistiques provenant de l'ANPE ne couvrent qu'1/4 du marché du travail. Par conséquent, ces informations ne donnent qu'un aperçu partiel du marché de l'emploi.

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

Précarisation de l'emploi



Source : DRTEFP / Fichier : ANPE

L'analyse de la typologie des offres d'emploi dans le TRM montre que la précarité dans les embauches reste présente. En effet, 56 % des propositions d'emploi enregistrées par l'ANPE en 2002 sont des postes à durée déterminée, soit 2 % de plus qu'en 2001 et 4 % par rapport à 2000.

Si les offres d'emploi de conducteurs routiers diminuent sensiblement par rapport à 2001 (-17 %), ce sont essentiellement les contrats à durée indéterminée qui souffrent de cette érosion (-20 %). Tandis que le recours à l'intérim

ne diminue que faiblement (-4 %). De plus, la part de l'intérim atteint un niveau record et représente 10 % des offres en 2002.

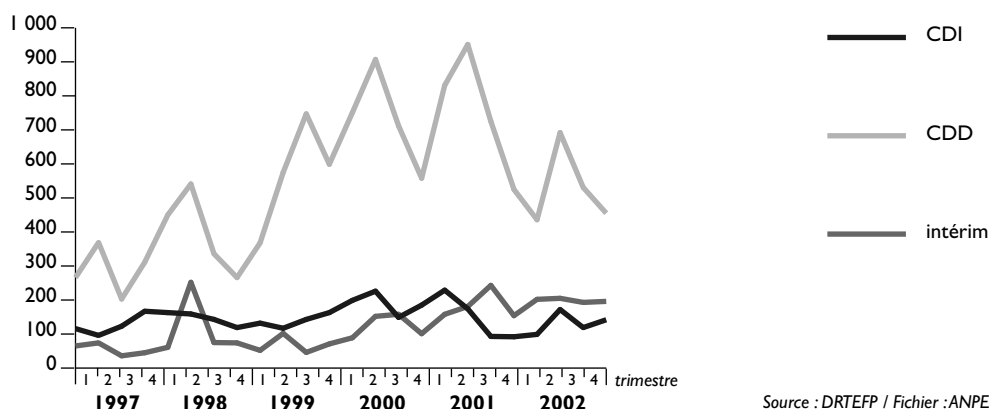
En résumé pour l'année 2002, plus d'1 offre d'emploi sur 2 est précaire. Et, la part de l'intérim monte en puissance.

Par ailleurs, le taux de rotation des conducteurs (moyenne des taux de sortie et d'entrée annuels) progresse légèrement et se situe autour de 20 % (source : Enquête AFT 2002).

Rappel : Les statistiques provenant de l'ANPE ne couvrent qu'1/4 du marché du travail. Par conséquent, ces informations ne donnent qu'un aperçu partiel du marché de l'emploi.

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

8 embauches sur 10 en CDD ou en intérim



Source : DRTEFP / Fichier : ANPE

Le marché du travail pour les sédentaires du TRM apparaît encore plus précaire que pour le personnel roulant.

En effet, plus de 8 offres d'emploi sur 10 enregistrées par l'ANPE en 2002 sont des contrats à durée déterminée (CDD) et d'intérim. La majorité des CDD proposés sont d'une durée de 1 à 3 mois.

Toutefois, après 5 années de hausse progressive, le recours aux CDD diminue fortement en 2002 (-30 %).

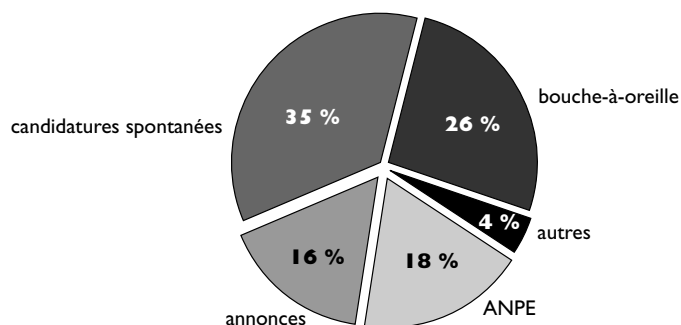
Rappel : Les statistiques provenant de l'ANPE ne couvrent qu'1/4 du marché du travail. Par conséquent, ces informations ne donnent qu'un aperçu partiel du marché de l'emploi.

A l'inverse, en cette période d'incertitude économique, l'intérim progresse (+8 %) et représente quasiment le quart des offres d'emploi.

Autre conséquence directe des difficultés économiques qui affectent la branche transport : les propositions de contrats à durée indéterminée régressent de 10 %.

I.9 Mode de recrutement des salariés en 2002

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



Source : Enquête ORT

En Poitou-Charentes, 6 recrutements sur 10 sont effectués par le biais du « bouche-à-oreille » et des candidatures spontanées.

Ces deux modalités constituent les traditionnelles voies de recrutement dans le transport routier de marchandises.

Par taille d'entreprises, on constate que les entreprises de moins de 20 salariés utilisent davantage le « bouche-à-oreille » (32 %) que les plus grosses structures (24 %).

Toutefois, l'année 2002 se caractérise par une légère montée en puissance de l'embauche sur annonces (ANPE et autres supports). L'ANPE ne couvre cependant qu'1/4 du marché du travail.

Formation 2

✓ Au plan national

Le niveau moyen de formation des salariés des transports routiers tend à s'élever, à l'instar de l'ensemble des secteurs de l'économie.

De manière générale, le secteur des transports consacre un effort important, supérieur à l'obligation légale, à la formation professionnelle continue.

En 2002, le nombre de formations initiales minimales obligatoires (FIMO) suivies par les conducteurs routiers continue de progresser.

En revanche, en raison de l'échéancier concernant les FCOS (Formation continue obligatoire de sécurité), le nombre de participants à ces actions diminue de 8.5 % (source : CNPE).

Ces formations amènent à une professionnalisation progressive du métier de conducteur : véritable qualification professionnelle, amélioration de la sécurité, de la qualité de service...

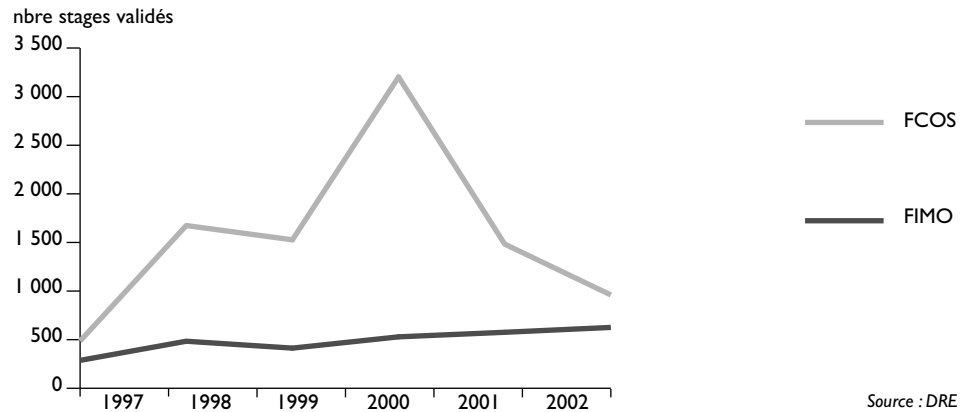
✓ Au plan régional

Le niveau régional connaît les mêmes évolutions que l'échelon national.

On observe une baisse des FCOS, prévisible, liée à la périodicité de l'obligation (tous les 5 ans). Le nombre de stages FIMO, validés dans la région en 2002, poursuit sa progression et augmente de 9 %.

2.1 Nombre de stages FIMO et FCOS validés

Accroissement du nombre de FIMO et diminution du nombre de 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 GAYSOT de février 1998 à tous les salariés et non salariés du compte propre et du compte d'autrui, cette formation de 4 semaines va dans le sens de la modernisation de la profession.

En 2002, le nombre d'attestations de FIMO délivrées dans le cadre de stages spécifiques augmente de 9 % par rapport à 2001. Ce chif-

fre est en hausse constante depuis sa mise en place en 1996, date à laquelle plus de 3 000 conducteurs routiers de la région Poitou-Charentes ont suivi cette formation initiale.

Le nombre de FCOS, formation continue obligatoire de sécurité, baisse de plus de 35 % par rapport à 2001. Cette diminution progressive depuis plusieurs années s'explique par la validité de 5 ans de ce type de formation et le nombre élevé de conducteurs l'ayant déjà suivi, et notamment au cours de l'année 2000.

2.2 Insertion après la FIMO

8 stagiaires sur 10 ont trouvé un emploi dans un délai compris entre 3 et 6 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	69 %
2001	576	77 %
2002	626	N.D.

Source : DRE

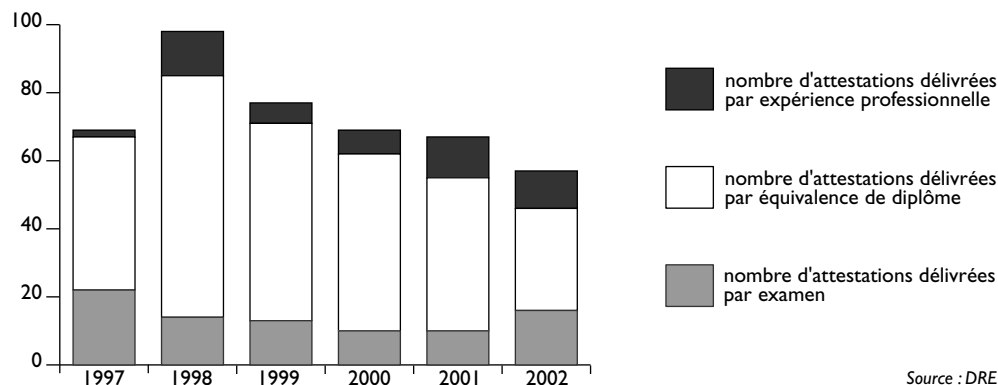
Précaution de lecture : En Poitou-Charentes, le taux de placement après la formation initiale minimum obligatoire (FIMO) provient d'enquêtes menées par les centres de formation auprès des stagiaires ayant obtenu la FIMO. Ces stagiaires ne renvoyant pas systématiquement un état de leur situation, le taux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

En 2001, 77 % des stagiaires ont trouvé un emploi dans les trois mois suivant l'obtention de la FIMO dont 36 % en contrats à durée indéterminée (CDI).

Le taux de placement des stagiaires six mois après leur sortie de formation est plus élevé et concerne 8 stagiaires sur 10. La moitié des propositions étaient des emplois en CDI.

2.3 Accès à la formation de transporteurs

Relèvement progressif du niveau d'entrée dans la profession



Source : DRE

Le nombre global d'attestations de capacité de transport délivrées diminue régulièrement depuis 1998 en raison du relèvement progressif du niveau général d'entrée dans la profession.

En effet, les attestations de capacité obtenues par équivalence de diplôme sont de moins en moins nombreuses depuis 1998 (-58 % en 4 ans). De plus, elles représentaient 72 % des attestations en 1998 contre seulement 52 % en 2002.

En revanche, le nombre d'attestations délivrées par examen retrouve un niveau supérieur à 1998 et représente aujourd'hui 28 % des attestations.

La part des attestations délivrées au titre de l'expérience professionnelle augmente progressivement depuis 3 ans pour atteindre 20 % en 2002.

Depuis 2000, des justificatifs de capacité professionnelle sont obligatoires pour accéder à la profession de transporteur routier exploitant exclusivement des véhicules de moins de 3,5 tonnes. 44 justificatifs ont été délivrés en 2002, après le suivi d'un stage, contre 60 en 2001.

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

Selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES, la durée moyenne hebdomadaire du travail des conducteurs dans le TRM est de 49,4 heures (moyenne des trois premiers trimestres 2002). Ce chiffre est en baisse lente et constante depuis quelques années.

Pour les « grands routiers » (6 découchés et plus par mois), la durée moyenne de service s'élève à 52,3 heures par semaine. 33,8 heures sont consacrées à la conduite. La durée de conduite croît avec le nombre de découchés mensuels.

Depuis 2001, la baisse des temps de service des « grands routiers » s'est un peu accélérée et peut être mise au profit du ralentissement économique et de l'application de l'ARTT dans les entreprises.

Source : *Le rapport social 2002 du CNT*, mars 2003

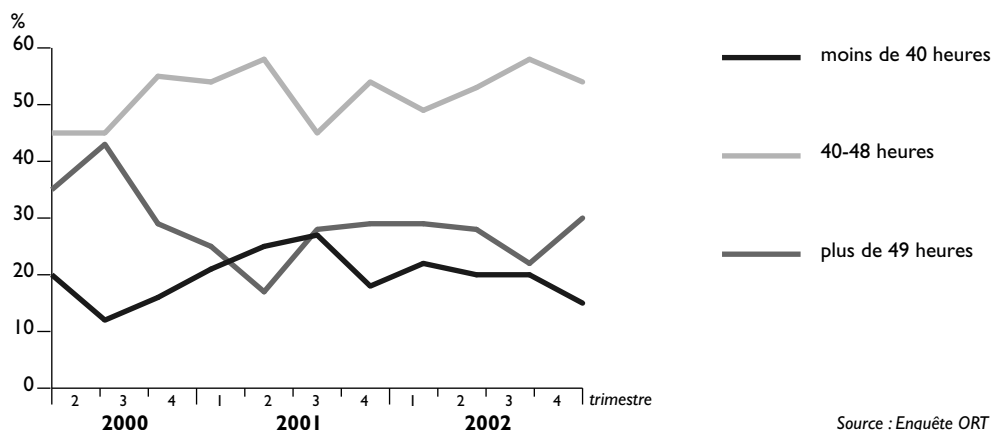
✓ En Poitou-Charentes

54 % des entreprises enquêtées en Poitou-Charentes affichent en 2002 des temps de service inférieurs ou égaux à 48 heures hebdomadaires.

Conformément à la tendance nationale, la durée du travail tend à diminuer en Poitou-Charentes, en raison notamment de la baisse progressive des temps de conduite.

3.1 Durée du travail des conducteurs routiers

Baisse progressive de la durée du travail...



Source : Enquête ORT

Selon les résultats 2002 de l'enquête régionale de conjoncture, la durée du travail des conducteurs routiers tend à diminuer légèrement depuis 2 ans (date du début de l'enquête ORT).

Structurellement, le métier de conducteur est fortement « consommateur » d'heures de travail. 8 entreprises sur 10 déclarent une durée de travail hebdomadaire de leur personnel roulant supérieure à 39 heures.

Toutefois, la tranche d'heures 49-56 heures se vide progressivement au bénéfice de la tranche 40-48 heures qui regroupe 54 % des déclarations en 2002.

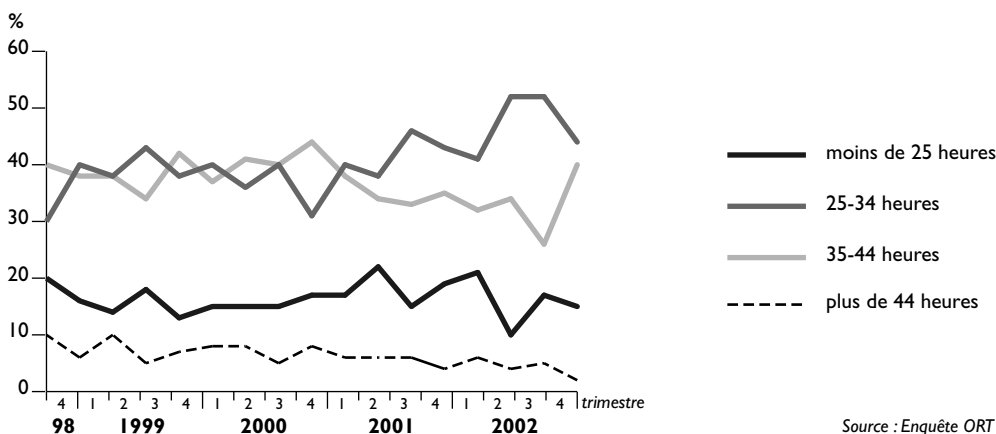
Ainsi, 36 % des entreprises déclaraient des temps de service supérieurs à 48 heures par semaine en 2000, contre 27 % en 2002.

Conformément à la tendance nationale, cette évolution est principalement à mettre au profit de la baisse progressive des temps de conduite.

Par taille d'établissements, 82 % des entreprises de moins de 20 salariés se déclarent en dessous de la barre des 48 heures hebdomadaires (durée légale) contre 66 % d'entreprises ayant un effectif plus important.

3.2 Temps de conduite des conducteurs routiers

... et des temps de conduite



Source : Enquête ORT

Le temps de conduite, qui comprend les temps d'attente et autres temps, constitue le noyau dur du temps de travail d'un conducteur routier. En France, il représente entre 64 % et 74 % des temps de service selon la catégorie de chauffeurs (source : *Bilan social 2001 du TRM, DAEI/SES*, mars 2003).

Le temps de conduite est actuellement le seul réglementé à l'échelon européen (règlement de 1985) et a fait l'objet de nombreuses normes en France (accord de 1994 et décret ARTT de 2000 notamment).

Dans un tel contexte, on constate que les temps de conduite tendent à diminuer en Poitou-Charentes de façon progressive.

55 % des entreprises indiquaient des temps de conduite inférieurs à 34 heures hebdomadaires en 1999 contre 62 % en 2002.

De moins en moins de chefs d'entreprises annoncent des temps de conduite dépassant les 45 heures hebdomadaires.

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. Les résultats sont donc à considérer avec **prudence**.

✓ Au plan national

Suite aux mouvements sociaux de 1997, les salaires du TRM ont progressé entre 1998 et 2002 de 28 % pour les grands routiers, de 23 % pour les conducteurs régionaux.

En 2002, le salaire net moyen des conducteurs « longue distance » est de 1 376 euros (9 026 F), celui des autres catégories de chauffeurs est 1 246 euros (8 173 F). De plus, s'ajoutent au salaire, des frais de route d'un montant de 500 euros (3 277 F) pour les grands routiers.

Le montant des rémunérations est généralement moins élevé dans les entreprises de moins de 10 salariés.

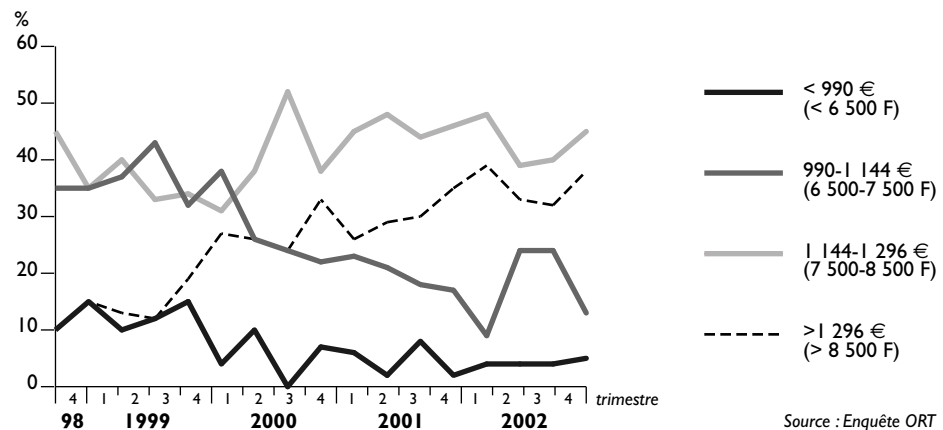
Sources : Ministère des transports et FNTR

✓ Au plan régional

En 2002, selon les résultats de l'enquête ORT, la tendance régionale est la même qu'au niveau national. Le niveau des rémunérations des conducteurs routiers, toutes catégories, augmente. Les frais de route connaissent la même évolution.

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

Progression confirmée des rémunérations des conducteurs et...



Selon les résultats de l'enquête conjoncturelle réalisée par l'Observatoire Régional des Transports auprès d'un échantillon représentatif d'entreprises, le niveau des salaires des conducteurs routiers en Poitou-Charentes augmente progressivement depuis plusieurs années.

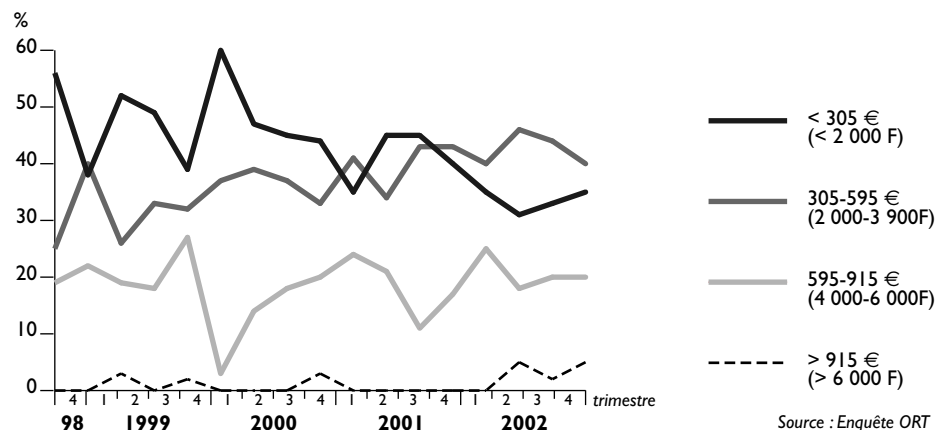
En 2002, 78 % des entreprises répondantes déclarent verser à leurs conducteurs travaillant moins de 48 heures hebdomadaires un salaire net supérieur à 1 144 euros mensuel (7 500 F). Elles n'étaient que 51 % en 1999 à afficher ce niveau de rémunération.

Dans cette perspective, les courbes concernant les salaires les plus bas diminuent sensiblement depuis la fin 1999. Selon les résultats de l'enquête, 13 % des conducteurs percevaient en 1999 un salaire inférieur ou égal 990 euros (6 500 F), ils ne sont plus que 4 % en 2002.

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

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

...des frais de route toujours élevés



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

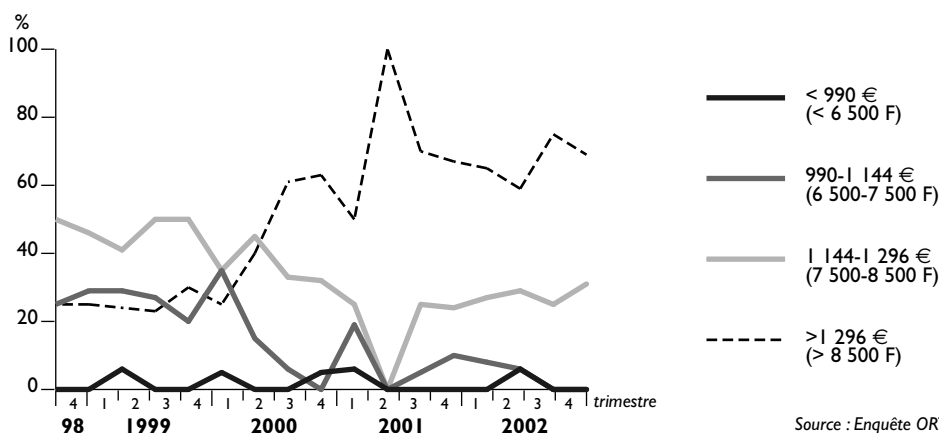
En 2002, 43 % des entreprises déclarent verser des frais de route compris entre 305 et 595 € à leurs conducteurs ayant une durée de travail hebdomadaire inférieure ou égale à 48 heures par semaine. Le montant moyen des frais de route est donc assez élevé. Elles ne sont plus que 34 % à annoncer des frais inférieurs à 305 € alors qu'elles étaient 49 % en 2000.

Le niveau des frais de route est globalement comparable à celui de l'an passé. Toutefois, il convient de noter la légère augmentation de la proportion d'entreprises versant des frais de route compris entre 305 et 915 € (64 % en 2002, 55 % en 1999) et ce, au détriment de la fourchette la plus basse.

De plus, les entreprises de moins de 20 salariés versent généralement des frais de route d'un montant moins élevé que ne le font les plus grandes entreprises.

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

Une rémunération supérieure à 1 300 € pour les 2/3 des conducteurs...



Source : Enquête ORT

En 2002, 95 % des entreprises versent un salaire net d'un montant compris entre 1 144 et 1 296 € (7 500 - 8 500 francs) à leurs conducteurs effectuant plus de 48 heures hebdomadaires.

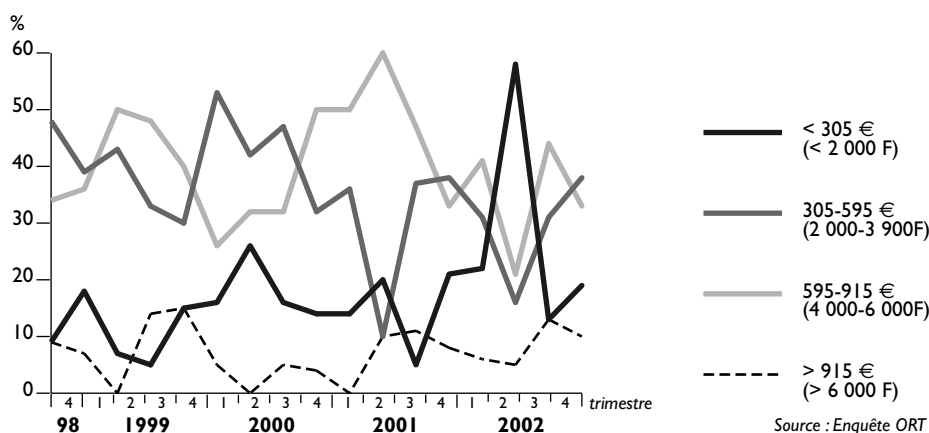
Cette proportion démontre la relation logique entre niveau de rémunération et durée du travail. En effet, seulement 78 % des entreprises enquêtées assurent ce même

niveau de rémunération pour leurs chauffeurs travaillant moins de 48 heures.

Après plusieurs années consécutives de hausse des salaires perçus, l'année 2002 marque une pause : ils ne sont plus que 67 %, contre 72 % en 2001, à percevoir des rémunérations mensuelles supérieures à 1 296 euros (47 % en 2000 et 26 % en 1999).

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

...et des frais de route conséquents



Source : Enquête ORT

Le niveau des frais de route trouve sa corrélation logique avec le niveau de la durée du travail hebdomadaire.

Ainsi, 43 % des entreprises déclarent verser des frais de route supérieurs à 595 € aux conducteurs travaillant plus de 48 heures hebdomadaires, contre 24 % pour les conducteurs ayant une durée du travail inférieure.

Cependant, pour l'année 2002, il ne se dégage pas de réelles caractéristiques puisque les pourcentages sont à peu près équivalents pour chacune des trois premières valeurs.

- 28 % des frais de route sont inférieurs à 305 € ;
- 29 % sont compris entre 305 et 595 € ;
- 35 % sont compris entre 595 et 915 €.

Sécurité 5

✓ Au plan national

Le taux de risque du secteur du transport et de la manutention est stable depuis plusieurs années . Par contre, il atteint 7,4 %, alors que pour l'ensemble des activités économiques, ce taux est de 4,4%, classant ainsi ce secteur parmi les plus accidentogènes, après celui de la construction. De plus, ce taux de risque est nettement plus élevé dans certains sous-secteurs, comme le TRM. Chaque année, environ 16 500 salariés sont victimes d'accidents du travail (Source : *Rapport Social 2002 du CNT*).

Sur la route, l'année 2002 a vu le nombre d'accidents diminuer de façon significative : -10 % par rapport à 2001. Toutefois, le taux de gravité des accidents de la route a encore augmenté sur l'ensemble de l'année avec 6,87 morts pour 100 accidents, après 6,61 en 2001 et 6,3 en 2000 (Source : *Les transports en 2002- Premiers résultats, DAEI/SES-INSEE*).

On constate également une baisse du nombre d'accidents impliquant un poids-lourd (-10,5 %). Cependant, le taux de gravité est en augmentation et est trois fois supérieur au taux concernant l'ensemble des véhicules.

Afin d'améliorer la sécurité des conducteurs routiers, le décret n° 2003-440 du 14 mai 2003 institue le port obligatoire de la ceinture de sécurité pour les occupants des poids-lourds. Selon une enquête ASFA, 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).

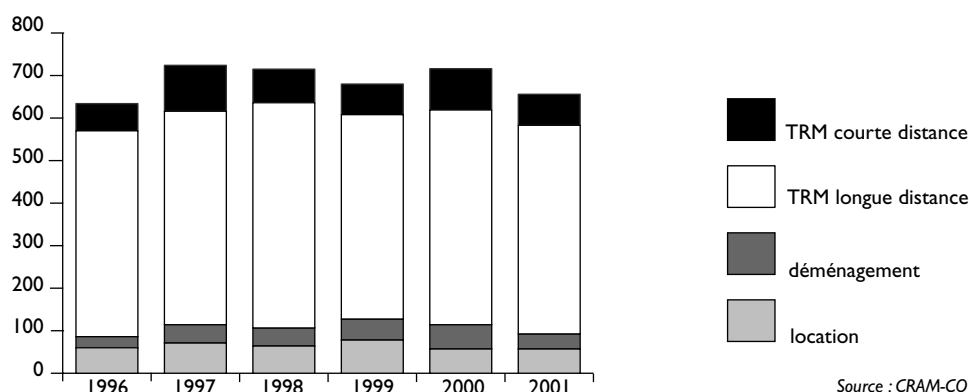
✓ Au plan régional

En 2001, le nombre d'accidents de travail diminue de 8 % après deux années consécutives de baisse, si l'on excepte l'année 2000. Le taux de risque d'accidents de travail entraînant une incapacité permanente s'élève.

La diminution du nombre global d'accidents de la route constatée depuis 1998 perdure en 2002. Bien que le nombre d'accidents ayant impliqué un poids-lourd baisse de 2 %, leur taux de gravité augmente de 31 % 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

Diminution du nombre d'accidents de travail avec arrêt mais...



Le secteur des transports, que ce soit à l'échelle nationale ou au niveau régional, est traditionnellement le plus accidentogène derrière le BTP et le secteur du bois (source : CRAM-CO 1999). Il convient toutefois de noter que l'essentiel des accidents a lieu à l'arrêt.

La majorité des accidents de travail avec arrêt (75 %) a lieu dans le secteur du transport routier de marchandises « longue distance » qui regroupe également les 3/4 des effectifs salariés du TRM. Leur nombre diminue légèrement en 2001.

En 2001, dans la région Poitou-Charentes, le nombre d'accidents de travail avec arrêt enregistré dans le secteur du transport routier de marchandises diminue globalement de 8 %.

La baisse la plus marquée concerne le secteur du déménagement qui affiche une réduction du nombre d'accidents de 39 % par rapport à 2000. Le secteur du TRM « courte distance » connaît une baisse sensible des accidents du travail de l'ordre de 25 %.

5.2 Taux de risque et gravité des accidents de travail

... aggravation de ces accidents

	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**	
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
2000	9 808	716	7,3	37	0,4	0
2001	9 984	656	6,6	56	0,6	4

* 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)

La tendance à la diminution du taux de risque d'accidents du travail avec arrêt, amorcée en 1997, se confirme en 2001. Si le nombre de salariés croît chaque année, le nombre d'accidents tend à se résorber (exception faite de l'année 2000).

A contrario, si le quantitatif affiche de bons résultats, il n'en n'est pas de même pour le qualitatif. En effet, la gravité des accidents s'accroît sensiblement.

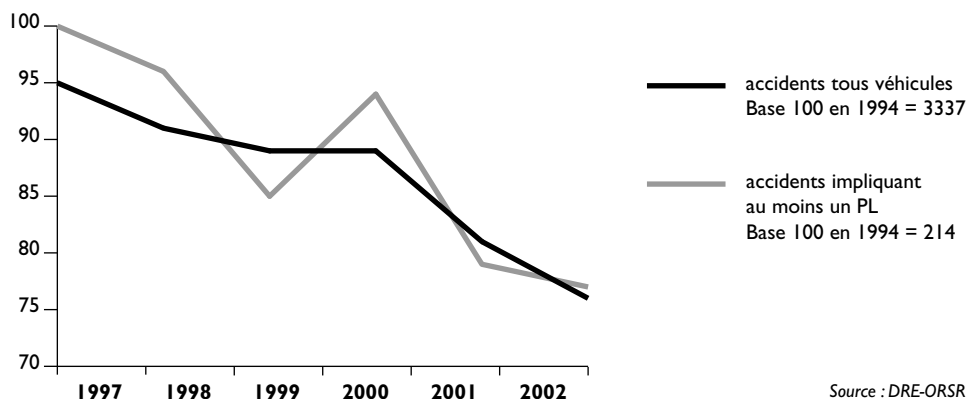
Le taux de risque d'accidents entraînant une incapacité permanente (IP) s'aggrave. En 2001, la CRAMCO comptabilise 9 accidents provoquant une IP pour 100 accidents, contre 5 en 2000. C'est le plus mauvais résultat enregistré depuis 1995.

En 2001, 62 % des AAIP concernent la longue distance.

En corollaire, le pourcentage de décès augmente. En 2001, les 3/4 de ces décès sont enregistrés sur la longue distance.

5.3 Accidents de la route impliquant au moins un poids lourd

Recul confirmé du nombre d'accidents PL mais...



Le nombre global d'accidents de la route en Poitou-Charentes atteint en 2002 son niveau le plus bas depuis 1994. Il est en recul de 6 % par rapport à l'année précédente. Le nombre d'accidents impliquant au moins un poids-lourd (PL) baisse seulement de 2 %.

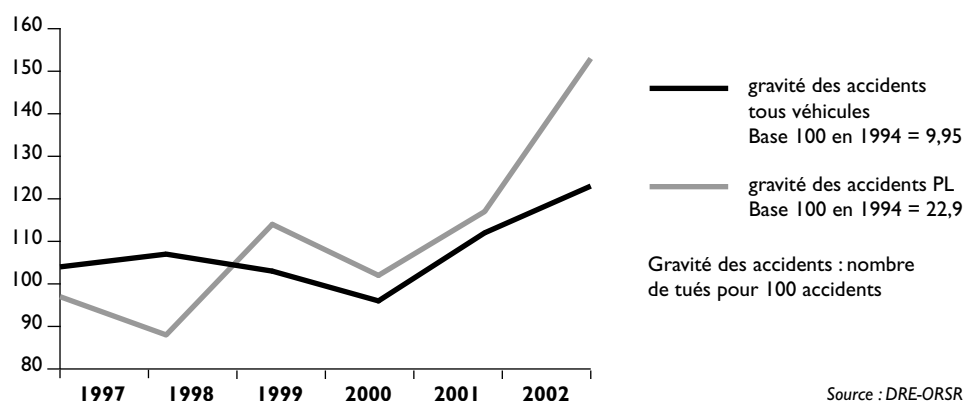
Rappelons qu'en France, les PL ne sont généralement pas plus impliqués que les autres véhicules dans des accidents de la route mais ceux-ci s'avèrent plus graves : 14 % des tués dont 2 % de conducteurs de PL. (Source : *La sécurité routière en France : bilan de l'année 2000*. La documentation française).

Les accidents ayant impliqué un poids-lourd se répartissent ainsi :

- 10 % sur autoroute
- 31 % sur route nationale
- 45 % sur route départementale
- 12 % sur voie communale

5.4 Taux de gravité des accidents de la route

... augmentation du taux de gravité



En Poitou-Charentes, le taux de gravité des accidents de la route (tous véhicules confondus) enregistre une augmentation de 10 % en 2002. Ce taux connaît son niveau le plus élevé depuis 1994.

Le taux de gravité des accidents impliquant un poids-lourd est à peu près trois fois plus élevé que le taux concernant tous les véhicules.

Si le nombre d'accidents est en baisse, ces derniers s'aggravent pour la deuxième année consécutive. Ainsi, la gravité des accidents impliquant un poids-lourd progresse de 31 % en 2002 et atteint son niveau le plus haut depuis 1994.

En 2002, 19 % 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 avaient institué deux types d'allègement de cotisations patronales : la réduction des cotisations sociales, mise en place en 1997 pour les « grands routiers », et l'allègement de cotisations sociales, mis en place dans le cadre de la loi AUBRY II en janvier 2000.

Ces dispositifs ont été très peu sollicités par les entreprises du secteur du transport (151 dossiers de réduction de cotisations sociales et 310 dossiers d'allègement ont reçu une réponse favorable en 2001).

Ces aides ont été supprimées dans leur forme actuelle depuis le 1^{er} juillet 2003 (loi Fillon du 17/01/2003), pour être à nouveau réservées aux bas salaires et être intégrées au régime général géré par l'URSSAF.

✓ En Poitou-Charentes

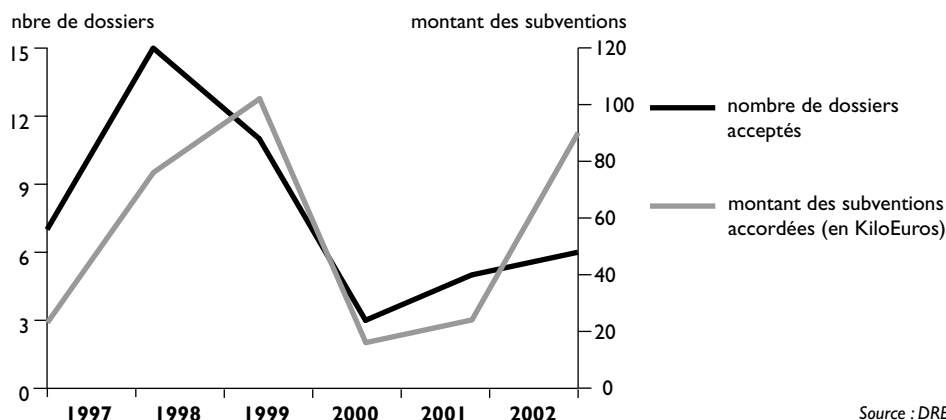
Les dispositifs de réduction et d'allègement des cotisations sociales ont eu peu de succès auprès des entreprises de la région.

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

Par ailleurs, en 2002, le montant des fonds régionaux d'aide au conseil (FRAC transport) versé aux entreprises a quasiment quadruplé par rapport à 2001.

6.1 FRAC transports

Plus de 90 000 euros versés aux entreprises pour des aides au conseil et des recrutements de cadres



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.

Bien que le nombre de dossiers déposés reste faible, le montant des subventions accordées en 2002 est près de quatre fois supérieur à celui versé lors des 2 années précédentes. Ce phénomène s'explique, d'une part, par l'augmentation des demandes d'aide pour le recrutement de cadres (1/3 des dossiers en 2002) et d'autre part, par le développement de projets d'études longues qui ont constitué la totalité des demandes d'aides au conseil en 2002. Les projets d'étude concernent principalement la mise en place d'un système qualité (certification Iso) et le projet de développement d'activité logistique.

6.2 Aides à la réduction du temps de travail en 2002

Des dispositifs spécifiques peu sollicités et supprimés en juillet 2003

	2001		2002	
	nombre de dossiers déposés	dossiers acceptés	nombre de dossiers déposés	dossiers acceptés
allègement des cotisations sociales	26	23	12	11
réduction des cotisations sociales	37	24	8	6

Source: DRE

Rappel : Le dispositif de réduction de cotisations sociales sur les bas salaires mis en place en 1997 avait été supprimé en 2000, pour être remplacé par des aides incitatives à la diminution du temps de travail dans les entreprises de transport routier de marchandises :

- un dispositif de réduction pour les conducteurs de longue distance respectant notamment les règles relatives à la durée maximale du travail et de transparence ;
- un dispositif d'allègement pour l'ensemble des salariés d'une entreprise qui a conclu un accord collectif d'aménagement et de réduction du temps de travail.

En 2002, seules 12 demandes d'allègement et 8 demandes de réduction de cotisations sociales ont été déposées par les entreprises de TRM du Poitou-Charentes. 85 % des dossiers ont été acceptés.

Ce dispositif d'aides spécifiques, fort peu sollicité, a été supprimé dans sa forme actuelle depuis le 1er juillet 2003, pour être à nouveau réservé aux bas salaires et être intégré au régime général géré par l'URSSAF. (Cf. Loi n°2003-47 du 17/01/2003 dite Loi Fillon)

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 (courte et longue distance) ayant un chiffre d'affaires supérieur à 750 000 euros, et auprès de quelques grands établissements.

En janvier 2003, 91 entreprises ont répondu à cette enquête ; celles-ci représentent près de 4 700 salariés soit 52 % de l'effectif régional.

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,

La dégradation de la conjoncture continue de peser sur la production du transport routier de marchandises (-1,8 % en 2002) contre une croissance du PIB de 1,2 % (en volume).

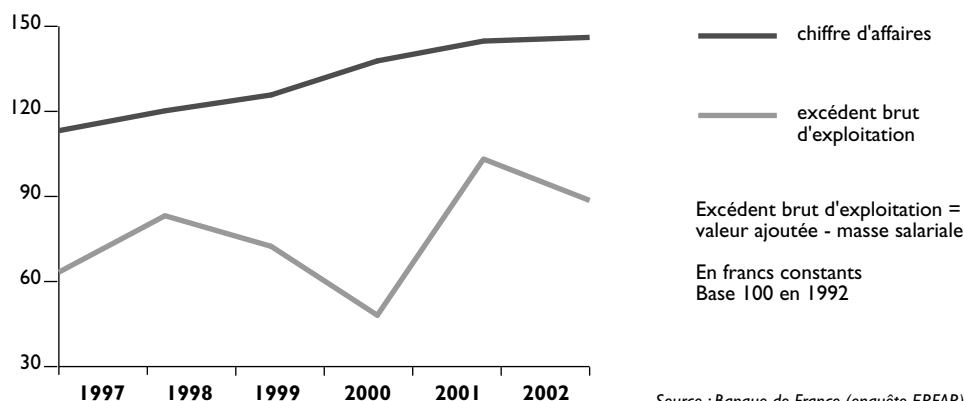
Par conséquent, la santé financière des entreprises de TRM se dégrade en 2002. La détérioration déjà constatée au niveau des bilans individuels se lit également à l'échelon macro-économique : la baisse sensible de la valeur ajoutée est corroborée par celle de l'excédent brut d'exploitation. (Source : *La lettre du transport routier n°836* du 14/04/2003).

✓ Au plan régional,

La morosité conjoncturelle provoque une stagnation des chiffres d'affaires. Dans un contexte de hausse des coûts (masse salariale, carburants...) et de concurrence, les marges d'exploitation se contractent et les investissements se réduisent.

7.1 Chiffre d'affaires et excédent brut d'exploitation

Stabilisation de l'activité et contraction des marges d'exploitation



Dans un contexte de ralentissement économique, les carnets de commande se vident et l'activité stagne.

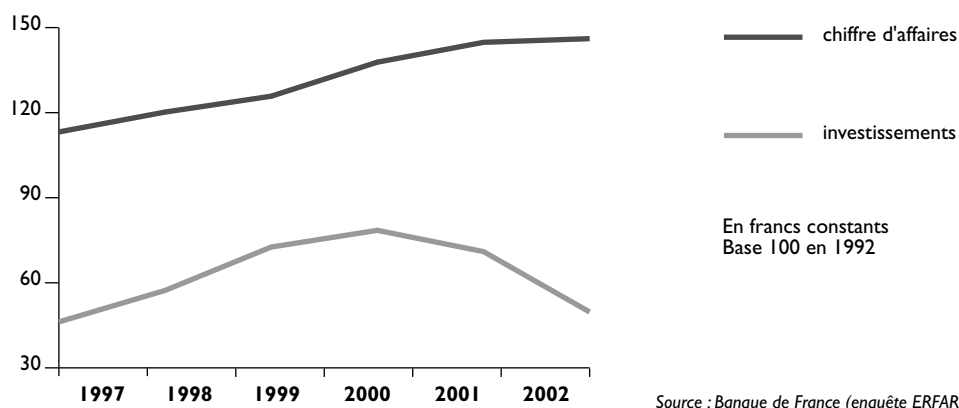
Conséquence directe : les marges des entreprises et l'excédent brut d'exploitation (EBE) se contractent.

Ainsi, le secteur du transport routier de marchandises, qui avait connu une période de croissance soutenue depuis 4 ans (+5 % à +11 %), voit son activité se stabiliser en 2002.

Le coût élevé de la masse salariale, la hausse du prix des carburants en 2002 et la concurrence des transporteurs étrangers sont également mis en cause.

7.2 Chiffre d'affaires et investissements

Ralentissement confirmé de l'effort d'investissement



Après plusieurs années de hausse régulière de l'effort d'investissement, notamment pour renouveler et/ou étendre leur parc, les entreprises limitent leurs achats en matériel pour la seconde année consécutive.

remplacement du parc existant (Source : enquête ORT).

En effet, les entreprises jouent la carte de la prudence et minimisent au maximum leurs investissements. 80 % des achats de véhicules à la fin de l'année 2002 étaient destinés au

Pour 2003, les entreprises ne font pas preuve de beaucoup d'optimisme. Elles misent sur un nouveau ralentissement du rythme de croissance de leur chiffre d'affaires. Des investissements toujours faibles et un recul de la progression de l'emploi sont également envisagés.

Annexes

Tableau 1.1 Etablissements et salariés du TRM en Poitou-Charentes

	Etablissements comprenant au moins 1 salarié	Effectifs salariés
1997	774	9 809
1998	803	10 399
1999	812	10 899
2000	834	11 565
2001	816	11 867
2002	833	11 977

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
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
2001	1 702	5 764	4 401
2002	1 744	5 528	4 702

Source: INSEE Fichiers Sirene et URSSAF

Tableau 1.3 Répartition des établissements par type d'activité en 2002

TRM Zone longue	442
TRM Zone courte	259
Déménagement	29
Location	22
Auxiliaires des transports	81

Source : INSEE Fichier Sirene

Tableau 1.4 Répartition des effectifs par type d'activité en 2002

TRM Zone longue	7 220
TRM Zone courte	2 274
Déménagement	284
Location	298
Auxiliaires des transports	1 901

Source : INSEE Fichier Urssaf

Tableaux 1.5 et 1.6 **Demandes et offres d'emploi enregistrées pour les conducteurs routiers sédentaires**

	Demandes d'emploi	Offres d'emploi		Demandes d'emploi	Offres d'emploi
2000			2000		
1er trim.	735	647	1er trim.	981	1 039
2e trim.	554	808	2e trim.	856	1 285
3e trim.	654	564	3e trim.	1 018	1 019
4e trim.	797	469	4e trim.	1 158	844
2001			2001		
1er trim.	748	547	1er trim.	1 063	1 218
2e trim.	575	791	2e trim.	916	1 306
3e trim.	748	529	3e trim.	1 224	1 061
4e trim.	874	352	4e trim.	1 389	771
2002			2002		
1er trim.	834	440	1er trim.	1 168	737
2e trim.	666	633	2e trim.	962	1 069
3e trim.	796	444	3e trim.	1 242	843
4e trim.	961	329	4e trim.	1 368	793

Source: DRTEFP Fichier ANPE

Source: DRTEFP Fichier ANPE

Tableaux 1.7 et 1.8 **Offres d'emploi selon le type de contrats pour les conducteurs routiers sédentaires**

	CDI	CDD	Intérim		CDI	CDD	Intérim
2000				2000			
1er trim.	295	325	27	1er trim.	199	751	89
2e trim.	370	400	38	2e trim.	226	907	152
3e trim.	277	259	28	3e trim.	49	712	158
4e trim.	251	183	35	4e trim.	185	558	101
2001				2001			
1er trim.	285	230	32	1er trim.	229	851	158
2e trim.	344	383	64	2e trim.	174	951	181
3e trim.	214	246	69	3e trim.	93	725	243
4e trim.	177	150	25	4e trim.	92	525	154
2002				2002			
1er trim.	211	197	32	1er trim.	99	436	202
2e trim.	241	318	74	2e trim.	172	692	205
3e trim.	192	203	49	3e trim.	119	531	193
4e trim.	171	130	28	4e trim.	142	455	196

Source: DRTEFP Fichier ANPE

Source: DRTEFP Fichier ANPE

Tableau 2.1 Nombre de stages FIMO et FCOS validés

	FIMO	FCOS
1997	287	486
1998	484	1 674
1999	413	1 527
2000	529	3 202
2001	576	1 483
2002	626	960

Source : DRE

Tableau 2.2 Attestations de capacité de transport délivrées

	Par examen	Par équivalence de diplôme	Par expérience professionnelle
1997	22	45	2
1998	14	71	13
1999	13	58	6
2000	10	52	7
2001	10	45	11
2002	16	30	11

Source : DRE

Tableau 2.3 Justificatifs de capacité de transport pour les moins de 3,5 tonnes

	Justificatifs de capacité		
	après stage	par bac pro	total
2000	48	1	49
2001	59	1	60
2002	44	0	44

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
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
2001	73	491	35	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
1997	3 172	215
1998	3 038	206
1999	2 946	182
2000	2 974	201
2001	2 685	169
2002	2 519	166

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
1997	329	48
1998	322	42
1999	302	47
2000	286	47
2001	299	45
2002	308	58

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
1997	10,4	22,3
1998	10,6	20,4
1999	10,3	25,8
2000	9,6	23,4
2001	11,1	26,6
2002	12,2	34,9

Source : DRE/Observatoire Régional de la Sécurité Routière

Tableau 6.1 **FRAC TRANSPORT**

	Nombre de dossiers acceptés	Montant des subventions accordées (en euros)
1997	7	24 441
1998	15	77 141
1999	11	102 845
2000	3	17 341
2001	5	24 659
2002	6	90 859

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
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 %
2001	5,1 %	114,6 %	-9,6 %
2002	0,9 %	-14,1 %	-30,0 %

Source : Banque de France (enquête ERFAR)

* Evolution en francs constants

** Entreprises de TRM courte et longue distance uniquement



Publication de l'Observatoire Régional des Transports

Directeur de la publication : Thierry Hautier
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

Site internet : www.ort-poitou-charentes.asso.fr

Cette publication peut-être téléchargée sur le site internet de l'ORT



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

ISSN 0989-7747

