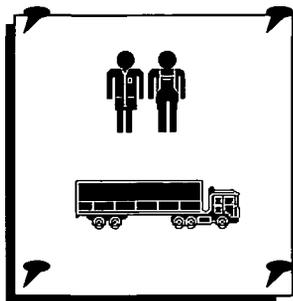


BILAN SOCIAL DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Michel Amar et François Lebrun



L'OEST a lancé, avec le concours de la Direction des Transports Terrestres (DTT), un dispositif d'observation sociale sur le transport routier de marchandises¹ à la suite du rapport Dobias et de la signature du contrat de progrès. Ce dispositif, conçu de manière partenariale, avec la DTT, le CNT et les partenaires sociaux comprenait quatre volets,

- un bulletin trimestriel de conjoncture dont le deuxième numéro est sorti cet automne,
- une enquête sur le temps de travail des conducteurs qui se déroule actuellement,
- et un Bilan Social Annuel² qui vient d'être achevé et communiqué aux partenaires sociaux. Ce sont les conclusions de ce dernier qui sont reprises dans cet article.

Le bilan couvre une période commençant avec la déréglementation en 1985 et s'achevant avec la reprise de 1994. Il analyse les évolutions du secteur, en articulant la dimension économique (situation financière des entreprises, évolution des prix, partage des gains de productivité) avec les dimensions sociales (emploi, qualification, formation, salaires). Ce document a pu être élaboré grâce à la mobilisation des sources disponibles, à l'OEST, à l'INSEE ou à la CNAM et aussi de la toute récente enquête de l'INRETS sur les conditions de travail des conducteurs routiers. Il se décline en cinq chapitres portant sur l'environnement économique, l'emploi, la durée du travail, les salaires et enfin les accidents.

L'environnement économique

Le secteur se caractérise par :

- une croissance forte et quasi continue de la production, surtout en zone longue, sauf en 1993 (+5,4% de 1985 à 1994 et même 6,9% pour la seule période 1985-1992). Cette croissance est due, en plus des facteurs macroéconomiques, aux gains des parts de marché réalisés au détriment du rail.
- une baisse des prix illustrée par un recul du prix relatif³ du secteur de 22% pour la période sous revue. Cette chute des prix s'explique bien évidemment par la suppression de la TRO (tarification routière obligatoire) et l'augmentation de la concurrence induite par l'entrée d'un grand nombre de nouveaux acteurs liée à la suppression des contingentements.
- une augmentation de 27% de la productivité du travail qui a surtout profité aux chargeurs.

L'emploi

Du fait de ce dynamisme, le secteur a créé 65 000 emplois de 1986 à 1994. Bien que le nombre des petites entreprises se soit sensiblement accru, l'essentiel des embauches nouvelles est le fait des entreprises de plus de 50 salariés, surtout dans la zone longue.

¹ A côté de ce dispositif national, la DTT a initié un volet régional où l'OEST aura un rôle d'animation et où sont impliquées une demi douzaine de DRE et des DRTT.

² On peut se procurer ce document auprès de la sous-direction du travail et des affaires sociales de la DTT.

³ Le prix relatif rapporte le prix du secteur au prix du PIB.

SOCIAL

Il s'agit d'abord d'emplois de conducteurs qui représentent les trois quarts de ces créations. La croissance de l'emploi est particulièrement importante (5,8% par an en moyenne de 1986 à 1992) pour les chauffeurs de zones longues, ceux qui ont justement les durées du travail les plus élevées. De ce fait, et aussi à cause de la forte mobilité observée dans ce métier, le marché du travail a été très actif avec notamment une très forte augmentation des offres d'emplois de 1986 à 1990 et en fin de période.

La durée du travail

Le métier de conducteur routier du compte d'autrui se caractérise toujours par une durée du travail particulièrement élevée. C'est ce que la dernière enquête de 1993 de l'INRETS, sur les conditions de travail des conducteurs de poids lourds, a encore permis de vérifier. Alors que dans le compte propre, la durée hebdomadaire de travail est de 42,7 heures pour ceux qui rentrent tous les soirs à leur domicile, elle est de 48,8 heures pour les chauffeurs du compte d'autrui soumis aux mêmes contraintes. Parmi les salariés du compte d'autrui, la durée des temps de travail et de conduite augmente avec le nombre de jours consécutifs d'absence; ceux qui s'absentent plus de 3 jours par semaine du domicile connaissent des durées moyennes de 62,5 heures.

Cette dernière catégorie de chauffeurs se caractérise aussi par des temps d'attentes élevés et par une amplitude de la journée de travail particulièrement lourde.

Entre 1983 et 1993, la situation des conducteurs absents le plus longtemps s'est détériorée; la durée totale du travail passant de 60,8 heures à 62,5. Le mouvement est encore plus marqué quand on se limite aux seuls temps de conduite. Par contre les structures du temps de travail sont restées relativement stables.

Les rémunérations

De 1986 à 1994, les rémunérations des salariés des entreprises de transport routier de marchandises ont augmenté d'environ 2% par an en moyenne; cette augmentation est légèrement supérieure à l'évolution du coût de la vie (environ 1,9% par an en moyenne). Néanmoins, les salaires du secteur sont inférieurs en niveau et en évolution à ceux de l'ensemble de l'économie; ceci peut résulter de la moindre qualification des salariés des transports et de la moindre taille des entreprises. Pour le personnel roulant, les frais de route représentent jusqu'à 35% de la rémunération totale. Ils sont plus importants pour les routiers de la zone longue, car ils sont liés au nombre de jours d'absences du domicile. A partir de 1989, les salaires bruts ont augmenté plus rapidement que les cotisations sociales patronales.

Les accidents du travail

La branche des transports se situe au deuxième rang après le BTP en termes de taux de risque d'accidents du travail. De 1985 à 1992, dans le transport routier de marchandises, les accidents du travail ont progressé plus vite que les effectifs même si la gravité des accidents a légèrement diminué. L'exposition aux accidents diminue avec l'expérience mais les salariés les plus anciens ont des accidents d'une plus grande gravité. Les catégories les plus exposées sont celles d'ouvriers et les accidents du travail les plus fréquents concernent la manutention. Les accidents de la route impliquant des poids lourds ont suivi la même évolution que l'ensemble des accidents mais leur réduction a été plus tardive et ils demeurent d'une plus grande gravité. ■