



## L'ÉVOLUTION DE LA DURÉE DU TRAVAIL DANS LE TRM

Michel AMAR et Béatrice BOULIF

Pour apprécier le degré de mise en œuvre du contrat de progrès qui a été programmé, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1995, une réduction du temps de travail des conducteurs « grands routiers », une enquête permanente a été mise en place en avril 1995. D'après les premiers résultats de cette enquête, il apparaît que la durée de service a baissé pour les conducteurs absents plus de quatre nuits, durant les six mois qui ont suivi la date d'entrée en application de l'accord. Mais il est encore trop tôt pour se prononcer sur le caractère durable de cette tendance.

La signature par les partenaires sociaux du transport routier de marchandises (TRM) de l'accord du 23 novembre, a conduit le SES à lancer, à la demande et avec le concours de la DTT, un nouveau dispositif d'observation sociale, centré sur le TRM et conçu de manière partenariale, pour apprécier le degré d'avancement de cet accord, notamment en réalisant un bilan social du secteur chaque année. Un des termes essentiels de l'accord portait sur la réduction des temps de service des conducteurs « grands routiers » et sur leurs rémunérations. Il prévoyait notamment, qu'à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1995, ce temps ne devait pas excéder 60 heures sur une semaine isolée et 240 heures sur un mois. Comme le dispositif statistique existant ne permettait pas d'appréhender de manière fiable la durée du travail des conducteurs, le ministère des transports a mis en place une enquête spécifique auprès des conducteurs routiers (cf encadré méthodologique), à partir d'avril 1995, pour apprécier les évolutions de la durée du travail<sup>1</sup> et des rémunérations des conducteurs routiers.

On présente ici les principaux résultats de l'exploitation de plus 3000 questionnaires portant sur une période allant d'avril 1995 à mars 1996, soit 6 mois avant le 1<sup>er</sup> octobre et 6 mois après.

### Confirmation des résultats de l'enquête de l'INRETS de 1993

Les résultats de cette enquête sont cohérents avec ceux de l'enquête de 1993 de l'INRETS : plus l'astreinte de travail, mesurée par le nombre de nuits d'absence du domicile, est élevée, plus la durée de travail augmente. Le temps de service passe de 49h, pour les conducteurs de zone courte qui rentrent chaque soir à leur domicile, à près de 62h pour les « très grands routiers », les conducteurs absents 4 nuits et plus (Tableau 1). Logiquement, les conducteurs spécialisés dans l'international ou la zone longue nationale sont absents plus longtemps de leur domicile et ont donc les durées de travail les plus longues (Tableau 2).

La fraction du temps de service consacrée à la conduite, le taux de conduite, augmente avec le rythme de travail. Elle est de 59% pour les conducteurs de zone courte contre 67% pour les « grands routiers ».

Pour un type d'astreinte donné, le temps de service varie peu avec la taille de l'entreprise qui emploie le conducteur, confirmant, là encore, un résultat de l'enquête de 1993 : on ne travaille pas moins dans les grandes entreprises du TRM que dans les petites (Tableau 3).

Autre résultat, les non salariés ont des temps de service proches de ceux des salariés, pour un type d'astreinte donné (Tableau 4).

<sup>1</sup> Le temps de service est l'ensemble des temps durant lesquels le conducteur est à la disposition de l'entreprise, qu'il s'agisse du temps de conduite, du temps consacré à des opérations commerciales ou de chargement, ou des temps d'attente.

## SOCIAL

**Tableau 1 : Durée hebdomadaire de travail des conducteurs par type d'astreinte**

	Conducteurs rentrant chaque jour	Conducteurs absents de 1 à 3 nuits	Conducteurs absents 4 nuits et plus	Ensemble
Temps de service	48,6 (0,6)	52,4 (0,5)	61,1 (0,4)	53,1 (0,3)
Temps de conduite	29,2 (0,5)	33,2 (0,3)	41,4 (0,2)	33,7 (0,2)

*Enquête SES-SOFRES : avril 1995 à mars 1996*

*L'écart type de la moyenne (chiffre donné entre parenthèses) permet de déterminer l'intervalle de confiance, intervalle dans lequel la vraie valeur de la moyenne de la population étudiée est comprise avec une probabilité de 95 %.*

*Cet intervalle est borné par la valeur de la moyenne estimée plus ou moins 2 fois l'écart type estimé.*

**Tableau 2 : Durée hebdomadaire de travail des conducteurs par type d'activité**

Activité	Temps de service	Temps de conduite
zone courte	49,1 (0,5)	28,8 (0,4)
zone longue	56,1 (0,4)	36,8 (0,3)
international	58,6 (0,6)	41,2 (0,4)
Ensemble	53,1 (0,3)	33,7 (0,2)

**Tableau 3 : Durée hebdomadaire de travail des conducteurs par taille d'entreprise**

Taille d'entreprise	Conducteurs rentrant chaque jour	Conducteurs absents de 1 à 3 nuits	Conducteurs absents 4 nuits et plus	Ensemble
moins 10 sal	49,7 (1,0)	50,6 (1,2)	59,1 (0,8)	52 (0,6)
de 10 à 49 sal	47,8 (0,8)	52,8 (0,8)	61,4 (0,6)	53,4 (0,4)
plus de 50 sal	48,7 (1,1)	53 (0,6)	61,4 (0,5)	53,5 (0,4)
Ensemble	48,6 (0,6)	52,4 (0,5)	61,1 (0,4)	53,1 (0,3)

**Tableau 4 : Durée hebdomadaire de travail des conducteurs par statut**

Statut	Conducteurs rentrant chaque jour	Conducteurs "routiers"	Ensemble
non salarié	50,6 (2,1)	56,5 (1,2)	53,7 (1,0)
salarié	48,5 (0,6)	58,1 (0,3)	53,1 (0,3)

### **Evolution des temps de service**

L'enquête couvrant deux semestres, l'un avant la date d'application de la première phase de l'accord, l'autre après, il a été possible de comparer les durées pratiquées avant et après cette date. Mais cette comparaison doit être interprétée avec prudence car nous n'avons pas pu corriger ces observations des effets saisonniers, car, pour ce faire, il aurait fallu disposer de plus longues chroniques.

La durée de travail des conducteurs n'a pas varié significativement, excepté pour les « très grands routiers », catégorie la plus directement concernée par l'accord.

## SOCIAL

Pour ces conducteurs, la durée hebdomadaire du travail a diminué d'un peu moins de 2 heures (Tableau 5). Mais, malgré cette baisse, la proportion de « très grands routiers » dont la durée de travail dépasse 60 heures reste très importante (48% au 1<sup>er</sup> trimestre 1996).

La comparaison des distributions des populations des conducteurs « très grands routiers » selon le temps total de service, avant et après la date d'entrée en application de l'accord, permet de comprendre comment la baisse de la durée moyenne du temps de service s'est réalisée. Elle résulte d'une réduction du nombre de salariés soumis aux durées de travail les plus longues (plus de 70 h/semaine) et de la baisse de la durée moyenne de service de ceux qui dépassent les 70 heures (- 2,5 heures environ). Il y a surtout donc eu modification des comportements extrêmes (Tableau 6).

**Tableau 5 : Evolution des temps de service avant et après le 1<sup>er</sup> octobre 1995**

Evolution entre (avril 1995 - septembre 1995) et (octobre 1995 - mars 1996)	Variation durée totale de travail	Variation temps de conduite
rentrant chaque jour	(ns)	(ns)
absents 1 à 3 nuits	(ns)	(ns)
absents 4 nuits et +	-1 h 42 mn	-1 h 6 mn

(ns) = variation non significative

**Tableau 6 : Evolution de la répartition des grands routiers selon le temps de service de la semaine**

	Avril à Sept. 95	Octobre à Décemb.95
moins de 48H	17,0%	15,7%
de 49 a 60H	31,2%	30,8%
de 60 a 70H	24,4%	32,1%
plus de 70H	27,4%	21,4%
Total	100%	100%

### La rémunération des conducteurs

Le deuxième thème de cette enquête est celui des rémunérations, qui est intimement lié à celui des conditions de travail et des temps de service. Sur l'échantillon des conducteurs interrogés<sup>2</sup>, le salaire net moyen est de 7000 F environ, les primes et rémunérations assimilées se montent à 650 F. Les frais de route, qui ne sont pas une rémunération au sens strict, s'élèvent à 3600F. Au total, le revenu net atteint 11278 F au total.

**Tableau 7 : Rémunérations des conducteurs selon l'activité ou selon le rythme de travail**

Activité ou rythme	Salaire net	Primes	Frais de route	Revenu total
zone courte	6652	662	1629	8943
zone longue	6929	764	3815	11508
international	7501	434	4816	12751
Ensemble	7018	649	3611	11278
conducteurs rentrant chaque soir	6734	670	1467	8871
conducteurs absents de 1 à 3 nuits	7012	590	3797	11399
conducteurs absents 4 nuits et plus	7129	683	4295	12107

Le salaire net varie peu avec le rythme et la durée du travail : 6734 F pour ceux qui rentrent tous les soirs, contre 7129 F pour les « très grands routiers ». La taille de l'entreprise n'influe pas non plus de façon déterminante sur le salaire.

En termes d'activité, les conducteurs internationaux bénéficient d'un salaire moyen supérieur à celui des autres conducteurs, de 7500 F environ, ce qui correspond le plus souvent à une qualification spécifique.

<sup>2</sup> Pour le thème rémunération, on s'est limité aux réponses portant sur l'année 1995, soit celles des trois derniers trimestres de 1995.

## SOCIAL

Au contraire, les frais de route, qui ne sont pas à proprement parler assimilables à un salaire, varient fortement avec le rythme et la durée du travail puisqu'ils sont proportionnels au temps passé loin du domicile du chauffeur : de 1467 F pour ceux qui rentrent chaque jour à 4295 F pour les « très grands routiers ». C'est essentiellement par ce biais que les conducteurs tirent bénéfice de leurs horaires particulièrement élevés.

Enfin, la rémunération est peu influencée par les caractéristiques personnelles du conducteur. Le salaire croît légèrement avec l'âge du conducteur mais l'éventail des salaires n'est pas très large. Le salaire moyen des conducteurs atteint 7000 F entre 35 ans et 45 ans et plafonne à 7300 F au delà de 45 ans. De même, l'ancienneté dans l'entreprise joue peu sur le salaire, sauf dans le cas d'une ancienneté particulièrement longue. ■

### METHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE DE CONJONCTURE

De manière complémentaire avec l'enquête structurelle de l'INRETS réalisée en 1975, 1983 et 1993, sur les conditions de travail des conducteurs routiers, le ministère des transports a confié à un institut de sondage (la SOFRES) le soin de réaliser à partir du printemps 1995, une enquête trimestrielle permanente, auprès de la même population, sur la durée de service et les rémunérations. Le public visé est celui des conducteurs d'entreprises françaises du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

Il s'agit d'interviews de conducteurs réalisées par des enquêteurs, dans des points de rencontre professionnels, les Centres Routiers et restaurants « Les Routiers » répartis sur tout le territoire. Le questionnaire a été conçu pour pouvoir être renseigné en une quinzaine de minutes et est centré sur la durée de service de la dernière semaine effectuée. Le conducteur doit reconstituer, jour par jour, son activité de la semaine précédente, temps de conduite et autres temps. Il est, de plus, interrogé sur ses rémunérations du mois précédent, frais de routes inclus. L'objectif est d'interroger chaque semaine une soixantaine de conducteurs (de zone courte ou longue, salariés ou non-salariés) pour obtenir, sur un an, 3000 réponses. L'enquête a commencé en avril 1995. Cette enquête bénéficie du label délivré par le conseil national de l'information statistique (CNIS).

En l'absence de base de sondage pour tirer un échantillon, c'est la méthode des quotas qui a été retenue. L'échantillon a été stratifié, a posteriori, sur deux variables, la taille de l'entreprise employant le conducteur et son rythme de travail, pour ensuite agréger les réponses individuelles.

Le poids des diverses strates est déduit des résultats de l'enquête de l'INRETS, seule source permettant de connaître l'importance, dans la population des conducteurs, des divers types de rythme de travail (rentrant tous les soirs, absents 1 à 3 nuits et absents 4 nuits et plus). On suppose que les poids de chaque catégorie de conducteurs sont invariants.

Les résultats concernant les temps de conduite sont tout à fait similaires dans les deux enquêtes. Par contre, les autres temps (temps liés à la marchandise, temps d'attente, autres temps de mise à la disposition de l'entreprise) recueillis par la SOFRES sont inférieurs à ceux enregistrés par l'INRETS, sur toute la période d'enquête (avant et après octobre 1995).

Cette différence croît avec le nombre de nuits d'absence et le caractère irrégulier de la semaine de travail.

Ce résultat est lié aux différences de méthode entre les deux enquêtes. Dans l'enquête SOFRES, le conducteur doit se remémorer, pour chaque jour de la semaine précédente, toutes ces séquences et faire mentalement le total des temps de travail consacrés aux tâches autres que la conduite. A l'opposé, la méthodologie d'enquête de l'INRETS évite ce problème, car le conducteur remplit chaque jour un carnet de temps sur lequel chaque quart d'heure est qualifié (conduite, repos, etc...). Le temps de travail réel, pour les salariés qui comme les conducteurs routiers n'ont pas d'horaires réguliers et répétitifs, est une variable difficile à saisir. Si le temps de conduite est très réglementé, mesuré (chronotachygraphe) et codifié, les « autres temps » sont plus difficilement identifiables car fragmentés en séquences parfois très courtes (quart d'heure, demi-heure). Une exploitation de l'enquête INRETS a montré que les séquences de moins d'une demi-heure représentaient 35% des autres temps pour les conducteurs rentrant chaque jour chez eux et 14% pour les « très grands routiers ».

Pour toutes ces raisons, le SES a procédé au redressement des autres temps obtenus dans l'enquête SOFRES à partir de coefficients obtenus en confrontant les résultats de la première période de l'enquête (avril à septembre 1995) aux résultats de l'enquête INRETS.

Les premiers résultats d'une enquête complémentaire, avec remise d'un carnet de temps à quelques centaines de conducteurs confirment la validité de la méthode de redressement.