



LES CONDITIONS TEMPORELLES DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS

Résumé des premiers résultats de l'enquête INRETS de 1999

*Patrick HAMELIN**

Une enquête approfondie sur les conditions de travail et la carrière des conducteurs de poids lourds, similaire aux enquêtes de l'INRETS de 1983 et de 1993, a été menée à l'automne 1999. Cette note résume quelques résultats dont l'ensemble sera présenté dans un rapport en cours de réalisation.

La population enquêtée comprend 95 % de salariés. Sept sur dix travaillent dans des entreprises de transport (compte d'autrui) et trois sur dix dans des entreprises dont le transport n'est pas l'activité principale (il s'agit alors, essentiellement, de transport pour compte propre). La plupart de ces derniers effectuent des transports leur permettant de rentrer chaque soir : 11 % seulement doivent s'absenter au moins deux jours consécutifs pour effectuer leur trajet (tableau 1). Dans les entreprises de transport, un conducteur sur deux revient chaque jour à son domicile, l'autre moitié découche une nuit ou plus par semaine pour effectuer les opérations de transport. Les deux tiers de ces derniers s'absentent toute la semaine (absents au moins quatre nuits). Cette structure de répartition des conducteurs est relativement stable¹.

Les durées hebdomadaires de travail

**La durée
hebdomadaire
du travail
des conducteurs
routiers a diminué
depuis 1993**

Les conditions temporelles de travail des conducteurs professionnels - durée du travail et sa répartition entre les différentes tâches nécessaires à la réalisation du transport - sont maintenant suivies de plusieurs façons. Les méthodes utilisées sont au centre de beaucoup de discussions. La mesure du temps de travail pose des problèmes multiples, théoriques et pratiques. Sont présentés ici les résultats d'une méthode de recueil confiant aux conducteurs eux-mêmes le soin de remplir, durant une semaine au moins, un « carnet de temps » au fur et à mesure du déroulement de leur travail. Cela permet de suivre l'activité dans son déroulement réel, d'échapper à l'écueil de l'oubli (des courtes phases d'activités, situées entre deux événements importants notamment), lié à la remémoration, a posteriori, du total du temps passé à chacune des activités de travail durant une

* Directeur de recherche - Laboratoire de psychologie de la conduite - Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

¹ C'est aux conducteurs enquêtés que l'on demande si l'entreprise pour laquelle ils travaillent est une entreprise de transport ou si elle exerce une autre activité. Cela ne correspond pas forcément au classement habituellement fait dans les statistiques SES/INSEE, où les entreprises sont réparties dans les différents secteurs d'activité en fonction du montant relatif de leur chiffre d'affaires. Ainsi, les déclarations de conducteurs lors des enquêtes réalisées à l'occasion des visites médicales montrent qu'ils sont plus nombreux à se considérer comme salariés d'une entreprise de transport que les statistiques de l'INSEE n'en comptent (71 % des salariés de l'enquête INRETS de 1999 pour 66 % dans l'Enquête Emploi). Cette sur-représentation apparente est corrélative d'une certaine difficulté à se classer que relève chacune des enquêtes jusqu'alors effectuées. Ainsi, 11 % des conducteurs se définissent comme appartenant à des entreprises qui feraient à la fois du transport en compte propre et en compte d'autrui. Ils étaient 8% dans ce cas là, lors de l'enquête de 1993 (à l'occasion de laquelle les conducteurs étaient alors échantillonnés en fonction de l'appartenance sectorielle de l'entreprise qui les employait, jugée au travers du code APE attribué par l'INSEE).



journée. Car une des difficultés de la comptabilisation des temps de travail associés aux opérations de transport est précisément le fractionnement en de nombreuses périodes, parfois courtes, de l'emploi du temps des conducteurs routiers. D'ailleurs, celui-ci correspond rarement à un séquençage équivalent à ce qu'anticipent les responsables, les répartiteurs et les conducteurs eux-mêmes. Le savoir-faire de ces derniers consiste précisément, entre autres, à adapter leurs propres contraintes horaires à celles des clients qu'ils livrent ou chez lesquels ils chargent. Le déroulement du voyage ou de la rotation prévu au départ est très souvent soumis à des aléas divers (embouteillage, manque de place aux quais, indisponibilité des personnels de quai, litige de transaction, temps de passage de certains transits douaniers...).

La baisse est la plus forte pour les « très grands routiers »

Comme lors des enquêtes précédentes :

- les conducteurs ont des durées hebdomadaires de travail supérieures à celles des ouvriers sédentaires. Pour une semaine normale d'activité, les conducteurs les mieux lotis dépassent de près de quatre heures - et les moins bien lotis de plus de seize heures - le temps de travail hebdomadaire moyen des ouvriers sédentaires (environ 39 heures à l'automne 1999) ;
- les conducteurs salariés des entreprises du secteur du transport travaillent plus que leurs homologues des autres secteurs, et cela est vrai pour tous les postes de travail ;
- les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs pour réaliser leurs transports travaillent davantage que les conducteurs de retour chaque jour, et ceci est d'autant plus marqué que la durée d'absence nécessaire à la réalisation des transports est plus longue (les conducteurs absents de chez eux au moins quatre nuits dans la semaine travaillent plus que ceux qui n'en sont absents que une à trois nuits).

Les résultats de cette enquête diffèrent de ceux des précédentes en ce qui concerne les niveaux de la durée de travail. Les enquêtes de 1983 et 1993 étaient marquées par la constance des niveaux de la durée hebdomadaire de travail des conducteurs du secteur du transport. L'enquête de 1999 relève une baisse de la durée de travail hebdomadaire des conducteurs « absents au moins une nuit », dans le transport pour compte propre, et des conducteurs des entreprises du transport, à l'exception des conducteurs « absents de une à trois nuits ». Cette réduction de la durée est statistiquement significative pour les conducteurs absents quatre nuits et plus.

La baisse est réelle. Elle n'est pas due à un effet de structure. En 1999, la proportion de conducteurs travaillant cinq jours par semaine et plus durant la période de recueil des carnets de temps est un peu plus importante qu'en 1993 pour la plupart des groupes de conducteurs (81 % en 1999 pour 79 % en 1993 dans le secteur du transport, 80 % pour 70 % dans les autres secteurs), à l'exception des conducteurs du secteur du transport absents au moins quatre nuits (86 % en 1993 pour 81 % en 1999).

Une comparaison plus stricte (tableau 2), ne considérant que les carnets comprenant au moins cinq jours de travail par semaine, recueillis à la même période d'automne, traduit les mêmes tendances (en 1993, le recueil était organisé en deux phases, comme en 1983 : automne et printemps, alors qu'en 1999, la collecte a été effectuée en totalité à l'automne).

SOCIAL

**Tableau 1² : Durées hebdomadaires de travail³
Comparaison des groupes de conducteurs en 1999 et 1993**

Enquête 1999 unité : le conducteur durées : en heures et centièmes	nombre de conducteurs	Ensemble des Carnets			% Carnets comprenant au moins 5 jours hebdo	
		moyenne	précision	différence 1993-1999	1993	1999
"Secteur transport", Salariés	679	51,3h	±0,8	- 2,8*	79	81
- Absents au moins 1 nuit	345	55,3h	±1,0	- 4,4*	80	81
Absents 1 à 3 nuits	116	53,8h	±1,5	- 0,7	67	81
Absents au moins 4 nuits	229	56,1h	±1,2	- 6,4*	86	81
- Retour chaque jour	334	47,2h	±1,1	- 1,6	78	80
Autres secteurs, Salariés	278	43,6h	±1,0	0	70	80
- Absents au moins 1 nuit	31	46,8h	±3,5	(- 7,0*)	67	71
- Retour chaque jour	247	43,2h	±1,0	- 0,5	71	81
"Patrons & Indépendants"	49	54,2h	±2,8	(- 0,1)	83	90
- Absents au moins 1 nuit	17	56,6h	±4,1	(- 2,3)	90	94
- Retour chaque jour	32	52,9h	±3,6	(+ 1,6)	79	88

Une étoile marque les différences statistiquement significatives entre les valeurs obtenues en 1993 et 1999.
Les nombres entre parenthèses correspondent à des sous-échantillons de petites tailles et peuvent donc être d'une précision relativement faible.

Tableau 2 : Durées hebdomadaires de travail (carnets recueillis à des périodes équivalentes)⁴

Unité : Conducteurs salariés avec carnets comprenant au moins 5 jours hebdomadaires de travail	Automne 1993	Automne 1999	Ecart
Autres secteurs : retour chaque jour	44,8 (7,7) n=174	44,8 (7,6) n=201	0
Secteur transport : retour chaque jour	52,3 (10) n=105	49,2 (8,6) n=267	- 3,1*
Secteur transport : absent au moins une nuit par semaine	62,4 (10,5) n=115	57,4 (8,1) n=280	- 5,0*

² Ces tableaux présentent quatre valeurs pour chaque sous-groupe : l'effectif de conducteurs ayant répondu à l'enquête, la moyenne, la précision (bornes de l'intervalle de confiance à 95 %), la valeur de la différence entre le résultat de 1999 et celui de 1993 pour chacun des groupes. Les différences significatives (avec 95 % de chances de n'être pas dues à une erreur aléatoire d'échantillonnage) sont marquées par une étoile. Les deux dernières colonnes du tableau présentent les proportions de conducteurs qui, dans chaque sous-population, ont travaillé au moins cinq jours durant la (ou les) semaine(s) de recueil des carnets de temps des enquêtes de 1993 et 1999.

³ La durée hebdomadaire du travail est le temps consacré, au cours d'une semaine, à la réalisation des opérations de transport (conduite, chargement et déchargement, négociations, papiers...), à l'entretien des véhicules et à toute autre opération demandée par le chef d'entreprise ou imposée par un tiers : chargeur, destinataire ou intermédiaire, client. Bien entendu, les temps d'attente en pure perte sont comptabilisés dans le travail (sauf si, durant ce temps, le conducteur déjeune, se douche ou dort. Il s'agit alors de repos ou de sommeil). On considère les attentes comme des « arrêts de chaîne » du système productif, dont l'organisation ne dépend pas du conducteur.

⁴ Lorsque la différence entre les moyennes est statistiquement significative (avec 95 % de chance que la différence ne soit pas due à un problème d'échantillonnage), la valeur est marquée d'une étoile (*).



SOCIAL

L'écart entre les horaires hebdomadaires constatés et l'horaire légal des conducteurs salariés des entreprises du transport (39 heures) était de + 39 % en 1993⁵ ; il est de + 32 % à l'automne 1999⁶. Les conducteurs des entreprises des autres secteurs travaillent, eux, 12 % de plus que l'horaire légal.

Avec l'application progressive du nouvel horaire légal de 35 heures en 2000, l'écart à l'horaire moyen est-il resté à + 32 %, a-t-il baissé ou a-t-il augmenté ? Le niveau de la différence entre le temps de travail des conducteurs et celui des ouvriers sédentaires est un indicateur important pour juger de l'évolution sociale de cette industrie.

La baisse des durées hebdomadaires de travail sera-t-elle à la mesure de la baisse de la durée légale dans l'application de la loi sur les 35 heures ? Celle-ci devrait être d'un peu plus de 10 % et la baisse des durées de travail des conducteurs du secteur du transport entre 1993 et 1999 a été de 5 %, avec de fortes disparités (- 10 % pour les conducteurs absents au moins quatre nuits, - 3,3 % pour leurs collègues de retour chaque jour et - 1,3 % pour ceux qui sont absents de une à trois nuits). Rien n'a changé pour les conducteurs des autres secteurs ni pour les non salariés, pris dans leur globalité.

La répartition du temps de travail

Un travail plus fractionné sur des périodes moins longues

Cette analyse prend en compte les séquences d'activités des conducteurs comprises entre deux phases de repos ou de sommeil d'au moins six heures consécutives⁷. Ces séquences sont nommées « amplitudes ». Elles diffèrent de la notion réglementaire dans laquelle les séquences de repos qui bornent l'amplitude sont de onze heures et, au minimum, de neuf heures consécutives. Dans l'exécution des transports de longue distance, l'activité productive n'est pas nécessairement organisée autour du découpage calendaire de la journée. Elle correspond davantage à une amplitude qui, commençant à neuf heures un jour A, peut se terminer à deux heures un jour B. D'où les décalages des rythmes temporels d'une amplitude à l'autre, générateurs de fatigue que décrivent les physiologistes. Il faut, en effet, souvent additionner plusieurs « amplitudes d'activité » pour réaliser un transport donné.

Par contre, pour de nombreux conducteurs de moyenne ou courte distance, l'amplitude de travail se confond avec la journée calendaire, temps suffisant pour réaliser une ou plusieurs opérations physiques. Que les conducteurs travaillent cinq jours dans la semaine ou moins, leur emploi du temps hebdomadaire est fait de plusieurs séquences d'activité singulières que sont les amplitudes ou les journées de travail. Elles constituent ainsi la structure temporelle de base pour analyser la répartition des temps d'activité.

Entre 1993 et 1999, le nombre d'amplitudes par quinzaine a augmenté pour chacun des groupes de conducteurs alors que les durées des amplitudes ont diminué.

La durée totale des activités productives, ou durée de travail effectif dans l'amplitude, diminue également :

- la durée de la conduite diminue pour tous les groupes de conducteurs ;

⁵ 1993 : + 25 % pour les conducteurs de retour chaque jour, respectivement, + 40 % et + 60 % pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits et les absents au moins 4 nuits.

⁶ 1999 : + 21 % pour les conducteurs de retour chaque jour, respectivement, + 38 % et + 44 % pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits et les absents au moins 4 nuits.

⁷ Amplitude = durée entre la prise de poste, après au moins six heures consécutives de repos et/ou de sommeil, et la fin du travail, marquée par le démarrage d'une séquence de repos d'au moins six heures, elle aussi.

SOCIAL

- le temps consacré aux opérations de livraison et de chargement augmente pour les conducteurs des entreprises des autres secteurs de retour chaque jour, il diminue d'une demi-heure pour les conducteurs du secteur du transport absents de une à trois nuits ou quatre nuits et plus et il reste stable pour les autres catégories ;
- la durée des attentes diminue pour les conducteurs des autres secteurs absents au moins une nuit et pour les conducteurs du secteur du transport absents au moins quatre nuits par semaine ;
- le temps consacré aux autres travaux, comme la maintenance du véhicule et les éventuels travaux annexes (conditionnement, montage...), diminue pour les conducteurs des autres secteurs absents de chez eux au moins une nuit par semaine et, pour les conducteurs du secteur du transport routier de marchandises qui sont absents au moins quatre jours par semaine ;
- le taux de conduite augmente de façon sensible pour les conducteurs absents au moins une nuit par semaine. Comme les durées globales de conduite diminuent, proportionnellement, davantage que les kilométrages, les vitesses moyennes sont en augmentation (de cinq à six kilomètres à l'heure pour les conducteurs du secteur du transport) ;
- le nombre moyen de ruptures de charge (opérations de chargement, de déchargement et de changement de remorque) est en légère augmentation pour les conducteurs de retour chaque jour ; il est constant pour les autres.

L'augmentation de la productivité du travail durant la période se mesure au maintien, dans un temps de travail plus faible, d'une production équivalente en termes de kilométrage et de nombre d'opérations de chargement et de déchargement effectués, lors de chacune des phases de travail réalisées.

Tableau 3 : Les « amplitudes d'activité » et leur répartition

Unité statistique : l'amplitude pour les durées, le conducteur pour les autres paramètres

	Autres Secteurs				Secteur du transport					
	Retour chaque jour		Absents au moins 1 nuit		Retour chaque jour		Absents 1 à 3 nuits		Absents au moins 4 nuits	
	1999	1993	1999	1993	1999	1993	1999	1993	1999	1993
Durée de travail totale (a)	8,9	9,0	9,8	12,0	9,5	10,1	10,9	12,1	11	13,1
dont conduite,	4,3	4,7	6,1	7,3	5,5	5,9	7,2	7,8	7,7	8,9
opérations marchandise,	3,5	3,2	2,6	2,9	3,1	3,2	2,3	2,9	2,0	2,5
attentes,	0,3	0,3	0,3	0,6	0,5	0,5	1,0	0,9	0,9	1,1
autres travaux.	0,8	0,9	0,8	1,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5
Durée du repos (b)	1,0	1,2	1,4	2,0	1,1	1,2	1,5	2,2	1,8	2,7
Durée de l'amplitude (a+b)	9,8	10,0	11,2	14,0	10,6	11,2	12,4	14,2	12,8	15,7
Nombre de km par jour	193	211	390	407	304	297	453	450	501	526
Ruptures de charge par jour	9,3	8,3	4,2	4,3	10,5	9,2	3,5	3,9	2,7	2,5
Amplitudes par quinzaine	9,8	9,4	9,6	8,9	9,9	9,7	9,9	9,0	10,2	9,6

L'importance des entreprises et la diminution de la durée du travail

L'organisation du travail évolue, surtout dans les grandes entreprises

Les formes d'organisation de l'exploitation ont changé dans les entreprises de transport. En effet, on constate un accroissement très sensible de la proportion de conducteurs dont le camion est également utilisé par d'autres conducteurs. Ainsi, en 1999, la norme « un homme, un camion » ne concerne plus majoritairement les conducteurs de retour chaque jour : 53,0 % d'entre eux conduisent un camion utilisé aussi par d'autres, alors que 34,1 % seulement étaient dans ce cas en 1993. Pour les conducteurs absents plusieurs jours, l'augmentation de la proportion des conducteurs ne répondant pas à la norme, « un homme, un camion », est très significative puisque, en 1999, 34,5 % des conducteurs absents de une à trois nuits par semaine et 17,5 % des conducteurs absents quatre nuits et plus utilisent un camion utilisé aussi par d'autres contre respectivement 25 % et 8,6 % en 1993.

SOCIAL

Pour la première fois, dans les enquêtes avec « carnet de temps », les conducteurs des entreprises du secteur du transport de cent salariés et plus ont des durées de travail plus faibles que leurs collègues employés dans des entreprises de moins de cent personnes (excepté les conducteurs absents une à trois nuits). Ainsi, les conducteurs de retour chaque jour travaillent 48,1 heures par semaine dans les entreprises de moins de cent salariés et 44,2 heures dans les entreprises plus grandes ; pour les conducteurs absents au moins quatre nuits, ces durées de travail sont respectivement de 57,1 heures et de 54,5 heures.

Dans les entreprises de moins de cent salariés, les conducteurs de retour chaque jour travaillent 46,5 heures par semaine lorsque leur camion est également utilisé par d'autres conducteurs, alors que leurs collègues ayant un camion attitré travaillent 49,5 heures ; dans les entreprises de cent salariés et plus, ces quantités sont respectivement 41,9 heures et 50,4 heures. Pour les autres groupes de conducteurs, il n'y a pas de différence entre les durées totales du travail qui soit liée au mode d'usage du camion, à plusieurs ou seul.

Mais l'augmentation sensible du nombre de conducteurs utilisant des camions « banalisés », d'ailleurs plus importante dans les grandes que dans les petites entreprises, est vraisemblablement liée à la transformation de l'organisation générale de l'exploitation dans les entreprises de transport. La différence entre les durées de travail des conducteurs des grandes et des petites entreprises renvoie probablement à la capacité inégale qu'ont les unes et les autres à massifier, au moins en partie, les chaînes d'opérations nécessaires à la réalisation de chacun des transports singuliers que leurs clients leur ont confiés.

Conclusion

La période de 1993 à 1999 a été marquée par de multiples événements sociaux et les évolutions législatives et réglementaires, concernant les conducteurs du secteur du transport, ont accompagné une importante transformation des conditions concrètes de réalisation des opérations de transport routier. Les durées d'activité à l'arrêt et les durées de conduite se sont réduites pour les conducteurs passant plusieurs nuits hors de chez eux, du fait de leur travail. Cela résulte de transformations organisationnelles comme l'amélioration des conditions de circulation, des gains de temps au passage⁸ des frontières communautaires et d'une probable accélération des opérations de manutention et de restitution des documents nécessaires à la réalisation des transports.

Dans le secteur du transport, la période des six dernières années a été mise à profit - et cela est plus manifeste dans les plus grandes entreprises - pour transformer l'organisation de l'exploitation. En termes de gains de productivité, cela se traduit par une baisse des durées de travail des conducteurs pour des niveaux de production équivalents. Ces changements, dans le secteur du transport, accentuent la segmentation entre les petites et les grandes entreprises. En 1993, comme en 1983, les durées de travail des conducteurs des grandes et des petites entreprises ne se différencient pas.

⁸ « Passer » les frontières communautaires au sens où la nécessité de procéder à des vérifications est un facteur d'incertitude sur le temps d'acheminement. C'était moins les opérations physiques que les contraintes administratives qui provoquaient ces attentes durant parfois jusqu'à une journée sinon plus. Par ailleurs, les transits (ou franchissement des lignes de frontières) étaient eux-mêmes plus longs.

Annexe méthodologique

Financé par plusieurs services de l'État et institutions professionnelles, (DTT, DRAST, SES, DSCR du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, la DARES du ministère de l'Emploi et de la Solidarité nationale, la CNAM, l'AFT, PROMOTRANS et la Prévention Routière) impliqués dans le transport routier, l'ensemble du travail a été conçu et réalisé à l'INRETS par Patrick Hamelin et Marie Lebaudy avec la collaboration des services des commissions médicales des permis de conduire et de l'institut de sondage Lavalie (ISL). Ils ont bénéficié de conseils et de traitements (échantillonnage) du SES.

Population étudiée : champ de l'enquête

L'échantillon a été construit à partir d'un premier sondage réalisé dans les commissions médicales préfectorales. A l'occasion de la démarche qu'ils effectuaient pour subir un examen médical leur permettant de renouveler leur permis de conduire, les titulaires des permis poids lourds et transports en commun (qui sont des permis temporaires renouvelables tous les cinq ans après examen médical) répondaient à un court questionnaire, permettant de repérer les professionnels. Il était demandé à ces derniers s'ils seraient d'accord pour participer à une enquête sur leurs conditions de travail. Un échantillon de 2 409 conducteurs de poids lourds (3,5 tonnes et plus) des entreprises du secteur du transport et des entreprises des autres secteurs d'activité économique a ainsi été constitué.

Conditions de réalisation de l'enquête

Les conditions de travail et les horaires sont des sujets soumis à de fortes pressions sociales (définition des heures travaillées, des salaires, des frais de route, des droits de repos...). Afin d'obtenir une information aussi réaliste que possible sur l'activité quotidienne des conducteurs, on a privilégié une méthode d'enquête impliquant l'établissement d'un rapport assez long entre le conducteur et l'enquêteur, ce qui favorise l'émergence d'une relation de confiance. Ainsi, la procédure d'enquête proposait une collaboration suivie durant deux à trois semaines, nécessitant deux visites de l'enquêteur chez le conducteur. Chaque conducteur sélectionné a été contacté à son domicile par un enquêteur, un premier questionnaire permettait de vérifier son appartenance au champ de l'enquête, de décrire le poste de travail, les conditions de d'exercice du métier et la carrière. Puis, sur l'exemple de sa dernière journée de travail, le conducteur apprenait avec l'enquêteur la manière de remplir le carnet de temps. Durant la, ou les (deux), semaine(s) suivante(s), il remplissait un carnet de temps. Chronologiquement, il indiquait, quart d'heure après quart d'heure, la suite des activités réalisées et leur durée. En fin de journée, il indiquait le kilométrage effectué et le type de transport réalisé. A l'issue de cette période, l'enquêteur revenait, vérifiait la qualité du carnet de temps, posait des questions relatives aux conditions de travail durant la période de remplissage et offrait un choix de cadeaux afin de gratifier le conducteur enquêté pour le travail fourni.

Bilan du terrain

Sur les 2 409 adresses au lancement de l'enquête, 1 032 ont donné lieu à la constitution d'un dossier d'enquête et 1 006 dossiers ont été considérés comme exploitables et ne présentant pas d'anomalies rédhibitoires. Les caractéristiques de la distribution des âges des conducteurs salariés enquêtés, est proche de celles de l'ensemble des conducteurs de poids lourds professionnels salariés.



**Tableau A1 : Répartition des conducteurs salariés selon les classes d'âges :
Enquête INRETS carnets de temps 1999, Enquête Emploi 1998.**

	< 30 ans	30-39 ans	40-49 ans	> 50 ans	Ensemble
Enquête Inrets 1999	15%	37%	33%	16%	100% (957)
Enquête Emploi 1998	15%	36%	31%	18%	100% (262713)

Lors de la préparation de l'enquête, toutes les commissions médicales du permis de conduire n'ont pas été sélectionnées. Il convenait d'avoir une représentation territoriale diversifiée et représentative des zones d'habitat des conducteurs, afin que la composition de l'échantillon puisse décrire les différences pouvant exister entre les divers segments du marché de l'emploi.

Tableaux A2 : Répartition des conducteurs salariés selon les zones d'habitat (taille d'agglomération) : Enquête INRETS 1999 et Enquête Emploi 1998.

Conducteurs de poids lourds	< 5000 habitants	5000 à 19999 habitants	20000 à 99999 habitants	> 100000 habitants	Ensemble
Enquête Inrets 1999	41%	11%	11%	36%	100% (957)
Enquête Emploi 1998	41%	12%	13%	34%	100% (262713)

Dans l'échantillon enquêté, les conducteurs des entreprises du secteur du transport sont un peu moins nombreux dans les entreprises de moins de 20 salariés que dans l'enquête annuelle d'entreprise. En fait, l'EAE compte à la fois des conducteurs de poids lourds et des conducteurs de véhicules utilitaires légers, notamment en courte distance (parc important de VUL de moins de 3,5 tonnes dans les entreprises du transport routier de marchandises). La comparaison des distributions des conducteurs « grands routiers » dans l'EAE, et des conducteurs « absents au moins une nuit » dans l'enquête INRETS (lesquels correspondent nécessairement à la définition de conducteurs de poids lourds : « conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total en charge »), montre que les proportions relatives de chacune des sources sont très proches (tableau A3).

Tableau A3 : Répartition des conducteurs salariés selon la taille des entreprises du secteur du transport

Taille des entreprises	Enquête Inrets 1999		EAE 1996	
	Tous conducteurs	Conducteurs absents au moins une nuit	Tous conducteurs	Grands routiers
- 6 à 19 salariés	23%	22%	28%	23%
- 20 à 99 salariés	49%	46%	46%	47%
- 100 salariés et plus	28%	32%	26%	30%
Ensemble	100%	100%	100%	100%
Effectif concerné	616	318	158 032	99 180