



LA MESURE DE LA DURÉE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS : UNE COMPARAISON DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE CONJONCTURELLE DU SES ET DES ENQUÊTES DE L'INRETS

François JEGER et Franck PIOT

Les résultats de l'enquête menée par l'INRETS sur les conditions de travail des conducteurs routiers ont fait apparaître une baisse significative de leur durée du travail entre 1993 et 1999. L'enquête conjoncturelle mise en place par le service économique et statistique (SES) et la direction des transports terrestres (DTT) en 1995 n'avait pas relevé une évolution aussi forte. En niveau également, les durées de travail observées par l'INRETS diffèrent de celles estimées à partir des réponses à l'enquête conjoncturelle. Ces écarts tiennent à des méthodes d'observation différentes. Leur analyse conduit le SES à revoir les séries de durées du travail diffusées jusqu'à présent dans l'enquête conjoncturelle, qui seront désormais publiées pour deux types de conducteurs : les grands routiers et les autres.

Le dispositif d'observation de la durée du travail des conducteurs routiers du compte d'autrui repose sur deux dispositifs complémentaires que sont les enquêtes lourdes menées par l'INRETS et l'enquête conjoncturelle mise en place par le SES et la DTT.

Les enquêtes lourdes de l'INRETS sont réalisées à intervalles relativement espacés : les dernières ont eu lieu en 1999, 1993 et 1985¹. Ces enquêtes comportent deux interviews au domicile des conducteurs routiers, qui portent sur l'ensemble des conditions de travail des conducteurs : conduite, durée du travail, sécurité, conditions de travail en conduite et à l'arrêt, caractéristiques socio-démographiques. Entre les deux interviews, un carnet de temps est remis au conducteur. Sur ce carnet, le conducteur doit reporter pendant une ou deux semaines² son emploi du temps - quart d'heure par quart d'heure - en distinguant la conduite et les autres temps de travail à l'arrêt (chargement, attentes et autres activités).

Environ sept cents conducteurs de poids lourds du transport routier de marchandises pour compte d'autrui ont été ainsi interrogés au dernier trimestre 1999. Ce type d'enquête est coûteux et ne peut être assuré tous les ans. Sa réalisation en 1999 n'a été possible que par un cofinancement rassemblant diverses administrations centrales et d'autres organismes intéressés par les divers aspects des conditions de travail (sécurité, formation).

L'enquête conjoncturelle a été mise en place par le SES en 1995 après la signature du « Contrat de progrès » de 1994. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la DTT et le SES, la collecte a été réalisée successivement par la SOFRES puis par MV2. 750 conducteurs sont interrogés chaque trimestre. L'interview, qui

¹ Voir l'article de P. Hamelin « Les conditions temporelles de travail des conducteurs routiers » publié dans le n° 130 des Notes de Synthèse.

² Une semaine pour les conducteurs de courte distance et une quinzaine pour les conducteurs de longue distance.



dure une quinzaine de minutes, se déroule sur des lieux fréquentés par des conducteurs : centres routiers, restaurants routiers et stations services. L'exploitation statistique est assurée par le SES, qui a été conduit à procéder à certains redressements (cf. infra).

Cette note vise à éclairer les divergences en niveau et en évolution constatées entre les deux enquêtes.

L'enquête de l'INRETS a montré une baisse significative de la durée moyenne du travail des grands routiers entre 1993 et 1999.

Par rapport aux durées observées par le même dispositif en 1993, on note un recul très sensible de la durée du travail, au cours d'une semaine comportant au moins cinq jours de travail, des conducteurs s'absentant habituellement au moins quatre nuits par semaine³. Elle passe, en moyenne, de 65,1 heures à 58,2 heures, soit un recul de 6,9 heures.

On note également une réduction des temps de services - de moindre ampleur mais significative - des conducteurs rentrant chaque jour chez eux. Par contre, l'évolution du temps de travail des conducteurs absents habituellement de une à trois nuits par semaine n'est pas significative. En effet, la précision sur la durée hebdomadaire de travail est de l'ordre d'une heure à une heure et demie⁴. La diminution constatée des horaires de travail des très grands routiers (absents habituellement quatre nuits et plus par semaine) porte presque autant sur les temps de conduite (- 3,1 heures) que sur les autres temps de travail (chargements, attentes... : - 3,8 heures).

La réduction des horaires pour cette catégorie de conducteurs - qui représente un tiers des effectifs du secteur des transports routiers de marchandises pour compte d'autrui - a un effet significatif sur la moyenne des horaires des conducteurs routiers : elle passe en effet de 57,1 heures en 1993 à 53,4 heures en 1999.

Les raisons des écarts de niveau avec les temps issus de l'enquête conjoncturelle du SES

Pour des semaines de cinq jours de travail et plus, les durées du travail observées par l'INRETS en 1999 sont inférieures à celles publiées par le SES pour la même période dans le bulletin de conjoncture sociale. L'écart est de 1,8 heure pour l'ensemble des conducteurs et même de 3,3 heures pour les très grands routiers (cf. graphique 1). Cet écart s'explique en partie par le mode d'élaboration des résultats qui sont publiés à partir de l'enquête conjoncturelle.

Lors de la réalisation, en 1995, des premières vagues de l'enquête conjoncturelle DTT/SOFRES-SES⁵, on avait constaté que la durée des temps de travail autres que la conduite, déclarée oralement par les conducteurs ayant travaillé cinq jours dans la semaine précédant l'interview, était inférieure (en moyenne de cinq heures par semaine) à celle de l'enquête INRETS relevée en 1993 par des carnets de temps. On avait expliqué cet écart par des difficultés des conducteurs à se remémorer des temps de travail fragmentés. Le SES avait alors pris le parti de caler les résultats de l'enquête conjoncturelle sur les résultats de l'enquête INRETS en appliquant des coefficients multiplicatifs aux temps de travail hors conduite. Ces coefficients ont été légèrement modifiés depuis pour tenir compte des résultats d'une enquête légère par carnets de temps réalisée en 1996 et 1997 par la SOFRES. Ils sont compris entre 1,24 et 1,55 selon les catégories de conducteurs (cf. tableau 1).

³ Dans la suite de cet article, on ne considère que des durées de travail relatives à des semaines comportant au moins cinq jours de travail. C'est, en effet, la seule notion qui soit actuellement retenue dans l'enquête conjoncturelle.

⁴ C'est-à-dire que l'intervalle de confiance à 95 % a une amplitude d'une heure ou d'une heure et demie, selon les cas, de part et d'autre de sa valeur moyenne.

⁵ L'enquête était réalisée par la SOFRES jusqu'en mars 1999 et par MV2 depuis.

SOCIAL

Tableau 1 : Durée du travail publiée par le SES et durée déclarée par les conducteurs dans l'enquête SES-MV2 pour des semaines de cinq jours et plus.

Rythme de travail habituel	Enquête SES/ MV2		coefficient multiplicateur	INRETS 1999 semaine de 5 jours et plus
	second semestre 1999 publiée	Déclarée ⁶		
Compte d'autrui	55,2	50,0		53,4
<i>conduite</i>	33,7	33,7		34,1
<i>autres temps</i>	21,5	16,3		19,3
retour chaque jour	51,3	47,0		49,2
<i>conduite</i>	29,1	29,1		28,7
<i>autres temps</i>	22,2	17,9	1,24	20,5
absents 1 à 3 nuits	55,7	50,4		56,0
<i>conduite</i>	36,3	36,3		36,5
<i>autres temps</i>	19,4	14,1	1,37	19,5
absents 4 nuits et plus	61,5	54,1		58,2
<i>conduite</i>	41,0	41,0		40,7
<i>autres temps</i>	20,5	13,1	1,55	17,5

Champ : Conducteurs ayant travaillé au moins cinq jours dans la semaine

Les résultats de la nouvelle enquête de l'INRETS conduisent à s'interroger sur la pertinence de l'utilisation de ces coefficients. Ils sont en effet généralement intermédiaires entre les déclarations spontanées des conducteurs enquêtés par MV2 et ce que le SES publie après redressement (cf. graphique 1).

Dans la comparaison des données de 1999 comme de celles de la précédente enquête, l'on constate toujours que c'est sur les « autres temps » que le problème se pose : les temps de conduite ressortant de l'enquête MV2 sont tous extrêmement proches de ceux de l'enquête INRETS 1999.

Les raisons de la divergence d'évolution entre les deux enquêtes

L'enquête conjoncturelle n'a pas mis en évidence de baisse significative de la durée du travail entre 1993 et 1999, alors que la baisse est forte entre 1993 et 1999, selon les enquêtes de l'INRETS.

Plusieurs explications de ce phénomène sont possibles et sont probablement complémentaires.

Hypothèse 1

La première enquête SOFRES a eu lieu en 1995, alors que l'on a recalé les autres « temps » sur le niveau de l'enquête réalisée en 1993 par l'INRETS. Or, il est possible que la durée du travail ait baissé entre 1993 et 1995. Si c'est le cas, les coefficients appliqués depuis 1995 aux autres temps étaient inadéquats dès le départ.

Hypothèse 2

Compte tenu du volet « transparence » du contrat de progrès et du paiement - au moins en théorie - de toutes les heures travaillées, la perception qu'ont les conducteurs de leurs horaires a pu s'améliorer au fil du temps : alors qu'ils auraient sous-estimé leurs temps de travail réels en début de période, ils y attacheraient une plus grande importance - et en auraient donc une meilleure connaissance - en fin de période. Cette hypothèse est corroborée par le peu d'écart entre les durées déclarées par les conducteurs et celles relevées par carnets de temps dans l'enquête 1999 de l'INRETS (cf. tableau 2).

⁶ Sur le champ des conducteurs ayant travaillé cinq jours au moins durant la semaine précédant l'enquête.



SOCIAL

Tableau 2 : Durées de travail déclarées par les conducteurs et durées relevées par carnets de temps (enquête INRETS de 1999 ; champ : conducteurs du transport routier de marchandises pour compte d'autrui ayant travaillé au moins cinq jours dans la semaine)

	Durée déclarée	Durée relevée par carnet
Ensemble des conducteurs	53,5	53,4
Conducteurs de retour chaque jour	48,8	49,2
Conducteurs absents 1 à 3 nuits	57,8	56,0
Conducteurs absents 4 nuits et plus	58,3	58,2

Hypothèse 3

Les lieux d'enquêtes utilisés dans l'enquête conjoncturelle affecteraient les résultats. En effet, la liste des conducteurs interrogés n'est pas tirée dans une base de sondage ; les conducteurs sont choisis en des lieux donnés selon la méthode des quotas (cf. encadré 1). On peut penser que ces lieux (en particulier les centres et restaurants routiers) sont fréquentés par des conducteurs travaillant plus longtemps, en tout cas pour ce qui concerne la catégorie de ceux qui rentrent tous les jours chez eux. De ce fait, il se peut que les conducteurs qui ont réduit leur temps de travail ne passent plus, ou moins souvent, par les centres routiers, ce qui provoquerait une dérive dans la représentativité de l'échantillon des conducteurs interrogés.

Ces analyses conduisent à réviser le traitement et la diffusion de l'enquête conjoncturelle

Les coefficients multiplicateurs appliqués aux temps hors conduite dans l'enquête SES/MV2 sont abandonnés. En effet, d'après les résultats de la dernière enquête de l'INRETS, les durées de travail déclarées par les conducteurs dans l'enquête MV2 sont plus proches de la réalité qu'on ne le pensait. De plus, ces coefficients ne sont pas avérés stables dans le temps. En choisir de nouveaux à partir des résultats de l'enquête INRETS 1999 n'assurerait pas leur pertinence pour le futur. Il paraît donc plus logique de cesser d'opérer ces redressements et de retenir les chiffres déclarés par les enquêtés (cf. colonne 2 : durée du travail « déclarée » du tableau 1). Ce faisant, on réduit sensiblement l'ambition initiale, qui était de disposer d'une estimation de la durée du travail des conducteurs routiers de marchandises puisque, à défaut de pouvoir le mesurer et, surtout, d'en apprécier l'évolution, on sait qu'il existe un écart encore sensible entre les résultats d'une enquête de cette nature et la durée réelle du travail.

Cette révision des séries est aussi l'occasion de changer les catégories de conducteurs pour lesquelles on diffuse les résultats et de les adapter aux dispositions réglementaires et contractuelles du contrat de progrès. Jusqu'à présent, les trois catégories retenues étaient : absents quatre nuits et plus dans la semaine, une à trois nuits, pas d'absence. A l'avenir, on n'en retiendra plus que deux : les « grands routiers » au sens de l'accord de 1994 (absents six nuits et plus par mois) et les autres. Cela revient à éclater le groupe des conducteurs « absents de une à trois nuits » en deux pour en regrouper une partie avec les conducteurs de retour chaque jour et une autre avec les très grands routiers. De nouvelles séries sur la durée du travail des conducteurs seront désormais publiées dans le bulletin de conjoncture sociale : elles ont été recalculées depuis 1998 et figurent dans le tableau 3.

Tableau 3 : Nouvelle série de la durée du travail issue de l'enquête conjoncturelle (nombre d'heures par semaine pour une semaine comportant au moins cinq jours de travail)

	Grands routiers (absents six nuits et plus par mois)	Autres (absents moins de six nuits par mois)	Ensemble
1° trimestre 1998	51,7	44,9	48,4
2° trimestre 1998	55,1	43,9	49,6
3° trimestre 1998	52,8	48,2	50,5
4° trimestre 1998	54,2	49,6	51,9
1° trimestre 1999	52,0	48,3	50,2
2° trimestre 1999	53,9	47,6	50,8
3° trimestre 1999	53,9	47,2	50,6
4° trimestre 1999	53,9	46,7	50,4
1° trimestre 2000	53,2	47,6	50,5

Encadré 1

Deux enquêtes avec des méthodes différentes

L'enquête de l'INRETS et l'enquête conjoncturelle diffèrent par :

- le mode de recueil de l'information ;
- la technique de sondage.

Dans l'enquête de l'INRETS, on interroge le conducteur au cours de deux interviews à domicile des conducteurs routiers. Ces interviews sont assez longues. Elles portent sur l'ensemble des conditions de travail des conducteurs (conduite, durée du travail, sécurité, conditions de travail en conduite et à l'arrêt, caractéristiques socio-démographiques). Entre les deux interviews, un carnet de temps est remis au conducteur. Sur ce carnet, le conducteur doit reporter pendant une ou deux semaines son emploi du temps - quart d'heure par quart d'heure - en distinguant la conduite des autres temps de travail à l'arrêt (chargement, attentes et autres activités). Il est possible que ce mode de recueil surestime le temps de travail. Si, par exemple, le conducteur a pris son travail à 8 heures 20 et qu'il a rempli le carnet de temps de huit heures et quart à huit heures et demie, il y a surestimation de cinq minutes et cela autant de fois qu'il passe d'une période de travail à une période de repos.

Dans l'enquête conjoncturelle du SES, on demande au conducteur de se remémorer, pour chaque jour de la semaine précédente, les différentes composantes de son temps de travail. On fait donc appel à sa mémoire et l'on peut penser que les temps de travail hors conduite, plus fractionnés, sont plus difficiles à mémoriser. On demande également au conducteur son horaire global habituel de travail.

L'échantillon de l'enquête de l'INRETS est constitué à partir d'une base de sondage. En 1993, cette base de sondage était le recensement de 1990. En 1999, la base de sondage a été constituée à partir d'une liste de conducteurs ayant passé la visite médicale obligatoire tous les cinq ans pour les titulaires des permis de conduire des poids lourds.

L'enquête conjoncturelle est réalisée selon la méthode des quotas. Les enquêteurs de MV2 interrogent les conducteurs qui se présentent dans des centres routiers (tels que les « Arcotel »), des restaurants routiers ou des stations services en respectant des proportions établies à l'avance de différentes catégories de conducteurs. Ces proportions étaient issues de l'enquête INRETS de 1993 mais elles n'ont que peu varié entre cette date et 1999. La méthode des quotas présente l'inconvénient de ne pas contrôler un biais qui pourrait être lié au lieu d'enquête. Par exemple, on peut penser que les centres routiers sont fréquentés par des conducteurs travaillant plus que la moyenne. Dans ce cas, le choix du lieu d'enquête n'est pas neutre sur la statistique. Mais aucun élément ne permet d'apprécier l'ampleur de ce biais.

C'est pour cette raison que le SES a entrepris de faire évoluer le dispositif vers une enquête par tirage aléatoire dans une liste de conducteurs issus des déclarations annuelles de données sociales (DADS), couplée avec une utilisation des informations contenues sur les disques de chronotachygraphes.

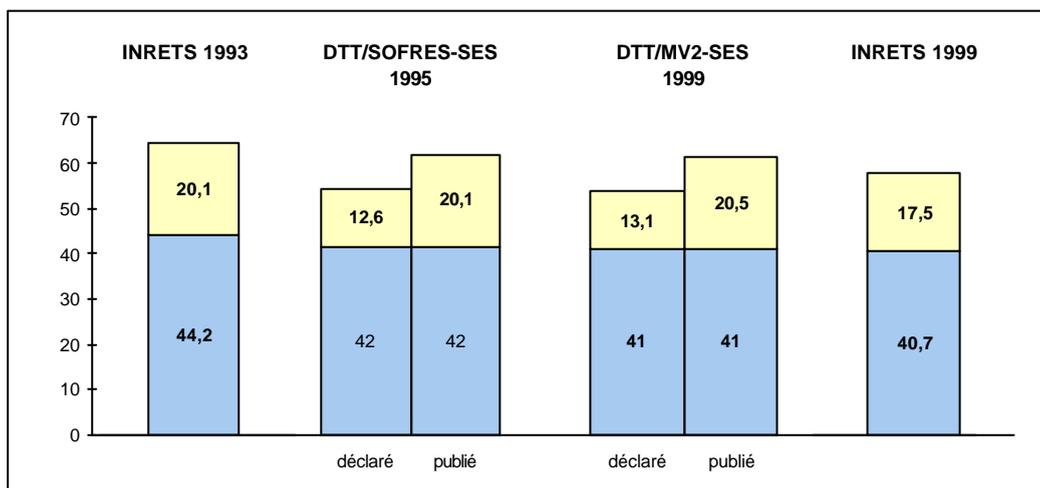


SOCIAL

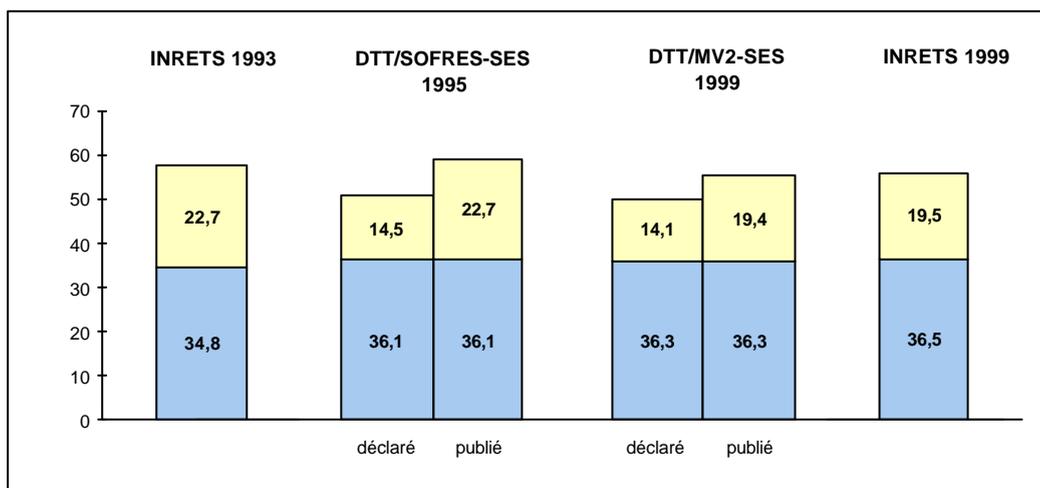
Graphique 1 : Comparaison des durées du travail dans les enquêtes INRETS et les enquêtes conjoncturelles du SES

champ : conducteurs ayant travaillé au moins cinq jours dans la semaine

Conducteurs absents quatre nuits et plus dans la semaine



Conducteurs absents de une à trois nuits par semaine



Conducteurs rentrant tous les jours chez eux

