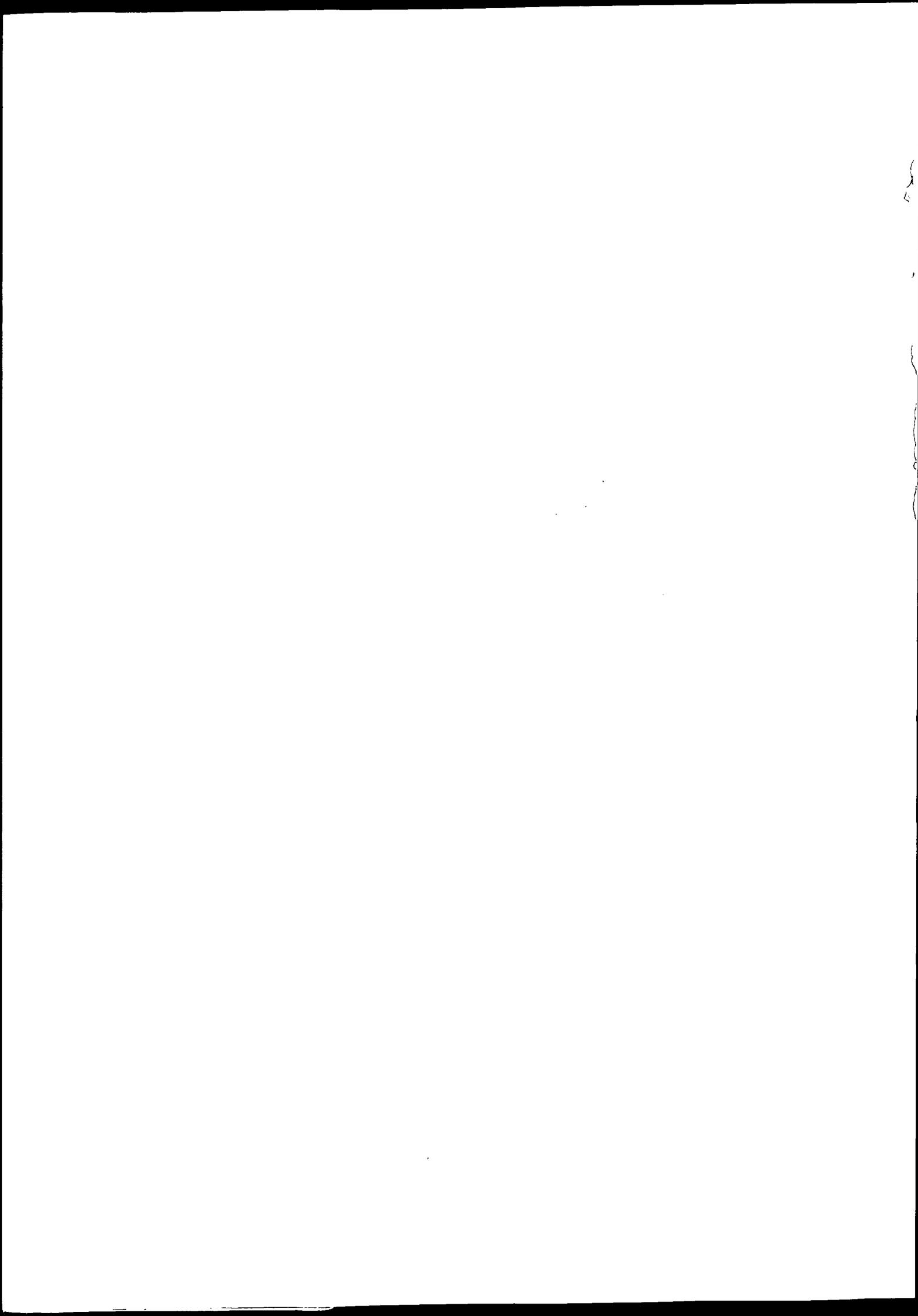


Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Observatoire social des transports

février
2002

CDAT
10155



SOMMAIRE

Avant-propos	5
Les principaux résultats	7
PREMIERE PARTIE : LE BILAN	9
1. La situation économique du secteur	11
2. L'emploi	14
3. La durée du travail des conducteurs routiers	18
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	24
5. La formation	29
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	36
DEUXIEME PARTIE : LES ANNEXES	41
1. La situation économique du secteur	43
2. L'emploi	45
3. La durée du travail des conducteurs routiers	48
4. Les revenus des salariés du transport routier de marchandises	49
5. La formation	50
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	52
<i>Bibliographie</i>	54
<i>Sigles et abréviations</i>	55

Avant-propos

Ce septième bilan social du transport routier de marchandises, élaboré par le service économique et statistique, à la demande de la direction des transports terrestres, présente, après un éclairage sur la situation économique du secteur, de nombreuses informations sur l'évolution constatée en 2000 en matière d'emploi, de durée du travail des conducteurs routiers, de revenus des salariés, de formation et d'accidents du travail.

Je souhaite que les données et les analyses contenues dans ce document permettent à chaque responsable de disposer d'une meilleure connaissance du secteur et puissent enrichir le dialogue entre les partenaires sociaux ainsi que la concertation entre les pouvoirs publics et les organisations professionnelles et syndicales.

Patrice RAULIN
Directeur des Transports Terrestres

Ce document est le septième bilan social annuel du transport routier de marchandises. Les chapitres 1 et 5 ont été réalisés par Françoise Bourit, les chapitres 2 et 6 par Bernard Korman et les autres par Agnès d'Autume, du service économique et statistique de la DAEI du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Les autres publications de l'observatoire social des transports sont le bilan du transport routier de voyageurs et le bulletin de la conjoncture sociale du transport routier de marchandises (trimestriel).

LE BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 2000

L'année 2000 a été marquée par une forte augmentation des prix des carburants qui a pesé sur les coûts du transport routier de marchandises. Les transporteurs ont néanmoins pu, en fin d'année, répercuter cette hausse sur les prix, qui ont progressé de 6% en moyenne annuelle. La situation financière des entreprises s'est donc maintenue en 2000.

L'activité des entreprises de transport routier a moins progressé qu'en 1999 (+3 % en tonnes-kilomètres après +7 %). Les entreprises de transport routier ont continué cependant d'embaucher et ont permis la création de 14.000 emplois malgré des difficultés persistantes de recrutement. Les emplois dans le transport routier de marchandises sont occupés principalement par une population masculine, plutôt jeune.

En 1999, les conducteurs du TRM pour compte d'autrui travaillaient en moyenne huit heures de plus par semaine que leurs collègues du compte propre. Ils conduisaient dix heures de plus. Leur durée de service, nettement supérieure à celle des autres secteurs, a peu évolué en 2000. Elle est en moyenne de 50 heures par semaine d'au moins cinq jours de travail : 53 heures pour les grands routiers et 47 heures pour les autres conducteurs; un grand routier sur cinq travaille plus de 60 heures. Les temps moyens de conduite sont de 39 heures pour les grands routiers et de 30 heures pour les autres conducteurs.

En 2000, le taux de salaire horaire ouvrier a progressé davantage dans le transport routier de marchandises que dans l'ensemble de l'économie (+6,5% contre 5,2%). La rémunération nette moyenne d'un conducteur routier, y compris les primes, était de 1 275 euros par mois. La part des frais de route dans les sommes perçues par les conducteurs tend à se réduire : elle était de 24 % en 1999, elle n'est plus que de 18 % en 2000. Le niveau des rémunérations des conducteurs (salaires et primes) du transport routier de marchandises pour compte d'autrui est comparable à celui des conducteurs du compte propre. Il varie peu avec l'ancienneté des conducteurs.

Le niveau moyen de formation initiale des salariés des transports routiers tend à s'élever, du fait de l'augmentation du nombre de candidats reçus à un diplôme professionnel. La croissance des effectifs en formation "transports" s'est considérablement accélérée avec la généralisation des formations obligatoires, initiale et continue, mises en place en application du contrat de progrès. Par contre, le nombre de jeunes en formation en alternance a diminué en 2000.

Le transport et la manutention de marchandises restent des activités à risques : 60 000 personnes ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 7,4% des effectifs, alors que le taux correspondant pour l'ensemble des activités économiques (personnels hors sièges sociaux) n'atteignait pas 5%. Les accidents surviennent le plus souvent à l'arrêt, à l'occasion d'opérations de manutention. En 2000, le nombre des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd continue de baisser.

PREMIERE PARTIE

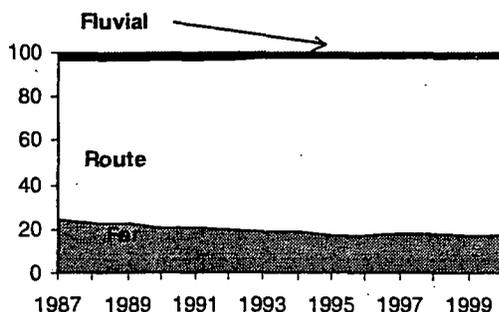
Le bilan

LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR

En 2000, la croissance du transport routier de marchandises s'est ralentie. Le nombre d'entreprises du secteur a diminué et les défaillances d'entreprises se sont accrues par rapport à 1999. En dépit de la croissance du chiffre d'affaires, l'accroissement des coûts, dû à la hausse du prix des carburants et à l'augmentation de la masse salariale, a entraîné une stagnation des résultats comptables des entreprises.

La croissance de l'ensemble du transport terrestre de marchandises sur le territoire français, mesurée en tonnes-kilomètres, fléchit en 2000 (+ 3,0 % contre + 4,2 % en 1999). La faible croissance enregistrée pour le transport routier (+ 2,4 % en 2000 après + 5,6 % en 1999) n'a été compensée que partiellement par les autres modes. Ce ralentissement est imputable au transport national (+ 2,8 % en 2000 après + 4,7 % en 1999).

GRAPHIQUE 1.1 : Le partage modal dans le transport terrestre de marchandises ⁽¹⁾ en %



Source : CCTN

(1) Hors transit, hors véhicules utilitaires légers

Ralentissement de la croissance pour le transport routier de marchandises

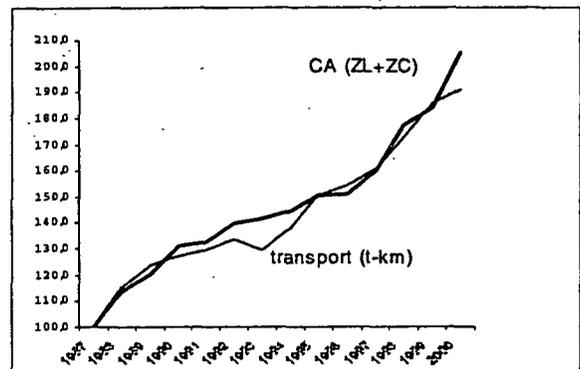
L'atonie d'ensemble du transport routier sous pavillon français (+ 1,0 % en 2000 après + 5,9 % en 1999) s'accompagne d'un recul marqué du transport international (- 9,0 % en 2000 après + 5,4 % en 1999).

La croissance du transport pour compte d'autrui sous pavillon français marque un ralentissement prononcé (+ 2,7 % en 2000 après + 7,7 % en 1999 et + 7,2 % en 1998), tandis que le recul continu du transport pour compte propre reprend, après la pause enregistrée en 1999 (- 6,6 % en 2000 après - 0,7 % en 1999).

Au contraire, la croissance du transport sous pavillon étranger s'accélère (+ 7,0 % contre + 4,6 % en 1999), tant pour le transit que pour les échanges bilatéraux. La part de marché du pavillon étranger dans ces échanges a augmenté en 2000 (57% contre 52 % en 1999).

GRAPHIQUE 1.2 : L'activité du TRM pour compte d'autrui de 1987 à 2000

(base 100 en 1987)



Source : SES (EAE et enquête TRM)

Baisse du nombre d'entreprises

Le nombre d'entreprises du transport routier de marchandises¹ (environ 41 000 en fin d'année 2000) a diminué de 1,8 % par rapport à 1999. Cette baisse s'explique par une forte baisse des créations (- 32 %). Par ailleurs, les défaillances d'entreprises ont augmenté (+ 9,2 %).

Les défaillances touchant le transport routier de marchandises représentent 71% des défaillances enregistrées dans l'ensemble du secteur des transports. Leur augmentation est encore plus marquée dans les

¹ Dans ce paragraphe et les paragraphes suivants, il s'agit du transport routier de marchandises au sens strict : transport routier de marchandises de proximité (602L) et transport routier de marchandises interurbain (602M).

transports interurbains de marchandises (+ 12,2% contre + 7,5 % dans les transports de marchandises de proximité).

Ces résultats sont à rapprocher des conditions particulières qui affectent le transport routier : augmentation des coûts de production (hausse du prix des carburants et réduction du temps de travail), pénurie de main d'oeuvre et, pour le transport routier de marchandises, exigences renforcées en matière de capacité financière.

TABLEAU 1.1 : Démographie des entreprises du TRM

	1997	1998	1999	2000
TRM¹				
créations	6153	5903	5213	3546
défaillances	1494	1239	1193	1303
nombre d'entreprises ⁽²⁾	41903	42358	41844	41075
TRM de proximité				
créations	4873	4704	4075	2648
défaillances	842	732	751	807
nombre d'entreprises ⁽²⁾	26481	27018	26734	26185
TRM interurbain				
créations	1280	1199	1138	898
défaillances	652	507	442	496
nombre d'entreprises ⁽²⁾	15422	15340	15110	14890

Source : INSEE

(1) TRM de proximité et TRM interurbain

(2) Nombre d'entreprises en fin d'année

Méthodologie

Les données présentées ici portent sur les entreprises dont l'activité principale relève des transports routiers de marchandises de proximité (602L) et interurbain (602M).

Le nombre d'entreprises au 31 décembre de chaque année est calculé à partir du répertoire Sirène géré par l'INSEE.

Les créations d'entreprises comprennent les créations pures, les reprises (changement de propriétaire) et les réactivations.

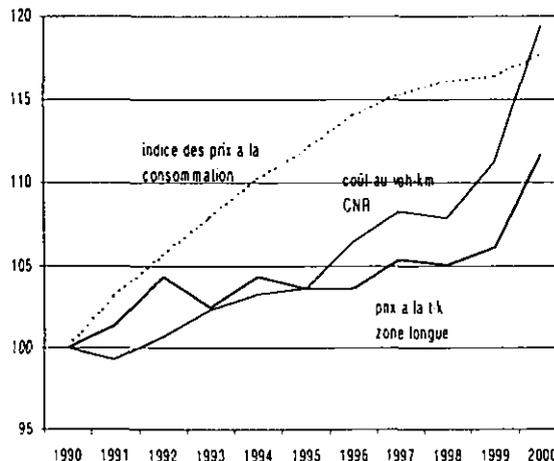
Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) à la date du jugement. La mise en redressement judiciaire de l'entreprise peut avoir diverses issues pour l'entreprise : la liquidation, la poursuite de l'activité suite à un plan de continuation, la reprise suite à un plan de cession.

Le concept de défaillance est différent de celui de cessation. La défaillance n'entraîne pas automatiquement la cessation de l'entreprise et les cessations peuvent se produire même s'il n'y a pas eu de défaillance pour l'entreprise.

Les coûts ont augmenté plus vite que les prix

Le chiffre d'affaires hors sous-traitance des entreprises de TRM a progressé d'environ 11 %, soit sensiblement plus qu'en 1999. A une progression en volume de 5% - analogue à celle de 1999 - s'est ajoutée une progression des prix de l'ordre de 6 % en moyenne annuelle.

GRAPHIQUE 1.3 : Les prix et les coûts du TRM (base 100 en 1990)



Source : prix SES - enquête TRM

coût : CNR

TABLEAU 1.2 : Evolution des prix du TRM selon le marché

	1998	1999	2000
Prix à la tonne-kilomètre			
International zone longue	0,6%	-2,6%	6,3%
France zone longue	-0,7%	1,4%	5,6%
France zone courte	0,4%	2,4%	6,5%
Ensemble	-0,2%	0,4%	6,0%
Prix au véhicule-kilomètre			
International zone longue	2,1%	-0,3%	7,6%
France zone longue	0,5%	1,0%	5,3%
France zone courte	1,6%	3,7%	5,7%
Ensemble	1,1%	1,4%	5,9%

Source : SES - enquête TRM

Les prix à la tonne-kilomètre ont augmenté au même rythme que les prix au véhicule-kilomètre (tableau 1.2). La progression est un peu plus forte sur le transport international et sur le transport de courte distance que sur le transport national de longue distance.

L'augmentation des prix des carburants et des rémunérations a particulièrement pesé sur l'évolution des coûts. Selon l'indice publié par le Comité national routier, le coût kilométrique - à productivité constante - d'un semi-remorque maxicode a progressé de 7,4 % en 2000. Du fait de la forte hausse

intervenue à l'automne 1999, le prix du gazole a augmenté de 22 % d'une année sur l'autre entre 1999 et 2000.

Les revalorisations des salaires conventionnels au 1^{er} juillet 2000 et la mise en place de la réduction du temps de travail ont augmenté les coûts salariaux de +9,4%. Parmi les autres postes, les augmentations les plus fortes ont concerné les péages et l'entretien des véhicules. Le coût de renouvellement des tracteurs a augmenté de 1,3 % et celui des semi-remorques de 1,7%.

Un taux de marge faible en moyenne

L'augmentation des prix ayant compensé l'augmentation des coûts des carburants, la valeur ajoutée et les consommations intermédiaires ont augmenté au même rythme que le chiffre d'affaires (11,5%).

Du fait de l'augmentation des effectifs et de la réduction du temps de travail, la progression des frais de personnel (12,4%) a été un peu plus rapide que celle de la valeur ajoutée. Cela explique la progression de 9 % de l'excédent brut d'exploitation.

Le taux de marge (résultat/chiffre d'affaires) reste en moyenne de 1 %, en légère baisse par rapport à l'année 1999 (tableau 1.3). Le pourcentage d'entreprises dont le taux de marge est négatif est de 13 %, soit quatre points de plus qu'en 1999. Les petites entreprises sont plus souvent dans cette situation critique. Pour 28 % des entreprises, le taux de marge est compris entre 0 % et 1 %. Cette situation est plus fréquente dans les grandes et moyennes entreprises.

TABLEAU 1.3 : Evolution du taux de marge dans le TRM

	1998	1999	2000
résultat/CA	1,5%	1,2%	1,0%
Zone courte	2,1%	2,3%	1,9%
Zone longue	1,3%	0,9%	0,7%

Source : EAE-SES

L'investissement des entreprises a ralenti de 7 % en 2000. Les entreprises ont consacré principalement leurs investissements au renouvellement du matériel roulant. Cependant, les immatriculations de poids lourds neufs ont connu une progression moindre qu'en 1999 (+8 % contre +13 %), alors que les immatriculations des véhicules d'occasion ont reculé (-2,8%) : les entreprises de transport routier préfèrent acquérir un matériel neuf plus performant en termes de capacité et de puissance.

La sous-traitance : 13,7 % en 2000

La sous-traitance est une pratique courante dans le TRM. Au cours des années passées, le taux de sous-traitance a eu tendance à baisser : il est passé de 17,2 % en 1992 à 13,7 % en 2000.

La sous-traitance est plus développée dans le transport interurbain (14,8 %) que dans le transport de proximité (12,3 %). Le taux de sous-traitance augmente également avec la taille de l'entreprise. Se situant autour de 11 % pour les entreprises de 6 à 49 salariés, il est proche de 17 % pour celles de plus de 50 salariés. Ce lien entre le taux de sous-traitance et la taille des entreprises explique en partie l'écart de taux de sous-traitance existant entre les deux activités, les entreprises étant en moyenne de taille plus élevée dans le transport interurbain que dans le transport de proximité (tableau 1.4).

TABLEAU 1.4 : Répartition par taille d'entreprise des effectifs salariés et du chiffre d'affaires en 1999 (millions d'euros)

Zone longue (602M)	Effectif	Chiffre d'affaire
		(millions €)
moins de 5 salariés	11%	9%
6 à 49 salariés	42%	43%
50 salariés et plus	47%	48%
Total	191 427	18 623
Zone courte (602L)	Effectif	Chiffre d'affaire
		(millions €)
moins de 5 salariés	21%	27%
6 à 49 salariés	57%	53%
50 salariés et plus	22%	21%
Total	84 983	7 505
Total ZC et ZL	276 410	26 128

Source : EAE-SES

L'EMPLOI

En 2000, la croissance du nombre de salariés du transport routier de marchandises se poursuit à un rythme élevé. Le recours au travail intérimaire a de nouveau progressé de façon importante. Les difficultés de recrutement de conducteurs s'accroissent.

Le transport routier de marchandises se caractérise toujours par une population mobile et plutôt jeune.

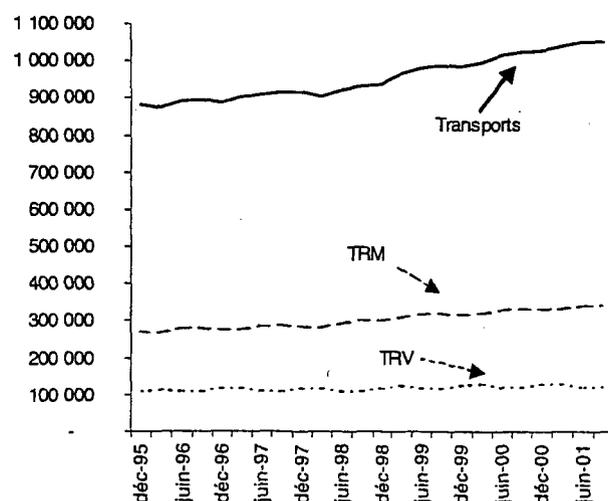
Un rythme de croissance de l'emploi toujours élevé en 2000

En 2000 comme en 1999, la progression de l'emploi est demeurée plus forte dans le secteur du transport (+4,6 % en glissement annuel) que dans l'ensemble de l'économie. Le transport routier de marchandises a contribué de manière significative à cette progression, du fait de la croissance de son activité.

L'effectif salarié du transport routier de marchandises a augmenté de près de 4,6 % en 2000, en glissement annuel (Graphiques 2.1 et 2.2).

Environ 14 000 emplois supplémentaires ont été créés (soit près de 4 % de l'ensemble des créations

GRAPHIQUE 2.1 : Evolution de l'emploi de décembre 1995 à septembre 2001 dans le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs et l'ensemble du secteur des transports



Source: UNEDIC (données brutes)

d'emplois de l'économie privée¹). Pour l'essentiel, cette augmentation est intervenue au deuxième trimestre.

La croissance de l'emploi salarié s'est poursuivie pendant les trois premiers trimestres de l'année 2001, mais à un rythme de plus en plus faible (2 % entre le 30 septembre 2000 et le 30 septembre 2001).

En 2000, la taille moyenne des entreprises du TRM interurbain continue à progresser (tableau 2.1).

TABLEAU 2.1 : Evolution de la composition de l'effectif salarié dans le transport routier de marchandises selon l'activité et la taille de l'entreprise de 1994 à 2000*

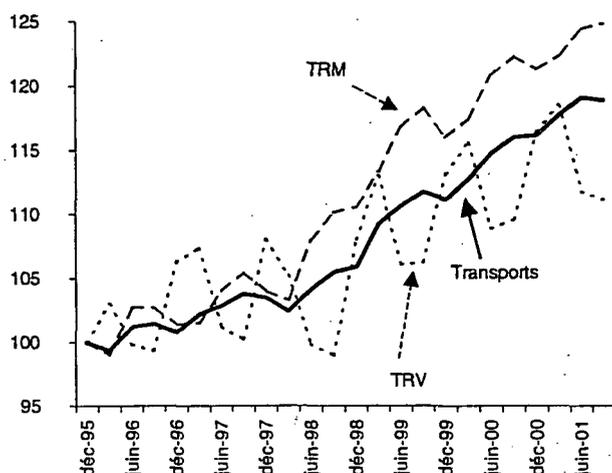
Activité	Taille	1994	1997	1998	1999	2000
TRM interurbain	0 à 9 salariés	15,9%	15,1%	15,6%	15,1%	14,5%
	10 à 49 salariés	40,3%	38,8%	38,6%	37,4%	36,9%
	50 salariés et +	43,8%	46,1%	45,8%	47,5%	48,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRM de proximité	0 à 9 salariés	37,0%	39,5%	41,9%	38,5%	38,2%
	10 à 49 salariés	39,2%	37,9%	37,8%	38,3%	39,8%
	50 salariés et +	23,8%	22,6%	20,2%	23,2%	21,9%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ensemble	0 à 9 salariés	23,2%	23,5%	24,4%	22,6%	22,0%
	10 à 49 salariés	39,9%	38,5%	38,3%	37,7%	37,8%
	50 salariés et +	36,9%	38,0%	37,3%	39,7%	40,2%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : EAE-SES

*Les données de 2000 sont provisoires.

1) Dans ce document, l'expression « économie privée » exclut l'administration, l'éducation, la santé et l'action sociale. L'agriculture est également non comptabilisée. Ce champ couvre plus de 14 millions de salariés sur un total de 20,3 millions.

GRAPHIQUE 2.2 : Evolution de l'emploi de décembre 1995 à septembre 2001 dans le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs et l'ensemble du secteur des transports (indices base 100 en décembre 1995)



Source: UNEDIC (données brutes)

Une forte majorité de conducteurs

Le secteur des transports se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers, 53% contre 27% pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de l'Insee de mars 2001. Cette surreprésentation ouvrière est particulièrement forte dans le transport routier de marchandises.

Parmi les salariés du TRM, on dénombre 86 % d'ouvriers en 1999, selon les déclarations annuelles de données sociales (DADS). Parmi les ouvriers, 83 % exercent le métier de conducteur. Le TRM occupe près de deux conducteurs sur trois exerçant leur activité dans le secteur des transports.

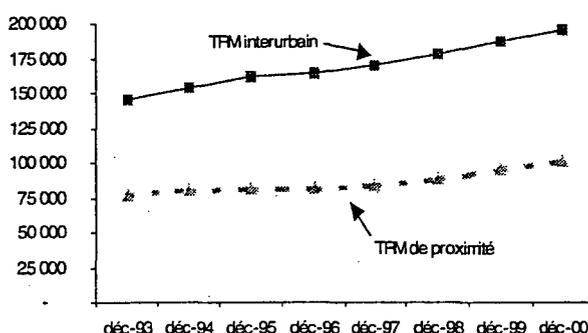
Selon les DADS, l'âge moyen des conducteurs du secteur des transports avoisine 37 ans. Il semblerait, d'après les dernières données disponibles de la caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier voyageurs et marchandises (CARCEPT), que l'âge moyen varie selon la catégorie de véhicule utilisé. L'âge moyen des conducteurs de poids lourds est de plus de trois ans supérieur à celui des conducteurs de véhicules utilitaires légers (36,8 ans pour les premiers pour 33,1 ans pour les seconds).

La représentation féminine reste relativement stable, fortement minoritaire (10,7%), au sein des salariés du TRM (graphique 2.4) alors que les femmes représentent 21 % des salariés du secteur des transports et 46% du total des salariés en mars

2001, selon l'enquête emploi. De plus, la proportion de femmes ne dépasse pas 4% de l'ensemble des conducteurs salariés. Entre la fin décembre 1993 et la fin décembre 2000, les embauches féminines progressent à un rythme inférieur à celui des hommes dans le TRM interurbain où les femmes ne représentent que 10,5% des salariés. Dans le TRM de proximité, le chiffre est à peine supérieur : 11,2%.

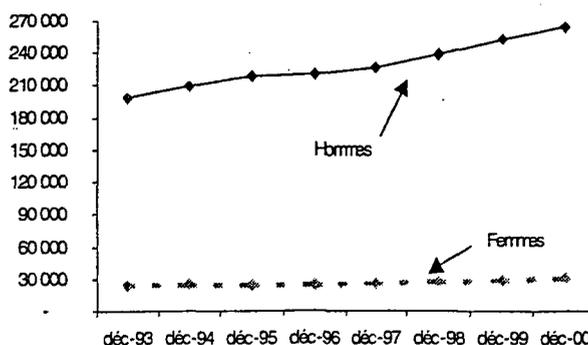
Le travail à temps partiel, en légère progression, reste cependant marginal au sein du secteur des transports : il concerne 8 % des actifs occupés (24 % des femmes) en mars 2001, d'après l'enquête emploi, contre 16 % pour l'ensemble de l'économie (30 % des femmes).

GRAPHIQUE 2.3 : Evolution de l'emploi de décembre 1995 à septembre 2001 dans le transport routier interurbain de marchandises et le transport routier de proximité de marchandises entre décembre 1993 et décembre 2000



Source : UNEDIC (données brutes)

GRAPHIQUE 2.4 : Evolution de l'emploi salarié masculin et féminin dans le transport routier de marchandises entre décembre 1993 et décembre 2000



Source: UNEDIC (données brutes)

Ce phénomène est encore plus marqué dans le transport routier de marchandises (moins de 5 % pour les salariés du TRM depuis 1990), ce qui est lié à la nature de l'activité et à la faible proportion de femmes dans ce secteur.

Si le temps partiel est peu développé dans le TRM, l'utilisation de l'intérim y est traditionnellement importante. Le recours à l'intérim va de pair avec l'augmentation des effectifs salariés. Depuis 1997, il est devenu plus intense. En effet, il assure une adaptation souple à l'évolution de la demande et permet de gérer au mieux l'incertitude sur le moment de la reprise et son ampleur. Entre décembre 1999 et décembre 2000, le nombre d'emplois en équivalent temps plein associés à l'intérim s'est accru de 24% dans le TRM (17 % dans l'ensemble des secteurs d'activité) et s'élève à 10 300 fin 2000 (tableau 2.2) alors que, dans la même période, l'effectif salarié augmentait de 14 000 personnes.

TABLEAU 2.2 : Répartition du travail temporaire selon le secteur d'activité en 2000

Equivalent emploi temps plein	Ensemble	% hommes	effectif salarié*
Agriculture, sylv., pêche	2 914	82	nd
Industrie	311 589	71	4 124
Construction	102 962	96	1 233
Transport	40 611	82	1 045
dont TRM	10 294	90	296
Services	146 258	64	9 387
Ensemble	604 334	74	14 731,00

Source : MES-DARES, UNEDIC

*Effectif en fin d'année (milliers)

Un secteur plutôt jeune

Le transport routier de marchandises, secteur à croissance forte de l'emploi depuis dix ans et à mobilité élevée, se caractérise par une pyramide des âges un peu plus jeune que pour la plupart des autres secteurs des transports. Ainsi, les salariés de plus de 50 ans représentaient 17 % des effectifs salariés dans le transport routier de marchandises en 1999, d'après les déclarations annuelles de données sociales (DADS), contre par exemple 21 % dans le transport routier de voyageurs (cf. Tableau 2.3).

Dans l'ensemble du secteur des transports, la moitié des salariés a plus de 40 ans. Selon l'enquête emploi, cette part a augmenté entre 1990 et 2000 (+ 8 points) essentiellement au détriment de la

TABLEAU 2.3 : Pyramide des âges des salariés du secteur du transport en 1999

	- de 26 ans	De 26 à 39ans	De 40 à 49ans	De 50 à 60ans	Total
Fer	4%	34%	46%	16%	100%
Transports urbains	4%	41%	32%	23%	100%
TRV	6%	44%	29%	21%	100%
TRM	6%	49%	28%	17%	100%
Transport fluvial	0%	60%	17%	22%	100%
Transport maritime	9%	22%	49%	21%	100%
Transport Aérien	3%	52%	23%	22%	100%
Services auxiliaires	7%	52%	28%	13%	100%
Total	6%	46%	31%	17%	100%

Source : DADS, SES

tranche d'âge 25-39 ans (-5 points). Ce vieillissement, imputable pour une bonne part à l'allongement de la scolarité et aux difficultés d'insertion professionnelle des jeunes, est visible aussi dans le transport routier de marchandises (tableau 2.5 en annexe).

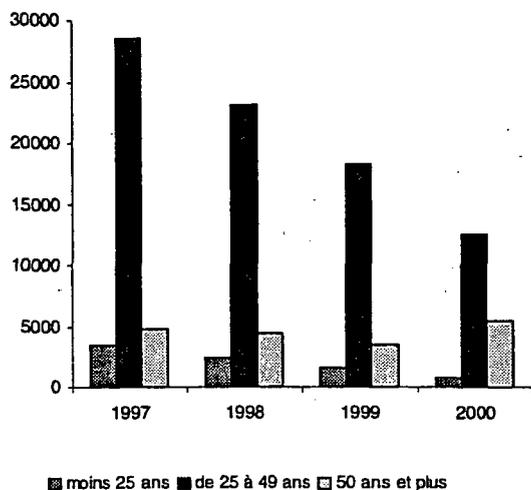
Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'Etat ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ. Au 31 décembre 2000, environ 5000 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif. L'âge moyen des bénéficiaires était de 57 ans et demi, fin 1999, et les routiers concernés avaient conduit pendant près de 29 ans en moyenne.

Poursuite de l'amélioration de la situation sur le marché du travail

La situation sur le marché du travail des conducteurs s'est, de nouveau, améliorée en 2000. Cette évolution s'inscrit dans la tendance initiée trois ans plus tôt. Tous les indicateurs sont orientés dans un sens positif. On observe une baisse significative du nombre de demandeurs d'emploi ainsi qu'une progression des offres enregistrées. Cette situation persiste au premier semestre de l'année 2001.

Les demandes d'emploi non satisfaites en fin de mois, qui s'établissaient à 23 320 pour les conducteurs du transport routier de marchandises en décembre 1999, n'atteignent plus que 18 800 en décembre 2000, soit -19 % en douze mois et -37 % en

GRAPHIQUE 2.5 : Evolution des demandes d'emploi (catégorie 1) des conducteurs du TRM entre décembre 1997 et décembre 2000 selon l'âge.



Source : ANPE - DARES

Le recul du nombre de conducteurs du transport de marchandises inscrits à l'ANPE se poursuit au premier trimestre 2001. Au 31 mars 2001, il reste 17 720 demandeurs d'emploi. La baisse du chômage profite notamment aux conducteurs qui étaient depuis longtemps sans emploi : la part des chômeurs de longue durée² parmi les conducteurs diminue de 2,5 points en 2000, passant de 37,8 % à 35,3 %.

Parallèlement, le nombre d'offres d'emploi de conducteurs de poids lourds est resté stable en 2000. Il est presque aussi élevé que celui des demandes. Les difficultés de recrutement de conducteurs sont toujours très importantes en 2000 : 82 % des entreprises déclarent y être confrontées. La pénurie de conducteurs qualifiés s'amplifie depuis la fin du premier semestre de l'année 1998.

L'insertion des nouveaux conducteurs reste fragile, dans la mesure où les offres d'emploi reposent pour une bonne part sur des contrats à durée déterminée.

Une mobilité interentreprises élevée

L'analyse des entrées et des sorties de salariés, à partir des déclarations de mouvements de main d'oeuvre (EMMO/DMMO) dans les entreprises de dix salariés ou plus, permet aussi d'éclairer quelque peu le fonctionnement de ce marché du travail.

²) Il s'agit des demandeurs d'emploi inscrits depuis plus d'un an à l'ANPE.

Comme dans tout le secteur des transports, le taux de rotation du personnel (la moyenne des taux de sortie et d'entrée annuels) est traditionnellement élevé dans le TRM.

En 1999, le taux de rotation était de 37 % de l'effectif moyen, soit à un niveau très proche de celui de l'ensemble de l'économie (38 %) mais supérieur de plus de dix points à celui que l'on observe dans les secteurs de la construction et de l'industrie.

Les conducteurs ont une ancienneté dans l'entreprise plus faible que les hommes ouvriers dans l'ensemble de l'économie française.

En 2000, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES, 78 % des conducteurs sont présents dans leur entreprise depuis un an ou plus (tableau 2.4); contre 88 % pour les salariés du secteur des transports dans son ensemble et pour l'ensemble des salariés hors Etat et collectivités territoriales, selon l'enquête emploi (tableau 2.7 en annexe).

L'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est, en moyenne, de 15 ans dans la profession et de 7 ans dans l'entreprise, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES.

L'ancienneté dans la profession apparaît liée au rythme de travail hebdomadaire. En effet, les conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits par mois ont une ancienneté dans la profession plus faible que celle des grands routiers (14 ans pour les premiers et 16 ans environ pour les seconds).

LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS

En 2000, le temps de service des conducteurs du transport routier de marchandises est resté stable pour toutes les catégories de conducteurs. Néanmoins, une légère diminution du temps de conduite a été observée quelle que soit la catégorie de conducteur. Le temps de service est plus important pour les "grands routiers" que pour les autres conducteurs. Par contre, il apparaît peu lié à l'âge du conducteur ou à la taille de l'établissement.

Au cours d'une semaine d'au moins cinq jours de travail, 21 % des "grands routiers" travaillent plus de soixante heures, et 27% travaillent le week-end, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES.

La durée globale du temps de travail croît avec le nombre de nuits passées hors du domicile.

L'enquête réalisée par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) de 1999 a montré que les conditions de travail des conducteurs du compte propre étaient, à type d'activité identique, moins difficiles que celles des conducteurs du compte d'autrui (encadré p. 19).

Mais la durée du travail varie selon la catégorie dont relève le conducteur. Celle-ci est fonction du rythme de travail, c'est à dire du nombre de nuits passées hors du domicile.

On distingue :

- la catégorie des "grands routiers", qui recouvre les conducteurs absents de leur domicile au moins six nuits dans le mois.

- les "autres conducteurs", qui comprennent ceux dont le nombre de nuits d'absence dans le mois est inférieur à six nuits.

TABLEAU 3.1.a : Temps de service des conducteurs routiers en 2000 selon la durée d'absence (semaines de 5 jours et plus).

Durée d'absence	heures par semaine		
	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois	29,9	16,9	46,8
Absent 6 nuits et plus par mois	39,1	14,4	53,5
Ensemble	34,8	15,5	50,3

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

La durée de travail pour l'ensemble des conducteurs est définie par le temps de service, c'est-à-dire l'ensemble du temps durant lequel le conducteur est à la disposition de l'entreprise, qu'il s'agisse de temps de conduite, du temps consacré aux opérations commerciales, à la surveillance des opérations terminales ou des temps d'attente.

En application du décret du 27 janvier 2000 (cf page 22), la durée maximale du temps de service sur une semaine isolée est de 56 heures pour les grands routiers et 48 heures pour les autres conducteurs. Selon l'enquête DTT-SES, le temps de service hebdomadaire s'élève en moyenne à 50,3 heures pour une semaine d'au moins cinq jours de travail : 53,5 heures pour les grands routiers et 46,6 heures pour les autres conducteurs. (tableau 3.1a).

En 2000, la durée moyenne du temps de service en termes d'horaire mensuel est pratiquement identique à celle de 1999, soit 201 heures. Elle se différencie suivant la catégorie de conducteurs : 212 heures

TABLEAU 3.1.b : Temps de service mensuel des conducteurs routiers en 2000 selon la durée d'absence.

Durée d'absence	heures par mois		
	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois	122,9	65,3	188,2
Absent 6 nuits et plus par mois	157,2	54,9	212,1
Ensemble	140,9	59,9	200,8

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES
champ : conducteurs ayant travaillé au moins cinq jours dans la semaine précédant l'enquête.

Résultats de l'enquête Inrets 1999* : Les conditions de travail du compte propre restent plus favorables que celles du compte d'autrui

L'enquête de l'Inrets sur les conditions de travail des conducteurs, réalisée au dernier trimestre de l'année 1999 donne une photographie de la situation qui prévaut dans la profession. Alors que l'enquête commanditée par la DTT et le SES se limite au compte d'autrui, cette enquête couvre l'ensemble du TRM, compte propre inclus. Elle révèle un écart important dans les conditions de travail entre le compte propre et le compte d'autrui. Cet écart tient, pour une part, à des différences d'activité. En effet, les conducteurs du compte propre ont principalement une activité en zone courte : 85,3% d'entre eux rentrent tous les jours chez eux, contre seulement 49,2% pour les salariés du compte d'autrui. Cependant, même à astreinte égale, les conditions de travail sont plus favorables dans le compte propre.

Au total, la durée hebdomadaire moyenne de travail s'élevait à 51,3 heures (en baisse par rapport à l'enquête de 1993) pour le compte d'autrui contre 43,6 heures (stable par rapport à l'enquête précédente) pour le compte propre. La durée du temps de conduite baisse entre 1993 et 1999, et ce quelle que soit la catégorie de conducteurs considérée.

L'essentiel des différences de temps de travail entre le compte propre et le compte d'autrui provient des temps de conduite. En effet, la durée hebdomadaire moyenne de conduite est de plus de 32 heures pour les conducteurs du compte d'autrui contre moins de 22 heures pour leurs collègues du compte propre. Le taux de conduite (temps de conduite rapporté à l'ensemble du temps de travail) reste stable dans le compte d'autrui entre 1993 et 1999. Il est plus élevé dans le compte d'autrui : 64% (58% pour ceux rentrant tous les soirs chez eux) que dans le compte propre : 50% (49% pour ceux rentrant tous les soirs chez eux). Aussi le kilométrage journalier des conducteurs est-il plus élevé dans ce secteur : près de 395 km, contre 215 km pour le compte propre.

Malgré ces différences d'horaires entre le compte propre et le compte d'autrui, on n'enregistre pas de différences sensibles de salaire entre le compte d'autrui et le compte propre.

**Cet encadré a été réalisé à partir du premier bilan de l'enquête Inrets 1999 effectué par P. Hamelin : "Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds (résumé des premiers résultats de l'enquête Inrets 1999)"*

pour les "grands routiers" et 188 heures pour les autres conducteurs (tableau 3.1b).

La part de la conduite dans le temps de service est beaucoup plus élevée pour les "grands routiers" absents six nuits et plus par mois (73%) que pour les autres conducteurs (65%). Il en est logiquement de même pour le kilométrage journalier moyen : les "grands routiers" parcourent en moyenne 508 kilomètres par jour pour une semaine de cinq jours et plus, contre 336 kilomètres pour les autres conducteurs.

La durée du travail est quasiment stable

Le temps de conduite est actuellement le seul temps réglementé au niveau européen (encadré p.22). En France, l'accord sur le temps de service des personnels «grands routiers», signé le 23 novembre 1994 par les organisations patronales et deux syndicats de salariés, prévoyait une première étape de réduction du temps de service, au 1^{er} octobre 1995, et une deuxième étape au 1^{er} janvier 1997.

Pour évaluer les conséquences de cet accord, l'administration a mis en place une enquête trimestrielle auprès des conducteurs routiers (encadré p. 23).

Les résultats de cette enquête portant sur la durée du travail et les rémunérations des conducteurs routiers étant disponibles sur cinq années, de 1996 à 2000, il est possible d'apprécier, sur cette période, l'impact de l'accord de la fin 1994 sur la durée de service des conducteurs du transport routier de marchandises. La comparaison des durées moyennes de travail au cours de ces années pour lesquelles on dispose de données observées est limitée aux conducteurs ayant effectué des semaines de travail d'au moins cinq jours.

De 1998 à 2000, période sur laquelle on dispose de données comparables, on constate une quasi-stabilité de la durée du temps de service des conducteurs comme de celle du temps de conduite. (Tableau 3.2). Cependant, ce résultat peut être légèrement nuancé pour les conducteurs qui s'absentent de leur domicile moins de six nuits par mois ; leur temps moyen de conduite est passé de 31,1 heures par semaine.

TABLEAU 3.2 : Evolution du temps de service des conducteurs selon la durée d'absence de 1998 à 2000 (semaines de 5 jours et plus).

Durée d'absence	Année 1998	Année 1999	Premier trimestre 2000	deuxième trimestre 2000	troisième trimestre 2000	quatrième trimestre 2000
Temps de service des conducteurs						
Moins de 6 nuits	47,2 h	47,3 h	47,6 h	46,8 h	46,2 h	46,6 h
6 nuits et plus	53,4 h	53,6 h	53,2 h	53,4 h	53,3 h	54,6 h
Ensemble	50,3 h	50,5 h	50,4 h	50,2 h	50 h	50,8 h
Temps de conduite des conducteurs						
Moins de 6 nuits	31,1 h	30,3 h	29,9 h	29,8 h	29,8 h	29,3 h
6 nuits et plus	39,0 h	40 h	38,8 h	39,8 h	39,3 h	39,4 h
Ensemble	35,0 h	35,2 h	34,4 h	35,2 h	34,8 h	34,6 h

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

en 1998, à 29,7 heures en 2000. Pour les "grands routiers", la durée de travail est quasiment stable (53,4 heures en 1998 et 53,6 heures en 2000). Il en est de même pour le temps de conduite qui oscille entre 39 heures en 1998, 40 heures en 1999 et 39,4 heures en 2000.

La durée moyenne de travail recouvre des situations très diverses. L'analyse de la dispersion de ces situations permet de préciser la façon dont s'est réalisée l'évolution (Tableau 3.3) : la proportion des "grands routiers" dont la durée de travail dépasse les soixante heures de temps de service reste importante (21 %). Cette proportion est en nette diminution par rapport à 1999 où elle s'élevait à 28 %. Seuls 8% des autres conducteurs travaillent au moins 60 heures par semaine (5% en 1999).

Une durée du travail peu sensible à la taille de l'entreprise

Si le «rythme de travail» joue un rôle déterminant sur la durée du travail, la taille de l'entreprise semble avoir peu d'influence.

Les fluctuations constatées sur les durées moyennes selon la taille (Tableau 3.4) doivent en effet être interprétées avec prudence car elles sont inférieures aux incertitudes affectant la mesure de cette grandeur. Il faut distinguer les deux catégories de conducteurs :

- pour les "grands routiers", la durée du travail est toujours aussi élevée quelle que soit la taille de l'entreprise.

- pour les autres conducteurs, la durée du temps de conduite diminue quand la taille de l'entreprise augmente mais cette diminution se trouve compensée par l'augmentation des "autres temps" (chargement, attente et autres activités) de telle

TABLEAU 3.3 : Répartition des conducteurs selon les temps de service hebdomadaires moyens et le rythme de travail en 2000 (semaines de 5 jours et plus).

	Absent moins de 6 nuits par mois	Absent 6 nuits et plus par mois	Ensemble
Moins de 40h	18%	6%	12%
40h à 48h	39%	25%	32%
49h à 54h	23%	28%	25%
55h à 59h	13%	21%	17%
60h à 69h	6%	17%	12%
70h et plus	2%	4%	3%
Ensemble	100%	100%	100%

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

sorte que la durée du travail reste constante. Le temps de conduite passe de 31,2 heures pour les entreprises de moins de 10 salariés à 28,9 heures pour les entreprises de plus de 50 salariés et plus.

TABLEAU 3.4 : Le temps de service des conducteurs routiers selon la durée d'absence et la taille de l'entreprise en 2000 (semaines de 5 jours et plus).

		heures par semaine		
		temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de six nuits par mois	moins de 10 salariés	31,2	15,6	46,8
	de 10 à 49 salariés	30,4	17,0	47,4
	50 salariés et plus	28,9	17,2	46,1
	ensemble	29,9	16,9	46,8
Absent six nuits ou plus par mois	moins de 10 salariés	39,6	13,7	53,3
	de 10 à 49 salariés	38,9	14,2	53,1
	50 salariés et plus	39,1	14,8	53,9
	ensemble	39,1	14,4	53,5
Ensemble	moins de 10 salariés	35,1	14,7	49,8
	de 10 à 49 salariés	34,5	15,6	50,1
	50 salariés et plus	34,9	15,8	50,7
	ensemble	34,8	15,5	50,3

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

Les déterminants du rythme de travail et de sa régularité

Comme on l'a vu ci-dessus, la durée du travail des conducteurs varie en fonction du rythme de travail, mesuré par le nombre de nuits d'absence de leur domicile. Il est donc intéressant d'en analyser les déterminants et de regarder si ce rythme est régulier¹.

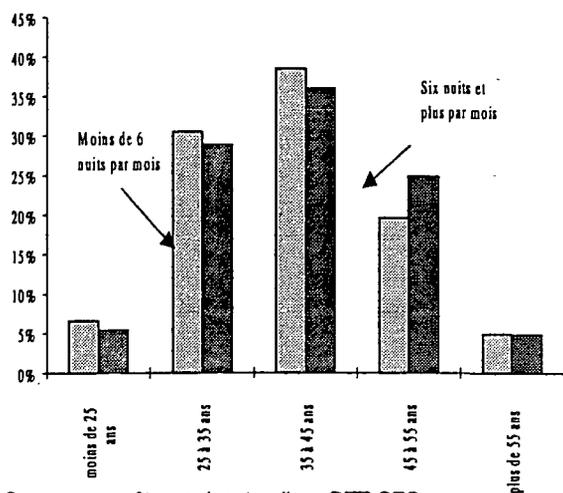
1-Dans l'enquête conjoncturelle DTT-SES, on interroge le conducteur sur une semaine de travail donnée. On peut supposer que si, dans une catégorie de conducteurs, il y en a relativement beaucoup qui travaillent 6 jours et plus ou 4 jours et moins dans la semaine enquêtée, le rythme de travail de cette catégorie est relativement irrégulier.

En 2000, le rythme de travail n'apparaît pas influencé par la situation familiale : 69,5% des conducteurs célibataires s'absentent de leur domicile six nuits ou plus par mois. Cette proportion est identique pour les conducteurs qui vivent en couple. Par contre, la situation familiale peut être mise en relation avec le nombre de jours de travail. En effet, parmi les personnes vivant en couple, 18,5% ont travaillé plus de cinq jours dans la semaine de référence contre 22,5% des célibataires.

L'influence de l'âge est difficile à mettre en évidence. On ne constate pas de lien très sensible entre le rythme de travail et l'âge des conducteurs routiers (Graphique 3.1). Les conducteurs "grands routiers" sont légèrement plus âgés (39,7 ans en moyenne) que les "autres conducteurs" (38,8 ans en moyenne).

Contrairement à ce qu'on observait en 1996 et 1997, années où les jeunes accédaient au métier de conducteur "grand routier" après avoir acquis une expérience en tant que conducteur "courtes distances", depuis 1998, les jeunes semblent accéder directement au métier de "grand routier". En effet, la proportion de conducteurs de moins de 35 ans est de 42 % en 2000 (36% en 1999). Cependant, celle-ci est identique pour les deux catégories, qu'il s'agisse des "grands routiers" ou des autres conducteurs.

GRAPHIQUE 3.1 : Répartition des conducteurs par classes d'âge et durée d'absence, en 2000 (semaines de 3 jours et plus).



Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

Un "grand routier" sur cinq travaille six jours par semaine

On observe une liaison entre le nombre de jours de travail et le nombre de nuits hors du domicile par semaine.

Sur l'ensemble des conducteurs, 68 % travaillent cinq jours par semaine, cette proportion est plus importante pour les conducteurs qui s'absentent moins de six nuits de leur domicile (75 %) alors qu'elle n'est que de 65 % pour les "grands routiers" (graphique 3.2).

Si, 19 % de l'ensemble des conducteurs travaillent six ou sept jours par semaine, cette proportion passe à 24 % pour les "grands routiers" (Tableau 3.5).

En revanche, 13% des conducteurs routiers déclarent avoir travaillé moins de cinq jours par semaine. Cette proportion était de 11 % en 1999.

On peut voir dans cette progression un effet de l'application de l'ARTT dans certaines entreprises. (encadré).

GRAPHIQUE 3.2 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours travaillés et la durée d'absence, en 2000 (semaines de 3 jours et plus).

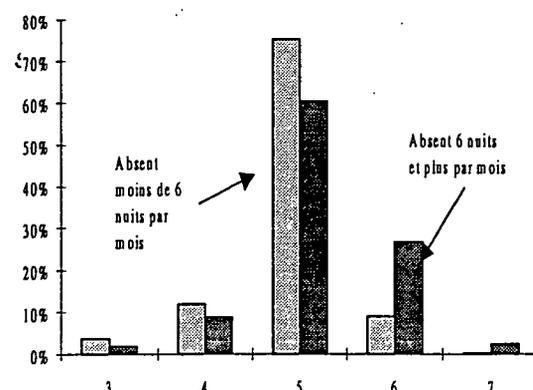


TABLEAU 3.5 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours de travail dans la semaine enquêtée et la durée d'absence, en 2000 (semaines de 3 jours et plus).

Nb de jours	Absent moins de 6 nuits par mois	Absent 6 nuits et plus par mois	Total
3	3,7%	2,4%	2,8%
4	11,9%	8,7%	9,7%
5	75,2%	64,8%	68,1%
6	9,0%	21,2%	17,3%
7	0,2%	2,9%	2,0%
Ensemble	100%	100%	100%

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

Dans l'enquête permanente conjoncturelle, on demande une description de la semaine de travail précédant l'enquête. On pose également au conducteur une question pour savoir si cette semaine est représentative de sa semaine «normale».

C'est très largement le cas puisque 71 % des conducteurs routiers interrogés jugent que le temps de service de la dernière semaine de travail a été égal à celui de la semaine moyenne des derniers mois (contre 19 % qui le trouvent inférieur et 10 % qui le pensent supérieur).

En conséquence, les temps de travail déclarés par les conducteurs ne sont guère modifiés si on ne tient compte que des semaines dites normales (tableau 3.6)

TABLEAU 3.6: Durée du travail de la semaine d'enquête par rapport à la durée du travail d'une semaine "normale", selon la durée d'absence, en 2000 (semaines de 5 jours et plus)

	écart par rapport à une semaine "normale"	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de six nuits par mois	supérieure	34,4 h	13,9 h	48,3 h
	égale	29,9 h	17 h	46,9 h
	inférieure	26,2 h	18,8 h	45 h
	ensemble	29,9 h	16,9 h	46,8 h
Absent six nuits ou plus par mois	supérieure	42,4 h	15,3 h	57,7 h
	égale	39,4 h	14,2 h	53,6 h
	inférieure	35,1 h	14,7 h	49,8 h
	ensemble	39,1 h	14,4 h	53,5 h

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

La réduction du temps de travail dans le transport routier de marchandises

Le décret du 27 janvier 2000 avait fixé des dispositions dérogatoires à l'application de l'ARTT dans le transport routier de marchandises.

A la fin 2000, dans le TRM et la messagerie, 580 accords d'entreprises avaient été signés, concernant 65 000 salariés soit un salarié sur cinq du secteur. Cette proportion est d'un tiers dans le reste de l'économie. Ces accords prévoient la création de 4.000 emplois.

Parmi ces accords, certains étaient éligibles à des aides de l'Etat prenant la forme d'allègement de charges sociales.

140 entreprises ou établissements ont obtenu ces aides qui ont permis de créer ou de préserver 2 500 emplois.

Ces accords prévoient une réduction du temps de travail pour 13 000 travailleurs sédentaires et 5 300 conducteurs dont 1 300 grands routiers

Législation européenne sur les conditions de travail des conducteurs routiers Règlement CEE n° 3820/85 du 20.12.1985

Conduite continue maximale : 4 heures 30 minutes

Conduite journalière maximale : 9 heures avec dérogation à 10 heures, deux fois par semaine

Interruption minimale de conduite (dite coupure) : 45 minutes fractionnables en périodes d'au moins 15 minutes.

Repos journalier minimum, en simple équipage, par période de 24 heures : 11 heures consécutives avec possibilité de réduction à 9 heures, 3 fois par semaine avec compensation correspondante, avant la fin de la semaine suivante ou 12 heures avec fractionnement en 2 ou 3 périodes dont l'une de 8 heures au moins.

Conduite maximale sur deux semaines consécutives : 90 heures.

Repos hebdomadaire minimal : 45 heures consécutives.

Réduction possible à : 36 heures au domicile ou 24 heures hors du domicile du conducteur avec une compensation prise en bloc, avant la fin de la troisième semaine.

METHODOLOGIE DE L'ENQUETE CONJONCTURELLE DTT-SES

Une enquête selon la méthode des quotas

En l'absence de base de sondage pour extraire un échantillon, c'est la méthode des quotas qui a été retenue pour l'enquête conjoncturelle DTT-SES relative à la durée du travail dans le TRM mise en place en 1995. L'échantillon a été stratifié, a posteriori, sur deux variables, la taille de l'entreprise employant le conducteur et le rythme de travail de celui-ci, pour ensuite agréger les réponses individuelles.

Le poids des diverses strates a été révisé et provient désormais des résultats de l'enquête de l'Inrets de 1999, seule source permettant de connaître la répartition de la population des conducteurs selon le rythme de travail (conducteurs absents moins de six nuits par mois de leur domicile et ceux qui s'en éloignent plus longtemps au cours du mois).

Les catégories statistiques ont évolué. Désormais, l'information restituée concerne les "grands routiers" (conducteurs absents de leur domicile six nuits et plus dans le mois), et les conducteurs de zone courte rentrant chaque soir à leur domicile ou s'en absentant peu fréquemment (conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits dans le mois).

Aucun redressement n'est opéré

Lors de la mise en place de l'enquête permanente en 1995, il était apparu que la durée du travail déclarée par les conducteurs était nettement inférieure à celle qui résultait de l'enquête de l'Inrets de 1993 réalisée sur la base de carnets de temps.

Cet écart - qui portait uniquement sur le temps de travail hors conduite - avait été expliqué par des difficultés de mémorisation des conducteurs pour des séquences de travail fragmentées. Il avait conduit le SES à multiplier les temps de travail hors conduite déclarés par les conducteurs par des coefficients correcteurs allant de 1,24 pour les travailleurs rentrant chaque jour chez eux à 1,55 pour les très grands routiers. Compte tenu de ce redressement, la durée moyenne de travail des conducteurs routiers était estimée à 55,2 heures au second semestre 1999 pour une semaine comportant au moins cinq jours de travail (61,5 heures pour les "très grands routiers" absents de chez eux au moins quatre nuits par semaine).

La nouvelle enquête de l'Inrets réalisée fin 1999 a conduit à remettre en cause ce traitement. En effet, d'après cette enquête, la durée de travail de l'ensemble des conducteurs routiers est de 53,4 heures pour une semaine comportant au moins cinq jours de travail ; pour les très grands routiers, absents de chez eux quatre nuits ou plus par semaine, la durée de travail est de 58,2 heures. Pour tous les conducteurs, il s'agit d'une diminution sensible depuis 1993.

Les raisons de cette divergence semblent tenir à deux aspects :

- d'une part, la durée du travail a pu diminuer sensiblement entre 1993, date de la précédente enquête de l'Inrets, et 1995, date de début de l'enquête permanente mise en place dans le cadre de l'observatoire social ; de ce fait, le calage de données de 1995 sur celles enregistrées portant sur deux ans auparavant aurait été injustifié dès l'origine ;
- d'autre part, l'enquête de l'Inrets montre que la durée de service hors conduite déclarée spontanément par les conducteurs s'est rapprochée de celle relevée par des carnets de temps. On peut expliquer ce rapprochement par le volet «transparence» du contrat de progrès et par l'obligation faite aux employeurs de payer toutes les heures travaillées, ce qui aurait pour effet d'améliorer la perception qu'ont les conducteurs de leurs horaires².

1-P.Hamelin : «Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds (résumé des premiers résultats de l'enquête INRETS)». Note de synthèse du SES, n° 130, Juillet-Août 2000.

2-F.Jeger et F.Piot : «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». Note de synthèse du SES, n° 131, Septembre-Octobre 2000

LES REVENUS DES SALAIRES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

En 2000, le salaire horaire des ouvriers du transport routier de marchandises a augmenté de 6,5 %. Sa progression est plus forte que dans les autres secteurs d'activité. Le transport routier de marchandises se caractérise par des niveaux moyens de salaire plus faibles que ceux des autres secteurs des transports et du reste de l'économie. Néanmoins, le salaire net moyen d'un conducteur du compte d'autrui est proche de celui d'un conducteur des autres secteurs d'activité.

Les frais de route continuent de diminuer. Ils représentent moins du quart des sommes perçues par les "grands routiers". Le rythme et la durée du travail, ainsi que la taille de l'établissement, influent sur le niveau des rémunérations (salaires et primes) mais ce sont les frais de route qui creusent l'écart entre les catégories de conducteurs. On constate, par ailleurs, que les rémunérations augmentent peu selon l'âge et l'ancienneté.

Les salaires continuent de progresser dans le TRM en 2000

L'augmentation du taux de salaire horaire des ouvriers du TRM a été plus forte en 2000 que dans l'ensemble de l'économie : +6,5 % contre +5,2 % (tableau 4.1). La hausse moyenne des prix à la consommation étant de 1,7 % en 2000, cela se traduit par une augmentation de 4,7 % du pouvoir d'achat.

Cette augmentation a concerné aussi d'autres modes de transport puisque la progression du taux de salaire horaire ouvrier de l'ensemble des transports est de 6,9%.

En 2000, le salaire mensuel moyen des ouvriers du TRM s'élève à 1143 euros.

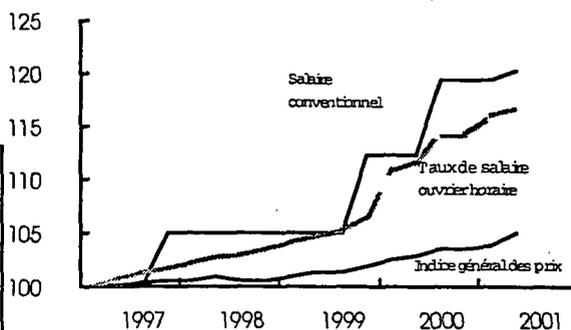
TABLEAU 4.1 : Evolution du taux de salaire horaire ouvrier (moyenne annuelle) (en%)

	1996	1997	1998	1999	2000
1- Taux de salaire ouvrier horaire					
Toutes activités	2,6	2,7	2,1	2,5	5,2
Transport	2,0	2,0	1,9	2,2	6,9
TRM	nd	2,0	5,5	4,2	6,5
2- Salaire mensuel moyen conventionnel des ouvriers du TRM (en euros)					
	995	1003	1049	1056	1143

Source : ministère de l'emploi et de la solidarité - enquête ACEMO

L'évolution du taux de salaire horaire dans les transports peut être comparée à celle du salaire conventionnel des conducteurs du transport routier de marchandises (TRM). On a pris ici comme référence le salaire conventionnel du conducteur routier chargé de la conduite d'un véhicule de 11 à 19 tonnes, ayant effectué 169 heures dans le mois et ayant plus de deux ans d'ancienneté (indice ref 128M, deux ans d'ancienneté).

GRAPHIQUE 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire des transports et salaire conventionnel dans le TRM de 1997 à 2000 (base 100 au 1er trimestre 1997).



Source : ministère du travail et Insee

Ce salaire conventionnel a enregistré, sur l'ensemble de la période 1997-2000, une progression légèrement supérieure à celle du taux de salaire ouvrier horaire dans les transports.

Des salaires inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

Le niveau moyen des salaires observés, en 1999, dans le secteur des transports (19 505 euros) n'est pas très éloigné de celui de l'ensemble du secteur privé (20 313 euros), bien que la structure socioprofessionnelle des salariés soit sensiblement différente dans le secteur des transports, où une forte surreprésentation des ouvriers prévaut (tableau 4.2).

TABLEAU 4.2 : Comparaison des salaires annuels nets moyens par secteur d'activité en 1999. (en euros)

Secteur d'activité	Salaire annuel net moyen
Industrie	20 223
Construction	17 201
Tertiaire	21 384
dont	
- Commerce	18 557
- Transports	19 505
Ensemble	20 313

Source : DADS-Insee

Une forte disparité des rémunérations moyennes prévaut au sein du secteur des transports, selon les modes. Le tableau 4.3 présente les disparités des rémunérations moyennes (primes incluses), ramenées à des temps complets, selon les différents secteurs des transports et les catégories socioprofessionnelles. C'est dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, que les salaires moyens sont les plus faibles et ce, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle que l'on considère.

TABLEAU 4.3 : Comparaison des salaires annuels nets moyens par secteur des transports et catégorie socioprofessionnelle en 1999* (moyenne par catégorie=100)

	Cadres	Prof inter	Employés	Ouvriers	Ensemble
Fer	80	98	100	110	108
Urbain	112	117	119	111	113
TRV	95	92	84	88	87
TRM	80	87	82	82	80
Aérien	146	114	127	119	159
Serv Aux	99	95	92	86	97
Ensemble	100	100	100	100	100
salaires moyens en euros					
Ensemble	39 942	23 477	17 684	18 141	20 123

Source : DADS-Insee / SES

* Les différences de montant du salaire net moyen entre les tableaux 4.3, 4.4 et 4.5 résultent de l'utilisation d'un fichier légèrement différent et la prise en compte ou non des apprentis dans le calcul de la moyenne de référence.

Le salaire moyen des ouvriers du TRM est égal à 80% de la moyenne des salaires ouvriers du secteur des transports. Pour les autres catégories : cadres, professions intermédiaires et employés, il est compris entre 80 % et 87 % du salaire moyen de la catégorie correspondante dans l'ensemble du transport.

Le niveau du salaire net annuel moyen dans le TRM interurbain est supérieur de 3 % à celui des salariés du TRM de proximité. Les niveaux moyens du salaire net sont proches pour les salariés n'exerçant pas de fonction d'encadrement, alors que les cadres du TRM interurbain percevaient, en 1999, un salaire net moyen supérieur de 6 % à celui de leurs homologues du TRM de proximité.

TABLEAU 4.4 : Salaires annuels nets moyens par catégorie socioprofessionnelle dans le TRM et l'ensemble du secteur des transports en 1999.

(en euros)

	TRM de proximité	TRM interurbain	TRM	Transports
Cadres	30 626	32 565	32 118	39 968
Prof inter	19 966	20 529	20 486	23 425
Employés	14 351	14 360	14 440	17 685
Ouvriers	14 507	14 964	14 830	18 169
dont				
Conducteurs	14 565	15 056	14 926	15 702
Total	15 326	15 718	16 094	20 077

Source : DADS-INSEE / SES
calculs SES

Parmi les rémunérations des conducteurs, les plus faibles sont celles du TRM, ainsi que celles des chauffeurs des services auxiliaires tels que la messagerie. Elles sont inférieures de 32 % à celles des conducteurs du transport urbain et de près 7 % à celles de leurs homologues du transport routier de voyageurs.

Le montant du salaire net moyen des conducteurs du compte d'autrui est de 15 700 euros en 1999, soit une augmentation de 2,4 % par rapport à 1998.

TABLEAU 4.5 : Comparaison des salaires annuels nets moyens des conducteurs par secteur d'activité du transport en 1999.

(en euros)

	Salaire annuel net moyen
Trspt Urbain	19 688
Trspt TRV	15 925
Trspt TRM	14 926
Services Auxiliaires	15 121
Total	15 658

Source : DADS-Insee / SES

Les frais de route représentent moins du quart des sommes perçues par les "grands routiers"

L'enquête conjoncturelle sur la durée du travail présentée dans le chapitre précédent fournit également des indications sur les sommes que perçoivent les conducteurs routiers du compte d'autrui : salaire net, primes et frais de route¹. Elle confirme notamment la tendance à la baisse des frais de route, qui se maintiennent toutefois à un niveau encore élevé en particulier pour les "grands routiers".

Le montant moyen des frais de route des conducteurs routiers faisant du transport en zone longue (TRM interurbain) est trois fois plus élevé que celui des conducteurs de la zone courte (TRM de proximité) : 401 euros contre 142 euros. Les salaires et les primes présentent un moindre écart (1 203 euros en moyenne par mois pour la zone courte et 1 330 pour la zone longue). C'est donc, pour une part non négligeable, grâce aux frais de route que les conducteurs faisant du transport de longue distance se situent au sommet de la hiérarchie des sommes perçues par les conducteurs du compte d'autrui : 1 731 euros en moyenne par mois, soit environ 30 % de plus que les conducteurs de zone courte (1 345 euros).

Cependant, les frais de route ne représentent, en 2000, que 18 % de l'ensemble des sommes perçues contre 24 % en 1999². Ce changement doit être

TABLEAU 4.6 : Salaires nets, primes et frais de route des conducteurs, en 2000³, en euros.

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
TRM de proximité	1 203	142	1 345
TRM interurbains	1 330	401	1 731
Ensemble	1 275	287	1 562

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

1 Les "frais de route", versés aux seuls "roulants", sont destinés à leur rembourser leurs frais de voyage. Les montants unitaires planchers des indemnités de repas et de repos journalier qui les composent sont fixés par la convention collective nationale des transports routiers.

2 L'enquête exploitée par l'Inrets sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1999 permet des comparaisons entre compte d'autrui et compte propre. En 1999 comme en 1993, la part des frais de route parmi les sommes perçues par les conducteurs du compte d'autrui (24%) est nettement supérieure à celle des conducteurs du compte propre (12% - c.f. annexe 4)

rapproché des effets d'une réorganisation de l'activité dans le TRM pouvant limiter le nombre de découchers et d'une éventuelle anticipation de la mise en application de la loi d'aménagement et de réduction du temps de travail (ARTT).

Les frais de route sont beaucoup plus élevés pour les conducteurs de zone longue que pour ceux de zone courte et représentent respectivement 23 % et 11 % de leurs sommes perçues.

Cependant, de par leur nature, ces indemnités ne peuvent pas être assimilées à une composante de la rémunération. C'est la raison pour laquelle les comparaisons auxquelles on procédera par la suite porteront, pour l'essentiel, sur les salaires et les primes.

Les salaires des conducteurs augmentent avec la taille des entreprises

Le transport routier de marchandises se caractérise par un nombre important d'entreprises moyennes, voire toutes petites : en 1999, selon l'EAE, les entreprises de moins de 10 salariés représentaient près de 87 % du nombre total d'entreprises du secteur.

Comme dans d'autres activités, on relève des différences notables selon la taille des entreprises, en ce qui concerne tant le montant des salaires que celui des primes. Le montant cumulé de ces deux composantes du revenu est plus faible pour les entreprises de moins de 10 salariés (1 213 euros en moyenne contre plus de 1 280 pour les autres).

TABLEAU 4.7 : Rémunération mensuelle et frais de route selon la taille des entreprises, en 2000, en euros

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins de 10 salariés	1 213	202	1 415
de 10 à 49 salariés	1 287	276	1 563
50 salariés et plus	1 283	324	1 607
Ensemble	1 275	287	1 562

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

3 L'enquête comprend notamment une question sur le nombre de nuits passées hors du domicile durant la semaine enquêtée. On a pris ici comme champ les conducteurs qui ont travaillé au moins trois jours cette semaine-là.

Les salaires sont moins sensibles que les frais de route au rythme et à la durée du travail

Les salaires et les primes augmentent peu en fonction du nombre de nuits d'absence hors du domicile. En termes de salaire et de primes, le conducteur routier qui s'absente moins de six nuits de son domicile par mois a un niveau de gain net inférieur de près de 10 % à celui qui s'absente plus de six nuits par mois de son domicile (1 214 euros par mois contre 1 340 euros).

Les différences sont beaucoup plus marquées en ce qui concerne les frais de route. Ils sont trois fois plus importants lorsque les conducteurs sont absents de leur domicile plus de cinq nuits par mois. En effet, les "grands routiers" perçoivent des frais de route qui s'élèvent à 440 euros par mois contre seulement 144 euros pour les autres routiers.

TABLEAU 4.8 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon le rythme de travail, en 2000. (en euros)

	salaire	primes	frais de route	Ensemble
Absent moins de 6 nuits par mois	1 188	26	144	1 358
Absent 6 nuits et plus par mois	1 319	21	440	1 781
Ensemble	1 251	24	287	1 562

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

Le montant des sommes perçues varie selon la durée de travail, en particulier du fait des frais de route. L'écart entre les gains mensuels moyens les plus élevés et les plus faibles est de 13 % hors frais de route et de 33 % avec les frais de route.

De plus, le montant des frais de route évolue fortement avec la durée du temps de service hebdomadaire. Les conducteurs travaillant plus de 70 heures, dans la semaine de référence de cinq jours ou plus, perçoivent des frais de route deux fois plus élevés que ceux dont la durée de travail est comprise entre 40 et moins de 48 heures par semaine.

TABLEAU 4.9 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon la durée du travail de la semaine de référence, en 2000, (semaine de cinq jours ou plus de travail) (en euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
Moins de 40 h	1 211	182	1 393
de 40 à 48 h	1 246	234	1 480
de 49 à 60 h	1 325	346	1 671
de 61 à 70 h	1 286	421	1 707
71 h et plus	1 373	481	1 854
Ensemble	1 275	287	1 562

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

Les rémunérations augmentent peu avec l'âge et l'ancienneté

Les rémunérations mensuelles (salaire et primes) des conducteurs augmentent très légèrement avec leur âge. On relève un écart de seulement 4,1 % entre le salaire des conducteurs âgés de 25 à 35 ans et celui des conducteurs de plus de 45 ans. Par contre, les frais de route diminuent avec l'âge du conducteur, puisque les "grands routiers" sont plus jeunes. Au total, l'ensemble des rémunérations varie faiblement selon l'âge.

L'augmentation du salaire avec l'âge est, en général, à mettre en relation avec l'ancienneté dans l'entreprise. L'ancienneté a peu d'influence sur le niveau des rémunérations. Ainsi l'écart des rémunérations (salaire+primes), entre un ouvrier dont l'ancienneté dans l'entreprise est de moins d'un an et celui dont l'ancienneté est d'au moins dix ans, est d'environ 6%, selon l'enquête conjoncturelle (tableau 4.10).

TABLEAU 4.10 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon l'ancienneté, en 2000 (en euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins d'un an	1 210	277	1 487
de 1 à 5 ans	1 299	315	1 614
de 5 à 10 ans	1 305	287	1 592
de 10 à 15 ans	1 284	298	1 582
Plus de 15 ans	1 274	229	1 503
Ensemble	1 275	287	1 562

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

Enfin, le niveau de rémunération varie peu selon la nature du produit transporté. La différence de rémunération selon les produits transportés est trop faible pour qu'on puisse l'interpréter.

TABLEAU 4.11 : Rémunération mensuelle selon le type de produits transportés, en 2000, (en euros).

	salaire+primes
Produits réfrigérés	1 300
Matières dangereuses	1 304
Autres spécialités	1 294
Ensemble	1 299

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

La rémunération des conducteurs varie également selon le type de véhicule utilisé. Selon la CARCEPT, en 1999, un conducteur d'un camion de plus de 19 tonnes perçoit un salaire de 25 % supérieur à celui d'un conducteur-livreur. (tableau 4.12)

TABLEAU 4.12 : Salaire annuel moyen des conducteurs du TRM selon la catégorie de véhicule en 1999 (en euros).

	Effectif	Salaire moyen
Conducteur livreur	7791	14 950
Conducteurs routiers	86703	18 587
Conducteurs hautement qualifiés	13644	19 025
Conducteurs grands routiers	8908	19 212
Conducteurs de plus de 19 t	52792	18 709
Conducteurs de moins de 19 t	6298	17 268
Conducteurs de moins de 11 t	5061	16 673

Source : CARCEPT