

direction
des Transports
terrestres

Bilan social annuel du transport routier de marchandises

Observatoire social des transports



Liberté • Égalité • Fraternité

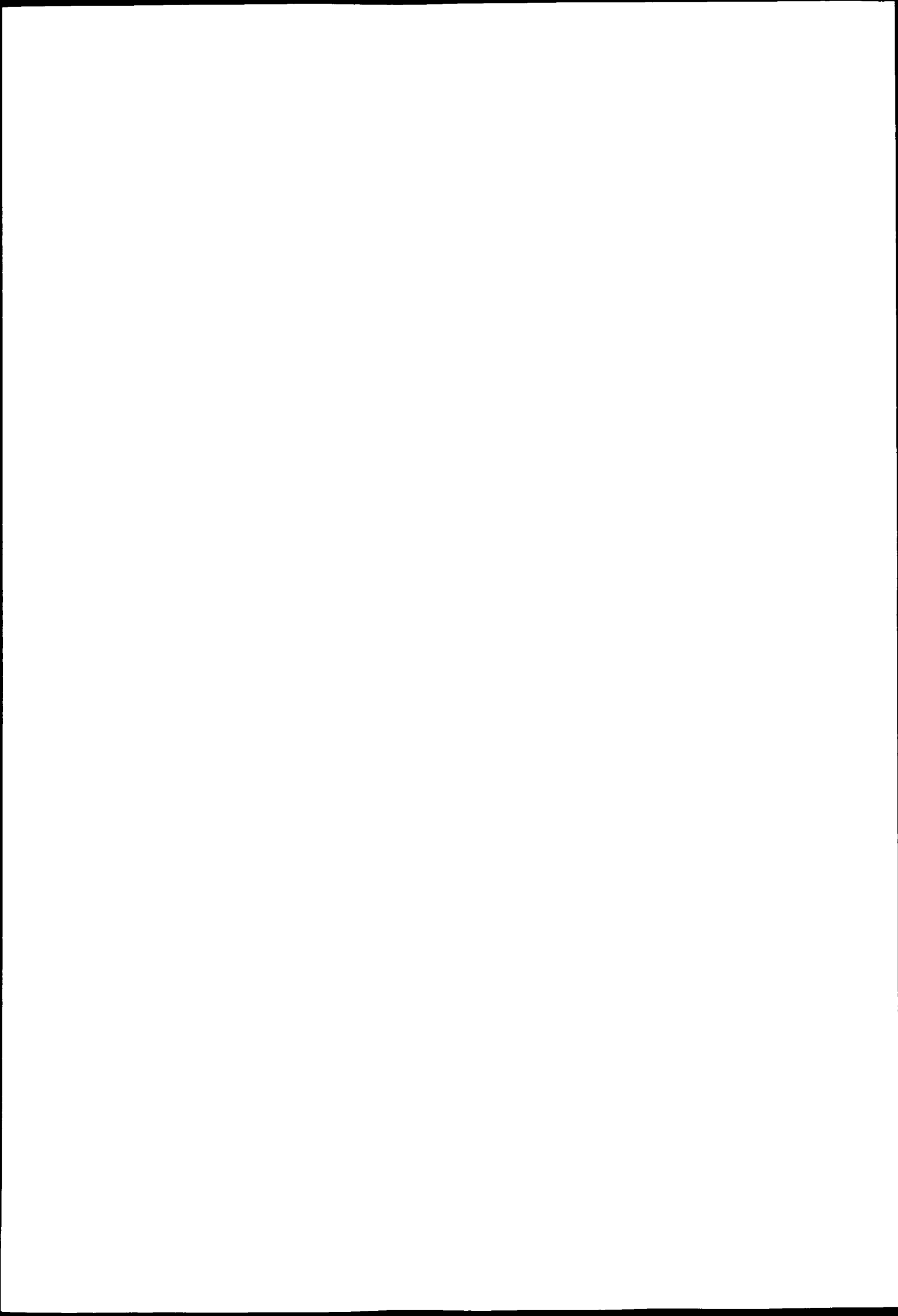
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

CDAT
10155

mars 2003



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	50
5. La formation	51
6. Les accidents du travail du transport routier de marchandises	53
<i>Bibliographie</i>	55
<i>Sigles et abréviations</i>	56

Avant-propos

Ce huitième 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 2001 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 huitième bilan social annuel du transport routier de marchandises (TRM).

Comme les années précédentes, ce bilan concerne le TRM de proximité (code d'activité 602L de la nomenclature d'activité française de l'INSEE) et le TRM interurbain (code 602M), à l'exclusion des secteurs du déménagement, de la location de camion avec conducteur, de la messagerie et du fret express.

Les données se rapportent donc aux deux seuls secteurs du TRM de proximité et du TRM interurbain, sauf lorsqu'il n'a pas été possible de les isoler, et concernent principalement l'année 2001.

Le chapitre 1 a été réalisé par Sylvie Mabile, les chapitres 2 et 6 par Jocelyne Hermilly, le chapitre 3 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, du logement, du tourisme et de la mer.

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 2001

En 2001, dans un contexte économique moins porteur, la croissance du transport routier de marchandises (TRM) s'est encore ralentie. Le nombre d'entreprises du secteur a diminué, les créations d'entreprises ayant été moins nombreuses qu'en 2000. Contrairement à l'année précédente, les prix ont progressé plus sensiblement que les coûts, du fait d'une baisse de prix des carburants qui a compensé en grande partie les augmentations des rémunérations, et l'exercice 2001 s'est soldé par une augmentation de la profitabilité des entreprises du secteur.

La croissance du nombre de salariés du transport routier de marchandises s'est poursuivie à un rythme modéré. Comme dans l'ensemble de l'économie, mais à un degré moindre, la situation sur le marché du travail s'est légèrement dégradée et le recours au travail intérimaire a progressé moins rapidement.

Le temps de service des conducteurs du transport routier de marchandises a baissé légèrement pour toutes les catégories de conducteurs, du fait de la diminution du temps de conduite.

Le salaire horaire des ouvriers du transport routier de marchandises a augmenté de 4,2 %. Sa progression est équivalente à celle de l'ensemble des autres secteurs d'activité. Mais le salaire net moyen d'un conducteur du transport routier de marchandises est inférieur de près de 4 % à celui d'un conducteur des autres secteurs des transports. Les frais de route se sont maintenus, représentant près de 20 % des sommes perçues par l'ensemble des conducteurs routiers.

Le niveau moyen de formation des salariés des transports routiers reste encore limité par rapport à la moyenne de l'ensemble des secteurs, mais la proportion des titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur ne cesse d'augmenter. Le nombre de personnes suivant une formation professionnelle a diminué en 2001, essentiellement du fait de la fin, intervenue à la mi - 2000, de la période de transition pour la formation obligatoire (FCOS).

Le transport et la manutention restent des activités à risque : en 2000, sur un effectif salarié de 870 000 personnes concernées, plus de 62 000 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 7,2 %, alors que le chiffre correspondant pour l'ensemble des activités (hors sièges sociaux), n'atteignait pas 5 %. Pour le seul TRM, la proportion est, d'après les premières données disponibles, de 8,7 % en 2001, contre 9,1 % en 2000.

La baisse du nombre d'accidents de la route impliquant au moins un poids lourd se poursuit en 2001, mais leur gravité reste élevée.

PREMIERE PARTIE

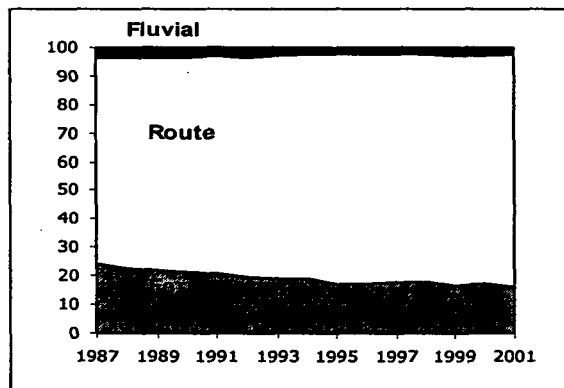
Le bilan

LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR

En 2001, la croissance du transport routier de marchandises s'est encore ralentie. Le nombre d'entreprises du secteur a diminué, les créations d'entreprises ayant été moins nombreuses qu'en 2000. Contrairement à l'année précédente, les prix ont progressé plus sensiblement que les coûts, la baisse de prix des carburants ayant compensé en grande partie les augmentations des rémunérations. L'exercice 2001 s'est soldé par une augmentation de la profitabilité des entreprises du secteur.

La croissance de l'ensemble du transport terrestre de marchandises sur le territoire français, mesurée en tonnes-kilomètres, stagne en 2001 (+ 0,6 % contre + 3,0 % en 2000). Par mode, la situation est presque inversée par rapport à l'année précédente : le transport routier continue de croître, à un rythme proche de celui de l'année précédente (+ 2,7 % en

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



Source : CCTN

(1) Hors transit, hors véhicules utilitaires légers

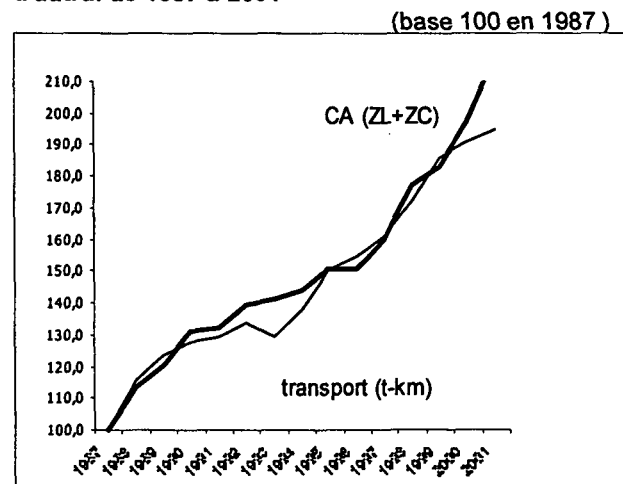
2001 après + 2,4% en 2000), alors que les transports par d'autres modes sont en recul (- 9,0% pour le ferroviaire, et - 7,5% pour les voies navigables). Ainsi, la part modale du transport intérieur routier - hors transit et oléoducs - dépasse 81% en 2001 (graphique 1.1).

Croissances contrastées dans le transport routier de marchandises

Le transport intérieur routier sous pavillon français se redresse quelque peu en 2001, après une année 2000 médiocre (+ 2,7%, contre + 1,0%), mais ce redressement masque des évolutions contrastées. Après une décennie de reculs, on enregistre un retour

à la croissance du transport routier de marchandises pour compte propre (+ 6,1%), avec une forte progression du transport de matériaux de construction. Le transport intérieur pour compte d'autrui bénéficie encore dans son ensemble d'une croissance modérée (+ 1,9 % en 2001 après + 2,5 % en 2000). En revanche, le transport international décline pour la deuxième année consécutive (-3,8%, après - 9,1% en 2000, pour la partie réalisée sur le territoire français, hors transit).

GRAPHIQUE 1.2 : L'activité du TRM pour compte d'autrui de 1987 à 2001



Les transports sous pavillon étranger représentent toujours le quart du total des transports routiers sur le territoire français (transit compris). Ils ont augmenté de 2,7% en 2001, grâce au transit (+6,0%), alors que les échanges bilatéraux ont reculé (-1,7%). La part de marché du pavillon étranger dans ces échanges reste à peu près stable en 2001 (environ 57% comme en 2000, contre 52 % en 1999).

Dans les paragraphes suivants, on considère le transport routier de marchandises au sens strict : transport routier de marchandises de proximité (602L) et transport routier de marchandises interurbain (602M).

Poursuite de la baisse du nombre d'entreprises

Le nombre d'entreprises du transport routier de marchandises (TRM) a diminué de 1,0 % en 2001 (à environ 40 700 en fin d'année), les créations étant encore moins nombreuses qu'en 2000 (- 4 %). L'impact des exigences renforcées en matière de capacité financière a probablement pesé encore en 2001 sur les créations. Cependant, les défaillances d'entreprises ont diminué dans ce secteur (1244). Le TRM représente, comme en 2000, 71% des défaillances enregistrées dans l'ensemble du secteur des transports, avec un taux de défaillance de 3%, contre 2% pour l'ensemble du secteur. Ce taux

TABLEAU 1.1 : Démographie des entreprises du TRM

	1997	1998	1999	2000	2001
TRM¹					
créations	6 153	5 903	5 213	3 546	3 413
défaillances	1 494	1 239	1 193	1 303	1 244
nombre d'entreprises ²	41 903	42 358	41 844	41 075	40 682
TRM de proximité					
créations	4 873	4 704	4 075	2 648	2 502
défaillances	842	732	751	807	812
nombre d'entreprises ²	26 481	27 018	26 734	26 185	25 868
TRM interurbain					
créations	1 280	1 199	1 138	898	911
défaillances	652	507	442	496	432
nombre d'entreprises ²	15 422	15 340	15 110	14 890	14 814

Source : INSEE

(1) TRM de proximité et TRM interurbain

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

Methodologie

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.

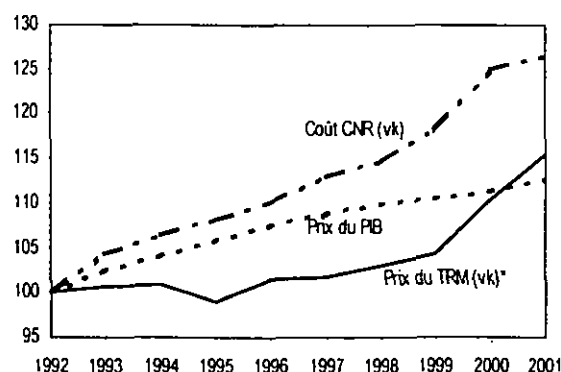
Le concept de défaillance est différent de celui de cessation. La défaillance n'entraîne pas automatiquement la cessation de l'entreprise et les cessations peuvent se produire même s'il n'y a pas eu de défaillance pour l'entreprise.

est un peu moins élevé dans les transports interurbains de marchandises que dans les transports de marchandises de proximité.

Ces résultats sont à rapprocher des conditions particulières qui ont affecté le transport routier en 2001 : stabilisation des coûts de production grâce à la baisse du prix des carburants, et augmentation des prix de vente.

Les prix ont augmenté plus vite que les coûts

GRAPHIQUE 1.3 : Les prix et les coûts du TRM (indice 100 en 1992)



Sources : Insee; SES; CNR

* Prix de l'ensemble du transport routier au véhicule kilomètre

TABLEAU 1.2 : Evolution des prix du TRM selon le marché

	1998	1999	2000	2001
Prix à la tonne-kilomètre				
International zone longue	0,5%	-2,4%	6,3%	3,4%
France zone longue	-0,7%	1,4%	5,6%	4,7%
France zone courte	0,4%	1,1%	6,5%	5,4%
Ensemble	-0,2%	0,5%	6,0%	4,6%
Prix au véhicule-kilomètre				
International zone longue	2,1%	-0,2%	7,6%	4,3%
France zone longue	0,4%	1,0%	5,3%	4,0%
France zone courte	1,6%	3,2%	5,7%	5,9%
Ensemble	1,1%	1,3%	5,9%	4,6%

Source : SES - enquête TRM

Le chiffre d'affaires hors sous-traitance des entreprises de TRM a progressé d'environ 7 % en 2001 (selon les chiffres provisoires de l'enquête annuelle d'entreprises, à champ constant), soit moins qu'en 2000. A une progression en volume estimée à 2 % s'est ajoutée une progression des prix, de l'ordre de 5 % en moyenne annuelle.

Les prix à la tonne-kilomètre ont augmenté au même rythme que les prix au véhicule-kilomètre (tableau 1.2). Leur progression est un peu plus forte sur le transport de courte distance que sur le transport de longue distance, mais ce sont les prix à l'international qui ont subi le plus fort ralentissement.

L'évolution des coûts a bénéficié en 2001 de la baisse des prix des carburants. Selon l'indice publié par le Comité national routier, le coût kilométrique du transport routier de longue distance a progressé en moyenne annuelle de 1%, après une hausse de 5,8% en 2000. La baisse du prix du gazole (-4,5%) a permis de compenser les augmentations relatives aux rémunérations et charges du personnel de conduite (+4,1%), marquées par la hausse des barèmes d'heures supplémentaires en janvier 2001 et la majoration des salaires conventionnels des conducteurs de 1% en novembre. Parmi les autres postes, les augmentations les plus fortes ont concerné l'entretien des véhicules (+3,9%) et les frais de déplacement.

Taux de marge en progression

La baisse des prix des carburants a contribué à la modération des consommations intermédiaires du secteur TRM. La valeur ajoutée a ainsi progressé plus vite que le chiffre d'affaires. Par ailleurs, le ralentissement de l'augmentation des frais de personnels, et le maintien de la progression des prix à un rythme soutenu ont permis d'améliorer la rentabilité des entreprises en 2001.

Au total, l'excédent brut d'exploitation et le résultat net des entreprises du transport routier de marchandises se sont améliorés. Relativement au chiffre d'affaires, le 'taux de marge' (ou rentabilité, voir tableau 1.3) s'est sensiblement amélioré pour les entreprises de 6 salariés et plus, la progression étant relativement plus importante dans le transport interurbain (0,5 à 1,3%) que dans le transport de proximité (2,4 à 2,9%).

TABLEAU 1.3 : Evolution du taux de marge* dans le TRM

	1998	1999	2000	2001(p)
TRM interurbain (602M)	1,3%	1,0%	0,5%	1,3%
TRM de proximité (602L)	2,1%	2,1%	2,4%	2,9%
Total TRM (602M + 602L)	1,5%	1,2%	1,0%	1,7%

* ratio résultat net/CA (ht) (entreprises de 6 salariés et plus)

Source : EAE-SES

Corrélativement, le pourcentage d'entreprises dont le résultat net est négatif s'est fortement réduit (selon les résultats provisoires de l'enquête annuelle d'entreprises).

L'investissement des entreprises du transport routier de marchandises est consacré essentiellement au renouvellement du matériel roulant. Le parc des tracteurs routiers, remorques et semi-remorques a augmenté d'environ 4% en 2001, alors que celui des camions de plus de 3,5 t (PTAC) a légèrement diminué.

Au niveau national (tous secteurs), les immatriculations de poids lourds neufs se sont stabilisées en 2001, après une progression sensible en 2000 (-0,3%, contre +7,9%), mais les acquisitions de semi-remorques et remorques sont restées dynamiques (+2,4%, après 1,8%). En ce qui concerne les poids lourds

d'occasion, le recul des immatriculations de l'an 2000 ne s'est pas poursuivi en 2001 (stabilité). Par ailleurs, le marché des véhicules utilitaires légers est resté dynamique (+4,6% pour les véhicules neufs, et +2,2% pour ceux d'occasion).

La sous-traitance : 14 % en 2001

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 14,1 % en 2000 et 14,2% en 2001 (entreprises de 6 salariés ou plus).

La sous-traitance est plus développée dans le transport interurbain (14,9 %) que dans le transport de proximité (12,1 %). 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 avoisine 18 % 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 (voir annexe, et tableau 1.4).

TABLEAU 1.4 : Répartition par taille d'entreprise des effectifs salariés et du chiffre d'affaires* en 2000

	(% , CA en millions €)	
	effectif	CA (ht)
Total TRM (602M + 602L)		
0 à 5 salariés	13,4%	15,5%
6 à 49 salariés	45,5%	43,6%
50 salariés et plus	41,1%	40,9%
Total	264 834	25 865
TRM de proximité (602L)		
0 à 5 salariés	24,4%	29,6%
6 à 49 salariés	52,5%	48,9%
50 salariés et plus	23,1%	21,5%
Total	83 116	7 380
TRM interurbain (602M)		
0 à 5 salariés	8,4%	9,9%
6 à 49 salariés	42,3%	41,4%
50 salariés et plus	49,3%	48,6%
Total	181 718	18 485

Source : EAE-SES

* Chiffre d'affaires total, hors taxes

L'EMPLOI

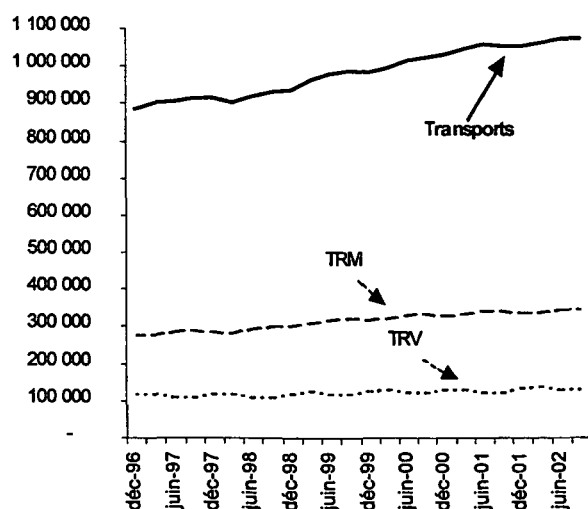
En 2001, la croissance du nombre de salariés du transport routier de marchandises se poursuit à un rythme modéré. Comme dans l'ensemble de l'économie, mais à un degré moindre, la situation sur le marché du travail s'est légèrement dégradée et le recours au travail intérimaire a progressé moins rapidement.

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

Un rythme de croissance de l'emploi moins élevé en 2001*

En 2001 comme en 2000, la progression de l'emploi est demeurée plus forte dans le secteur du transport (+2,3% en glissement annuel) que dans l'ensemble de l'économie. Cependant, cette augmentation marque le pas par rapport à celle constatée en 2000 où ces emplois avaient progressé de 4,6%; mais ceci est vrai également pour la croissance de l'emploi dans l'ensemble de l'économie (+1,7% en 2001 après +4,3% en 2000).

GRAPHIQUE 2.1 : Evolution de l'emploi de décembre 1996 à septembre 2002 dans le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs et l'ensemble du secteur des transports



Source : UNEDIC (données brutes)

* Les données trimestrielles de l'UNEDIC sur le TRM portent sur les secteurs 602L, 602M, 602N et 602P. Elles incluent donc les emplois du déménagement et de la location de camion avec conducteur.

L'effectif salarié du transport routier de marchandises a augmenté de 1,9% en 2001, en glissement annuel (graphique 2.1).

Un peu plus de 6 000 emplois supplémentaires ont été créés (soit près de 2,7% de l'ensemble des créations d'emplois de l'économie privée). Pour l'essentiel, cette augmentation est intervenue au deuxième trimestre.

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.

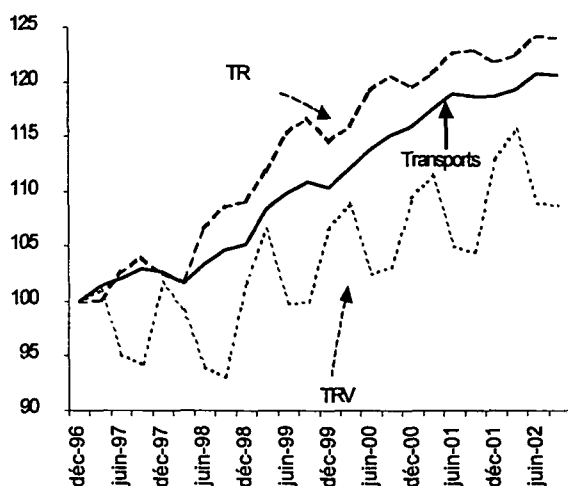
Activité	Taille	1994	1997	1998	1999	2000
TRM Interurbain	0 à 9 salariés	15,9%	15,1%	15,6%	15,1%	14,0%
	10 à 49 salariés	40,3%	38,8%	38,6%	37,4%	36,7%
	50 salariés et plus	43,8%	46,1%	45,8%	47,5%	49,3%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
TRM de proximité	0 à 9 salariés	37,0%	39,5%	41,9%	38,5%	35,8%
	10 à 49 salariés	39,2%	37,9%	37,8%	38,3%	41,1%
	50 salariés et plus	23,8%	22,6%	20,2%	23,2%	23,1%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ensemble	0 à 9 salariés	23,2%	23,5%	24,4%	22,6%	20,9%
	10 à 49 salariés	39,9%	38,5%	38,3%	37,7%	38,1%
	50 salariés et plus	36,9%	38,0%	37,3%	39,7%	41,1%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : EAE-SES

*Les données de 2001 ne sont pas disponibles.

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 15 millions de salariés sur un total de 21 millions.

GRAPHIQUE 2.2 : Evolution de l'emploi de décembre 1996 à septembre 2002 dans le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs et l'ensemble du secteur des transports (indices base 100 en décembre 1996)



Source: UNEDIC (données brutes)

La croissance de l'emploi salarié s'est poursuivie sur l'ensemble de la période qui s'étend du 30 septembre 2001 au 30 septembre 2002 au rythme de 1% avec une diminution, saisonnière, des emplois au dernier trimestre 2001 (graphique 2.2).

Une forte majorité de conducteurs

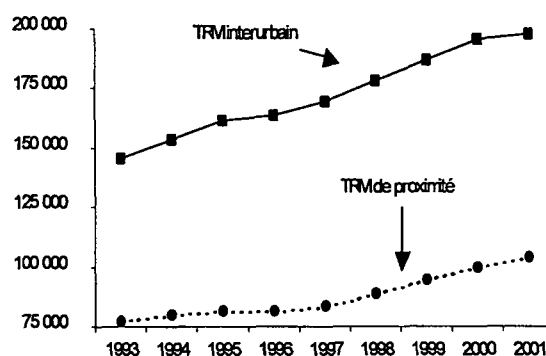
Le secteur des transports, dans son ensemble, se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers, 51% contre 26%, pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de l'Insee de mars 2002. Cette surreprésentation ouvrière est particulièrement forte dans le transport routier de marchandises.

Parmi les salariés du TRM, on dénombre 84 % d'ouvriers en 2000, selon les déclarations annuelles de données sociales (DADS). Parmi les ouvriers, 86% exercent le métier de conducteur. Le TRM occupe près de six conducteurs sur dix exerçant leur activité dans le secteur des transports. Selon les DADS, l'âge moyen des conducteurs du secteur des transports avoisine 37 ans. D'après les dernières données disponibles de la caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier voyageurs et marchandises (CARCEPT), l'âge moyen varie selon la catégorie de véhicule utilisé. L'âge moyen des conducteurs de

poils 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).

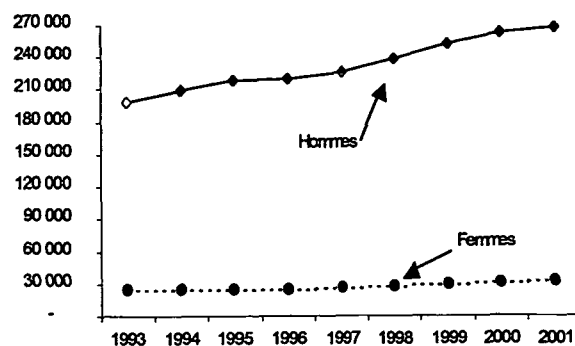
La représentation féminine reste relativement stable, fortement minoritaire (11%), au sein des salariés du TRM (graphique 2.4) alors que les femmes représentent 22 % des salariés du secteur des transports et 47% du total des salariés en mars 2002, selon l'enquête emploi. De plus, selon les DADS, en 2000, la proportion de femmes ne dépasse pas 2% de l'ensemble des conducteurs salariés, cette proportion de conducteurs femmes étant d'un peu moins de 7% dans l'ensemble du secteur transport, de 11% dans les transports urbains de voyageurs et de 24% dans le transport

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



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 2001



Source: UNEDIC (données brutes)

routier de voyageurs. Entre la fin décembre 1993 et la fin décembre 2001, 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 : 12%.

Le travail à temps partiel, en légère progression, reste cependant marginal au sein du secteur des transports : il concerne 7% des actifs occupés (19,5% des femmes) en mars 2002, d'après l'enquête emploi, contre 16 % pour l'ensemble de l'économie (30 % des femmes).

Si le temps partiel est peu employé dans le TRM, l'utilisation de l'intérim y est moyennement déve-

TABLEAU 2.2 : Répartition du travail temporaire selon le secteur d'activité en 2001

	Intérimaires*	Taux de recours moyen	effectif salarié**
Agriculture, sylviculture, pêche	2,9	1,1	nd
Industrie	301,6	7,6	4 162
Construction	101,1	8,3	1 256
Transport	40,5	4,4	1 045
dont TRM	10,4	3,7	298
Services	196,8	2	9 946
Ensemble	602,5	3,6	15 365

Taux de recours moyen : rapport des contrats en cours à l'emploi salarié

* Effectif en équivalents temps plein, en milliers

**Effectif, en milliers, en moyenne annuelle, CVS.

Source : DARES - INSEE - UNEDIC

loppé (près de 4%), moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les services. Depuis 1997, il était devenu plus intense. En effet, le recours à l'intérim 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. Mais, entre décembre 2000 et décembre 2001, le nombre d'emplois en équivalent temps plein associés à l'intérim dans le TRM augmente moins vite (+1%) que l'année précédente - dans l'ensemble de l'économie, il diminue de 0,3% - et s'élève à 10 404 fin 2001 (tableau 2.2). Dans la même période, l'effectif salarié augmentait de 6 000 personnes, soit +1,9%.

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 dans la plupart des

autres secteurs des transports. Ainsi, les salariés de moins de 40 ans représentaient 54% des effectifs salariés dans le transport routier de marchandises en 2001, d'après l'enquête emploi, contre 49% dans l'ensemble de l'économie.

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 (+ 7 points) essentiellement au détriment de la tranche d'âge 25-39 ans (-7 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).

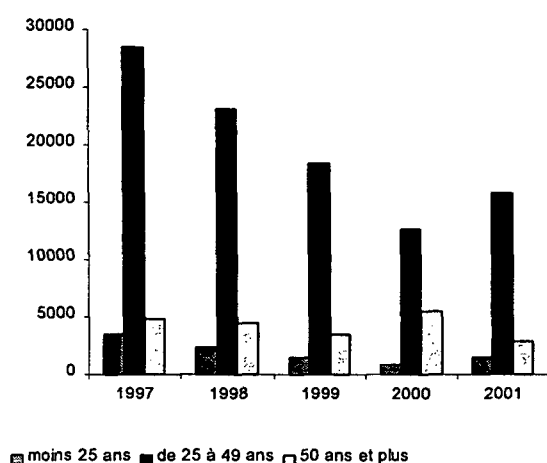
Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'Etat ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite dans des entreprises relevant de la convention 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 2001, 4 652 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; un peu moins de trois bénéficiaires sur quatre (73%) avaient entre 55 et 56 ans lors de leur entrée dans le dispositif et les routiers concernés avaient conduit pendant près de 29 ans en moyenne.

Dégradation de la situation sur le marché du travail

La situation sur le marché du travail des conducteurs s'est détériorée en 2001, suivant en cela l'évolution générale du marché du travail. Cette évolution rompt avec l'amélioration qui prévalait depuis trois ans. Sur l'ensemble de l'année 2001, on observe une hausse significative du nombre de demandes d'un emploi de conducteur TRM non satisfaites en fin de mois ainsi qu'une diminution des offres nouvelles enregistrées. Cette dégradation se confirme encore plus nettement en 2002.

Les demandes d'emploi non satisfaites en fin de mois, qui s'établissaient à 18 871 pour des emplois de conducteurs de transport routier de marchandises en décembre 2000, atteignent 20 224 en décembre 2001 et 25 679 en décembre 2002, soit +7,2 % en 2001 et +27% en 2002 (en données brutes).

GRAPHIQUE 2.5 : Evolution des demandes (catégorie 1) d'un emploi de conducteur dans le TRM entre décembre 1997 et décembre 2001 selon l'âge.



Source : ANPE - DARES

Parallèlement, le nombre d'offres nouvelles d'emploi de conducteurs dans le TRM de 14 543 en décembre 2000 passe à 8 574 en décembre 2001 et à 7 852 en décembre 2002 soit une diminution de 41 % en 2001 et de 8 % en 2002.

Toutefois, au cours de l'année 2001, la répartition par âge des demandeurs d'un emploi de conducteur dans le TRM s'est modifiée avec la diminution de la part des 50 ans et plus qui passent de 29 % à 14,5 % en contrepartie de l'augmentation de celle des moins de 25 ans (+3,2 points) et des 25-49 ans (+11,1 points)(graphique 2.5).

Le nombre de chômeurs de longue durée² parmi les demandeurs d'un emploi de conducteur diminue fortement en 2001, passant de 6 420 à 4 275, ils ne représentent plus que 21 % d'entre eux contre 35 % fin 2000.

Une mobilité interentreprises relativement 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.

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 2000, le taux de rotation était de 33 % de l'effectif moyen, au dessous de celui de l'ensemble de l'économie (41 %) mais supérieur d'un peu 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 2001, selon l'enquête emploi, 74 % des conducteurs sont présents dans leur entreprise depuis un an ou plus, 82 % pour les salariés du secteur des transports dans son ensemble et 87 % pour l'ensemble des salariés hors Etat et collectivités territoriales (tableau 2.7 en annexe).

L'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est, en moyenne, de 14,5 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 (13,5 ans pour les premiers et 15,5 ans environ pour les seconds).

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

LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS EN 2001

En 2001, le temps de service des conducteurs du transport routier de marchandises baisse légèrement pour toutes les catégories de conducteurs, du fait de la diminution du temps de conduite.

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 employeur.

Au cours d'une semaine d'au moins cinq jours de travail, 18 % des "grands routiers" travaillent plus de soixante heures, et 22% 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 en 1999 par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) 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 avant tout 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 hebdomadaire des conducteurs routiers en 2001 (en heures) selon le rythme de travail (semaines de 5 jours et plus).

Durée d'absence	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois	28,7	17,8	46,5
Absent 6 nuits et plus par mois	38,3	14,5	52,8
Ensemble	33,6	16,0	49,6

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 du 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 en 2001 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 en 2001 à 49,6 heures pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, en légère baisse par rapport à 2000 : 52,8 heures pour les grands routiers et 46,5 heures pour les autres conducteurs (tableau 3.1a).

En 2001, la durée moyenne du temps de service en termes d'horaire mensuel est aussi légèrement

TABLEAU 3.1.b : Temps de service mensuel des conducteurs routiers en 2001 (en heures) selon le rythme de travail

Durée d'absence	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois	121,0	63,1	184,1
Absent 6 nuits et plus par mois	152,4	51,9	204,3
Ensemble	138,1	56,9	195,0

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

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)"

inférieure à celle de 2000, soit 195 heures. Elle se différencie suivant la catégorie de conducteurs : 204 heures pour les "grands routiers" et 184 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 (74%) que pour les autres conducteurs (64%). Il en est logiquement de même pour le kilométrage journalier moyen : les "grands routiers" parcourent en moyenne 496 kilomètres par jour pour une semaine de cinq jours et plus, contre 320 kilomètres pour les autres conducteurs.

Le temps de conduite baisse en 2001

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).

De 1998 à 2001, période sur laquelle on dispose de données comparables, on constate pour les semaines d'au moins cinq jours de travail une quasi-stabilité du temps de service et du temps de conduite jusqu'à 2000, puis une tendance à la baisse semble s'amorcer en 2001 (tableau 3.2), tendance d'ailleurs confirmée par les premiers résultats de 2002.

Cette baisse globale découle de la diminution du temps de conduite qui semble moins forte pour les grands routiers que pour les autres conducteurs. Mais pour ces derniers, la nette diminution du temps de conduite paraît s'accompagner d'une légère progression des autres temps de travail.

La durée moyenne de travail recouvre des situations très diverses. L'analyse de la dispersion de ces

TABLEAU 3.2 : Evolution des temps de service et de conduite des conducteurs selon leur rythme de travail de 1999 à 2001 (semaines de 5 jours et plus).

Durée d'absence	Année 1999	Année 2000	Premier trimestre 2001	Deuxième trimestre 2001	Troisième trimestre 2001	Quatrième trimestre 2001
Temps de service des conducteurs						
Moins de 6 nuits	47,3 h	46,8 h	46,1 h	47,2 h	46,6 h	45,9 h
6 nuits et plus	53,6 h	53,5 h	52,1 h	54,1 h	52,2 h	52,4 h
Ensemble	50,5 h	50,3 h	49,3 h	50,7 h	48,9 h	49,8 h
Temps de conduite des conducteurs						
Moins de 6 nuits	30,3 h	29,9 h	29,8 h	30,4 h	29,1 h	27,2 h
6 nuits et plus	40 h	39,1 h	37,9 h	39,1 h	38,4 h	37,9 h
Ensemble	35,2 h	34,8 h	33,8 h	34,8 h	33 h	32,1 h

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

TABLEAU 3.3 : Répartition des conducteurs selon les temps de service hebdomadaires et le rythme de travail en 2001 (semaines de 5 jours et plus).

Temps de service (t)	Absent moins de 6 nuits par mois	Absent 6 nuits et plus par mois	ensemble
t <= 39 h	15%	5%	9%
39 h < t <= 43 h	17%	7%	11%
43 h < t <= 48 h	27%	17%	21%
48 h < t <= 56 h	32%	37%	35%
56 h < t <= 60 h	5%	17%	12%
60 h < t <= 70 h	3%	15%	11%
plus de 70 h	1%	3%	2%
ensemble	100%	100%	100%

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

situations permet de préciser la façon dont s'est réalisée l'évolution (tableau 3.3 ci-dessus pour 2001 et tableau 3.3 en annexe pour 2000). La part des "grands routiers" dont le temps de service d'une semaine de cinq jours et plus dépasse 56 heures reste quasiment stable : 35 % en 2001 contre 36 % en 2000. La part des conducteurs "courtes distances" dont le temps de service dépasse 48 heures reste importante mais diminue (42 % contre 45 % en 2000); en outre la part de ceux pour lesquels il dépasse 56 heures se réduit fortement (9 % contre 15% en 2000).

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 une influence plus faible.

Les fluctuations constatées sur les durées moyen-

nes selon la taille (tableau 3.4) doivent en effet être interprétées avec prudence car elles sont souvent inférieures aux incertitudes affectant la mesure de cette grandeur.

Toutefois, il semble que le 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 sorte que la durée du travail reste quasiment constante.

Les variations observées pour les temps de conduite et les autres temps de travail, entre les entreprises

TABLEAU 3.4 : Le temps de service des conducteurs routiers selon le rythme de travail et la taille de l'entreprise en 2001 (semaines de 5 jours et plus).

		temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de six nuits par mois	moins de 10 salariés	30,7	16,2	46,9
	de 10 à 49 salariés	28,5	18,0	46,5
	50 salariés et plus	28,1	18,3	46,4
	ensemble	28,7	17,8	46,5
Absent six nuits ou plus par mois	moins de 10 salariés	39,3	13,9	53,2
	de 10 à 49 salariés	38,2	14,4	52,6
	50 salariés et plus	38,1	14,9	53,0
	ensemble	38,3	14,5	52,8
Ensemble	moins de 10 salariés	34,7	15,0	49,7
	de 10 à 49 salariés	33,6	16,0	49,6
	50 salariés et plus	33,3	16,4	49,7
	ensemble	33,6	16,0	49,6

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

de moins de 10 salariés et celles de 50 salariés et plus, ne sont que d'une heure par semaine pour les grands routiers alors qu'elles dépassent 2 heures pour les autres conducteurs.

Les déterminants du rythme de travail et de sa régularité

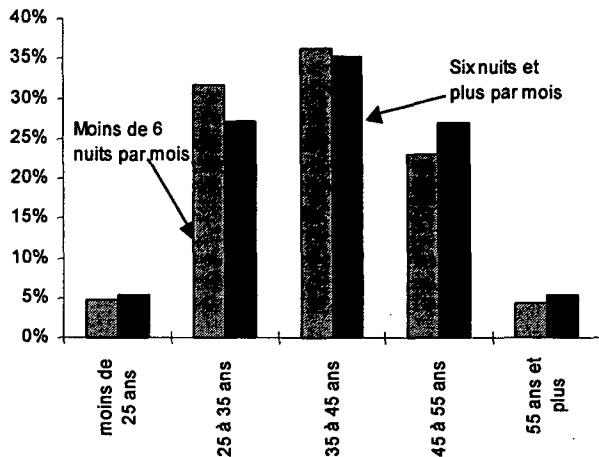
Comme on l'a vu ci-dessus, la durée du travail des conducteurs varie en fonction du rythme de travail, mesuré par le nombre de nuits d'absence de leur domicile. Il est donc intéressant d'en analyser les déterminants et de regarder si ce rythme est régulier¹.

En 2001, le rythme de travail n'apparaît pas influencé par la situation familiale : la proportion de grands routiers est identique parmi les conduc-

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.

teurs célibataires et parmi ceux qui vivent en couple. Par contre, les célibataires travaillent un peu plus fréquemment le week-end (16 % contre 14%). 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 (40 ans en moyenne) que les "autres conducteurs" (39 ans en moyenne). La proportion de conducteurs de moins de 35 ans est

GRAPHIQUE 3.1 : Répartition des conducteurs par classes d'âge et durée d'absence, en 2001 (semaines de 3 jours et plus).



Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

plus faible pour les "grands routiers" (32 %) que pour les autres conducteurs (37 %).

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

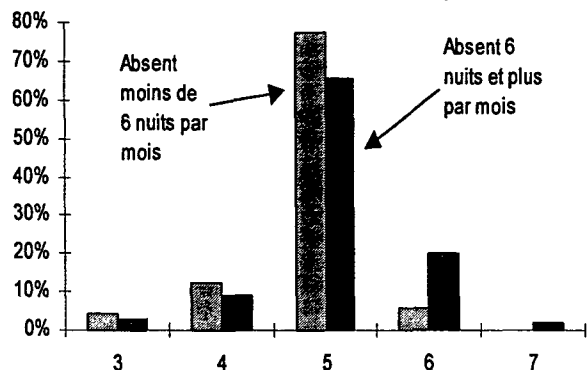
On observe une liaison entre le nombre de jours de travail et le nombre de nuits hors du domicile par semaine.

Sur l'ensemble des conducteurs, 70 % travaillent cinq jours dans la semaine sur laquelle porte l'enquête, cette proportion est plus importante pour les conducteurs qui s'absentent moins de six nuits de leur domicile (78 %) que pour les "grands routiers" (66 %) (graphique 3.2).

Si 15 % de l'ensemble des conducteurs travaillent six ou sept jours dans la semaine sur laquelle porte l'enquête, cette proportion passe à 22 % pour les "grands routiers" (tableau 3.5).

En revanche, 14 % des conducteurs routiers déclarent avoir travaillé moins de cinq jours dans la semaine sur laquelle porte l'enquête. Cette proportion était de 11 % en 1999.

GRAPHIQUE 3.2 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours travaillés et la durée d'absence, en 2001 (semaines de 3 jours et plus).



Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

TABLEAU 3.5 : Répartition des conducteurs selon le nombre de jours de travail dans la semaine enquêtée et le rythme de travail en 2001 (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	4%	3%	4%
4	12%	9%	10%
5	78%	66%	70%
6	6%	20%	15%
7	0%	2%	1%
total	100%	100%	100%

Source: enquête conjonctuelle - DTT-SES

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

Dans l'enquête permanente conjonctuelle, 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 d'une semaine « normale ».

C'est très largement le cas puisque 81 % 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 10 % qui le trouvent inférieur et 9 % qui le pensent supérieur).

En conséquence, les temps de travail des semaines de cinq jours et plus apparaissent très proches des temps de travail des semaines dites normales (tableau 3.6).

TABEAU 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 2001 (semaines de 5 jours et plus)

	ecart par rapport à une semaine "normale"	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de six nuits par mois	supérieure	29,7h	18,9h	48,5h
	égale	28,9h	17,6h	46,5h
	inférieure	26,3h	18,0h	44,2h
	ensemble	28,7h	17,7h	46,4h
Absent six nuits ou plus par mois	supérieure	41,8h	14,2h	56,0h
	égale	33,6h	14,2h	52,8h
	inférieure	33,3h	15,1h	48,4h
	ensemble	38,2h	14,3h	52,6h

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 selon la DARES, 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 prévoyaient la création de 4000 emplois.

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

Fin 2001, 521 entreprises ou établissements, dont 356 dans le TRM interurbain ou de proximité, avaient obtenu ces allègements qui ont permis de créer ou de préserver 9 400 emplois.

Ces accords prévoyaient une réduction du temps de travail pour 12 200 travailleurs sédentaires et 14 300 conducteurs dont 4 600 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'Inrets¹ 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 2001, le salaire horaire des ouvriers du transport routier de marchandises a augmenté de 4,2%. Sa progression est équivalente à celle de l'ensemble des autres secteurs d'activité. Le transport routier de marchandises se caractérise par des niveaux moyens de salaire plus faibles que dans les autres secteurs des transports et dans l'ensemble de l'économie. Le salaire net moyen d'un conducteur du compte d'autrui est inférieur de près de 4% à celui d'un conducteur des autres secteurs des transports.

Les frais de route se maintiennent en 2001. Ils représentent près de 20% des sommes perçues par l'ensemble des conducteurs routiers. Le rythme et la durée du travail, ainsi que la taille de l'établissement, influent sur le niveau des rémunérations (salaires et primes), 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.

Léger ralentissement de la progression des salaires du TRM en 2001

En 2001, l'augmentation du taux de salaire horaire des ouvriers du TRM* est équivalente à celle de l'ensemble de l'économie : +4,2% (tableau 4.1). La hausse moyenne des prix à la consommation étant de 1,6% en 2001, cela se traduit par une augmentation du pouvoir d'achat moindre qu'en 2000 (+2,6% après +4,7%).

Ce ralentissement du rythme de croissance du taux de salaire horaire a concerné aussi les autres modes de transport puisque la progression du taux de salaire horaire ouvrier de l'ensemble des transports est de 3,8%, après 6,9% en 2000, cette augmentation exceptionnelle tenant aux effets de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail.

En 2001, les salaires minimaux conventionnels des

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

	1997	1998	1999	2000	2001
Taux de salaire ouvrier horaire					
Toutes activités	2,7	2,1	2,5	5,2	4,2
Transport	2,0	1,9	2,2	6,9	3,8
TRM*	2,0	5,5	4,2	6,5	4,2

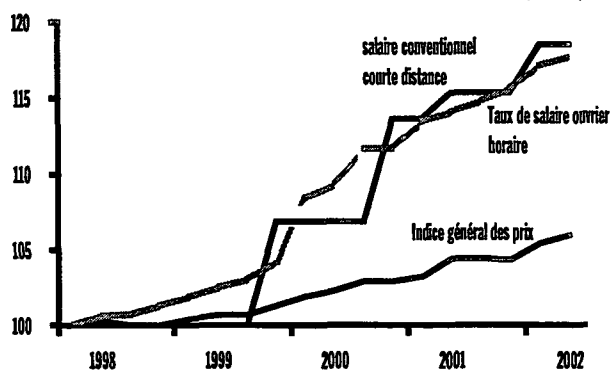
* ensemble du TRM

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

roulants du TRM s'élèvent à 1 213 euros en courte distance et à 1 610 euros en longue distance.

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 (graphique 4.1) le salaire conventionnel du conducteur routier en courte distance 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 réf 128M, deux ans d'ancienneté).

GRAPHIQUE 4.1 : Taux de salaire ouvrier horaire des transports et salaire conventionnel dans le TRM de 1998 à 2002. (en%)



Source : DARES et INSEE

Le salaire conventionnel a enregistré entre début 1998 et juin 2002, une progression légèrement supérieure à celle du taux de salaire horaire ouvrier dans les transports.

Des salaires inférieurs à ceux des autres secteurs des transports

Le niveau moyen des salaires observés, en 2000, dans le secteur des transports (20 045 euros) n'est pas très éloigné de celui de l'ensemble du secteur privé (20 777 euros), bien que la structure socioprofessionnelle des salariés soit sensiblement différente dans le secteur des transports, où les ouvriers sont en effet sur-représentés (tableau 4.2).

TABLEAU 4.2 : Comparaison des salaires annuels nets moyens par secteur d'activité en 2000. (en euros)

Secteur d'activité	Salaire annuel net moyen
Industrie	20 605
Construction	17 745
Tertiaire	21 857
dont :	
<i>Commerce</i>	19 051
<i>Transports</i>	20 045
Ensemble	20 777

Source : DADS 2000-Insee

Une forte disparité des rémunérations moyennes apparaît au sein du secteur des transports, selon les modes. Le tableau 4.3 présente les disparités des salaires nets moyens à temps complet, 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 : salaires annuels nets moyens par secteur des transports et catégorie socio-professionnelle en 2000* (moyenne par catégorie=100)

	Cadres	Prof Inter	Employés	Ouvriers	Ensemble transport
Trspt Fer	80	98	100	118	107
Trspt Urb	111	117	117	119	111
TRV	91	94	84	91	84
TRM	81	88	81	90	81
Trspt Air	147	115	127	128	160
Serv Aux	98	95	92	91	96
Ensemble	100	100	100	100	100
salaires moyens en euros					
Ensemble transport	40 788	23 966	18 131	17 295	20 665

Source : DADS-Insee / SES

* Les différences de montant du salaire net moyen entre les tableaux 4.2 et les autres résultent de l'utilisation d'un fichier légèrement différent et la prise en compte ou non de la CSG dans le calcul de la moyenne de référence.

Le salaire moyen des ouvriers du TRM est égal à 90% de la moyenne des salaires ouvriers du secteur des transports. Pour les autres catégories : cadres, professions intermédiaires et employés, il est compris entre 81 % et 88 % 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 2,1 % à celui des salariés du TRM de proximité. L'écart est plus important pour les salaires des conducteurs. Ainsi, selon les résultats des déclarations annuelles de données sociales (DADS), les salaires nets moyens des conducteurs dans le TRM interurbain sont supérieurs de 4 % à ceux du TRM de proximité. Pour les autres catégories, les salaires des

TABLEAU 4.4 : Salaires annuels nets moyens par catégorie socioprofessionnelle dans le TRM et l'ensemble du secteur des transports en 2000 (en euros)

	TRM de proximité	TRM interurbain	TRM	Ensemble des transports
Cadres	32 125	33 406	32 991	40 788
Prof Inter	20 679	20 968	20 879	23 966
Employés	14 718	14 608	14 639	18 131
Ouvriers dont	15 149	15 687	15 524	17 295
<i>Conducteurs</i>	15 253	15 858	15 679	16 277
Ensemble	16 469	16 808	16 704	20 665

Source : DADS-INSEE / SES

deux secteurs sont très proches.

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 27 % à celles des conducteurs du transport urbain de voyageurs, mais très proches de celles de leurs homologues du transport routier de voyageurs interurbain.

Le montant du salaire net moyen des conducteurs du compte d'autrui est de 15 679 euros en 2000, soit une augmentation de 5 % par rapport à 1999.

TABLEAU 4.5 : Comparaison des salaires annuels nets moyens des conducteurs par secteur d'activité du transport en 2000. (en euros)

	Salaire annuel net moyen
Trspt Urbain	19 936
TRV	15 733
TRM	15 679
Services Auxiliaires	15 571
Ensemble	16 277

Source : DADS-INSEE / SES

Les frais de route : près de 20 % des rémunérations des conducteurs

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 enregistre notamment, en 2001, un maintien de la part des frais de route, soit 18 % de l'ensemble des sommes perçues, comme en 2000. Toutefois, ce pourcentage était de 24% en 1999². Il représente encore plus de 25 % des sommes perçues par les "grands routiers".

Le montant moyen des frais de route des conducteurs des entreprises du TRM interurbain est trois fois plus élevé que celui des conducteurs du TRM de proximité : 439 euros contre 148 euros. Les salaires et les primes présentent un faible écart (respectivement 1 387 et 1 311 euros en moyenne par mois). C'est donc, pour une part non négligeable, grâce aux frais de route que les conducteurs des entreprises du TRM interurbain se situent au sommet de la hiérarchie des sommes perçues par les conducteurs du compte d'autrui : 1 826 euros en moyenne par mois, soit environ un quart de plus que les conducteurs du TRM de proximité (1 459 euros).

La part des frais de route varie suivant le type d'activité : 24 % pour le TRM interurbain et 10 % pour

TABLEAU 4.6 : Salaires nets, primes et frais de route des conducteurs, en 2001, en euros.

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
TRM de proximité	1 311	148	1 459
TRM interurbain	1 387	439	1 826
Ensemble	1 354	305	1 659

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 dans 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)

le TRM de proximité.

Cependant, de par leur nature, ces indemnités ne peuvent pas être véritablement assimilées à une composante de la rémunération. Notamment, le montant moyen restant disponible pour le conducteur après paiement effectif de ses frais de voyage ne peut être apprécié.

Les salaires des conducteurs augmentent avec la taille des entreprises

Le transport routier de marchandises se caractérise par un nombre important d'entreprises moyennes et petites : en 2001, selon l'enquête annuelle d'entreprise, les entreprises de moins de 10 salariés représentaient près de 84 % 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 (1 237 euros en moyenne) que pour les entreprises de plus de 50 salariés (1 383 euros en moyenne)

TABLEAU 4.7 : Rémunération mensuelle et frais de route selon la taille des entreprises, en 2001, (en euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins de 10 salariés	1 237	225	1 462
de 10 à 49 salariés	1 363	321	1 684
50 salariés et plus	1 383	315	1 698
Ensemble	1 354	305	1 659

Source: enquête conjoncturelle - DTT-SES

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 9 % à celui qui s'absente plus de six nuits par mois de son domicile (1 300 euros par mois contre 1 419 euros).

Les différences sont beaucoup plus marquées en ce qui concerne les frais de route. Ils sont plus de trois fois plus importants lorsque les conducteurs sont absents de leur domicile six nuits et plus par mois. En effet, les "grands routiers" perçoivent des frais de route qui s'élèvent, en moyenne, à 502 euros par mois contre seulement 150 euros pour les autres routiers.

TABLEAU 4.8 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon le rythme de travail, en 2001. (en euros)

	salaire	primes	frais de route	Ensemble
Absent moins de 6 nuits par mois	1 276	24	150	1 451
Absent 6 nuits et plus par mois	1 391	28	502	1 922
Ensemble	1 327	27	305	1 659

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 8,5 % hors frais de route et de 28 % avec les frais de route.

Le montant des frais de route évolue donc fortement avec la durée du temps de service hebdomadaire. Les conducteurs travaillant plus de 56 heures, dans la semaine de référence de cinq jours ou plus, perçoivent des frais de route près de deux fois plus élevés que ceux dont la durée de travail est comprise entre 39 et 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 2001, (semaine de cinq jours ou plus de travail, en euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
Moins de 39 h	1 304	154	1 458
de 39 à 48 h	1 321	237	1 557
de 48 à 56 h	1 370	336	1 706
plus de 56 h	1 414	461	1 875
Ensemble	1 354	305	1 659

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 3,4 % seulement entre le salaire et les primes des conducteurs âgés de 25 à 35 ans et ceux des conducteurs âgés de 45 à 55 ans. Par contre, l'écart de leurs frais de route est nettement plus important (+18 %). Au total, l'ensemble des sommes perçues varie de 6,4 % entre ces deux classes d'âge.

L'ancienneté a peu d'influence sur le niveau des rémunérations. Ainsi, selon l'enquête conjoncturelle, l'écart des sommes perçues (salaire+primes+frais de route), entre un ouvrier dont l'ancienneté dans l'entreprise est de moins d'un an et celui dont l'ancienneté est comprise entre 10 et 15 ans, est de 3 % environ (tableau 4.10). Cet écart est de 7 % pour les seuls frais de route.

TABLEAU 4.10 : Rémunération mensuelle nette et frais de route selon l'ancienneté, en 2001, (en euros)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins d'un an	1 332	291	1 623
de 1 à 5 ans	1 341	314	1 655
de 5 à 10 ans	1 385	300	1 685
de 10 à 15 ans	1 354	312	1 666
Plus de 15 ans	1 363	298	1 661
Ensemble	1 354	305	1 659

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

Enfin, le niveau de rémunération varie peu selon la nature du produit transporté. Les différences de rémunération observées dans l'enquête conjoncturelle ne sont pas significatives.

TABLEAU 4.11 : Rémunération mensuelle selon le type de produits transportés, en 2001, (en euros).

	salaire+primes
Produits réfrigérés	1366
Matières dangereuses	1371
Autres spécialités	1369
Ensemble	1368

Source : enquête conjoncturelle - DTT-SES

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

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

	Effectif	Salaire moyen
Conducteur livreur	7 791	14 950
Conducteurs routiers	86 703	18 587
Conducteurs hautement qualifiés	13 644	19 025
Conducteurs grands routiers	8 908	19 212
Conducteurs de plus de 19 t	52 792	18 709
Conducteurs de moins de 19 t	6 298	17 268
Conducteurs de moins de 11 t	5 061	16 673

Source : CARCEPT

* les chiffres concernent les entreprises adhérentes de la caisse autonome des retraites complémentaires et de prévoyance du transport (CARCEPT). L'étude porte sur les salariés à temps complet présents du 1er janvier au 31 décembre 1999.