



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

OBSERVATOIRE SOCIAL DES TRANSPORTS

JUIN 1997

Service Économique et Statistique

CDAT
11529

Ce bilan a été réalisé par le Service Économique et Statistique de la Direction des Affaires Économiques et Internationales à la demande et avec le concours de la Direction des Transports Terrestres.

Ce travail a été possible grâce à la collaboration de nombreux organismes, producteurs d'informations statistiques sur ces domaines (INSEE, Ministère du Travail-DARES, INRETS, CARCEPT, CERTU).

A tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

SOMMAIRE

Avant-propos	3
La situation économique du secteur	5
L'emploi dans le transport routier de voyageurs	9
La durée du travail des conducteurs de transport routier de voyageurs	13
Les rémunérations des salariés du transport routier de voyageurs	16
<i>Bibliographie</i>	20

RESUME

En 1994, les 2 869 entreprises de transport routier de voyageurs (TRV) employaient 55 674 salariés et réalisaient un chiffre d'affaire de 17 821 Millions de Francs. Plus que dans le transport routier de marchandises (TRM), l'activité de TRV est le fait de petites entreprises, assurant des services de proximité. La branche est cependant marquée, entre 1990 et 1994, par un mouvement de concentration et le développement de groupes nationaux.

De 1986 à 1994, les entreprises de TRV ont créé 8 400 emplois nets. Sur cette période, la proportion de salariés travaillant à temps partiel a fortement augmenté (passant de 21% à 32,7%). Ce recours au temps partiel correspond à la nécessité, pour les entreprises de TRV, de répondre à une demande de services multiples et difficilement planifiable.

La durée moyenne hebdomadaire de travail des conducteurs de TRV est de 48,1 h, nettement inférieure à la durée moyenne hebdomadaire de temps de service des conducteurs routiers du TRM. Les salaires moyens sont comparables mais les revenus des conducteurs du TRV sont légèrement inférieurs, du fait de la moindre importance des frais de route. La mobilité professionnelle des conducteurs de TRV est assez faible : 63,5% d'entre eux n'ont pas changé d'entreprise depuis leur entrée dans la profession.

Avant-propos

La Direction des Transports Terrestres et le Service Economique et Statistique de la Direction des Affaires Economiques et Internationales ont noué, depuis maintenant plusieurs années, des relations de travail fructueuses pour la mise en place de l'observatoire social des transports.

Les fédérations d'employeurs du transport routier de voyageurs, les fédérations de salariés, les représentants des autorités organisatrices et des usagers ont souhaité, avec les pouvoirs publics, rénover les conditions d'exercice des activités du transport routier de voyageurs. Il était donc normal que les pouvoirs publics apportent, aux partenaires socioprofessionnels, les éléments de la transparence du débat et d'évaluation des actions qui vont être menées ensemble.

Le présent rapport est ainsi le premier bilan social du transport routier de voyageurs. Il aura une périodicité annuelle.

Il est destiné à éclairer les professionnels, les pouvoirs publics et l'opinion. Diffusé très largement, en particulier aux partenaires sociaux réunis sous la présidence d'un représentant du Ministre, dans le cadre de la commission paritaire de la convention collective, il éclairera les négociations qui se sont récemment ouvertes pour la rénovation des conditions d'emploi des personnels du transport routier de voyageurs.

Comme les bilans sociaux annuels établis pour le transport routier de marchandises, ce document a vocation à s'enrichir des observations des professionnels. Il est établi pour les aider et pour permettre à chacun des partenaires, autorités organisatrices, transporteurs, salariés, usagers, pouvoirs publics, d'assumer pleinement ses responsabilités.

Hubert du MESNIL
Directeur des Transports Terrestres

LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR

Les transports de voyageurs par route

Le transport collectif de voyageurs se compose de deux branches: les transports collectifs urbains (TCU) et les transports collectifs non urbains, qu'on désignera par la suite sous la dénomination de «transports routiers de voyageurs» (TRV), relevant de la convention collective nationale des transports routiers.

Le présent document concerne l'activité des entreprises de transports routiers de voyageurs, hors taxis et ambulances, telle qu'elle ressort de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE).

Le TRV correspond aux "transports routiers réguliers de voyageurs" et aux "autres transports routiers de voyageurs" (respectivement 602B et 602G dans la nomenclature d'activités française)¹. En 1994, l'EAE comptait 2 869 entreprises actives employant 55 674 salariés.

Cependant, il paraît utile de rapprocher l'activité de ces entreprises de celle de l'ensemble des exploitants de TRV hors Ile de France.

En effet, le TRV est un secteur composite dont les intervenants sont très divers : on y trouve aussi bien de grandes entreprises de transport - dont quelques groupes- que des régies rattachées aux collectivités locales, des entreprises individuelles et des particuliers (parents d'élèves...). Certains exploitants, inscrits au registre départemental des transports, sont autorisés par dérogation à exercer sans attestation de capacité.

Il s'agit de petits exploitants : régies communales ou intercommunales, particuliers ou personnes morales (établissements scolaires, associations) exerçant une autre activité principale et assurant un transport (scolaire, médical) dans le cadre d'une convention avec le département. Le recensement départemental des exploitants de transport non urbain de voyageurs donne une image globale du secteur, hors Ile de France.

Tableau 1.1 Emploi dans le transport routier de voyageurs hors Ile de France

1994	Nombre d'exploitants	Emplois en équivalents temps plein
Filiales de groupe	89	10112
Sociétés régionales	46	7370
Autres sociétés	1603	21121
S/total sociétés	1738	38603
Régies départementales	16	2073
Autres régies	1979	4969
Autres exploitants	3983	7145
Total	7716	52790

Sources: Recensement départemental des exploitants, CERTU

¹Ces deux activités étaient regroupées en "transports routiers de voyageurs" (6922 en Nap) jusqu'au changement de nomenclature. Elles sont utilisées à partir de 1994.

En 1994, selon ce recensement, 7716 exploitants participaient au transport public de voyageurs hors Ile de France dont 2 869 sociétés, 1 995 régies et 3 983 autres petits exploitants

Au total et compte tenu des entreprises de TRV d'Ile de France, cette activité aurait mobilisé environ 70 500 personnes, soit 59 500² personnes en équivalent temps plein (dont 14 000 pour les régies et les petits exploitants), et un parc de 60 000 autocars et autobus (35 000 de plus de 45 places et 25 000 véhicules de 9 à 45 places).

A titre de comparaison, les 163 entreprises de TCU, y compris la RATP, employaient 74 476 salariés et disposaient d'un parc de 17 223 autocars et autobus.

Selon l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports en commun, l'âge moyen du parc est de 10,5 ans en 1994. L'âge des véhicules de transport en commun tend à augmenter depuis 1992, ainsi que la part des véhicules en service de plus de 15 ans (26,8% en 1994). Les autocars sont en moyenne un peu plus vieux que les autobus (plutôt utilisés en TCU et plus intensivement).

Répartition des prestations de transport routier de voyageurs par type de services et d'intervenants

L'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports en commun permet de connaître la répartition, entre les différents intervenants, des voyageurs transportés. En 1994, 1 060 millions de voyageurs ont été transportés par les entreprises de TRV et 282 millions par les autres intervenants.

L'enquête indique également la part des entreprises de TRV pour chaque type de services. Elles ont transporté 89% des voyageurs des services interurbains, 68% des usagers de transports scolaires et 72% des personnels bénéficiant d'un transport.

En transports occasionnels, elles ont transporté 60,2% des voyageurs mais seulement 31,4% des voyageurs de tourisme. Le reste du transport occasionnel est assuré par de petits exploitants et correspond souvent à des activités non marchandes (associations, péri-scolaire).

D'autre part, le recensement départemental des exploitants de transport non urbain de voyageurs montre comment se partage le marché du TRV en termes de kilométrage annuel réalisé, pour les deux principaux services assurés: les lignes régulières (SRO) et les services scolaires (SATPS).

² 52 790 personnes selon le recensement départemental, hors Ile de France. En tenant compte des entreprises de TRV d'Ile de France on arrive à un effectif de 59 500 équivalents temps plein. L'effectif est calculé de la façon suivante: effectifs en équivalent temps complet = non salariés + salariés à temps complet + (salariés à temps partiel / 2). On peut estimer à 2 000 la marge d'incertitude engendrée par la conversion des temps partiels.

Les sociétés assurent 89% du transport en services réguliers, les régies 6,3% et les autres exploitants 4,7%. Les transports scolaires sont réalisés à 67,3% par les sociétés, à 10,8% par les régies et à 21,9% par les petits exploitants.

Au total, la part des petits exploitants est de 14% et celle des régies de 9% environ. Rappelons que, depuis les lois de décentralisation de 1982, les départements sont autorités organisatrices en matière de transports de voyageurs (hors occasionnels) pour leurs collectivités territoriales et, à ce titre, passent des contrats avec les entreprises de TRV.

En 1994, le chiffre d'affaires des entreprises de TRV est 17 821 millions de francs, pour l'activité de TRV proprement dite. Les recettes des autres exploitants (régies, particuliers) sont estimées à 10 % de ce montant.

Dans la suite de ce document, l'activité des seules entreprises sera étudiée.

Les entreprises de TRV et leurs moyens de production

En 1994, sur les 2 869 entreprises de TRV actives représentées dans l'EAE, 42% ont moins de 5 salariés. La majorité d'entre elles (1 679) a pour activité principale les "transports routiers réguliers de voyageurs" (TRRV), alors que les autres, spécialisées en transports occasionnels, ont pour activité principale les "autres transports routiers de voyageurs" (ATRV).

L'emploi total des entreprises de TRV au 31 décembre 1994 est de 57 476 personnes. L'effectif salarié atteint 55 674 personnes dont 18 083 employés à temps partiel. Les entreprises de transports réguliers emploient 42 793 salariés et celles de transports occasionnels 12 881.

A titre de comparaison, on rappelle que le TCU y compris la RATP emploie 74 476 salariés.

Le parc d'autocars de plus de 9 places (10 places assises y compris celle du conducteur) est de 45 893 véhicules dont 34 737 pour les entreprises de transports réguliers et 11 156 pour les autres transports (occasionnels).

Répartition des prestations et du chiffre d'affaires des entreprises de TRV selon les services

En 1994, les véhicules des entreprises de TRV ont parcouru environ 1 715 millions de kilomètres et transporté 1 060 millions de voyageurs, pour un chiffre d'affaires de 17 821 millions de francs en transport de voyageurs proprement dit.

Le TRV recouvre divers types de transports : services réguliers interurbains, transport scolaire, transport de personnel, services affrétés SNCF, transports occasionnels (dont tourisme), location d'autocars et autobus avec chauffeur. La plupart des entreprises assurent deux ou trois types de services.

Ce sont les transports scolaires, suivis par les transports réguliers interurbains, qui transportent le plus de personnes.

En part du chiffre d'affaires, la répartition des prestations selon les services fournis est la suivante : les transports occasionnels représentent un tiers du chiffre d'affaires du TRV, les transports interurbains et scolaires en représentent un quart chacun, les prestations de transport de personnel sont relativement faibles et l'appoint du transport urbain reste marginal. Cette répartition varie, bien entendu, selon l'activité principale.

Tableau 1.2 Répartition par service du chiffre d'affaires des entreprises de TRV, selon l'activité principale, en 1994.

Activité principale / Service	Transports routiers réguliers de voyage	Autres transports routiers de voyage	Ensemble transports routiers de voyage
Trans. Urbain Régul.	3,9%	0,9%	3,1%
Inter-Urbain Régulier	35,7%	3,3%	27,0%
Ramassage Scolaire	26,5%	16,0%	23,7%
Ramassage Ouv. Pers.	8,9%	4,7%	7,8%
Transport Occasionnel	20,3%	69,4%	33,5%
Autres	4,0%	5,5%	4,4%
CA réalisé en TRV	13 042	4 779	17 821

Source: EAE -SES

Pour les entreprises de transports routiers réguliers de voyageurs (TRRV), le chiffre d'affaires se répartit entre transports interurbains réguliers, transports scolaire et de personnel, qui représentent environ 35 % chacun et transports occasionnels, pour 20%.

Pour les entreprises d'autres transports routiers de voyageurs (ATRV), l'essentiel du chiffre d'affaires est réalisé en transports occasionnels.

La répartition du chiffre d'affaires varie fortement à l'intérieur d'une famille d'activité, en particulier pour les entreprises de TRRV dont les prestations sont plus hétérogènes.

Sil'on ne retient que les prestations de transport scolaire, de personnel, interurbain et occasionnel, 35% des entreprises de TRRV assurent trois de ces services, 29% en assurent quatre et seules 10% sont spécialisées dans un seul service. 35% des entreprises d'ATRV assurent trois types de services et un quart d'entre elles concentrent leur activité sur un seul service.

La diversité des services offerts augmente avec la taille de l'entreprise.

Parmi les entreprises de moins de 50 salariés, les transports occasionnels fournissent la plus grande part du chiffre d'affaires (49,5%) avec le transport scolaire (32,1%).

Pour les entreprises de plus de 50 salariés, les transports interurbains dominent, avec 34,8% du chiffre d'affaires voire 49,2% pour les très grosses entreprises, le reste du chiffre d'affaires se partageant entre les activités de transport occasionnel (27,7%) et le transport scolaire (28,9%). Ceci souligne la forte présence des grandes entreprises sur le marché des services interurbains réguliers.

Evolution des recettes unitaires et des prix des services de TRV

Selon l'enquête "Transports non urbains de voyageurs" réalisée auprès des entreprises de TRV, la recette moyenne par kilomètre (chiffre d'affaires hors TVA par kilomètre parcouru), observée sur la période 1990-1994, pour l'ensemble des services, a augmenté de 12,5%.

C'est également la croissance correspondant à la recette moyenne par kilomètre pour le transport scolaire, alors que pour les services de transports routiers réguliers de voyageurs la progression de la recette moyenne par kilomètre est plus forte : 16,8%.

En 1994, la recette moyenne par kilomètre est de 9,19F, tous services confondus.

Les services qui dégagent la plus forte recette au kilomètre sont les services réguliers (10,74F), puis les transports scolaires (9,47F).

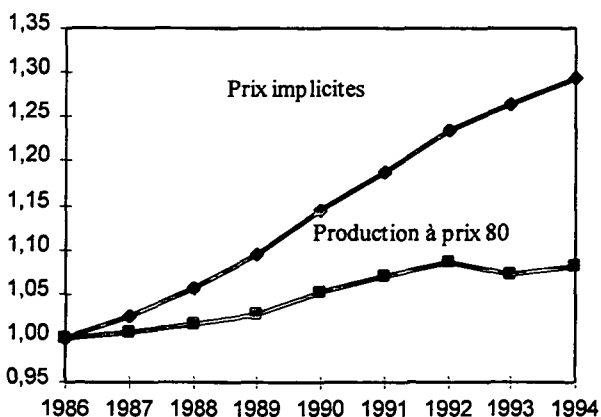
Les transports internationaux sont les services qui ont les recettes au kilomètre les plus faibles (8,38F et 8,07F), ce qui s'explique par des distances parcourues plus importantes.

A type de service donné, la recette moyenne au kilomètre augmente avec la taille de l'entreprise, excepté pour le transport international, du fait que les grandes entreprises utilisent des véhicules de plus grande capacité en moyenne.

Cette évolution recoupe celle de la branche telle que décrite par la Comptabilité Nationale : de 1986 à 1990, la production effective de la branche TRV a augmenté de 18,3% en valeur courante et les prix de 14,4%.

De 1990 à 1994, la production effective à prix courants a augmenté de 23,4% et les prix ont progressé de 16,8%.

Graphique 1.1 Evolution de la production en volume (aux prix de 1980) et des prix du TRV de 1986 à 1994.



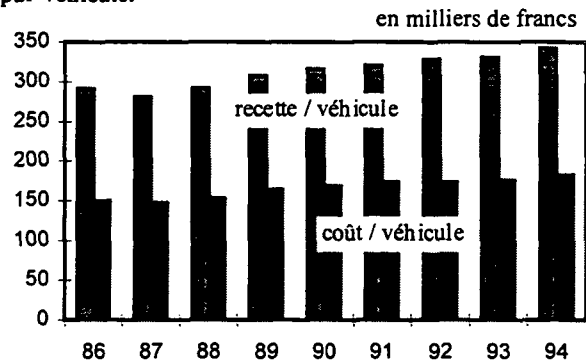
Source: CCTN-SES

Evolution des coûts et du taux de marge dans le TRV

De 1986 à 1994, la recette moyenne par véhicule - estimée à partir des données de l'EAE (chiffre d'affaires hors

sous-traitance/ parc y compris le parc loué) - a augmenté de 17,5% mais, dans le même temps, les coûts d'utilisation (consommations intermédiaires + dotations aux amortissements) ont progressé de 21,5%. En 1994, la marge brute par véhicule (chiffre d'affaires moins coût d'utilisation) est de l'ordre de 160 000 F.

Graphique 1.2 Evolution des recettes nettes et des coûts par véhicule.



Source: EAE-SES

D'autre part, les frais de personnels par salarié ont augmenté de 27% tandis que la valeur ajoutée dégagée par personne ne progressait que de 19%.

Cependant, le taux de marge corrigé¹ est resté quasiment inchangé, fluctuant légèrement autour de 30%.

Il s'est légèrement tassé depuis 1990, excepté pour les grosses entreprises (de plus de 200 salariés) pour lesquelles s'opère un rattrapage (leur EBE progresse de 4 points). En 1994, leur taux de marge atteint 24%, contre 28,5% pour les entreprises de 50 à 200 salariés et 33,8% pour les entreprises de 10 à 50 salariés.

Toujours en 1994, le taux d'EBE des entreprises de TRRV (29,3%) est inférieur à celui des entreprises d'ATRV (32,5%). La décroissance du taux de EBE avec la taille des entreprises s'explique, en partie, par le fait que les plus grandes entreprises réalisent plus de services réguliers.

Tableau 1.3 Taux de marge des entreprises de TRV

EBE / VA en %	1992	1993	1994
moins de 10 salariés	44,6%	42,2%	37,7%
10 à 49 salariés	34,3%	33,8%	33,8%
50 à 199 salariés	30,9%	29,2%	28,5%
200 salariés et plus	24,0%	24,8%	24,0%
Ensemble TRV	31,4%	30,7%	30,0%
réguliers	30,6%	30,1%	29,3%
autres transports	33,5%	32,4%	32,5%

Source: EAE-SES

¹ Le taux de marge est la part de l'excédent brut d'exploitation (EBE) dans la valeur ajoutée brute aux prix des facteurs (VABCF). Pour le TRM et le TRV, on calcule un taux de marge corrigé à partir de l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée redressés, compte tenu du crédit bail et des dépenses de location de véhicules.

Un investissement régulier sur la période 1986-1994

De 1986 à 1994, l'investissement des entreprises de TRV a progressé de 26% (en francs courants). L'effort d'investissement se maintient à un niveau relativement élevé sur toute la période, avec un fléchissement de 1990 à 1994. Le taux d'investissement (Investissement /VABCF) passe de 27,2% à 22,8%. En 1994, il est pratiquement identique pour les deux activités de TRV : 22,8% pour les transports réguliers et 23% pour les transports occasionnels. Il reste cependant inférieur au taux du transport urbain : 31,8%

La sous-traitance: une pratique réduite dans le TRV

Le recours à la sous-traitance, quoique marginal, augmente sur la période 1986-1994. On note une accélération du phénomène en 1992, particulièrement pour les entreprises les plus petites et celles de 50 à 200 salariés. Globalement, le taux de sous-traitance passe de 4,5% à 6,7% (ce qui reste faible par rapport au TRM) mais, pour les entreprises de moins de 10 salariés, il passe de 7,6% à 12,3%. Le mouvement est semblable pour la sous-traitance générale¹ mais l'évolution est moins forte. Les entreprises d'ATRV ont un taux de sous-traitance un peu plus élevé (8%) que celles de TRRV (6,2%).

¹ La sous-traitance générale concerne les activités de transport proprement dites (transport, affrètement, transit, etc...), par opposition à d'autres prestations de services (études, équipement, travaux).

L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Evolution des effectifs sur moyen terme en relation avec la démographie d'entreprises

Le nombre des entreprises de TRV qui sont dans le champ de l'enquête annuelle d'entreprises s'est accru de 7% de 1986 à 1994.

Cette progression est forte pour les entreprises de plus de 50 salariés même si la proportion des entreprises de moins de 10 salariés reste très importante : 58,8%.

Au total, l'emploi salarié dans le secteur s'est accru de 17,8%, soit un solde net positif de 8 400 emplois, mais il a reculé de 9% pour les entreprises de la catégorie des moins de 10 salariés.

C'est dans la catégorie des entreprises de 10 à 49 salariés que le nombre d'emplois a le plus augmenté : 3 543, soit 42% de la création nette d'emplois. Mais ce sont les entreprises de 100 à 200 salariés qui ont le plus augmenté leur effectif moyen.

Tableau 2.1 Evolution du nombre d'entreprises et des effectifs salariés du TRV entre 1986 et 1994.

Taille	Evolution du nombre d'entreprises	Evolution du nombre de salariés	Solde apparent des emplois
de 0 à 9 sal.	-0,5%	-9,0%	-500
de 10 à 49 sal.	17,4%	19,3%	3543
de 50 à 99 sal.	27,5%	29,0%	1846
de 100 à 199 sal.	50,0%	53,2%	2973
200 sal. et plus	21,2%	4,7%	535
total	7,0%	17,8%	8397

Source: EAE-SES

Le recensement des exploitants de transport public confirme ces évolutions: sur la période 1986-1994, le nombre de régies et de petits exploitants diminue, alors que celui des sociétés croît notablement sur la période.

Au sein des sociétés, le nombre de celles qui appartiennent à un groupe augmente de 60%, ce qui correspond au mouvement de concentration observé depuis 1986 : des treize groupes dont le chiffre d'affaires en TRV dépassait 100 millions de francs, il ne subsiste en 1991 que cinq grands groupes nationaux, renforcés par l'intégration de groupes régionaux.

En termes d'emploi, cette évolution se traduit par un recul de l'effectif employé par les régies et les petits exploitants, alors que celui des sociétés augmente, en particulier celui des «autres sociétés» (c'est à dire les entreprises de moins de 80 salariés, non rattachées à un groupe).

Répartition de l'emploi par secteur d'activité et par taille d'entreprises

Les salariés du TRV se répartissent entre 42 793 pour les entreprises de transports réguliers et 12 881 pour les entreprises de transports occasionnels.

Les petites entreprises (moins de 10 salariés) sont majoritaires dans les deux activités, même si elles ne représentent qu'une petite part de l'emploi. Il n'existe que trois entreprises de plus de 100 salariés dans les transports occasionnels (ATRV).

La répartition des salariés est très différente d'une activité à l'autre ; soixante pour cent des salariés des entreprises de transport régulier (TRRV) travaillent dans des entreprises de plus de 50 salariés, alors que la plupart des salariés des "autres transports routiers de voyageurs" sont employés par des entreprises de taille moyenne.

De 1992 à 1994¹, c'est le transport régulier qui a créé la quasi totalité des emplois, les transports occasionnels perdant même 3,3% d'emplois à temps complet. Les emplois créés sont principalement des emplois à temps partiels (68%).

Tableau 2.2 Distribution des entreprises et des effectifs du TRV en 1994, par activité dominante.

Taille	Transports réguliers		Autres transports	
	Entreprises	Salariés	Entreprises	Salariés
de 0 à 9 sal.	53,4%	6,8%	66,4%	16,8%
de 10 à 49 sal.	35,9%	32,5%	30,4%	61,9%
de 50 à 99 sal.	4,6%	12,8%	2,9%	17,8%
de 100 à 199 sal.	3,8%	20,0%	0,2%	1,8%
200 sal. et plus	2,4%	27,9%	0,1%	1,6%
total	100%	100%	100%	100%

Source: EAE-SES

Part des conducteurs et des sédentaires dans l'emploi salarié

Les conducteurs représentent 77 % de l'effectif salarié du TRV : cette proportion atteint 81% pour les plus petites entreprises et tombe à 73% pour les entreprises de 200 salariés et plus.

Avec l'augmentation de la taille apparaissent de nouveaux postes, liés aux fonctions commerciales, de gestion, d'entretien du parc qui expliquent cette part décroissante des conducteurs dans l'emploi.

¹ Rappel: avant 1994, l'EAE ne faisait pas la distinction entre les transports réguliers et les autres transports routiers de voyageurs.

Entre 1986 et 1994, la proportion de conducteurs a progressé de 4,5% mais celle des «roulants» n'a augmenté que de 3,1%, ce qui s'explique par la réduction des personnels d'accompagnement.

Dans les entreprises les plus petites, la part des conducteurs, déjà très élevée, n'a pas crû, mais elle a fortement progressé pour les plus grandes entreprises. En effet, c'est sur les emplois sédentaires qu'a porté une grande partie des gains de productivité (automatisation de la billetterie) et l'impact des stratégies d'externalisation (entretien).

La proportion de conducteurs est quasiment identique pour les activités de transports réguliers et occasionnels.

La répartition des sédentaires entre les différentes catégories professionnelles est sensible à la taille et à l'activité principale de l'entreprise.

En moyenne, les gestionnaires représentent 69% des sédentaires, le reste étant essentiellement constitué d'ouvriers (28%). La part relative des gestionnaires est plus forte dans les entreprises de moins de 20 salariés et dans les entreprises de transports occasionnels. A l'inverse, la proportion d'ouvriers augmente avec la taille et elle est plus forte pour les entreprises de transports réguliers.

Tableau 2.3 Evolution de la répartition des emplois du TRV par catégorie socioprofessionnelle

	conducteurs	autres roulants	personnels sédentaires			ensemble
			gestion.	ouv. manu	autres	
1986	72,7%	3,1%	14,7%	8,9%	0,5%	100,0%
1990	75,1%	3,0%	14,8%	6,7%	0,4%	100,0%
1994	77,2%	1,8%	14,5%	6,0%	0,5%	100,0%

Source: EAE-SES

Le temps partiel, facteur d'ajustement pour les entreprises ...

Le recours au temps partiel est un élément important de la gestion des ressources pour les entreprises de TRV. La variabilité des durées de services et leur caractère fragmenté et intermittent (voire saisonnier pour certaines activités) rend la gestion des conducteurs complexe. Le recours au temps partiel offre un degré de flexibilité aux entreprises, face à ces contraintes.

La proportion de salariés à temps partiel est de 32% en 1994. Elle a beaucoup augmenté depuis 1986, où elle ne représentait que 21% des emplois.

La part des salariés des entreprises de TRV travaillant à temps partiel diminue avec la taille: elle passe de 43% pour les petites entreprises (moins de 20 salariés) à 30% environ pour les entreprises de 100 à 200 salariés.

Le taux d'emplois à temps partiel est plus faible pour les entreprises de transports occasionnels (30% en moyenne) que pour les entreprises de transports réguliers (33%), en particulier pour les conducteurs.

Le recours au temps partiel apparaît plus particulièrement associé aux services de transport scolaire.

Le mode de gestion du personnel dépend également de l'activité principale de l'entreprise et de sa forme juridique (sociétés rattachées à un groupe, entreprises de taille moyenne ou entreprises individuelles quasi confinées aux transports scolaires).

L'utilisation du temps partiel va de pair avec la présence de conductrices dans une proportion non négligeable (12% selon l'enquête INRETS) qui travaillent en majorité à temps partiel (58%).

Tableau 2.4 Part des emplois à temps partiel dans le TRV en 1994.

Taille	Conducteurs		Salariés	
	Transports réguliers	Autres transports	Transports réguliers	Autres transports
de 0 à 9 sal.	45,0%	38,0%	43,5%	36,3%
de 10 à 49 sal.	43,9%	35,0%	39,4%	31,4%
de 50 à 199 sal.	36,9%	29,7%	30,7%	25,9%
200 sal. et plus	32,8%		25,7%	
total	38,5%	33,5%	32,7%	30,1%

Source: EAE-SES

Pyramide des âges

La population des conducteurs du TRV est moins jeune que celle des conducteurs du TRM (41,2 ans en moyenne contre 38 ans), avec une faible proportion de moins de 25 ans et près de 21% de conducteurs de plus de 50 ans.

De 1986 à 1993, cette répartition s'est modifiée dans le sens d'une augmentation des effectifs des plus de 40 ans. Ce vieillissement, dans une population qui s'accroît, est le signe, soit d'une moins grande rotation des conducteurs, en relation avec la situation économique, soit de l'arrivée dans le TRV de conducteurs plus âgés, venant, par exemple, du TRM.

Tableau 2.5 Pyramide des âges dans différents secteurs des transports 1992

Secteur	-25 ans	25 à 39ans	40 à 49ans	50 ans et +
Fer	3%	46%	33%	19%
TRM	8%	55%	25%	12%
TCU	3%	50%	31%	16%
TRV	4%	45%	30%	21%
Total	6%	51%	28%	16%

Source: SES d'après les DADS et l'enquête Emploi (Insee)

Les métiers de conducteurs du TRV

Les métiers de conducteurs de TRV sont assez différenciés et hiérarchisés.

Dans la convention collective du TRV, les emplois de conducteurs sont définis de la façon suivante:

-1- conducteur de car : titulaire du permis de conduire «transports en commun», il est chargé de la conduite et d'assurer le dépannage de son véhicule; il aide aux tâches liées à la messagerie.

-2- conducteur-receveur de car : titulaire du permis «transports en commun», il est chargé de la conduite et du dépannage du car, de la perception des recettes voyageurs (y compris sur les bagages) et de messagerie; il est également responsable de la manutention et de la surveillance des colis et de la messagerie.

-3- conducteur de tourisme: en sus des tâches définies précédemment, le conducteur de tourisme doit avoir au moins deux ans d'expérience de conduite et posséder des compétences dans le domaine des services touristiques, tant du point de vue technique (documents douaniers, changes, contrôle des prestations hôtelières), que du point de vue de l'accueil de la clientèle (présentation, connaissance des langues, éventuellement informations succinctes sur le site visité). Le conducteur de tourisme effectue des services d'une durée de trois jours au moins. Il est considéré comme spécialisé en transport touristique si le nombre de repos journaliers pris en dehors du domicile, au cours de ses déplacements, est d'au moins trente par an.

-4- conducteur de grand tourisme: il assure les mêmes services que le conducteur de tourisme, mais il effectue des circuits dits "de grand tourisme", d'une durée d'au moins cinq jours et dans un car d'au moins 32 places de catégorie grand luxe. Il est considéré comme conducteur de grand tourisme si le nombre de repos journaliers pris en dehors du domicile, au cours de ses déplacements, est d'au moins soixante cinq par an.

Tableau 2.6 Répartition par métiers des conducteurs permanents¹, en 1993.

1993	Age moyen	Effectifs	Répartition
Conducteurs de car	40,9	8090	41,7%
Conducteurs receveurs	41,3	9215	47,5%
Conducteurs tourisme	41,5	1238	6,4%
Conduc. grand tourisme	42,6	837	4,3%
Ensemble	41,2	19380	100%

Source: Carcept - synthèse des déclarations annuelles des salaires (DADS) des entreprises adhérentes à la Carcept.

¹ Les DADS distinguent les salariés à temps complet selon qu'ils sont présents ou non de façon continue, dans l'entreprise, du 1er janvier au 31 décembre. Si c'est le cas, ils sont permanents. Ainsi, selon les DADS 1994, le TRV compte 25 526 conducteurs à temps complet dont 19 523 permanents. Les chiffres de l'EAE sont 25 754 conducteurs à temps complet et 15 398 conducteurs à temps partiel (soit 41 152 au total).

En général, les conducteurs-receveurs effectuent des services réguliers (lignes inter-urbaines ou lignes internationales).

Les «conducteurs de cars» regroupent ceux qui assurent le transport scolaire ou de personnel et ceux qui assurent les transports à la demande.

C'est dans cette catégorie que l'on trouve les moins qualifiés, les débutants et les conducteurs à temps partiel.

Mobilité des conducteurs dans le TRV

Selon l'enquête de l'INRETS, l'ancienneté moyenne dans le métier est de 11,6 ans; elle est nettement plus faible pour les conducteurs travaillant à temps partiel que pour ceux travaillant à temps plein (7,2 ans contre 12,6 ans).

Parmi les conducteurs à temps plein, ceux qui sont «spécialisés» - qui effectuent exclusivement des services réguliers ou exclusivement des transports occasionnels - ont une ancienneté de 14 ans environ, alors que les conducteurs effectuant des services «mixtes» n'ont que 11,6 ans d'ancienneté dans la profession.

La mobilité inter-entreprises est moindre chez les conducteurs de TRV que chez ceux de TRM: ainsi 63,5% de conducteurs d'autocar n'ont pas changé d'entreprise depuis leur début dans la profession, contre 24% pour les conducteurs de poids lourds.

Un cinquième seulement des conducteurs de TRV a travaillé dans au moins deux entreprises, alors que pour les conducteurs de TRM, au contraire, 62,1% des conducteurs ont travaillé dans au moins deux entreprises.

Toutefois, les conducteurs effectuant des transports réguliers changent beaucoup moins souvent d'entreprise que ceux qui travaillent dans les transports occasionnels.

78,2% des conducteurs de transports réguliers n'ont jamais changé d'entreprise contre seulement 47,4% des conducteurs de transports occasionnels.

La mobilité inter-métiers² est comparable à celle que l'on observe dans le TRM: 16,5% pour le TRV contre 13,1%.

Elle est plus importante pour les conducteurs à temps partiel (24,9%) et pour les conducteurs de transports occasionnels (29,3%).

² Elle correspond à un emploi exercé dans un autre métier, depuis le début de carrière comme conducteur d'autobus ou d'autocars (ou de poids lourd pour les conducteurs du TRM).

L'évolution du marché du travail

Les déclarations de mouvements de main d'oeuvre (DMMO), remplies mensuellement par les établissements de 50 salariés et plus (soit 7,6% des entreprises et 51,6% des salariés) permettent d'établir, pour le TRV, un taux d'entrées² de 21,4% et un taux de sorties de 21,3%, pour l'année 1994.

La mobilité inter-entreprises dans le TRV est légèrement supérieure à celle de l'industrie (de l'ordre de 19%), mais très inférieure à celle que l'on observe dans les commerces et services (de l'ordre de 42%) et dans le TRM (31%).

Les contrats à durée déterminée (CDD) concourent pour une part importante à ces mouvements, tant en entrées qu'en sorties :

- taux d'entrées en CDD: 12,7%,
- taux de sorties en CDD: 8,5%.

Depuis 1992, le taux d'entrées a nettement diminué dans le TRV (25,3% en 1992), particulièrement en contrats à durée indéterminée.

Parallèlement, le taux de sorties baissait (23,3% en 1992).

Les offres d'emplois nouvelles enregistrées par l'ANPE ont augmenté assez fortement (30%) entre 1995 et 1996 (elles ne représentent qu'une part des offres du secteur).

² Le taux d'entrée est le rapport des embauches effectuées dans l'année à l'effectif en début d'année, le taux de sorties est le rapport des licenciements, démissions et autres départs au même effectif.

LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Des temps de travail plus courts que ceux des conducteurs du transport routier de marchandises

L'enquête de l'INRETS, réalisée en 1993, sur les conditions de travail des conducteurs routiers, permet de mieux connaître les durées de travail des conducteurs du TRV et de comparer leurs conditions de travail à celles de leurs collègues du TRM.

Contrairement aux conducteurs du TRM, seule une minorité de conducteurs d'autocars (10%) s'absentent régulièrement plusieurs jours consécutifs de leur domicile. Il s'agit ceux qui effectuent des transports occasionnels en longue distance, en particulier dans le grand tourisme. La durée hebdomadaire du travail des conducteurs d'autocars travaillant à temps plein est de 48,1 h en moyenne, proche de celle des conducteurs de poids lourd travaillant en zone courte (rentrant chez eux tous les soirs) mais inférieure à celle des conducteurs de TRM de zone longue (54,1 h).

Par contre, le taux de conduite¹ des conducteurs du TRV est identique à celui des conducteurs routiers du TRM qui s'absentent au moins deux nuits par semaine, soit 67,1%.

Des conditions de travail meilleures en transports réguliers qu'en services occasionnels

Les critères de différenciation entre autocaristes sont liés à leur statut et leur plus ou moins forte spécialisation. Comme nous l'avons vu, la grande diversité des services fournis par les entreprises oblige la plupart des conducteurs à la polyvalence.

55% des conducteurs travaillant à temps plein réalisent à la fois des services réguliers et occasionnels.

Parmi les conducteurs à temps plein, la durée moyenne de service est nettement plus forte pour les conducteurs effectuant principalement des transports occasionnels (50,7 h) que pour les conducteurs «spécialisés» en transports réguliers (44,2h).

Les conducteurs affectés le plus souvent à des services réguliers (lignes en inter-urbain et transport scolaire) ont les durées moyennes hebdomadaires de travail les plus courtes, respectivement 48,1 h et 48,3 h.

Viennent ensuite les conducteurs qui effectuent du transport de personnel (ramassage ouvrier dans l'enquête INRETS), avec 49,4h.

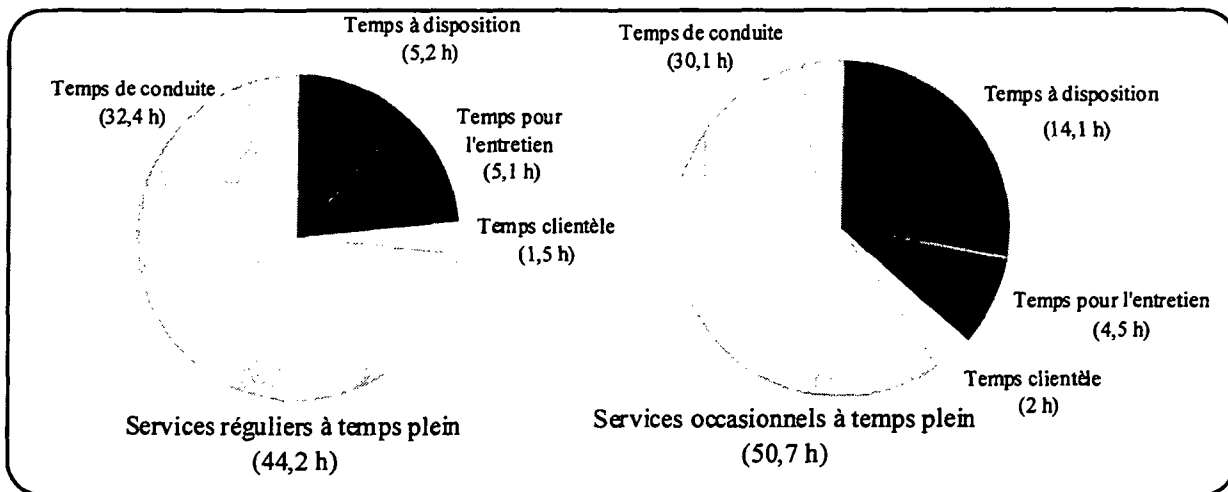
Au transport ouvrier et aux services occasionnels «secs» (dont la prestation se réduit au seul transport) sur moyenne ou grande distance correspondent des durées moyennes hebdomadaires de travail comparables : 49,7 h et 49,8 h respectivement.

Enfin, les conducteurs assurant régulièrement ou souvent d'autres services occasionnels (tourisme et transport péri-scolaire) ont les durées moyennes hebdomadaires de travail les plus élevées du TRV : entre 50 et 51 heures par semaine.

La variabilité de la durée hebdomadaire de service est plus forte pour les services de transports occasionnels, excepté pour les transports péri-scolaires (dont on peut supposer qu'ils ont une certaine régularité).

Pour les conducteurs à temps plein spécialisés (n'effectuant que des transports réguliers, ou que des transports occasionnels), on observe une accentuation du phénomène.

Graphique 3.1 Répartition du temps de travail moyen des conducteurs d'autocar entre leurs diverses tâches



Source : Enquête INRETS 1993

¹ Le taux de conduite est le rapport entre le temps consacré à la conduite et la durée totale de travail ; on le désigne également par taux de volant.

Ces conducteurs ont des durées moyennes de travail encore plus réduites et moins dispersées, pour les services réguliers et encore plus longues pour les transports occasionnels.

De même, l'amplitude¹ moyenne de la journée de travail des conducteurs est plus grande en transports occasionnels qu'en transports réguliers : 11,9h, contre 10,9h.

Pour les conducteurs travaillant à temps plein, le temps de conduite représente 30,1 h (59,4 % du total de leur temps de travail) dans les transports occasionnels et 32,4 h (73,3% du temps de travail total) dans les transports réguliers; à l'inverse, les temps d'attente représentent 27,7% du temps de travail en transports occasionnels et 11,8% en transports réguliers.

Le taux de conduite diminue avec la régularité des services : il est très élevé pour les transports urbains et interurbains (73,6% et 71,8%), un peu moins fort pour le transport ouvrier et scolaire (69,8% et 67,5%), qui implique des stations plus longues, et inférieur à 66% pour les transports occasionnels (61,9% pour le grand tourisme).

Pour les conducteurs spécialisés, les taux de volant varient de 70% à 81% pour les services réguliers et s'échelonnent de 61,8% à 56,1% pour les services occasionnels.

Les amplitudes varient peu selon les services.

Temps de travail selon le statut du conducteur (temps plein, temps partiel)



Le travail à temps partiel est fréquent dans le TRV.

Le pourcentage de conducteurs de cars à temps partiel est de 38% dans les entreprises de plus de 5 salariés de l'EAE.

Dans l'enquête INRETS, 20% des conducteurs enquêtés travaillaient à temps partiel² dont 15% pour les hommes et 58% pour les conductrices.

La majeure partie des conducteurs à temps partiel effectue des services mixtes (alternativement des services réguliers et occasionnels) mais 39% sont spécialisés en services réguliers.

Ils assurent surtout des transports scolaires et péri-scolaires.

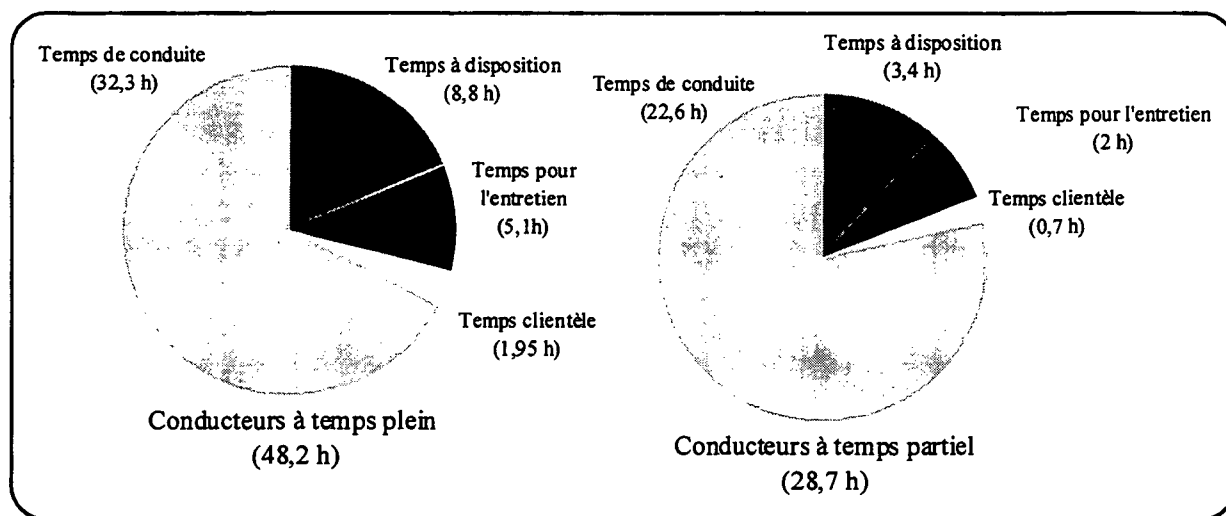
La durée moyenne de travail hebdomadaire des conducteurs à temps partiel représente la moitié de la vacation de ceux qui sont spécialisés en services réguliers et 65% de la vacation de ceux réalisant des services mixtes (très peu de conducteurs à temps partiel sont spécialisés en transports occasionnels).

Tableau 3.1 Comparaison de la durée de travail hebdomadaire moyenne des conducteurs à temps plein et à temps partiel.

Services	Durée de travail		tps partiel /tps plein
	temps plein	temps partiel	
Transport scolaire	48,3 h	27,7 h	57,3%
Transport ouvrier	49,4 h	30,2 h	61,1%
Péri-scolaire	50,4 h	32,7 h	64,9%
Sec moy. distance	49,7 h	34,9 h	70,2%
Tourisme moy. dist.	50,5 h	38,3 h	75,8%

Source Enquête INRETS 1993

Graphique 3.2 Répartition du temps de travail moyen des conducteurs d'autocar entre leurs diverses tâches



Source Enquête INRETS 1993

¹ L'amplitude est la séquence de temps comprise entre deux repos d'au moins six heures.

Toutefois, pour les conducteurs travaillant en deux phases dans une journée, même séparées par une coupure de plus de six heures, l'amplitude a été définie comme le temps écoulé entre la prise du premier service et la fin du second service.

² La sous-estimation de la part de conducteurs travaillant à temps partiel, dans l'enquête INRETS, peut s'expliquer par le fait que la base d'échantillonnage était constituée de personnes déclarant avoir pour activité principale la conduite de cars dans une entreprise de transport, lors du recensement de 1990. Or, une partie des conducteurs à temps partiel a une autre activité.

En transport scolaire, la durée de travail d'un conducteur à temps partiel représente 57,3% de celle d'un conducteur à plein temps.

Le taux de volant des conducteurs à temps partiel est plus élevé que celui des conducteurs à temps plein : 82 % contre 67,5% pour le transport scolaire, 74,3% contre 65,2% pour le péri-scolaire.

De plus, pour les services péri-scolaires et les transports à moyenne distance, le rapport des kilométrages journaliers «temps partiel/temps plein» est nettement plus élevé que le rapport des temps de conduite (hebdomadaires), ce qui peut s'expliquer par une forte irrégularité des journées de travail pour les conducteurs à temps partiel.

Tableau 3.2 Comparaison du kilométrage journalier moyen des conducteurs à temps plein et à temps partiel.

Services	Kilométrage moyen journalier		tps partiel /tps plein
	tps plein	tps partiel	
Transport scolaire	197 km	137 km	69,5%
Transport ouvrier	210 km	139 km	66,2%
Péri-scolaire	216 km	174 km	80,6%
Sec moy. distance	213 km	178 km	83,6%
Tourisme moy. dist.	225 km	207 km	92,0%

Source Enquête INRETS 1993

En termes d'amplitude, la différence entre conducteurs travaillant à temps partiel et à temps plein est beaucoup plus faible, que ce soit pour les services réguliers (9,83h contre 10,93h) ou pour les services mixtes (10,60h contre 11,73h). Ceci signifie que les conducteurs à temps partiel ont des journées de travail comparables à leurs collègues à temps plein mais des semaines plus irrégulières.

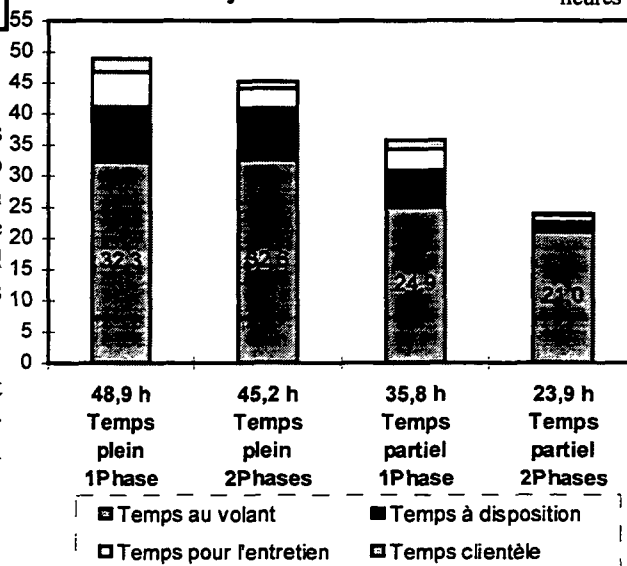
D'autre part, la proportion de service en deux phases est beaucoup plus forte chez les conducteurs à temps partiels (59,7%) que chez les conducteurs à temps plein (18%).

Pour les conducteurs à temps plein, le mode de fonctionnement, en une phase continue de travail ou en deux phases, influe peu sur la durée hebdomadaire de travail (48,9 h contre 45,2 h pour les bi-phases), en particulier les temps de conduite sont très proches, l'écart portant sur les temps d'entretien et les temps au service direct de la clientèle.

Au contraire, pour les conducteurs à temps partiel, la durée hebdomadaire de travail est significativement plus courte pour les conducteurs travaillant en deux phases journalières (23,9 h) que pour ceux travaillant en continu (35,8 h).

L'écart concerne, cette fois, aussi bien le temps de conduite (quatre heures de moins) que les autres temps (temps à disposition, entretien) pour lesquels la différence est de huit heures. Il s'agit donc bien de deux modes de travail distincts: le travail en deux phases recouvrant des services courts et "secs", sans autres activités que la conduite, alors que le travail en phase continue correspondrait à des services mixtes, plus proches du mode de fonctionnement à temps plein.

Graphique 3.3 Comparaison de la part des temps de conduite et des autres activités selon le nombre de phases de travail dans la journée heures



Source Enquête INRETS 1993

LES REVENUS DES SALARIES DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

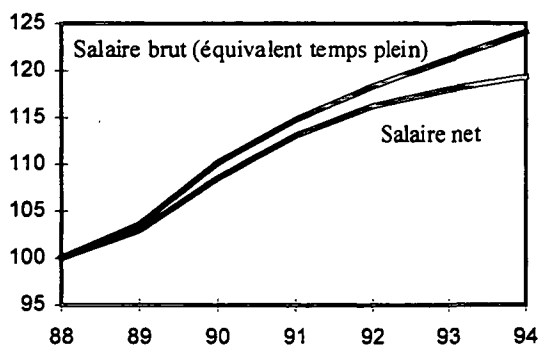
Les salaires en 1995 et 1996

Les rémunérations globales garanties par la convention collective du TRV ont connu en 1995 une hausse moyenne de 1,9% et une progression de 2,8% en 1996¹. Aussi, le pouvoir d'achat du salaire net stagne en 1995 et recule légèrement en 1996, sous l'effet conjugué d'une augmentation des prix un peu plus forte qu'en 1995 et du relèvement des taux de cotisations sociales des salariés. Les résultats de l'enquête annuelle d'entreprises (EAE) du SES pour 1995 confirme cette tendance. Le salaire brut moyen par tête augmente de 1,1 % en 1995. Mais, quand on prend en compte le nombre de salariés à temps partiel, l'évolution du salaire brut moyen apparent (masse salariale / effectifs en équivalents temps plein) est conforme à celle de la convention collective.

Evolution au cours des dernières années

Dans le TRV, la progression du salaire brut moyen apparent par tête est de 3,6% par an de 1986 et 1992. Mais sur la même période, le temps partiel s'est fortement développé dans le secteur. Compte tenu des salariés à temps partiel, le salaire brut moyen pour un équivalent temps plein s'est accru de 4,3% par an de 1986 à 1992. Selon les DADS, le salaire net sur la même période a progressé de 3,5 % par an, en moyenne. Le gain de pouvoir d'achat des salaires serait ainsi de 0,5% par an sur ces six années, la hausse des prix à la consommation n'ayant cessé de se réduire (+3% par an de 1987 à 1992).

Graphique 4.1 Evolution du salaire brut moyen apparent et du salaire net dans TRV



Source: SES d'après les données de l'EAE et l'évolution des taux de cotisations-salarié in *Liaisons sociales*

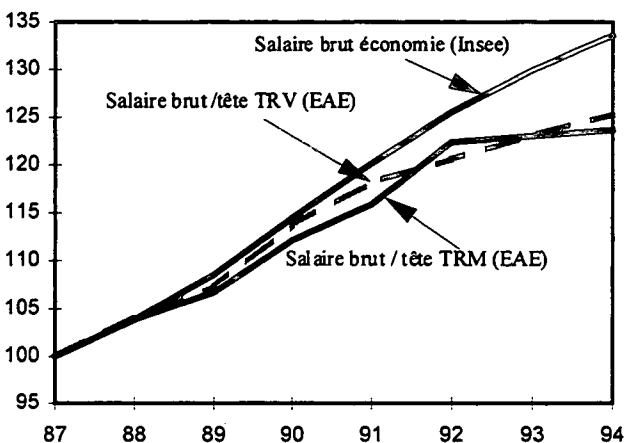
Entre 1992 et 1994, le salaire brut moyen apparent par tête progresse à un rythme plus faible : 1,9% par an (et 2,4% pour un équivalent temps plein). L'inflation a continué de baisser (environ 2% par an depuis 1992), mais les prélèvements sur salaires (cotisations sociales salariées) ont pesé en sens inverse.

¹ Dans les transports routiers (TRM et TRV), l'indice des salaires mensuels de base a progressé de 2,17% en 1995 et 1,85% en 1996 (source Dares).

La progression des salaires nets serait donc de l'ordre de 1,7%. Au total, le pouvoir d'achat du salaire net se serait tassé au cours de cette période.

En comparant cette évolution à celle des salaires bruts de l'ensemble de l'économie, on constate un parallélisme jusqu'en 1991-1992, puis un décrochage de la croissance des salaires du TRV par rapport à ceux de l'ensemble de l'économie.

Graphique 4.2 Evolution du salaire brut moyen par tête dans TRV, le TRM et dans l'ensemble de l'économie



Source: SES d'après les données de l'EAE et l'évolution des salaires brut de l'économie (Insee)

Des salaires croissants avec la taille des entreprises et un peu plus élevés pour les transports occasionnels

Le salaire brut moyen par tête augmente avec la taille de l'entreprise (parallèlement à la valeur ajoutée par tête). L'écart entre les salaires extrêmes est de 34 % (23,5% si l'on compare les salaires équivalents temps plein). D'autre part, les salaires versés par les entreprises de transports occasionnels sont légèrement supérieurs à ceux versés par les entreprises de transports réguliers (+2,7%). De 1992 à 1995, cet écart a diminué.

Tableau 4.1 Salaires par tête selon l'activité, en 1994

1994	Transports réguliers	Autres transports	Transports réguliers équivalent temps plein	Autres transports
Taille	salaire par tête		équivalent temps plein	
de 0 à 9 sal.	7 156	8 113	8 662	9 490
10 à 49 sal.	7 557	8 668	8 973	9 913
50 à 199 sal.	8 920	9 545	10 170	10 647
200 sal. et plus	9 598		10 697	
total	8 590	8 853	9 882	10 066

Source: EAE-SES

Répartition des salaires selon les catégories socio-professionnelles dans le TRV (DADS)

La hiérarchie des salaires et le niveau des salaires dans le TRV sont très proches de ceux du TRM, sauf pour les cadres qui sont moins bien rémunérés. Le salaire net moyen des conducteurs se monte à 7 347 F en 1992.

Les agents de maîtrise et les cadres ont des salaires supérieurs de respectivement 40% et 120% à celui des conducteurs. Les catégories les moins bien payées sont les employés et les ouvriers non qualifiés.

Les ouvriers qualifiés de type industriel ont un salaire (8 044 F) supérieur à celui des conducteurs.

Tableau 4.2 Salaire moyen net par catégories socio-professionnelles, dans le TRV. en Francs

Catégories socioprofessionnelles	Salaire net mensuel	
	1986	1992
Cadres administratifs commerciaux	12962	16145
Professions intermédiaires	9060	11265
Techniciens	7576	9648
Contremaîtres agents de maîtrise	9009	10532
Employés administratifs d'entreprise	5308	6501
Ouvrier qualif. de type industriel	7542	8044
Ouvrier qualif. de type artisanal	5514	7264
Conducteurs	6150	7347
Ouv. qual. manut. mag. du transport	6321	7872
Ouv. non qual. de type industriel	4965	5625
Ouv. non qual. de type artisanal	5546	5367
Ensemble TRV	7901	9731

Source : DADS 1986 et 1992.

Salaires et rémunérations des conducteurs selon le type de services et le statut (enquête INRETS)

L'enquête de l'INRETS (1993) confirme la proximité entre les salaires mensuels nets des conducteurs de TRV (7 435 F) et ceux des conducteurs de TRM. Par contre les frais de route sont, en moyenne, beaucoup moins élevés (560F contre 2 300F), les autocaristes s'absentant plus rarement que les conducteurs de TRM, sauf pour les transports touristiques et les lignes régulières internationales.

En reprenant la répartition des conducteurs à temps plein selon les services qu'ils déclarent pratiquer le plus souvent, on remarque que les salaires moyens nets mensuels sont relativement peu différenciés : ils varient dans une fourchette de 7 300 F à 7 900 F.

Les salaires ne varient pas sensiblement avec les durées du travail enregistrées au cours de la semaine. Par contre, les conducteurs spécialisés ont des salaires moins élevés que ceux qui réalisent des services mixtes, ce qui peut s'expliquer par la prise en compte de l'irrégularité des services (primes).

Les services les mieux rémunérés sont les lignes régulières internationales (près de 8 000 francs par mois), puis le ramassage ouvrier et le tourisme à grande distance. Ensuite, viennent les transports en moyenne et grande distance (y compris le tourisme à moyenne distance) dont les salaires se situent autour de 7 600 francs.

Pour le transport scolaire, dont on a vu qu'il représente une part prépondérante du TRV, le salaire moyen est d'environ 7 500 francs par mois, supérieur à celui du transport sur lignes régulières en interurbain (7 200 francs), service le moins rémunéré.

Le transport péri-scolaire est rémunéré comme le transport scolaire. L'écart entre le transport scolaire et ouvrier s'explique par la spécificité des astreintes pour ce dernier, particulièrement les horaires décalés.

Tableau 4.3 Salaire net selon le type de service de transport effectué.

Services	Salaire	Revenu	Frais de	Part des FR
	moyens	moyens	route	dans le revenu
	en F	en F	en F	mensuel
Inter-urbain	7 233	7 784	551	7,6%
Transport scolaire	7 469	7 960	491	6,6%
Transport ouvrier	7 895	8 494	599	7,6%
Ligne régul. interna.	7 964	8 890	926	11,6%
Péri-scolaire	7 470	8 146	676	9,0%
Sec moy. distance	7 576	8 209	633	8,4%
Sec grande distance	7 570	8 340	770	10,2%
Tourisme moy. dist.	7 544	8 254	710	9,4%
Tourisme gde dist.	7 673	8 530	857	11,2%

Source : Enquête INRETS 1993.

En termes de revenus mensuels, c'est à dire en ajoutant les frais de route au salaire, l'écart se creuse entre ceux qui se déplacent sur longue distance et sont susceptibles de passer des nuits hors du domicile et les autres. Cependant, la progression (de 500 F à 900 F) est moins importante que pour le TRM.

La comparaison avec les salaires des conducteurs à temps partiel est limitée par la variabilité des temps de services réalisés à temps partiel pour les différents services.

Contrairement au TRM, dans l'enquête INRETS comme dans l'EAE, le niveau des salaires est sensible à la taille de l'entreprise.

Tableau 4.4 Salaires selon le statut des conducteurs

Services	Durée du travail en heures		Salaires nets moyens en F	
	temps plein	temps partiel	temps plein	temps partiel
	Transport scolaire	48,3	27,7	7 469
Transport ouvrier	49,4	30,2	7 895	3 533
Péri-scolaire	50,4	32,7	7 470	3 948
Sec moy. distance	49,7	34,9	7 576	4 100
Tourisme moy. dist.	50,5	38,3	7 544	4 905

Source : Enquête INRETS 1993.

Le salaire mensuel moyen augmente avec la taille des entreprises, en phase avec la part du temps de conduite (taux de volant).

On peut distinguer trois groupes d'entreprises:

- celles qui emploient moins de 50 salariés, dans lesquelles le salaire moyen est de l'ordre de 7 000 F (revenu de 7500F), pour un taux de volant de 63%

- celles qui emploient de 50 à 199 salariés, dans lesquelles le salaire moyen est de l'ordre de 7 600 F (revenu de 8 050 F), pour un taux de volant de 65% à 76 %

- celles qui emploient 100 salariés et plus, dans lesquelles le salaire moyen est de l'ordre de 7 800 F (revenu de 8 400 F), pour un taux de volant de 68% à 70% .

D'où les conclusions de l'INRETS :

1°) la définition qualitative du travail est sensible à la taille: la dimension des entreprises est déterminante dans la définition des services réalisés et donc des postes de travail.

2°) l'organisation du travail se traduit par des taux de volant nettement supérieurs pour les grandes entreprises - à catégorie de conducteurs identique, excepté pour les conducteurs à temps partiels-.

Hierarchie des salaires selon les catégories Carcept, variations selon l'âge du conducteur et comparaison TRM/TRV

D'après la CARCEPT¹, en 1993, la rémunération moyenne annuelle - total du salaire net, des indemnités et des avantages en nature hors frais de route- des conducteurs relevant de la convention collective nationale des transports routiers était estimée à 105 318 F dans le TRV, contre 102 936 F dans le TRM.

La moitié des salariés de TRV relevant de la convention collective nationale avaient une rémunération moyenne annuelle supérieure à 108 283 F.

Les salariés du TRV sont mieux rémunérés (hors frais de route) que ceux du TRM, excepté pour les 10% les moins bien payés dont la rémunération moyenne est inférieure à 51 956 F, contre 73 578 F dans le TRM. Cet écart s'explique notamment par le poids des salariés à temps partiel.

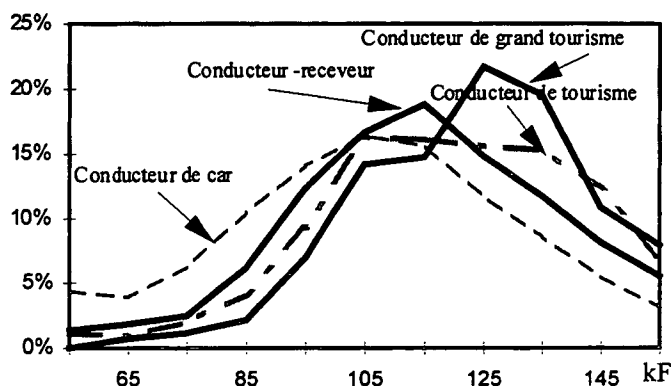
Les conducteurs de car qui sont au bas de l'échelle recevaient en moyenne 95 456 F par an, les conducteurs-receveurs 114 553 F et les conducteurs de tourisme 120 963 F (130 868 F pour les conducteurs de grand tourisme). A titre de comparaison, dans le TRM, les conducteurs de véhicules de plus de 11 à 19 tonnes recevaient en moyenne 99 658 F et les conducteurs grands routiers 108 164 F.

La distribution des salaires par catégorie montre la différenciation des métiers : alors que la masse salariale versée aux conducteurs-receveurs est concentrée sur les tranches de salaires comprises entre 100 000 F et 135 000 F (le rapport interdécile des salaires est de 1,35), les salaires

¹ Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport.

reçus par les conducteurs de car sont plus dispersés (l'intervalle interdécile va de 73 000 F à 121 900 F, soit un rapport de 1,67); de plus, 10 % de ces derniers gagnent moins de 31 823 F (un tiers du salaire annuel moyen). La distribution des salaires des conducteurs de tourisme est disymétrique en faveur des tranches de salaires les plus élevées (de 110 à 150 000 F) et les 10% les moins bien rémunérés gagnent 74% du salaire annuel moyen. La hiérarchie des salaires par tranches d'âge existe mais elle est peu importante: l'écart entre les plus jeunes et les plus âgés est de 10 %, pour l'ensemble des salariés. La progression des salaires entre les classes 25-29 ans et 40-44 ans est de 7% pour les conducteurs receveurs, de 3% pour les conducteurs de car et 14% pour les conducteurs de tourisme. Les majorations par ancienneté dans l'entreprise plafonnent à 15 ans d'ancienneté (elles représentent 16% dans la grille conventionnelle du TRV).

Graphique 4.3 Distribution des salaires bruts selon les catégories de conducteurs de TRV, en 1993 .



Source Carcept

BIBLIOGRAPHIE

Économie des transports

- "Enquête annuelle d'entreprises: les entreprises de transport", DAEI- SES, années 1986 à 1994
- "Les transports en 1995, 33^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la Nation", INSEE- SES
- "Les transports en 1996, premiers résultats", commission des comptes des transports de la Nation, INSEE-SES
- "Les transports en 1996, 34^{ème} rapport de la commission des comptes des transports de la Nation", INSEE- SES (à paraître en juillet 1997)
- "Les entreprises de transport routier de voyageurs", enquête "Transports non urbains de voyageurs (TNUV)", DAEI-SES, 1986 à 1994

Emploi, rémunérations, conditions de travail

- "Les trafics de voyageurs par autobus et autocars", enquête sur l'utilisation des véhicules de transports en commun (TRV), DAEI-SES, 1986 à 1994
- "Recensement départemental des exploitants de transport routier de voyageurs", CERTU, 1986 à 1994
- "Rapport sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien - 1995", CNT
- "Salaires et coûts salariaux -45 ans d'évolution", Insee Première n° 449, mai 1996
- "L'évolution des salaires dans le secteur privé en 1995", Insee Première n° 471, juillet 1996
- "Rémunérations globales garanties", annexes à la Convention collective nationale des transports routiers et des auxiliaires du transport (1993-1996)
- "Charges sociales et fiscales sur les salaires" taux en vigueur au 1er août 1992, Législation sociale n° 6713, Liaisons sociales n° 11247
- "Charges sociales et fiscales sur les salaires" taux en vigueur au 1er juillet 1996, Législation sociale n° 7498, Liaisons sociales n° 12218
- "Analyse des salaires, Analyse de l'ancienneté dans le transport en 1993" Carcept
- "Les conducteurs d'autocars du secteur du transport de voyageurs", rapport P.Hamelin -INRETS