



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

# **BILAN SOCIAL ANNUEL DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS**

**OBSERVATOIRE SOCIAL DES TRANSPORTS**

**MAI 1999**

**CDAT  
11529**

**Service Économique et Statistique**

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 de l'Emploi de la Solidarité, 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	14
Les rémunérations des salariés du transport routier de voyageurs	19
<i>Bibliographie</i>	23

---

## RESUME

---

*En 1996, les 2 993 entreprises de transport routier de voyageurs (TRV) employaient 58 381 salariés et réalisaient un chiffre d'affaire de 18 918 Millions de Francs. Comme 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 depuis la dernière décennie par un mouvement de concentration et le développement de groupes nationaux.*

*De 1986 à 1996, les entreprises de TRV ont créé près de 12 000 emplois nets dont une part sans cesse croissante est occupée par des femmes. Il s'agit principalement de postes de conducteurs. Sur cette période, la proportion de salariés travaillant à temps partiel a fortement augmenté, passant de 21% à 35%. Ce recours au temps partiel correspond à la nécessité, pour les entreprises de TRV, de répondre à une demande de services multiples et difficile à répartir de façon uniforme sur une journée normale de travail à temps plein. La durée moyenne hebdomadaire de travail des conducteurs à temps plein du TRV est de 48,1 heures, nettement inférieure à la durée moyenne hebdomadaire de temps de service des conducteurs routiers du TRM.*

*En 1996, le salaire annuel moyen brut perçu par les salariés du TRV avoisine 105 000 francs, supérieur de plus de 2% à celui des salariés du TRM. Mais les gains des conducteurs du TRV sont légèrement inférieurs à ceux des grands routiers du TRM du fait de la moindre importance des frais de route. Toutefois, les situations individuelles sont variées du fait de l'importance prise par le travail à temps partiel. Les salaires bruts moyens évoluent également avec le métier exercé et la taille de l'entreprise. 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 économique et statistique conjuguent depuis plusieurs années leurs efforts pour mettre à la disposition des fédérations d'employeurs et de salariés, des représentants des donneurs d'ordres et de l'opinion publique les données statistiques disponibles relatives aux conditions de travail et d'emploi dans le transport routier. Il s'agit à la fois de connaître les conditions actuelles, pour éclairer les décisions, et de mesurer les évolutions en cours, pour apprécier les résultats des actions entreprises.

Depuis 1997, cet observatoire social concerne également le transport routier de voyageurs. La publication, en juin 1997, d'un premier " bilan social annuel du transport routier de voyageurs " constituait une contribution du ministère des transports au suivi des actions nécessaires à la modernisation économique et sociale de cette activité, au bénéfice de l'emploi, de la qualité et de la sécurité.

Le présent bilan est ainsi le deuxième. Il mesure les évolutions à l'oeuvre depuis 1997 : comme les bilans sociaux établis en transport routier de marchandises, il est avant tout appel à la réflexion et au débat. Il vise à aider les professionnels à situer le résultat de leurs efforts et à permettre à chacun des responsables, autorités organisatrices et donneurs d'ordres, transporteurs, usagers, salariés et pouvoirs publics d'assumer pleinement leurs responsabilités pour le progrès économique et social du transport routier de voyageurs dans notre pays.

Hubert du MESNIL  
Directeur des Transports Terrestres

Ce document est le deuxième bilan social annuel du transport routier de voyageurs. Le premier chapitre a été réalisé par Françoise Bourit et les suivants par Franck Piot, du service économique et statistique de la DAEI du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

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

## 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 couvre les "transports routiers réguliers de voyageurs" et les "transports routiers non réguliers de voyageurs" (respectivement 602B et 602G dans la nomenclature d'activités française). En 1996, l'EAE comptait 2 993 entreprises actives employant 58 381 salariés. Cependant, il paraît utile de rapprocher l'activité de ces entreprises de celle de l'ensemble des exploitants de TRV hors Île-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 trans-

port non urbain de voyageurs donne une image globale du secteur, hors Île-de-France (voir tableau 1.1). En 1997, selon ce recensement auquel ont répondu 81 départements sur 88, 8 270 exploitants ont participé au transport public de voyageurs hors Île-de-France. Parmi ces exploitants, 2 056 disposent de l'attestation de capacité professionnelle (ils sont classés en type A par le Certu), tandis que 6 214 sont de petits exploitants ayant simplement une autorisation (classés en type C par le Certu). Cette activité a mobilisé environ 48 100 personnes en équivalent temps plein dont 8 200 sont employées par des exploitants de type C.

Selon l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports en commun réalisée par le SES, l'âge moyen du parc est de 10,8 ans en 1996. 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 (28,6 % en 1996). Les autocars sont en moyenne 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 sur l'utilisation des véhicules de transports en commun permet de connaître la répartition des voyageurs transportés entre les différents intervenants. En 1996, 1 056 millions de voyageurs ont été transportés par les entreprises de TRV et 292 millions par les autres intervenants.

L'enquête indique également la part des entreprises de TRV pour chaque type de services. Elles transportent 82 % des voyageurs des services interurbains, 78 % des usagers de transports scolaires et 83 % des personnels bénéficiant d'un ramassage. En transports occasionnels, elles transportent 69,4 % des voyageurs et 77 % 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 d'offre kilométrique, pour les deux principaux services assurés : les lignes régulières (SRO) et les services scolaires. Les exploitants disposant d'une attestation de capacité représentent 87 % de l'offre kilométrique totale hors Île-de-France, 90 % de l'offre sur les lignes régulières et 80 % des transports scolaires. Cependant, les petits exploitants réalisent essentiellement du transport scolaire (85 % de leur offre kilométrique).

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

Année 1997	Nombre d'exploitants	Emplois en équivalent temps plein
<b>Avec attestation de capacité</b>		
Transporteurs	1955	30434
Filiales de groupe	101	9484
Sous-total type A	2056	39918
<b>Avec autorisation</b>		
Exploitants	6214	8180
<b>Total</b>	<b>8270</b>	<b>48098</b>

Source: Recensement départemental des exploitants, CERTU 81 départements sur 88 ont répondu au recensement.

<sup>1</sup>Ces deux activités étaient regroupées en "transports routiers de voyageurs" (6922 en NAP) jusqu'au changement de nomenclature.

En 1996, d'après l'EAE, le chiffre d'affaires des entreprises de TRV est 18 918 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 1996, sur les 2 993 entreprises de TRV actives recensées dans l'EAE, 44 % ont moins de cinq salariés. La majorité d'entre elles (1 784) a pour activité principale les "transports routiers réguliers de voyageurs", alors que les autres, spécialisées en transports occasionnels, ont pour activité principale les "autres transports routiers de voyageurs".

L'emploi total des entreprises de TRV au 31 décembre 1996 est de 60 256 personnes. L'effectif salarié atteint 58 381 personnes dont 20 455 employés à temps partiel. Les entreprises de transports réguliers emploient 46 305 salariés et celles de transports occasionnels 13 951.

A titre de comparaison, on rappelle que l'ensemble du transport collectif urbain, y compris la RATP, emploie 75 384 salariés.

Le parc d'autocars de plus de neuf places (dix places assises y compris celle du conducteur) est de 48 009 véhicules dont 36 710 pour les entreprises de transports réguliers et 11 299 pour les autres transports (occasionnels).

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

En 1996, les véhicules des entreprises de TRV ont parcouru environ 1 760 millions de kilomètres en transport de voyageurs proprement dit.

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

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.

Le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers réguliers de voyageurs se répartit entre transports interurbains réguliers, transports scolaire et de personnel, qui représentent environ 35 % chacun et transports occasionnels, pour 21 %.

L'essentiel du chiffre d'affaires des entreprises d'autres transports routiers de voyageurs (ATRV) est réalisé en transports occasionnels (66 %).

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

Tableau 1.2 Répartition par service du chiffre d'affaires des entreprises de TRV, selon l'activité principale, en 1996.

Activité principale Service	Transports routiers réguliers de voyag.	Autres transports routiers de voyag.	Ensemble transports routiers de voyag.
Trans. urbain régul.	5,7%	1,2%	4,6%
Inter-urbain régulier	34,7%	4,3%	27,0%
Ramassage scolaire	27,0%	18,7%	24,9%
Ramassage ouv. pers.	8,0%	4,7%	7,1%
Transport occasionnel	21,1%	66,0%	32,5%
Autres	3,5%	5,2%	3,9%
CA réalisé en TRV	14 104	4 814	18 918

Source: EAE -SES

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 (43,5 %) avec le transport scolaire (30,5 %).

Pour les entreprises de plus de 50 salariés, les transports interurbains dominent, avec 39,1 % du chiffre d'affaires et même 50% pour les très grosses entreprises, le reste du chiffre d'affaires se partageant entre les activités de transport occasionnel (22,1 %) et le transport scolaire (19,5 %). Cela 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 1990-1996, pour l'ensemble des services, a augmenté de 14,7 %. 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 : 22,1 %. En 1996, la recette moyenne par kilomètre est de 9,37 francs, tous services confondus.

Les services qui dégagent la plus forte recette au kilomètre sont les services réguliers (11,33 francs), puis les transports scolaires (9,61 francs). Les transports internationaux ont des recettes au kilomètre plus faibles (7,35 francs), ce qui s'explique par des distances parcourues plus importantes.

La recette moyenne au kilomètre augmente avec la taille de l'entreprise, du fait que les grandes entreprises utilisent des véhicules de plus grande capacité en moyenne. Pour l'ensemble des services, la recette moyenne par kilomètre varie entre 7 francs pour les entreprises de moins de six personnes et 10,5 francs pour celles qui emploient plus de 100 personnes.

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%.

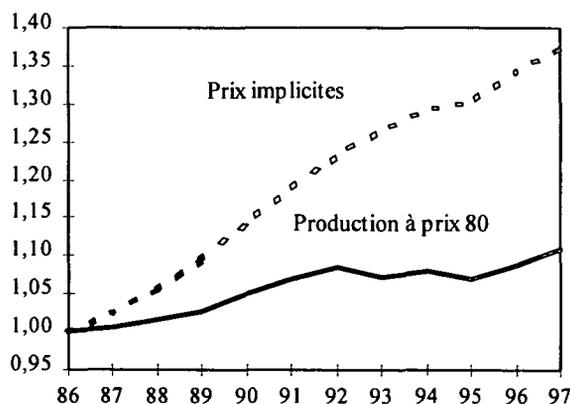
De 1990 à 1997, la production effective à prix courants a augmenté de 26,6 % et les prix ont progressé de 20 %.

#### Evolution des coûts et du taux de marge dans le TRV



De 1986 à 1996, 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 18,9 % mais, dans le même temps, les coûts d'utilisation (consommations intermédiaires + dotations aux amortissements) ont progressé de 25,1 %. En 1996, la différence entre le chiffre d'affaires et les coût d'utilisation est de l'ordre de 159 000 francs par véhicule.

Graphique 1.1 Evolution de la production en volume (aux prix de 1980) et des prix du TRV de 1986 à 1996.

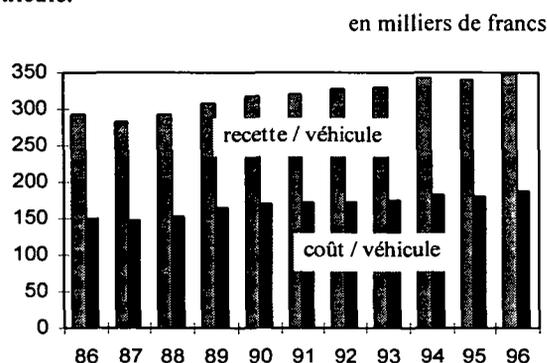


Source: CCTN- SES

D'autre part, les frais de personnels par salarié ont augmenté de 28 % tandis que la valeur ajoutée dégagée par personne ne progressait que de 18 %.

Le taux de marge corrigée<sup>1</sup> est resté quasiment inchangé, fluctuant légèrement autour de 30 %. Ce taux décroît avec la taille des entreprises. En 1996, il atteint 34,8 % pour les entreprises de 10 à 50 salariés, contre 29,4 % pour les entreprises de 50 à 200 salariés et 24,4 % pour les entreprises de plus de 200 salariés. La décroissance du taux de marge avec la taille des entreprises s'explique, en partie, par le fait que les plus grandes entreprises réalisent plus de services réguliers. Le taux de marge corrigée des entreprises de transport régulier (30,2 %) est inférieur à celui des autres entreprises du transport routier de voyageurs (33,6 %).

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



Source: EAE-SES

#### Un investissement régulier sur la période 1986-1996



De 1986 à 1996, l'investissement des entreprises de TRV a progressé de 15 % (en francs courants). L'effort d'investissement s'est maintenu à un niveau relativement soutenu jusqu'en 1990 (+ 2,3 % par an), puis, après une stabilité de 1990 à 1994, il a fléchi sur les deux dernières années de la période (- 4,5 % en moyenne annuelle entre

Tableau 1.3 Taux de marge des entreprises de TRV

EBE / VA en %	1994	1995	1996
moins de 10 salariés	37,7%	40,9%	41,0%
10 à 49 salariés	33,8%	35,7%	34,8%
50 à 199 salariés	28,5%	29,4%	29,4%
200 salariés et plus	24,0%	25,3%	24,4%
<b>Ensemble TRV</b>	<b>30,0%</b>	<b>31,5%</b>	<b>30,9%</b>
réguliers	29,3%	30,3%	30,2%
autres transports	32,5%	35,3%	33,6%

Source: EAE-SES

<sup>1</sup> 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 corrigée à partir de l'excédent brut d'exploitation et d'une valeur ajoutée corrigés pour tenir compte du crédit bail et des dépenses de location de véhicules.

1994 et 1996). Le taux d'investissement (investissement /VABCF) passe de 27,2% en 1986 à 20 % en 1996.

#### **La sous-traitance: une pratique réduite dans le TRV**

Le recours à la sous-traitance<sup>1</sup>, quoique marginal, a augmenté sur la période 1986-1996. Le taux de sous-traitance (rapport entre la sous-traitance et le chiffre d'affaire) passe, pour l'ensemble du secteur, de 4,5 % à 6,4 % (ce qui reste faible par rapport au TRM). Cependant, après un accroissement continu jusqu'en 1994, il s'est légèrement réduit en 1995 et 1996. En 1996, le taux de sous-traitance est sensiblement le même pour les entreprises des deux sous-secteurs de TRV. Mais, depuis 1992, la sous-traitance s'est accrue pour les entreprises du transport régulier de voyageurs, le taux passant de 5,5 % à 6,5 %. Au contraire, le taux de sous-traitance a baissé pour les entreprises du transport occasionnel de voyageurs (de 7 % en 1992 à 6,3 % en 1996).

---

<sup>1</sup> 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

### Une progression continue du nombre d'entreprise ...

En 1996, on dénombre près de 3 000 entreprises dans le champ du transport routier de voyageurs. Entre 1986 et 1996, le nombre des entreprises de TRV qui sont dans le champ de l'enquête annuelle d'entreprises s'est accru de 9%. Cette progression est imputable à la catégorie des entreprises de dix salariés et plus même si la proportion des entreprises de moins de dix salariés reste très importante : 58,8%.

**Tableau 2.1 Evolution de la répartition des entreprises, des effectifs (salariés et non salariés) selon la taille de l'entreprise entre 1986 et 1996 (en%).**

Année 1986	ENTREPRISE	EFFECTIF	SALARIES	NON SALARIES
Moins de 10 salariés	63,2	14,8	11,8	83,6
De 10 à 19 salariés	15,5	12,1	12,2	9,0
De 20 à 49 salariés	15,1	25,8	26,6	7,1
50 salariés et plus	6,2	47,4	49,4	0,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Année 1996	ENTREPRISE	EFFECTIF	SALARIES	NON SALARIES
Moins de 10 salariés	58,8	11,5	9,1	85,3
De 10 à 19 salariés	17,0	12,2	12,3	10,0
De 20 à 49 salariés	16,6	26,4	27,1	4,2
50 salariés et plus	7,6	50,0	51,6	0,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Evolution 1986-1996	ENTREPRISE	EFFECTIF	SALARIES	NON SALARIES
Moins de 10 salariés	-4,4	-3,3	-2,7	1,7
De 10 à 19 salariés	1,5	0,1	0,1	1,0
De 20 à 49 salariés	1,5	0,6	0,5	-3,0
50 salariés et plus	1,4	2,6	2,2	0,3
Total	0	0	0	0

Source: EAE-SES

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

Le nombre des sociétés 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 l'effectif employé par les sociétés augmente, en particulier pour la catégorie des entreprises de moins de 80 salariés, non rattachées à un groupe.

### ... et du nombre de salariés

En 1996, selon l'EAE, le secteur du TRV employait environ 60 000 personnes dont 58 381 salariés. Les salariés du TRV se répartissent entre 45 195 personnes pour les entreprises de transports réguliers et 13 186 pour les entreprises de transports occasionnels.

**Tableau 2.2 Répartition des entreprises et des effectifs du TRV en 1996, par activité principale (en%).**

Taille	Transports réguliers		Transports occasionnels	
	Entreprises	Salariés	Entreprises	Salariés
De 0 à 5 salariés	39,9	3,0	50,7	9,0
De 6 à 9 salariés	14,1	4,0	17,5	11,5
De 10 à 19 salariés	17,2	9,5	14,6	18,4
20 salariés et plus	28,8	83,6	17,2	61,1
Total	100	100	100	100

Source: EAE-SES

Les petites entreprises (moins de dix salariés) sont majoritaires dans les deux activités, même si elles ne représentent qu'une part minoritaire de l'emploi. Moins de 10% des salariés des transports réguliers de voyageurs et 30% des salariés des transports occasionnels sont employés dans les entreprises de cette taille.

Entre 1986 et 1996, l'emploi salarié dans le secteur s'est accru de 25,4%, soit un solde net positif de 11 800 emplois, alors que le nombre des effectifs non salariés recule de 9%.

L'évolution des effectifs salariés varie selon la taille de l'entreprise : une diminution des effectifs de 9% est enregistrée dans les entreprises de petites tailles (moins de six salariés) ainsi que dans les entreprises de cinquante à quatre-vingt-dix salariés (-18%) alors que le nombre de salariés dans les entreprises de vingt à quarante neuf salariés progresse fortement (+46,9%).

Sur une période plus récente, entre décembre 1992 et décembre 1996, selon l'EAE, la quasi intégralité des emplois (87% des 5 400 emplois) a été créé dans les transports réguliers de voyageurs alors que l'emploi dans les transports routiers occasionnels de voyageurs stagne.

La taille des entreprises augmente. Entre 1986 et 1996, selon l'EAE, on enregistre un accroissement de la taille moyenne de l'effectif des entreprises du secteur du

transport routier de voyageurs : l'effectif moyen passe de 16,9 salariés à 19,5 salariés.

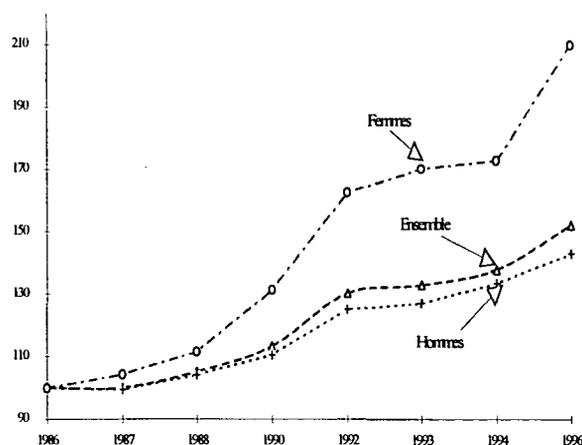
La taille des entreprises varie selon le type de transport de voyageurs. L'effectif moyen des entreprises du transport routier des voyageurs non réguliers est de 11 salariés en moyenne, soit plus de deux fois inférieur à celui des transports routiers réguliers de voyageurs : 25 salariés, en moyenne, par entreprise.

### Une féminisation croissante du TRV

Le secteur du transport routier de voyageurs est peu féminisé par rapport à l'ensemble de l'économie. Cependant, la présence des femmes y est presque deux fois plus importante que dans le transport routier de marchandises, ce qui place le TRV au niveau de l'ensemble du secteur des transports.

En 1996, les femmes représentent 19,2% des salariés du TRV pour 11% dans le TRM. Entre 1986 et 1996, sur le champ des établissements affiliés à l'UNEDIC, les effectifs salariés féminins du TRV sont multipliés par deux et représentent plus de 10 000 personnes. Durant cette même période, la part des femmes a augmenté 5,5 points, passant de 13,7% à 19,2%. Ainsi, on assiste à une féminisation du TRV plus importante que celle prévalant dans les autres secteurs relevant du champ de l'UNEDIC puisque la part des femmes progresse de 2,5 points et atteint 41,8%.

Tableau 2.3 : Evolution des effectifs salariés dans le TRV selon le sexe entre 1986 et 1996 (base 100 en 1986)



Source : UNEDIC

La représentation féminine dépend peu du caractère régulier ou non du transport de voyageurs : on dénombre en 1996 18,8% de femmes dans le transport non régulier pour 19,3% dans le transport régulier de voyageurs.

### Quatre salariés sur cinq exercent le métier de conducteur

Les conducteurs représentent 80,1% de l'effectif salarié du TRV : cette proportion atteint plus de 83% pour les plus petites entreprises (entreprises de moins de dix salariés) et tombe à 77% pour les entreprises de 50 salariés et plus. Avec 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.

Entre 1986 et 1996, la proportion de conducteurs a progressé de 10 points. Pour une large mesure, cette croissance est associée à un essor du recrutement de ces salariés sur des contrats de travail à temps partiel (cf chapitre 3).

Dans les entreprises de petite taille, la part des conducteurs, déjà très importante, 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).

Tableau 2.4 : Part des conducteurs dans l'ensemble des salariés des entreprises du TRV en 1992 et 1996, selon le type de transport et la taille

	1992 % conducteurs	1996 % conducteurs
<b>TRV régulier</b>		
Moins de 6 salariés	92,0	92,1
Moins de 10 salariés	86,2	88,3
De 10 à 19 salariés	84,6	84,3
De 20 à 49 salariés	82,2	82,3
Plus de 49 salariés	76,8	76,9
Total	79,6	79,8
<b>TRV occasionnel</b>		
Moins de 6 salariés	86,1	93,5
Moins de 10 salariés	83,6	78,7
De 10 à 19 salariés	79,8	81,3
De 20 à 49 salariés	79,4	79,7
Plus de 49 salariés	64,5	79,7
Total	77,0	81,1
<b>Ensemble du TRV</b>		
Moins de 6 salariés	89,2	92,8
Moins de 10 salariés	84,9	83,9
De 10 à 19 salariés	82,6	83,2
De 20 à 49 salariés	81,2	81,4
Plus de 49 salariés	75,4	77,2
Total	79,0	80,1

Source : EAE-SES

La proportion de conducteurs au sein de l'ensemble des salariés des activités de transports réguliers et occasionnels est quasiment de même importance. Les conducteurs représentent 79,8% des salariés au sein des premières et 81,1% au sein des secondes. On assiste, entre 1992 et 1996, à une stabilisation de la part des conducteurs dans le transport régulier alors que, dans le transport occasionnel, la part des conducteurs progresse de quatre points et devient, à 81,1%, supérieure à celle du transport régulier.

### 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 du 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, change, 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.

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

Les «conducteurs de cars» sont les conducteurs 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.

### Pyramide des âges

Selon la CARCEPT, en 1996, la population des conducteurs du transport routier de voyageurs est plus âgée que celle des conducteurs du TRM (40 ans en moyenne contre 37 ans), avec une faible proportion de moins de 25 ans et près de 21% de conducteurs de plus de 50 ans. Néanmoins, entre 1993 et 1996, on enregistre un léger rajeunissement (environ d'un an) aussi bien des salariés du TRV que de ceux du TRM.

L'âge varie selon les métiers exercés. L'âge moyen des conducteurs (40 ans) demeure de un an supérieur à celui de l'ensemble des salariés du TRV et de trois ans plus élevé que celui des conducteurs du TRM.

De 1992 à 1995, la distribution de l'ensemble des salariés du TRV selon l'âge a évolué dans le sens d'une augmentation de la représentation des effectifs âgés de 40 ans ou plus. 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 en 1995

	Moins de 26 ans	De 26 à 40 ans	De 41 à 50 ans	51 ans et plus	Total
FER	5%	45%	37%	13%	100%
TRM	15%	51%	24%	10%	100%
TCU	12%	40%	34%	15%	100%
TRV	8%	43%	32%	17%	100%
Total	11%	47%	30%	12%	100%

Source: DADS

### Ancienneté et mobilité des conducteurs dans le TRV

Selon la CARCEPT, en 1996, l'ancienneté dans le secteur du TRV appréciée par le nombre d'années de cotisations à cette caisse est de 11,7 ans soit plus de deux ans de plus que celle des salariés du TRM.

L'ancienneté moyenne des salariés varie fortement selon que ceux-ci exercent le métier de conducteur ou non. L'ancienneté moyenne des conducteurs de car (12,5 années) est de plus de quatre ans supérieure à celle des employés de service administratif (7,9 ans). De plus, à l'intérieur de la catégorie des conducteurs, elle varie sensiblement. Elle atteint 14,5 années pour les conducteurs de car-receveur et 10,5 années pour le conducteur de car.

Selon l'enquête INRETS de 1993, 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 moins importante 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-métiers 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%).

#### L'évolution du marché du travail

Le recours au travail intérimaire est relativement peu fréquent dans le transport routier de voyageurs comme dans le transport routier de marchandises, à la différence des autres composantes du secteur du transport.

En 1997, la part des effectifs (équivalent temps plein) représentée par le recours à l'intérim est d'un peu moins de 3% (1 350 salariés) des effectifs salariés du TRV, soit un niveau comparable à celui du transport routier de marchandises. Le faible taux de recours à l'intérim peut s'expliquer par l'importance des effectifs salariés titulaires de contrat de travail à temps partiel et la forte présence féminine dans ce secteur.

La progression des effectifs va de pair avec une utilisation importante de contrats aidés de la politique de l'emploi.

En 1997, selon la DARES, près de 2 000 bénéficiaires ont conclu des contrats aidés. Il s'agit principalement d'adultes à la recherche d'un emploi depuis plus d'un an. Parmi ces derniers, près de trois sur cinq ont signé un contrat initiative emploi.

Tableau 2.6 Répartition du nombre de signature de contrats aidés marchands en 1997, selon le type de contrat et la nature régulière ou occasionnelle du TRV.

	Transports réguliers	Transports occasionnels	Total
<u>Mesures jeunes</u>	21,0	17,5	20,0
Contrats apprentissage	2,5	2,4	2,5
Contrats en alternance	18,5	15,3	16,6
dont			
Contrats de qualification	16,0	12,9	14,1
<u>Mesures adultes</u>	79,0	82,5	80,0
dont			
Contrat initiative emploi	45,7	54,7	48,2
Ensemble	100	100	100
Effectif	1435	543	1978

Source : MES-DARES

La progression des effectifs dans le TRV est également associée à un recul du nombre de conducteurs de transport en commun à la recherche d'un emploi.

De juin 1997 à juin 1998, le nombre de conducteurs de transport en commun à la recherche d'un emploi baisse de 8% pour concerner moins de 5 200 personnes. Ce sont pour l'essentiel des adultes âgés de moins de 50 ans (76,4% de cette population) et, cinq fois sur six, des hommes.

Le recrutement a concerné en premier lieu les personnes dont les durées d'inscription à l'ANPE étaient les plus courtes, ce qui s'est traduit par un essor de trois points de la part des chômeurs de longue durée (inscrits depuis plus d'un an à l'ANPE), pour concerner plus de deux personnes inscrites sur cinq (41,8% personnes sont inscrites depuis plus d'un an à l'ANPE à la fin juin 1998).

## UNE ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ENTRE 1992 ET 1996

L'EAE permet le suivi dans le temps de l'évolution des effectifs des entreprises de plus de cinq salariés du transport routier de voyageurs puisque celles-ci sont interrogées de manière exhaustive chaque année. Afin de mieux cerner le phénomène de création d'emplois, nous proposons une analyse de l'évolution des effectifs salariés de ces entreprises au cours de la période 1992-1996.

Le champ couvert intègre 1 158 entreprises de plus de cinq salariés; trois sur cinq d'entre elles ont pour activité principale le transport régulier de voyageurs. Elles représentent 80% en 1992 et 74% en 1996 de l'ensemble des entreprises ayant au moins un salarié et emploient respectivement 79% en 1992 et 81% en 1996 des salariés de ce secteur. Parmi le groupe plus restreint des entreprises de plus de cinq salariés, elles regroupent en leur sein 83% en 1992 et 85% en 1996 des effectifs salariés de ces dernières. Elles ont créé au total 3 186 emplois, soit 60% de la hausse de l'emploi observée au cours de la période et plus de 80% de celui des entreprises de plus de cinq salariés.

Un premier résultat de cette analyse est que l'accroissement des effectifs salariés ne touche pas l'ensemble des entreprises.

### ***Le groupe des entreprises à effectif stable, un groupe très minoritaire: absence de modification des caractéristiques des emplois occupés***

Ce groupe est le moins nombreux, il est composé de 123 entreprises (11% de l'effectif retenu). Ces entreprises représentent environ 5% de l'ensemble des salariés. Les entreprises du transport routier occasionnel de voyageurs y sont légèrement sous représentées (30%). Le facteur le plus important est la taille de l'effectif salarié : 3% des entreprises de 50 salariés ou plus en font partie alors que 22% des entreprises de taille modeste (de 6 à 9 salariés) sont concernées. Enfin, la stabilité de l'effectif n'est pas associée à une évolution des caractéristiques des contrats de travail soit en termes de métiers, soit selon la durée du temps de travail (absence de transformation des contrats à temps complet en contrats à temps partiel).

### ***Le groupe des entreprises à effectif déclinant, un groupe fortement minoritaire : une perte moyenne de près de 7 emplois***

Près d'une entreprise sur trois a connu une baisse de son effectif salarial, mais ces entreprises représentent une part non négligeable des salariés (32% du total des salariés des entreprises du champ). Au total, elles ont perdu 2 518 emplois salariés soit 14% de leur effectif. Chaque entreprise a perdu, en moyenne, sept emplois salariés. Parmi les entreprises de ce groupe, la moitié est de taille réduite (de six à neuf salariés) et aucun clivage selon le caractère occasionnel ou non du transport routier de voyageurs ne semble s'imposer.

### ***Le groupe des entreprises à effectif croissant est majoritaire et chaque entreprise crée en moyenne neuf emplois dont plus de la moitié à temps partiel***

Plus d'une entreprise sur deux dans le champ de l'étude (56,7%) a recruté des salariés. 5 704 nouvelles embauches sont intervenues, soit, en moyenne, neuf par entreprise. Des différences significatives selon le type d'activité y sont observées. Les entreprises relevant du transport régulier de voyageurs sont nettement surreprésentées (près de trois entreprises sur quatre) au sein de ces entreprises à effectif en progression. Des différences importantes prévalent selon la taille: moins de trois sur dix sont présentes pour les petites entreprises (de six à neuf salariés). La création d'emploi est concentrée dans les entreprises de grande taille (cinquante salariés et plus), une nouvelle embauche sur deux (54%) y intervient contre moins de 2% dans celles de taille réduite (de six à neuf salariés).

Le recrutement de salariés concerne très souvent un conducteur (cinq fois sur six), et l'embauche d'un sédentaire est très souvent couplée avec celle d'un conducteur. Trois embauches sur cinq interviennent sur un contrat de travail à temps partiel.

### ***L'embauche sur des contrats à temps partiel : les résultats d'une investigation économétrique***

Des analyses économétriques (utilisation de modèles Logit polytomique) visant à identifier les dimensions explicatives du recrutement de salariés sur des contrats à temps partiel mettent en exergue un effet direct de la taille de l'entreprise (le recours au temps partiel baisse avec celle-ci) alors que le recours à ce type d'embauche ne permet pas de différencier le transport régulier et occasionnel de voyageurs. Néanmoins, le secteur d'activité a un effet indirect puisqu'une interaction entre la taille et le type d'activité prévaut pour le transport régulier de voyageurs.

## LA DUREE DU TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

### Plus d'un salarié sur trois est détenteur d'un contrat à temps partiel

Le transport routier de voyageurs se caractérise par une forte présence de salariés recrutés sur des contrats de travail à temps partiel<sup>1</sup>. En 1996, selon l'EAE, plus d'un salarié sur trois travaillait sur un contrat à temps partiel. En la circonstance, la proportion de salariés recrutés sur un contrat à temps partiel est plus de six fois plus importante dans le TRV que dans le TRM, 34% pour le premier et 5% pour le second.

Le TRV se singularise en la matière dans la mesure où de tels taux de temps partiel se rencontrent quasi exclusivement dans des secteurs où les femmes sont majoritaires ou relativement plus présentes que dans le reste de l'économie.

Tableau 3.1 Part des salariés à temps partiel et des femmes selon le secteur en 1996.

Secteur	Part du temps partiel	Part des femmes
Transport	*6,5	*19,1
dont		
TRM	**5,1	***11,1
TRV	**34,1	***19,2
Ensemble de l'économie	*16,6	*44,1

Source: \*Enquête emploi de mars 1997, \*\*EAE 96  
\*\*\*UNEDIC 1996

Sur les dix dernières années, la part des salariés à temps partiel s'accroît de manière continue. Entre 1986 et 1996, selon l'EAE, elle progresse de treize points alors que celle des salariés du TRM varie de façon mineure (+2 points). Un autre indicateur de l'importance des contrats de travail à temps partiel dans le TRV est celui du pourcentage d'entreprises ayant conclu de tels contrats. En 1996, selon l'EAE, près de la moitié des entreprises du TRV ont en leur sein un salarié sur deux titulaire d'un contrat de travail à temps partiel.

### La part du temps partiel varie avec la taille de l'entreprise

Globalement, la proportion de salariés à temps partiel ne varie pas de façon sensible selon le caractère occasionnel ou régulier du transport routier de voyageurs.

L'information disponible dans l'EAE concerne uniquement la distinction contrat de travail à temps complet et contrat de travail à temps partiel. Aucune information sur la durée effective du travail n'est disponible.

En 1996, dans le transport régulier de voyageurs comme dans le transport occasionnel de voyageurs, un salarié sur trois était titulaire d'un contrat de travail à temps partiel.

La taille de l'entreprise est un facteur discriminant. Dans les deux types d'activité, le taux de présence sur des contrats de travail à temps partiel évolue avec la taille des entreprises. Plus l'entreprise est petite, plus la proportion de personnes recrutées sur un contrat à temps partiel est importante.

Néanmoins, la part des salariés à temps partiel est la plus élevée dans les entreprises de dix à dix-neuf salariés, puis décline de régulièrement pour les entreprises de tailles supérieures.

Cependant, "l'étendue" de la part des salariés à temps partiel évolue selon le type de transport routier de voyageurs.

Tableau 3.2 Répartition des salariés à temps partiel selon le caractère régulier ou occasionnel du transport routier de voyageurs en 1996 (en%).

	%	% conducteurs	% sédentaires
	Temps partiel	Temps partiel	Temps partiel
Transports routiers réguliers de voyageurs			
De six à neuf salariés	50,7	74,8	32,4
De 10 à 19 salariés	51,7	57,0	23,4
De 20 à 49 salariés	38,0	43,0	14,4
Plus de 49 salariés	29,0	35,6	7,1
Total	35,6	41,9	10,9
Transports routiers occasionnels de voyageurs			
De six à neuf salariés	37,0	35,8	41,3
De 10 à 19 salariés	38,7	41,9	24,7
De 20 à 49 salariés	32,3	37,0	14,0
Plus de 49 salariés	24,2	27,7	10,2
Total	35,5	39,4	19,6
Transports routiers de voyageurs			
De six à neuf salariés	44,4	45,7	37,8
De 10 à 19 salariés	47,0	51,6	23,9
De 20 à 49 salariés	36,1	41,0	14,2
Plus de 49 salariés	28,6	34,8	7,4
Total	35,6	41,4	12,7

Source: EAE-SES

L'importance du recours au travail à temps partiel varie selon le métier exercé par les salariés du TRV. En 1996, selon l'EAE, la proportion de titulaires de contrats de travail à temps partiel dans le transport routier de voyageurs est près de trois fois plus importante pour les conducteurs que celle des sédentaires : elle atteint 35,7% pour les premiers et 12,7% pour les seconds.

A la différence de ce que l'on observe pour les conducteurs du transport routier de marchandises, les conducteurs du TRV sont plus concernés par le travail à temps partiel que le personnel sédentaire.

Sur cent salariés détenteurs d'un contrat de travail à temps partiel, quatre-vingt-dix exercent le métier de conducteur.

Par ailleurs, quel que soit le métier exercé, l'importance du temps partiel décroît avec la taille de l'entreprise.

Quelle que soit la taille des entreprises, le recours au temps partiel aussi bien pour les conducteurs que les sédentaires est plus répandu dans le transport régulier de voyageurs que dans le transport occasionnel.

Entre 1992 et 1996, dans les entreprises de plus de cinq salariés, on observe une progression de l'embauche sur des contrats de travail à temps partiel dans le transport régulier comme le transport non régulier de voyageurs. En particulier, l'essor des effectifs salariés du transport routier non réguliers de voyageurs résulte exclusivement de l'embauche de salariés sur un contrat à temps partiel.

Au cours de cette période, on observe une forme de rattrapage. La proportion de salariés recrutés à temps partiel augmente dans les secteurs et les métiers où elle était la plus modeste.

Tableau 3. 3 **Accroissement des effectifs dans les entreprises de six salariés ou plus du TRV entre 1992 et 1996, selon le type de transport, le métier et la part du temps partiel.**

	TRV réguliers	TRV irréguliers	TRV
<b>Conducteurs</b>			
Salariés à temps complet	1063	105	1168
Salariés à temps partiel	1692	695	2387
Ensemble	2755	800	3555
% temps partiel	61,4	86,9	67,1
<b>Sédentaires</b>			
Salariés à temps complet	601	-518	83
Salariés à temps partiel	215	163	378
Ensemble	816	-355	461
% temps partiel	26,3	100,0	82,0
<b>Total</b>	<b>3571</b>	<b>445</b>	<b>4016</b>
% temps partiel	53,4	100,0	68,8

Source: EAE-SES

### 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 de 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 heures 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 heures).

Par contre, le taux de conduite<sup>1</sup> 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 heures) que pour les conducteurs «spécialisés» en transports réguliers (44,2 heures).

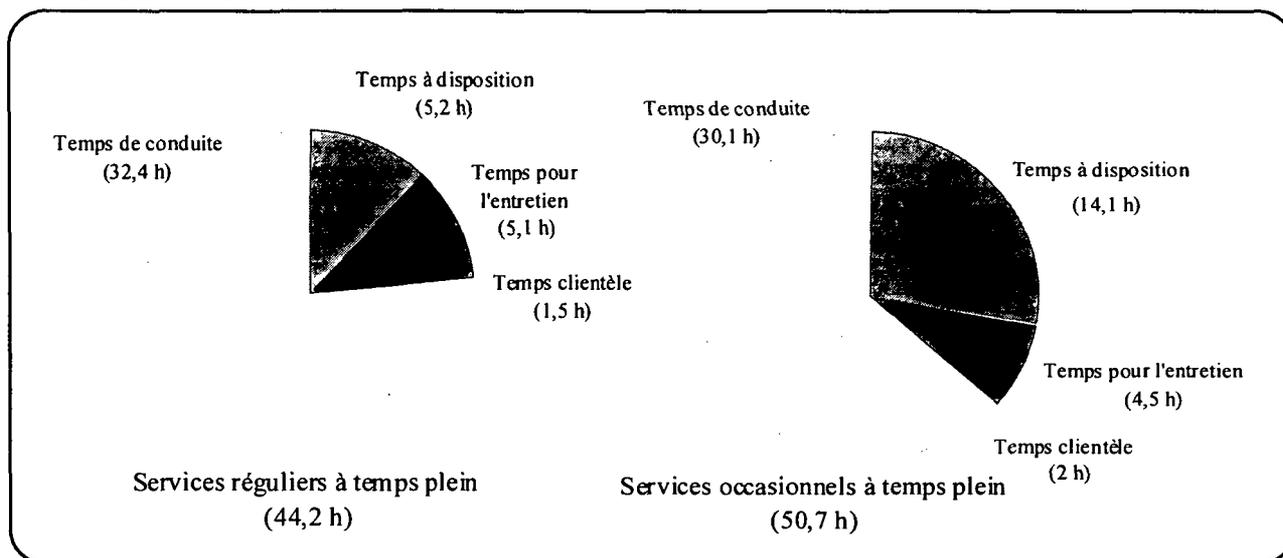
Les conducteurs affectés le plus souvent à des services réguliers (lignes en inter-urbain et transport scolaire) ont les durées moyennes hebdomadaires de travail les plus courtes, respectivement 48,1 heures et 48,3 heures.

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

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 heures et 49,8 heures respectivement.

<sup>1</sup> 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.

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



Source Enquête INRETS 1993

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 dans 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.

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'amplitude<sup>1</sup> moyenne de la journée de travail des conducteurs est plus grande en transports occasionnels qu'en transports réguliers : 11,9 heures, contre 10,9 heures.

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

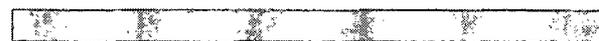
représentent 27,7% du temps de travail en transports occasionnels et 11,8% en transports réguliers.

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)



Dans l'enquête INRETS, 20% des conducteurs enquêtés travaillaient à temps partiel<sup>2</sup>, soit 15% pour les hommes et 58% des 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.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

Tableau 3.4 Comparaison de la durée de travail hebdomadaire moyenne des conducteurs à temps plein et à temps partiel.

Services	Durée de travail hebdomadaire		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%

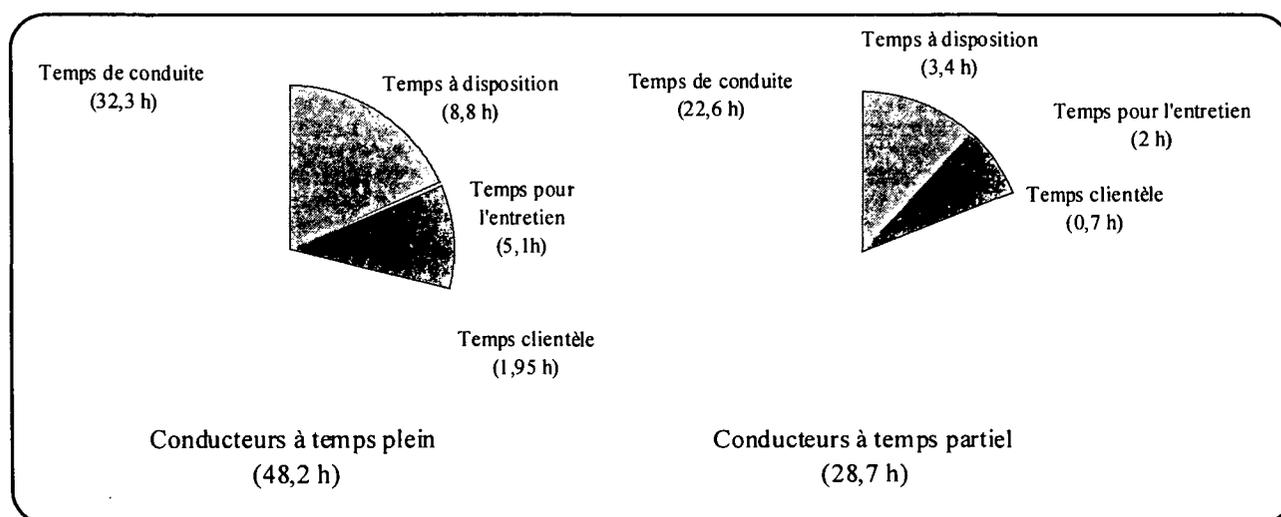
Source Enquête INRETS 1993

Tableau 3.5 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

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



Source Enquête INRETS 1993

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 qui réalisent des services mixtes (très peu de conducteurs à temps partiel sont spécialisés en transports occasionnels).

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.

En termes d'amplitude, la différence entre conducteurs travaillant à temps partiel et conducteurs travaillant 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 employés à temps plein mais des semaines plus irrégulières.

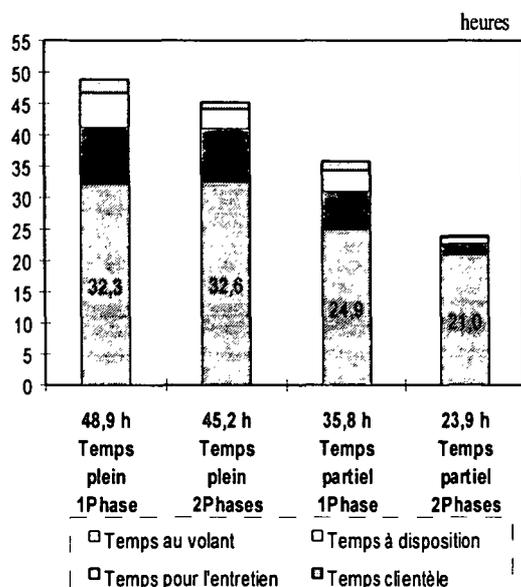
Pour les conducteurs à temps plein, le mode de fonctionnement, en une phase continue de travail ou en deux phases, influe peu sur la durée hebdomadaire de travail (48,9 h contre 45,2 h pour les bi-phases) ; en particulier les temps de conduite sont très proches, l'écart portant sur les temps d'entretien 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, 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 temps selon le nombre de phases de travail dans la journée**



Source Enquête INRETS 1993

## LES REVENUS DES SALARIES DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

### Les salaires en 1996 et 1997

Les rémunérations globales garanties par la convention collective du TRV aux salariés ayant au moins deux ans d'ancienneté ont connu en 1996 une progression moyenne de 3,9% et de 3,8% en 1997. Aussi, le pouvoir d'achat du salaire net augmente en 1996 de 1,5 point et est suivi d'un gain de 2,5 points en 1997, sous l'effet d'une augmentation des minima conventionnels et de la faible augmentation de l'indice général des prix.

Les résultats de l'enquête annuelle d'entreprises (EAE) du SES pour 1996 confirment cette tendance. Le salaire brut moyen par tête augmente de près de 1% en 1996. 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 en moyenne annuelle) est cohérente avec ce qui résulterait d'une mise en application de la convention collective.

### Evolution au cours des dernières années

Dans le TRV, la progression du salaire brut moyen apparent par tête est de 2,1% par an de 1990 et 1996. 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 2,3% par an de 1990 à 1996.

Le salaire brut moyen varie de façon substantielle selon la taille de l'entreprise. En général, plus la taille de l'entreprise est importante, plus le montant du salaire moyen l'est. Toutefois, ce constat n'est pas toujours vérifié. En particulier, les salariés des entreprises de dix à moins de cinquante salariés enregistrent une croissance du salaire brut apparent inférieure à la moyenne des entreprises de plus de cinq salariés.

**Tableau 4.1 Salaire mensuel brut apparent par tête dans le TRV en 1990 et 1996 (base 100 en 1990)**

Taille de l'entreprise	TRV 1996	Equivalent tps plein
De 6 à 9 salariés	113	115
De 10 à 19 salariés	105	114
De 20 à 49 salariés	110	113
De 50 salariés et plus	114	114
Ensemble	111	114

Source : EAE-SES

En termes de pouvoir d'achat, on enregistre un léger repli (une baisse de l'ordre de 1% à 2%) du pouvoir d'achat du salaire brut apparent par tête alors que celui du salaire brut équivalent temps plein augmenterait de près de 2% au cours de la période considérée.

Entre 1992 et 1995, selon les DADS, le salaire net des salariés du TRV recule d'environ 1% du fait de la croissance des prélèvements sociaux.

Par ailleurs, le salaire net moyen dans le transport régulier est de 2,5% supérieur à celui qui prévaut dans le transport irrégulier : 101 200 francs contre 99 000 francs.

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

En 1995 comme en 1992, 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. Entre 1986 et 1995, le salaire moyen net des conducteurs a augmenté de près de 14% et il s'élève à 7 051 francs en fin de période mais, entre 1992 et 1995, il baisse d'environ 4% du fait du développement du travail à temps partiel et de l'augmentation des prélèvements sociaux.

**Tableau 4.2 Salaire moyen net par catégorie socio-professionnelle dans le TRV**

Catégories socioprofessionnelles	Salaire net mensuel		
	1986	1992	1995
Cadres administratifs ou commerciaux	12 962	16 145	17 883
Professions intermédiaires	9 060	11 265	10 081
Techniciens	7 576	9 648	10 238
Contremaîtres et agents de maîtrise	9 009	10 532	10 695
Employé administratif d'entreprise	5 308	6 501	5 970
Ouvriers qualifiés type industriel	7 542	8 044	7 216
Ouvriers qualifiés type artisanal	5 514	7 264	7 124
Conducteurs	6 150	7 347	7 051
Ouvriers qualifiés manutention des transports	6 321	7 872	7 853
Ouvriers non qualifiés type industriel	4 965	5 625	5 708
Ouvriers non qualifiés type artisanal	5 546	5 367	4 858
Ensemble	7 901	9 731	9 653

Source : DADS 1986, 1992 et 1995

Les agents de maîtrise et les cadres ont des salaires supérieurs de respectivement 27% et 119% à celui des conducteurs. Les catégories les moins bien payées sont les employés et les ouvriers non qualifiés.

Les ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport ont un salaire net moyen (7 853 francs) supérieur à celui des conducteurs .

### Hiérarchie des salaires bruts moyen (Carcept) et facteurs de variations

Le salaire brut moyen des salariés du TRV en 1996 est, selon la CARCEPT, de 110 792 francs, soit une progression de 1,6% par an depuis 1993. Il est supérieur d'environ 4% à celui de l'ensemble des salariés du TRM (102 936 francs) mais il est de 23 % inférieur à celui des salariés du transport urbain de voyageurs.

Tableau 4.3 Montant du salaire brut annuel dans le secteur des transports en 1996

Salaire annuel brut par tête	1993	1996
Transport de voyageurs	105 318	110 792
Transport Urbains	134 677	143 271
Transport de marchandises	102 936	108 994

Source : CARCEPT(\*)

Entre 1993 et 1996, la distribution des salaires bruts moyen s'est dilatée, le rapport interquartile passant de 1,44 à 1,50 pour les salariés du TRV alors que celui des salariés du TRM se resserre passant de 1,33 à 1,25.

La moitié des salariés de TRV relevant de la convention collective nationale avaient une rémunération moyenne annuelle supérieure à 114 000 francs.

Les salariés du TRV sont mieux rémunérés (hors frais de route) que ceux du TRM, excepté pour les 25% les moins bien payés dont la rémunération moyenne est inférieure à 95 000 francs, contre 90 000 francs 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 99 219 francs par an, les conducteurs-receveurs 119 464 francs . A titre de comparaison, dans le TRM, les conducteurs de véhicules de plus de 19 tonnes percevaient un salaire moyen de 99 658 francs et les conducteurs grands routiers 114 961 francs.

La distribution des salaires par catégorie montre la différenciation des métiers : la masse salariale versée aux conducteurs-receveurs est concentrée sur les tranches de salaires comprises entre 102 000 francs et 140 000 francs (le rapport interquartile des salaires est de 1,35), alors que les salaires reçus par les conducteurs de car

\* CARCEPT: Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport.

Tableau 4.4 Salaire brut annuel par tête des différentes catégories de conducteurs et de leur distribution en 1993 et en 1996

	Salaire moyen brut	
	Année 1993	Année 1996
Conducteur de car (ensemble)	105 624	109 944
Conducteur receveur de car	105 624	119 464
Conducteur de car	95 456	99 219
Cond de véhicule de plus de 19 tonnes	106 895	112 475
Conducteurs grands routiers	108 164	114 961
Rapport interquartile		
	1993	1996
Conducteur de car (ensemble)	nd	nd
Conducteur receveur de car	1,67	1,56
Conducteur de car	1,44	1,50
Cond de véhicule de plus de 19 tonnes	1,27	1,25
Conducteurs grands routiers	1,28	1,20

Source : CARCEPT

sont plus dispersés (l'intervalle interquartile s'étend de 80 000 francs à 125 000 francs, soit un rapport de 1,56).

L'âge est un facteur relativement peu discriminant du niveau des salaires : l'écart entre les salariés âgés de 25 à 29 ans et ceux âgés de 45-49 ans est d'environ 10%, pour l'ensemble des salariés. La progression des salaires entre les classes 25-29 ans et 40-44 ans est de près de 7% pour les conducteurs receveurs, de moins de 4% pour les conducteurs de car.

Le salaire brut moyen du TRV varie notablement en fonction de la taille de l'établissement employeur. Le ratio varie de 1 à 1,3 selon la taille de l'établissement.

L'amplitude du salaire brut moyen selon la taille de l'établissement est peu prononcée pour les conducteurs receveurs de car, du moins dès que l'établissement est composé d'au moins cinq salariés. Le niveau moyen du salaire brut est quasiment identique dans un établissement de cinq à neuf salariés et dans un établissement de vingt à quarante-neuf salariés.

Il en va autrement pour les conducteurs de car . Le niveau du salaire moyen brut augmente avec la taille de l'établissement employeur. En particulier, il s'accroît de plus de 30 % dès que l'on passe d'un établissement de moins de cinq salariés (75 000 environ) à un établissement de vingt à quarante-neuf salariés.

Enfin, le montant du salaire moyen évolue de façon marquée avec l'ancienneté dans le secteur. Le niveau du salaire brut par tête varie de 1 pour les salariés ayant moins de cinq ans d'ancienneté (salaire brut moyen de 90 000 francs ) à plus de 1,3 pour les salariés ayant de 15 à 19 ans d'ancienneté de cotisations à la CARCEPT (salaire brut moyen de 120 000 francs). Ce constat vaut également pour les conducteurs de car dont le salaire brut moyen varie de plus de 25% entre ceux qui ont moins de cinq ans d'ancienneté (le salaire brut moyen est

légèrement inférieur à 85 000 francs) et ceux ayant de 15 à 19 ans d'ancienneté (le niveau du salaire brut moyen est de plus de 110 000 francs). Ce constat est également valable pour les conducteurs-receveurs mais avec une intensité moindre.

#### 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 francs) et ceux des conducteurs de TRM. Par contre les frais de route sont, en moyenne, beaucoup moins élevés (560 francs contre 2 300 francs), les autocaristes s'absentant plus rarement que les conducteurs de TRM, sauf pour les transports touristiques et les lignes régulières internationales.

Tableau 4.5 Salaire net selon le type de service de transport effectué.

Services	Salaire moyen en F	Revenu moyen en F	Frais de route en F	Part des FR dans le revenu 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 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 francs à 7 900 francs.

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

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.

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 francs à 900 francs) est moins importante que pour le TRM.

Tableau 4.6 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	3 595
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.

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 à ce que l'on constate dans le TRM, dans l'enquête INRETS comme dans l'EAE, le niveau des salaires est sensible à la taille de l'entreprise.

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 francs (revenu de 7 500F), 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 francs (revenu de 8 050 francs), 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 francs (revenu de 8 400 francs), 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.



# BIBLIOGRAPHIE

## **Économie des transports**

- *"Enquête annuelle d'entreprises: les entreprises de transport"*, DAEI- SES, années 1986 à 1996
- *"Les transports en 1997, 35<sup>ème</sup> rapport de la commission des comptes des transports de la Nation"*, INSEE- SES
- *"Les transports en 1998, premiers résultats"*, commission des comptes des transports de la Nation, INSEE-SES
- *"Les entreprises de transport routier de voyageurs"*, enquête "Transports non urbains de voyageurs (TNUV)", DAEI-SES, 1986 à 1996

## **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 1996
- *"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 - 1997"*, CNT
- *"Salaires et coûts salariaux -45 ans d'évolution"*, Insee Première n° 449, mai 1996
- *"L'évolution des salaires dans le secteur privé en 1997"*, Insee Première n° 610, septembre 1998
- *"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 juillet 1996*, Législation sociale n° 7498, Liaisons sociales n° 12218
- *"Analyse des salaires, Analyse de l'ancienneté dans le transport en 1993"* Carcept
- *"Analyse des salaires dans le transport en 1996"* Carcept
- *"Les conducteurs d'autocars du secteur du transport de voyageurs"*, rapport P.Hamelin -INRETS

