



COUP DE SONDE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Gaston BESSAY

Une enquête, lancée à partir du mois d'octobre par la revue «Les routiers» auprès des conducteurs du transport routier de marchandises, a permis d'obtenir d'intéressants renseignements sur les conditions de travail du milieu professionnel. Les résultats s'appuient sur 607 questionnaires retournés, essentiellement par des grands routiers nationaux ou internationaux.

Les résultats de ce type d'enquête sont plus fragiles que ceux émanant des enquêtes effectuées par enquêteurs au domicile des conducteurs. Toutefois, malgré ses fragilités méthodologiques, cette enquête donne quelques indications intéressantes et préliminaires avant que ne soient disponibles les résultats de l'enquête lourde conduite par l'INRETS en 1993.

Sexe

La répartition des sexes est conforme à l'étude faite sur les bilans sociaux (environ 1% de femmes ouvriers) :

hommes 98,2% femmes 1,8%

Catégories

Les artisans sont nettement sous-représentés puisque, pour l'ensemble du champ TRM, ils atteignent environ 12% :

salariés 96,7% artisans 3,3%

Taille de l'entreprise en nombre de salariés

Les entreprises de moins de 5 salariés sont sous-représentés dans l'échantillon; c'est l'inverse pour les entreprises de 5 à 10 salariés. Toutefois, si on regroupe les entreprises de 1 à 10 salariés, la représentativité de l'échantillon se rapproche de la structure de l'EAE zone longue.

Nombre de salariés	échantillon	EAE* (91) TRM*	EAE Zone longue
- de 5	8,3%	21,0%	12,7%
5 à 10	14,6%	8,5%	6,9%
11 à 49	32,2%	36,7%	37,6%
50 à 100	14,4%	10,5%	13,1%
+de 100	30,5%	23,3%	29,8%

Âge

20-29 17,4%
30-39 35,5%
40-49 34,4%
50 et + 12,7%

Moyenne 39 ans

Pour l'exploitation des bilans sociaux, environ 70% des conducteurs ont entre 25

EMPLOI

et 45 ans; des chiffres proches sont donnés par la Caisse Autonome de Retraite et de Prévoyance des Transports (CARCEPT).

Activités

régional	21,2%
national	53,5%
international	53,6%

Le total est supérieur à 100 compte tenu des doubles réponses

Ancienneté comme conducteur

D'après l'EAE, environ 115 000 conducteurs font de la Zone Courte sur un total de 246 000, le pourcentage est bien supérieur à celui déclaré par les enquêtés, le profil des chauffeurs de l'échantillon est donc surtout grande distance.

- de 5 ans	8,8%
entre 5 et 14 ans	37,0%
entre 15 et 24 ans	32,8%
25 ans et +	21,4%

Moyenne 16 ans

Ces chiffres sont évidemment supérieurs à ceux des bilans sociaux qui prennent en compte l'ancienneté dans une seule entreprise pour l'ensemble des effectifs; plus de la moitié des conducteurs ne restent pas plus de dix ans en moyenne dans une entreprise. Au cours de cette période d'activité, 24 % déclarent avoir été au chômage pour une durée moyenne de 7 mois.

Salaires mensuels... (en net tout compris)

- de 7 000 F.	4,9%
entre 7 000 et 9000 F.	16,4%
entre 9 000 et 11000 F.	29,2%
entre 11 000 et 13000 F.	35,9%
13 000 F. et +	13,6%

Moyenne 10 510 F.

Pour les bilans sociaux, la rémunération moyenne mensuelle nette est autour de 7 500F pour la catégorie ouvrier; si l'on ajoute environ 3 600F de frais de déplacement, on parvient à 11 100F, ce qui n'est pas très loin de résultats de l'échantillon. Si l'on prend le salaire Zone Longue EAE pour 1991 (ensemble des effectifs), soit 7 200F, plus les frais moyens de déplacements, on aboutit à une rémunération de 10 840F.

...dont frais de déplacement

- de 2000 F.	18,9%
2 000 à 3 000 F.	10,7%
3 000 à 4 000 F.	20,3%
4 000 à 5 000 F.	26,1%
5000 F. et +	24,0%

Moyenne 3 640 F.

Il faut noter que les frais de déplacement prévus dans la convention collective sont de 250 F. par jour, ce qui est nettement plus que la moyenne de l'échantillon.

13^{ème} mois, prime de vacances ou de fin d'année

oui 46,7% non 53,3%

Kilométrages effectués (en moyenne par semaine)

- de 2 000 km	11,4%
2 000 à 3 000 km	33,4%
3 000 à 4 000 km	44,6%
4 000 km et plus	10,6%

Moyenne 2 870 Km

EMPLOI

Heures hebdomadaires de conduite	- de 35 h	13,3%	Moyenne 45 h 30
	35 et 44 h	26,5%	
	de 45 à 49 h	22,5%	
	50 h et +	37,7%	

En l'absence d'études récentes, il est difficile de valider les résultats fournis par l'échantillon; toutefois, en se fondant sur la connaissance du milieu professionnel, il est possible de considérer comme pertinents les chiffres de conduite. Avec une moyenne d'un peu plus de 60 km/h, on parvient à un chiffre proche de 2870 km par semaine en moyenne. Par ailleurs, cette durée de conduite paraît cohérente avec une durée totale à disposition de près de 64 h par semaine. Si l'on compare au salaire moyen d'un ouvrier qualifié pour l'ensemble de l'économie, 6760F (40 F. par heure au 31 décembre 1993 pour 169 h par mois), on constate que le routier atteinie en moyenne 6 870F., mais en travaillant 50 % de plus. Evidemment, on est très loin de la durée légale, mais la compensation s'exerce en matière de rémunération globale qui inclut cependant les frais de déplacement. En fait, c'est le remboursement des frais de déplacement qui est considéré comme attractif et qui vient «compenser» des conditions de travail particulièrement difficiles.

Temps moyen du temps autre que temps de conduite	- de 10 h	12,4%	Moyenne 18 h 15
	de 10 h à 14 h	21,3%	
	de 15 h à 19 h	18,4%	
	de 20 h à 24 h	23,4%	
	25 h et +	24,4 %	

Nombre moyen de jours de repos hebdomadaire à domicile	- de 1 jour	2,9%	Moyenne 1,77
	1	11,0%	
	1,5	20,8%	
	2	60,1%	
	+ de 2	5,2%	

Païement des heures supplémentaires	oui 18,7%	non 81,3%
--	-----------	-----------

Repos compensateurs dus et réellement pris	oui 34,2%	non 65,8%
---	-----------	-----------

La compensation en temps est très largement ignorée, ce qui n'est pas surprenant au regard des pratiques les plus courantes.

Dépassement des temps de conduite et de repos	souvent	31,6%
	de temps en temps	37,5%
	rarement	21,0%
	jamais	9,9%

Dépassement de la vitesse limite	souvent	18,2%
	de temps en temps	36,8%
	rarement	31,0%
	jamais	14,0%

© O E S T

Synthèse. Juillet-Août 1994

EMPLOI

Les résultats de dépassement, tant de la vitesse limite que des temps de repos et de conduite, sont confirmés par les enquêtes effectuées par l'OEST, tant auprès des inspecteurs du travail qu'auprès des entreprises par le support de la banque Lamy.

Moyenne des contrôles par semaine	aucun	39,0%
	un	37,7%
	+ de un	23,3%

*
**

Au total, cette enquête, recoupée avec les éléments d'information disponibles -encore très parcellaires- et éclairée par la connaissance du milieu professionnel, donne une physionomie certes un peu impressionniste mais plausible de la réalité du transport routier de longue distance qui devra trouver confirmation avec les résultats de l'enquête de structure faite en 1993 sous la responsabilité de l'INRETS. Elle confirme, s'il en était besoin, la nécessité d'une amélioration significative -mais forcément progressive- des conditions sociales des salariés (et des artisans) du transport routier. Pour retrouver un cercle vertueux, la question se pose de savoir s'il faut attendre la remontée des prix pour améliorer les conditions sociales, ou au contraire, s'il faut peser sur la structure des coûts pour imposer le redressement des prix et des marges. La réponse n'est pas simple, mais elle méritera d'être posée avec davantage de force si aucun progrès social n'est enregistré à moyen terme. ■