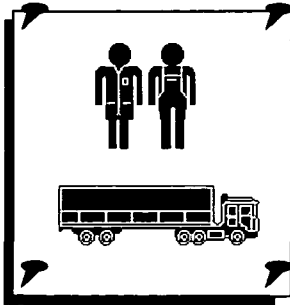


BILAN SOCIAL DANS LE TRM

Michel AMAR et Béatrice BOULIF



Le SES a mis en place depuis près de deux ans, avec le concours de la direction des transports terrestres (DTT), un dispositif d'observation sociale sur le transport routier de marchandises¹ (TRM) à la suite du rapport Dobias et de la signature du contrat de progrès. Ce dispositif a été bâti à partir des sources statistiques disponibles, complétées par une enquête trimestrielle sur le temps de travail des conducteurs.

Il comprend deux volets :

- un bulletin trimestriel de conjoncture,
- un bilan social annuel² dont la deuxième édition, incluant les résultats de l'année 1995, vient d'être achevée et communiquée aux partenaires sociaux.

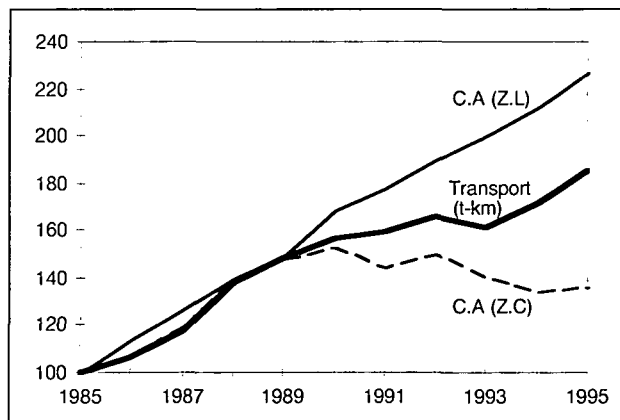
Dans ce bilan, qui couvre la période 1985-1995, on analyse les évolutions du secteur, en articulant la dimension économique (situation financière des entreprises, évolution des prix, partage des gains de productivité) avec les dimensions sociales (emploi, conditions de travail, formation, salaires).

L'environnement économique

Sur la lancée de 1994, la conjoncture a été favorable au TRM durant la plus grande partie de l'année 1995 : ainsi, les transports de marchandises du compte d'autrui ont augmenté de près de 15 % (en tonnes-kilomètres) en deux ans. Toutefois, cette évolution favorable concerne plutôt les entreprises de zone longue. Celles de zone courte ont rencontré plus de difficultés en 1995.

Les prix du TRM, qui avaient légèrement crû les deux années précédentes, ont baissé en 1995, surtout en zone courte. Mais la maîtrise des coûts et d'importants gains de productivité ont permis de limiter la dégradation du taux de marge, notamment en zone longue. Sur dix ans, les gains de productivité sont sensibles : plus de 3% par an. Ils résultent soit des efforts des entreprises (meilleure organisation, investissements permettant une modernisation du parc) soit de l'amélioration de leur environnement (qualité du réseau, réglementation, progrès technique). Les créations d'entreprises sont moins nombreuses en 1995 mais les cessations d'activité régressent elles aussi.

L'activité du TRM de 1985 à 1995 : les transports (en t-km) et le chiffre d'affaires selon la spécialité (zone courte et zone longue), base 100 en 1985



Source : SES

¹ A côté de ce dispositif national, la DTT a mis en place un volet régional où sont impliquées une demi douzaine de DRE et des DRTT.

² On peut se procurer ce document auprès de la sous-direction du travail et des affaires sociales de la DTT.

AM

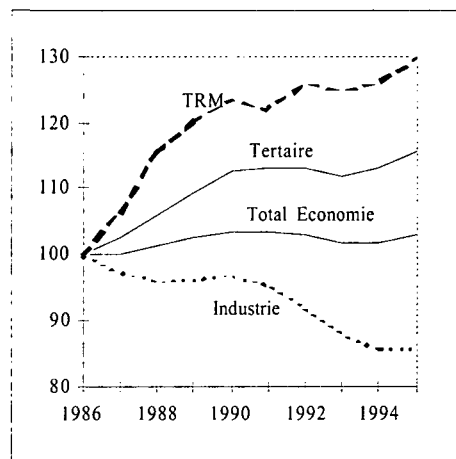
BILAN SOCIAL

L'emploi

Le TRM a créé plus d'emplois en 1995 qu'en 1994 (+3,5% contre +1,6%), en raison des délais d'ajustement de l'emploi à l'activité (légèrement inférieurs à l'année). En effet, on a enregistré sur toute l'année 1995 les résultats du dynamisme de la demande qui s'est manifestée depuis le milieu de 1993 jusqu'à l'automne 1995. A cela pourraient s'ajouter les effets du contrat de progrès. Les créations d'emploi concernent surtout les conducteurs, particulièrement dans les grandes entreprises de zone longue.

Du fait de la croissance forte de l'emploi dans le secteur au cours des dix dernières années et d'une forte mobilité professionnelle, la population y est relativement jeune (les moins de 40 ans représentent près des deux tiers du total).

Evolution de l'emploi de 1986 à 1995 dans le TRM et dans les autres activités (base 100 en 1986)



Source : INSEE

La durée du travail

Le métier de conducteur routier se caractérise toujours, en 1995, par une durée du travail élevée, surtout pour le compte d'autrui. D'importantes différences distinguent les salariés du compte propre de ceux du compte d'autrui en termes de durée du travail. Parmi les salariés du compte d'autrui, la durée hebdomadaire des temps de travail et de conduite augmente avec la durée de l'absence du domicile. Elle est, en moyenne, de 48 heures pour ceux qui rentrent tous les jours chez eux et de plus de 60 heures pour ceux qui s'absentent plus de quatre nuits par semaine de leur domicile. Entre 1983 et 1993, la situation de ces derniers, les « très grands routiers », s'était plutôt détériorée. L'enquête trimestrielle, mise en place par le ministère des transports depuis avril 1995 pour le suivi de l'application de l'accord sur les temps de service du 23 novembre 1994, indique une baisse de la durée hebdomadaire de travail pour les très grands routiers entre le semestre précédent l'accord et le suivant (c'est-à-dire entre avril-septembre 1995 et octobre 1995-mars 1996). Cependant, il est encore trop tôt pour savoir s'il s'agit d'une baisse durable ou d'un mouvement conjoncturel ou saisonnier.

Evolution du temps de travail des très grands routiers, avant et après le 1^{er} octobre 1995

Evolution entre (avril 1995 - septembre 1995) et (octobre 1995 - mars 1996)	Variation durée totale de travail	Variation temps de conduite
rentrant chaque jour	(ns)	(ns)
absents 1 à 3 nuits	(ns)	(ns)
absents 4 nuits et +	-1 h 42 mn	-1 h 6 mn

Source : SOFRES

(ns) = variation non significative

BILAN SOCIAL

Les rémunérations

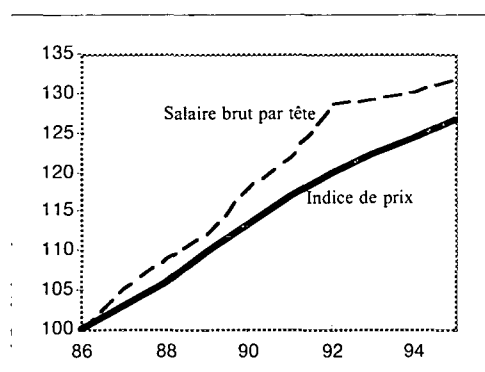
En 1995, les salaires bruts ont augmenté d'environ 2%. Le salaire net est resté stable en francs constants alors que, de 1986 à 1992, il avait augmenté de 0,7% par an.

Les charges patronales se sont stabilisées, depuis quelques années, à leur niveau de 1992, soit 44% du salaire brut.

En moyenne, les salaires du secteur sont inférieurs, à qualification identique, à ceux de l'ensemble de l'économie, l'écart s'étant même légèrement accentué au cours des dernières années.

Pour les conducteurs, les frais de route représentent une part non négligeable de leur revenu, jusqu'à 35% du total perçu pour les « très grands routiers » de la zone longue.

Evolution des salaires bruts moyens dans le TRM et des prix à la consommation



Source : SES-EAE-INSEE

Les accidents du travail

La branche des transports se situe au troisième rang après la construction et les industries du bois en terme de risque d'accidents du travail (7,7% pour le transport et la manutention, 8 % pour les industries du bois et 11,9% pour la construction). Le risque, mesuré par le rapport nombre d'accidents avec arrêt de travail/effectifs, est de 10,7% pour le TRM contre et 4,7% pour l'ensemble de l'économie. De 1985 à 1991, dans le transport routier de marchandises, les accidents du travail avaient progressé plus vite que les effectifs. La situation semble s'améliorer depuis. Le risque d'incapacité permanente baisse légèrement. Les salariés les plus exposés sont les ouvriers (conducteurs et manutentionnaires) : les accidents du travail surviennent le plus fréquemment dans les phases de manutention de la marchandise.

Le nombre d'accidents de la route impliquant des poids lourds s'est réduit depuis 1990. Mais ces accidents, proportionnellement peu nombreux parmi les accidents de la route, demeurent d'une plus grande gravité que la moyenne.

La formation

Le TRM a longtemps eu une réputation de secteur à faible qualification. La proportion de salariés sans diplôme y reste forte (39% contre 31% pour l'ensemble de l'économie) mais le rajeunissement de la profession et les mesures conventionnelles prises en matière de formation initiale devraient rapidement entraîner une amélioration de cette situation.

En matière de formation continue, le TRM se situe dans la moyenne nationale puisque l'effort financier des entreprises de TRM représente en moyenne 2 % de la masse salariale. Il n'est que de 1,5 %, le plancher légal, pour les entreprises de moins de 50 salariés.

BILAN SOCIAL

Répartition des salariés selon le diplôme pour chaque secteur d'activité

		Bac +	Bac	Cap Bep	Bepc	Aucun diplôme	Ensemble
1989	TRM	2,6	6,2	36,8	6,8	47,5	100
	TRV	4,7	9,1	34,8	7,6	43,7	100
	Total transport routier	3,5	7,5	35,9	7,2	45,9	100
	Total transport	7,4	10,1	34,8	9,4	38,3	100
	Total "économie"	17,0	11,0	28,1	7,9	36,1	100
1994	Total transport routier	5,7	6,8	40,8	7,6	39,1	100
	Total transport	10,7	11,1	37,2	9,2	31,9	100
	Total "économie"	19,3	11,8	30,4	7,8	30,8	100

Source : INSEE