

LE BILAN SOCIAL DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Michel AMAR



Les acteurs sociaux du transport routier de voyageurs (TRV) ont réfléchi, au sein d'un groupe de travail présidé par Mr Morélon, du Conseil général des ponts et chaussées, aux moyens de rénover les conditions d'exercice de leur profession. Dans ce cadre, et comme pour le transport routier de marchandises (TRM), la direction des transports terrestres a demandé au service économique et statistique (SES) de réaliser un premier bilan social du transport routier de voyageurs¹ dont nous présentons ici un résumé.

Un secteur composite

Ce secteur est composite : on y trouve aussi bien des grandes entreprises de transport, dont quelques groupes, que des régies rattachées aux collectivités locales, des entreprises individuelles et des particuliers (parents d'élèves...). Le recensement départemental des exploitants de transport non urbain de voyageurs permet de les identifier. En 1994, hors Ile-de-France, 7 716 exploitants participaient à cette activité dont 2 869 sociétés, 1995 régies et 3 983 autres petits exploitants.

Tableau 1 - Emploi dans le transport routier de voyageurs hors Ile-de-France

1994	Nombre d'exploitants	Emplois en équivalent temps plein
Filiales de groupe	89	10 112
Sociétés régionales	46	7 370
Autres sociétés	1 603	21 121
Sous-total sociétés	1 738	38 603
Régies départementales	16	2 073
Autres régies	1 979	4 969
Autres exploitants	3 983	7 145
Total	7 716	52 790

Au total, et compte tenu des entreprises de transport routier de voyageurs d'Ile-de-France, cette activité a mobilisé environ 70 500 personnes, soit 59 500 personnes en équivalent temps plein (dont 14 000 pour les régies et les petits exploitants). Elle dispose d'un parc de 60 000 autocars et autobus (35 000 de plus de 45 places et 25 000 véhicules de 9 à 45 places) dont l'âge moyen, qui tend à augmenter depuis 1992, est de 10,5 ans en 1994.

Dans la suite de cet article, nous nous limiterons aux seules entreprises dont le TRV est l'activité principale (transport régulier ou non régulier), qui, selon l'enquête annuelle d'entreprises du SES, sont au nombre de 2 869 et emploient 55 674 salariés.

Ces entreprises, qui ont transporté 1 060 millions de voyageurs en 1994, assurent divers types de transport : services réguliers interurbains (27% du chiffre d'affaires total), transport scolaire (24%) et transport occasionnel (34%), dont le tourisme. Ces activités sont simultanément présentes dans un grand nombre d'entreprises. Si l'on se limite aux prestations de transport scolaire, de

¹ Les transports routiers de voyageurs décrits ici s'entendent hors transports collectifs urbains, qui relèvent d'une autre convention collective.



personnel, interurbain et occasionnel, 35% des entreprises classées dans le secteur « transport régulier » (poste 602B de la nomenclature d'activité française, la NAF) assurent trois de ces services, 29% en assurent quatre et 10% sont spécialisées dans un seul service. 35% des autres entreprises du TRV (poste 602G de la NAF) assurent trois types de services et un quart d'entre elles concentrent leur activité sur un seul service.

Enfin, dernière caractéristique de ce secteur, le poids des petites entreprises (moins de neuf salariés), qui représentent plus de la moitié du total du nombre d'entreprises mais seulement 7% des effectifs salariés employés.

Sur la période 1986-1994, ce secteur a connu une croissance modérée : 4,8% en valeur et 1,1% en volume par an, en moyenne.

Dans ce contexte, les entreprises ont réussi à maintenir leur taux de marge brute aux environs de 30%.

**L'emploi
en augmentation**

Au total, de 1986 à 1994, l'emploi salarié dans le secteur s'est accru de 17,8%, soit un solde net positif de 8 400 emplois.

Cette évolution résulte d'abord de la démographie des entreprises. Le nombre des entreprises de TRV s'est accru de 7% de 1986 à 1994. Mais cela s'est accompagné d'une concentration du secteur. La proportion des entreprises de moins de dix salariés s'est réduite (- 9% pour l'emploi) et le nombre d'entreprises appartenant à un groupe a fortement augmenté (+60% de 1986 à 1994).

C'est dans la catégorie des entreprises de 10 à 49 salariés que le nombre d'emplois a le plus augmenté : 3 543 de plus, 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.

De 1992 à 1994, 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.

Quelles sont les caractéristiques de ces emplois ? Ce sont d'abord principalement des emplois à temps partiels (68% des créations de poste). Ce sont aussi, avant tout, des emplois de conducteur (77 % de l'effectif salarié total) et cette proportion s'est accrue de 4,5 points de 1986 à 1994. Elle 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 de l'entreprise apparaissent de nouveaux postes, liés aux fonctions commerciales, de gestion ou d'entretien du parc, qui expliquent cette décroissance de la part des conducteurs dans l'ensemble des emplois lorsque la taille de l'entreprise augmente.

En moyenne, les gestionnaires représentent 69% des sédentaires, le reste étant essentiellement constitué d'ouvriers (28%).

**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, du fait de la variabilité des durées de service et de leur caractère fragmenté et intermittent, et ce recours se développe. La proportion de salariés à temps partiel est de 32% en 1994 contre seulement 21% en 1986. C'est un mode de gestion plus utilisé dans les petites entreprises que dans les grandes et qui est fréquemment associé aux services de transport scolaire.

Enfin, l'utilisation du temps partiel va de pair avec la présence de conductrices (12% selon l'enquête INRETS de 1993 sur les conditions de travail des conducteurs routiers), conductrices qui travaillent en majorité à temps partiel (58% contre seulement 15% chez les hommes).

Autre facteur de flexibilité : la mobilité, qui est fonction, dans le TRV, de l'activité et du type d'emploi occupé. Globalement, 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%).



TRV

Par contre, 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 leurs débuts dans la profession, contre 24% pour les conducteurs de poids lourds.

Du fait de cette mobilité et de la croissance de l'emploi, le marché du travail de TRV est bien orienté. Les offres d'emplois nouvelles enregistrées par l'ANPE ont augmenté assez fortement (30%) entre 1995 et 1996.

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. Premier constat, 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 lourds travaillant en zone courte et nettement inférieure à celle des conducteurs de TRM de zone longue (54,1 heures).

Tableau 2 - Comparaison de la durée de travail hebdomadaire moyenne des conducteurs à temps plein et à temps partiel.

Services	Durée de travail		Temps partiel/ Temps 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. distance	50,5 h	38,3 h	75,8%

Contrairement aux conducteurs du TRM, les conducteurs d'autocars s'absentant régulièrement plusieurs jours consécutifs de leur domicile sont très minoritaires (10%). Il s'agit de ceux qui effectuent des transports occasionnels en longue distance, en particulier dans le grand tourisme.

L'importance de ces temps de travail est liée à la spécialisation. 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). De plus la variabilité de la durée hebdomadaire de service est plus forte pour les services de transports occasionnels que pour ceux affectés à des lignes régulières. De même, l'amplitude 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 taux de conduite est plus faible (59,4% du total) dans les transports occasionnels que dans les transports réguliers (73,3% du temps de travail total).

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).

Hausse modérée des salaires

Les rémunérations globales garanties par la convention collective du TRV ont connu une hausse moyenne de 1,9% en 1995 et de 2,8% en 1996. 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.

Sur plus longue période, de 1986 à 1992, la progression du salaire brut moyen apparent par tête est de 3,6 % par an. Mais, au cours de la même période, le temps partiel s'est fortement développé dans le secteur. Compte tenu de ce phénomène, le salaire brut moyen pour un équivalent temps plein s'est accru de 4,3% par an de 1986 à 1992.

Selon les déclarations annuelles de données sociales (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 s'établissant à +3% par an, en moyenne, de 1987 à 1992.

A partir de 1992, la croissance des salaires bruts du transport routier de voyageurs décroche de celle des salaires de l'ensemble de l'économie (d'environ un point et demi sur deux ans).

Le salaire brut moyen par tête augmente avec la taille de l'entreprise. L'écart entre les salaires extrêmes est de 34 % (23,5% si l'on compare les salaires d'équivalents temps plein). En outre, les salaires versés par les entreprises de transports occasionnels sont légèrement supérieurs, de 2,7%, à ceux versés par les entreprises de transports réguliers.

La hiérarchie des salaires et le niveau des salaires nets dans le TRV (source DADS) sont très proches de ceux du TRM. Le salaire net moyen des conducteurs se monte à 7 347 francs en 1992. Les agents de maîtrise et les cadres ont des salaires supérieurs de respectivement 40% et 120% à celui des conducteurs.

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 de leur domicile 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 à 7 900 francs et 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 la diversité des services et des primes qui s'y attachent, de la flexibilité que le mode d'organisation suppose.

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 mensuels se situent autour de 7 600 francs.

Pour le transport scolaire, le salaire moyen est d'environ 7 500 francs par mois, supérieur à celui du transport sur lignes régulières en interurbain (7 200 francs par mois), service le moins rémunéré.

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 mais reste cependant moins important (500 à 900 francs) que pour le TRM.