

BILAN SOCIAL DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 1996

Guillaume DELVAUX



A la demande de la direction des transports terrestres (DTT), le service économique et statistique du ministère des transports (SES) a mis en place, il y a près de trois ans, un dispositif d'observation sociale sur le transport routier de marchandises.

Les publications de l'observatoire social des transports sont de deux types :

- un bulletin trimestriel, « la conjoncture sociale du transport routier de marchandises » ;
- deux bilans sociaux annuels du transport routier de marchandises, avec de premiers résultats en mai et un document complet en fin d'année.

Cette note de synthèse est un résumé du dernier bilan complet qui vient d'être diffusé, qui souligne que l'emploi continue à augmenter dans le transport routier de marchandises, en 1996, malgré un ralentissement de l'activité et que le salaire moyen dans le TRM reste faible alors que la durée du travail des conducteurs y est élevée.

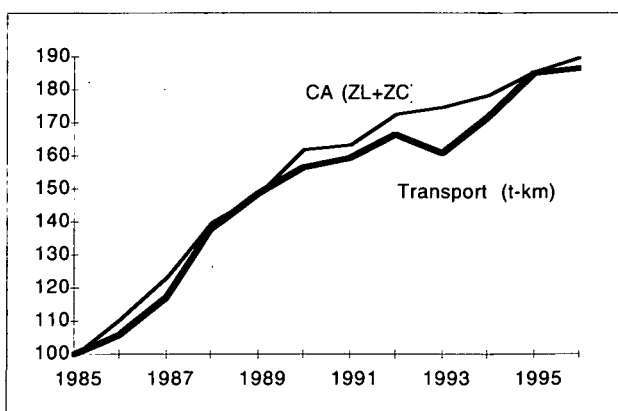
La situation économique du secteur

Après deux bonnes années, 1994 et 1995, où la conjoncture a été favorable au transport routier de marchandises, et avait augmenté de près de 15 % (en tonnes-kilomètres) en deux ans, l'activité s'est stabilisée en 1996.

Les créations d'entreprises sont moins nombreuses en 1996 que lors des deux années précédentes mais, du fait d'une baisse des cessations d'activité, le nombre d'entreprises a augmenté entre 1995 et 1996. Les entreprises créées sont en majorité de très petite taille. L'augmentation du nombre d'entreprises se concentre sur la zone courte, tandis que le nombre d'entreprises de zone longue baisse.

Les prix, en baisse en 1995, se sont redressés en 1996 (+1,3%). Ils ont augmenté plus sensiblement en zone courte qu'en zone longue intérieure, où ils sont restés stables, et ont baissé à l'international. Comme, d'autre part, les coûts ont nettement plus augmenté, notamment le gazole et les frais de personnel, on observe une dégradation du taux de marge des entreprises (part de l'excédent brut d'exploitation dans la valeur ajoutée) en 1996.

Evolution de l'activité du TRM de 1985 à 1996
base 100 en 1985



TRM

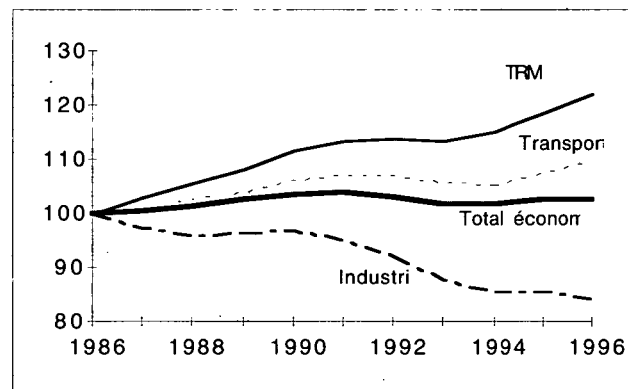
L'emploi

Le nombre de salariés du transport routier de marchandises a continué à croître en 1996 mais à un rythme moins soutenu qu'en 1995. Selon l'UNEDIC, l'effectif salarié du transport routier de marchandises a augmenté, en moyenne annuelle, de 1,9% en 1996 (contre +4,9% en 1995, selon l'EAE), soit environ 4000 emplois supplémentaires. Plus précisément, l'emploi a crû aux deux premiers trimestres (+0,7% et +3,3%), pour ensuite se stabiliser au troisième et se tasser légèrement au quatrième (-1,8%).

Comme en 1995, cette évolution profite aux conducteurs de la zone longue (+11,2% en 1995 et +3,4% en 1996, selon l'EAE) au détriment des conducteurs de zone courte (-1,8% en 1995, -2,9% en 1996).

Le nombre des salariés du transport routier de marchandises a fortement crû au cours des dix dernières années. De plus, moins d'un conducteur sur quatre a plus de dix ans d'ancienneté dans la même entreprise, selon l'enquête DTT/SOFRES-SES sur les conditions de travail des conducteurs routiers. Pour ces deux raisons, les conducteurs sont particulièrement jeunes (les moins de 40 ans représentent près des deux tiers du total).

Evolution de l'emploi de 1986 à 1996 dans le TRM et les autres activités (base 100 en 1986)



Source : Compte de la nation - INSEE

La durée du travail

Les durées de travail des conducteurs du transport routier de marchandises sont toujours élevées en 1996. Elles n'ont que faiblement baissé depuis octobre 1995, date d'entrée en vigueur de l'accord de novembre 1994 sur la réduction du temps de travail des conducteurs routiers.

Ces durées augmentent avec le nombre de nuits d'absence du domicile. La durée moyenne hebdomadaire du temps de service (pour une semaine de travail complète, de cinq jours et plus) varie de 50,9 heures, en 1996, pour les salariés rentrant tous les jours à leur domicile, à 56 heures pour ceux qui en sont absents d'une à trois nuits et 61,2 heures pour les « très grands routiers », absents pendant quatre nuits et plus.

Un « très grand routier » sur deux travaille soixante heures ou plus par semaine, et plus d'un sur trois travaille le « week-end », selon l'enquête DTT/SOFRES-SES.

Temps de service des conducteurs routiers en 1996 selon le rythme de travail

	Conducteurs rentrant chaque jour	Conducteurs absents 1 à 3 nuits	Conducteurs absents 4 nuits et plus	Ensemble
Temps de conduite	31,5 h	35,6 h	41,4 h	35,3 h
Autres temps	19,4 h	17,7 h	19,2 h	19,7 h
Temps total de service	50,9 h	53,3 h	60,8 h	55,0 h

Source : DTT/SOFRES-SES

(série recalée)

Les rémunérations

En 1996, le taux de salaire des ouvriers a augmenté moins vite dans les transports (+2%) que dans l'ensemble des activités (+2,6%). Le taux d'inflation étant presque du même ordre (+1,7% en 1996), ce résultat se traduit en 1996, comme en 1995, par une quasi-stagnation du pouvoir d'achat.

En termes de niveau de salaire, le transport routier de marchandises se situe, dans l'ensemble des branches des transports, au bas de l'échelle ; le salaire annuel moyen dans le TRM est inférieur de 22% à celui de l'ensemble du secteur des transports.

Mais, à côté des salaires, les conducteurs routiers du TRM perçoivent des frais de route correspondant notamment aux astreintes effectuées. Ils représentent entre 22% et 38% des sommes perçues par les conducteurs routiers du TRM. Ils sont trois fois plus élevés pour les conducteurs passant quatre nuits et plus par semaine hors de leur domicile que pour ceux rentrant tous les soirs chez eux. C'est le seul élément du revenu qui soit corrélé à leur durée du travail.

La taille des entreprises a peu d'influence sur les revenus des conducteurs (salaires et primes). On constate en revanche que les revenus augmentent légèrement avec l'âge et l'ancienneté.

Depuis plusieurs années, les charges patronales tendent à se stabiliser. Elles représentent aujourd'hui 43% du salaire brut.

Rémunérations des conducteurs routiers en 1996 selon le rythme de travail

Rythme de travail	Salaire net	Primes	Frais de route	Total
Rentre chaque jour	7 076	502	1 543	9 121
Absent 1 à 3 nuits	7 363	478	3 374	11 215
Absent 4 nuits et plus	7 311	502	4 070	11 883
Ensemble	7 205	498	2 706	10 409

Source : DTT/SOFRES-SES

La formation

Les salariés des transports routiers ont un niveau moyen de formation relativement faible (près d'un sur deux n'a pas de diplôme ou a seulement le BEPC, contre un sur trois pour l'ensemble de l'économie). Mais ce niveau tend à s'élever progressivement par l'augmentation du nombre des titulaires d'un BEP ou d'un CAP (42% des salariés du transport routier ont l'un de ces deux diplômes en 1996 contre 36% en 1989). Cette formation n'a cependant pas toujours un rapport direct avec le métier exercé. En effet, d'après l'enquête DTT/SOFRES-SES, 52,9% des conducteurs diplômés possèdent un diplôme sans rapport avec le transport.

La croissance rapide des effectifs en formation « transports » à laquelle on assiste depuis quelques années (+50,6% entre 1992 et 1996) devrait encore s'accélérer avec le développement des formations minimales obligatoires, initiales et continues, mises en place en application du contrat de progrès.

A côté de ces formations apparues récemment, la majeure partie des conducteurs routiers en formation continue suit des stages de perfectionnement liés à la conduite de véhicules transportant des matières dangereuses.

TRM

Répartition des salariés par diplômes et pour chaque secteur d'activité, en 1989 et en 1996 (en %)

		Sans diplôme ou Bepe	Bep ou Cap	Bac ou plus	Ensemble
1989	Transport routier	53,1	35,9	11,0	100
	<i>dont TRM</i>	54,3	36,8	8,9	100
	<i>dont TRV</i>	51,3	34,8	13,9	100
	Total transport	47,7	34,8	17,6	100
	Total "économie"	43,9	28,1	28,0	100
1996	Transport routier	45,7	42,2	12,1	100
	Total transport	39,1	37,8	23,1	100
	Total "économie"	35,4	30,0	34,6	100

Source : Enquêtes Emploi - INSEE

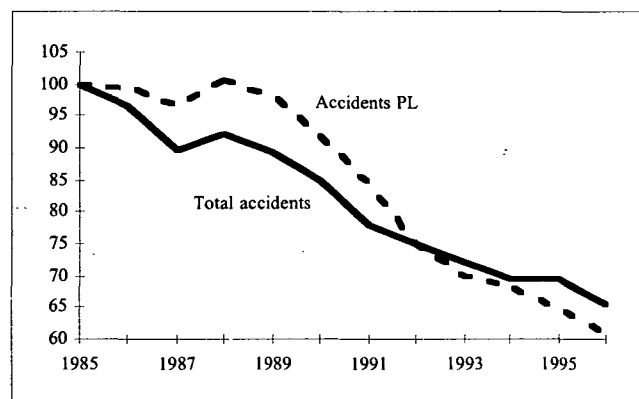
Les accidents du travail

Le transport routier de marchandises est une activité à risques : en 1995, sur un effectif salarié de près de 182 000 personnes, plus de 18 000 ont été victimes d'accidents du travail avec arrêt, soit une proportion de 10,2%, alors que le taux correspondant pour l'ensemble des industries du transport et de la manutention était de 7,6% et celui pour l'ensemble des secteurs de 4,6%. Ces taux sont néanmoins en diminution depuis 1991.

Les risques d'accidents diminuent mais leur gravité s'accroît avec l'âge du salarié. Les accidents surviennent le plus souvent à l'occasion d'opérations de manutention et touchent surtout les ouvriers non qualifiés.

Le nombre des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd (5,8% des accidents en 1996) tend à diminuer mais la gravité de ces accidents augmente. Pour ces accidents impliquant un poids lourd, le taux de gravité (nombre de blessés graves et de tués sur nombre de conducteurs accidentés) est près de deux fois plus élevé que le taux correspondant pour l'ensemble des accidents (11,2% et 6,1%, en 1996).

Evolution du nombre total d'accidents de la route et du nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd, de 1985 à 1996 (base 100 en 1985)



Source : ONISR/DSCR