

## LA DURÉE DU TRAVAIL ET LES RÉMUNÉRATIONS DES CONDUCTEURS ROUTIERS : UN BILAN DE TROIS ANS D'ENQUÊTE

Guillaume DELVAUX

Les conducteurs routiers travaillent souvent dans des petites entreprises. Il forment une population jeune mais peu formée. Leur temps de service, constitué de temps de conduite mais aussi de temps de chargement ou déchargement et des temps d'attente, dépend fortement de leur rythme de travail défini par le nombre de nuits passées hors de leur domicile. Il est en moyenne de 55 heures, dont 35 heures de conduite, et a peu évolué depuis 1995.

L'essentiel de la différence de revenus entre conducteurs routiers réside dans les frais de route, essentiellement versés aux « très grands routiers ». Le salaire net moyen est de 7 250 francs en 1997, primes comprises. Les frais de route peuvent augmenter de moitié ce salaire pour les « très grands routiers ».

La majorité des conducteurs routiers travaille dans des petites entreprises : 20% dans une entreprise de moins de 10 salariés et 41% dans une entreprise de 10 à 49 salariés. Un sur cinq travaille pour une entreprise qui appartient à un groupe. Les deux tiers travaillent dans une entreprise spécialisée dans la zone longue. Environ 7% des conducteurs sont des travailleurs indépendants, mais plus du tiers de ces travailleurs indépendants travaillent en sous-traitance d'un transporteur ou n'ont qu'un seul client.

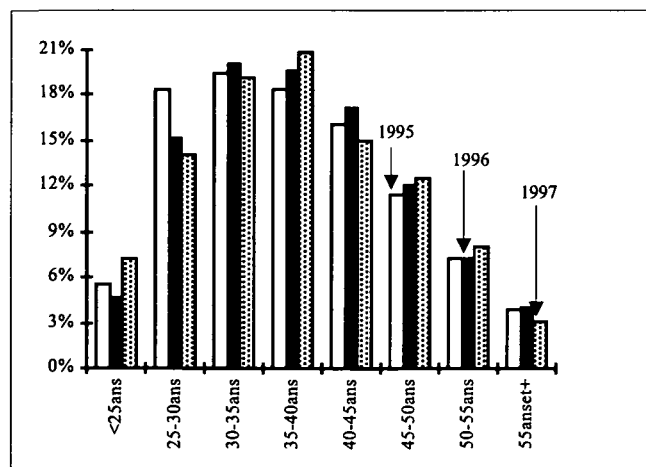
La population des conducteurs routiers peut être répartie en trois groupes assez distincts en termes de conditions de travail et de rémunérations.

Les « sédentaires » (52 %) rentrent tous les jours chez eux. Les « très grands routiers » (31 %) sont absents de chez eux au moins quatre nuits par semaine. Entre ces deux catégories extrêmes, 18 % des conducteurs sont absents de chez eux entre une et trois nuits par semaine.

**Une profession  
jeune  
et peu diplômée**

La population des conducteurs routiers est jeune : en 1997, 61% des conducteurs ont moins de 40 ans et l'âge moyen est de 37 ans et demi. On constate cependant une légère modification de la pyramide des âges ces dernières années au profit des personnes âgées de 35 à 50 ans (cf. graphique 1).

Graphique 1 : Structure par âge des conducteurs routiers en 1995, 1996 et 1997



Source : Enquête DTT/SOFRES-SES

## SOCIAL

Par ailleurs, l'ancienneté moyenne des conducteurs routiers est de quatorze ans dans la profession et de sept ans dans la même entreprise. Les deux-tiers des conducteurs interrogés ont exercé auparavant un autre métier, qui était « ouvrier » dans quatre cas sur cinq.

En 1997, un conducteur sur trois n'a aucun diplôme et un sur deux a un CAP : 60% des diplômés sont sans rapport avec les transports.

La part des conducteurs ayant reçu une formation dans les douze derniers mois augmente significativement entre 1995 et 1997 (+4%). Les conducteurs qui ont moins de trois ans d'expérience dans la profession, ceux qui travaillent dans des grandes entreprises et les « grands routiers » (s'absentant de leur domicile au moins une nuit par semaine) sont ceux qui en bénéficient le plus.

**Des temps de service hebdomadaires supérieurs à 60 heures pour le tiers des conducteurs**

La durée du travail croît fortement avec le nombre de nuits d'absence du domicile. En 1997, la durée moyenne hebdomadaire du temps de service varie de 50,6 heures, pour les conducteurs qui rentrent tous les soirs à leur domicile, à 54,6 heures pour ceux qui sont absents de une à trois nuits et 61,5 heures pour les « très grands routiers » (cf. tableau 1). On constatait à peu près les mêmes écarts en 1995 et 1996, à savoir une différence de temps de service d'une dizaine d'heures entre les deux catégories extrêmes. Les temps de service hors conduite ne sont pas, contrairement au temps de conduite, corrélés au rythme de travail. Ces différences de temps de service sont essentiellement dues à des écarts entre temps de conduite, les autres temps de service (attente, chargement, déchargement) variant peu d'une catégorie de conducteur à l'autre.

Tableau 1 : Temps de service hebdomadaires des conducteurs en 1997 selon le rythme de travail

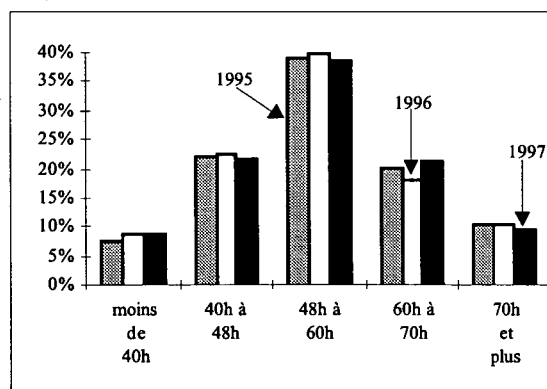
	Temps de conduite	Autres temps	Temps de service
Rentrant chaque jour	31,8h	18,8h	50,6h
Absents 1 à 3 nuits	35,6h	19,0h	54,6h
Absents 4 nuits et +	41,0h	20,5h	61,5h
Ensemble	35,3h	19,3h	54,7h

Source : Enquête DTT/SOFRES-SES

Ni la taille de l'entreprise, ni le statut de salarié ne semblent être des facteurs qui influencent la durée du travail des conducteurs routiers. Il ne semble pas, non plus, que les temps de service fluctuent beaucoup d'une semaine sur l'autre car plus des trois-quarts des conducteurs déclarent que la semaine sur laquelle on les interroge correspond à une semaine normale.

La répartition par tranche de temps de service des conducteurs routiers (cf. graphique 2) permet de constater que plus de 31% des conducteurs travaillent plus de 60 heures et qu'à peine 9% d'entre eux travaillent moins de 40 heures par semaine. Cependant, on constate une différence très nette en fonction du rythme de travail : 43% des conducteurs qui rentrent tous les soirs à leur domicile travaillent moins de 48 heures par semaine mais, à l'opposé, un « très grand routier » sur deux travaille 60 heures ou plus par semaine.

Graphique 2 : Répartition des temps de service hebdomadaires des conducteurs en 1995, 1996 et 1997



Source : Enquête DTT/SOFRES-SES

## SOCIAL

On a observé une baisse des temps de service globaux des conducteurs d'environ une heure et demie entre le milieu de l'année 1995 et la fin de 1996 (cf. tableau 2) ; il semble que cette tendance se soit inversée au cours de l'année 1997 et que l'on retrouve le même niveau qu'en 1995. L'augmentation du temps de travail au dernier semestre 1997 s'observe surtout pour les conducteurs qui rentrent tous les soirs à leur domicile ou pour les « très grands routiers » où elle est d'environ une heure et demie par semaine ; elle est plus faible (de l'ordre d'une demie heure) pour la catégorie intermédiaire mais l'inversion de tendance a eu lieu pour eux un semestre plus tôt.

**Tableau 2 : Evolution semestrielle des temps de service des conducteurs routiers**

	95T2 95T3	95T4 96T1	96T2 96T3	96T4 97T1	97T2 97T3
Rentrant chaque jour	51,7 h	51,4 h	51,0 h	50,0 h	51,6 h
Absents 1 à 3 nuits	55,9 h	54,4 h	53,0 h	54,3 h	54,8 h
Absents 4 nuits et +	61,5 h	59,9 h	61,1 h	60,5 h	62,2 h
Ensemble	55,5 h	54,6 h	54,5 h	54,0 h	55,5 h

Source : Enquête DTT/SOFRES-SES

**Des revenus dépendant fortement des frais de routes, liés au nombre de nuits d'absence**

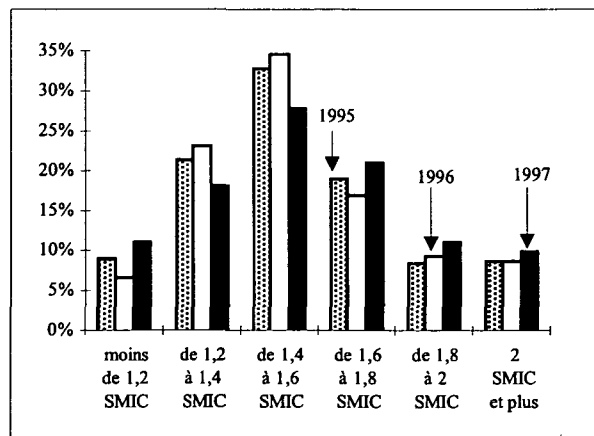
La part des différents éléments du revenu (salaire, primes et frais de route) varie beaucoup selon le rythme de travail des conducteurs routiers. Pour les conducteurs qui rentrent tous les soirs à leur domicile, le salaire représente environ 80% des revenus et les frais de route 14%. Pour les « très grands routiers » (ceux qui s'absentent de leur domicile au moins quatre nuits par semaine), ces proportions diffèrent très nettement : les frais de route représentent, en effet, plus du tiers des sommes qu'ils perçoivent et le salaire seulement un peu plus de 60%. Ces proportions sont intermédiaires pour les conducteurs qui s'absentent de chez eux une à trois nuits par semaine. La part des primes dans le revenu, qui a subi une nette érosion entre 1995 et 1997, est de l'ordre de 3% en 1997.

Ainsi, si les écarts de salaire moyen (primes comprises) entre les différentes catégories de conducteurs ne sont pas très conséquents (de 7 113 F à 7 255 F, en 1997), ce sont les frais de route qui font l'essentiel de la différence entre les revenus (de 1 132 F à 3 816 F, en 1997, selon les catégories).

Que ce soit dans les petites ou les grandes entreprises, le salaire (primes comprises) n'est pas significativement différent en zone longue et en zone courte et il n'est pas lié à la durée du travail. Les frais de route, au contraire, sont presque trois fois plus élevés en zone longue qu'en zone courte et augmentent fortement avec la durée du travail ; la taille de l'entreprise, par contre, joue peu sur leurs niveaux.

La distribution de la rémunération (hors frais de route) par rapport au SMIC est sensiblement la même pour les trois années étudiées (cf. graphique 3) : environ un tiers des conducteurs gagne moins de 1,4 fois le SMIC, un tiers d'entre eux entre 1,4 et 1,6 fois le SMIC et un dernier tiers des conducteurs reçoit plus de 1,6 fois le SMIC. Le salaire mensuel médian est supérieur de 50% au SMIC :

**Graphique 3 : Distribution des salaires (primes comprises) des conducteurs par rapport au SMIC en 1995, 1996 et 1997**



Source : Enquête DTT/SOFRES-SES

## SOCIAL

L'évolution récente de la rémunération est faible et peu significative compte tenu de l'aléa lié au sondage. On constate cependant une hausse du salaire net hors primes de 8% entre le milieu de l'année 1995 et le début de 1997, mais un ralentissement en fin de période (cf. tableau 3). Parallèlement à cette hausse modérée du salaire net, on assiste à un recul très net du montant moyen des primes (- 42% entre le milieu de l'année 1995 et le début de 1997) et à une hausse légère du montant moyen des frais de route (+6%).

Tableau 3 : Evolution semestrielle des revenus mensuels des conducteurs routiers (en francs)

	95T2	95T4	96T2	96T4
	95T3	96T1	96T3	97T1
Salaire	6 736	7 105	7 224	7 253
Primes	665	558	515	384
Frais de route	2 613	2 623	2 709	2 780
Total	10 014	10 285	10 448	10 418

Source : Enquête DTT/SOFRES-SES

### Trois ans d'enquête sur les conditions de travail des chauffeurs routiers

Le service économique et statistique (SES) et la direction des transports terrestres (DTT) du ministère de l'équipement, des transports et du logement ont mis en place en 1995 un dispositif d'observation statistique des conditions de travail dans le transport routier de marchandises pour suivre les effets du contrat de progrès. La réalisation d'une enquête permanente légère sur la durée du travail et les rémunérations des conducteurs fait partie de ce dispositif.

Cette enquête consiste à interroger des conducteurs routiers sur les horaires de la semaine précédente et la dernière rémunération mensuelle. Chaque trimestre, 750 conducteurs sont interrogés par des enquêteurs de la SOFRES. Le SES assure l'exploitation et l'analyse statistique des résultats ainsi rassemblés.

Ce dispositif léger s'inscrit dans le prolongement des enquêtes réalisées par l'INRETS en 1975, 1983, 1993 et dont la prochaine devrait avoir lieu à la fin de l'année 1998 ou au début de 1999. Ces enquêtes portent également sur les conditions d'emploi des conducteurs routiers mais utilisent une méthode plus approfondie pour la sélection de l'échantillon et le relevé des temps de travail (carnets de temps) ; lourdes et coûteuses, de telles enquêtes ne peuvent pas être réalisées tous les ans, d'où la nécessité de procéder à des intervalles réguliers à des actualisations.

Comme pour toute enquête statistique par sondage, les résultats peuvent être affectés d'un aléa statistique (1 % ou 2 % compte tenu de la taille de l'échantillon). C'est pour cette raison qu'il convient d'analyser les résultats d'un trimestre sur l'autre avec prudence. Les évolutions doivent être interprétées en tendance, notamment celles relatives à la durée du travail pour lesquelles peuvent s'ajouter des erreurs de mesure liées au mode d'interrogation des conducteurs dans la mesure où il est fait appel à leur mémoire des différentes périodes de temps passées à travailler au cours de la semaine précédente.

Les résultats de l'ensemble de l'année 1997 seront publiés au printemps 1998 dans le Bilan social annuel du transport routier de marchandises ainsi que dans le rapport à la Commission des comptes des transports de la nation, en juin.