



BILAN SOCIAL DU TRM : L'ANNÉE 1998 A ÉTÉ UNE ANNÉE FASTE POUR L'EMPLOI, MAIS LES CONDITIONS DE TRAVAIL SONT DEMEURÉES DIFFICILES

Franck PIOT

L'année 1998 a connu un vif essor de l'emploi dans le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (TRM).

La croissance de l'activité s'est maintenue avec une progression du nombre de tonnes-kilomètres transportées de 7,3 % contre 4,1 % en 1997. Elle s'est accompagnée d'un essor de l'emploi de 8 % en 1998. Environ 18 000 emplois salariés ont été créés. Simultanément, le nombre de conducteurs du transport routier de marchandises à la recherche d'un emploi a reculé de 18 %.

Les salariés du TRM conservent des caractéristiques originales. Ce sont principalement des ouvriers exerçant le métier de conducteur et les femmes y sont très minoritaires. Ils sont plus jeunes que ceux des autres secteurs et dotés d'un niveau de formation plutôt faible, bien qu'en constante progression.

Les conditions de travail dans le transport routier de marchandises restent difficiles.

Le revenu moyen (salaire et primes incluses) avoisine 8 100 francs et varie selon le rythme de travail. La prise en considération du remboursement des frais de route amplifie les écarts de gain.

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs reste supérieur à 50 heures et varie selon le rythme de travail. Il oscille de 52 heures pour les conducteurs rentrant chaque soir à leur domicile à plus de 60 heures pour ceux qui s'en absentent au moins quatre nuits. En progression en 1998, la durée des temps de service baisse au premier semestre 1999.

Les salariés du TRM exercent leur activité dans des conditions difficiles. Les accidents du travail n'y sont pas rares. Plus du tiers des accidents avec arrêt de travail du groupe « Transport et manutention », en 1996, concerne les salariés du TRM. Enfin, malgré un repli sur longue période, les accidents de la route impliquant un conducteur de poids lourd restent graves en 1998 : 1 102 personnes y ont trouvé la mort dont 108 conducteurs de poids lourds.

Un essor remarquable de l'emploi

Tous modes confondus, les transports intérieurs de marchandises ont connu en 1998 une baisse de leur rythme de croissance (+ 2,5 % en 1998 après + 4,2 % en 1997). Cela est imputable à la partie « transport intérieur » du transport international et du transit, du fait de l'atonie du commerce extérieur européen en 1998 après une année 1997 très favorable.

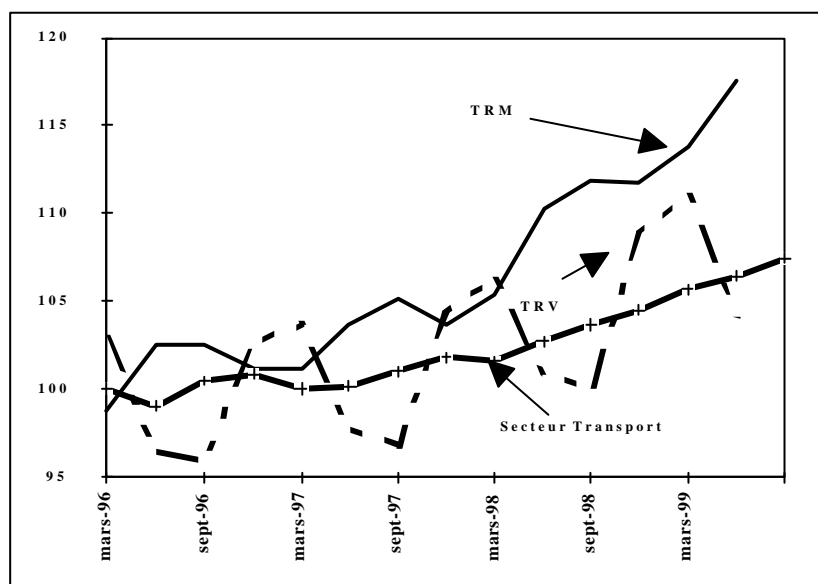
Cependant, la croissance du transport routier de marchandises (TRM) s'est maintenue avec une progression du nombre de tonnes-kilomètres transportées de 3,3 % contre 3,6 % en 1997. Comme les années précédentes, cette dynamique repose sur d'importantes disparités entre le transport pour compte d'autrui et le transport pour compte propre : la croissance du compte d'autrui s'est amplifiée (+ 7,3 %, après + 4,1 % en 1997) alors que le recul du compte propre s'accélère (- 9,8 % contre - 5,3 %).

Comme en 1997, la croissance de l'activité s'est traduite, en 1998, par une progression de l'emploi. Elle se produit à un rythme plus soutenu dans le secteur du transport (+ 3,1 %) que dans l'ensemble de l'économie (+ 2,2 %). Le transport routier de marchandises a contribué de manière déterminante à cette embellie

SOCIAL

(graphique 1). Le nombre de salariés de ce secteur a augmenté dans le champ UNEDIC de 8 % en 1998, en moyenne annuelle, soit un doublement du taux de croissance par rapport à 1997. Au total, près de 18 000 emplois ont été créés en un an (soit 6 % de l'ensemble des créations d'emplois de l'année). Cette dynamique prévaut encore au premier semestre de l'année 1999 : du 30 juin 1998 au 30 juin 1999, l'effectif salarié a augmenté de 9 %, passant de 231 000 à 252 000 salariés.

Graphique 1 : évolution de l'emploi de mars 1996 à juin 1999, dans le transport routier de marchandises et les autres activités (base 100 en mars 1995)



Source : DARES, INSEE et UNEDIC

Le travail à temps partiel reste marginal dans le secteur du transport (7,4 % des actifs occupés dans le transport en 1998, d'après l'enquête emploi, contre 17,3 % pour l'ensemble de l'économie) et tout particulièrement dans le transport routier de marchandises (moins de 5 % pour les salariés du TRM, depuis 1990), ce qui est lié à la nature de l'activité et à la faible présence féminine dans ce secteur. Par contre, pour la deuxième année consécutive, le recours à l'intérim va de pair avec l'essor des effectifs salariés. Entre décembre 1997 et décembre 1998, le nombre d'emplois temporaires dans le TRM s'élève à 6 500 personnes en équivalent temps plein (soit 1,5 % de l'ensemble des effectifs intérimaires et plus de 2 % des salariés du TRM). Le recours au travail temporaire ne faiblit pas au premier semestre de l'année 1999.

L'essor des recrutements a un impact positif sur les statistiques du chômage. Le nombre de conducteurs du transport routier de marchandises à la recherche d'un emploi baisse de plus de 18 % en un an : il atteint 29 933 en décembre 1998. Ce recul persiste au premier semestre 1999. Cependant, il concerne surtout les personnes dont l'ancienneté d'inscription à l'agence nationale pour l'emploi (ANPE) est la plus courte. Ainsi, la part des chômeurs de longue durée s'accroît d'un point entre décembre 1997 et décembre 1998 pour atteindre près de 39 %.

Traditionnellement, le secteur des transports se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers, 52,9 % contre 26,1% pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de 1998. La représentation ouvrière est particulièrement forte dans le transport routier de marchandises : selon la même source, plus de deux salariés sur trois sont des ouvriers.

La part des femmes au sein des salariés du TRM reste quasiment stable à un niveau faible. Selon l'UNEDIC, un peu plus d'un salarié sur dix est une femme, pour un salarié sur cinq du secteur des transports et 44 % des actifs salariés, en 1998, selon l'enquête emploi.

SOCIAL

Des actifs plutôt jeunes et de niveau de formation modeste mais qui progresse

Le transport routier de marchandises, secteur à forte croissance de l'emploi depuis dix ans et à mobilité élevée, se caractérise par une pyramide des âges plus jeune que celle des autres secteurs des transports (tableau 1). Ainsi, les salariés de 40 ans et moins représentaient 63,7 % de la population en 1997, d'après les déclarations annuelles de données sociales (DADS), contre 55 % dans le transport routier de voyageurs et 47,4 % dans le ferroviaire. L'âge moyen des conducteurs routiers est d'environ 38 ans, selon l'enquête DTT/SOFRES/SES.

Tableau 1 : pyramide des âges des salariés du secteur des transports

	Moins de 26 ans	De 26 à 35 ans	De 36 à 55 ans	Plus de 55 ans
Fer	7,2	18,8	73,2	0,8
TRV	10,6	28,9	54,2	6,3
TRM	13,2	35,0	48,0	3,8
Aérien	10,0	33,9	54,1	2,0
Services Auxiliaires	17,3	36,0	43,3	3,4
Ensemble	12,9	31,3	55,3	3,1

Source : DADS 1997, SES

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'Etat ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contre partie d'emploi applicable pour chaque départ. Au 31 décembre 1998, 2 389 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif.

La forte proportion d'ouvriers dans le TRM va de pair avec un niveau de formation faible : la proportion des salariés ayant au moins le baccalauréat est de 12,1 % dans le transport routier contre 23 % pour l'ensemble des transports et 36,1 % dans l'ensemble de l'économie. Par ailleurs, l'enquête précitée de la SOFRES montre également que, parmi les conducteurs diplômés (quel que soit leur âge), un sur trois possède un diplôme en rapport avec les transports.

Néanmoins, la formation des salariés du transport routier de marchandises s'améliore. Par exemple, en 1998, le nombre de salariés du TRM entrés en formation en alternance (y compris les contrats d'apprentissage) progresse de nouveau (+ 7 %) et atteint près de 7 000 personnes.

En 1998, troisième année pleine de délivrance de l'attestation de formation, 9 892 stagiaires ont suivi la formation initiale minimale obligatoire (FIMO), soit une croissance de 43 % par rapport à l'année précédente : cela représente environ 5 % de la population totale des conducteurs et près de 12 % de celle des conducteurs sans diplôme. Par ailleurs, au cours de cette même année, près de 42 000 attestations de formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) ont été délivrées, alors que seules 3 000 l'avaient été en 1996 et 14 000 en 1997.

Le montant des rémunérations augmente

D'après les résultats de l'enquête du ministère de l'emploi et de la solidarité sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'oeuvre (enquête ACEMO), l'augmentation moyenne annuelle du taux de salaire horaire des ouvriers a été très légèrement plus faible en 1998 dans les transports que dans l'ensemble de l'économie : + 1,8 % contre + 1,9 %. Le taux d'inflation étant de 0,5 % en 1998, le pouvoir d'achat progresse de 1,3 %. L'accroissement des rémunérations intervient dans un contexte de baisse des charges patronales. Les cotisations sociales payées par les employeurs, selon l'EAE, ne représentent plus que 42,2 % des salaires et traitements bruts en 1997 contre 43,7 % en 1992.

Les conducteurs perçoivent une rémunération nette (salaire et primes comprises) légèrement supérieure à 8 100 francs (tableau 2). Le niveau des rémunérations varie selon le rythme de travail. Les conducteurs rentrant tous les soirs à leur domicile reçoivent une rémunération de près de 4 % inférieure à celle des conducteurs qui s'en absentent au moins une nuit. La prise en considération du remboursement des frais de route accentue les différences de niveaux de gains : les conducteurs qui ne rentrent pas chaque soir à leur domicile gagnent 26 % de plus que ceux qui y rentrent tous les soirs.

Le montant moyen des frais de route des conducteurs routiers exerçant dans le transport en zone longue est près de deux fois et demi plus élevé que celui de l'indemnité perçue au même titre par les conducteurs de la zone courte :

SOCIAL

4 039 francs contre 1 422 francs. Comme, par ailleurs, les salaires et les primes évoluent peu avec l'activité principale du conducteur, c'est principalement grâce aux frais de route que les conducteurs faisant du transport de longue distance se situent au sommet de la hiérarchie des sommes perçues par l'ensemble des conducteurs du compte d'autrui : 12 300 francs en moyenne par mois, soit environ 30 % de plus que les conducteurs de zone courte (9 500 francs).

Tableau 2 : rémunération mensuelle et frais de route selon le rythme de travail en 1998

Nbre de nuitées hors du domicile	Salaire	Primes	Frais de route	Total
Ensemble	7 850	270	3 146	11 266
Pas d'éloignement	7 633	312	1 846	9 791
Eloignement	8 024	254	4 151	12 429
dont				
1 à 3 par semaine	8 001	289	3 816	12 106
plus de 3	8 042	225	4 422	12 689

Source : SOFRES/DTT-SES

Par contre, le montant du gain net (salaire plus primes) est peu sensible à la durée de travail : hors frais de route, l'écart entre les gains mensuels moyens les plus élevés et les plus faibles ne dépasse guère plus de 200 francs. En revanche, si le gain net moyen des conducteurs augmente modestement avec l'âge, l'effet de l'ancienneté dans l'entreprise est plus prononcé (tableau 3). Toutefois, comparé à ce qui prévaut dans l'ensemble des secteurs d'activité, cet effet est plus faible : l'écart de rémunération entre un ouvrier dont l'ancienneté dans l'entreprise est de moins d'un an et celui dont l'ancienneté est d'au moins dix ans est de près de 40 % pour l'ensemble des secteurs d'activité selon l'enquête emploi de mars 1998, alors qu'il ne dépasse guère 10 % pour le TRM selon l'enquête SOFRES.

Tableau 3 : structure de la rémunération mensuelle et des frais de route selon l'ancienneté en 1998 (base 100 : ensemble)

	salaire+primes	frais de route	Ensemble
moins d'un an	95,4	100,1	96,7
de 1 à 5 ans	98,6	105,4	100,5
de 5 à 10 ans	102,2	96,8	100,7
10 ans et plus	105,7	94,5	102,5
Ensemble	100	100	100

Source : SOFRES/DTT/SES

D'autres facteurs sont à l'origine de la différenciation du montant du gain net. Ce dernier varie selon la nature du produit transporté et intègre, par exemple, une prime de risque associée au transport de produits dangereux.

Le temps de service des conducteurs ne diminue pas en 1998

La durée du travail dépend avant tout du rythme de travail, du nombre de nuits passées hors du domicile (tableau 4). Dans le compte d'autrui, la durée moyenne du temps de service, pour une semaine de travail de cinq jours et plus, en 1998, varie de 52 heures pour les salariés rentrant tous les jours à leur domicile, à 55,7 heures pour ceux qui en sont absents une à trois nuits par semaine et à 62,6 heures pour ceux qui en sont absents pendant quatre nuits et plus, qu'on dénommera ici « très grands routiers ».

L'importance relative de l'activité de conduite augmente avec le nombre de nuits d'absence : 66 % pour les « très grands routiers », 64 % pour ceux absents d'une à trois nuits contre 61 % pour les conducteurs rentrant chaque jour.

Tableau 4 : temps de service hebdomadaire des conducteurs en 1998, selon le rythme de travail (semaine de 5 jours et plus)

	temps de conduite	autres temps	temps de service
-Sédentaires	31,4	20,6	52,0
-Routiers	39,9	20,4	60,3
absents 1 à 3 nuits	36,3	19,4	55,7
absents 4 nuits et +	41,6	20,9	62,6
ensemble	35,4	20,5	55,9

Source : SOFRES/DTT-SES

SOCIAL

Durant l'année 1998, on observe une augmentation de la durée des temps de service des conducteurs (tableau 5). Toutefois, cette évolution s'inverse au premier semestre 1999, les temps de service des conducteurs rentrant à leur domicile tous les soirs et des « très grands routiers » diminuent respectivement de 1,5 heure et 1,3 heure.

Tableau 5 : évolution temps de service hebdomadaire des conducteurs selon le rythme de travail (semaine de 5 jours et plus)

Nbre de nuitées hors du domicile	95t3-95t4	97t3-97t4	98t1-98t2	98t3-98t4	99t1-99t2
Ensemble	56,1	56,3	55,4	56,1	55,6
Pas d'éloignement	53,3	52,3	51,3	53,1	51,6
Eloignement	59,5	60,5	59,7	61,0	59,9
dont					
1 à 3 par semaine	55,9	55,6	55,5	55,5	56,7
plus de 3	61,5	63,3	62,1	63,0	61,7

Source : SOFRES-MV2 (depuis avril 1999)/DTT-SES

Les fluctuations constatées des durées moyennes du temps de service par taille d'entreprise sont difficilement interprétables. Il semble néanmoins que le temps de conduite soit plus important dans les petites entreprises que dans les plus grandes.

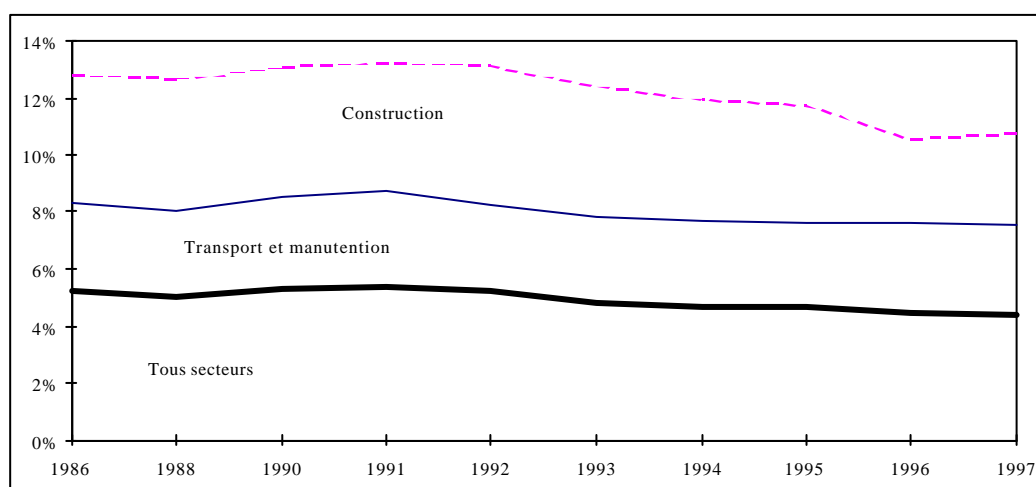
Le rythme de travail apparaît corrélé avec la situation familiale : 74 % des conducteurs célibataires sont des « très grands routiers » contre 69 % de ceux qui vivent en couple. Les conducteurs vivant en couple ont par ailleurs un rythme de travail plus régulier que leurs collègues célibataires : 26 % d'entre eux ont travaillé plus de cinq jours durant la semaine couverte par l'enquête contre 31 % des conducteurs célibataires.

Les accidents du travail et de la circulation restent à des niveaux élevés

La caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAM) a évalué à 56 331 en 1998 le nombre d'accidents du travail avec arrêt dans l'ensemble des secteurs du transport et de la manutention pour un effectif voisin de 735 000 salariés. Le rapport de ces deux nombres donne un « taux de risque » de 7,6 %, qui place le secteur parmi les plus accidentogènes après celui de la construction, dont le taux de risque avoisine 11 % ; le risque est de moins de 5 % pour l'ensemble de l'économie.

Si l'on analyse son évolution sur longue période, on constate que le taux de risque des transports et de la manutention est demeuré pratiquement stable, aux alentours de 7,6 %, entre 1985 et 1997, alors que dans la construction le taux de risque connaît une diminution plus sensible depuis 1992 (graphique 2).

Graphique 2 : taux de risque d'accident du travail avec arrêt



Source : CNAM



SOCIAL

Le transport routier de marchandises contribue largement au nombre des arrêts de travail recensés : en 1996, il représentait le quart des effectifs salariés de l'ensemble « Transport et manutention », mais 34 % du total des accidents avec arrêt enregistrés dans l'ensemble du secteur, 40 % des accidents avec incapacité permanente (IP) et enfin près de 50 % du total des décès (74 décès ont été enregistrés dans le TRM en 1996).

On observera en outre l'importance relative des accidents avec arrêt chez les salariés du TRM de moins de 40 ans, par rapport à celui des classes d'âge supérieures. Si l'on tient compte, en revanche, de la gravité en ne considérant que les statistiques d'accidents avec incapacité permanente (IP), c'est la situation inverse qui prévaut : en 1996, les salariés de plus de 40 ans représentaient 53 % des victimes d'accidents avec incapacité permanente alors que leur part dans le total des salariés du TRM est d'environ 40 %.

En 1998, 1 102 personnes ont trouvé la mort dans un accident impliquant au moins un poids lourd, soit 13 % du nombre de tués en France, en 1998, sur la route (8 437). La même année, 108 conducteurs de poids lourds ont été tués sur la route. Près d'une fois sur deux, l'accident mortel a lieu sans qu'un autre véhicule soit impliqué et neuf décès sur dix interviennent en rase campagne. De 1986 à 1998, le nombre total des accidents corporels et celui des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd ont diminué de 33 % pour les premiers (124 387 accidents contre 184 615) et de 40 % pour les seconds (6 639 accidents impliquant au moins un poids lourd en 1998 contre 11 017 en 1986).

Méthodologie de l'enquête conjoncturelle

En l'absence de base de sondage permettant d'extraire un échantillon, c'est la méthode des quotas qui a été retenue pour l'enquête conjoncturelle relative à la durée du travail dans le TRM. L'échantillon a été stratifié, a posteriori, sur deux variables, la taille de l'entreprise employant le conducteur et le rythme de travail de celui-ci, pour ensuite agréger les réponses individuelles.

Le poids des diverses strates est déduit des résultats de l'enquête de l'INRETS de 1993, seule source permettant de connaître l'importance, dans la population des conducteurs, des divers types de rythme de travail (conducteurs rentrant tous les soirs, absents 1 à 3 nuits, absents 4 nuits et plus). De plus, les pondérations des catégories de conducteurs sont supposées invariants.

Les résultats bruts concernant les temps de conduite étaient tout à fait similaires dans l'enquête de 1993 et l'enquête permanente (avant et après octobre 1995). Par contre, les autres temps (temps liés à la marchandise, temps d'attente, autres temps à la disposition de l'entreprise) recueillis à l'époque par la SOFRES étaient inférieurs à ceux enregistrés par l'INRETS, sur toute la période d'enquête.

Cette différence croît avec le nombre de nuits d'absence et le caractère irrégulier de la semaine de travail.

Elle s'explique par les différences de méthode entre les deux enquêtes. Dans l'enquête SOFRES, le conducteur doit se remémorer, pour chaque jour de la semaine précédente, sa durée de travail. La méthodologie d'enquête de l'INRETS évite ce problème car le conducteur remplit chaque jour un carnet de temps sur lequel chaque quart d'heure est qualifié (conduite, repos, etc.). Le temps de travail réel, pour des salariés qui comme les conducteurs routiers n'ont pas d'horaires réguliers et répétitifs, est une variable difficile à saisir. Si le temps de conduite est bien mesuré et codifié, les « autres temps » sont plus difficilement identifiables car fragmentés en séquences parfois très courtes (quart d'heure, demi-heure).

Pour toutes ces raisons, le SES a procédé au redressement des autres temps obtenus dans l'enquête permanente à partir de coefficients obtenus en confrontant les résultats de la première période de l'enquête (avril à septembre 1995) aux résultats de l'enquête INRETS de 1993. Les résultats d'une enquête complémentaire, avec remise d'un carnet de temps à trois cents conducteurs, renforcent globalement la validité de la méthode de redressement.

En attente des résultats prochains de l'enquête INRETS 1999, qui devraient donner lieu à une actualisation des coefficients de redressements, les valeurs des coefficients appliqués aux autres temps de l'enquête permanente en fonction du rythme de travail restent les suivantes :

- 1,24 pour les conducteurs rentrant chaque jour
- 1,37 pour ceux absents une à trois nuits
- 1,55 pour les conducteurs absents quatre nuits et plus