



BILAN SOCIAL DU TRM EN 1999¹ : L'EMPLOI A PROGRESSÉ DE NOUVEAU ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL SONT RESTÉES PLUS DIFFICILES QUE DANS LE COMPTE PROPRE

Franck PIOT

La croissance du transport routier de marchandises (TRM) s'est accélérée en 1999, (+ 5,6 % après + 3,5 % en 1998). La croissance du transport pour compte d'autrui reste très vive (+ 7,7 %), tandis que le recul du transport pour compte propre s'est interrompu. Cette forte croissance s'est accompagnée d'une augmentation de l'emploi de + 5,7 % en 1999. Simultanément, le nombre de conducteurs du transport routier de marchandises à la recherche d'un emploi a reculé de 22 %. Les salariés du TRM sont principalement des ouvriers exerçant le métier de conducteur et les femmes 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 pour compte d'autrui restent plus difficiles que dans le compte propre, essentiellement du point de vue de la durée du travail et des risques supportés.

Le salaire net des conducteurs des entreprises du TRM est d'un niveau comparable à celui des conducteurs des autres secteurs d'activité. Le revenu moyen (salaire et primes) avoisine 8 300 francs. Il varie selon le rythme de travail. L'intégration des frais de déplacement amplifie les différences de gain.

Le temps de service hebdomadaire des conducteurs avoisine, en 1999, 50 heures et varie selon le rythme de travail. Les salariés du TRM exercent leur activité dans des conditions difficiles. Les accidents du travail n'y sont pas rares et les accidents de la route impliquant un conducteur de poids lourd restent nombreux et graves.

Un essor de l'emploi en léger repli et des difficultés de recrutements de conducteurs

Tous modes confondus, le rythme de croissance des transports intérieurs de marchandises s'est établi à + 4,8 % en 1999 après 2,4 % en 1998. Cette accélération de la croissance est liée au dynamisme des transports nationaux (+ 4,8 % en 1999 contre + 2,4 % en 1998). La progression du transport international hors transit est moins forte (+ 3,2 % au lieu de + 5,7 %), alors que le transit s'est redressé (+ 2,8 %).

La croissance du transport routier de marchandises (TRM) s'est accélérée en 1999, (+ 5,6 % en tonnes-kilomètres après + 3,5 % en 1998).

La croissance du transport pour compte d'autrui reste très vive (+ 7,7 %), tandis que le recul du transport pour compte propre marque une pause (- 0,7 % après - 9,8 %).

Comme en 1998, la croissance de l'activité s'est traduite, en 1999, par une augmentation des embauches de salariés. De nouveau, la croissance de l'emploi s'est produite à un rythme plus soutenu dans le secteur du transport (+ 4,1 %) que dans l'ensemble de l'économie (+ 2,8 %). Le transport routier de marchandises a contribué de manière déterminante à cette évolution (graphique 1). Le nombre de salariés de ce secteur a augmenté de 5,7 % en 1999 dans le champ UNEDIC, en moyenne annuelle, mais cette croissance est en retrait de plus de deux points par rapport à celle de 1998. Au total, près de 15 000 emplois ont été créés en un an (soit près de 4 % de l'ensemble des créations d'emplois de l'année). Cette dynamique prévaut encore au premier semestre de l'année

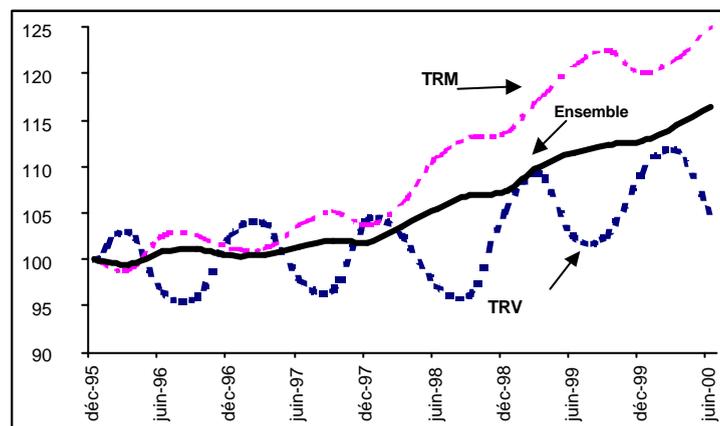
¹Les catégories statistiques ainsi que le mode de calcul de la durée du temps de service des conducteurs (cf annexe méthodologique) ont changé par rapport aux années précédentes.



SOCIAL

2000 : du 30 juin 1999 au 30 juin 2000, l'effectif salarié des établissements de dix salariés et plus a augmenté de près 6 %, passant de 252 000 à 266 000 salariés.

Graphique 1 : évolution de l'emploi de mars 1996 à juin 2000, dans le transport routier de marchandises et les autres activités (base 100 en décembre 1995)



Source : DARES, INSEE et UNEDIC

Le travail à temps partiel reste relativement peu répandu dans le secteur du transport (6,6 % des actifs occupés dans le transport en 1999, 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 troisième année consécutive, le recours à l'intérim va de pair avec l'augmentation des effectifs salariés. A la fin du mois de décembre 1999, l'emploi temporaire dans le TRM s'élève à 8 300 personnes en nombre d'emplois en équivalent temps plein (+ 28 % en un an). Cela représente 1,8 % de l'ensemble des effectifs intérimaires et près de 3 % des salariés du TRM. Le recours au travail temporaire se poursuit au premier semestre de l'année 2000.

Fort recul des demandes d'emploi dans le TRM

Le nombre de conducteurs du transport routier de marchandises à la recherche d'un emploi baisse de plus de 22 % en un an : il atteint 23 320 en décembre 1999. Ce recul persiste au premier trimestre 2000. De plus, à la différence de ce qui s'était produit en 1998, il concerne également les personnes dont l'ancienneté d'inscription à l'agence nationale pour l'emploi (ANPE) est la plus longue. Ainsi, la part des conducteurs chômeurs de longue durée diminue de plus d'un point entre décembre 1998 et décembre 1999 pour s'établir à un peu moins de 38 %. Le recul du nombre de demandeurs d'emploi, déjà important, devrait se poursuivre dans la mesure où, selon le ministère de l'emploi et de la solidarité, les difficultés de recrutement de conducteurs semblent s'intensifier depuis plus d'un an.

Traditionnellement, le secteur des transports se caractérise par une proportion importante d'emplois ouvriers, 50 % contre 26,4 % pour l'ensemble de l'économie, selon l'enquête emploi de 1999. La représentation ouvrière est particulièrement forte dans le transport routier de marchandises : selon les déclarations annuelles de données sociales (DADS), plus de cinq salariés sur six sont des ouvriers (trois salariés sur quatre sont des conducteurs).

La proportion des femmes dans les 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 45 % des actifs salariés, en 1999, selon l'enquête emploi.

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 64 % des salariés de ce secteur en 1998, d'après les déclarations annuelles de données sociales (DADS), contre 54 % dans le transport routier de voyageurs et 47 % dans le ferroviaire. Selon les DADS, l'âge moyen des conducteurs routiers est d'environ 37 ans.

SOCIAL

Tableau 1 : pyramide des âges des salariés du secteur des transports en 1998

	Moins de 26 ans	De 26 à 30 ans	De 31 à 40 ans	De 41 à 50 ans	Plus de 50 ans
Trspt TRV	8,5%	9,1%	29,4%	39,6%	13,3%
Trspt TRM	10,4%	13,8%	29,8%	29,1%	17,0%
Trspt TRM	13,4%	16,7%	33,6%	24,7%	11,6%
Trspt Air	11,4%	16,6%	33,5%	27,4%	11,1%
Serv Aux	17,2%	18,9%	30,9%	22,4%	10,6%
Ensemble	12,6%	14,8%	30,2%	26,7%	15,6%

Source : DADS-INSEE/SES

La forte proportion d'ouvriers dans le TRM va de pair avec un niveau de formation limité : la proportion des salariés ayant au moins le baccalauréat est de 16 % dans le transport routier contre 23 % pour l'ensemble des transports et 38 % dans l'ensemble de l'économie. Par ailleurs, l'enquête conjoncturelle SOFRES-MV2/DTT-SES montre également que, parmi les conducteurs diplômés (quel que soit leur âge), près d'un sur deux possède un diplôme en rapport avec les transports. Néanmoins, la formation des salariés du transport routier de marchandises progresse. Si le nombre de salariés du secteur des transports qui ont bénéficié, en 1999, d'une formation en alternance (y compris les contrats d'apprentissage) stagne, avec 7 000 personnes environ, en revanche, les entrées en stage de formation continue progressent fortement du fait de leur caractère obligatoire à partir du 1^{er} juillet 2000. En 1999, quatrième année pleine de délivrance de l'attestation de formation, 12 543 attestations de formation initiale minimale obligatoire (FIMO) ont été délivrées, soit une croissance de plus de 25 % par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, au cours de cette même année, près de 58 000 stages de formation continue obligatoire de sécurité ont été réalisés, soit une progression de 11 % par rapport à 1998.

Le salaire des conducteurs du TRM progresse de nouveau

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'œuvre (enquête ACEMO), l'augmentation moyenne annuelle du taux de salaire horaire des ouvriers a été, pour la première fois de la décennie, plus forte en 1999 dans les transports que dans l'ensemble de l'économie : + 3,4 % contre + 2,9 %. La croissance du taux de salaire horaire des ouvriers du TRM a été encore plus forte que celle observée dans le transport. Elle atteint 3,6 %, soit un gain de pouvoir d'achat de 2,3 points pour ceux du TRM.

Les conducteurs perçoivent une rémunération nette (salaire net et primes) de près de 8 300 francs (tableau 2). Le niveau des rémunérations varie selon le rythme de travail. Les conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits par mois reçoivent une rémunération de près de 10 % inférieure à celle des conducteurs qui s'en absentent six nuits ou plus. La prise en considération du remboursement des frais de route accentue les différences de niveaux de gain : les conducteurs «grands routiers» (absents six nuits ou plus par mois de leur domicile) gagnent 33 % de plus que ceux qui s'en absentent moins fréquemment.

Une évolution semble intervenir concernant la part des frais de route dans les gains bruts des conducteurs : elle baisse de quatre points entre 1998 et 1999. Ce changement doit être rapproché du constat de la réorganisation de l'activité dans le TRM et en prévision de la mise en application de la loi d'aménagement et de réduction du temps de travail (ARTT).

Tableau 2 : rémunération mensuelle nette et frais de route selon la durée d'absence en 1999

Durée d'absence	salaire	primes	frais de route	Ensemble
Absent moins de 6 nuits par mois				
Absent 6 nuits et plus par mois				

Source : MV2-SOFRES/DTT-SES

Le montant moyen des frais de route des conducteurs routiers exerçant dans le transport en zone longue est trois fois plus élevé que celui des conducteurs de la zone courte : 3 641 francs contre 1 144 francs. C'est donc grâce essentielle-



SOCIAL

ment aux frais de route que les conducteurs 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 37 % de plus que les conducteurs de zone courte (9 000 francs).

En cohérence avec le constat précédent, le montant du gain net (salaire plus primes) est sensible à la durée hebdomadaire de travail : hors frais de route, l'écart entre les gains mensuels moyens les plus élevés et les plus faibles est de plus de 1 000 francs. En revanche, le gain net moyen des conducteurs augmente peu avec l'âge et l'ancienneté dans l'entreprise.

Enfin, le niveau moyen des rémunérations des conducteurs du TRM, d'un niveau comparable à celui des conducteurs des services auxiliaires, est sensiblement inférieur à celui des conducteurs du transport urbain, et de près de 10% plus faible que celui de leurs homologues du TRV. Mais, il est d'un montant proche de celui des conducteurs des autres secteurs d'activité (tableau 3).

Tableau 3 : salaire net annuel par catégorie socioprofessionnelle en 1998 (en francs)

	TRM de proximité ¹	TRM interurbain ¹	TRM ¹	Transports ¹	Ensemble ²
	195 268	210 966	206 374	259 123	261 898
Prof inter	135 121	134 718	134 828	151 193	149 063
Employés	93 829	93 257	93 404	112 922	108 312
Ouvriers dont	93 945	95 659	95 181	109 025	100 038

Source : DADS-INSEE, (1) calcul SES, (2) calcul INSEE

Le temps de service des conducteurs du TRM reste stable

La durée du travail² dépend avant tout du rythme de travail, mesuré par le nombre de nuits passées hors du domicile dans le mois (tableaux 4a et 4b). Dans le compte d'autrui, la durée moyenne du temps de service, pour une semaine de travail de cinq jours et plus, en 1999, varie de 47 heures pour les salariés s'absentant moins de six nuits par mois de leur domicile, à plus de 53 heures pour ceux qui s'en absentent six nuits et plus par mois passées hors de leur domicile qu'on dénommera ici « grands routiers » (qui effectuent 215 heures par mois, en moyenne, en 1999).

Tableau 4 a : temps de service hebdomadaire des conducteurs en 1999, selon la durée d'absence (semaine de 5 jours et plus)

en heures

Durée d'absence	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois			
Absent 6 nuits et plus par mois			

Source : MV2-SOFRES/DTT-SES, nouvelle série

Tableau 4 b : temps de service mensuel des conducteurs en 1999*, selon la durée d'absence

en heures

Durée d'absence	temps de conduite	autres temps	temps de service
Absent moins de 6 nuits par mois			
Absent 6 nuits et plus par mois			

Source : MV2-SOFRES/DTT-SES, nouvelle série

* le calcul couvre la période allant de décembre 1998 à novembre 1999 et concerne les conducteurs ayant travaillé cinq jours dans la semaine précédant l'enquête.

² Cf annexe méthodologique.

SOCIAL

La part de la conduite dans le temps de travail augmente avec le nombre de nuits d'absence : 64 % pour les conducteurs absents moins de six nuits par mois passées hors de leur domicile, contre 75 % pour les "grands routiers", absents six nuits et plus par mois.

Les premiers résultats de l'enquête de l'Inrets³ sur les conditions de travail des conducteurs, réalisée au dernier trimestre de l'année 1999, témoignent d'un écart important entre le compte propre et le compte d'autrui en matière de durée du travail.

Cette différence de durée de travail s'explique surtout par des différences d'activité. En effet, les conducteurs du compte propre ont principalement une activité en zone courte : 85,3 % d'entre eux rentrent tous les jours chez eux, contre seulement 49,2 % pour les salariés du compte d'autrui.

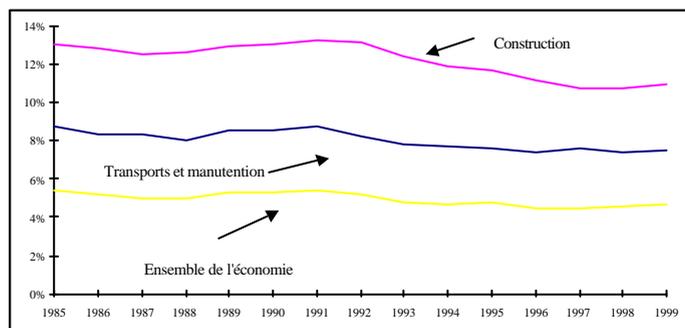
Cela se traduit par une durée moyenne hebdomadaire de travail supérieure de plus de sept heures dans le compte d'autrui (51,3 heures - en baisse par rapport à l'enquête de 1993) à celle du compte propre (43,6 heures - stable par rapport à l'enquête 1993).

Le nombre d'accidents de la route impliquant un poids lourd diminue

La caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAM) a, en 1999, enregistré 59 700 accidents du travail avec arrêt dans l'ensemble des secteurs du transport et de la manutention pour un effectif concerné de l'ordre de 789 000 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.

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 1998, alors que, dans la construction, le taux de risque a connu une diminution entre 1992 et 1996 (graphique 2).

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



Source : CNAM

Le transport routier de marchandises contribue largement au nombre des arrêts de travail recensés : en 1998, il représentait le quart des effectifs salariés de l'ensemble « Transport et manutention », mais 35 % du total des accidents avec arrêt enregistrés dans l'ensemble du secteur, 39 % des accidents avec incapacité permanente et, enfin, près de 55 % du total des décès (74 décès ont été enregistrés dans le TRM en 1998).

En 1999, 1 028 personnes ont trouvé la mort dans un accident impliquant au moins un poids lourd, soit 13 % du nombre de tués en France sur la route. Dans ces accidents, 105 conducteurs de poids lourds ont été tués. Près d'une fois sur deux, l'accident mortel a lieu sans qu'un autre véhicule ne soit impliqué, et plus de huit décès sur dix interviennent en rase campagne.

Sur longue période, de 1986 à 1999, le nombre total des accidents corporels et celui des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd ont diminué de 33 % pour les premiers (124 524 accidents contre 184 615) et de 40 % pour les seconds (6 599 accidents impliquant au moins un poids lourd en 1999 contre 11 017 en 1986).

³ Cf la note de synthèse de P. Hamelin : «Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds (résumé des premiers résultats de l'enquête INRETS)». Note de synthèse du SES, n° 130, Juillet-Août 2000.

Méthodologie de l'enquête conjoncturelle

Une enquête selon la méthode des quotas

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 permanente et 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 a été révisé et provient des résultats de l'enquête de l'INRETS de 1999, seule source permettant de connaître l'importance, dans la population des conducteurs, des divers types de rythme de travail (conducteurs absents moins de six nuits par mois de leur domicile et ceux qui s'en éloignent plus longtemps au cours du mois). De plus, les poids de chaque catégorie de conducteurs sont supposés invariants.

Les catégories des statistiques ont évolué. Désormais, l'information restituée concerne les « grands routiers » (conducteurs absents de leur domicile six nuits et plus dans le mois) au sens du contrat de progrès de novembre 1994 et du décret du 27 janvier 2000 relatif à la durée du travail dans les entreprises du transport routier de marchandises, et les autres conducteurs (conducteurs absents de leur domicile au plus cinq nuits dans le mois).

Aucun redressement n'est opéré

Lors de la mise en place de l'enquête permanente, il était apparu que la durée du travail déclarée par les conducteurs était nettement inférieure à celle qui résultait de l'enquête de l'INRETS de 1993 sur la base de carnets de temps.

Cet écart - qui portait uniquement sur le temps de travail hors conduite - avait été expliqué par des difficultés de mémorisation des conducteurs pour des séquences de travail fragmentées. Il avait conduit le SES à multiplier les temps de travail hors conduite déclarés par les conducteurs par des coefficients correcteurs allant de 1,24 pour les travailleurs rentrant chaque jour chez eux à 1,55 pour les très grands routiers. Compte tenu de ce redressement, la durée moyenne de travail des conducteurs routiers était estimée à 55,2 heures au second semestre 1999 pour une semaine comportant au moins cinq jours de travail (61,5 heures pour les très grands routiers absents de chez eux au moins quatre nuits par semaine).

La nouvelle enquête de l'INRETS réalisée fin 1999 conduit à remettre en cause ce traitement. En effet, d'après cette enquête, la durée de travail des conducteurs routiers est de 53,4 heures pour une semaine comportant au moins cinq jours de travail ; pour les très grands routiers, absents de chez eux quatre nuits ou plus par semaine, la durée de travail est de 58,2 heures. Dans les deux cas, il s'agit d'une diminution sensible depuis 1993.

Les raisons de cette divergence semblent tenir à deux aspects :

- d'une part, la durée du travail a pu diminuer sensiblement entre 1993, date de la précédente enquête de l'INRETS, et 1995, date de début de l'enquête permanente mise en place dans le cadre de l'observatoire social ; de ce fait, le calage de données de 1995 sur des évaluations portant sur deux ans auparavant aurait été injustifié ;
- d'autre part, l'enquête de l'INRETS montre que la durée de service hors conduite déclarée spontanément par les conducteurs s'est rapprochée de celle relevée par des carnets de temps. On peut expliquer ce rapprochement par le volet « transparence » du contrat de progrès et par l'obligation faite aux employeurs de payer toutes les heures travaillées, ce qui aurait pour effet d'améliorer la perception qu'ont les conducteurs de leurs horaires.

C'est donc la série des durées de service déclarées par les conducteurs - recalculée depuis 1998 - qui est désormais publiée⁴.

POUR EN SAVOIR PLUS :

- Bilan social annuel du transport routier de marchandises : année 1999 (à paraître).
- P.Hamelin : « Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds (résumé des premiers résultats de l'enquête INRETS) ». Note de synthèse du SES, n° 130, Juillet-Août 2000.
- F. Jeger et F. Piot : « La mesure de la durée du travail des conducteurs routiers : une comparaison des résultats de l'enquête conjoncturelle du SES et des enquêtes de l'Inrets ». Note de synthèse du SES, n° 131, Septembre-October 2000.

⁴ Cf l'article paru dans le numéro 131 des notes de synthèse du SES sur la mesure de la durée du travail des conducteurs routiers : une comparaison des résultats de l'enquête conjoncturelle du SES et des enquêtes de l'Inrets).