



## **LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS ROUTIERS ÉTRANGERS : UNE ENQUÊTE EXPLORATOIRE**

*Franck PIOT*

**Une enquête a été menée en octobre 1998 auprès de conducteurs routiers étrangers circulant sur le réseau français. Elle fournit des premières informations sur les motifs de leur présence sur le territoire français, leurs conditions de travail et leur rémunération.**

**La durée du temps de service déclarée est comparable à celle des grands routiers français. Les durées moyennes hebdomadaires de conduite et de service des conducteurs routiers étrangers sont respectivement de 47 heures et de 61 heures.**

**Bien que fragile, l'information sur les rémunérations montre que les gains des conducteurs routiers étrangers croissent avec la taille de l'établissement où ils travaillent. En revanche, ils ne dépendent pas de l'activité exercée ou de la durée hebdomadaire du temps de service.**

La sélection de la population enquêtée (cf. encadré : Pour comprendre les résultats) a été effectuée selon le critère de la nationalité de l'établissement employeur, mais également selon un critère de choix de nationalité du conducteur routier (moins de 2 % des conducteurs routiers sont d'une nationalité différente de celle de leur employeur).

La population est essentiellement constituée de salariés (9% sont des chefs d'entreprises). Sept répondants sur dix sont employés au sein d'un établissement de plus de neuf salariés. Cependant, la taille des établissements employeurs diffère sensiblement selon la nationalité considérée.

Cinq répondants sur six sont des « très grands routiers » absents de leur domicile plus de trois nuits par semaine.

Les conducteurs routiers étrangers sont dotés d'une solide expérience professionnelle. La durée moyenne de leur exercice du métier de conducteur routier avoisine 16 ans. Plus de 30 % d'entre eux comptent 20 ans ou plus d'ancienneté. Cette ancienneté varie sensiblement selon la nationalité des conducteurs. Elle s'élève à 17,6 ans pour les conducteurs routiers allemands contre moins de 15 ans pour les espagnols ou les italiens.

A cet égard, les conducteurs routiers français ont un passé professionnel qui les rapprocherait des conducteurs en provenance des pays méditerranéens.

Près de la moitié des conducteurs routiers étrangers (tableau 1) effectuent un parcours de transit sur le territoire français. La proportion est encore plus faible pour les conducteurs routiers étrangers employés dans un établissement de moins de 10 salariés.

45 % des conducteurs routiers étrangers sont en relation avec des acteurs économiques localisés en France (tableau 1) pour lesquels ils livrent ou chargent des marchandises dans des opérations de commerce international. Pour les conducteurs routiers employés au sein d'établissements de dix salariés ou plus, ce pourcentage est plus élevé.

## SOCIAL

**Tableau 1 : Répartition des conducteurs routiers étrangers selon l'activité et la nationalité de l'établissement (en %)**

Pays d'origine de l'établissement	Motif de présence		
	Transit	Echange	Cabotage
Allemagne	57	41	2
Grande-Bretagne	61	30	9
Belgique	34	60	6
Espagne	69	25	6
Pays-Bas	39	50	11
Italie	31	62	7
Ensemble	48	45	7

Source : DTT/CETE de l'Est-SES

Le cabotage est une activité très minoritairement exercée. Elle est plus fréquemment le fait des conducteurs routiers en provenance des Pays-Bas.

### **Une durée du travail comparable à celle des grands routiers français**

La durée moyenne du temps de service des conducteurs routiers étrangers approche 61 heures (tableau 2 - Encadré 1 : les déclarations concernant les durées hebdomadaires de travail). Les « autres temps de travail » (temps d'attente, etc.) n'ont pas fait l'objet d'un redressement spécifique.

Ainsi, le temps de conduite des conducteurs « très grands » routiers français (41,2 heures en octobre 1998) apparaît sensiblement inférieur à celui des conducteurs routiers étrangers.

Ces indicateurs moyens sont associés à des situations très diverses selon la nationalité de l'employeur. Trois groupes relativement homogènes coexistent :

- le premier est constitué des conducteurs des pays du bassin méditerranéen (Espagne et Italie), dont le temps de service est nettement en deçà de 60 heures par semaine ;
- le second comprend les conducteurs routiers des pays du Nord de l'Europe hors Allemagne (Grande Bretagne, Belgique, Pays-Bas), dont la moyenne des temps de service hebdomadaire est d'environ 63 heures ;
- enfin, les conducteurs routiers en provenance d'Allemagne, qui ont un horaire de travail moyen de 67 heures par semaine.

Les durées hebdomadaires du travail (les temps de conduite et les temps de service) n'apparaissent pas corrélées avec les caractéristiques des conducteurs routiers étrangers. Ni l'expérience professionnelle (ancienneté dans la profession), ni la durée de présence dans l'établissement, ni le statut salarial ne sont des facteurs de variabilité des différents temps de travail.

La durée hebdomadaire du temps de service varie avec le rythme de travail. Elle s'élève à 57 heures pour les conducteurs routiers étrangers absents de leur domicile moins de quatre nuits dans la semaine et à 62 heures pour ceux éloignés de leur domicile plus de trois nuits par semaine. La faiblesse du nombre de réponses ne permet pas une analyse plus fine du rythme de travail.

### **La durée du travail varie selon le rythme de travail et l'activité**

La taille de l'établissement a un impact très minime sur le niveau du temps de service hebdomadaire. Ce constat va dans le même sens que celui obtenu pour les conducteurs grands routiers du territoire français (cf. « Bilan social annuel du transport routier de marchandises de 1998 »). Globalement, la durée hebdomadaire du travail évolue selon le type d'activité du conducteur routier étranger (tableau 3).

## SOCIAL

La durée moyenne hebdomadaire du temps de service des routiers étrangers en transit est supérieure de deux heures à celle des conducteurs venant charger ou décharger des marchandises. Ce résultat n'a pas une portée générale. Il est *uniquement valide pour les conducteurs routiers originaires de Grande-Bretagne ou d'Allemagne* et renvoie à des différences de temps de conduite.

**Tableau 2 : Durée hebdomadaire moyenne du temps de conduite et de service selon la nationalité de l'établissement (unité : heure)**

Pays d'origine de l'établissement	Temps de conduite	Autres temps	Temps de service
Allemagne	52	15	67
Grande-Bretagne	47	17	64
Belgique	46	17	63
Espagne	46	10	57
Pays-Bas	48	15	63
Italie	44	8	52
Ensemble	47	14	61

Source : DTT/CETE de l'Est-SES

**Tableau 3 : Durée hebdomadaire moyenne du temps de conduite et de service selon le type d'activité et la nationalité de l'établissement (unité : heure)**

Pays d'origine de l'établissement	Transit		Echange	
	Temps de service	Temps de conduite	Temps de service	Temps de conduite
Allemagne	69	54	64	49
Grande-Bretagne	65	49	62	45
Belgique	62	47	64	46
Espagne	56	46	57	45
Pays-Bas	64	49	63	48
Italie	52	44	52	44
Ensemble	62	49	60	46

Source : DTT/CETE de l'Est-SES

### **La rémunération des conducteurs routiers étrangers est délicate à apprécier**

Le thème relatif aux rémunérations s'avère le plus délicat à traiter (cf. Encadré 2 : une incertitude sur les rémunérations). S'agissant de revenus dont le contenu peut différer sensiblement au regard des prélèvements fiscaux et sociaux qui s'y rattachent, la comparaison directe des rémunérations et du gain moyen des conducteurs routiers de diverses nationalités n'est pas aisée. Le commentaire privilégiera donc les éléments convergents communs les plus assurés.

Si les différences de niveaux de gains selon le pays d'origine sont sans doute indéniables, elles sont impossibles à quantifier dans le cadre de cette étude. Un trait commun est à souligner : la répartition observée des gains des conducteurs routiers se répartit de façon relativement analogue quelle que soit la nationalité. Le ratio interquartile (le rapport des gains du quart des conducteurs routiers les plus élevés sur celui du quart des gains les moins élevés) se situe de 1,22 à 1,33 dans l'ensemble des pays, excepté en Espagne (tableau 4).

Lorsque l'information sur les composantes du gain a pu être obtenue, comme c'est le cas pour les routiers allemands, elle montre que le remboursement des frais de route représente plus de 25 % du gain total, soit un peu moins que la part enregistrée pour les grands routiers français (33 %).

L'activité du conducteur routier étranger (transit ou échange de marchandises) ne semble pas à l'origine de différences majeures en matière de gains.

## SOCIAL

A la différence de ce que l'on constate pour les grands routiers français, dans chacun des pays concernés, l'expérience professionnelle et la durée de présence dans l'établissement des conducteurs routiers ne constituent pas des éléments de variabilité du gain perçu.

Le gain augmente avec la taille de l'établissement. Un écart de rémunération de plus de 10 % prévaut le plus souvent entre les conducteurs routiers étrangers travaillant pour le compte d'un établissement de moins de dix salariés et ceux employés dans les établissements de cinquante salariés et plus (tableau 5).

Enfin, en France comme dans chacun des pays concernés par l'enquête, le niveau de gain des très grands routiers ne semble pas être corrélé avec le temps de service.

**Tableau 4 : Montant moyen (en francs) et répartition du gain selon le pays d'origine de l'établissement**

Pays d'origine de l'établissement	Nombre de réponses	Gain moyen déclaré	Premier quartile	Troisième quartile	Ratio Interquartile
Allemagne	198	14 116	12 406	16 094	1,30
Grande-Bretagne	197	14 431	12 164	15 090	1,24
Belgique	196	12 859	11 410	13 914	1,22
Espagne	192	12 587	9 858	14 983	1,52
Pays-Bas	193	15 274	13 040	16 952	1,30
Italie	197	13 811	11 865	15 797	1,33
Ensemble	1 173	13 796	11 865	15 772	1,33

Source : DTT/CETE de l'Est-SES

**Tableau 5 : Ecart de gain selon la taille de l'établissement (base 100 : gain moyen des conducteurs du pays concerné)**

Pays d'origine de l'établissement	Moins de 10 salariés	De 10 à 49 salariés	50 salariés et plus
Allemagne	91,7	100,6	114,0
Grande-Bretagne	92,3	101,2	103,3
Belgique	98,6	98,3	102,5
Espagne	97,6	94,9	107,4
Pays-Bas	92,8	99,5	102,7
Italie	95,6	101,2	104,5

Source : DTT/CETE de l'Est-SES

### **Encadré 1 : les déclarations concernant les durées hebdomadaires de travail.**

L'enquête permet de recueillir de l'information sur le temps hebdomadaire de conduite et le temps hebdomadaire de service selon deux modes et rend possible l'appréciation de la qualité des déclarations des différents interviewés :

- la réponse à des questions sur les durées hebdomadaires de chaque type de temps. Ce sont les temps directement déclarés ;
- la reconstitution des temps hebdomadaires à partir de la description d'une journée de travail (le temps de conduite et le temps de service) et le statut de cette journée (journée ordinaire ou non).

Comme l'enquête donne des informations sur le nombre de jours de travail hebdomadaire, on peut ainsi reconstituer les divers indicateurs de durée de travail. Ce sont des temps déclarés et reconstitués.

Une analyse comparative de ces différentes mesures montre que, globalement, les réponses sont plutôt de bonne qualité. Les écarts entre les temps déclarés et les temps reconstitués sont minimes. Toutefois, il semble que les réponses des conducteurs routiers des établissements allemands et italiens conduisent à des réponses divergentes entre le temps déclaré et reconstitué.

## Encadré 2 : une incertitude sur les rémunérations

Les réponses relatives au thème des rémunérations sont à la fois fragiles et les plus insatisfaisantes de l'enquête.

La restitution de l'information sur la composition des gains des conducteurs routiers étrangers n'est possible que pour les conducteurs routiers en provenance d'Allemagne. Moins de deux personnes interrogées sur cinq ont transmis une répartition fiable sur la composition de leur rémunération.

L'indicateur de gain utilisé dans cette étude souffre d'incertitude. Il s'agit soit d'un gain total déclaré (converti en francs), soit de la sommation des diverses composantes du gain si l'information a pu être recueillie.

## Pour comprendre les résultats

L'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers étrangers est un volet complémentaire du dispositif de suivi des conditions de travail des conducteurs routiers français organisé depuis plusieurs années dans le cadre de l'Observatoire social des transports. En effet, dans le prolongement des enquêtes structurelles de l'INRETS sur les conditions de travail des conducteurs routiers, le ministère des transports a confié à un institut de sondage (la SOFRES) le soin de réaliser, à partir du printemps 1995, une enquête trimestrielle permanente légère dans la même population, sur la durée de service et les rémunérations. Une enquête spécifique a été réalisée en octobre 1998 par le CETE de l'Est sur les conducteurs routiers étrangers.

### Un objectif essentiel : établir un premier éclairage

L'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers étrangers a un caractère novateur et tente de combler le manque d'informations disponibles sur les thèmes suivants :

- identification du profil des conducteurs routiers étrangers (expérience professionnelle et ancienneté dans l'établissement), rythme de travail et motif de présence sur le territoire français ;
- évaluation de la durée hebdomadaire des temps de travail : temps de conduite et temps de service ;
- estimation du niveau des gains et, si possible, de la composition des rémunérations (le salaire, le montant des primes et les frais de route donnant lieu à un remboursement).

### Une enquête selon la méthode des quotas

En l'absence de disponibilité d'information directement exploitable pour tirer un échantillon, la méthode des quotas a été retenue. L'échantillon des conducteurs routiers étrangers a été choisi selon le critère de la nationalité de l'établissement employeur. 1204 conducteurs routiers travaillant pour le compte d'établissements étrangers ont été interrogés, dont :

- 201 conducteurs travaillant pour un établissement allemand,
- 200 conducteurs travaillant pour un établissement britannique,
- 200 conducteurs travaillant pour un établissement belge,
- 200 conducteurs travaillant pour un établissement hollandais,
- 200 conducteurs travaillant pour un établissement espagnol,
- 203 conducteurs travaillant pour un établissement italien.

Afin de minimiser les non-réponses et d'améliorer l'administration de cette enquête, le questionnaire a été traduit dans chacune des langues parlées.

### **Une enquête réalisée dans l'Est de la France**

L'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers étrangers a été réalisée par le CETE de l'Est entre le 1er octobre et le 14 novembre 1998. Les interviews ont été réalisées dans les points de rencontres professionnels suivants :

- Arcotel de Metz, à proximité de l'A31,
- Relais de l'Europe à Yutz, à proximité immédiate de l'A31, au niveau de Thionville,
- Aire de service de Loisy, sur l'A31 dans le sens sud-nord entre Pont-à-Mousson et Nancy,
- Aire de service de la Maxe, sur l'A31 dans le sens sud-nord au niveau de Metz,
- Truckstore, situé sur l'aire de service de l'Archéodrome, sur l'A6, dans le sens nord-sud au sud de Beaune.

En complément et marginalement, quelques interviews ont été faites à l'Arcotel de Strasbourg.

### **Les limites de cette enquête : une information à utiliser avec précaution**

L'enquête auprès des conducteurs routiers étrangers souffre de limites dont les plus manifestes sont :

- l'absence de base de sondage et de mécanisme de sélection des personnes interrogées, ce qui interdit toute information sur le biais d'estimation des variables d'intérêt (durée du travail, gain obtenu) ;
- le choix des unités interrogées sur le seul critère de la nationalité de l'établissement peut s'avérer peu discriminant. L'incapacité de sélectionner la population enquêtée sur le critère de la taille de l'établissement devrait se répercuter sur le niveau des variables d'intérêt ;
- l'absence de représentativité territoriale. Un effet local n'est pas à exclure. Seuls les conducteurs étrangers passant dans l'Est de la France ont été interrogés. Rien n'assure que les réponses auraient été identiques dans les autres régions frontalières ;
- la qualité des réponses, qui varie selon le thème abordé. Les points relatifs au profil des conducteurs, au motif de présence sur le territoire français et la durée de travail sont associés à des taux de réponse de très bonne qualité. Par contre, le thème de la rémunération est plus problématique. Les réponses sur la composition des rémunérations sont relativement peu nombreuses (moins de 40 % de réponses) et l'information disponible sur le gain perçu concerne 60 % des répondants et varie selon la nationalité des conducteurs routiers.

### **Pour en savoir plus :**

- « Bilan social annuel du transport routier de marchandises : année 1997 » DAEI-SES, ministère de l'équipement, des transports et du logement, décembre 1998.
- « La conjoncture sociale du transport routier de marchandises », Observatoire social des transports, n°15, décembre 1998, DAEI-SES, ministère de l'équipement, des transports et du logement. ■