

Études & documents

*Les conditions de travail
des conducteurs routiers salariés
du transport routier de marchandises :
résultats des enquêtes 2006 à 2008*

n° 35
Février
2011

TRANSPORT

OBSERVATION ET STATISTIQUES



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Directeur de la publication : Bruno Trégouët

Rédacteur en chef : Guillaume Mordant

Auteur : Hélène Fréchou

Coordination éditoriale : Patricia Repérant

Maquette-réalisation : Catherine Grosset

Les conditions de travail des conducteurs routiers salariés du transport routier de marchandises : résultats des enquêtes 2006 à 2008

Sommaire

Synthèse	5
Objectif	7
1 – Premiers résultats des enquêtes	7
1-1 – Parcours professionnel, formation professionnelle, accidents et sécurité	7
1-1-1 – Parcours professionnel.....	7
1-1-2 – Formation professionnelle.....	8
1-1-3 – Accidents et sécurité.....	9
1-2 – Salaire mensuel	9
1-2-1 – Champ – indicateurs – qualité des variables.....	9
1-2-2 – Salaire : évolution et « ressenti » des composantes et des heures rémunérées.....	10
1-3 – Repos, durée de travail et horaires	11
1-3-1 – Repos.....	11
1-3-2 – La durée du travail et la distance parcourue : enquête « chronotachygraphes » et enquête EACT.....	14
1-3-3 – Pratique et « ressenti » des horaires.....	16
2 – Les tableaux de résultats	17
<i>Tableaux 1 – Activité et carrière des conducteurs routiers</i>	<i>17</i>
Tableau 1-1 – Activité et carrière des conducteurs routiers.....	17
Tableau 1-2 – Caractéristiques personnelles.....	17
Tableau 1-3 – Conditions de travail.....	18
<i>Tableaux 2 – Formation professionnelle suivie</i>	<i>18</i>
Tableau 2-1 – Types de formations suivies.....	18
Tableau 2-2 – Opinion des conducteurs sur la Fimo et la Fcos, parmi ceux déclarant l’avoir suivie.....	18
<i>Tableaux 3 – Accident – Prévention</i>	<i>19</i>
Tableau 3-1 – Accidents et protocoles de sécurité.....	19
Tableau 3-2 – Accidents avec arrêt de travail.....	19
Tableau 3-3 – Types d’actions de prévention suivies.....	19
<i>Tableaux 4 – Salaires mensuels des conducteurs à temps complet</i>	<i>20</i>
Tableau 4-1 – Pourcentage de conducteurs routiers concernés par les composantes de leur rémunération.....	20
Tableau 4-2 – Décomposition du salaire brut total : moyenne des parts individuelles de chaque composante...	20
Tableau 4-3 – Niveaux du salaire mensuel des conducteurs routiers à temps complet.....	21
Tableau 4-4 – Évolution du « ressenti » sur les revenus.....	22
Tableau 4-5 – Types de primes perçues.....	23

<i>Tableaux 5 – Durée du travail</i>	23
Tableau 5-1 – Temps de service hebdomadaire et ses composantes	23
Tableau 5-2 – Temps de service hebdomadaire en structure	23
Tableau 5-3 – Distance hebdomadaire parcourue.....	23
 <i>Tableaux 6 – Repos et horaires</i>	24
Tableau 6-1 – Caractéristiques des repos.....	24
Tableau 6-2 – Type d’horaires	24
Tableau 6-3 – « Ressenti » des horaires de service	25
Tableau 6-4 – Durées hebdomadaires de travail.....	25
Tableau 6-5 – Conducteurs pour qui le temps de service est trop long	26
Tableau 6-6 – Conducteurs pour qui le temps de service est trop faible.....	26
 3 – Présentation du dispositif de l’enquête	27
3-1 – Les intervenants et leur rôle	27
3-2 – Le questionnaire	27
3-3 – Échantillon : champ, plan de sondage, collecte, pondération.....	27
3-3-1 – Champ de l’enquête.....	27
3-3-2 – Plan de sondage et tirage de l’échantillon.....	28
3-3-3 – Collecte des données : en face-à-face et par téléphone	29
3-3-4 – Redressement et pondération.....	30
3-3-5 – Bilan et enseignements.....	30
 Annexes	33
Annexe 1 – Avis de conformité du Comité du label.....	35
Annexe 2 – Le questionnaire	36
Annexe 3 – Éléments d’analyse de la représentativité.....	48
Annexe 3-1 – Profil particulier des conducteurs qui ont répondu par téléphone.....	48
Annexe 3-2 – Exemples de résultats de modèles sur variables catégorielles	50
 Bibliographie	52

Synthèse

Les conditions de travail spécifiques aux conducteurs routiers – travailleurs mobiles et en milieu « ouvert » - sont difficilement abordées avec les enquêtes générales sur les conditions de travail telles celles organisées et exploitées par la direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques du ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité. Ces dernières sont réalisées en complément de l'*enquête emploi* de l'Insee. De plus, elles sont généralement diffusées en agrégeant l'ensemble du secteur des transports qui compte des mobiles également parmi le personnel du transport aérien, maritime ou ferroviaire.

En 2006, 2007 et 2008, la Sous-direction de l'observation statistiques des transports du Service de l'observation et des statistiques (SOEs) et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM¹) ont mis en place une enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers employés dans des établissements du transport routier de marchandises (EACT). La collecte des données a été réalisée en face-à-face et par téléphone. Les résultats portent sur les années 2006, 2007 et 2008².

Ce document de travail s'articule en trois parties. La première partie apporte les premiers commentaires tirés d'un ensemble de tableaux de résultats de base. Le parcours professionnel des conducteurs, la formation professionnelle suivie, les accidents du travail, la composition et le ressenti du salaire, les phases de repos et les horaires y sont abordés. Sur la durée du travail, les résultats sont analysés au regard de ceux de l'enquête conjoncturelle spécifique et objective « chronotachygraphes » (cf. *bibliographie*). La deuxième partie fournit les tableaux de base de l'enquête³. La troisième partie porte sur la méthodologie et sur le dispositif de ces enquêtes réalisées suivant deux modes d'interrogation (en face-à-face et par téléphone).

Sur le plan méthodologique, il apparaît que combiner deux modes d'interrogation, en face-à-face ou par téléphone, des conducteurs routiers apporte un gain en termes de taux de couverture. Cependant, le mode d'interrogation semble introduire un biais de réponse qu'il faut neutraliser en mettant en œuvre des modèles économétriques avec biais de sélection.

L'enquête montre qu'au fil des générations, les jeunes conducteurs sont plus souvent diplômés, et que ces diplômés sont plus souvent spécifiques à la filière transport. Elle indique aussi que la moitié des conducteurs « longue distance », c'est-à-dire ceux qui prennent au moins six repos journaliers par mois hors du domicile, déclarent découcher plus de 15 jours par mois. Leur temps de conduite est plus élevé que celui des conducteurs « courte distance » ou celui des « messagistes ». Le repos compensateur, obligatoirement accordé pour les heures supplémentaires effectuées au-delà du contingent annuel, concerne plus de 40 % des conducteurs et reste stable entre 2006 et 2008. Les conducteurs « longue distance » en bénéficient plus souvent.

C'est au moment du déchargement ou du chargement du camion que les conducteurs routiers de marchandises sont le plus fréquemment accidentés.

Entre 2006 et 2008, la proportion de conducteurs déclarant une rémunération pour heures supplémentaires s'est accrue et la part moyenne de cette rémunération dans le salaire brut a augmenté, passant de 16 % à 19 %.

¹ Au moment des enquêtes, respectivement Service économie, statistiques et prospective (Sesp) et Direction générale de la mer et des transports (DGMT). Cette dernière comprenait la Direction des transports terrestres (DTT).

² En particulier les rémunérations ; cependant les questions de « ressenti » ou de formation portent sur les 12 derniers mois, la distance parcourue est une moyenne hebdomadaire, les temps de service sont basés sur une semaine habituelle et le nombre de jours de repos compensateurs est relatif à l'année précédente.

³ Ce travail reprend et développe les premières exploitations réalisées par Franz Kolher qui a assuré le suivi technique de cette enquête.

Objectif

L'objectif général de ces enquêtes était d'assurer un suivi répété des conditions de travail et des rémunérations des conducteurs du transport routier de marchandises. Elles abordent différents aspects des conditions de travail et d'emploi : rémunération et autres éléments accessoires, formation, déroulement de carrière, accidents du travail, travail de nuit ainsi que durée du travail. Ces informations sont complémentaires du suivi conjoncturel de la durée du travail assuré par l'enquête « chronotachygraphes ». Une des spécificités de ces enquêtes est de suivre les « messagistes » comme sous-population des conducteurs « courte distance ».

1 – Premiers résultats des enquêtes

L'objectif de cette première partie est de diffuser les premiers résultats des enquêtes *Conditions de travail des conducteurs routiers* de 2006, 2007 et 2008. Les tableaux commentés ici sont présentés dans la deuxième partie de ce document. Ils différencient les conducteurs « longue distance », « courte distance » et « de messagerie » et sont articulés autour du parcours professionnel, de la formation professionnelle suivie, des accidents au travail, d'éléments sur les salaires mensuels (composantes et « ressenti »), des temps de travail (phases de repos, horaires). Les résultats sur la durée du travail sont rapprochés de ceux de l'enquête conjoncturelle spécifique « chronotachygraphes ».

Les premiers enseignements de ces tableaux s'articulent autour de trois axes : « parcours professionnel, formation professionnelle, accidents et sécurité », « salaire mensuel » et « repos, durée de travail et horaires ».

1-1 Parcours professionnel, formation professionnelle, accidents et sécurité

1-1-1 Parcours professionnel

Les 200 000 conducteurs routiers salariés du transport routier de marchandises élargi (« TRM élargi ») de France métropolitaine sont presque tous des hommes (1 % de femmes) ; soit nettement plus que pour l'ensemble des salariés du secteur « TRM élargi » qui compte 88 % d'hommes parmi ses salariés (*bibliographie*). Les conducteurs âgés de 40 à 49 ans sont les plus nombreux et cela quelque soit le rythme de travail ; en 2008, 42 % des conducteurs ont entre 40 et 49 ans et 27 % entre 30 et 39 ans. Un sur cinq a exercé, au moins pendant 6 mois, un autre métier que conducteur et au cours de leur carrière près de 15 % des conducteurs ont connu une période de chômage de plus de 6 mois. Les plus de 50 ans, plus expérimentés, déclarent plus fréquemment que les plus jeunes avoir exercé un autre métier ou avoir connu une période de chômage.

Les conducteurs routiers de moins de 30 ans plus souvent diplômés dans la filière spécifique transport que leurs aînés

En 2008, les conducteurs de moins de 30 ans sont 94 % à être titulaires d'un diplôme alors qu'ils sont 83 % pour l'ensemble. La plupart des moins de 30 ans détiennent un CAP ou un BEP (64 %) alors qu'ils sont 59 % chez les plus de 30 ans. En particulier, les moins de 30 ans sont plus souvent titulaires d'un diplôme de la filière transport que leurs aînés : ils sont 44 % contre seulement 12 % pour les plus de 40 ans.

La moitié des conducteurs « longue distance » dorment hors domicile plus de 15 fois par mois

La moitié des conducteurs « longue distance » dorment hors de leur domicile plus de 15 fois par mois ; soit plus d'un jour sur deux, un quart entre 6 et 10 fois par mois et un autre quart entre 11 et 15 fois. Ces nuits là, les conducteurs « longue distance » restent dans leur véhicule ; moins de 5 % d'entre eux dorment ailleurs que dans leur véhicule. Près d'un conducteur « longue distance » sur trois effectue principalement du transport international.

Très peu de conducteurs routiers de marchandises de France métropolitaine travaillent en contrat à durée déterminée (CDD - autour de 5 %) et la plupart travaillent à temps plein (99 %). Le recours au **travail en double équipage** est peu fréquent (entre 2 % et 3 %). Le travail de deux équipes qui se succèdent pendant certaines plages horaires, appelé « travail en relais », est plus fréquent pour les conducteurs de messagerie (13 % contre 10 % pour l'ensemble).

1-1-2 Formation professionnelle

En 2006, un conducteur sur quatre a suivi au moins une formation professionnelle au cours de l'année (soit 26 %) ; en 2007 et 2008 ils ne sont qu'un sur cinq. Les conducteurs sur courte ou longue distance comme ceux de la messagerie déclarent dans une même proportion suivre une formation.

La formation initiale minimale obligatoire (Fimo) préalable à l'embauche d'un conducteur a été suivie par 7 % des conducteurs en 2006 et 4 % en 2007 et 2008.

La formation continue obligatoire de sécurité (Fcos) a été suivie par 20 % des conducteurs en 2006 et 13 % en 2007 puis 14 % en 2008. La Fcos, renouvelable tous les cinq ans est ainsi, de fait, plus fréquemment suivie que la Fimo et reste marquée par un cycle quinquennal lié à sa mise en place récente (*encadré A*).

La proportion de conducteurs formés aux matières dangereuses est un peu plus élevée que celle des conducteurs ayant suivi la Fimo (soit 8 % en 2006 et 6 % les deux années suivantes).

La plupart des conducteurs déclarant en 2006 et 2007 avoir suivi une Fimo la jugent comme une bonne préparation au métier de conducteur (72 % et 78 %) ; en 2008 ils ne sont plus que 57 % à porter un tel jugement. Par ailleurs, une grande majorité de conducteurs formés à la Fcos la considèrent comme améliorant la pratique du métier de conducteur (autour de 60 % chacune des trois années d'enquête).

Encadré A

Législation sur la formation

Le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs routiers

Il a été créé et développé en France à compter de 1995. Cette expérience française a inspiré le législateur européen qui a institué par la directive 2003/59 du 15 juillet 2003, une qualification initiale et une formation continue des conducteurs routiers.

Un dispositif de formation mis en place dès 1995

Le dispositif initial de formation professionnelle obligatoire des conducteurs a été instauré par l'accord collectif de branche du 20 janvier 1995, conclu dans le cadre de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, et applicable aux seuls conducteurs salariés du transport routier public de marchandises.

Avec une formation initiale minimale obligatoire (Fimo) préalable à l'embauche et une formation continue obligatoire de sécurité (Fcos devenu Fco) renouvelable tous les 5 ans, il a pour objectif essentiel de contribuer à la politique d'amélioration de la sécurité routière, de développer la qualification des conducteurs professionnels et de favoriser l'emploi et la mobilité professionnelle.

Ces dispositions conventionnelles ont par la suite été confirmées, complétées et étendues par voie législative, réglementaire et conventionnelle à d'autres catégories de conducteurs.

À ce jour, la formation professionnelle obligatoire concerne, pour le secteur marchandises, les conducteurs salariés et non salariés du transport routier public et les conducteurs salariés du transport routier privé.

1-1-3 Accidents et sécurité

La mise en place de protocoles de sécurité entre les entreprises et leurs clients est une pratique largement répandue. 80 % des conducteurs routiers de marchandises déclarent que de tels protocoles sont conclus avec tous, ou presque tous leurs clients. Cependant, les conducteurs « courte distance » déclarent plus fréquemment ce type de pratiques que les conducteurs « longue distance » ou les conducteurs « de messagerie », et plus particulièrement dans les grandes et moyennes entreprises (de plus de 50 salariés).

La part de conducteurs routiers déclarant avoir eu un accident du travail baisse légèrement depuis 2006 (12 % en 2006 et 11 % en 2007 et 2008). Mais les conducteurs de messagerie ont plus souvent que les autres types de conducteurs un accident du travail (18 % en 2006, 17 % en 2007 et 13 % en 2008). Stable et relativement faible (autour de 9 %) pour les conducteurs « longue distance », la baisse concerne les autres conducteurs dont la prévalence d'accidents du travail semble s'homogénéiser.

En 2006, 1 % des conducteurs déclarent que l'accident a entraîné un arrêt maladie. Ils sont 2 % en 2007 et 2008, soient près de 4 000 conducteurs.

La proportion des arrêts maladie de plus d'un mois suite à un accident du travail est quasi stable chaque année (autour de 40 % des accidentés avec arrêt) ; les arrêts inférieurs à une semaine concernent moins de 10 % des conducteurs arrêtés.

C'est au moment du déchargement ou du chargement du camion que les conducteurs routiers de marchandises sont le plus fréquemment accidentés. Parmi les conducteurs déclarant avoir eu un accident, plus de 8 sur 10 précisent l'avoir eu au cours d'une opération de déchargement-chargement. Les autres motifs les plus fréquemment évoqués sont « sur la route pendant le temps de service » (autour de 20 % d'entre eux) ou « en montant ou descendant du véhicule » ou « en cours de bâchage ou décrochage ou opérations de manutention » ou « au cours de l'entretien du véhicule » ou « intempérie ».

Près de la moitié des conducteurs routiers déclarent avoir suivi des actions de prévention au cours de l'année ; ils sont 54 % en 2006, 49 % en 2007 et 51 % en 2008. L'action de prévention « port des équipements de protection individuelle : gants, chaussures, casque, gilet fluo... » est l'action la plus fréquemment citée (par 24 % des conducteurs en 2006 et 2007 et 19 % en 2008). Entre 2006 et 2008, la proportion de certains types d'actions de préventions évolue de façon erratique. Par exemple, en 2006, l'action de prévention « l'apprentissage des gestes et postures : montée, descente du camion » a été suivie par 19 % de conducteurs de la messagerie, en 2007 par 31 % et 12 % en 2008. Enfin, les « stages et les formations pour la sécurité » sont cités de façon croissante entre 2006 et 2008 (20 % en 2006, 22 % en 2007 et 28 % en 2008).

1-2 Salaire mensuel

1-2-1 Champ – indicateurs – qualité des variables

À partir des réponses apportées par les conducteurs, des indicateurs de moyennes et de positions (médianes et quartiles) sont calculés sur le salaire mensuel net, sur le brut et ses composantes, sur les montants perçus pour défraiements, comme les frais de route, et sur le nombre d'heures travaillées et le nombre d'heures rémunérées.

Le salaire brut déclaré est décomposé en salaire brut de base y compris rémunération des congés payés, en rémunération pour heures supplémentaires, en rémunération pour heures de nuit et en primes. La structure du salaire brut des conducteurs est calculée comme la moyenne des parts individuelles de chaque composante.

Ces résultats sont établis pour les seuls conducteurs travaillant à temps plein, qui ont renseigné le salaire de base et le salaire brut, et pour qui l'écart entre la somme des composantes et le salaire brut n'excède pas 10 % en valeur absolue. Le champ retenu couvre 77 % des conducteurs routiers de l'enquête.

Cependant, des doutes demeurent sur la qualité de la décomposition du salaire brut ou sur le montant de ce salaire ; en 2006, 16 % des conducteurs déclarant avoir répondu avec leur fiche de paie sous les yeux ont fourni une décomposition du salaire dont la somme des composantes n'est pas égale au salaire brut. Ils sont 19 % dans ce cas en 2008.

Autres sources d'information sur des champs différents

Il est difficile de comparer les résultats obtenus par l'EACT avec d'autres sources de données (enquêtes sur le coût de la main d'œuvre et la structure des salaires - Ecmoss - Insee-Dares 2005, sur le champ des établissements de plus de 10 salariés ou les enquêtes emploi 2006 et 2007 de l'Insee ou les déclarations annuelles de données sociales - DADS). L'enquête Ecmoss retrace la décomposition du salaire des salariés des établissements de transport de plus de 10 salariés, l'enquête emploi donne le salaire net mensuel médian des conducteurs de véhicules et, à partir des DADS, est calculé un salaire net fiscal en année de travail des « chauffeurs » à temps plein, salariés d'établissements du « TRM élargi ». Dans les trois cas, les résultats reposent sur une catégorie de métiers beaucoup plus large que les seuls conducteurs routiers. Ainsi, la catégorie « conducteur de véhicules » utilisée par l'enquête emploi inclut outre les conducteurs routiers, les conducteurs de véhicules légers, les conducteurs de transports en commun, les conducteurs-livreurs, les conducteurs sur réseaux guidés et les conducteurs d'engins de traction dans les transports et hors le secteur des transports. La catégorie « chauffeur » retenue dans les DADS comprend les chauffeurs de poids lourd, de véhicule de transport en commun ou de véhicule léger ainsi que les livreurs et coursiers à vélo, à triporteur ou même à pied.

L'enquête Ecmoss précise que la rémunération pour heures supplémentaires et complémentaires, déclarées par les entreprises, peut ne pas tenir compte des heures supplémentaires structurelles mensualisées. À titre informatif, avec Ecmoss dans les transports, 82,1 % de la masse salariale est du salaire de base et avec EACT, cette part est de 70 % pour les conducteurs routiers. D'après les enquêtes emploi 2006 et 2007, le salaire net mensuel médian des conducteurs de véhicules est de 1 500 euros et avec l'EACT, il est de 1 700 euros en 2006 et de 1 800 euros en 2007. Avec les DADS, le salaire net moyen est plus bas qu'avec l'EACT ; il est de 1 500 euros en 2006 et 1 560 euros en 2007 alors qu'avec l'EACT, il est 1 830 euros et 1 950 euros pour ces deux années.

Le salaire net DADS contient certaines primes d'intéressement et les frais de route mais ne comprend pas les primes de participation (qui ne sont pas imposables). Il est calculé sur la base d'année travail.

1-2-2 Salaire : évolution et « ressenti » des composantes et des heures rémunérées

La rémunération pour heures supplémentaires augmente en particulier pour les conducteurs « longue distance »

Entre 2006 et 2008, le pourcentage de conducteurs déclarant un montant d'heures supplémentaires augmente (81 % en 2006, 85 % en 2007 et 88 % en 2008). Ce pourcentage augmente pour les conducteurs « longue distance », « courte distance » et pour les « messagistes ». La moyenne de la part de rémunération pour heures supplémentaires dans le salaire brut augmente aussi entre 2006 et 2008 et cela pour chacun des rythmes de travail ; pour 2008, cette moyenne des parts est de 11 % pour les « messagistes », 17 % pour les « courte distance » et 23 % pour les « longue distance ».

Les conducteurs routiers « longue distance » effectuent plus d'heures supplémentaires que les « courte distance » et que les « messagistes ». Ils sont plus nombreux à déclarer des heures supplémentaires, leur part moyenne de rémunération pour heures supplémentaires dans le salaire brut est plus élevée ainsi que le montant moyen des rémunérations pour heures supplémentaires et que leur nombre d'heures rémunérées. Pour les conducteurs « longue distance », le montant moyen pour heures supplémentaires sur un mois varie de 420 euros en 2006 à 510 euros en 2008 et le nombre annuel moyen d'heures rémunérées est de 200 heures mensuelles ; pour les « messagistes », les heures supplémentaires varient de 180 euros en 2006 à 230 euros en 2008 et le nombre annuel moyen d'heures rémunérées passe de 166 heures en 2006 à 168 en 2008.

Moins de 20 % des conducteurs routiers de marchandises bénéficient d'un 13^e mois. Les conducteurs de messagerie sont plus nombreux à en bénéficier (autour de 40 %).

En termes de « ressenti », pour la moitié des conducteurs, le salaire de base augmenterait en 2007 et en 2008 tandis que les primes seraient stables

Un tiers des conducteurs routiers de marchandises déclarent une augmentation de leur salaire brut de base en 2006 ; en 2008 ils sont la moitié. À leur avis, cette évolution du salaire de base n'est en aucun cas liée à une évolution du temps de service et aucune raison particulière n'est évoquée par les conducteurs.

Sur les 3 ans, 60 % des conducteurs déclarent que le montant des primes n'a pas évolué et 10 % d'entre eux disent qu'il a augmenté. Près de 8 conducteurs sur 10 déclarent un montant de prime dans son salaire. La moyenne de la part du montant de prime dans le salaire brut est de l'ordre de 8 % et la moyenne des primes est quasi stable entre 2006 et 2008 (170 € en 2006 et 162 € en 2008).

La prime d'ancienneté, prime la plus fréquemment citée

La prime d'ancienneté est la prime la plus fréquemment citée par les conducteurs ; autour de la moitié des conducteurs déclarent en bénéficier. Les primes de « non accident », de qualité, de fin d'année, de travail de nuit, de participation, d'intéressement et d'entretien du véhicule viennent après.

« Ressenti » d'une augmentation des « frais de route »

En termes de « ressenti », entre 2006 et 2008, davantage de conducteurs déclarent une augmentation des montants perçus pour défraiement, en particulier les « frais de route ». En 2006, la moitié des conducteurs « longue distance » déclarent une augmentation des « frais de route » ; en 2008 ils sont 61 % alors que pour l'ensemble des conducteurs ils sont respectivement 40 % et 50 %. La principale raison, évoquée par plus de 10 % des conducteurs, est l'évolution du nombre de découchés. En terme de défraiement déclarés, les montants demeurent plus importants pour les conducteurs « longue distance ». En effet, la masse des défraiements dans le salaire brut augmenté des défraiements est de l'ordre de 30 % pour les conducteurs « longue distance » et de 20 % pour les « courte distance ».

1-3 Repos, durée de travail et horaires

1-3-1 Repos

En 2006, 2007 et 2008 un tiers des conducteurs routiers de marchandises bénéficient de la Réduction du temps de travail (RTT) : la moitié d'entre eux bénéficient de moins de 10 jours de RTT. En 2006 et 2007, un tiers a entre 11 jours et 20 jours de RTT et ne représentent plus qu'un quart des conducteurs routiers en 2008. Ce résultat est très lié à la taille de l'entreprise puisque l'obligation d'adopter la réduction du temps de travail en dépend (*encadré B*). 95 % des conducteurs ont entre 21 jours et 30 jours de congés.

Le métier de conducteur nécessite la prise de repos selon divers types pratiqués : le repos réduit, le repos fractionné ou le repos compensé. Le repos réduit est un repos d'une durée de 9 heures, trois fois au maximum par semaine sous réserve de compensation ; ce dernier concerne un tiers des conducteurs. Le repos fractionné est d'une durée de 12 heures et ne peut être pris qu'en deux ou trois périodes dont l'une d'une durée minimale de 8 heures. Il concerne 30 % des conducteurs. Plus de la moitié d'entre eux déclarent en prendre moins de 5 jours par mois. Le repos compensé, obligatoirement accordé au salarié pour les heures supplémentaires effectuées au-delà du contingent annuel, concerne plus de 40 % des conducteurs et reste stable entre 2006 et 2008. Les conducteurs « longue distance » en bénéficient plus souvent.

Encadré B**Législation du temps de travail****1 – Cadre général****La loi du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail**

La réduction du temps de travail (RTT) vise à réduire la durée hebdomadaire de travail avec l'idée que cela permettrait de créer des emplois et de relancer l'économie en France, pour lutter contre le chômage par le partage du travail (bien qu'il n'y ait pas partage des postes de travail eux-mêmes). Avec un contingent d'heures supplémentaires fixé à 180 heures, la durée du travail maximale moyenne sur l'année, en l'absence de dérogation, est d'environ 39 heures. Ce contingent n'interdit pas, comme dans le reste de l'Union européenne, un temps de travail effectif maximal de 48 heures sur une semaine isolée.

Au **1^{er} janvier 2002**, la durée légale du travail pour les entreprises de moins de 20 salariés passe à 35 heures. Pour les entreprises qui n'auraient pas mis en place la RTT : les heures supplémentaires se décomptent à partir de la 36^e heure (au lieu de la 40^e heure jusqu'alors).

Régime dérogatoire applicable jusqu'au 21 août 2007

Les petites entreprises, c'est-à-dire les entreprises et unités économiques et sociales de 20 salariés et moins, ont bénéficié d'un régime dérogatoire les soumettant progressivement aux 35 heures et aux règles de droit commun en matière d'heures supplémentaires :

- la durée légale de travail a été réduite de trente-neuf heures à trente-cinq heures deux ans après les entreprises plus importantes, soit à compter du 1^{er} janvier 2002 ;
- les heures supplémentaires effectuées dans ces petites entreprises ne donnaient lieu qu'à une bonification de 10 % (au lieu de 25 %) pendant la première année civile au cours de laquelle les « 35 heures » étaient applicables, soit jusqu'au 31 décembre 2002. Cette dérogation a été prolongée par la loi Fillon jusqu'au 31 décembre 2005, lorsque aucun accord ne venait fixer un taux de majoration différent. Cet avantage avait été à nouveau prolongé, sans fixation d'une date butoir, en 2005 ;
- pour ces entreprises, les modalités de décompte du volume des heures supplémentaires réalisables étaient plus avantageuses. Initialement, seules s'imputaient sur le contingent, celles effectuées au-delà de 37 heures pour l'année 2002 et à 36 heures pour l'année 2003. Ce seuil de 36 heures, en lieu et place de 35 heures, avait été pérennisé par la loi du 31 mars 2005.

La loi n° 2007-1223 du **21 août 2007**, dite Loi Tepas, annule toutes ces dérogations dans son article 1^{er} défiscalisant les heures supplémentaires. Cette défiscalisation se traduit par une exonération totale d'impôts sur le revenu gagné en tant qu'« heures supplémentaires », par une réduction de cotisations salariales et, pour les entreprises, par un forfait réduisant le surcoût de l'heure supplémentaire.

2 – La réglementation pour les conducteurs routiers

La réglementation sociale des personnels roulants salariés des entreprises de transport routier de marchandises relève du code du travail (emploi, salaires, contrat de travail, négociation collective...). Des règles spécifiques sont toutefois prévues en matière de durée du travail (temps de service, durées maximales...) par le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, modifié, relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises. S'appliquent en outre les dispositions de la

Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport dans le cadre de la réglementation européenne.

Le temps de service

L'article 5-3 du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, modifié, fixe la durée du temps de service, temps passé au service de l'employeur, des personnels roulants des entreprises de transport de marchandises, à :

- 43 heures par semaine ou 559 heures par trimestre pour les « grands routiers » ;
 - 39 heures par semaine ou 507 heures par trimestre pour les autres personnels roulants¹ ;
 - 35 heures par semaine ou 455 heures par trimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds.
- Ces temps correspondent à la durée légale du travail fixée à 35 heures par semaine pour l'ensemble des salariés. Des heures supplémentaires peuvent être accomplies dans la limite des durées maximales de temps de service.

Les durées maximales de temps de service

- 56 heures sur une semaine isolée, 53 heures ou 689 heures par trimestre² ou 918 heures² par quadrimestre pour les « grands routiers » ;
- 52 heures sur une semaine isolée, 50 heures ou 650 heures par trimestre² ou 866 heures² par quadrimestre pour les autres personnels roulants¹ ;
- 48 heures sur une semaine isolée, 44 heures ou 572 heures par trimestre ou 762 heures par quadrimestre pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (article 5-6 du décret).

La durée quotidienne du temps de service ne peut être supérieure à 12 heures. Elle peut être, à titre temporaire, prolongée pour l'accomplissement de travaux urgents dans les conditions fixées à l'article 9 du décret n° 83-40 modifié.

La pause

Une pause d'au moins 30 minutes doit être prévue lorsque le temps total du travail quotidien est supérieur à 6 heures. Lorsque le temps total de travail quotidien est supérieur à 9 heures, la pause est d'au moins 45 minutes. L'application de ces dispositions ne peut avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite prévues par le règlement (CE) n° 561/2006.

Le travail de nuit

Aux termes de l'article L213-11 ancien du code du travail (maintenu en vigueur par l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007), dans les entreprises de transport, tout travail entre 22 h et 5 h est considéré comme travail de nuit. Cette période peut être substituée par une autre période, comprenant en tout état de cause l'intervalle entre 24 h et 5 h, par convention ou accord collectif étendu ou une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. L'accord du 14 novembre 2001, étendu par l'arrêté du 2 juillet 2002, fixe la période de nuit dans le transport routier de marchandises à la période comprise entre 21 h et 6 h.

Est travailleur de nuit tout travailleur qui :

- soit accompli, au moins deux fois par semaine, selon son horaire de travail habituel, au moins 3 heures de son temps de travail quotidien durant la période de nuit (définie plus haut) ;
- soit accompli, au moins au cours d'une période de référence, un nombre minimal d'heures de travail de nuit.

La durée quotidienne du travail ne peut excéder 10 heures lorsque ce salarié est un travailleur de nuit ou lorsqu'il accomplit, sur une période de 24 heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 h et 5 h.

Le repos quotidien

- Personnels roulants effectuant des transports soumis au règlement (CE) n° 561/2006 : au moins 11 heures, ou au moins 9 heures trois fois maximum entre deux temps de repos hebdomadaires, ou 3 heures + 9 heures ;
- personnels roulants effectuant des transports non soumis au règlement (CE) n° 561/2006 : 10 heures consécutives pendant les 24 heures précédant tout moment où ils exécutent un travail effectif ou sont à disposition.

¹ Hors conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.

² Transports effectués exclusivement avec des véhicules de plus de 3,5 tonnes durant la période considérée.

1-3-2 La durée du travail et la distance parcourue : enquête « chronotachygraphes » et enquête EACT

La mesure de la durée de travail des conducteurs routiers et de la distance parcourue est opérée différemment par les enquêtes « *chronotachygraphes* » et EACT. L'enquête « *chronotachygraphes* » recueille les informations directement issues de l'appareil électronique enregistreur de vitesse, de temps de conduite, d'activités (travail, attentes...) et de distance des véhicules de transport routier. Pour un conducteur, le relevé est établi sur un mois de référence et les résultats sont établis sur la base de semaines travaillées de 5 jours et plus. Avec l'enquête EACT, le temps de travail est déclaré par le conducteur et fait appel à sa mémoire. Il est dit « déclaratif ». Les conducteurs répondent à des questions sur « des horaires de service les plus fréquents » concernant la prise de service et la fin de service ou sur « le nombre total d'heures de service hebdomadaire », à décomposer en nombre d'heures de conduite, d'attente et consacrées à d'autres travaux. Pour la distance parcourue, ils répondent à la question « En moyenne, combien de kilomètres effectuez-vous au volant de votre camion par semaine ? ».

L'objectif premier de l'EACT est de mettre en évidence les conditions de travail des conducteurs routiers dont une estimation de l'amplitude de la charge de travail, tandis que celui de l'enquête « *chronotachygraphes* » est de mesurer précisément des durées de travail effectives réparties sur l'ensemble de l'année. La durée de travail déclarée par les conducteurs dans l'EACT est en niveau assez éloignée des durées obtenues avec l'enquête « *chronotachygraphes* ». La structure du temps de service hebdomadaire moyen décomposé en temps de conduite, de travail hors conduite et d'attente est également légèrement différente.

Tableau D1 - Temps de service hebdomadaire : comparaison EACT * et "chronotachygraphes" **

En heures, minutes

Source		Courte distance			Longue distance			Ensemble		
		2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Enquête EACT *	Temps de service	47:02	48:23	48:08	54:32	55:43	54:39	50:03	51:33	50:56
	<i>conduite</i>	<i>30:04</i>	<i>31:14</i>	<i>31:29</i>	<i>39:04</i>	<i>39:27</i>	<i>39:46</i>	<i>33:40</i>	<i>34:47</i>	<i>35:02</i>
	<i>autres travaux</i>	<i>9:49</i>	<i>10:08</i>	<i>9:53</i>	<i>8:02</i>	<i>8:44</i>	<i>8:18</i>	<i>9:06</i>	<i>9:32</i>	<i>9:12</i>
	<i>attente</i>	<i>7:08</i>	<i>7:00</i>	<i>6:45</i>	<i>7:25</i>	<i>7:31</i>	<i>6:34</i>	<i>7:15</i>	<i>7:13</i>	<i>6:41</i>
Enquête "chronotachygraphes" **	Temps de service	43:10	42:40	42:15	46:35	47:35	47:10	44:35	44:50	44:25
	<i>conduite</i>	<i>26:10</i>	<i>25:00</i>	<i>25:35</i>	<i>33:35</i>	<i>35:35</i>	<i>34:50</i>	<i>29:20</i>	<i>29:45</i>	<i>29:45</i>
	<i>autres travaux</i>	<i>12:55</i>	<i>14:50</i>	<i>13:50</i>	<i>7:55</i>	<i>7:30</i>	<i>9:00</i>	<i>10:50</i>	<i>11:30</i>	<i>11:40</i>
	<i>attente</i>	<i>4:05</i>	<i>2:50</i>	<i>2:50</i>	<i>5:05</i>	<i>4:30</i>	<i>3:20</i>	<i>4:30</i>	<i>3:35</i>	<i>3:05</i>

* Les "messagistes" sont regroupés avec les conducteurs "courte distance".

** Champ : semaines travaillées de 5 jours ou plus ; les "messagistes" ne sont pas distingués.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008) et « *chronotachygraphes* »

**Tableau D2 - Temps de service hebdomadaire en structure : comparaison EACT *
et "chronotachygraphes" ****

En %

Source		Courte distance			Longue distance			Ensemble		
		2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Enquête EACT *	Temps de service	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	<i>conduite</i>	64	65	65	72	71	73	67	67	69
	<i>autres travaux</i>	21	21	21	15	16	15	18	18	18
	<i>attente</i>	15	14	14	14	13	12	14	14	13
Enquête "chronotachygraphes" **	Temps de service	100	100	100	100	100	100	100	100	100
	<i>conduite</i>	61	59	61	72	75	74	66	66	67
	<i>autres travaux</i>	30	35	33	17	16	19	24	26	26
	<i>attente</i>	9	7	7	11	9	7	10	8	7

* Les "messagistes" sont regroupés avec les conducteurs "courte distance".

** Champ : semaines travaillées de 5 jours ou plus ; les "messagistes" ne sont pas distingués.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008) et « chronotachygraphes »

Dans l'EACT, le temps de conduite apparaît systématiquement surévalué de 4 à 6 heures hebdomadaires par rapport à l'enquête « chronotachygraphes ». Les résultats des deux enquêtes sont en revanche plutôt cohérents pour ce qui concerne la structure du temps de travail. En particulier, pour l'ensemble des conducteurs routiers, le temps de conduite représente moins de 70 % de leur temps de travail et cette part est plus élevée pour les conducteurs « longue distance » que pour les « courte distance ». Enfin, le temps de travail consacré aux « autres travaux » est plus long que le temps d'attente pour l'ensemble des conducteurs et pour les « courte distance » comme les « longue distance ». Les conducteurs « courte distance » passent plus de temps que les conducteurs « longue distance » aux « autres travaux ».

La mesure de l'EACT doit toutefois être considérée avec intérêt pour être mise en regard à la fois d'autres variables de l'enquête et d'autres enquêtes du même type plus générales, comme l'enquête emploi de l'Insee.

La durée hebdomadaire moyenne de travail des conducteurs routiers demeure plus élevée que celle de l'ensemble des salariés métropolitains de 15 ans ou plus. Elle est de 50 heures et 56 minutes pour les conducteurs routiers, d'après l'EACT 2008, et de 41 heures pour l'ensemble des salariés à temps plein, d'après l'enquête emploi du premier au quatrième trimestre 2008. À titre comparatif, elle est de 44 heures et 25 minutes avec l'enquête « chronotachygraphes » 2008. Cet écart traduit l'écart entre une mesure déclarative, sur des temps dits « habituels » (enquête EACT), et une mesure objective par un appareil physique, à des dates précises et en continu, permettant de calculer un temps hebdomadaire (enquête « chronotachygraphes »).

**Tableau D3 - Distance hebdomadaire parcourue : comparaison EACT *
et « chronotachygraphes » ** »**

Source	Courte distance			Longue distance			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Enquête EACT *	1 793	1 846	1 808	2 789	2 791	2 717	2 192	2 254	2 197
Enquête "chronotachygraphes" **	nd	1 420	1 448	nd	2 348	2 300	nd	1 837	1 829

* Les "messagistes" sont regroupés avec les conducteurs "courte distance".

** Champ : semaines travaillées de 5 jours ou plus ; les "messagistes" ne sont pas distingués.

nd : non disponible.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008) et « chronotachygraphes »

À l'instar des temps de conduite, il y a également un écart sensible sur les distances parcourues par les conducteurs selon les deux enquêtes, de l'ordre de 400 km à 500 km hebdomadaires de différence en faveur de l'EACT.

1-3-3 Pratique et « ressenti » des horaires

La pratique d'horaires fixes est plus fréquente dans la messagerie alors que les conducteurs « longue distance » ont plus souvent des horaires variables. Les conducteurs « courte distance » sont aussi nombreux à travailler en horaires fixes qu'en horaires variables.

Une large majorité des conducteurs est satisfaite de ses horaires (80 %). Parmi les 20 % de conducteurs déclarant avoir des horaires trop élevés, soit près de 40 000, la moitié estime faire entre 5 à 10 heures hebdomadaire de trop et 30 % plus de 10 heures de trop. Certains estiment faire trop d'heures de conduite à des rythmes contraignants (ils sont 20 % en 2006, 24 % en 2007 et 29 % en 2008), d'autres se sentent fatigués (15 %) ou manquent de temps libre et de temps à consacrer à leurs proches (15 %) ou déclarent faire des heures supplémentaires ou majorées non payées en tant que telles (15 %). Près de 8 000 conducteurs (soit 4 %) déclarent avoir des horaires trop faibles. Plus de la moitié d'entre eux jugent leur salaire insuffisant.

La moitié des conducteurs déclarant leur temps d'attente n'en connaissent jamais à l'avance la durée. Ce résultat est stable entre 2006 et 2008. Moins de 20 % des conducteurs jugent que leur temps de service augmente.

2 – Les tableaux de résultats

Tableaux 1 - Activité et carrière des conducteurs routiers

Tableau 1-1 - Activité des conducteurs routiers

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Activité de l'établissement d'exercice												
location camion avec chauffeur	8	9	8	3	5	3	5	5	6	6	6	6
messagerie, fret express	2	4	2	3	1	1	26	36	31	6	6	5
TRM* de proximité	34	36	42	16	15	19	31	30	32	27	27	31
TRM* interurbain	55	51	48	79	79	77	37	29	31	62	61	58
Taille de l'établissement												
de 1 à 9 salariés	16	17	20	9	9	8	11	9	7	13	13	13
de 10 à 19 salariés	16	15	19	12	12	14	14	15	11	14	14	16
de 20 à 49 salariés	31	30	26	29	29	30	37	32	31	31	30	28
de 50 à 99 salariés	17	19	16	21	20	21	20	22	25	19	19	19
plus de 100 salariés	20	18	19	30	31	27	18	22	25	24	24	24
L'entreprise a d'autres établissements												
non	51	50	52	50	44	52	43	34	41	49	45	51
oui	49	50	48	50	56	48	57	66	59	51	55	49
Taille de l'entreprise **												
de 1 à 49 salariés	15	13	18	9	8	7	13	14	9	12	11	12
de 50 à 199 salariés	27	26	26	25	25	25	19	21	27	25	25	25
plus de 200 salariés	58	61	56	66	67	68	68	65	65	62	64	62

Lecture : En 2006, 8 % des conducteurs « courte distance » exercent leur activité dans un établissement de « location de camions avec chauffeur ».

* TRM : Transport routier de marchandises.

** Près de 50 % des conducteurs ont répondu à cette question.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 1-2 - Caractéristiques personnelles

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Âge du conducteur												
moins de 29 ans	11	7	6	8	8	6	10	6	4	9	7	6
de 30 à 39 ans	30	29	28	32	28	26	31	32	30	31	29	27
de 40 à 49 ans	39	43	42	40	40	42	39	42	44	39	42	42
plus de 50 ans	21	21	24	20	24	25	20	19	23	20	22	24
Sexe												
Homme	99	99	99	99	99	99	99	99	98	99	99	99
Femme	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1
Formation initiale												
Aucune ou BEPC¹	27	27	28	27	25	25	29	30	28	27	27	27
Spécifique à la "filière transport"	15	18	15	20	20	22	13	15	17	17	18	18
CAP ² ou BEP ³ de conducteur routier	10	12	11	14	15	15	7	10	10	11	13	12
dont CAP conduite	8	10	9	11	11	13	6	8	8	9	10	10
Titre professionnel de conducteur	4	5	4	5	3	6	5	3	5	4	4	5
Bac prof. ou BTS ⁴ Transport	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1
Non spécifique à la "filière transport"	58	55	57	53	55	53	58	55	54	56	55	55
CP ou BEP	48	48	48	43	47	44	46	45	49	46	47	47
dont CAP	37	37	36	33	36	34	37	36	41	35	36	36
Bac ou plus	10	7	8	9	8	9	12	10	6	10	8	8
Depuis la première date d'exercice en tant que conducteur routier durant une période de plus de 6 mois												
a exercé un autre métier	21	20	20	17	18	18	21	17	17	19	19	20
a été au chômage	17	17	19	14	15	15	19	16	15	16	16	17

Lecture : en 2006, 11 % des conducteurs « courte distance » ont moins de 30 ans.

¹ BEPC : Brevet d'études du premier cycle² CAP : Certificat d'aptitude professionnelle³ BEP : Brevet d'études professionnelles⁴ BTS : Brevet de technicien supérieur

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 1-3 - Conditions de travail

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Contrat de travail												
contrat à durée indéterminée (CDI)	95	96	95	96	96	95	96	97	97	95	96	95
contrat à durée déterminée (CDD)	5	4	5	4	4	5	4	3	3	5	4	5
Organisation du temps de travail												
travail à temps partiel	2	1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	1
travail à temps plein	98	99	99	100	100	100	99	99	100	99	99	99
en double équipage	4	3	3	3	2	1	2	1	1	3	2	2
en relais	11	10	10	10	9	10	14	13	13	11	10	10
Nombre de découchés par mois												
de 1 à 5 découchés	22	19	19	0	0	0	9	4	6	12	9	9
de 6 à 10 découchés	0	0	0	25	25	23	0	0	0	10	11	10
de 11 à 15 découchés	0	0	0	24	23	24	0	0	0	9	10	10
plus de 16 découchés	0	0	0	51	52	53	0	0	0	21	23	23
pas de découché	78	81	81	0	0	0	91	96	94	48	48	48
Lieu du découché												
dans le camion	89	91	89	96	97	96	76	67	76	94	95	94
autre lieu	11	9	11	4	3	4	24	33	24	6	5	6
Effectue principalement du transport international	4	4	4	30	27	30	1	2	1	14	14	15

Lecture : en 2006, 95 % des conducteurs « courte distance » travaillent sous contrat à durée indéterminée.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableaux 2 - Formation professionnelle suivie

Tableau 2-1 - Types de formations suivies

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
A suivi une formation												
- professionnelle et autres	28	24	25	31	25	24	33	24	25	30	24	24
- continue obligatoire de sécurité (Fcos)	17	13	13	21	13	15	20	14	16	19	13	14
- initiale minimale obligatoire (Fimo)	6	5	4	7	4	4	7	4	4	7	4	4
- aux matières dangereuses	6	5	5	10	8	7	7	7	5	8	6	6

Lecture : en 2006, 28 % des conducteurs « courte distance » ont suivi une « formation professionnelle et autre » ; le total ne fait pas 100 % car un même conducteur peut avoir suivi plusieurs formations.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 2-2 - Opinion des conducteurs sur la Fimo et la Fcos, parmi ceux déclarant l'avoir suivie

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
La Fimo prépare bien au métier de conducteur	82	78	58	63	75	65	73	89	64	72	78	62
La Fcos améliore le métier de conducteur	64	69	58	55	51	64	79	61	67	62	60	62

Lecture : en 2006, parmi les conducteurs « courte distance » qui ont suivi une Fimo, 82 % déclarent qu'elle prépare bien au métier de conducteur.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableaux 3 - Accident - Prévention

Tableau 3-1 - Accidents et protocoles de sécurité

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
a eu un accident	14	12	10	9	9	10	18	17	13	12	11	11
a eu un accident avec arrêt de travail	2	1	2	1	2	2	2	0	1	1	2	2
a suivi des actions de prévention	52	46	47	56	52	53	53	49	57	54	49	51
Protocoles de sécurité établis entre l'entreprise et les clients												
oui avec tous ses clients	41	43	46	36	37	39	29	25	30	37	39	41
cela dépend des clients	34	35	34	49	48	48	44	48	41	41	42	41
non, jamais	15	14	11	10	8	9	18	19	16	13	12	11
ne sait pas	10	8	9	5	7	4	9	8	12	8	8	7

Lecture : en 2006, 14 % des conducteurs « courte distance » déclarent avoir eu un accident.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 3-2 - Accidents avec arrêt de travail

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de jours d'arrêt maladie												
de 1 à 5 jours	11	7	8	6	11	5	10	12	8	9	9	7
de 6 à 10 jours	37	39	37	43	41	41	41	26	66	39	37	43
de 11 à 15 jours	14	13	16	13	10	5	10	12	0	13	12	9
de 16 à 30 jours	32	35	34	36	33	42	35	40	21	34	35	35
plus de 31 jours	7	6	6	2	6	7	4	9	5	5	7	6
Circonstances de l'accident												
- lors d'une opération de chargement ou de déchargement	81	78	90	82	93	82	94	92	81	84	85	85
- sur la route, pendant le temps de service	14	19	15	15	29	26	9	8	10	13	20	19
- autres : intempérie ou montée, descente, bûchage, décrochage ou entretien du véhicule ou opérations de manutention	15	8	19	10	13	13	9	2	18	12	8	16

Champ : conducteurs routiers qui ont déclaré avoir un accident avec arrêt.

Lecture : En 2006, parmi les conducteurs « courte distance » ayant déclaré un accident avec arrêt maladie, 11 % déclarent avoir été arrêté entre 1 et 5 jours.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 3-3 - Types d'actions de prévention suivies

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Type d'action de prévention suivie												
- port protection individuelle (gants, chaussures, casque, gilet fluo...)	26	23	21	24	25	18	13	21	16	24	24	19
- conduite, manoeuvre, conduite économique	16	17	17	18	14	13	13	9	20	16	15	16
- apprentissage gestes et postures : montée, descente du camion	14	14	11	12	15	8	19	31	12	14	16	10
- opérations de chargement et déchargement	3	4	3	4	2	2	8	11	6	4	4	3
- prospectus, courrier ou affichage	12	16	17	15	17	21	20	10	12	15	15	18
- stage, formation pour la sécurité	20	23	30	21	20	26	14	24	29	20	22	28

Champ : conducteurs routiers qui ont déclaré avoir suivi un acte de prévention.

Lecture : en 2006, parmi les conducteurs « courte distance » qui déclarent avoir suivi un acte de prévention, 26 % en ont suivi un sur le port de protection individuelle.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableaux 4 - Salaires mensuels des conducteurs à temps complet

Tableau 4-1 - Pourcentage de conducteurs routiers concernés par les composantes de leur rémunération

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Composantes du salaire												
primes	80	77	73	75	78	74	80	83	80	78	78	74
heures supplémentaires	81	86	88	87	87	91	68	76	78	81	86	88
heures de nuit	43	44	40	55	56	55	32	39	31	47	49	46
En défraiement												
frais de route	82	83	85	96	94	96	67	75	70	85	87	88
autres éléments	6	12	8	6	10	9	7	12	11	6	11	9

Lecture : en 2006, 80 % des conducteurs « courte distance » ont déclaré un montant de prime.

Champ : ensemble des conducteurs routiers qui ont déclaré un montant de salaire mensuel net et brut ; soit 77 % des conducteurs (voir point 1-2-1).

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 4-2 - Décomposition du salaire brut total : moyenne des parts individuelles de chaque composante

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
 Salaire de base												
Moyenne	73	71	72	68	68	66	78	76	77	72	70	70
Q1	63	63	63	60	60	59	69	66	68	62	62	61
Médiane	71	70	71	66	66	64	77	77	77	70	69	68
Q3	83	79	80	74	75	72	87	85	85	81	79	78
Heures supplémentaires												
Moyenne	14	17	17	20	20	22	9	11	11	16	17	18
Q1	3	8	9	9	10	13	0	1	1	4	8	10
Médiane	14	17	17	21	22	24	8	9	11	15	18	19
Q3	23	25	25	30	29	30	15	17	17	26	27	28
Heures de nuit												
Moyenne	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2
Q1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Médiane	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Q3	2	2	1	2	2	2	1	2	1	2	2	1
Primes												
Moyenne	8	8	7	7	7	7	9	9	8	8	8	7
Q1	1	1	0	0	1	0	3	3	2	1	1	0
Médiane	6	6	5	5	5	4	8	7	7	6	6	5
Q3	13	12	11	10	10	10	14	13	12	12	11	10

Lecture : en 2006, la moyenne de la part du salaire de base des conducteurs routiers est de 72 % ; pour 25 % d'entre eux elle est inférieure à 62 % (Q1), pour la moitié inférieure à 70 % (médiane) et pour 25 % d'entre eux elle est supérieure à 81 % (Q3).

Champ : ensemble des conducteurs routiers qui ont déclaré un montant de salaire mensuel net et brut ; soit 77 % des conducteurs (voir point 1-2-1).

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 4-3 - Niveaux du salaire mensuel des conducteurs routiers à temps complet

Tableau 4-3-1 - Salaire mensuel de l'ensemble des conducteurs à temps complet

	Moyenne			1 ^{er} quartile : Q1			Médiane			3 ^e quartile : Q3			Rapport interquartile Q3/Q1		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
En euros courants															
salaire brut total	2 019	2 107	2 178	1 790	1 883	1 911	1 990	2 076	2 135	2 200	2 300	2 400	1,2	1,2	1,3
salaire brut de base	1 417	1 455	1 483	1 285	1 334	1 352	1 319	1 365	1 398	1 484	1 500	1 503	1,2	1,1	1,1
heures supplémentaires	330	377	415	76	153	194	305	367	398	534	573	609	7,0	3,7	3,1
heures de nuit	44	44	39	0	0	0	0	0	0	40	41	29	ns	ns	ns
primes	170	172	162	16	28	0	111	117	100	250	245	223	15,6	8,8	ns
salaire net total	1 830	1 954	2 050	1 514	1 596	1 652	1 735	1 833	1 944	2 090	2 200	2 349	1,4	1,4	1,4
Défraiement															
des frais de route	393	405	420	197	200	205	280	300	303	619	641	680	3,1	3,2	3,3
autres éléments	291	295	300	90	94	112	209	204	195	366	404	341	4,1	4,3	3,0
Nombre d'heures mensuelles															
travaillées	197	196	191	180	185	184	200	200	200	215	217	215	1,2	1,2	1,2
rémunérées	189	192	191	172	176	174	191	196	196	205	208	208	1,2	1,2	1,2

Lecture : en 2006, le salaire brut total des conducteurs est de 2 019 € et leur salaire brut de base est de 1 417 € ; ici, on ne peut pas retrouver la part du salaire de base dans le salaire brut tel qu'il a été calculé dans le tableau 4-2 puisque ces parts sont des moyennes de part individuelle et non pas un rapport de masse.

Champ : ensemble des conducteurs routiers qui ont déclaré un montant de salaire mensuel net et brut ; soit 77 % des conducteurs (voir point 1-2-1).

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 4-3-2 - Salaire mensuel des « courte distance » à temps complet

	Moyenne			1 ^{er} quartile : Q1			Médiane			3 ^e quartile : Q3			Rapport interquartile Q3/Q1		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
En euros courants															
salaire brut total	1 972	2 058	2 099	1 752	1 837	1 856	1 940	2 027	2 049	2 156	2 247	2 293	1,2	1,2	1,2
salaire brut de base	1 409	1 436	1 471	1 262	1 316	1 345	1 310	1 359	1 396	1 493	1 480	1 510	1,2	1,1	1,1
heures supplémentaires	293	352	368	61	170	186	260	339	347	476	528	547	7,8	3,1	2,9
heures de nuit	40	44	37	0	0	0	0	0	0	40	41	28	ns	ns	ns
primes	175	169	159	28	22	0	123	115	92	266	250	220	9,5	11,4	ns
salaire net total	1 694	1 764	1 832	1 485	1 551	1 607	1 660	1 732	1 800	1 860	1 943	2 045	1,3	1,3	1,3
Défraiement															
des frais de route	231	234	235	146	150	154	230	229	236	291	295	280	2,0	2,0	1,8
autres éléments	246	274	244	105	111	100	187	200	193	300	340	310	2,9	3,1	3,1
Nombre d'heures mensuelles															
travaillées	192	194	187	180	180	180	191	200	200	210	210	210	1,2	1,2	1,2
rémunérées	184	188	188	169	173	170	188	189	187	200	200	201	1,2	1,2	1,2

Champ : ensemble des conducteurs routiers qui ont déclaré un montant de salaire mensuel net et brut ; soit 77 % des conducteurs (voir point 1-2-1).

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 4-3-3 - Salaire mensuel des « longue distance » à temps complet

	Moyenne			1 ^{er} quartile : Q1			Médiane			3 ^e quartile : Q3			Rapport interquartile Q3/Q1		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
En euros courants															
salaire brut total	2 128	2 209	2 317	1 911	2 000	2 076	2 079	2 156	2 256	2 300	2 393	2 535	1,2	1,2	1,2
salaire brut de base	1 429	1 483	1 501	1 293	1 337	1 368	1 330	1 371	1 400	1 465	1 525	1 500	1,1	1,1	1,1
heures supplémentaires	422	445	509	191	200	296	423	496	558	601	640	692	3,1	3,2	2,3
heures de nuit	50	43	43	0	0	0	7	7	6	46	41	33	ns	ns	ns
primes	158	172	164	4	26	0	99	112	97	208	238	225	52,0	9,2	ns
salaire net total	2 061	2 229	2 369	1 682	1 800	1 914	2 063	2 187	2 315	2 400	2 500	2 643	1,4	1,4	1,4
Défraiement															
des frais de route	651	647	673	450	468	491	671	686	700	838	840	850	1,9	1,8	1,7
autres éléments	371	323	353	117	118	119	266	266	208	439	442	409	3,8	3,7	3,4
Nombre d'heures mensuelles															
travaillées	207	201	195	200	195	195	204	210	210	220	220	220	1,1	1,1	1,1
rémunérées	201	201	200	190	191	190	200	200	200	215	214	215	1,1	1,1	1,1

Champ : ensemble des conducteurs routiers qui ont déclaré un montant de salaire mensuel net et brut ; soit 77 % des conducteurs (voir point 1-2-1).

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 4-3-4 - Salaire mensuel des « messagistes » à temps complet

	Moyenne			1 ^{er} quartile : Q1			Médiane			3 ^e quartile : Q3			Rapport interquartile Q3/Q1		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
En euros courants															
salaire brut total	1 854	1 902	1 948	1 609	1 674	1 700	1 800	1 861	1 898	1 990	2 078	2 110	1,2	1,2	1,2
salaire brut de base	1 404	1 425	1 464	1 257	1 316	1 339	1 330	1 380	1 400	1 500	1 487	1 529	1,2	1,1	1,1
heures supplémentaires	182	209	230	0	24	25	149	175	200	285	320	356	ns	13,3	14,2
heures de nuit	40	49	29	0	0	0	0	0	0	20	39	11	ns	ns	ns
primes	188	184	165	45	53	36	136	138	124	262	250	234	5,8	4,7	6,5
salaire net total	1 593	1 651	1 681	1 390	1 426	1 460	1 528	1 560	1 650	1 708	1 750	1 840	1,2	1,2	1,3
Défraiement															
des frais de route	166	161	181	0	34	0	197	200	182	250	236	241	ns	6,9	ns
autres éléments	211	290	286	18	51	144	150	110	181	282	500	260	15,7	9,8	1,8
Nombre d'heures mensuelles															
travaillées	175	177	185	164	160	169	183	185	185	200	200	200	1,2	1,3	1,2
rémunérées	166	171	168	152	152	157	169	169	172	182	182	185	1,2	1,2	1,2

Champ : ensemble des conducteurs routiers qui ont déclaré un montant de salaire mensuel net et brut ; soit 77 % des conducteurs (voir point 1-2-1).

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 4-4 - Évolution du « ressenti » sur les revenus

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Bénéficie d'un 13 ^e mois	17	16	17	12	12	11	36	40	40	18	17	17
Constat sur l'évolution du montant du salaire de base												
une augmentation	32	44	47	33	47	49	27	47	45	32	46	47
pas d'évolution	56	46	42	56	39	41	60	44	46	56	42	42
une diminution	2	2	2	2	2	1	3	1	1	2	2	2
refus - non répondu - pas concerné	10	8	9	9	12	9	10	8	7	10	10	9
Raisons de l'augmentation du salaire de base												
augmentation du temps de service	10	9	10	12	7	11	8	8	11	11	8	10
à cause du contexte économique, concurrence étrangère	0	0	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0
à cause des 35 heures	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
les charges sont trop importantes	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
les actionnaires, l'augmentation des bénéfices	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
diminution du nombre d'heures de travail	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1
Constat sur l'évolution du montant des primes												
une augmentation	10	12	13	11	14	13	15	14	18	11	13	13
pas d'évolution	66	64	60	65	63	62	58	64	58	64	64	61
une diminution	5	5	4	7	3	3	5	4	5	6	4	4
refus - non répondu - pas concerné	19	19	23	17	20	23	22	18	19	19	19	23
Raisons de l'augmentation du montant des primes												
augmentation du temps de service	25	23	16	25	20	20	20	25	23	24	22	18
Constat sur l'évolution du montant des frais de route												
une augmentation	28	33	42	50	52	60	26	23	40	37	40	50
pas d'évolution	52	51	41	37	36	30	48	53	42	46	44	37
une diminution	2	1	1	3	1	0	3	1	1	2	1	1
refus - non répondu - pas concerné	18	16	15	10	12	10	24	24	17	15	15	13
Raisons de l'augmentation du montant des frais de route												
évolution du temps de service	9	7	7	9	6	8	10	10	12	9	7	8
évolution du nombre de découchés	6	5	3	20	16	17	2	6	4	14	12	11

Lecture : en 2006, 17 % des conducteurs « courte distance » déclarent bénéficier d'un 13^e mois.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 4-5 - Types de primes perçues

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
En dehors de la participation et de l'intéressement, type de prime perçue												
d'ancienneté	56	55	43	61	59	48	53	58	52	58	57	46
de non accident	32	29	27	30	28	26	37	38	30	32	30	27
de qualité	31	29	26	32	32	24	29	24	24	32	30	25
de fin d'année	33	29	24	29	28	22	32	23	24	31	28	23
de travail de nuit	25	28	22	37	32	29	25	26	19	30	30	25
d'entretien du véhicule : lavage	9	8	10	4	5	6	4	5	7	6	6	8

Lecture : en 2006, 56 % des conducteurs « courte distance » déclarent bénéficier d'une prime d'ancienneté.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableaux 5 - Durée du travail

Tableau 5-1 - Temps de service hebdomadaire et ses composantes

En heures, minutes

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Temps de Service	48:05	49:11	48:55	54:32	55:43	54:39	43:15	44:59	44:49	50:03	51:33	50:56
conduite	30:54	31:58	32:12	39:04	39:27	39:46	27:04	28:07	28:26	33:40	34:47	35:02
autres travaux	9:34	9:49	9:42	8:02	8:44	8:18	10:42	11:28	10:40	9:06	9:32	9:12
attente	7:36	7:23	7:00	7:25	7:31	6:34	5:29	5:23	5:42	7:15	7:13	6:41

Source : SOeS, Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 5-2 - Temps de service hebdomadaire en structure

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Temps de Service	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
conduite	64	65	66	72	71	73	63	62	63	67	67	69
autres travaux	20	20	20	15	16	15	25	26	24	18	18	18
attente	16	15	14	14	13	12	13	12	13	14	14	13

Lecture : en 2006, la conduite des conducteurs « courte distance » représente 64 % de leur temps de service hebdomadaire.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 5-3 - Distance hebdomadaire parcourue

En kilomètres

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Distance hebdomadaire	1 873	1 922	1 882	2 789	2 791	2 717	1 506	1 521	1 489	2 192	2 254	2 197

Lecture : en 2006, la distance moyenne hebdomadaire des conducteurs « courte distance » est de 1 873 kilomètres.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableaux 6 - Repos et horaires

Tableau 6-1 - Caractéristiques des repos

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Nombre de jours de congés annuel												
de 1 à 20 jours	0	0	1	0	1	1	1	2	1	0	1	1
de 11 à 20 jours	2	2	3	2	3	2	4	3	3	3	3	2
de 21 à 30 jours	96	96	94	95	95	95	92	95	94	95	96	95
plus de 30 jours	1	1	2	3	1	2	4	0	1	2	1	2
Bénéfice de la réduction du temps de travail (RTT)	32	26	27	43	36	33	34	39	36	37	32	31
Même occasionnellement, bénéficie de repos												
- compensateurs, accordés en contrepartie de la réalisation d'heures supplémentaires	39	39	40	54	50	47	32	30	36	44	43	43
- fractionnés	26	22	24	38	33	38	21	11	16	30	26	29
- réduits	26	23	27	50	54	53	18	12	14	35	35	37
Si a bénéficié de la RTT, nombre de jours dans l'année												
de 1 à 10 jours	50	51	47	43	45	52	52	43	45	47	47	49
de 11 à 20 jours	29	32	25	34	33	26	25	23	25	31	31	26
de 21 à 30 jours	11	8	14	16	11	12	8	21	21	13	11	14
plus de 30 jours	10	9	14	8	11	10	15	13	8	9	11	11
Si a bénéficié de repos compensateurs, nombre de jours dans l'année												
de 1 à 10 jours	70	68	76	56	66	71	69	61	74	63	67	74
de 11 à 20 jours	20	21	17	30	24	19	17	21	15	25	22	18
de 21 à 30 jours	5	6	5	8	8	6	8	14	6	7	7	6
plus de 30 jours	5	5	2	5	2	4	6	4	4	5	3	3
Si a bénéficié de repos fractionné, nombre de fois dans le mois												
moins de 5 fois	59	58	57	49	51	52	58	56	67	54	54	55
5 fois ou plus	41	42	43	51	49	48	42	44	33	46	46	45
Si a bénéficié de repos réduit, nombre de fois dans le mois												
moins de 5 fois	53	54	51	42	32	36	64	60	68	47	40	43
5 fois ou plus	47	46	49	58	68	64	36	40	32	53	60	57

Lecture : en 2006, 96 % des conducteurs « courte distance » déclarent bénéficier de 21 jours à 30 jours de congés annuels.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 6-2 - Type d'horaires

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Travailler en horaires fixes												
oui	49	51	53	31	34	34	64	68	66	44	45	47
non	51	49	47	69	66	66	36	32	34	56	55	53
Travailler entre 22 h et 5 h du matin												
tous les jours ou presque	29	28	26	20	18	17	24	28	25	25	24	22
2 à 3 fois par semaine	11	11	11	25	25	22	5	6	3	16	17	15
au moins une fois par semaine	10	10	11	23	23	26	6	5	6	15	15	17
moins souvent	11	12	14	15	14	13	9	5	5	12	12	13
jamais	40	39	38	18	20	22	55	57	60	33	33	33

Lecture : en 2006, 49 % des conducteurs « courte distance » déclarent travailler en horaires fixes.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 6-3 – « Ressenti » des horaires de service

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Avis sur les horaires de service												
trop élevés	20	18	15	19	19	15	20	20	14	19	19	15
satisfaisants	78	80	81	76	76	80	77	77	84	77	78	81
trop faibles	3	2	3	5	6	5	3	3	2	4	4	4
Avis sur la tendance du temps de service												
à augmenter	18	19	16	16	16	14	19	24	20	17	18	15
à diminuer	8	8	15	16	12	19	9	7	12	11	10	16
à maintenir	74	74	69	68	72	66	72	69	66	71	72	67
ne sait pas	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1
Avis sur la tendance du temps de conduite												
à augmenter	13	13	13	11	11	13	19	16	19	13	13	14
à diminuer	9	7	14	11	12	15	5	5	9	9	9	14
à maintenir	78	80	71	78	77	71	76	79	70	77	78	71
ne sait pas	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1
Avis sur la tendance du temps d'attente												
à augmenter	25	20	16	39	37	25	21	26	16	30	28	20
à diminuer	6	6	11	7	7	10	4	4	6	6	6	10
à maintenir	63	68	63	51	53	59	66	63	65	58	61	61
ne sait pas	6	6	11	3	3	6	9	8	13	5	5	9
Avis sur la tendance des autres temps de service												
à augmenter	16	16	11	24	20	15	24	27	20	20	19	14
à diminuer	6	4	7	6	4	6	4	4	9	5	4	7
à maintenir	72	76	76	66	74	77	66	65	63	69	74	75
ne sait pas	6	4	5	4	1	2	6	4	8	5	3	4

Lecture : en 2006, les horaires de service sont trop élevés pour 20 % des conducteurs « courte distance ».

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 6-4 - Durées hebdomadaires de travail

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Nombre de conducteurs	96 715	92 729	86 533	82 929	87 112	79 887	27 086	21 787	20 086	206 730	201 628	186 506
Nombre d'heures de service par semaine												
moins de 34 heures	3	2	1	1	1	1	4	1	3	2	1	1
de 35 à 39 heures	8	5	6	1	1	1	21	25	14	7	5	4
de 40 à 44 heures	18	16	17	5	5	4	30	25	29	14	12	13
de 45 à 49 heures	21	22	23	12	10	12	23	19	21	18	16	18
de 50 à 54 heures	25	29	29	32	29	33	14	16	23	27	28	30
de 55 à 59 heures	10	11	9	16	19	18	3	6	4	11	14	12
plus de 60 heures	15	15	15	32	36	31	6	8	6	21	23	21
dont heures de conduite												
de 1 à 14 heures	6	4	3	1	1	2	8	5	4	4	3	3
de 15 à 24 heures	27	27	25	6	5	3	43	43	41	21	19	17
de 25 à 34 heures	25	24	25	15	14	11	22	24	27	21	19	19
de 35 à 39 heures	17	16	16	18	18	19	13	15	14	17	17	17
de 40 à 44 heures	14	16	18	24	25	28	9	7	10	17	19	21
de 45 à 49 heures	9	10	11	28	30	31	4	3	4	16	18	19
plus de 50 heures	3	3	2	8	7	7	1	2	1	5	5	4
dont heures d'attente												
aucune	18	18	21	10	13	15	27	28	29	16	17	19
de 1 à 14 heures	64	65	64	74	70	73	63	62	61	68	67	68
de 15 à 24 heures	16	15	13	15	15	11	10	10	9	15	14	12
plus de 25 heures	2	2	2	1	2	1	0	0	1	1	2	1
dont heures consacrées à d'autres travaux												
aucune	17	12	12	12	9	8	15	11	14	15	11	11
de 1 à 14 heures	55	60	61	72	70	77	49	54	53	61	64	67
de 15 à 24 heures	24	24	23	13	19	13	29	28	28	20	22	20
plus de 25 heures	5	4	4	2	2	2	7	6	5	4	3	3

Lecture : en 2006, 3 % des conducteurs « courte distance » travaillent moins de 34 heures par semaine.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 6-5 - Conducteurs pour qui le temps de service est trop long

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
De combien d'heures le temps de service habituel est-il trop élevé ?												
de 1 à 4 heures	15	23	27	15	16	27	31	23	28	17	20	27
de 5 à 9 heures	53	44	55	45	49	35	52	42	45	50	46	45
de 10 à 14 heures	18	18	9	16	19	15	12	18	16	16	18	12
plus de 15 heures	14	15	9	24	17	23	5	17	11	16	16	15
Pour quelles raisons le temps de service est jugé trop élevé ?												
- le temps d'attente est trop élevé	12	24	17	28	27	24	16	13	11	19	24	19
- trop d'heures de conduite et trop de kilomètres ; les rythmes sont contraignants	21	26	33	18	25	31	21	16	17	20	24	30
- trop de fatigue	16	17	12	18	14	13	18	13	21	17	15	13
- les amplitudes sont trop fortes	16	19	13	12	16	12	7	23	10	13	18	12
- heures majorées et supplémentaires non payées	19	11	12	7	13	17	15	8	11	14	12	14
- manque de temps libre personnel et familial	20	16	15	14	12	11	17	15	23	17	14	14

Champ : conducteurs routiers pour qui le temps de service est trop élevé.

Lecture : en 2006, 15 % des conducteurs « courte distance » pour qui le temps de service est trop élevé déclarent qu'il l'est de une à 4 heures.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Tableau 6-6 - Conducteurs pour qui le temps de service est trop faible

En %

	Courte distance			Longue distance			Messagistes			Ensemble		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
De combien d'heures le temps de service habituel est-il trop faible ?												
de 1 à 4 heures	23	24	42	31	21	25	26	75	40	28	27	32
de 5 à 9 heures	56	44	38	50	48	53	43	13	41	51	44	47
de 10 à 14 heures	7	5	7	17	12	11	16	0	19	13	9	10
plus de 15 heures	15	27	14	3	18	11	15	12	0	8	20	11
Pour quelles raisons le temps de service est jugé trop faible ?												
salaires trop faibles	68	79	77	43	48	49	89	54	47	56	57	59
contraintes réglementaires	14	16	2	43	23	19	0	11	14	28	20	13

Champ : conducteurs routiers pour qui le temps de service est trop faible.

Lecture : en 2006, 23 % des conducteurs « courte distance » pour qui le temps de service est trop faible déclarent qu'il l'est de une à 4 heures.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

3 – Présentation du dispositif de l'enquête

3-1 Les intervenants et leur rôle

Cette enquête annuelle s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre d'une observation sociale dans le transport routier de marchandises, en collaboration entre le service opérationnel et le service statistique du Ministère chargé des transports, à l'époque la Direction des transports terrestres – DTT – et le Service de l'économie, des statistiques et de la prospective - Sesp -. Elle visait à évaluer l'évolution des conditions de travail et des rémunérations des conducteurs routiers de marchandises à une époque où les tensions apparaissaient liées à la croissance de l'activité du secteur. Cette enquête a été commanditée et financée par la DTT (actuelle Direction des services de transport - DST).

La DTT a organisé et lancé le marché public. Le Service économie, statistiques (devenu SOeS) de la Direction des affaires économiques et internationales (DAEI) a été chargé d'accompagner et d'appuyer ce projet. Il a assuré le tirage de l'échantillon, la diffusion et la publication des résultats sur des supports propres au service.

Cette enquête a obtenu le label d'intérêt général et de qualité statistique auprès du Conseil national de l'information statistique (*Cnis - annexe 1*).

La collecte des données auprès des conducteurs routiers a été réalisée par une société sous-traitante spécialisée.

3-2 Le questionnaire

Le questionnaire de l'*Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers* en annexe 2 est celle jointe au dossier du Comité national de l'information et de la statistique (Cnis) lors de sa séance du 8 décembre 2005. Cette version intègre les dernières modifications apportées par le prestataire après avoir testé le questionnaire auprès de 39 conducteurs de poids lourd (recueil en face-à-face et par téléphone).

3-3 Échantillon : champ, plan de sondage, collecte, pondération

3-3-1 Champ de l'enquête

L'enquête proposée a pour objectif d'observer un échantillon représentatif de conducteurs de poids lourds salariés d'établissements de transport routier de marchandises qui réalisent des prestations de déplacements physiques de marchandises pour le compte de clients. Ce type de transport est aussi appelé « pour compte d'autrui ». Les conducteurs des entreprises des autres secteurs, faisant du transport pour « compte propre », ne font pas partie du champ de cette enquête. Par ailleurs, les conducteurs routiers à leur compte ne sont pas interrogés, car non salariés. Le champ est celui de tous les conducteurs routiers de poids lourd de marchandises salariés d'établissements exerçant dans le « transport routier de marchandises élargi ».

Plus précisément, cette enquête est réalisée auprès de conducteurs salariés d'établissements du secteur du « transport routier de marchandises élargi » en France métropolitaine, conduisant un véhicule de poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes. Le « transport routier de marchandises élargi » comprend l'ensemble des établissements exerçant leur activité principale dans un des quatre secteurs d'activité du tableau A. Ces secteurs sont définis en nomenclature d'activités française – NAF rév. 1.

Tableau A - Définition du « transports routiers de marchandises élargi » = « TRM élargi »

Libellé	Code Naf rév.1
Transports routiers de marchandises de proximité	602L
Transports routiers de marchandises interurbains	602M
Location de camions avec conducteur	602P
Messagerie, fret express	634A

Base de sondage

Le fichier des déclarations annuelles de données sociales (DADS) de l'Insee est utilisé comme base de sondage.

3-3-2 Plan de sondage et tirage de l'échantillon

Description de la méthode

Le tirage d'un échantillon de « chauffeurs »⁴ salariés d'établissements exerçant dans le secteur d'activité du « TRM élargi » est réalisé par le SOeS (Sous-direction de l'observation des transports*). Ce tirage se fait en deux temps dans le fichier des DADS. Un premier tirage est effectué au niveau « établissements » et un deuxième au niveau « chauffeurs ».

La première étape consiste à tirer des établissements du « TRM élargi », stratifié par secteur d'activité et taille de l'établissement en terme d'effectif salarié. Le deuxième tirage se fait parmi les « chauffeurs » travaillant dans les établissements tirés à la première étape.

À l'issue de ces deux tirages, plus de 15 000 « chauffeurs » sont sélectionnés avec nom, prénom, adresse personnelle et une identification de l'établissement employeur avec son secteur d'activité et sa taille en effectif salarié. Le prestataire collecte 2 000 questionnaires auprès de conducteurs routiers en respectant des quotas établis à partir de la structure de cette population. La structure par secteur d'activité, taille d'établissements et rythme de travail provient de l'exploitation des DADS et de l'enquête « *chronotachygraphes* » annuelle réalisée également par le SOeS auprès des établissements du « TRM élargi ».

À l'issue de la collecte, la réponse de chaque conducteur routier est rendue anonyme. Les données « individu » de l'enquête ne peuvent pas être fusionnées avec des fichiers administratifs. Seul l'identifiant de l'établissement employeur est connu.

Plan de sondage

L'échantillon des conducteurs routiers de l'enquête EACT respecte le plan de sondage du tableau B. Les conducteurs sont classés suivant trois rythmes de travail : « **grand routier** » (ou « **longue distance** »), « **courte distance** » et « **messagerie** » ou « **messagistes** ». D'après le décret 2000-69 du Journal Officiel du 27 janvier 2000, le personnel roulant de transport de marchandises « **grand routier** » (ou « **longue distance** ») est le personnel roulant affecté à des services leur faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors du domicile, « **découchés** ». Le conducteur de « **messagerie** » est celui qui déclare dans l'enquête EACT, être affecté à des services de messagerie et prendre moins de six repos journaliers. Tous les autres conducteurs sont qualifiés de « **courte distance** ». Dans l'enquête « *chronotachygraphes* », les « **messagistes** » ne sont pas isolés, seuls les conducteurs « **longue et courte distance** » sont distingués.

⁴ Dans le fichier DADS, les conducteurs routiers sont repérés en nomenclature PCS-ESE 2003 par la catégorie sociale « chauffeurs » (CS = « 64 »).

* Actuellement, Sous-direction des statistiques de transports.

**Tableau B - Plan de sondage de la population des conducteurs routiers
suivant le rythme de travail et le secteur d'activité**

En %

Libellé	Naf rév.1	2006	2007	2008
Conducteurs « grand routier »		40,2	43,0	42,7
Transports routiers de marchandises de proximité	602L	6,4	6,6	8,2
Transports routiers de marchandises interurbains	602M	31,6	34,1	32,8
Location de camions avec conducteur	602P	1,2	1,8	1,3
Messagerie, fret express	634A	1,0	0,5	0,4
Conducteurs « courte distance »		59,8	57,0	57,3
Transports routiers de marchandises de proximité	602L	20,1	20,1	23,1
Transports routiers de marchandises interurbains	602M	30,7	26,9	25,6
Location de camions avec conducteur	602P	4,4	4,4	4,3
Messagerie, fret express	634A	4,6	5,6	4,3

Lecture : en 2006, 40,2 % des conducteurs routiers salariés du « TRM élargi » sont des conducteurs « grand routier ».

Sources : SOeS, à partir des enquêtes « chronotachygraphes » et Insee-DADS

3-3-3 Collecte des données : en face-à-face et par téléphone

La collecte des trois enquêtes 2006, 2007 et 2008 confiée au même prestataire a été réalisée pour moitié en face-à-face et pour moitié par téléphone. Chaque année, 2 000 conducteurs sont interrogés. Le temps de passation du questionnaire au moment des tests était de 25 minutes en moyenne. Les résultats sur les rémunérations portent sur les années 2006, 2007 et 2008 ; cependant les questions de « ressenti » ou de formation portent sur les 12 derniers mois, la distance parcourue est une moyenne hebdomadaire, les temps de service sont basés sur une semaine habituelle et le nombre de jours de repos compensateurs est relatif à l'année précédente.

Pour l'enquête 2006, à partir d'une liste de 15 000 noms, prénoms et adresses fournie par le SOeS, le prestataire a réalisé une enquête préalable de validation des coordonnées postales et téléphoniques. Les 1 000 répondants par téléphone à l'enquête 2006 respectent une répartition par quota, profession et taille de l'établissement. 1 000 conducteurs routiers interrogés en 2006 et 1 000 autres interrogés en 2007 ont donné leur accord pour être interrogés à nouveau l'année suivante. En 2007 et 2008, ces conducteurs ont reçu un courrier d'information sur l'enquête et un numéro vert a été mis à leur disposition. Ce préalable a permis de repérer les changements de situation professionnelle, les déménagements ou les refus catégoriques de participer à l'enquête. Par exemple en 2007, 23,8 % des courriers sont revenus avec la mention « N'habite pas à l'adresse indiquée » (NPAI). Sur les deux années l'échantillon est complété par de nouveaux conducteurs (*tableau C*).

Tableau C - Nombre de conducteurs routiers du « TRM élargi » qui ont répondu aux EACT

	2006	2007	2008	Sur les trois années ³
En face-à-face	1 001	1 029	989	1 991
<i>dont anciens</i> ¹	<i>nd</i>	500	497	
<i>dont nouveaux</i>	<i>nd</i>	498	492	
Par téléphone	1 012	998	1 019	2 086
<i>dont anciens</i> ²	<i>nd</i>	474	500	
<i>dont nouveaux</i>	<i>nd</i>	555	519	
Ensemble	2 013	2 027	2 008	4 077

Lecture : en 2006, 1 001 conducteurs routiers ont répondu en face-à-face à l'enquête ; aux enquêtes 2006, 2007 et 2008, ils sont 1 991 conducteurs différents à avoir répondu en face-à-face.

¹ Conducteurs qui ont répondu en face-à-face un an plus tôt.

² Conducteurs qui ont répondu par téléphone un an plus tôt.

³ Nombre de conducteurs différents sur les 3 années.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Les modes de collecte en face-à-face et par téléphone se complètent. Pour l'enquête EACT 2006, les 29,5 % répondants en face-à-face qui ne possèdent qu'un téléphone mobile n'auraient jamais été interrogés si l'enquête s'était déroulée uniquement par téléphone. Par téléphone, les relances sont plus nombreuses que par courrier et ainsi, des personnes qui auraient probablement échappé à une enquête en face-à-face répondent à l'enquête par téléphone. Mixer les deux méthodes de collecte permet d'améliorer la sélection des conducteurs.

À partir de ces trois enquêtes, un profil particulier des conducteurs répondant à l'enquête par téléphone a été mis en évidence. Les conducteurs routiers répondant par téléphone travaillent plus souvent dans une entreprise pluri-établissements et dans un établissement de grande taille dont l'activité est le « Transports routiers de marchandises interurbains » ; par rapport aux répondants en face-à-face, ils ont une moindre ancienneté dans leur établissement et exercent en tant que conducteur depuis moins longtemps ; les conducteurs vivant dans le Sud-Ouest et dans la zone méditerranéenne ont plus souvent répondu par téléphone que les conducteurs de la région parisienne et, à l'inverse, dans l'ouest de la France, les conducteurs ont plus souvent répondu en face-à-face. Ceux qui déclarent avoir été au chômage depuis qu'ils sont conducteurs répondent aussi plus souvent par téléphone (*annexe 3.1 : profil particulier des conducteurs qui ont répondu par téléphone*).

La question qui se pose maintenant porte sur l'existence ou pas d'un biais de réponse lié au mode d'interrogation. Est-ce que par exemple, un enquêté par téléphone répondra plus facilement « oui » ou « non » à une question sur un accident au travail. Une façon de tester cette hypothèse est de modéliser la probabilité d'avoir répondu « oui » à une question et de rajouter dans les facteurs explicatifs l'indicatrice d'avoir répondu par téléphone (*annexe 3-2 : exemples de résultats de modèles sur variables catégorielles*).

Suite à l'analyse des résultats des modèles sur variables catégorielles testé sur quelques questions, il apparaît que le mode d'interrogation semble ne pas être neutre. Il pourrait introduire un biais de réponse. Aussi, pour les commentaires des résultats publiés sur ces enquêtes, il conviendra de tester s'il demeure des différences une fois que le mode d'interrogation est neutralisé⁵.

3-3-4 Redressement et pondération

Le coefficient de pondération est le ratio entre les effectifs de conducteurs routiers obtenus à partir des DADS et de l'enquête « *chronotachygraphes* » et les effectifs de conducteurs ayant répondu à l'enquête EACT. Ce coefficient tient compte de la taille en effectif salarié, du secteur d'activité de l'établissement et du rythme de travail du conducteur.

Il n'y a pas de redressement particulier pour la non réponse partielle qui est très faible, excepté pour les questions portant sur la rémunération. Dans l'exploitation de ces questions un champ particulier a été retenu (*cf. 1-2-7*). Ce champ pose l'hypothèse d'une structure identique entre les conducteurs écartés et les conducteurs retenus pour les calculs puisque la pondération n'a pas été corrigée.

3-3-5 Bilan et enseignements

La méthode du double tirage et des quotas apporte une bonne représentativité des conducteurs routiers. La contrainte du respect du nombre répondant par quota génère cependant un coût supplémentaire, lié au temps passé à rechercher de nouveaux conducteurs.

Les enquêtes en face-à-face sont plus onéreuses que les enquêtes par téléphone mais les deux modes de collecte ont l'avantage de se compléter. En effet, la combinaison de ces deux méthodes permet d'interroger en face-à-face les conducteurs qui ne possèdent pas de téléphone fixe.

⁵ Ces tests réalisés pour l'élaboration des fiches « 5D La formation continue et les conducteurs routiers » et la fiche « 6C Accident du travail et prévention des conducteurs de poids lourds » du *Bilan social du TRM* de 2008 valident la « significativité » des réponses, une fois isolé l'effet du mode d'interrogation.

Les conducteurs répondant par téléphone ont un profil particulier. Aussi, dans les études menées à partir de cette enquête, il conviendra, autant que faire se peut, de mettre en œuvre des modèles économétriques avec biais de sélection afin de neutraliser l'effet du mode d'interrogation.

Annexes

Annexe 1 Avis de conformité du Comité du label

COMITÉ DU LABEL

Paris, le 21 novembre 2006
n° 296 /D131

AVIS DE CONFORMITÉ

Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises

Programme : 2007-2009

Emetteurs : Ministère des transports, de l'équipement du tourisme et de la mer - Service Economie Statistiques et Prospective (SESP) et Direction générale de la Mer et des Transports maritimes, routiers et fluviaux
Réunion du comité du label : 20 novembre 2006 - Formation "Ménages"

La formation Transports, tourisme a émis lors de la réunion du 10 juin 2003, un avis d'opportunité favorable au projet d'enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises.

Cette enquête a pour objectif d'assurer un suivi annuel des conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises (formation, carrière, rémunérations, frais de route, durée du travail...). L'enquête apporte, annuellement, des informations sur les conditions de travail des conducteurs du transport routier de marchandises, en complément du suivi conjoncturel de la durée du travail assuré par l'enquête « chronotachygraphes ».

Parmi les principaux thèmes abordés, on peut citer la formation, la carrière, les rémunérations, les frais de route et la durée du travail.

Elle sera réalisée auprès d'un échantillon d'environ 2 000 conducteurs de véhicules de plus de 3.5 tonnes, salariés d'établissements du transport routier de marchandises. La collecte annuelle s'effectuera en face à face, au domicile du conducteur ou par téléphone. Le temps maximum pour répondre au questionnaire ne devra pas excéder trente minutes.

Les résultats de l'enquête seront publiés dans le « Bilan social du transport routier de marchandises » établi chaque année par le SESP à la demande de la DMT.

Le service devra adresser au secrétariat du Comité du label, avant la prochaine campagne de collecte, une note d'information décrivant de façon plus détaillée les modalités du plan d'échantillonnage et, notamment, les modalités d'une éventuelle panélisation.

Le Comité du label attribue le label d'intérêt général et de qualité statistique à l'enquête annuelle sur les conditions de travail dans le transport routier de marchandises.

Le président du Comité du label

Jacques Garagon

Le service est invité à présenter à nouveau son enquête avant fin 2009

Annexe 2 Le questionnaire



A 10.3 Questionnaire Transporteurs Routiers.

Etude menée pour :

Le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

PARTIE CONTACT

Q1 Actuellement votre activité professionnelle PRINCIPALE est-elle bien de faire du transport de marchandises en conduisant un camion d'un PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) supérieur à 3,5 tonnes ?

- 1 Oui
- 2 Non => Stop

Q2 Etes-vous salarié ?

- 1 Oui
- 2 Non => Stop

Q3 Depuis combien de temps travaillez-vous dans l'établissement qui vous emploie aujourd'hui ?

Si au moins deux ans → le code APE du fichier d'adresse est chargé dans le questionnaire et code directement les questions Q4 et Q5.

Q4 L'établissement dans lequel vous travaillez est-il

- 1 ... un établissement spécialisé dans le déménagement ? => Stop
- 2 ... un établissement qui fait du transport en compte propre c'est-à-dire un établissement dont l'activité principale n'est pas le transport ? => Stop
- 3 ... un établissement qui fait du transport de marchandises ?

Filtre : Si Q3 ≤ 2 ans

Q5 Et plus précisément, l'activité principale de votre établissement est-elle ...

- 1 ... le transport interurbain,
- 2 ... le transport de proximité
- 3 ... la location de poids lourd avec conducteur
- 4 ... la messagerie, le fret express
- 5 ... Ne sait pas

Enquêteurs : Précisez en cas d'hésitation de l'interviewé :

- transport interurbain, cad > 150 km
- transport de proximité cad ≤ 150 km

Q6 Vous arrive-t-il d'effectuer des missions pour lesquelles vous êtes amené à découcher à la fin de votre activité quotidienne ?

- 1 Oui
- 2 Non

Q7 En moyenne, au cours d'un mois, combien de fois vous arrive-t-il de découcher à la fin de votre activité quotidienne ?

Courte distance = Dort moins de 6 nuits par mois en dehors de chez lui

Longue distance = Dort 6 nuits ou plus par mois en dehors de chez lui

Filtre : Si Q7 < 6

Q8 Etes-vous conducteur de messagerie ?

Courte , longue distance ou messagerie (Codification de cette question grâce à la réponse en Q7 et Q8)

- 1 Conducteur de COURTE DISTANCE
- 2 Conducteur de LONGUE DISTANCE
- 3 Conducteur de messagerie

PARTIE ETABLISSEMENT

Revenons à l'établissement dans lequel vous travaillez.

Q9 Combien y a-t-il de salariés dans cet établissement ? Diriez-vous ...

- 1. ... 1 à 9 salariés
- 2. ... 10 à 19 salariés
- 3. ... 20 à 49 salariés
- 4. ... 50 à 99 salariés
- 5. ... 100 salariés et plus
- 6. [NSP]

Q10 Cet établissement fait-il partie d'une entreprise qui a d'autres établissements ?

- 1. Oui
- 2. Non

Filter si Q10= oui

Q11 Combien de salariés y a-t-il au total dans cette entreprise ? Diriez-vous ...

- 1. ... 1 à 49
- 2. ... 50 à 199
- 3. ... 200 et +
- 4. [NSP]

PARTIE CARRIERE

Parlons maintenant de votre carrière.

Q12 En quelle année avez-vous exercé pour la première fois le métier de conducteur poids lourds ?

Q13 Depuis cette date, vous est il arrivé, durant une période de 6 mois ou plus....

- | | | |
|---------------------------------|-----|-----|
| ... d'exercer un autre métier ? | Oui | Non |
| ... d'être au chômage ? | Oui | Non |

Q14 Dans votre emploi actuel effectuez-vous PRINCIPALEMENT du transport international ?

- 1 Oui
- 2 Non

Q15 En moyenne, combien de kilomètres effectuez-vous au volant de votre camion par semaine ?

Q16 Travaillez-vous à plein temps ou à temps partiel ?

- 1 plein temps
- 2 temps partiel

Q17 Habituellement, combien de jours par semaine travaillez-vous ?

- 1 0.5 jour
- 2 1 jour
- 3 1.5 jour
- 4 2 jours
- 5 2.5 jours
- 6 3 jours
- 7 3.5 jours
- 8 4 jours
- 9 4.5 jours
- 10 5 jours
- 11 5.5 jours
- 12 6 jours
- 13 6.5 jours
- 14 7 jours

Q18 Habituellement travaillez-vous

- | | | |
|--------------------------|-----|-----|
| ... en double équipage ? | Oui | Non |
| ... en relais ? | Oui | Non |

_filtre : Si Q7 > 0

Q19 Le plus souvent, lorsque vous effectuez une mission ne permettant pas de revenir à votre domicile à la fin de votre activité quotidienne, prenez-vous votre repos.....

- 1 ... dans votre camion ?
- 2 ... dans un autre lieu ?

PARTIE SEMAINE TYPE

Parlons maintenant de votre activité sur une semaine habituelle de service, c'est-à-dire celle qui représente le mieux votre activité moyenne tout au long de l'année.

Q20 Diriez-vous qu'habituellement vos horaires de service sont réguliers ou variables ?

- | | |
|---|-----------|
| 1 | Réguliers |
| 2 | Variables |

Filtre : Si Q20 = 1

Q21 Quels sont ces horaires ?

Heures de début
Heures de fin.

Filtre : Si Q20 = 2

Q22 Quels sont vos horaires de service les plus fréquents ?

Heures de début
Heures de fin.

Nous allons parler maintenant de votre temps de service, qui comprend le temps consacré à la conduite, à l'attente, au chargement ou déchargement, à l'entretien du véhicule, aux formalités administratives ou à toute autre activité.

Q23 Quel est votre nombre total d'heures de service par semaine ?

Dont nombre d'heures de conduite
Dont nombre d'heures d'attente
Dont nombre d'heures consacrées aux autres travaux

Quantités saisies en heures et en minutes

Contrôle du total avec possibilité de corrections des valeurs erronées.

Q24 Jugez-vous votre temps de service habituel ...

1. ... trop élevé ?
2. ... satisfaisant ?
3. ... trop faible ?

Filtre : si Q24 = 1

Q25 De combien d'heures par semaine le jugez-vous trop élevé ?

Filtre : si Q24 = 3

Q26 De combien d'heures par semaine le jugez-vous trop faible ?

Filtre : si Q24 = 1

Q27 Pour quelles raisons jugez-vous votre temps habituel de service trop élevé ?

Filtre : si Q24 = 3

Q28 Pour quelles raisons jugez-vous votre temps habituel de service trop faible ?

Q29 D'une manière générale, diriez-vous que votre temps de service a tendance...

1. ... à augmenter
2. ... à diminuer
3. ... ou à rester stable ?

Q30 D'une manière générale, diriez-vous que votre temps de conduite a tendance ...

4. ... à augmenter
5. ... à diminuer
6. ... ou à rester stable ?

Q31 D'une manière générale, diriez-vous que votre temps d'attente notamment pour les opérations de chargement et de déchargement a tendance

1. ... à augmenter
2. ... à diminuer
3. ... ou à rester stable ?

Q32 D'une manière générale, diriez-vous que votre temps consacré aux travaux de chargement ou déchargement, formalités administratives, entretien du véhicule, etc.. c'est-à-dire le temps autre que la conduite et les temps d'attente a tendance

1. ... à augmenter
2. ... à diminuer
3. ... ou à rester stable ?

Q33 Concernant les temps d'attente, lorsque cette période d'attente commence, en connaissez-vous la durée à l'avance ? Diriez-vous ...

- 1 ... toujours ?
- 2 ... le plus souvent ?
- 3 ... une fois sur deux ?
- 4 ... peu souvent ?
- 5 ... jamais ?

Q34 Durant une semaine habituelle de travail, vous arrive-t-il de travailler après 22 heures ou avant 5 heures du matin ? Diriez-vous ...

1. ... tous les jours
2. ... toutes les semaines ou presque
3. ... une ou deux semaines par mois
4. ... moins souvent
5. ... jamais

Q35 Si vous additionnez toutes les heures de travail comprises entre 22 heures et 5 heures du matin combien au total cela représente-t-il d'heures par semaine en moyenne ?

PARTIE REPOS

Q36 Vous arrive-t-il de prendre même occasionnellement, des repos...

- | | | | | |
|---|-----------------|-----|-----|-------|
| 1 | ... fractionnés | Oui | Non | [NSP] |
| 2 | ... réduits | Oui | Non | [NSP] |

_filtre : si Q36 = 1

Q37 Combien de fois par mois ?

1. occasionnellement (moins de 5 fois)
2. plus de 5 fois

_filtre : si Q36 = 2

Q38 Combien de fois par mois ?

1. occasionnellement (moins de 5 fois)
2. plus de 5 fois

Q39 Bénéficiez-vous de la Réduction du Temps de Travail (RTT) ?

1. Oui
2. Non

_filtre : Si Q39 = 1

Q40 Combien de jours ou semaines de RTT avez-vous dans l'année ?

Q41 Combien de jours ou semaines de congés payés avez-vous dans l'année ?

Q42 En 2005, avez-vous bénéficié de REPOS COMPENSATEURS accordés en contrepartie de la réalisation d'heures supplémentaires que vous avez effectuées ?

1. Oui
2. Non

_filtre : Si Q42 = 1

Q43 De combien de jours de repos compensateurs avez-vous bénéficié en 2005 ?

PARTIE ACCIDENT

Q44 Nous allons maintenant nous intéresser aux accidents du travail et aux conditions de sécurité dans votre entreprise.

Au cours des 12 derniers mois avez-vous été victime d'un accident du travail ?

ENQUÊTEUR : SI PLUSIEURS ACCIDENTS ON PARLE DU PLUS GRAVE

1. Oui
2. Non

_filtre : Si Q44 = 1

Q45 Cet accident du travail a-t-il donné lieu à un arrêt de travail ?

1. Oui
2. Non

Filtre : Si Q45 = 1

Q46 De quelle durée ? Durée exprimée en Jour(s), semaine(s) ou mois

Filtre : Si Q44 = 1

Q47 A -t-il eu lieu

1. ... sur la route, pendant votre temps de service ?
2. ... lors d'une opération de chargement ou de déchargement ?
3. ... dans d'autres circonstances ?

Filtre : Si Q47 = 3

Q48 Quelles étaient ces circonstances ?

ENQUÊTEUR : NOTEZ MOT A MOT / BIEN RELANCER

Q49 Au sein de votre entreprise des actions de prévention sont-elles organisées ?

- | | |
|---|-------|
| 1 | Oui |
| 2 | Non |
| 3 | [NSP] |

Filtre : Si Q49 = 1

Q50 Lesquelles ?

ENQUÊTEUR : NOTEZ MOT A MOT / BIEN RELANCER

Q51 Des protocoles de sécurité sont-ils établis entre votre entreprise et ses clients ? Diriez-vous...

1. ... avec tous ses clients
2. ... cela dépend des clients
3. ... non, jamais
4. [NSP]

PARTIE RENSEIGNEMENTS SIGNALÉTIQUES

Je vais maintenant vous poser quelques questions sur vous-même.

Q52 Et tout d'abord quel âge avez-vous ?

Q53 Sexe de l'interviewé(e)

- Homme
- Femme

Q54 Quel est le diplôme le PLUS ÉLEVÉ que vous ayez obtenu ?

Enquêteur : Ne rien suggérer

- 1 Aucun
- 2 Certificat d'études, BEPC
- 3 CAP de conducteur routier
- 4 CAP de mécanicien Poids Lourds
- 5 Autre CAP
- 6 Titre Professionnel de conducteur routier ou CFP de conducteur routier
- 7 BEP d'agent de conduite et de service
- 8 BEP de conduite routière

- 9 Baccalauréat professionnel Transport
- 10 Autre Baccalauréat
- 11 BTS Transport
- 12 Autre BTS
- 13 Autre

Filtre : Si Q54 = 13

Q55 Veuillez préciser.

Q56 Au cours des 12 derniers mois, avez-vous suivi une formation professionnelle ?

- 1 Oui
- 2 Non

Filtre : Si Q56 = 1

Q57 Quelle(s) formation(s) avez-vous suivie(s) ?

ENQUÊTEUR : CITER / PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES

- 1 Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO)
- 2 Formation Continue Obligatoire de sécurité (FCOS)
- 3 Formation " marchandises dangereuses"
- 4 Autre

Filtre : Si Q57 = 4

Q58 Veuillez préciser.

Filtre : Si Q57 = 1

Q59 Pensez-vous que cette formation FIMO vous a bien préparé à l'exercice de votre métier ?

- 1 Oui
- 2 Non

Filtre : Si Q59 = 2

Q60 Pourquoi ?

ENQUÊTEUR : NOTEZ MOT A MOT / BIEN RELANCER

Filtre : Si Q57 = 2

Q61 Pensez-vous que cette formation FCOS vous a permis d'améliorer la manière dont vous exercez votre métier ?

- 1 Oui
- 2 Non

Filtre : Si Q61 = 2

Q62 Pourquoi ?

ENQUÊTEUR : NOTEZ MOT A MOT / BIEN RELANCER

Filtre : Si Q61 = 1

Q63 Dans quels domaines ?

ENQUÊTEUR : CITER / PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES

- 1 La Sécurité Routière
- 2 La Sécurité à l'arrêt c'est-à-dire au cours des opérations de chargement, déchargement, attelage, entretien du véhicule...
- 3 La connaissance de la réglementation sociale européenne
- 4 La conduite économique

5 Autres

Filtre : Si Q63 = 5

Q64 Veuillez préciser.

PARTIE REMUNERATIONS**Filtre : Si Q3 ≥ 1 an**

Parlons maintenant de votre rémunération.

Q65 Au cours des 12 derniers mois, avez-vous constaté une évolution de votre salaire hors primes diverses et hors frais ? Diriez-vous que vous avez constaté....

- 1 ... une augmentation ?
- 2 ... pas d'évolution ?
- 3 [une diminution]
- 4 [Refus]
- 5 [N'était pas chauffeur]

Filtre : Si Q65 = 1

Q66 Selon vous, quelle est, en pourcentage, l'augmentation de salaire que vous avez constatée au cours des 12 derniers mois ?
ENQUETEUR : si l'enquêté est dans l'impossibilité de calculer ce pourcentage, possibilité de déclarer le montant de l'augmentation (en spécifiant sur quel agrégat porte ce montant : salaire hors prime net, etc.).

Filtre : Si Q65 = 1

Q67 Cette augmentation de salaire est-elle liée à une augmentation du temps de travail ?

- 1 Oui
- 2 Non

Filtre : Si Q65 = 3

Q68 Selon vous, quelle en est ou quelles en sont les raisons ?
ENQUETEUR : NOTEZ MOT A MOT / BIEN RELANCER

Q69 Bénéficiez-vous d'un treizième mois ?

- 1 Oui
- 2 Non

Q70 En dehors de la participation et de l'intéressement de quel(s) type(s) de prime(s) bénéficiez-vous ?

ENQUETEUR : PLUSIEURS REPONSES POSSIBLES

- 1 Prime de non accident
- 2 Prime de qualité
- 3 Prime d'ancienneté
- 4 Prime de fin d'année
- 5 Prime de travail de nuit
- 6 Autres types de primes
- 7 [Ne bénéficie d'aucune prime]

Filtre : Si Q70 = 6

Q71 Veuillez préciser de quel autre type de prime il s'agit.

ENQUETEUR : NOTEZ MOT A MOT / BIEN RELANCER

Filtre : Si Q3 ≥ 1 an et Q70 ≠ 7

Q72 Au cours des 12 derniers mois, avez-vous constaté une évolution du MONTANT de vos primes ? Diriez-vous que vous avez constaté....

- 1 ... une augmentation ?
- 2 ... pas d'évolution ?
- 3 ... une diminution ?
- 4 [NSP]
- 5 [Refus]
- 6 [N'était pas chauffeur]

Filtre : Si Q72 = 1 ou 3

Q73 Cette évolution est-elle liée à une évolution du temps de travail ?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 [NSP]

Filtre : Si Q3 ≥ 1 an

Q74 Au cours des 12 derniers mois avez-vous constaté une évolution des frais de route ? Diriez-vous que vous avez constaté....

- 1 ... une augmentation ?
- 2 ... pas d'évolution ?
- 3 ... une diminution ?
- 4 [NSP]
- 5 [Refus]
- 6 [Ne perçoit pas de frais de route]
- 7 [N'était pas chauffeur]

Filtre : Si Q74 = 1 ou 3

Q75 Cette évolution est-elle liée à une évolution du temps de service ?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 [NSP]

Q76 Cette évolution est-elle liée à une évolution du nombre de découchés ?

1. Oui
2. Non
3. NSP

Q77 Nous allons parler de votre salaire du mois dernier.

Salaires BRUTS (hors prime, frais de route et autres éléments accessoires)

Primes BRUTES

Frais de route, primes de panier BRUTS

Autres éléments de salaire

Quel montant net vous a été versé en tenant compte le cas échéant des acomptes qui vous auraient été accordés ?

A combien d'heures de travail rémunérées cela correspond-t-il ?

A quel mois ce montant correspond-t-il ?

Q78 En moyenne, ce nombre d'heures est-il inférieur, équivalent ou supérieur à celui des autres mois ?

- 1 Inférieur
- 2 Equivalent
- 3 Supérieur

Filtre : Si Q78 = 1 ou 3

Q79 Quel est en moyenne votre nombre d'heures mensuelles habituel ?

ENQUÊTEUR : SI NSP DEMANDER UNE APPROXIMATION

Q80 Quel est votre coefficient par rapport à la convention collective ?

ENQUÊTEUR : BIEN RELANCER

Est-ce ...

- | | |
|---|----------------------|
| 1 | ... coefficient M120 |
| 2 | ... coefficient M128 |
| 3 | ... coefficient M138 |
| 4 | ... coefficient M150 |
| 5 | ... Autre |
| 6 | [NSP] |

Filtre : Si Q80 = 5

Q81 Veuillez préciser

PARTIE PRISE DE COORDONNEES

Pour que l'on puisse contrôler mon travail, j'ai besoin de noter vos coordonnées ?

Quel est votre nom ?

Quel est votre prénom ?

Quel est votre adresse ?

Quel est le code postal ?

Quelle est votre ville ?

Et, quel est votre numéro de téléphone ?

Accepteriez vous d' être re interviewé l'an prochain pour un même type d'étude ?

Oui

Non

Filtre : Si Accepte d'être ré interviewé.

Prise d'adresse Relais

Annexe 3 - Éléments d'analyse de la représentativité

Annexe 3-1 : profil particulier des conducteurs qui ont répondu par téléphone

Un profil particulier des conducteurs qui ont répondu par téléphone

Lorsque l'on observe le profil des conducteurs qui ont répondu par téléphone suivant la taille de l'entreprise, le secteur d'activité de l'établissement, l'ancienneté dans le métier ou dans l'établissement, le lieu de résidence et le fait d'avoir été au chômage, on constate qu'il est différent de celui des répondants en face-à-face. Dit autrement, la structure des conducteurs par activité, taille de l'établissement ou ancienneté dans l'exercice du métier de conducteur n'est pas uniforme suivant que le conducteur a répondu par téléphone ou en face-à-face. Pour vérifier cela, un modèle de régression classant les conducteurs suivant le mode de réponse est construit. Ce modèle confirme le caractère discriminant de certaines variables (*tableau A 3-1*).

Ainsi, les conducteurs qui ont répondu par téléphone travaillent plus souvent dans une entreprise multi-établissements et dans un établissement de grande taille dont l'activité est le « Transports routiers de marchandises interurbains » ; par rapport aux répondants en face-à-face, ils ont une moindre ancienneté dans leur établissement et exercent en tant que conducteur depuis moins longtemps ; les conducteurs vivant dans le Sud-Ouest et dans la zone méditerranéenne ont plus souvent répondu par téléphone que les conducteurs de la région parisienne et à l'inverse dans l'ouest de la France les conducteurs ont plus souvent répondu en face-à-face. Ceux qui déclarent avoir été au chômage depuis qu'ils sont conducteurs répondent aussi plus souvent par téléphone.

Tableau A 3-1 - Résultats synthétiques d'un modèle sur variables catégorielles
Probabilité d'avoir répondu par téléphone¹

	Variables		Seuil de significativité
Activité de l'établissement d'exercice	Transport interurbain	Réf.	
	Transport de proximité	-	moins de 5 %
	Location de poids lourds	ns	
	Messagerie - Frêt express	ns	
Ancienneté en tant que conducteur routier	de 0 à 4 ans	++	moins de 5 %
	de 5 à 9 ans	++	moins de 5 %
	de 10 à 19 ans	++	moins de 5 %
	plus de 20 ans	Réf.	
Ancienneté dans l'établissement	de 0 à 4 ans	++	moins de 5 %
	de 5 à 9 ans	+	entre 5 et 10 %
	de 10 à 19 ans	++	moins de 5 %
	plus de 20 ans	Réf.	
Nombre de salariés dans l'établissement	de 1 à 4 salariés	--	moins de 5 %
	de 5 à 9 salariés	-	entre 5 et 11 %
	de 10 à 19 salariés	ns	moins de 5 %
	de 20 à 49 salariés	ns	moins de 5 %
	plus de 50 salariés	Réf.	
Entreprise multi-établissements	non	Réf.	
	oui	++	moins de 5 %
Lieu de résidence	Région parisienne	Réf.	
	Nord	ns	
	Est	ns	
	Ouest	--	moins de 5 %
	Sud-ouest	++	moins de 5 %
	Sud-Est	--	moins de 5 %
Méditerranée	++	moins de 5 %	
Avoir été au chômage durant une période de 6 mois	non	Réf.	
	oui	++	moins de 5 %

Champ : répondants de 2006 et nouveaux répondants en face-à-face et par téléphone de 2007 et 2008 (soit 4 077 conducteurs).

Lecture : ici, l'individu de référence est un conducteur routier du « Transport routier de marchandises interurbain », salarié d'un établissement de plus de 50 personnes et d'une entreprise multi-établissements, d'ancienneté en tant que conducteur et dans l'établissement de plus de 20 ans, résidant en région parisienne ; il est repéré par la mention « Réf. ».

« Être salarié d'un établissement du transport de proximité » joue négativement sur la probabilité d'avoir répondu par téléphone au seuil de significativité compris entre 5 % et 11 %.

Les seuils de significativité retenus sont récapitulés ci-dessous.

Notation	Libellé
Réf.	Individu de référence
ns	Non significatif : le seuil de significativité est supérieur à 11 %
- ou +	Le seuil de significativité est compris entre 5 et 11 %
-- ou ++	Le seuil de significativité est compris entre 0 et 5 %

¹ Résultat de la procédure Proc Logistic mise en œuvre sous SAS.

Source : SOeS, Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)

Annexe 3-2 : exemples de résultats de modèles sur variables catégorielles

Le fait d'avoir mis en évidence un profil particulier de conducteurs répondant par téléphone amène à faire l'hypothèse que le mode de collecte introduit peut être un biais de réponse.

Est-ce que par exemple, un enquêté interrogé par téléphone répondra plus facilement « oui » ou « non » à une question sur un accident au travail. Une façon de tester cette hypothèse est de modéliser la probabilité d'avoir répondu « oui » à une question et de rajouter dans les facteurs explicatifs l'indicatrice d'avoir répondu par téléphone.

Pour chacun des modèles présenté dans le tableau A 3-2, le coefficient de cette indicatrice est significatif. Cela signifie que le mode d'interrogation a une influence sur la réponse (ou biaise) et cela indépendamment de la structure des répondants par mode d'interrogation (téléphone ou face-à-face).

Tableau A 3-2 - Résultats synthétiques d'un modèle sur variables catégorielles¹

Variables		Probabilité							
		"accident avec arrêt" = "oui"		"des actes de prévention" = "oui"		"prime d'ancienneté" = "oui"		"protocole de sécurité" = "oui"	
Type de réponse	téléphone	++	< 5 %	++	< 5 %	++	< 5 %	++	< 6 %
	face-à-face	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
Type de conducteur	courte distance	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
	longue distance	ns		-	< 10 %			--	< 5 %
	messagerie	++	< 5 %	ns				--	< 5 %
Ancienneté en tant que conducteur routier	de 0 à 4 ans	ns		ns		--	< 5 %	ns	
	de 5 à 9 ans	ns		ns		--	< 5 %	ns	
	de 10 à 19 ans	ns		ns		--	< 5 %	ns	
	plus de 20 ans	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
Ancienneté dans l'établissement	de 0 à 4 ans	ns		ns		--	< 5 %	+	< 10 %
	de 5 à 9 ans	+	< 10 %	ns		--	< 5 %	ns	
	de 10 à 19 ans	ns		ns		--	< 5 %	ns	
	plus de 20 ans	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
Nombre de salariés dans l'entreprise	moins de 49 salariés	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
	de 50 à 199 salariés	ns		++	< 5 %	++	< 5 %	+	
	plus de 200 salariés	ns		++	< 5 %	++	< 5 %	++	< 5 %
Entreprise multi établissements	non	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
	oui	+	< 10 %	ns				ns	
Lieu de résidence	Région parisienne	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
	Nord	--	< 5 %	ns		ns		-	< 10 %
	Est	ns		+	< 10 %	ns		ns	
	ouest	--	< 5 %	++	< 5 %	++	< 5 %	--	< 5 %
	Sud-ouest	-	< 10 %	ns		+	< 10 %	ns	
	Sud-Est	ns		ns		+	< 10 %	ns	
Méditerranée	ns		+	< 10 %	++	< 5 %	ns		
Avoir été au chômage durant une période de 6 mois	non	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
	oui	++	< 5 %	--	< 5 %	--		ns	
Avoir répondu à l'enquête 2007	non	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
	oui	--	< 5 %	-	< 10 %	--	< 5 %	ns	
Avoir répondu à l'enquête 2008	non	Réf.		Réf.		Réf.		Réf.	
	oui	--	< 5 %	ns		--	< 5 %	+	< 10 %

Champ : répondants de 2006 et nouveaux répondants en face-à-face et par téléphone de 2007 et 2008 (soit 4 077 conducteurs).

Lecture : l'individu de référence est un conducteur « courte distance », ayant répondu en face-à-face en 2006, résidant en région parisienne, d'ancienneté en tant que conducteur supérieure à 20 ans, n'ayant pas été au chômage durant une période de 6 mois, salarié, d'une entreprise mono-établissement, de moins de 50 salariés et de l'établissement depuis plus de 20 ans. Il est repéré par la mention « Réf. ».

Notation	Libellé
Réf.	Individu de référence
ns	Non significatif : le seuil de significativité est supérieur à 11 %
- ou +	Le seuil de significativité est compris entre 5 et 11 %
-- ou ++	Le seuil de significativité est compris entre 0 et 5 %

¹ Résultat de la procédure Proc Logistic mise en œuvre sous SAS.

Source : SOeS, *Enquêtes annuelles sur les conditions de travail des conducteurs routiers (EACT 2006, 2007, 2008)*

Bibliographie

Bignon Nicolas

La structure des rémunérations en 2005 : les primes représentent en moyenne 13,2 % de la rémunération dans le secteur concurrentiel

Collection Premières synthèses Dares, n° 45.1, novembre 2008

Gollac Michel, Volkoff Serge

Les conditions de travail

Collection Repères, La Découverte, 2007

Sur le site www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

CCTN 2010

Les comptes des transports en 2009

47^e Rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation (tome I)

Collection RéférenceS du CGDD, MEEDDM, SOeS, juin 2010

Gormon Karine

Bilan social annuel du Transport routier de marchandises

Collection RéférenceS du CGDD, MEEDDM, SOeS-DGITM, décembre 2009

Houée Michel et Vaclare Claude

L'observation sociale dans le TRM : quelles données en réponse à quelle demande ?

Notes de synthèse du SES, mars-avril 2000

Jlassi Mahmoud

Transport routier de marchandises européen 2004-2007 : progression en France et recul à l'international du pavillon français

Collection Le point sur du CGDD, MEEDDM, SOeS, mars 2009

Commissariat général au développement durable
Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : Division-Sociale.Cgdd@
developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 00
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

ISSN : 2102-4723
ISBN : 978-2-11-099414-1

Bureau de la diffusion
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : [diffusion.soes.cgdd@
developpement-durable.gouv.fr](mailto:diffusion.soes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr)
Fax : 33 (0) 1 40 81 13 30



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

CGDD - SOeS
Sous-direction des statistiques
des transports
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : Division-Sociale.Cgdd@
developpement-durable.gouv.fr
Fax : 33 (0) 1 40 81 17 00

www.developpement-durable.gouv.fr