



HAL
open science

Situations et conditions de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises, origines sociales et carrières professionnelles, éléments du genre de vie

Ma Cambois, Patrick Hamelin, C Gore

► To cite this version:

Ma Cambois, Patrick Hamelin, C Gore. Situations et conditions de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises, origines sociales et carrières professionnelles, éléments du genre de vie. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 1985, pp.322P. hal-03521968

HAL Id: hal-03521968

<https://hal.science/hal-03521968>

Submitted on 11 Jan 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

SITUATIONS ET CONDITIONS DE TRAVAIL DES
CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS TRANSPORTANT
DES MARCHANDISES, ORIGINES SOCIALES ET
CARRIERES PROFESSIONNELLES,
ELEMENTS DU GENRE DE VIE.

RAPPORT FINAL

*L'enquête et les traitements ont été préparés et analysés
avec Marie-Ange CAMBOIS.*

*I.S.L. (Institut de Sondage Laviale) a réalisé les interviews
des conducteurs.*

*Les traitements ont été effectués par le Service Informatique
de l'O.N.S.E.R.*

*Préparé avec Catherine GORE, le rapport a été rédigé par
Patrick HAMELIN, responsable du projet.*

MAI 1985

*Travail financé par la D.T.T., le S.A.E.P., la D.S.C.R.
et le S.E.R.T.*

LABORATOIRE DE PSYCHOLOGIE DE LA CONDUITE

Autodrome - 91310 LINAS-MONTLHERY

Note aux lecteurs.

Les analyses et commentaires de ce rapport sont illustrés par plus de 200 tableaux, dont 160 sont intégrés dans les deux premières parties et 50 reportés en annexe.

Dans la première partie ils sont numérotés de 1 à 35, dans la seconde de 1 à 125.

Dans chacune des annexes ils sont numérotés de 1 à "n" selon l'importance de celles-ci.

Le lecteur voulant accélérer la lecture peut commencer par la synthèse (troisième partie) et se reporter utilement aux différents chapitres des deux autres parties pour approfondir tel ou tel point. La lecture du rapport "enquête constitutive du fichier de référence évaluant la population et les situations de travail des conducteurs professionnels" pourra s'avérer utile dans certains cas.

PLAN DU RAPPORT

=====

INTRODUCTION

- 1 - Champs et modalités de l'enquête..... p.1
- 2 - Traitement des résultats..... p.4
- 3 - Mode de présentation des résultats..... p.4
- 4 - Organisation du rapport..... p.6

Ière PARTIE CARACTERISTIQUES SOCIOLOGIQUES DE LA POPULATION

- 1 - Structure des âges..... p.8
 - 1.1 Préambule..... p.8
 - 1.2 Comparaison des structures d'âge..... p.9
 - 1.3 Caractéristiques tendanciennes selon les
grandes classes d'âge des salariés..... p.10
- 2 - La famille..... p.12
 - 2.1 Etat civil et activité des femmes de con-
ducteurs..... p.12
- 3 - Zone d'habitation et localisation d'origine.... p.14
- 4 - Le mode de logement..... p.18
- 5 - Niveau de formation des conducteurs..... p.20
- 6 - Origine socio-professionnelle et premier métier
exercé..... p.22
 - 6.1 Origine socio-professionnelle..... p.22
 - 6.2 Le premier métier exercé..... p.24
 - 6.3 Du métier du père au premier emploi du
fils..... p.26
 - 6.4 Synthèse sur l'origine socio-profession-
nelle et le premier métier exercé..... p.29

7 -	<u>L'entrée dans la profession</u>	p.30
7.1	Les anciennetés et le moment de l'entrée dans la profession de conducteur.....	p.30
7.2	Les conditions et les "motivations" dans la prise de l'emploi de conducteur.....	p.32
	a. Pourquoi devient-on chauffeur?....	p.32
	b. Comment trouve-t-on son 1er emploi de chauffeur?.....	p.34
7.3	Synthèse des caractéristiques de l'entrée dans la profession.....	p.36
8 -	<u>La mobilité professionnelle</u>	p.37
8.1	Préambule sur les variables utilisées.....	p.37
8.2	L'importance de la mobilité.....	p.41
8.3	Caractéristiques de la mobilité des salariés.....	p.42
	8.3.1 Changement d'entreprise et passage entre les secteurs.....	p.42
	8.3.2 Changement d'entreprise, passage d'un secteur à l'autre et recherche d'un environnement de travail différent (salariés)...	p.44
8.4	Synthèse des caractéristiques de la mobilité professionnelle.....	p.53
9 -	<u>Projets de changements</u>	p.57

IIème PARTIE - SITUATION ET CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS

1 -	<u>Le cadre institutionnel de travail : l'entreprise</u>	p.61
1.1	La taille de l'établissement.....	p.62
1.2	Taux de conducteurs dans la population employée.....	p.64
1.3	Structure de l'entreprise.....	p.66
1.4	Services des entreprises.....	p.67
1.5	Structure des âges et entreprise actuelle.	p.69
1.6	La qualification des chauffeurs.....	p.73
1.7	La taille de l'établissement, le type de transport réalisé, le rapport à l'entreprise et au client.....	p.74
1.8	Synthèse des caractéristiques du cadre institutionnel de travail.....	p.75

2 -	<u>Le cadre spatio-temporel du travail.....</u>	p.77
2.1	Le type de transport et le "temps unitaire" nécessaire à sa réalisation.....	p.78
2.1.1	Type de transport.....	p.78
2.1.2	Le "temps unitaire" de réalisation des transports.....	p.80
2.1.3	Relation entre "type de transport" et "temps unitaire" nécessaire à sa réalisation.....	p.81
2.2	Structuration des temps d'activité et de repos hebdomadaires.....	p.83
2.2.1	La régularité de la durée de travail hebdomadaire.....	p.83
2.2.2	Le repos hebdomadaire.....	p.83
2.2.3	Travail du samedi et du dimanche...	p.84
2.2.4	Régularité du repos hebdomadaire...	p.85
2.2.5	Repos hebdomadaire et régularité de la durée de travail.....	p.86
2.2.6	Synthèse des critères de la structuration du temps.....	p.87
2.3	L'espace de travail.....	p.88
2.3.1	Le kilométrage mensuel.....	p.88
2.3.2	La régularité des trajets.....	p.91
2.3.3	Lignes régulières.....	p.93
2.3.4	Synthèse des critères définissant l'espace de travail.....	p.95
3 -	<u>Les véhicules, les chargements, l'organisation de l'exploitation et du travail.....</u>	p.96
3.1	Les moyens de travail.....	p.97
3.1.1	Caractéristiques générales.....	p.97
	a. Silhouette des P.L.....	p.97
	b. Carrosserie.....	p.98
	c. Tonnage.....	p.100
3.1.2	Equipement des véhicules en moyens de chargement et déchargement.....	p.101
3.1.3	Equipement des cabines.....	p.103
3.1.4	Ancienneté des véhicules.....	p.104
3.2	Véhicules et organisation de l'exploitation.....	p.105
3.2.1	Un seul véhicule conduit.....	p.105
3.2.2	Un seul chauffeur par camion.....	p.107
3.2.3	Conducteurs et véhicules.....	p.108
3.2.4	Les rotations de semi-remorques....	p.110
3.2.5	Synthèse sur l'exploitation des véhicules.....	p.112

3.3	<u>Les chargements</u>	p.113
3.3.1	Le nombre de produits transportés...	p.113
3.3.2	Type de produits.....	p.115
3.3.3	Régularité du type de chargement....	p.116
3.3.4	Les trajets à vide.....	p.118
3.3.5	Organisation de la cargaison.....	p.119
3.3.6	Synthèse des critères d'exploitation des chargements.....	p.121
4.-	<u>Tâches habituelles des conducteurs</u>	p.123
4.1	Tâches liées à l'entretien des véhicules...	p.123
4.2	Tâches liées aux marchandises transportées.	p.124
	a - Les tâches de chargement/déchargement des marchandises.....	p.124
	b - Les tâches administratives.....	p.126
	c - Recherche du fret.....	p.127
4.3	Synthèse sur les tâches habituelles.....	p.128
5 -	<u>Mode de rémunération et avantages sociaux</u>	p.130
5.1	Les niveaux de salaire ou de leur équi- valent.....	p.130
5.2	Les primes dans le salaire.....	p.135
5.3	Les avantages sociaux des salariés.....	p.137
5.4	Les rémunérations et les frais de route des salariés.....	p.138
5.5	Synthèse: rémunération et avantages sociaux	p.139
6 -	<u>Les conducteurs de P.L. et le temps</u>	p.139
6.1	Problèmes de définitions.....	p.139
6.2	Durée de service et durée de travail effectif.....	p.144
6.3	Cadre général du travail ou du temps d'activité productive.....	p.146
6.4	Durée hebdomadaire consacrée à des acti- vités productives.....	p.147
6.4.1	Le secteur et la situation de travail	p.147
6.4.2	Temps des activités productives selon la taille des établissements..	p.148

6.5	Durées des amplitudes et travail de nuit...	p.152
6.6	La composition du temps de l'activité productive.....	p.153
6.6.1	Généralités.....	p.153
6.6.2	Durées et taux de conduite.....	p.155
6.6.3	Les attentes.....	p.159
6.7	Les moments du travail et de la conduite...	p.163
6.7.1	Rythme de la semaine "normale".....	p.163
6.7.2	Le samedi et le dimanche.....	p.167
6.8	Le temps hors travail.....	p.171
6.9	Synthèse des principaux résultats relatifs au temps de travail et hors travail.....	p.174

IIIème PARTIE - SYNTHESE DES RESULTATS

1 -	Conducteurs et ouvriers.....	p.180
2 -	Les sous-populations pertinentes des conducteurs	p.184
3 -	Conditions de travail, cadre et contenu.....	p.187
4 -	Salaires, avantages sociaux, modalités des carrières et projets.....	p.202
5 -	Origine sociale et professionnelle, genre de vie	p.208
	<u>CONCLUSIONS GENERALES.....</u>	p.210

ANNEXES

- ANNEXE 1 : Analyses multidimensionnelles..... p.1
- ANNEXE 2 : . Effectifs et pourcentages des variables
étudiées.....
. Répartitions sur les tableaux de base.. p.32

PREMIERE PARTIE

- ANNEXE 3 : Structure des âges..... p.50.
- ANNEXE 4 : Zone d'habitation et localisation
d'origine..... p.55
- ANNEXE 5 : Entrée dans la profession..... p.60
- ANNEXE 6 : Mobilité professionnelle..... p.62

SECONDE PARTIE

- ANNEXE 7 : Cadre institutionnel de travail,
l'entreprise..... p.68
- ANNEXE 8 : Niveau de salaire des conducteurs
salariés..... p.71
- ANNEXE 9 : Les conducteurs de PL et le temps..... p.76

GENERA LITES

- ANNEXE 10 : Matériel d'enquête..... p.79

PRESENTATION DES TABLEAUX

Ière PARTIE

1. Structure des âges

Tableau 1 : Age moyen des différentes catégories de conducteurs..... p. 10

2. La Famille

Tableaux 2 : Nombre de personnes par ménage..... p. 12

3 : Indicateurs de la situation familiale..... p. 13

3. Zone d'habitation et localisation d'origine

Tableaux 4 : Comparaison des tailles de commune de résidence des conducteurs de P.L. salariés et des ouvriers masculins.. p. 15

5 : Lieu de résidence actuelle en fonction du lieu d'origine..... p. 16

6 : Comparaison de la distance domicile-travail et du moyen de déplacement utilisé entre l'ensemble des actifs et des ouvriers par rapport aux conducteurs de l'enquête ONSER..... p. 17

4. Le Mode de Logement

Tableaux 7 : Type de logement et statut d'occupation selon le statut social..... p. 18

8 : Type de logement et statut d'occupation des salariés selon leur "situation de travail"..... p. 19

5. Niveau de formation des conducteurs

<u>Tableau</u>	9 : Modes de formation et de passation des permis lourds en fonction des générations de conducteurs <u>salariés</u>	p. 21
----------------	---	-------

6. Origine socio-professionnelle et le premier métier exercé

<u>Tableaux</u>	10 : Origine socio-professionnelle des salariés et des non-salariés. (Taux de pères de conducteurs ayant été chauffeurs dans leur carrière).....	p. 22
	11 : Métier de la mère.....	p. 23
	12 : Premier emploi occupé.....	p. 24
	13 : Taux de conducteurs commençant comme chauffeur selon le secteur et le "temps unitaire" des transports.....	p. 25
	14 : Taux de conducteurs commençant comme chauffeurs selon leur ancienneté comme actifs (salariés).....	p. 25
	15 : Comparaison du métier du père et du premier métier du fils selon le statut actuel.....	p. 27
	16 : Premier emploi du conducteur en fonction du métier du père.....	p. 28

7. L'entrée dans la profession

<u>Tableaux</u>	17 : Ancienneté de l'insertion professionnelle comme actif et comme conducteur selon le statut actuel.....	p. 30
	18 : Ancienneté de l'insertion professionnelle des salariés comme actifs et comme conducteurs selon le secteur.....	p. 31
	19 : Proximité pour les salariés entre l'insertion professionnelle comme actif et le premier emploi de conducteur....	p. 32
	20 : Raisons du choix du métier de conducteur.....	p. 33
	21 : Raisons du choix du métier.....	p. 34
	22 : Moyens d'entrée dans la profession de conducteurs.....	p. 35

8. La mobilité professionnelle

<u>Tableaux</u>	23 : Taux de mobilité selon l'ancienneté comme conducteur P.L.....	p. 39
	24 : Type de mobilité des non-salariés selon l'ancienneté comme conducteur.....	p. 40
	25 : Mobilité selon le statut, le "temps unitaire", et le secteur d'activité.....	p. 41

<u>Tableaux</u> 26	: Composition de la population des différents secteurs au regard de l'évolution de leur carrière.....	p. 43
27	: Mouvement inter-secteur des conducteurs salariés ayant changé d'entreprise dans leur carrière.....	p. 44
28	: Taux de conducteurs non-mobiles parmi les conducteurs employés dans des entreprises de tailles différentes pour les différents sous-groupes de conducteurs.....	p. 45
29	: Parmi les conducteurs salariés des différents groupes ayant changé d'entreprise, modifications de l'environnement institutionnel antérieur.....	p. 46
30	: Comparaison de la répartition des salariés selon la taille de l'entreprise antérieure et actuelle, au regard de la mobilité intra et inter-secteur.....	p. 48
31	: Répartition des conducteurs salariés mobiles des différents secteurs selon les changements de secteurs et de qualification.....	p. 49
32	: Composition des sous-populations mobiles en fonction des mouvements de qualification et transferts de : secteur.....	p. 51
33	: Transfert de secteur et mouvement de qualification (pour les conducteurs ayant participé à l'un au moins de ces mouvements).....	p. 52

9. Projets de changement

<u>Tableaux</u> 34	: Projets de changements des conducteurs.....	p. 57
35	: Taux de conducteurs salariés ayant un projet de changement, selon le secteur d'activité et le "temps unitaire" des transports.....	p. 58

IIème PARTIE

1. Le cadre institutionnel de travail : l'entreprise

<u>Tableaux</u> 1	: Taille de l'établissement selon le secteur d'activité..	p. 62
2	: Répartition des salariés selon la taille de l'établissement.....	p. 63

<u>Tableaux</u> 3	: Taille de l'établissement selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 63
4	: Répartition des salariés selon la taille de l'établissement.....	p. 64
5	: % de chauffeurs dans l'établissement selon le secteur d'activité.....	p. 64
6	: Répartition des salariés selon le % de chauffeurs dans l'établissement.....	p. 65
7	: % de chauffeurs dans l'établissement selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 65
8	: Répartition des salariés selon le % de chauffeurs dans l'établissement.....	p. 66
9	: Répartition des salariés selon la structure de l'entreprise et le secteur d'activité.....	p. 66
10	: Répartition des salariés selon la structure de l'entreprise et le "temps unitaire" de transport.....	p. 67
11	: Taux de conducteurs salariés employés dans des entreprises disposant de salariés aux services suivants.....	p. 68
12	: Répartition des âges des salariés selon la taille de l'entreprise.....	p. 69
13	: Répartition des âges des salariés selon la structure de l'entreprise (ensemble du Compte Propre).....	p. 70
14	: Répartition des âges des salariés selon la structure de l'entreprise (ensemble du Compte d'Autrui).....	p. 70
15	: Ancienneté des salariés dans l'entreprise selon la taille de l'établissement (ensemble du Compte Propre)..	p. 71
16	: Ancienneté des salariés dans l'entreprise selon la taille de l'établissement (ensemble du Compte d'Autrui)	p. 71
17	: Ancienneté des salariés dans l'entreprise selon la structure de l'établissement (ensemble du Compte Propre)	p. 72
18	: Ancienneté des salariés dans l'entreprise selon la structure de l'établissement (ensemble du Compte d'Autrui).....	p. 72
19	: Qualification des chauffeurs selon le secteur d'activité.....	p. 73

2. Le cadre spatio-temporel du travail

<u>Tableaux</u> 20	: Type de transport hiérarchisé selon le secteur d'activité.....	p. 78
21	: Taux de conducteurs selon leur durée de travail, leur salaire et le type de transport.....	p. 79

<u>Tableaux</u> 22	: Nuits hors domicile dans la semaine selon le secteur d'activité.....	p. 80
23	: Fréquence des durées de travail et des niveaux de salaire élevés selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 81
24	: Type de transport hiérarchisé selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 82
25	: Régularité de la durée de travail par rapport à la semaine selon la "temps unitaire" de transport.....	p. 83
26	: Nombre de jours de repos hebdomadaire selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 84
27	: Taux de conducteurs travaillant le samedi et/ou le dimanche.....	p. 85
28	: Taux de conducteurs ayant des repos irréguliers.....	p. 85
29	: Régularité du travail et nombre de jours de congé hebdomadaire.....	p. 86
30	: Proportion de conducteurs travaillant plus de 52 h ou plus de 56 h en fonction du repos hebdomadaire et de la durée de travail d'une semaine à l'autre.....	p. 87
31	: Kilométrage mensuel moyen selon le secteur d'activité...	p. 88
32	: Kilométrage mensuel moyen selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 89
33	: Régularité des trajets selon le secteur d'activité.....	p. 91
34	: Régularité des trajets selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 91
35	: Taux de conducteurs salariés travaillant \geq 56 heures selon la régularité de leurs trajets et le "temps unitaire" de transport.....	p. 92
36	: Taux de conducteurs travaillant sur des circuits exploités en lignes régulières, avec ou sans relais chauffeurs selon le secteur d'activité et le "temps unitaire" de transport.....	p. 93
37	: Conducteurs salariés revenant tous les jours : structure de l'entreprise et mode d'exploitation des trajets.....	p. 94
38	: Conducteurs salariés absents plusieurs jours : structure de l'entreprise et mode d'exploitation des trajets.....	p. 94
39	: Régularité des trajets en fonction du kilométrage habituel.....	p. 95

3. Les véhicules, les chargements, l'organisation de l'exploitation et du travail

<u>Tableaux</u> 40	: Type de transport hiérarchisé selon les véhicules P.L...	p. 97
41	: Type de véhicule selon le "temps unitaire" de transport.	p. 98

<u>Tableaux</u> 42	: Type de véhicule selon le secteur d'activité.....	p. 99
43	: Comparaison du type de véhicule entre salariés et non-salariés.....	p. 99
44	: Tonnage des véhicules selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 100
45	: Tonnage des véhicules selon le secteur d'activité.....	p. 100
46	: Comparaison du tonnage des véhicules entre salariés et non-salariés.....	p. 101
47	: Equipement du camion selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 102
48	: Equipement du camion selon le secteur d'activité.....	p. 102
49	: Comparaison de l'équipement du camion entre salariés et non-salariés.....	p. 103
50	: Taux de conducteurs disposant d'un équipement.....	p. 103
51	: Ancienneté du véhicule selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 104
52	: Ancienneté du véhicule selon le secteur d'activité.....	p. 104
53	: Comparaison de l'ancienneté du véhicule entre salariés et non-salariés.....	p. 105
54	: Répartition des conducteurs selon le nombre de véhicules utilisés.....	p. 105
55	: Taux de conducteurs conduisant des véhicules différents selon le secteur d'activité et le "temps unitaire" de transport.....	p. 106
56	: Taux de conducteurs utilisant un véhicule conduit par un seul ou plusieurs chauffeurs.....	p. 107
57	: Taux de conducteurs conduisant un véhicule utilisé par d'autres selon le secteur d'activité et le "temps unitaire" de transport.....	p. 107
58	: Taux de conducteurs salariés travaillant \geq 52 heures lorsqu'ils utilisent un véhicule qu'ils sont seuls ou plusieurs à conduire, selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 108
59	: Affectation des véhicules.....	p. 109
60	: Taux de conducteurs salariés utilisant un véhicule conduit par plusieurs selon la taille de l'établissement et le nombre d'établissements dans l'entreprise.....	p. 110
61	: Répartition des conducteurs ayant des tracteurs et semi, et taux de conducteurs changeant de semi selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 111
62	: Taux de conducteurs salariés changeant de semi selon la taille de l'établissement et le nombre d'établissements de l'entreprise.....	p. 112
63	: Nombre de produits transportés selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 112

<u>Tableaux</u> 64	: Nombre de produits transportés selon le secteur d'activité.....	p. 113
65	: Comparaison du nombre de produits transportés entre salariés et non-salariés.....	p. 114
66	: Taux de conducteurs parmi les conducteurs absents plusieurs jours, travaillant \geq 56 h selon le nombre de produits transportés.	p. 114
67	: Taux de conducteurs transportant les différents produits selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 115
68	: Répartition des conducteurs transportant différents produits selon leur secteur d'activité.....	p. 116
69	: Régularité du type de chargement selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 117
70	: Régularité du type de chargement selon le secteur d'activité.....	p. 117
71	: Comparaison de la régularité du type de chargement entre les salariés et non-salariés.....	p. 117
72	: Régularité des types de chargements et durée de service.	p. 118
73	: Trajet à vide selon le "temps unitaire" de transport....	p. 119
74	: Organisation de la cargaison selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 120
75	: Organisation de la cargaison selon le secteur d'activité	p. 120
76	: Comparaison de l'organisation de la cargaison entre salariés et non-salariés.....	p. 120

4. Tâches habituelles des conducteurs

<u>Tableaux</u> 77	: Tâches d'entretien selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 123
78	: Tâches d'entretien selon le secteur d'activité.....	p. 123
79	: Comparaison des tâches d'entretien entre salariés et non-salariés.....	p. 124
80	: Tâches liées au chargement selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 124
81	: Tâches liées au chargement selon le secteur d'activité..	p. 125
82	: Comparaison des tâches liées au chargement entre salariés et non-salariés.....	p. 125
83	: Tâches administratives selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 126

<u>Tableaux</u>	84 : Tâches administratives selon le secteur d'activité....	p. 126
	85 : Comparaison des tâches administratives entre salariés et non-salariés.....	p. 127
	86 : Taux de conducteurs du secteur des transports recherchant le fret.....	p. 128

5. Mode de rémunération et avantages sociaux

<u>Tableaux</u>	87 : Comparaison des salaires moyens mensuels entre les conducteurs salariés et non-salariés, et l'enquête DAS.....	p. 130
	88 : Salaires moyens selon les situations de travail.....	p. 131
	89 : Niveau de salaire selon le "temps unitaire" de transport (pour les salariés).....	p. 131
	90 : Niveau de salaire selon l'activité de l'entreprise (pour les salariés).....	p. 132
	91 : Taux de conducteurs salariés gagnant 5.500 F ou plus et répondant aux caractéristiques suivantes : taille et type d'établissements, ancienneté dans l'entreprise, durée de travail hebdomadaire.....	p. 134
	92 : Nombre de primes perçues par les salariés selon le secteur.....	p. 135
	93 : Type de primes perçues par les salariés selon le secteur.....	p. 136
	94 : Taux de conducteurs dans les entreprises ayant plusieurs établissements selon le nombre de primes perçues.....	p. 136
	95 : Taux de conducteurs gagnant \geq 5.500 F selon le nombre de primes perçues.....	p. 137
	96 : Taux de conducteurs salariés ayant des avantages sociaux selon les secteurs.....	p. 137
	97 : Niveau des frais de route et salaire pour les conducteurs salariés absents plusieurs jours.....	p. 138
	98 : Niveau des frais de route et salaire pour les conducteurs salariés rentrant tous les soirs.....	p. 139

6. Les conducteurs de P.L. et le temps

<u>Tableaux</u>	99 : Moyennes hebdomadaires des durées de service et durée de travail effectif des salariés.....	p. 145
-----------------	--	--------

<u>Tableaux</u>	100	: Moyennes générales définissant le cadre de l'activité productive.....	p. 146
	101	: Durée de travail hebdomadaire selon le secteur d'activité.....	p. 147
	102	: Durée de travail hebdomadaire selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 147
	103	: Durée de travail des salariés selon la taille de l'établissement (moyennes et dispersions).....	p. 148
	104	: Répartition des conducteurs salariés selon la durée de service en fonction de la taille de l'établissement...	p. 149
	105	: Durée de service et taille de l'établissement pour les conducteurs salariés du CA, absents plusieurs jours...	p. 150
	106	: Durée de service et taille de l'établissement pour les conducteurs salarié du CP, absents plusieurs jours....	p. 150
	107	: Durée de service et taille de l'établissement pour les conducteurs salariés du CA, rentrant tous les jours...	p. 151
	108	: Durée de service et taille de l'établissement pour les conducteurs salariés du CP, rentrant tous les jours...	p. 151
	109	: Durée moyenne de l'amplitude journalière selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 153
	110	: Nombre de nuits travaillées selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 153
	111	: Profils des répartitions du temps d'activité productive.....	p. 154
	112	: Durées de conduite (moyennes et dispersions).....	p. 155
	113	: Taux de conduite (moyennes et dispersions).....	p. 156
	114	: Proportion de conducteurs salariés ayant ≥ 50 % de leur temps consacré à la conduite.....	p. 157
	115	: Taux de conduite et durée de travail des "grands routiers" salariés.....	p. 158
	116	: Durées d'attente (moyennes et dispersions).....	p. 159
	117	: Proportion d'attente dans le temps de travail selon le "temps unitaire" de transport.....	p. 160
	118	: Taux de conduite selon l'importance de l'attente des conducteurs salariés du Compte d'Autrui, absents plusieurs jours.....	p. 161
	119	: Taux de conduite selon l'importance de l'attente des conducteurs salariés du Compte d'Autrui, rentrant tous les jours.....	p. 161
	120	: Durée de service selon l'importance de l'attente des conducteurs salariés du Compte d'Autrui, absents plusieurs jours.....	p. 162

<u>Tableaux</u>	121 : Taux du temps hebdomadaire.....	p. 171
	122 : Temporalité des ouvriers masculins d'après "l'enquête Emploi".....	p. 172
	123 : Taux du temps hors travail disponible consacré au sommeil.....	p. 173
	124 : Moyenne journalière des durées de sommeil.....	p. 174
	125 : Variation des durées de moyenne journalière de som- meil.....	p. 174

INTRODUCTION.

1. Champs et modalités de l'enquête.

L'enquête sur les conditions de travail, la situation sociale et professionnelle des conducteurs de Poids Lourds a été réalisée en interrogeant un échantillon de 938 personnes.

Le champ de l'enquête auquel renvoie cet échantillon est constitué de l'ensemble des travailleurs salariés et indépendants dont l'activité principale est la conduite d'un véhicule Poids-Lourd (d'au moins 3,5 tonnes de PTAC) et le transport des marchandises.

Les conducteurs ont été interviewés à leur domicile, l'objectif d'enquête était de recueillir les informations auprès d'un nombre égal* de conducteurs répartis en deux catégories de "situations de travail" et deux catégories de secteurs :

- conducteurs dont le temps unitaire de réalisation des transports est la journée ou plusieurs jours ;
- conducteurs employés dans le secteur du Transport ou le secteur du Compte Propre.

Les enquêteurs prenaient contact avec les personnes sélectionnées selon la région, la situation de travail et le secteur. Si les personnes avaient effectivement pour activité principale la conduite d'un véhicule Poids Lourd et le transport de marchandises, elles étaient interviewées à deux reprises :

* Cet objectif d'enquête a été choisi afin d'éviter que les conducteurs les plus difficiles à joindre, à savoir ceux qui partent pour la semaine ou plus soient trop peu nombreux dans la population enquêtée.

- Lors de la première visite l'enquêteur administrait un questionnaire* (cf. annexe 10) et "formait" le conducteur à la tenue du carnet de temps* ; ce dernier devait le remplir journallement pendant une semaine ou deux selon que ses voyages durent un jour ou plusieurs.

- Lors de la seconde visite, l'enquêteur posait des questions relatives aux caractéristiques de la période de remplissage du carnet dont il vérifiait la cohérence, puis il donnait un "cadeau" dédommageant la personne pour le travail de tenue du carnet.

Après saisie des dossiers de l'enquête, les données étaient calées sur celles du sondage au 1/25ème ayant permis la création du fichier de référence.** Le redressement des résultats a été effectué à partir des deux critères suivants : le "temps unitaire" de réalisation des transports (une journée ou plus) et le secteur d'activité (Transport et Compte Propre).

Ainsi l'échantillon étudié est représentatif de la population des conducteurs de Poids Lourds transportant des marchandises dont le dénombrement, selon les caractéristiques définissant leurs situations de travail, a été effectué dans l'enquête constitutive du Fichier de Référence. Comme ce dernier, l'échantillon étudié connaît un biais de construction par sous-estimation de la catégorie des plus jeunes (18 à 24 ans). A l'inverse du Fichier de Référence, "l'enquête à domicile" a minoré le poids des conducteurs indépendants en éliminant ceux du Compte Propre dont l'activité principale n'était pas la conduite de poids-lourds pour transporter des marchandises. De sorte que les "non-salariés", représentant 9,6% des conducteurs

* Voir questionnaire et carnet de temps en annexe 10.

** Voir le rapport concernant la Population de Référence, intitulé : Fichier de référence : enquête de cadrage des situations de travail des conducteurs.

actifs de chacun des secteurs dans le Fichier de Référence, ne constituent plus que 6,4 % de l'échantillon enquêté et sont concentrés dans le secteur du Transport dont ils représentent 12,6 % de la population contre 2,6 % de celle du Compte Propre *.

Concernant la prise d'informations relatives au temps de travail, les semaines de référence ne sont pas toutes équivalentes, puisque pour certains conducteurs la période d'enquête a pu contenir un jour non travaillé supplémentaire, soit en repos compensateur, soit en jour férié (Lundi de Pâques et 11 novembre). Néanmoins, la proportion de journées supplémentaires correspond à la moyenne annuelle des jours fériés.

La population étudiée est constituée de conducteurs travaillant normalement durant les périodes d'enquêtes considérées, à l'exclusion de ceux qui ont eu un empêchement de dernière minute pour travailler durant la période d'enquête (maladie ou autre évènement privé ou social).

Le recueil de l'information a eu lieu du 2 novembre au 23 décembre 1982 et du 1er avril au 13 juillet 1983.

L'échantillon tient donc compte de l'in-homogénéité des semaines de travail du fait des jours fériés supplémentaires au cours de l'année et, en partie, de la saisonnalité de certaines activités de transport. Pour étudier plus précisément ce dernier aspect, il aurait fallu pouvoir mener l'enquête en quatre phases simulant tous les trimestres de l'année. Si on voulait donner un sens à une telle simulation, cela aurait nécessité de doubler la taille de l'échantillon.

* Voir annexe 1

Le quart des non-salariés (25,6 %) sont dans le Compte Propre près des trois quarts (74,4 %) dans le Transport.

2. Traitement des résultats.

Deux fichiers ont été constitués ; l'un concernant les informations des questionnaires, l'autre celles des carnets de temps. Après les vérifications et l'analyse des histogrammes de base et redressés, un recodage partiel a été entrepris afin de permettre la mise en oeuvre "d'analyses de correspondance"* ayant pour objectif de déterminer les variables principales et leurs liaisons.

Ces analyses ont mis en évidence des oppositions très nettes entre les caractéristiques des conducteurs selon deux dimensions décrites par les variables répartissant les conducteurs en fonction du secteur où ils travaillent et du "temps unitaire" des transports qu'ils réalisent. Ces deux variables structurent bien les caractéristiques concrètes des "situations de travail" des conducteurs. Elles constituent un résumé empirique pertinent de la notion de "situation de travail". En effet les modalités des transports effectués, celles de l'usage du temps de travail et de repos leur sont très liées, elles résument largement les caractéristiques, y compris sociales et professionnelles, de populations différentes.

3. Mode de présentation des résultats.

Outre la distinction fondamentale entre les conducteurs du Transport et ceux du Compte Propre, les analyses ont mis en évidence une partition de ces derniers en deux sous-groupes distincts relativement aux tâches effectuées et aux modalités des transports réalisés : les conducteurs du secteur Agricole et BTP d'une part, assurant davantage l'entretien des véhicules, effectuant des trajets moins réguliers en transportant des charges complètes, les conducteurs du secteur Industriel et Commercial assurant des trajets ou circuits réguliers et réalisant des transports de petits lots livrés en de multiples endroits différents.

* Cf. annexe 1.

Néanmoins ces analyses mettent en jeu des oppositions de caractéristiques très largement déterminées par la composition des populations considérées. Ainsi la forte minorité de conducteurs "grands routiers" dans la population des conducteurs du Transport explique l'opposition globale des caractéristiques des conducteurs de ce secteur à celles de la population du Compte Propre dont près de neuf conducteurs sur dix reviennent tous les jours au dépôt ! A l'inverse, la relative homogénéité des caractéristiques des conducteurs de retour tous les jours sur certains critères, peut gommer des spécificités liées au secteur où ils travaillent du simple fait que les trois quart sont dans le Compte Propre !

Pour toutes ces raisons les résultats seront présentés selon un mode d'exposition distinguant les caractéristiques et comportements des différents sous-groupes pertinents, en laissant la possibilité d'homogénéiser les comparaisons autour des dimensions "secteur" ou "sous-secteurs" et "temps unitaire" des transports.

Trois modes de répartition des conducteurs commandent l'exposition des résultats. Les conducteurs seront distingués selon :

- a) Leur statut différenciant les salariés (93,6 %) des non salariés (6,4 %).
Il est à noter que ces derniers sont en majorité dans le secteur du Transport.

- b) Le secteur ou sous-secteur d'activité économique où ils travaillent.
Ainsi sont différenciés deux grands secteurs :
 - "Transport" ou Compte d'Autrui (CA),
 - "Autres secteurs" ou Compte Propre (CP), lui-même subdivisé en deux sous-groupes principaux :
 - . secteur Agricole et BTP,
 - . secteur Industriel et Commercial.

- c) La "situation d'emploi" construite selon deux variables objectives : le secteur, le temps unitaire des transports ou la fréquence des retours (absents au moins deux jours consécutifs, retour tous les jours).

Ces distinctions définissent trois types de tableaux dans lesquels seront présentées les différentes caractéristiques étudiées.* Ces différents types de tableaux ne seront utilisés pour étudier une variable que s'ils sont pertinents pour expliquer les différences observées sur tel ou tel élément.

Les non réponses ont été éliminées des tableaux pour en faciliter la lecture.

L'annexe 2 contient les répartitions complètes pour chaque variable y compris les non réponses. Les répartitions de base de la population en fonction des critères retenus (dans les principaux types de tableaux) y sont présentées.

4. Organisation du rapport.

Il se décompose en trois parties :

- La première décrit les caractéristiques sociales de la population et le cursus professionnel des conducteurs.

- La seconde présente les situations de travail que connaissent les conducteurs en développant les caractéristiques du cadre de travail dans lequel ils évoluent, des moyens de travail qu'ils utilisent, des types de transports qu'ils effectuent, des conditions de rémunération et de couverture sociale, des durées habituelles affectées aux différentes tâches.

- La dernière partie du rapport est une synthèse des principaux phénomènes observés.

Un certain nombre de tableaux liés à des explications ou des commentaires ont été reportés en annexe. Ils sont répertoriés en fonction du chapitre où ils s'insèrent.

* Cf annexe 2.

PREMIERE PARTIE

CARACTERISTIQUES SOCIOLOGIQUES DE LA POPULATION

Situation sociale et familiale, origine sociale,
formation, entrée dans la vie active et carrière
comme conducteur.

1. Structure des âges.

1.1. Préambule.

La production des statistiques de base (population de référence, enquête auprès des commissions médicales préfectorales du permis de conduire) connaît un biais, par sous-estimation des jeunes entrant dans la profession dans les cinq premières années de possession du permis lourd. Donc, cette population de base est forcément plus âgée en moyenne que la population réelle.

L'échantillon enquêté sur les "conditions de travail" est lui aussi plus âgé que la population de base ou de référence. Les différences sur les moyennes sont peu importantes, mais les répartitions indiquent la sous-représentation marquée des catégories jeunes (cf. Annexe 3).

La population la plus jeune (18 à 24 ans) touchée par l'enquête de base auprès des Commissions Médicales Préfectorales de validation des permis lourds, est constituée des seuls conducteurs ayant passé leur permis dans le civil à l'exclusion de ceux l'ayant obtenu à l'armée. Il a paru hasardeux de redresser les résultats sur ce critère du fait de la particularité de cette population jeune intégrée à la procédure de constitution du fichier de référence. En effet, 64,1 % des jeunes professionnels obtiennent leur permis à l'Armée (cf. Tableau 9).

Concernant la réalisation de l'enquête "Conditions de Travail", on peut noter que la sous-représentation des jeunes est liée à une difficulté pratique : ceux-ci sont particulièrement nombreux parmi les conducteurs absents plusieurs jours et dans toutes les sous-catégories, parmi les conducteurs ayant les horaires de service les plus élevés, donc, ils sont plus difficile à joindre que les autres. Par ailleurs, on peut penser que leurs aînés sont plus motivés qu'eux, à participer à une enquête sur la profession, dans une période où se généralisent dans ce milieu les formes institutionnelles de "couverture sociale" de la carrière (retraites, droits de reconversion...).

Cette sous-évaluation des populations jeunes a une influence sur les résultats de l'enquête. En effet, la mesure n'est probablement pas tout à fait exacte concernant certains phénomènes généraux. Par exemple, la sous-estimation des jeunes amène à minorer les durées hebdomadaires moyennes de service (les jeunes travaillant plus). Elle augmente par contre, la mesure du taux de mobilité global dans la mesure où celui-ci augmente avec l'ancienneté dans la profession. Elle minore aussi quelque peu, le taux de célibataires ou le niveau de formation générale de la population (les jeunes étant moins souvent mariés et profitant d'un système d'éducation plus diversifié que leurs aînés). Par contre, les conséquences de cette sous-évaluation des populations les plus jeunes sont assez peu importantes lorsque l'on compare entre elles les diverses sous-populations ayant des situations de travail différentes. En effet, les caractéristiques des divers types de conditions d'emploi sont assez manifestes pour différencier les conducteurs.

1.2. Comparaison des structures d'âge.

L'âge moyen des non-salariés est nettement plus élevé (45 ans) que celui des salariés (40,7 ans).

Les salariés du secteur du Transport sont plus jeunes que leurs collègues du Compte Propre. Dans les deux secteurs, les "grands routiers" sont plus jeunes que les conducteurs rentrant tous les jours.

Tableau 1 : Age moyen* des différentes catégories de conducteurs.

Ensemble	41,0 ans
Non-Salariés	45,0 ans
Salariés	40,7 ans
dont :	
<u>Ensemble Compte Propre</u>	41,8 ans
(- Absents \geq 2 jours	40,2 ans
(- Retour tous les jours	42,0 ans
<u>Ensemble Compte d'Autrui</u>	38,8 ans
(- Absents \geq 2 jours	38,4 ans
(- Retour tous les jours	39,2 ans

1.3. Caractéristiques tendanciennes selon les grandes classes d'âge des salariés :

Deux grandes catégories d'âges sont considérées, les moins de quarante ans et les conducteurs plus âgés. Comme l'ancienneté dans l'entreprise et dans le métier sont liées à l'âge, que l'évolution de la carrière en dépend donc de façon significative, on peut noter que la proportion des moins de 40 ans est globalement plus forte parmi les conducteurs ayant de faibles et moyens salaires que parmi ceux touchant les salaires les plus élevés, parmi les conducteurs des plus petites entreprises (moins de dix salariés) que parmi ceux des moyennes et grandes. Cette proportion est d'autant plus forte que la durée de service considérée est plus élevée pour tous les groupes de conducteurs. Néanmoins, il serait faux d'en déduire que la variable âge a un effet univoque similaire quel que soit le secteur d'activité considéré, le "temps unitaire" des transports, ou la spécificité de "l'histoire socio-professionnelle" des différents groupes de conducteurs.

* Chiffres calculés sur les moyennes des classes d'âges.

En effet, la relation entre âge, niveau de salaire, structure et importance de l'entreprise est largement déterminée par le poids de la population des conducteurs du Compte Propre dans l'ensemble de la population des chauffeurs (2/3 des salariés sont dans ce secteur) Comme dans le Compte Propre, l'ancienneté dans la profession et dans l'entreprise (liées à l'âge) accroît les chances d'être dans une entreprise plus grande et d'avoir un plus haut salaire (la mobilité relativement plus faible que dans le Transport est globalement ascendante en terme de taille d'établissement) il est normal que la liaison entre âge, importance de l'entreprise et salaire apparaisse comme une tendance générale pour l'ensemble de la population. Mais comme cela est montré au cours des chapitres qui suivent, les caractéristiques des carrières, les modalités de leur réalisation, les spécificités des structures d'emploi et des conditions de travail, propres aux différents secteurs obligent à nuancer fortement l'importance de cette relation, contredite dans certains cas.

2. La famille.

Le nombre de personnes par foyer dans l'échantillon enquêté est légèrement sur-évalué, du fait de la sous-représentation des catégories les plus jeunes. Néanmoins il se rapproche des chiffres du Recensement de la population de 1982 où la catégorie "chauffeur" est celle ayant la plus forte moyenne de personnes par ménage après les agriculteurs de moyenne et grande exploitation (3,79 et 3,92).

Tableau 2 : Nombre de personnes par ménage.

	Recensement					Enquête O.N.S.E.R.
	Artisans	Chauffeurs	O.Q.I.	O.Q.A.	Ensemble des actifs	
Nombre de personnes par foyer ou par ménage	3,39	3,54	3,41	3,33	3,13	3,8

Etat civil et activité des femmes de conducteurs.

- Les non-salariés (globalement plus âgés) sont rarement célibataires, le taux d'activité professionnelle de leurs femmes est légèrement plus élevé que pour les salariés.
- Parmi les salariés, les taux de célibataires sont équivalents quel que soit le secteur d'activité, il est nettement plus fort parmi les conducteurs du Compte d'Autrui absents plusieurs jours (catégorie la plus jeune). Par ailleurs, la proportion de personnes vivant seules est légèrement plus basse pour l'ensemble des ouvriers qualifiés (8,3 %) que celle des célibataires parmi les conducteurs salariés (10,1 %).

Globalement équivalent à celui de l'ensemble des ouvriers (57,1 %), le taux d'activité des femmes de conducteurs salariés est plus élevé dans le Compte d'Autrui que dans le Compte Propre où il est particulièrement bas parmi les conducteurs du secteur Agriculture-B.T.P. Il est beaucoup

plus fort parmi les conducteurs du Transport revenant tous les jours.

Le nombre moyen d'enfants par ménage est en moyenne de 2,22, plus fort parmi les salariés que pour les non-salariés, il varie peu en fonction des autres critères.

Tableau 3 : Indicateurs de la situation familiale

	Taux de célibataires	Taux d'activité des femmes de conducteurs salariés mariés	Nombre moyen d'enfants par famille
<i>Ouvriers masculins</i>	8,3 ⁽¹⁾	57,1 ⁽²⁾	(3)
Ensemble des conducteurs	9,6	56,5	2,22
dont : { non-salariés	2,7	60,4	1,75
{ salariés	10,1	56,3	2,25
dont : { Agr. B.T.P.	10,5	51,7	2,33
{ Ind. Com.	8,7	56,4	2,31
Ensemble Compte Propre	9,5	54,1	2,32
- Cond. (-Absents > 2 jours	9,1	52,9	2,38
(-Retour tous les jours	10,3	54,2	2,28
Ensemble Compte d'Autrui	9,9	60,4	2,17
- Cond. (-Absents > 2 jours	14,1	59,3	2,11
(-Retour tous les jours	6,0	61,3	2,23
Ensemble Cond. Absents > 2 jours	12,5	57,2	2,20
Cond. Retour tous les jours	9,3	55,9	2,26

(1) Personnes vivant seules - Recensement de la Population 1982.

(2) Données de l'enquête "Emploi" (1982).

(3) Le recensement ne s'intéresse qu'aux enfants âgés de 0 à 16 ans (1,26), tandis que l'enquête O.N.S.E.R. compte l'ensemble des enfants quel que soit leur âge. La comparaison est donc difficile.

3. Zone d'habitation et localisation d'origine.

Plus d'un conducteur sur deux a passé son enfance et sa jeunesse à la campagne (62,6 % des non-salariés et 52,3 % des salariés). De même qu'ils ont plus souvent passé leur jeunesse à la campagne, la résidence actuelle des non-salariés est plus fréquemment située dans les communes rurales (35,0 % des non-salariés et 29,6 % des salariés habitent dans des communes de moins de 2 000 habitants).

La mobilité entre la localisation d'origine et la zone d'habitat actuel mesure davantage un rapport social à l'espace que le changement effectif de lieu d'habitat. En effet, un conducteur élevé à la campagne, par exemple, peut avoir changé de résidence et se retrouver dans une commune rurale : on considèrera qu'il est non mobile, car il reste ainsi dans un environnement de type rural, de même pour quelqu'un élevé en ville et en habitant une autre.

Sur ce plan, les non-salariés gardent plus fréquemment une localisation équivalente à celle de leur jeunesse que les salariés (53,8 % des non-salariés et 42,6 % des salariés n'ont pas de mobilité).

Concernant les conducteurs salariés, il y a peu de différence entre le Compte Propre et le Compte d'Autrui quant à leur origine géographique (53,2 % et 50,7 % ont passé leur jeunesse à la campagne). Mais, dans le Compte Propre, les conducteurs du secteur Agricole-B.T.P. sont en grande majorité originaires de la campagne (61,4 %) tandis que plus de la moitié de leurs collègues de l'Industrie-Commerce (52,8 %) ont vécu leur jeunesse en ville.

Pour chacun des secteurs (Compte Propre et Compte d'Autrui), les conducteurs salariés absents plusieurs jours ont plus fréquemment que leurs collègues (rentrant tous les jours) une origine rurale ou campagnarde.

L'analyse des tableaux concernant la résidence actuelle des conducteurs salariés montre les mêmes tendances (cf. annexe 4). La distribution de l'ensemble des conducteurs salariés selon la zone de résidence

est équivalente à celle des ouvriers en général, mais légèrement différente de celle des ouvriers qualifiés et des "chauffeurs" au sens de l'I.N.S.E.E.

Tableau 4 : Comparaison des tailles de commune de résidence des conducteurs de P.L. salariés et des ouvriers masculins.

	Ouvriers*	Chauffeurs*	O.Q.I.*	O.Q.A.*	Conducteurs P.L. (O.N.S.E.R.)
< 2 000 habitants	29,6	27,4	25,9	25,3	29,6
2 000 à 20 000 hab.	17,0	15,0	17,6	15,3	17,6
> 20 000 hab.	40,4	38,5	42,7	42,9	41,1
Région Parisienne	13,0	19,1	13,8	16,4	11,7

Globalement, la mobilité des conducteurs salariés du Transport et du Compte Propre est équivalente (56,8 % et 57,6 % ont changé de type d'espace et d'habitat depuis leur jeunesse), mais dans le Compte Propre, les conducteurs de l'Industrie-Commerce sont beaucoup plus mobiles que leurs collègues de l'Agriculture-B.T.P. (63,0 % contre 52,2 % ont changé de type d'espace d'habitat) (cf. annexe 4).

Si l'on regarde de près le rapport à l'espace que connaissent les conducteurs salariés, en comparant leur localisation actuelle et l'origine, on constate que les conducteurs absents plusieurs jours ont une plus forte propension que leurs collègues revenant tous les jours à conserver ou rechercher le mode de vie de la campagne ou des petites villes. En effet, 53,9 % d'entre eux vivent dans cet univers et 9,5 % ont quitté des villes plus importantes pour la campagne ou de petites villes, tandis que

* Enquête Emploi 1982.

- Ouvriers : Ensemble des ouvriers y compris agricoles.
- Chauffeurs : Conducteurs de P.L..., de car, de taxi, de V.L....
- O.Q.I. : Ouvriers qualifiés de type industriel.
- O.Q.A. : Ouvriers qualifiés de type artisanal.

respectivement 45,3 % et 7,1 % des conducteurs revenant tous les soirs sont dans la même situation.

Tableau 5 : Lieu de résidence actuelle en fonction du lieu d'origine

a) Conducteurs salariés absents plusieurs jours.

habitat actuel \ Origine	Campagne	Ville moyenne	Grande ville	Ensemble
Habitant une commune rurale	27,7	4,5	3,3	35,5
Habitant une petite ville	9,2	7,5	1,7	18,4
Habitant une grande ville	18,6	18,2	9,3	46,1
Ensemble	55,5	30,2	4,3	100

b) Conducteurs salariés de retour tous les jours.

habitat actuel \ Origine	Campagne	Ville moyenne	Grande ville	Ensemble
Habitant une commune rurale	22,7	3,5	1,6	27,8
Habitant une petite ville	10,3	5,2	2,0	17,5
Habitant une grande ville	18,4	21,7	14,6	54,7
Ensemble	51,4	30,4	18,2	100

Peu de conducteurs résident sur leur lieu de travail : près de la moitié (42,2 %) travaillent à moins de 5 km de leur domicile et une forte proportion (34,8 entre 5 et 20 km).

L'ensemble des conducteurs utilisent beaucoup leur voiture personnelle pour aller au travail (70,5 %). Très peu empruntent les transports en commun.

Les ouvriers adoptent un comportement différent. Ils travaillent souvent plus loin de leur domicile mais privilégient davantage les deux-roues, et peu les transports collectifs.

Tableau 6 : Comparaison de la distance domicile-travail et du moyen de déplacement utilisé entre l'ensemble des actifs et des ouvriers par rapport aux conducteurs de l'enquête O.N.S.E.R.

	Actifs *	Ouvriers*	Conducteurs
<u>Distance domicile-travail</u>			
- Sur place	20.0	6.1	10.6
- - 3 km (5 km)	33.0	35.4	42.2
- 3 - 20 km (5 - 20 km)	38.0	49.0	34.8
- + 20 km	9.0	9.5	12.4
<u>Moyen de déplacement</u>			
- Voiture	41.3	35.9	61.6
- 2 roues	17.3	24.8	7.6
- A pied	21.6	17.9	5.2
- Transport collectif	14.5	7.8	0.7
- En P.L.	-	-	12.2
- Autre mode (ramassage..)	5.3	8.2	2.0
- Sur place	-	5,4	10.6
Ensemble	100	100	100

* Source : Les ménages et le Transport. Ministère des Transports (1978).
Les résultats datent de 1973.

4. Le mode de logement.

Concernant le type de logement et le statut d'occupation, les non-salariés se différencient nettement des salariés. Ils sont plus fréquemment propriétaires du logement et habitent plus souvent des maisons individuelles que les salariés.

Tableau 7 : Type de logement et statut d'occupation selon le statut social.

Statut social	Non-salariés	Salariés	Ensemble
<u>Type de logement</u>			
Maison individuelle	83,1	71,4	72,1
Immeuble collectif	16,9	28,6	27,9
Ensemble	100	100	100
<u>Statut d'occupation</u>			
Gratuit	4,3	13,2	12,6
Locataire	26,4	35,5	35,0
Propriétaire ou accédant	69,3	51,3	52,4
Ensemble	100	100	100

Les conducteurs salariés se différencient nettement. Dans le Compte Propre, on trouve davantage d'habitants de maisons individuelles et de propriétaires de leur logement, notamment parmi les conducteurs du secteur Agriculture-B.T.P. Dans le Compte d'Autrui, les conducteurs absents plusieurs jours habitent plus souvent dans des maisons individuelles que leur collègues revenant chaque soir. On retrouve là une caractéristique liée à la localisation de l'habitat.

Tableau 8 : Type de logement et statut d'occupation des salariés selon leur "situation de travail" :

	Type de logement		Statut d'occupation		
	Maison individuelle	Immeuble collectif	Gratuit Autres	Locataire	Propriétaire ou accédant
Ensemble salariés	71,4	28,6	13,2	35,5	51,3
<u>Ensemble Compte Propre</u>	72,8	27,2	13,2	32,7	54,1
dont (Agr. B.T.P.	79,3	20,7	14,2	30,6	55,2
(Ind. Com.	67,2	32,8	12,2	35,6	52,2
- Cond. (Absents > 2 jours	71,3	28,7	14,1	35,7	50,2
(Retour tous les jours	73,0	27,0	13,1	32,3	54,6
<u>Ensemble Compte d'Autrui</u>	68,8	31,2	13,1	40,8	46,1
- Cond. (Absents > 2 jours	73,4	26,6	16,3	36,3	47,4
(Retour tous les jours	64,5	35,5	10,1	44,9	44,9
Ensemble (Cond. absents > 2 jours	72,8	27,2	15,5	36,2	48,3
(Retour tous les jours	70,9	29,1	12,4	35,4	52,2
Ensemble Salariés + Non-Salariés	72,1	27,9	12,6	35,0	52,4
Ouvriers*	52,3	47,7	6,9	51,6	41,5

* Ouvriers masculins du recensement de 1982.

5. Niveau de formation des conducteurs.

Le niveau global de formation des conducteurs est semblable à celui des ouvriers* masculins en général. Ainsi 31,4 % des conducteurs pour 32,0 % des ouvriers ont un C.A.P.* ou plus. On peut noter que le niveau des conducteurs de P.L. est plus faible que celui des ouvriers qualifiés de type industriel et artisanal (46 % ayant le C.A.P. ou plus) et plus élevé que celui des chauffeurs en général au sens de l'I.N.S.E.E. où 23 % seulement ont le C.A.P. ou plus.

On peut noter que les non-salariés sont légèrement plus nombreux à avoir un niveau de formation plus élevé que les salariés (35,3 % contre 31 % ont plus que le C.E.P.). Concernant les salariés, les niveaux sont différents selon les secteurs ; les conducteurs du Compte d'Autrui sont plus nombreux à avoir dépassé le C.E.P. dans leur formation initiale et ceci d'autant plus pour les conducteurs absents plusieurs jours. Mais c'est là l'effet des différences de structure d'âge des sous-populations et de l'élévation de l'âge de la scolarité obligatoire pour les générations les plus récentes.

Le facteur le plus important de la formation reste donc la possession du permis de conduire. Sur ce plan, une évolution nette est visible pour les conducteurs salariés : si globalement, l'Armée dispute aux auto-écoles la prééminence dans la formation aux permis lourds, les évolutions récentes du financement de la formation professionnelle sont visibles, car, si seulement 5,2 % des conducteurs de 40 ans et plus ont passé leurs permis par ce canal, 12,4 % des moins de 40 ans ont été formés de cette manière. On note par ailleurs une augmentation de la part relative des conducteurs formés à l'Armée, au détriment de la simple formation individuelle en auto-école.

* Enquête Emploi (1983). Il s'agit de C.A.P. de toute spécialité, seulement 4,6 % des titulaires de C.A.P. ont celui de conducteur routier.

Tableau 9 : Modes de formation et de passation des permis lourds en fonction des générations de conducteurs salariés.

	18-29 ans	30-34 ans	35-39 ans	40-49 ans	+ 50 ans	Total
A ses frais	15,3	32,3	48,6	55,3	61,7	45,0
Employeur ou institution de formation	20,6	11,5	7,3	6,9	3,5	9,1
Armée	64,1	56,2	44,1	37,8	34,8	45,9
Total	100	100	100	100	100	100

6. Origine socio-professionnelle et premier métier exercé.

6.1. Origine socio-professionnelle :

Dans leur majorité (53,7 %), les conducteurs sont d'origine ouvrière (30,8 % dont le père est salarié agricole, ouvrier spécialisé ou manoeuvre, 22,9 % dont le père était ouvrier qualifié ou contremaître). Néanmoins, une minorité importante vient de milieux de propriétaires de leur outil de travail (34,7 %), essentiellement des exploitants agricoles (23,1 %) et des artisans et commerçants (11,6 %). Une petite minorité est originaire de milieux de cadres moyens et employés (11,6 %).

Les non-salariés se distinguent nettement des salariés quant à leur origine socio-professionnelle, la majorité d'entre eux étant issus de milieux de propriétaires de leur moyens de travail (52,9 %) tandis que la majorité des salariés sont d'origine ouvrière (54,9 %).

Tableau 10 : Origine socio-professionnelle des salariés et des non-salariés. (Taux de pères de conducteurs ayant été chauffeurs dans leur carrière).

Métier du père \ Statut actuel	Indépendant ou employeur	Salariés	Ensemble	Taux de pères ayant été chauffeurs de P.L.
Agriculteur	25,3	23,0	23,1	1,2
Indépendant/Commerçant/Artisan	27,6	10,5	11,6	25,9
Cadre/Employé	10,2	11,6	11,6	10,5
Ouvrier Qualifié Contremaître	12,6	23,7	22,9	9,6
Ouvrier Spécialisé/Ouvrier Agricole/Manoeuvre	24,3	31,2	30,8	22,5
Ensemble	100	100	100	13,6
Taux de pères ayant été chauffeurs de P.L.	19,4	13,1	13,6	-

Pour un conducteur sur deux, la mère était femme au foyer. Lorsqu'elles travaillaient, les mères des conducteurs non-salariés occupaient plus souvent elles-mêmes un emploi indépendant que les mères de salariés. A l'inverse, les mères de salariés occupaient plus souvent des emplois salariés que les mères de non-salariés.

Tableau 11 :

VARIABLE EN LIGNES : METIER DE LA MERE			
	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
METIER IND	197/ 32.67%	2287/ 26.77%	2484/ 27.16%
METIER SAL	94/ 15.59%	1954/ 22.87%	2048/ 22.39%
PAS TRAV.	312/ 51.74%	4302/ 50.36%	4614/ 50.45%
TOTAL	603/100.00%	8543/100.00%	9146/100.00%

Parmi les salariés, les distributions sont à peu près équivalentes quel que soit leur secteur d'activité ou leur "temps unitaire" de transport. On note toutefois que les conducteurs de l'Agriculture-B.T.P. ont un peu plus souvent un père agriculteur que leurs collègues de l'Industrie-Commerce et du Transport (27,7 % dans l'Agriculture-B.T.P. contre 23,1 % et 19,3 % dans les deux autres secteurs).

6.2. Le premier métier exercé :

La plupart des conducteurs ont commencé leur carrière dans un métier ouvrier autre que la conduite (76,5 %) et très peu ont eu pour premier emploi celui de conducteur de poids lourd (6,5 %).

Tableau 12 : Premier emploi occupé.

	Non-salariés	Salariés			Ensemble
		C.A.	C.P.	C.A.+C.P.	
Conducteur de P.L.	16,1	8,4	4,5	5,9	6,5
Chef d'entreprise ou artisan, commerçant	15,3	5,9	8,2	7,3	7,8
Encadrement ou employé	10,1	8,7	9,4	9,1	9,2
Ouvrier qualifié, ouvrier spécialisé, apprenti, manoeuvre et personnel de service	58,5	77,0	77,9	77,7	76,5
Ensemble	100	100	100	100	100

Les non-salariés ont plus souvent une expérience de chef d'entreprise, d'employé ou d'encadrement que les salariés, ils sont plus nombreux à commencer leur carrière comme conducteurs.

Les salariés commencent massivement comme ouvriers. Ceux du secteur des Transports adoptent plus souvent le métier de conducteur dès leur premier emploi (8,4 % contre 4,5 % des salariés du Compte Propre) et ceci est plus fréquent pour les "grands routiers" (9,7 %) que pour les autres (7,1 %).

Tableau 13 : Taux de conducteurs commençant comme chauffeurs selon le secteur et le "temps unitaire" des transports.

Situation de travail secteur	Absents plusieurs jours	Retour tous les jours	Ensemble
Compte d'Autrui	9,7	7,1	8,4
Compte Propre	6,3	4,3	4,5
Ensemble	8,7	4,9	5,9

Le taux de conducteurs salariés ayant commencé comme chauffeur est d'autant plus fort que les individus sont plus proches de leur début de carrière et cela est plus marqué dans le secteur du Compte d'Autrui notamment pour les conducteurs "grands routiers" (absents plusieurs jours).

Tableau 14 : Taux de conducteurs commençant comme chauffeurs selon leur ancienneté comme actif (salariés).

Ancienneté comme actif	- 15 ans	15 à 24 ans	> 25 ans	Ensemble
Secteur				
Compte d'Autrui	19,1	5,1	5,5	8,4
Compte Propre	11,4	6,5	0,4	4,5
Ensemble	14,4	5,9	1,8	5,9

La croissance du volume des emplois de conducteurs depuis la fin de la guerre a permis un grand nombre de passages vers ce métier de gens dont l'avenir se situait ailleurs ; l'accélération du développement du transport par route depuis les années 1965 a favorisé le développement d'une entrée plus directe dans le métier de conducteurs. Ces chiffres en rendent compte.

6.3. Du métier du père au premier emploi du fils.

La comparaison du métier du père et du premier emploi du conducteur⁽¹⁾ montre à la fois une assez forte stabilité sociale des conducteurs salariés (59,2 font comme leur père) et une plus grande propension à bouger des conducteurs non-salariés (50 % font comme leur père).

Dans 63,1 % des cas, les conducteurs non-salariés sont fils d'agriculteurs, d'artisans, de commerçants, de cadres ou d'employés, seulement 36,9 % sont fils d'ouvriers. Si leur père était ouvrier, ils le sont dans leur premier emploi (plus de 8/10), très peu deviennent immédiatement non-salariés. Par contre, si leur père n'était pas ouvrier, ils le restent dans une proportion notable (3/10), mais beaucoup (7/10) font l'expérience d'un métier ouvrier, notamment comme conducteur de P.L., avant de devenir "indépendant" à leur tour.

Dans 54,9 % des cas, les conducteurs salariés sont fils d'ouvriers, 45,1 % sont fils d'agriculteurs, d'artisans, de commerçants, de cadres ou d'employés. Les fils d'ouvriers le restent presque toujours, (environ 1/9 occupe un emploi non-ouvrier avant de redevenir ouvrier comme chauffeur). La minorité non-ouvrière à l'origine passe massivement vers un emploi ouvrier et restera ouvrier comme conducteur (2/10 commencent comme non-ouvriers surtout comme main-d'oeuvre supplémentaire sur l'exploitation du père).

(1) Pour comparer les profils d'évolution socio-professionnelle entre les générations, nous avons procédé à une simplification en regroupant les métiers des pères et des fils en deux classes :

Ouvriers : ouvriers qualifiés, ouvriers spécialisés, ouvriers apprentis, manoeuvres, services.

Non-ouvriers : agriculteurs, artisans, commerçants, industriels cadres et employés.

Tableau 15 : Comparaison du métier du père et du premier métier du fils selon le statut actuel.

Métier du père Conducteurs actuellement	Stables ⁽¹⁾			Non stables ⁽²⁾			Ensemble
	N.O.	Ouvriers	(dont C.P.L.)*	N.O.→O. ⁽³⁾	(dont C.P.L.)*	O.→N.O. ⁽⁴⁾	
Indépendants ou employeurs	19,2	30,9	(2,3)	43,9	(13,9)	6,0	100
Salariés	10,4	48,8	(1,6)	34,6	(4,4)	6,2	100
Ensemble	11,0	46,5	(1,6)	36,3	(5,1)	6,2	100

* Conducteur de Poids Lourd.

Dominée par le flux de l'exode agricole, la mobilité des conducteurs d'origine non-ouvrière se traduit massivement par la mise au travail dans un emploi ouvrier de plus des 3/4 d'entre eux (76,3 %). Néanmoins, la probabilité pour un fils ouvrier de l'être lui-même est nettement plus élevée : presque 9/10 (88,4 %). Aussi, il convient de constater que le passage par un premier emploi ouvrier pour les fils de non-ouvriers devenant travailleurs indépendants à une fonction de formation ou d'apprentissage sur le tas qui, après mobilisation des ressources financières et culturelles du milieu familial, se traduit par une mise à son compte, tandis que le passage par un autre emploi ouvrier des conducteurs d'origine ouvrière n'est qu'un moment de l'évolution d'un destin de toute façon tracé dans le même environnement socio-professionnel. On peut noter toutefois que les fils d'agriculteurs sont les plus nombreux à commencer leur carrière comme non-ouvrier, comme s'ils tentaient de résister à ce qu'il faut bien

(1) stables : les fils ont le même statut que leur père)

(2) non-stables : ont un statut différent

} pour le 1er
} emploi

(3) (N.O. → O. = père non-ouvrier, fils ouvrier.

(4) (O. → N.O. = père ouvrier, fils non-ouvrier.

nommer l'avenir objectif de la plupart des mutants agricoles, pourtant très peu réussiront à se transformer en routier indépendant. Tandis que les fils d'artisans et commerçants, peu nombreux à commencer comme non-ouvriers, apprennent dans ce premier emploi ouvrier le métier avec lequel ils perpétueront le statut socio-professionnel de leur famille : "l'indépendance économique". 2/10 sont chauffeurs.

Tableau 16 : premier emploi du conducteur en fonction du métier du père.

1er métier du fils métier du père	Non-ouvrier	Ouvriers	(dont C.P.L.)*	Ensemble	
Agriculteur	32,9	67,1	(6,3)	100	(23,2)
Industriel, commerçant	14,2	85,8	(19,4)	100	(11,5)
Cadre, employé	14,6	85,4	(11,8)	100	(11,5)
Ouvrier	11,6	88,4	(3,1)	100	(53,8)
Ensemble	17,2	82,8	(6,7)		100

* Conducteur de poids lourd.

6.4. Synthèse sur l'origine socio-professionnelle et le premier métier exercé.

Une différenciation nette des conducteurs non-salariés et salariés concernant leur origine sociale et le début de leur activité professionnelle correspond aux lois sociologiques habituelles. Ainsi, les conducteurs salariés sont majoritairement d'origine ouvrière tandis que les non-salariés sont plus souvent issus de milieu pouvant mobiliser des moyens matériels et culturels pour prolonger la propriété familiale ou accéder à la mise en oeuvre de ses propres moyens de travail.

La mobilité de statut entre le métier du père et le premier métier du fils est plus fréquente pour les non-salariés, elle semble correspondre à une phase d'apprentissage de la vie de travail et notamment de celle de conducteur. Les fils d'agriculteur, après une phase de travail dans des emplois non-ouvriers, se retrouvent massivement ouvriers tandis que les fils d'industriels, commerçants ou artisans, après une expérience ouvrière, ont davantage de chance de pouvoir revenir à un statut d'indépendant.

7. L'entrée dans la profession.

7.1. Les anciennetés et le moment de l'entrée dans la profession de conducteur.

Dans leur grande majorité, les conducteurs ont commencé par faire autre chose avant de prendre un emploi de chauffeur. Néanmoins, certains deviennent assez vite conducteurs tandis que d'autres conservent assez longtemps un autre emploi avant de devenir chauffeurs.

Généralement plus jeunes et ayant une plus récente insertion professionnelle que les non-salariés, les salariés deviennent plus vite conducteurs (ainsi 12,9 % des non-salariés pour 20,1 % des salariés en activité depuis moins de quinze ans sont déjà conducteurs).

Tableau 17 : Ancienneté de l'insertion professionnelle comme actif et comme conducteur selon le statut actuel.

	Non-salariés		Salariés		Ensemble	
	Ancienneté comme		Ancienneté comme		Ancienneté comme	
	Actif	Conducteur	Actif	Conducteur	Actif	Conducteur
< 15 ans	12,9	39,8	20,1	53,6	19,7	52,7
15 à 24 ans	31,2	24,8	36,3	29,0	35,9	28,7
> 25 ans	55,9	35,4	43,6	17,4	44,4	18,6
Ensemble	100	100	100	100	100	100

Parmi les salariés, ceux du Compte d'Autrui sont plus jeunes donc plus récents dans l'activité professionnelle et dans l'emploi de conducteurs que ceux du Compte Propre lesquels se distinguent en deux sous-groupes : plus anciens comme actifs, les conducteurs du secteur Agriculture-B.T.P. ont des anciennetés équivalentes à celles de leurs collègues de l'Industrie-Commerce dans l'emploi de chauffeur.

Tableau 18 : Ancienneté de l'insertion professionnelle des salariés comme actifs et comme conducteurs selon le secteur.

	Compte d'Autrui		Compte Propre		Ensemble	
	Ancienneté comme		Ancienneté comme		Ancienneté comme	
	Actif	Conducteur	Actif	Conducteur	Actif	Conducteur
< 15 ans	22,8	57,9	19,1	51,1	20,1	53,6
15 à 24 ans	42,0	28,3	32,4	29,4	36,3	29,0
> 25 ans	35,2	13,8	48,5	19,5	43,6	17,4
Ensemble	100	100	100	100	100	100

Pour affiner l'étude de la proximité entre l'insertion professionnelle comme actif et comme conducteur, les salariés ont été répartis en deux groupes : ceux dont la prise du premier emploi de conducteur intervient dans les cinq premières années d'activité professionnelle et ceux dont l'embauche comme conducteur intervient plus de cinq ans après leur insertion professionnelle (ce calcul a été limité aux salariés dont l'ancienneté comme conducteur était inférieure à 25 ans).

La proximité entre le moment de l'insertion professionnelle comme actif et comme conducteur est plus fréquente dans le Compte d'Autrui que dans le Compte Propre. Dans ce dernier secteur, les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs ont plus fréquemment une proximité entre le premier emploi comme actif et l'embauche comme conducteur que leurs collègues rentrant tous les jours, alors que "le temps unitaire" des transports ne différencie pas les conducteurs du Transport.

Tableau 19 : Proximité pour les salariés entre l'insertion professionnelle comme actif et le premier emploi de conducteur.

	Salariés devenant conducteurs dans les cinq premières années	Salariés devenant conducteurs après plus de cinq ans d'activité professionnelle
<u>Ensemble Compte d'Autrui</u>	65,7	34,3
dont (absents > 2 jours	64,9	35,1
(retour tous les jours.	66,4	33,6
<u>Ensemble Compte Propre</u>	54,0	46,0
dont (absents > 2 jours	62,8	37,2
(retour tous les jours	52,7	47,3
Absents > 2 jours	64,3	35,7
Retour tous les jours	56,2	43,8
<u>Ensemble Salariés</u>	58,3	41,7

7.2. Les conditions et les "motivations" dans la prise de l'emploi de conducteur :

a) Pourquoi devient-on chauffeur ? Question difficile à interpréter quel que soit l'emploi considéré. En effet, si un individu prend un emploi donné en désespoir d'en trouver un dans sa qualification ou son métier, il peut l'avoir pris pour des raisons strictement économiques ou financières, cet emploi ne lui déplaçant pas ou y ayant trouvé quelques gratifications, il peut répondre qu'il l'a pris par goût. A l'inverse, un autre ayant choisi cet emploi par goût de la conduite peut quelques années plus tard ne plus avoir de possibilités de changer, légitimer donc ce choix par une raison rationnelle comme le niveau de salaire ou les avantages de la situation de travail particulière occupée.

Néanmoins, cette variable peut servir d'indicateur différenciant les populations sur le plan de la légitimation de leurs choix.

Globalement, les raisons les plus fréquemment avancées concernent ce qui se rapporte au goût de la conduite des camions, au goût de l'indépendance, le goût du voyage étant moins cité. Les raisons

économiques telles que la recherche d'un meilleur salaire ou simplement d'un emploi viennent ensuite, enfin de nombreuses autres raisons de nature très diverse (les réponses ont été codées a posteriori)

Tableau 20. : Raisons du choix du métier de conducteur.

	% des conducteurs invoquant chaque raison.
a) - Goût de la conduite des camions.	35,4
b) - Goût indépendance ou ne pas avoir de chef sur le dos.	29,3
c) - Goût du voyage.	11,6
d) - Avoir une meilleure paye.	14,4
e) - N'avait pas de travail ou des problèmes dans son emploi antérieur.	13,4
f) - J'avais le permis, alors...	8,0
g) - Le hasard.	5,9
h) - Pour faire comme mon père.	4,2
i) - Raisons personnelles.	3,2
j) - En complément autre activité.	2,0
k) - Pour travailler en famille.	0,8
l) - Pour être à mon compte.	0,6
m) - Autres raisons (non codées).	1,3

9,4
4,0

Le total des réponses est supérieur à 100, (1/3 sont des réponses multiples).

Pour simplifier le traitement de cette question, les réponses ont été regroupées en trois groupes* : Economique et formation (d, e, f, j), goût (a, b, c), autres (g, h, i, k, l, m).

* Les formes de légitimation du choix des autres salariés sont proches de la moyenne de la catégorie salariés.

Les salariés légitiment leur choix du métier par goût (de la conduite, de l'indépendance, du voyage) et pour des raisons économiques, les non-salariés s'engagent dans ce métier plutôt pour d'autres raisons (familiales, personnelles...) et par goût. Parmi les salariés, le goût et les raisons économiques sont également fréquentes quelle que soit la situation définie par le temps unitaire de transport et le secteur, avec toutefois une fréquence plus marquée du goût pour les conducteurs du Transport absents plusieurs jours consécutifs.

Tableau 21 : Raisons du choix du métier.

	Economique	Goût	Autres	Ensemble
Ensemble	33,6	49,5	16,9	100
Non salariés	25,1	30,5	44,4	100
Salariés	34,1	50,8	15,1	100
- dont salariés* du Compte d'Au- trui absents > 2 jours	32,5	57,1	10,4	100

b) Comment trouve-t-on son premier emploi de chauffeur ?

Les non-salariés se différencient nettement des salariés car le réseau social des amis et de la famille joue très fréquemment un rôle comme moyen pour s'installer.

Le réseau social joue assez fréquemment pour les salariés mais les réseaux institutionnels tels l'A.N.P.E. ou les "annonces" sont aussi utilisés. Parmi les salariés, la mise en oeuvre de moyens différents marque les différents groupes. Ainsi, les conducteurs de l'Agriculture-B.T.P. deviennent plus fréquemment conducteurs sur proposition d'un patron tandis que les "grands routiers" du Transport le sont plus fréquemment par recherche personnelle.

Tableau 22 : Moyens d'entrée dans la profession de conducteurs.

	A.N.P.E. Annonces	Amis parents	Patron	Soi-même	Ensemble
Ensemble	22,0	47,1	13,3	17,6	100
Non-salariés	10,1	67,7	14,9	10,3	100
Salariés	22,7	46,1	13,2	18,0	100
Dont :					
- Agr. B.T.P.	23,3	47,2	19,1	10,4	100
- Ind. Com.	21,1	49,5	10,0	19,4	100
- Ensemble Compte Propre	22,9	47,9	14,0	15,2	100
{ retour tous les jours	22,9	48,5	13,6	15,0	100
{ absents > 2 jours	22,3	43,3	17,5	16,9	100
- Ensemble Compte d'Autrui	22,5	42,9	11,6	23,0	100
{ retour tous les jours	22,8	45,1	13,6	18,5	100
{ absents > 2 jours	22,1	40,6	9,6	27,7	100

On peut noter que la légitimation du choix est relativement différente en fonction de la manière dont on est entré dans la profession* :

- Ainsi, les conducteurs du Compte d'Autrui absents de chez eux plusieurs jours invoquent davantage les raisons économiques lorsqu'ils trouvent leur premier emploi de chauffeur par l'A.N.P.E. ou les "annonces", le goût lorsqu'ils trouvent leur emploi par eux-mêmes, ceux du Compte Propre ont le même comportement concernant le goût.
- Les conducteurs revenant tous les jours des deux secteurs invoquent davantage les raisons économiques lorsqu'ils trouvent leur emploi par "annonces" ou par eux-mêmes, le goût lorsqu'ils trouvent leur emploi par cooptation ou l'intermédiaire d'amis ou parents.

* Cf annexe 5

7.3. Synthèse des caractéristiques de l'entrée dans la profession.

Les non-salariés occupent plus longtemps que les salariés d'autres emplois avant de devenir conducteurs. Ils s'installent plus fréquemment à leur compte comme conducteurs pour des raisons familiales ou autres et utilisent plus souvent le réseau familial et les relations avec des amis ou des patrons d'entreprises que les salariés.

Les salariés du Transport adoptent plus rapidement que ceux du Compte Propre le métier de conducteurs (ces derniers étant plus prompts s'ils sont "grands routiers"). La cooptation par le milieu familial et amical joue un grand rôle pour trouver le premier emploi de chauffeur, mais parmi les conducteurs "absents plusieurs jours" ceux du secteur des Transports comptent davantage sur eux-mêmes pour trouver leur emploi tandis que ceux du Compte Propre sont plus souvent sollicités par un patron. Quel que soit le secteur, les "grands routiers" invoquent d'autant plus souvent le goût, comme motif de choix du métier, qu'ils se débrouillent seuls pour trouver leur emploi. Ceux qui rentrent tous les jours invoquent plus souvent les raisons économiques lorsqu'ils trouvent leur emploi par "annonces"; le goût lorsqu'ils sont aidés par des amis ou parents ou s'ils se débrouillent seuls.

8. La mobilité professionnelle.

L'étude de la mobilité concerne la seule période comprise entre le premier emploi de conducteur et le poste occupé au moment de l'enquête. Cette mobilité a été étudiée selon deux voies principales :

- Son importance mesurée au nombre de changements d'entreprises. Cette variable distingue ceux qui sont toujours restés dans le même métier depuis leur premier emploi de chauffeur et ceux qui entre deux emplois de conducteurs ont exercé d'autres métiers.
- Ses caractéristiques indiquées par la nature des changements résultant du passage des conducteurs d'une entreprise antérieure à celle qui les emploie au moment de l'enquête.

8.1. Préambule sur les variables utilisées.

- L'importance de la mobilité est mesurée par la variable mop (construite à partir des réponses aux questions 50, 55, 61 et 62) permettant de distinguer ceux qui ont exercé d'autres métiers depuis qu'ils sont conducteurs de P.L., ceux qui ont exercé ce métier dans plusieurs entreprises et ceux qui ne l'ont exercé que dans celle où ils sont actuellement.

- Les caractéristiques de la mobilité sont mesurées en terme de changement de type d'entreprise, de taille, de qualification.

La proportion de non-mobiles est légèrement différente entre les variables mesurant l'importance de la mobilité et celles qui en décrivent la nature. Cela tient à une petite différence dans la formation des variables.

La variable mop^(a) décrivant l'importance de la mobilité est définie ainsi : sont considérés comme mobiles, l'ensemble de ceux qui ont changé d'entreprise depuis qu'ils sont conducteurs (qu'ils l'aient toujours été ou qu'ils aient exercé un autre métier entre deux emplois de conducteurs) et les quelques individus qui, ayant changé de métier depuis qu'ils sont conducteurs (réponse oui à la question 55), se retrouvent actuellement dans la même entreprise où ils débutèrent comme chauffeur (réponse oui à la question 61). Dans le cadre de cette définition, les non-mobiles représentent 29,4 % de la population.

Les variables relatives à la nature de la mobilité (tea, gea, ema)^(b) ne donnent les caractéristiques de celle-ci que lorsqu'il y a changement d'entreprise entre le premier emploi de chauffeur et l'emploi actuel. Dans ce cadre là, les non-mobiles représentent 32,4 % de la population.

(a) mop 1 = Depuis le début de sa carrière comme chauffeur, a changé de métier puis est redevenu chauffeur (la plupart en changeant d'entreprise mais quelques uns sont redevenus chauffeurs après un autre métier dans la première entreprise qui les avait engagés comme chauffeur soit 3 %).

mop 2 = Conducteur dans 1 à 2 entreprises différentes (hormis l'actuelle).

mop 3 = Conducteur dans 3 entreprises différentes ou plus (hormis l'actuelle).

mop 4 = Pas de mobilité, toujours dans la même entreprise depuis le début de sa carrière de chauffeur.

(b) Le croisement tea/te décrit le secteur de l'entreprise antérieure et de l'actuelle, donc les passages d'un secteur à l'autre lors du dernier changement d'entreprise.

gea/ge décrit la taille de l'établissement antérieur et de l'actuel.

ema/ea décrit la qualification antérieure et l'actuelle.

Les chances d'avoir changé* au cours de la carrière sont d'autant plus fortes que celle-ci est avancée, ainsi il convenait de voir si la mobilité différentielle observée entre les divers sous-groupes de conducteurs ne dépendait pas trop de la durée de la carrière. Or, si globalement la mobilité a concerné davantage les plus anciens des salariés, les commentaires du tableau précédent restent vrais. On peut même constater que les différences entre le Compte Propre et le Compte d'Autrui, entre les "grands routiers" et les autres sont particulièrement marquées pour les conducteurs les plus récents dans la profession. Les salariés les plus anciens ont rarement fait leur carrière dans la même entreprise. A l'inverse, les non-salariés les plus anciens sont moins mobiles que leurs collègues plus récents dans la profession.

Tableau 23 : Taux de mobilité selon l'ancienneté comme chauffeur P.L.

	- 10 ans	10 - 14 ans	15 - 24 ans	+ 25 ans	Ensemble
Ensemble	54,9	71,3	76,8	82,0	70,5
Non-salariés	72,6	80,6	58,9	50,9	63,4
Salariés	54,2	70,7	77,9	86,3	70,9
dont :					
- Ensemble Compte Propre	48,4	65,5	73,9	83,0	66,6
(retour tous les jours)	47,2	63,6	73,8	81,5	65,9
(absents > 2 jours)	55,8	77,1	75,2	94,5	73,2
- Ensemble Compte d'Autrui	63,6	78,7	85,3	94,8	78,4
(retour tous les jours)	58,1	77,4	80,8	93,6	74,8
(absents > 2 jours)	70,5	79,9	89,6	96,6	82,3
- Ensemble Retour tous les jours	50,3	67,3	75,3	84,0	68,1
- Ensemble Absents > 2 jours	65,4	79,1	85,9	95,7	79,4

* Changé d'entreprise et/ou de métier au cours de la carrière de conducteur, voir explication de la variable mop dans la présentation du chapitre sur la carrière comme conducteur.

Pour les non-salariés, une transformation des conditions de la mise à son compte s'est produite : pour les plus anciens la mise à son compte est concomitante du choix du métier de conducteur, dans certains cas on expérimente celui-ci dans quelques entreprises avant de s'installer ; pour les conducteurs plus récents, tout se passe comme si la mise à son compte passait par un apprentissage impliquant de "faire ses armes" ou son apprentissage à la fois de conducteur dans plusieurs entreprises et dans d'autres emplois après avoir appris le métier de chauffeur.

Tableau 24 : Type de mobilité des non-salariés selon l'ancienneté comme conducteur.

Ancienneté comme conducteur type de mobilité	< 15 ans	> 15 ans	Ensemble
- Hors P.L.	34,6	13,4	21,9
- Conducteur dans plusieurs entre- prises	42,5	40,8	41,5
- Pas bougé	22,9	45,8	36,6
Ensemble	100	100	100

8.2. L'importance de la mobilité (variable mop).

Les non-salariés sont beaucoup moins mobiles que les salariés. Plus nombreux à avoir exercé un autre métier entre deux emplois de conducteurs (mobilité hors P.L.), quatre sur dix ont toutefois exercé le métier de chauffeur dans au moins une autre entreprise.

Les salariés du Transport sont beaucoup plus mobiles que leurs collègues du Compte Propre quel que soit le temps unitaire de transport. Dans les deux secteurs, les conducteurs "absents plusieurs jours" bougent davantage et plus souvent que leurs collègues revenant tous les soirs.

Tableau 25 : Mobilité selon le statut, le "temps unitaire", et le secteur d'activité.

	Hors P.L.	P.L. 1 à 2 entreprises	P.L. + 3 entreprises	Pas de mobilité	Ensemble
Ensemble	17,1	22,6	30,9	29,4	100
Non-salariés	22,6	20,7	20,4	36,3	100
Salariés	16,7	22,7	31,7	28,9	100
dont :					
- Agr.B.T.P.	18,5	19,9	28,0	33,6	100
- Ind. Com.	16,3	25,0	24,5	33,7	100
- Ens. Compte Propre	17,0	22,7	27,5	32,8	100
(retour tous les jours)	16,7	22,7	26,9	33,7	100
(absents > 2 jours)	19,5	22,6	31,3	26,6	100
- Ensemble Compte d'Autrui	16,1	22,8	39,4	21,7	100
(retour tous les jours)	17,1	21,2	36,4	25,3	100
(absents > 2 jours)	14,9	24,4	42,7	18,0	100
- Ensemble Retour tous les jours	16,8	22,3	29,2	31,7	100
- Ensemble Absents > 2 jours	16,4	23,8	39,1	20,7	100

8.3. Caractéristiques de la mobilité des salariés.

Les variables considérées dans ce sous-chapitre concernent les caractéristiques de l'entreprise et de l'emploi antérieur des conducteurs par rapport à leur situation présente*.

8.3.1. Changement d'entreprise et passage entre les secteurs.

L'ensemble de la population des différents sous-secteurs est divisée en trois parties presque équivalentes : ceux qui n'ont jamais changé d'entreprise (32,4 %), ceux qui l'ont fait en restant dans le même secteur (32,3 %) et ceux qui, ayant changé d'entreprise, passent d'un secteur à l'autre (35,3 %).

Si globalement les conducteurs salariés du Transport sont plus mobiles que ceux des autres secteurs, la population est davantage constituée de mouvements internes au secteur que de transferts du Compte Propre vers le Compte d'Autrui. A l'inverse, dans les secteurs du Compte Propre, les populations mobiles sont davantage composées d'individus venant d'un autre secteur (notamment de celui des Transports) que de conducteurs changeant d'entreprise dans le même secteur. Les chauffeurs du Compte Propre sont moins mobiles que dans le Transport.

* Faire attention car on parle des mouvements inter ou intra secteurs antérieurs à la situation actuelle.

Tableau 26 : Composition de la population des différents secteurs au regard de l'évolution de leur carrière.

	Secteur Agricole-BTP	Secteur Ind. Commercial et mixte	Secteur Transport	Ensemble
* Conducteurs ayant changé d'entreprise				
- dans le même secteur,	25,8	24,2	45,3	32,3
- et changé de secteur viennent de :				
.Agricole-BTP	-	14,7	12,8	} 35,3
.Ind.Com.	12,2	-	17,7	
.Transport	25,0	23,9	-	
* Conducteurs <u>non-mobiles</u>	37,0	37,2	24,2	32,4
Ensemble	100	100	100	100
(% lignes)	29,9	34,1	36,0	100

Si l'on ne considère que les conducteurs mobiles, ces caractéristiques sont accentuées. Les conducteurs se répartissent alors en deux ensembles égaux, les uns ayant changé à la fois d'entreprise et de secteur ou sous-secteur, les autres ayant changé d'entreprise en restant dans le même secteur. Si globalement les conducteurs antérieurement employés dans les sous-secteurs, Agriculture - B.T.P. et Industrie-Commerce restent dans le Compte Propre, presque la moitié des premiers (se répartissant en deux parties égales) vont vers le Transport et l'Industrie-Commerce, tandis que plus du tiers des seconds vont dans le Transport et deux sur dix seulement dans l'Agriculture - B.T.P. Le mouvement interne au Compte Propre montre que le secteur Agriculture - B.T.P. est moins attractif que celui de l'Industrie-Commerce. Pour les conducteurs antérieurement employés dans le Transport, la moitié seulement y reste, les autres se répartissant également entre les deux sous-secteurs du Compte Propre. Le solde des transferts entre les deux grands secteurs (C.P. et C.A.) est à l'avantage du Compte Propre. En effet, parmi les conducteurs mobiles, 23,1 % vont du C.A. vers le C.P. et seulement 16,2 %

du C.P. vers le C.A. de sorte que le mouvement général donne un solde positif de 6,9 % en faveur du mouvement de transfert vers le Compte Propre. Le caractère plus attractif du C.P. est une conséquence probable de la différence existant entre les deux secteurs concernant la "couverture sociale" qu'ils offrent aux salariés.

Tableau 27 : Mouvement inter-secteur des conducteurs salariés ayant changé d'entreprise dans leur carrière.

Secteur actuel / Secteur antérieur	Agricole et B.T.P.	Industriel et Commercial	Mixtes	Transport	Situation antérieure de l'ensemble des mobiles
Agricole - B.T.P.	11,4	6,7	0,8	6,8	25,7
Industriel et Commercial	5,4	11,9	0,4	9,4	27,1
Transport	11,1	10,5	1,5	24,1	47,2
Situation actuelle de l'ensemble des mobiles.	27,9	29,1	2,7	40,3	100

8.3.2 Changement d'entreprise, passage d'un secteur à l'autre et recherche d'un environnement de travail différent (salariés).

Lorsque l'on change d'entreprise, on peut rechercher un meilleur salaire, une autre qualification ou simplement un environnement différent (dans le contenu du travail ou son contexte institutionnel).

3.2.1 Composition des sous-populations selon la taille de l'entreprise actuelle au regard des changements éventuels.

La population de salariés réparties selon les secteurs, le temps unitaire de transport et la taille de l'entreprise sont très différents au regard du taux de mobilité.

* Ce tableau concerne 67,6 % des conducteurs salariés et ne tient pas compte de 3 % de salariés n'indiquant pas le secteur antérieur.

Ainsi, dans le Compte d'Autrui, la répartition des conducteurs "absents plusieurs jours" en fonction des différentes tailles d'entreprise montre que le taux de conducteurs mobiles croît en raison inverse de la taille, tandis que parmi les conducteurs revenant tous les jours, c'est dans les petites et les grandes que se trouvent les plus fortes proportions de conducteurs non-mobiles. Dans le Compte Propre par contre, la proportion de conducteurs mobiles est plus forte dans les moyennes et grandes entreprises que dans les petites.

Tableau 28 : Taux de conducteurs non-mobiles parmi les conducteurs employés dans des entreprises de tailles différentes pour les différents sous-groupes de conducteurs.

Taille entreprise actuelle Sous-groupes de conducteurs	< 10 salariés	10 à 49 salariés	> 50 salariés	Ensemble
Compte Propre	47,2	36,5	32,2	36,6
- Retour tous les jours	47,8	36,5	33,6	37,4
- Absents > 2 jours	42,2	36,4	25,1	31,0
Compte d'Autrui	23,1	20,0	30,8	24,2
- retour tous les jours	32,7	22,3	30,6	27,5
- absents > 2 jours	11,5	17,4	31,1	20,7
Ensemble des salariés	35,8	30,6	31,8	32,1

Le changement d'entreprise peut entraîner la transformation de l'environnement de travail par le passage d'une petite entreprise à une plus grande ou inversement.

Considérons les seuls conducteurs mobiles au regard du changement ou non de l'environnement du travail lié à la taille de l'établissement. Deux constatations :

- les conducteurs absents plusieurs jours

consécutifs gardent plus souvent le même environnement que leurs collègues de retour chaque jour, particulièrement dans le Compte d'Autrui.

- lorsque les conducteurs changent d'environnement, c'est plutôt pour aller dans une plus grande entreprise.

Dans le mouvement général, le passage de la petite à la grande entreprise enregistre un solde positif de + 12,3 %, très marqué pour les conducteurs du Compte Propre mais beaucoup plus faible pour ceux du Transport (il est presque nul pour ceux rentrant tous les jours).

Tableau 29 : Parmi les conducteurs salariés des différents groupes ayant changé d'entreprise, modifications de l'environnement institutionnel antérieur.

Secteurs d'activité Situation antérieure dans l'entreprise.	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble
	Absent > 2 jours	Retour tous les jours	Ensemble C.P.	Absent > 2 jours	Retour tous les jours	Ensemble C.A.	
Étaient dans un établissement de :							
. même taille	40,7	33,8	34,7	48,1	36,2	42,4	37,9
. plus petit	42,9	41,4	41,6	29,7	32,3	30,9	37,2
. plus grand	16,4	24,8	23,7	22,2	31,5	26,7	24,9
Ensemble	100	100	100	100	100	100	100
Solde de la mobilité positive en faveur des établissements les plus grands	26,5 %	16,6 %	17,9 %	7,5 %	0,8 %	4,2 %	12,3 %

Si beaucoup de "grands routiers" sont mobiles dans le même environnement institutionnel (importance de l'entreprise), dans chaque secteur ils ont une propension plus élevée que leurs collègues à profiter de ce changement pour chercher une plus grande entre-

prise. Les conducteurs du Compte Propre de retour tous les jours ont la même stratégie de changement.

La comparaison des répartitions des conducteurs mobiles et non-mobiles des différents secteurs selon la taille de l'entreprise montre que :

- dans le Compte Propre, il existe une prime à la mobilité, laquelle augmente les chances d'être dans des entreprises plus grandes. Les conducteurs mobiles sont plus souvent dans les grandes et moyennes entreprises que leurs collègues non-mobiles. La transformation de l'environnement institutionnel des conducteurs mobiles est plus marquée pour ceux qui, en changeant d'entreprise, sont passés du Transport au Compte Propre.

- dans le Compte d'Autrui, au contraire, si la mobilité tend à accroître les chances d'être dans les grandes et moyennes entreprises, les non-mobiles sont encore plus fréquemment dans les plus grandes. A la différence de la mobilité interne au secteur qui accroît les chances d'être dans de plus grandes entreprises, le changement d'entreprise lié à un passage du Compte Propre au Transport amène plutôt les conducteurs à passer des grandes aux moyennes entreprises. (Cela est particulièrement marqué pour les conducteurs passant du C.P. au C.A. comme conducteur de courte distance).

Tableau 30 : Comparaison de la répartition des salariés selon la taille de l'entreprise antérieure et actuelle, au regard de la mobilité intra et inter-secteur.

a) Secteur du Transport

Conducteurs du Compte d'Autrui Taille de l'entreprise	Mobilité intra secteur		Mobilité inter secteur		Ensemble de la mobilité Compte d'Autrui		Non mobiles
	C.A. étaient	C.A. sont	C.P. étaient	C.A. sont	C.P. ou C.A. étaient	C.A. sont	
< 10 salariés	35,4	29,5	29,6	24,9	33,1	27,6	25,9
10-49 salariés	42,3	41,0	32,6	48,1	38,6	43,9	34,4
> 50 salariés	22,3	29,5	37,8	27,0	28,3	28,5	39,7
Ensemble	100	100	100	100	100	100	100

b) Secteur du Compte Propre

Conducteurs du Compte Propre Taille de l'entreprise	Mobilité intra secteur		Mobilité inter secteur		Ensemble de la mobilité Compte Propre		Non mobiles
	C.P. étaient	C.P. sont	C.A. étaient	C.P. sont	C.P. ou C.A. étaient	C.P. sont	
< 10 salariés	34,0	17,1	36,1	9,7	34,9	14,2	22,1
10-49 salariés	31,8	40,0	32,6	44,4	32,1	41,7	41,6
> 50 salariés	34,2	42,9	31,3	45,9	33,0	44,1	36,3
Ensemble	100	100	100	100	100	100	100

3.2.2 Comparaison des sous-populations selon la qualification au regard des changements éventuels de secteur ou de qualification.

Généralement le changement d'entreprise n'entraîne pas de transformation de la qualification*, trois conducteur sur dix seulement profitent d'un changement d'entreprise pour obtenir une autre qualification.

* Le terme qualification est ici très général, il s'agit de la répartition simple entre conducteurs de Longue distance ou absents plusieurs jours et de conducteurs de courte distance ou revenant tous les jours.

On note néanmoins que parmi les conducteurs passant d'un secteur à l'autre, les changements de qualification sont plus fréquents que parmi ceux qui changent d'entreprise dans le même secteur. Par ailleurs, ils sont très typés :

- lorsque l'on passe du C.A. au C.P., on se reconvertit souvent de la Zone Longue à la courte distance. Par contre, lorsque l'on passe du C.P. au C.A., on le fait plus souvent pour devenir conducteur de Zone Longue. Mais, les conducteurs du C.A. changeant d'entreprise en restant dans le même secteur sont aussi nombreux à rechercher la Zone Longue que la Zone Courte en changeant de qualification, ceux de C.P. sont plus nombreux à rechercher la Zone Courte.

Tableau 31 : Répartition des conducteurs salariés mobiles des différents secteurs selon les changements de secteur et de qualification.

Secteurs actuels Secteurs d'origine	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble des secteurs
	Venant du Compte d'autrui	Venant du même secteur	Ensemble	Venant du Compte propre	Venant du même secteur	Ensemble	
Ont changé de qualification.							
ZC → ZL	3,8	8,1	6,5	24,5	14,8	18,6	11,3
ZL → ZC	35,0	14,1	22,1	8,2	16,7	13,3	18,7
Ont gardé la même qualification.							
ZL	12,6	3,8	7,1	14,7	41,8	31,1	16,5
ZC	48,6	74,0	64,3	52,6	26,7	37,0	53,5
Ensemble	100	100	100	100	100	100	
% ligne	23,0	37,4	-	15,7	23,9	-	100

La population des salariés mobiles du Compte Propre se compose davantage de conducteurs ayant troqué un emploi de Zone Longue contre un poste en Zone Courte (22,1 %) que de conducteurs ayant fait l'inverse (6,5 %). Celle des "Grands routiers" se compose de 47,5 % de conducteurs venant de la Zone Courte mais surtout 46 % d'entre eux étaient employés antérieurement dans le Transport. Celle des conducteurs revenant tous les jours se compose en majorité de gens qui avaient la même qualification dans le même secteur, mais aussi de 36,9 % de conducteurs venant du Transport (dont 21,4 % avaient la même qualification).

La population des conducteurs mobiles du Transport se compose davantage de conducteurs passant de la Zone Courte à la Zone Longue (18,6 %) que l'inverse (13,3 %). Parmi les "Grands routiers" venant du Compte Propre (31,2 %), les 2/3 ont changé de qualification. Parmi ceux qui étaient déjà dans le Transport (68,8 %), presque les 3/4 étaient déjà conducteurs de longue distance. Parmi les conducteurs revenant tous les jours, près de la moitié (47,9 %) viennent du Compte Propre, pour la plupart ils étaient déjà conducteurs de Zone Courte (presque 9/10), la petite majorité restant dans le Transport est constitué de plus d'1/3 de conducteurs abandonnant la Zone Longue pour les rotations permettant de revenir tous les jours.

Tableau 32 : Composition des sous-populations mobiles en fonction des mouvements de qualification et transferts de secteur.

Sous-population mobiles		Compte Propre		Compte d'Autrui		Ensemble		
		Absents plusieurs jours	Retour tous les jours	Absents plusieurs jours	Retour tous les jours	Compte Propre	Compte d'Autrui	Ensemble
Viennent de l'autre Secteur	) Zone Courte ↔ Zone Longue	10, 7	15, 5	19, 5	6, 5	14, 8	13, 0	14, 1
	) Même qualification	35, 3	21, 4	11, 7	41, 4	23, 3	26, 6	24, 6
Restent dans le même Secteur	) Zone Courte ↔ Zone Longue	36, 8	10, 1	17, 9	20, 0	13, 8	19, 0	15, 8
	) Même qualification	17, 2	53, 0	50, 9	32, 1	48, 1	41, 4	45, 5
Ensemble		100	100	100	100	100	100	100

Si globalement les transferts de qualification sont à l'avantage de la courte distance, le mouvement du Compte d'Autrui au Compte Propre fournit la plus grande partie des conducteurs de Zone Longue se reconvertissant en Zone Courte.

Tandis que la majorité des conducteurs passant de la Zone Courte à la Zone Longue le font dans le même secteur. Néanmoins, le Transfert du Compte Propre au Compte d'Autrui fournit une quantité légèrement plus grande de conducteurs passant de la Zone Courte à la Zone Longue.

Tableau 33 : Transfert de secteur et mouvement de qualification (pour les conducteurs ayant participé à l'un au moins de ces mouvements).

Secteur d'origine Mouvements	Secteur Actuel		Ensemble
	C.A.	C.P.	
ZC' → ZL"	→ C.A.	2,9	14,7
	→ C.P.	10,1	23,0
ZL" → ZC'	→ C.A.	27,0	40,3
	→ C.P.	17,7	22,0
Ensemble	42,3	57,7	100

ZC' : Zone Courte
ZL" : Zone Longue

Le mouvement global en faveur de la Zone Courte a un solde positif de + 24,6 % (+ 31,7 % parmi les conducteurs du Compte Propre. - 7,1 % parmi ceux du Transport). Cela induit l'idée que le renouvellement de la population de Zone Longue fait appel non seulement aux reconversions de conducteurs de Zone Courte, mais aussi à une autre population dont les membres changent de métier après avoir été "Grands routiers".

8.4. Synthèse des caractéristiques de la mobilité professionnelle.

Par son importance et sa nature, la mobilité des non-salariés est très différente de celle des salariés : la mobilité est plus faible, elle amène plus fréquemment les non-salariés à faire un autre métier entre deux emplois de conducteurs. Particulièrement marquée pour les plus jeunes, ce phénomène indique une transformation probable des modes de "mise à son compte" depuis quelques années (avant, on pouvait commencer directement comme chauffeur à son compte. Maintenant, on expérimente ce métier et on se forme sur le tas à d'autres activités avant de fonder sa propre entreprise, comme chauffeur).

L'importance de la mobilité est toujours plus forte pour les salariés "grands routiers" et les conducteurs du secteur des Transports. Cette différence fondamentale dans le type de carrière effectuée par les divers groupes de conducteurs se traduit par des passages plus fréquents des petites aux grandes entreprises, du Compte d'Autrui vers le Compte Propre et de la longue vers la courte distance. Tout se passe comme si les salariés cherchaient à obtenir des emplois mieux protégés, sinon mieux rémunérés, moins difficiles ou moins fatigants.* Pourtant les carrières des salariés sont très différentes selon l'emploi exercé et le secteur d'activité.

Résumé des tendances

Conducteurs salariés "grands routiers"

COMPTE PROPRE

COMPTE D'AUTRUI

NON-MOBILES

- a) - 31,0 %, cette proportion décroit quand la taille de l'établissement augmente.
- b) - Ils sont plus fréquemment dans les petites entreprises que les salariés mobiles.

- a) - 20,7 %, cette proportion croît quand la taille de l'établissement augmente.
- b) - Ils sont plus fréquemment dans de grandes entreprises que les salariés mobiles.

* Cf annexe 6

MOBILES

a) - 40 % d'entre eux vont dans des établissements de même taille. Le mouvement des conducteurs de petits vers les grands établissements enregistre un solde positif de + 26,5 %, il est plus fort de la part des conducteurs venant du secteur du Transport que de ceux qui étaient déjà dans le Compte Propre.

b) - 47,5 % d'entre eux étaient antérieurement conducteurs de Zone Courte (dont 10,7 % venant du secteur du Transport).

c) - 46,0 % d'entre eux viennent du Transport (dont une majorité étaient déjà conducteurs de Zone Longue 35,3 %).

a) - 48 % d'entre eux vont dans des établissements de même taille. Le mouvement vers les grands enregistre un solde positif de +7,5% très marqué pour ceux qui étaient déjà dans le Transport, très faible pour ceux qui viennent du C.P. (ils ont tendance à se concentrer dans les moyennes entreprises).

b) - 37,4 % d'entre eux étaient antérieurement conducteurs de Zone Courte (dont 19,5 % dans le secteur du C.P.).

c) - 31,2 % viennent du Compte Propre (dont une minorité était déjà conducteurs du Zone Longue 11,7 %).

Conclusions : Le Compte Propre "offre" une prime à la mobilité. En effet, globalement moins mobiles que leurs collègues du Transport, ils ont davantage de chance d'être dans les grandes entreprises (offrant des avantages sociaux et des salaires plus élevés) lorsqu'ils sont mobiles. Il est à noter que les conducteurs venant du Transport l'ont parfaitement compris et sont relativement plus nombreux à choisir une grande entreprise : La sous-population déjà dans le Compte Propre est davantage motivée par le changement de qualification ou l'accès à la Zone Longue tandis que celle qui vient du Transport l'est plus par un accès à des entreprises offrant de meilleures garanties sociales.

- Globalement, la population mobile est marquée par les transferts inter-secteur et inter-qualification (17,2 % seulement étaient déjà en Zone Longue dans le même secteur).

Conclusions : Le Compte d'Autrui "offre" une prime à la stabilité. En effet, globalement plus mobiles que leurs collègues du Compte Propre, ils ont davantage de chance d'être dans les grandes entreprises lorsqu'ils ne sont pas mobiles. Il est à noter que les conducteurs mobiles à l'intérieur du Transport vont davantage vers les grandes entreprises que ceux venant du Compte Propre. Pour ces derniers, le passage au secteur des Transports est davantage motivé par le changement de qualification (devenir "Grand routier") que par l'amélioration des conditions sociales de l'emploi (accéder à une plus grande entreprise).

- Globalement, cette population est plus marquée par la mobilité intra-secteur et intra-qualification que celle des grands routiers du Compte Propre (50,8 % étaient déjà en Zone Longue dans le même secteur).

- Enfin, (sans que cela soit très marqué) les plus mobiles ont plutôt des salaires élevés et les non-mobiles des salaires bas.

- Les conducteurs non-mobiles ont des durées de service tendanciellement moins élevées que les mobiles. Parmi ces derniers, ceux venant du Transport travaillent plus que ceux qui ont changé d'entreprise en restant dans le Compte Propre.

- Les salaires des conducteurs non-mobiles sont tendanciellement plus élevés que ceux des mobiles (ceux venant du C.P. ont des salaires bas ou élevés, ceux qui restent dans le C.A. des salaires moyens). Ils sont plutôt bas en cas de très forte mobilité.

- les conducteurs non-mobiles et mobiles à l'intérieur du secteur des Transports ont des durées de service à peu près équivalentes. Ceux qui viennent du Compte Propre travaillent moins.

Conducteurs salariés revenant tous les jours

COMPTÉ PROPRIÉ

COMPTÉ D'AUTRUI

NON-MOBILES

a) - 37,4 %, cette proportion décroît avec la taille de l'établissement.

b) - Ils sont plus fréquemment dans les petits établissements que les ouvriers mobiles.

a) - 27,5 %, cette proportion est équivalente dans les petits et grands établissements, plus faible dans les moyens.

b) - Ils sont plus fréquemment dans les petits et les grands établissements que les ouvriers mobiles.

MOBILES

a) - 33,8 % d'entre eux restent dans des établissements de même taille, mais globalement ils sont attirés par des entreprises plus grandes (solde + 16,6 % en faveur des plus grandes et d'autant plus s'ils étaient antérieurement dans le Transport).

b) - 25,6 % d'entre eux étaient antérieurement conducteurs de Zone Longue (dont 15,5 % venant du Transport).

c) - 36,9 % d'entre eux viennent du Transport (dont 21,4 % étaient déjà conducteurs de Zone Courte).

a) - 36,2 % d'entre eux restent dans des établissements de même taille, ils sont peu attirés vers les établissements les plus grands, ceux qui étaient déjà dans le Transport le sont davantage, ceux qui viennent du Compte Propre se concentrent plutôt dans les moyennes entreprises.

b) - 26,4 % d'entre eux étaient conducteurs de Zone Longue (dont 6,4 % venant du C.P.). Donc la population est constituée de 20,0 % de reconversion Zone Longue vers Zone Courte internes au secteur des Transports.

c) - 47,8 % viennent du secteur du Compte Propre (dont 41,4 % étaient déjà conducteurs de Zone Courte).

CONCLUSIONS : Pour ces conducteurs, il y a une prime à la mobilité, les salariés mobiles ayant davantage de chances de se retrouver dans les grandes entreprises offrant plus de garanties sociales. Cette mobilité ascendante est un peu plus marquée pour les conducteurs antérieurement dans le Comte d'Autrui qui n'hésitent pas à changer de qualification pour cela, (mais dans six cas sur dix, ils avaient déjà cette qualification dans le C.A).

- La population mobile est constituée en majorité de conducteurs ayant eu la même qualification dans le même secteur (53,0 %).

- Les conducteurs mobiles ont moins souvent que les non-mobiles des salaires très faibles ou très élevés, mais ceux qui antérieurement étaient dans le Transport, comme les non-mobiles, ont plus fréquemment des salaires bas et élevés que les mobiles à l'intérieur du C.P., lesquels ont plutôt des salaires moyens.

- Les conducteurs mobiles travaillent plus que les non-mobiles, surtout s'ils étaient antérieurement employés dans le Transport.

Il existe une très légère prime à la mobilité, les conducteurs changeant d'entreprise en restant dans le même secteur étant plus souvent dans les moyens et grands établissements que leurs collègues non-mobiles, les mobiles venant du C.P. sont moins fréquemment que leurs collègues dans les grands établissements. Là encore, le passage du C.P. au C.A. n'est pas très favorable pour trouver une entreprise de grande taille, s'agit-il d'une mobilité en l'attente de devenir chauffeur Zone Longue ?

- Globalement, la population est constituée de gens ayant changé de de secteur et/ou de qualification (67,9 %) elle comprend donc une part plus faible que le C.P. de la reconversion en Zone Courte des conducteurs du Transport antérieurement en Zone Longue (1/3 des reconversions) et une part plus faible que le C.P. des conducteurs antérieurement en Zone Courte dans le Transport qui changent d'entreprise (un peu plus du tiers 36,4). Les conducteurs antérieurement dans le CP en Zone Courte vont peu dans le Transport (un peu plus de deux cas sur dix).

- Les salaires des mobiles sont plutôt moyens, ceux des non-mobiles étant plutôt faibles ou élevés.

- Les durées de travail faibles sont plus fréquentes parmi les non-mobiles et les mobiles antérieurement dans le CP que parmi les mobiles à l'intérieur du secteur des Transports. La fréquence des durées supérieures à 48 heures est équivalente dans les trois cas.

9. Projets de changement.

La plupart des conducteurs pensent conserver leur situation actuelle dans l'avenir immédiat, 17 % d'entre eux, ont un projet de changement.

Si l'on exclut les réponses vagues ou l'absence de réponse sur le projet de changement, on a 15,3 % de conducteurs ayant un projet précis : 8,2 % des conducteurs comptent quitter la profession assez rapidement (7,2 % quittent la profession, 1 % partent à la retraite), 5 % veulent changer de qualification ou d'entreprise, quelques conducteurs indépendants et quelques salariés veulent changer de statut en restant dans la même profession. Au total, le projet de changer de métier domine le simple projet de mobilité dans le même métier.

Tableau 34 : Projets de changements des conducteurs

	Ensemble	
- Non réponse.	0,2	Conducteurs ayant un projet précis
- Pas de projet.	82,9	
- Projet de changement.		
. mal défini	1,6	
. précis	15,3	
↓ dont :		
a) <u>Changer de métier.</u>	7,2	47,1
. dont devenir artisan dans une autre profession	0,8	5,6
b) <u>Changer de qualification et/ou d'entreprise.</u>	5,0	32,5
. dont changement de qualification		
→ (même Entreprise	0,9	5,6
(autre Entreprise	2,6	17,0
. dont même qualification dans une autre entreprise	1,5	9,9
c) <u>Changer de statut.</u>	1,5	9,7
. devenir cond. indépendant	0,8	5,6
. devenir cond. salarié	0,6	4,1
d) <u>Projets liés à des raisons sociales ou personnelles.</u>	1,6	10,7
. départ retraite	1,0	6,9
. changer de région	0,3	1,8
. formation (recyclage)	0,3	2,0
ENSEMBLE	100	100

Compte tenu de la faible proportion de conducteurs désirant changer de profession, seule la distinction, projet de changement ou pas de projet a été retenue. Dans ce cas-là, les non-salariés sont un peu plus nombreux (19,6 %) que les salariés (16,9 %) à envisager un changement de situation.

Parmi les salariés, on trouve davantage de conducteurs ayant des projets de changement dans le Transport que dans le Compte Propre, et dans ce dernier secteur parmi les conducteurs de l'Agriculture-B.T.P. que parmi ceux de l'Industrie-Commerce. Les "grands routiers" sont plus motivés à changer leur situation que ceux rentrant tous les jours.

Tableau 35 : Taux de conducteurs salariés ayant un projet de changement, selon le secteur d'activité et le "temps unitaire" des transports.

	Taux de conducteurs ayant un projet
Ensemble Salariés	16,9
dont :	
<u>Ensemble Compte Propre.</u>	14,4
(- Ent. Ind. et Com.	12,7
(- Ent. Agr. et B.T.P.	16,1
(- Absents > 2 jours	20,5
(- Retour tous les jours	13,5
<u>Ensemble Compte d'Autrui.</u>	21,6
(- Absents > 2 jours	23,5
(- Retour tous les jours	19,7

Pour toutes les sous-catégories de salariés, la fréquence d'un projet de changement est une fonction inverse de l'âge, elle est plus forte pour les conducteurs mariés dont la femme travaille (que pour les autres mariés et célibataires) et pour ceux qui ont des salaires faibles.

Dans le Transport, la fréquence est plus forte parmi les conducteurs mobiles antérieurement employés dans l'Agriculture-B.T.P., elle est légèrement plus élevée parmi les chauffeurs ayant les plus longues durées de

service hebdomadaire (> 56 h). Les "grands routiers" ayant déjà eu une forte mobilité (> 3 entreprises) veulent plus souvent changer à nouveau que leurs collègues "moins mobiles". Les conducteurs "de retour tous les jours" ayant eu une faible mobilité (1 à 2 entreprises) ou non-mobiles veulent plus fréquemment que leurs collègues "plus mobiles", changer de situation.

On retrouve là des résultats similaires à ceux du chapitre précédent, la mobilité importante est moins payante que la faible mobilité pour les grands routiers, l'absence de mobilité est défavorable à une bonne carrière en courte distance dans le Transport. Par ailleurs, les conducteurs venant de l'Agriculture-B.T.P. (le secteur le plus défavorable en matière de salaires) ne trouvent pas d'emblée dans le Transport une situation beaucoup plus favorable.

Dans le Compte Propre, la fréquence des projets de changement est plus forte parmi les conducteurs de l'Agriculture-B.T.P., parmi les salariés des petits établissements (et des grands pour les "grands routiers"), elle concerne davantage ceux qui ont une faible mobilité comme conducteurs.

Assez rare dans ce secteur le projet de changement concerne tendanciellement plus ceux qui sont dans les conditions d'emploi et de salaire les plus défavorables, et ceux qui n'ont pas encore obtenu la "prime à la mobilité" propre à cette population.

DEUXIEME PARTIE

SITUATIONS ET CONDITIONS DE TRAVAIL

Cadre institutionnel du travail, l'entreprise, le cadre spatio-temporel, le matériel utilisé, les chargements véhiculés, les formes d'organisation de l'exploitation des transports, les tâches habituelles, le mode de rémunération et les avantages sociaux, le temps et le rythme de travail.

-0-0-0-0-0-

1. Le cadre institutionnel de travail : l'entreprise.

Le questionnaire s'adressant à des individus, il était difficile d'avoir des informations fines sur l'entreprise. Aussi le questionnement a dû être décomposé en quatre :

- a) Information générale sur le secteur d'activité de l'entreprise afin de distinguer les entreprises du Compte Propre et celles du Compte d'Autrui (Q. 71, 79, 80).
- b) Information sur la structure de l'entreprise afin de distinguer celles ayant plusieurs établissements de celles n'en comptant qu'un (Q. 75 et 76).
- c) Information sur l'établissement où les conducteurs travaillent : nombre de salariés et proportion de conducteurs. (Q. 73 et 74).
- d) Information sur la division du travail dans l'entreprise : existence de personnes travaillant dans des services autres que la traction, (Q. 78).

Les non-salariés étaient soumis à un questionnement légèrement différent. Mais il y a équivalence des réponses sur les points: a, c et d. Pour b, on a considéré que leur entreprise n'a qu'un établissement dont la taille est définie par le nombre de personnes employées.

1.1. La taille de l'établissement.

Globalement, les conducteurs du Compte d'Autrui travaillent dans des établissements de plus petite taille que ceux du Compte Propre.

Tableau 1

VARIABLE EN LIGNES : TAILLE DE L'ETABLISSEMENT

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
1 A 5	9.08	8.16	9.13	24.99	15.16
6 A 9	11.36	10.16	10.61	10.97	10.75
10 A 19	21.25	15.86	17.88	15.81	17.10
20 A 49	20.64	22.92	21.91	21.08	21.60
50 A 99	18.51	16.64	17.64	10.57	14.95
100 A 199	8.86	9.12	9.02	10.74	9.68
> A 200	10.30	17.14	13.80	5.84	10.77
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Néanmoins, si les non-salariés (plus nombreux dans le CA) sont exclus, les répartitions propres aux deux secteurs sont moins différenciées. Toutefois, une proportion plus élevée de salariés du Compte d'Autrui est dans des établissements de moins de dix salariés et une proportion plus forte de conducteurs du CP dans des établissements de cent salariés ou plus, particulièrement s'il s'agit d'entreprises Industrielles et Commerciales.

Tableau 2

Répartition des salariés selon la taille de l'établissement.

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
1-5	6.68	6.17	7.06	14.79	9.81
6-9	11.05	10.33	10.55	12.31	11.17
10-19	21.93	16.10	18.30	17.60	18.06
20-49	21.34	23.44	22.52	24.17	23.10
50-99	19.14	17.01	18.12	12.12	15.99
100-199	9.20	9.38	9.27	12.31	10.35
+ 200	10.65	17.56	14.18	6.69	11.52
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les répartitions des conducteurs d'un même secteur selon la taille de l'établissement sont assez proches quel que soit le "temps unitaire" des transports effectués (la journée ou plusieurs jours). Néanmoins, les conducteurs du CA absents plusieurs jours consécutifs sont un peu plus dans les petits (1 à 9) et dans les grands (\geq 100) établissements que leurs collègues rentrant tous les soirs. Ceux-ci travaillent davantage dans les moyennes entreprises. Dans le CP les conducteurs "absents plusieurs jours" sont plus souvent dans des établissements de grande taille.

Tableau 3

VARIABLE EN LIGNES : TAILLE DE L'ETABLISSEMENT

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
1 A 5	8.68	9.19	22.47	27.17	15.16
6 A 9	8.25	10.95	13.66	8.63	10.75
10 A 19	6.83	19.44	15.19	16.36	17.10
20 A 49	21.91	21.91	20.02	22.00	21.60
30 A 99	17.50	17.66	10.35	10.76	14.95
100 A 199	15.36	8.13	11.70	9.91	9.68
> A 200	21.48	12.72	6.61	5.17	10.77
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Tableau 4

Répartition des salariés selon la taille de l'établissement.

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
1-5	5.65	7.25	13.76	15.75	9.81
6-9	8.17	10.87	15.19	9.66	11.17
10-19	6.54	19.93	16.89	18.26	18.06
20-49	22.88	22.47	22.28	25.91	23.10
50-99	18.28	18.10	11.51	12.67	15.99
100-199	16.05	8.34	13.01	11.67	10.35
+ 200	22.44	13.05	7.36	6.09	11.52
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

1.2. Taux de conducteurs dans la population employée.

La proportion de conducteurs parmi les employés d'un établissement indique la plus ou moins forte spécialisation de l'activité vers la traction.

Par définition, le secteur du Transport (CA) et celui du Compte Propre se distinguent nettement, le premier ayant en général plus de 60 % du personnel occupé à la conduite, le second moins de 40 %.

Tableau 5

VARIABLE EN LIGNES : % DE CHAUFFEURS DANS L'ETABLISSEMENT

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
- 20	44.25	44.29	43.74	4.61	28.85
20-39	22.20	27.61	25.21	7.80	18.59
40-59	10.47	14.69	12.33	13.41	12.74
60-79	14.66	10.37	12.49	27.46	18.18
80-100	8.42	3.04	6.24	46.73	21.65
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Tableau 6

Répartition des salariés selon le % de chauffeurs de l'établissement.

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
- 20	45.73	45.45	45.00	5.19	30.70
20-39	22.94	28.36	25.94	8.80	19.78
40-59	10.82	14.20	12.26	14.38	13.02
60-79	14.48	9.03	11.76	30.42	18.46
80-100	6.02	2.97	5.04	41.20	18.03
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Dans le secteur des Transports (CA), les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs sont plus souvent dans des établissements ayant un fort taux de chauffeurs que leurs collègues rentrant tous les jours. Dans le CP, la relation est inverse.

Tableau 7

VARIABLE EN LIGNES : % DE CHAUFFEURS DANS L'ENTREPRISE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- 20	65.11	40.73	2.24	6.71	28.85
20-39	13.14	26.91	3.99	11.20	18.59
40-59	9.49	12.73	12.83	13.91	12.74
60-79	5.69	13.45	30.59	24.67	18.18
80-100	6.57	6.19	50.34	43.51	21.65
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Tableau 8

Répartition des salariés selon le % de chauffeurs de l'établissement.

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- 20	68.30	41.79	2.46	7.75	30.70
20-39	13.78	27.62	4.38	12.93	19.78
40-59	9.19	12.68	13.68	15.04	13.02
60-79	5.05	12.68	33.58	27.46	18.46
80-100	3.68	5.23	45.90	36.81	18.03
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

1.3. Structure de l'entreprise.

Les non-salariés* ne sont pas étudiés dans cette partie car, par définition, ils sont dans des entreprises n'ayant qu'un établissement. Travaillant plus souvent dans une succursale ou au siège social d'une entreprise à multi-établissements, les conducteurs du Compte Propre, et particulièrement des entreprises Industrielles et Commerciales, se distinguent de ceux du Transport plus souvent employés dans des entreprises à établissement simple.

Tableau 9

Répartition des salariés selon la structure de l'entreprise.

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
SUCCURSALE	40.50	41.67	41.63	34.59	39.15
S.SOCIAL+S	12.93	24.09	18.60	18.91	18.71
ETS SIMPLE	46.57	34.24	39.77	46.51	42.14
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

* Les non salariés représentent 12,6 % de la population du CA et 2,6 % de celle du CP pour 6,4 % de l'ensemble de l'échantillon enquêté. Dans le CA, ils sont 10 % parmi les conducteurs absents plusieurs jours, 15,3 % parmi ceux qui rentrent tous les jours et dans le CP, respectivement 4,3 % et 2,43 %.

Globalement, les conducteurs "grands routiers" (absents plusieurs jours consécutifs) travaillent davantage dans des entreprises à établissement simple, leurs collègues rentrant tous les soirs étant plus nombreux dans les entreprises à multi-établissements.

Tableau 10

Répartition des salariés selon la structure de l'entreprise.

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
SUCCURSALE	28.61	43.42	25.96	42.78	39.15
S. SOCIAL+S	24.53	17.79	23.61	14.45	18.71
ETS SIMPLE	46.86	38.79	50.44	42.78	42.14
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Lorsque les conducteurs sont dans des entreprises ayant plusieurs établissements, ils travaillent plus souvent dans les plus grands. Ainsi, 41,7 % de ceux travaillant dans une succursale et 57,2 % de ceux attachés au siège social d'une entreprise sont dans des établissements de cinquante salariés ou plus, contre 23,8 % des conducteurs des entreprises à établissement simple.

1.4. Services des entreprises.

La plupart des conducteurs sont dans des entreprises comportant des salariés affectés à d'autres services que la traction.

Les plus fréquents dans le CA sont l'entretien des véhicules, l'exploitation dispatching, les services d'entreposage groupage et d'affrètement d'autres transporteurs étant moins fréquents.

Dans le CP, ce sont les services sans liens avec le transport et l'entreposage les plus fréquents. Les entreprises de l'Agriculture et du BTP ont plus souvent un service d'entretien et un service d'exploitation que celles de l'Industrie et du Commerce, lesquelles ont davantage que les premières des services d'entreposage et d'affrètement.

Tableau 11

Taux de conducteurs salariés employés dans des entreprises disposant de salariés aux services suivants :

	TYPES ENTREPRISES COMpte PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMpte PROPRE	COMpte AUTRUI	
Entretien des véhicules	57,9	43,0	49,8	66,1	55,5
Exploitation Dispatching	25,8	19,2	23,2	57,7	35,3
Affrètement d'autres transporteurs	12,0	25,7	18,2	36,3	25,1
Autres services Transport : - Entreposage - Groupage - Transit	50,0	65,5	57,8	45,4	53,5
Services sans lien avec le Transport	75,1	73,5	74,0	22,9	56,3

Dans le Compte d'Autrui, 14 % des conducteurs salariés travaillent dans des entreprises où aucun salarié n'est affecté à d'autres services que la traction. Dans le Compte Propre, cette situation est beaucoup plus rare.

La proportion de conducteurs travaillant dans des entreprises ayant des salariés affectés à différents services est d'autant plus forte que l'établissement est grand et que l'entreprise en compte plusieurs.

1.5. Structure des âges et entreprise actuelle.

Comme cela a été développé dans le chapitre sur la mobilité, les évolutions de carrière sont très typées ; elles dépendent largement du secteur où elles se réalisent, par ailleurs elles sont en partie liées à l'antériorité professionnelle. Il a paru intéressant de rappeler quelques caractéristiques de base concernant le moment de la carrière des individus dans ce chapitre consacré à l'entreprise actuelle : âge, secteur d'activité, taille de l'établissement et structure de l'entreprise actuelle.

Les non-salariés sont plus âgés que les salariés. Ceux-ci sont plus jeunes dans le Transport que dans le CP. Les conducteurs rentrant tous les jours sont plus âgés que ceux ayant un "temps unitaire" de transport d'au moins deux jours consécutifs.

Les non-salariés étant concentrés dans les entreprises du CA, seuls les salariés seront considérés dans les commentaires qui suivent.

Dans le CP, la population des conducteurs travaillant dans les petits établissements (1 à 9 salariés) est plus jeune que celle des établissements les plus grands (\geq 50 salariés). Dans le CA, cette distinction ne joue pas.

Tableau 12 Répartition des âges des salariés selon la taille de l'entreprise.

<u>Ensemble CP :</u>	1 - 9	10 - 49	\geq 50	T
- 35 ans	33,4	35,0	30,3	32,8
35 - 39 ans	20,2	15,3	17,6	17,1
40 - 49 ans	28,2	22,1	26,0	24,8
\geq 50 ans	18,2	27,6	26,1	25,3
TOTAL	100	100	100	100
<u>Ensemble CA :</u>				
- 35 ans	42,1	41,1	40,4	41,1
35 - 39 ans	21,9	21,1	26,3	23,0
40 - 49 ans	24,3	19,3	16,0	19,6
\geq 50 ans	11,7	18,5	17,3	16,3
TOTAL	100	100	100	100

Dans le CP, la population des conducteurs travaillant dans des entreprises à multi-établissements est plus âgée que celle des entreprises n'en ayant qu'un. Dans le CA, la relation est inverse : les proportions de "jeunes" sont plus fortes dans les entreprises à multi-établissements que dans celles à un seul.

Tableau 13 Répartition des âges des salariés selon la structure de l'entreprise. (T 13 et 14)

Ensemble CP	Succursales	Ets simples	Ensemble
18 - 34 ans	30,5	35,0	32,3
35 - 39 ans	16,5	18,1	17,1
40 - 49 ans	25,7	23,3	24,7
≥ 50 ans	27,3	23,6	25,9
TOTAL	100	100	100

Tableau 14

Ensemble CA	Succursales	Ets simples	Ensemble
18 - 34 ans	49,6	36,2	42,9
35 - 39 ans	19,1	24,0	21,5
40 - 49 ans	16,2	20,2	18,2
≥ 50 ans	15,1	19,6	17,4
TOTAL	100	100	100

Les anciennetés dans l'entreprise sont plus faibles pour les populations des petits établissements (1 à 9) que pour celles des grands (≥ 50) quel que soit le secteur.

Tableau 15 Ancienneté des salariés dans l'entreprise selon la taille de l'établissement (T 15 et 16)

Ensemble CP	1 - 9 s	10 - 49 s	50 s	Ensemble
- 2 ans	11,6	14,8	7,8	11,3
3 - 4 ans	26,7	13,9	8,8	13,9
5 - 9 ans	18,8	25,6	39,0	30,1
10 - 14 ans	20,7	24,8	17,4	21,0
≥ 15 ans	22,2	20,9	27,0	23,7
TOTAL	100	100	100	100

Tableau 16

Ensemble CA	1 - 9 s	10 - 49 s	50 s	Ensemble
- 2 ans	30,5	17,9	15,8	20,7
3 - 4 ans	22,5	16,7	10,0	16,2
5 - 9 ans	20,8	28,2	33,2	27,7
10 - 14 ans	17,4	25,3	24,2	22,8
≥ 15 ans	8,8	11,9	16,8	12,6
TOTAL	100	100	100	100

Dans le Compte Propre, la population des entreprises à multi-établissements a des anciennetés plus fortes que celle des entreprises n'en ayant qu'un. Dans le Compte d'Autrui, cette opposition concerne assez faiblement les conducteurs.

Ancienneté des salariés dans l'entreprise selon la structure de l'établissement (Tableaux 17 et 18)

Tableau 17

Ensemble CP	Succursales	Ets simples	Ensemble
- 2 ans	10,4	12,3	11,2
3 - 4 ans	11,8	16,6	13,7
5 - 9 ans	28,7	33,2	30,5
10 - 14 ans	23,6	16,3	20,7
≥ 15 ans	25,5	21,6	23,9
TOTAL	100	100	100

Tableau 18

Ensemble CA	Succursales	Ets simples	Ensemble
- 2 ans	21,3	19,9	20,6
3 - 4 ans	13,3	18,8	15,9
5 - 9 ans	29,7	25,1	27,6
10 - 14 ans	22,4	24,5	23,4
≥ 15 ans	13,3	11,7	12,5
TOTAL	100	100	100

Au total, les anciennetés sont plus élevées dans les établissements les plus grands et les entreprises en comptant plusieurs. La tendance est identique pour les âges des conducteurs du Compte Propre. Pour les conducteurs du Compte d'Autrui, il n'y a pas d'effet marqué mais une assez grande différence entre les conducteurs absents plusieurs jours et ceux qui reviennent tous les jours. Les premiers sont d'autant plus jeunes qu'ils travaillent dans des établissements plus grands, les répartitions des seconds étant à peu près égales quelle que soit la taille de l'établissement.

1.6. La qualification des conducteurs.

Il était difficile de réaliser une comparaison entre les secteurs d'activité quant aux qualifications car les conventions d'entreprises ou de branches sont par trop distinctes. Aussi ils se sont placés sur une grille commune distinguant les conducteurs chauffeurs livreurs, des conducteurs de zone courte ou "régionaux" et les conducteurs de zone longue nationaux ou internationaux.

Les deux secteurs se distinguent fondamentalement sur ce plan. Plus intéressante paraît être la répartition des conducteurs selon qu'ils travaillent dans des entreprises Industrielles et Commerciales ou celles de l'Agriculture et du BTP. Si la grande majorité des conducteurs du CA absents plusieurs jours se classe comme conducteurs zone longue, une partie non négligeable de ceux du CP se considère comme "chauffeurs livreurs". Cette différence indique s'il en était besoin que les cadres de référence pour parler du travail de chauffeur sont très différents d'un secteur à l'autre.

Tableau 19

VARIABLE EN LIGNES : QUALIFICATION DES CHAUFFEURS

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
DEM, LIV, AU	41.59	60.50	51.68	20.87	40.06
CHAUFF. ZC	48.81	23.31	35.30	27.82	32.48
CHAUFF. ZL	6.36	13.83	10.35	38.55	20.99
SO, ARTISAN	3.24	2.35	2.67	12.76	6.48
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

1.7. La taille de l'établissement, le type de transport réalisé, le rapport à l'entreprise et au client.

Une autre manière de parler des qualifications, notamment dans le secteur du Transport, consiste à identifier les conducteurs selon le type de rotation qu'ils effectuent. La hiérarchie réelle des qualifications et des salaires suit en partie celle du prestige relatif accordé dans le milieu, aux conducteurs effectuant des transports Internationaux d'abord, Nationaux ensuite. Sur ce plan les conducteurs salariés "Internationaux" et "Nationaux" du secteur du Transport se répartissent à peu près comme leurs collègues de courte distance dans les différentes classes de taille d'établissement (cf annexe 7).

Il faut noter que 17,1 % et 29,0 % des salariés du Transport contre 14,1 % et 20,4 % des indépendants font des rotations internationales et nationales.

Le transport de longue distance, International ou National, n'est donc pas l'apanage des toutes petites entreprises ou des travailleurs indépendants comme on le dit trop souvent.

Les conducteurs du Transport effectuent des rotations directement commandées par l'entreprise qui les emploie et les paye, ou ils sont détachés auprès d'une autre entreprise cliente qui organise leur travail. Le "donneur d'ordres" n'est plus alors l'entreprise dont ils dépendent, mais celle du client. Ces conducteurs sont alors "en location" pour l'entreprise cliente ou dans un rapport de simple sous-traitance sans contrat de location.

Les conducteurs indépendants du Transport se trouvent dans cette situation dans presque un cas sur deux (49,7 %), les salariés eux, dans un cas sur quatre environ (25,6 %). Le taux de conducteurs salariés dans cette situation est toujours plus élevé s'ils font des transports de

.../...

courte distance leur permettant de rentrer tous les jours, que pour leurs collègues "grands routiers". Il est un peu plus fort parmi les conducteurs des établissements les plus petits (10 salariés), parmi ceux ayant des salaires compris entre 5 000 et 5 500 Frs. Pour les conducteurs de retour tous les jours, le taux de conducteurs "dépendant d'une autre entreprise" croît avec la quantité de travail demandé, il n'en est rien pour les "grands routiers" (Cf annexe 7).

Ce rapport de dépendance aux ordres du client concerne donc davantage les conducteurs des plus petites entreprises, et ceux qui rentrent chez eux tous les jours pour qui il induit de plus fortes quantités de travail.

1.8. Synthèse des caractéristiques du cadre institutionnel de travail.

Dans le Compte Propre, les conducteurs travaillent davantage dans des établissements de grande taille et des entreprises en ayant plusieurs.

Dans le Compte d'Autrui, les conducteurs absents plusieurs jours sont plutôt dans les petits et les grands établissements d'entreprises n'en ayant qu'un, ceux qui rentrent tous les jours travaillent dans des établissements de taille moyenne d'entreprises en ayant plusieurs.

Davantage spécialisées dans la traction, les entreprises du CA ont plus souvent des salariés affectés aux services d'entretien, d'exploitation et d'affrètement, celles du CP (outre les services sans lien avec le Transport) ont plus souvent des salariés affectés à l'entreposage des marchandises. Dans les entreprises de l'Industrie et du Commerce, la fonction de traction est donc très liée à celle de gestion-distribution des stocks.

Sur le plan de la carrière, les conducteurs acquièrent plus volontiers de l'ancienneté dans les établissements les plus grands et les entreprises en ayant plusieurs. Pourtant, si dans le CP les conducteurs les plus âgés sont dans les entreprises les plus grandes, il n'en est pas de même de ceux du CA. Cela est lié au fait que les conducteurs "grands routiers" du CA, globalement plus jeunes, travaillent souvent dans des établissements de plus de 50 salariés.

On a pu noter que les entreprises du Transport de différentes tailles embauchent des proportions équivalentes de conducteurs salariés, Internationaux, Nationaux ou de courte distance.

Ces derniers sont davantage concernés par le travail dans un rapport de sous traitance que leurs collègues "grands routiers", mais beaucoup moins que les conducteurs "indépendants".

2. Le cadre spatio-temporel du travail.

La structuration spatio-temporelle des situations de travail des conducteurs dépend du type de transport et de son "temps unitaire" de réalisation. Le rythme et la nature des repos hebdomadaires au même titre que les caractéristiques des trajets habituels définissent des spécificités plus fines, propres à certaines situations de travail.

La structuration temporelle des situations de travail est résumée par plusieurs variables :

- "Le temps unitaire" des transports réalisés habituellement, distingue les conducteurs dont le cycle de production permet de rentrer tous les jours, de ceux qui partent deux à quatre jours d'une part, cinq jours consécutifs et plus d'autre part.
- La semaine de travail est aussi structurée temporellement par le nombre de jours de repos et leur régulation. Enfin, le rythme de travail spécifie la situation du conducteur (l'indication en est l'équivalence ou la différence de la quantité de travail d'une semaine à l'autre).

La structuration spatiale des situations de travail est résumée par :

- la quantité de l'espace de circulation (kilométrage),
- la régularité des trajets, le mode d'exploitation spatiale des rotations (lignes régulières ou non).

2.1. Le type de transport et le "temps unitaire" nécessaire à sa réalisation.

2.1.1. Type de transport.

Habituellement, l'on distingue deux grandes catégories de transports : la zone longue et la zone courte. Les conducteurs indiquaient la catégorie de transport qu'ils effectuaient le plus fréquemment. Quatre catégories étaient possibles : transport international, national, régional, urbain et sub-urbain.

Les transports de zone longue, particulièrement des transports internationaux, sont dans 86,9 % des cas réalisés par des conducteurs du secteur des Transports (les transports nationaux dans 59,7 %). Les transports en régional et en urbain concernent davantage les conducteurs du Compte Propre (71,5 % et 76,7 %).

Globalement, 46 % des conducteurs du Compte d'Autrui réalisent des transports de zone longue pour 13,5 % dans le secteur du Compte Propre (7,4 % de ceux des entreprises Agricoles et BTP, 19,1 % de ceux du Commerce et de l'Industrie).

Tableau 20

VARIABLE EN LIGNES : TYPE DE TRANSPORT HIERARCHISE

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
INTERNAT.	0.75	2.34	1.56	17.07	7.43
NATIONAL	6.66	16.74	11.91	29.00	18.38
REGIONAL	77.35	63.03	69.80	45.59	60.63
URBAIN	15.24	17.89	16.72	8.35	13.55
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Néanmoins, dans une même semaine, certains conducteurs font à la fois des transports de zone longue et de zone courte. Cela concerne 41 % des conducteurs absents plusieurs jours dans le Compte Propre et 24,8 % de ceux du Compte d'Autrui. Marque d'une organisation particulière des rotations des chauffeurs ou d'une moindre spécialisation, cette "double activité" concerne davantage les conducteurs "Nationaux" que les "Internationaux". En effet, 45,6 % des "Nationaux" pour 19,1 % des "Internationaux" réalisent dans la même semaine des transports de zone longue et de zone courte.

Les niveaux de salaire et les durées de service sont fortement hiérarchisés selon le type de transport habituellement réalisé chaque semaine. Ainsi, le taux de conducteurs gagnant 5.000 F ou plus et travaillant (durée de service) 56 heures ou plus, est d'autant plus fort que la distance habituelle du transport est plus grande.

Tableau 21

Type de Transport	Taux de conducteurs	
	travaillant dans la semaine \geq 56 heures	ayant un salaire mensuel (ou équivalent) \geq 5.000 F
International	68,3	59,2
National	40,8	48,6
Régional	11,3	40,7
Urbain	5,5	40,0
Zone longue exclusivement	55,0	64,0
Zone longue et zone courte	39,7	47,8
Zone courte exclusivement	10,3	40,6
Ensemble	20,2	43,4

2.1.2. "Le temps unitaire" de réalisation des transports.

La plupart des conducteurs réalisent leurs transports dans la même journée, mais un nombre significatif d'entre eux doivent partir plusieurs jours pour acheminer les marchandises. Sur ce plan, les secteurs d'activités sont très différenciés : le secteur des Transports recrute la grande majorité des conducteurs absents plusieurs jours, le Compte Propre ceux qui rentrent tous les soirs.

Tableau 22

VARIABLE EN LIGNES : NUITS HORS DOMICILE DANS LA SEMAINE					
	TYPES ENTREPRISES COMpte PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMpte PROPRE	COMpte AUTRUI	
4A5 NUITS	4.32	6.73	5.95	26.46	13.70
1A3 NUITS	3.57	9.35	6.43	20.37	11.70
RAREMENT	23.03	24.07	22.75	20.99	22.08
JAMAIS	69.08	59.85	64.88	32.19	52.52
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Globalement, le niveau des salaires des conducteurs absents plusieurs jours est plus élevé que celui de leurs collègues rentrant tous les jours. Mais il ne croît pas linéairement en fonction du "temps unitaire" nécessaire à la réalisation des transports. Par contre, la durée hebdomadaire de service (ou temps de travail global) est d'autant plus élevée que le nombre de jours consécutifs d'absence est important.

Tableau 23 : Fréquence des durées de travail et des niveaux de salaire élevés selon "le temps unitaire" de transport.

	Taux de conducteurs	
	travaillant dans la semaine \geq 56 heures	ayant un salaire mensuel \geq 5.000 F
absent 4 nuits et +	58,9	49,5
absent 1 à 3 nuits	39,1	53,0
rarement absent	14,2	38,3
rentre tous les jours	8,3	41,7
Ensemble	20,2	43,4

2.1.3. Relations entre "type de transport" et "temps unitaire" nécessaire à sa réalisation.

Assez souvent, la distinction entre transport de zone longue et de zone courte est associée à celle des "temps unitaires" différents, nécessaires à la réalisation des transports (la journée ou plusieurs jours).

Cela est assez juste, néanmoins il existe des exceptions concernant différentiellement les groupes : si la majorité des conducteurs absents plusieurs jours consécutifs considère faire du transport international ou national, quelques uns disent ne faire que du régional. A l'inverse, la grande majorité de ceux qui rentrent tous les jours fait du transport régional ou urbain mais certains se classent en national ou international. L'adéquation entre la fréquence des retours et le type de transport effectué n'est pas absolue.

Tableau 24

VARIABLE EN LIGNES : TYPE DE TRANSPORT HIERARCHISE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
INTERNAT.	12.59	0.00	35.48	0.85	7.43
NATIONAL	71.37	3.47	52.65	8.17	18.38
REGIONAL	16.04	77.43	10.12	76.82	60.63
URBAIN	0.00	19.10	1.75	14.16	13.55
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Plus du tiers des conducteurs du Compte d'Autrui, absents plusieurs jours, font du transport international, contre un peu plus du dixième parmi ceux du Compte Propre.

Lorsqu'ils ne font que du national ou de l'international, les conducteurs sont en grande majorité absents toute la semaine (65,9 % sont hors de chez eux quatre nuits et plus par semaine). Par contre, lorsqu'ils font à la fois de la zone longue et du régional, ils ne sont absents que deux à trois jours consécutifs (52,4 %) ou ils rentrent tous les soirs, (23,5 %), seulement 24,1 % sont absents toute la semaine.

2.2. Structuration des temps d'activité et de repos hebdomadaires.

2.2.1. La régularité de la durée de travail hebdomadaire.

La grande majorité des conducteurs a une durée de travail équivalente d'une semaine à l'autre (79,1 % dans le CP, 77,3 % dans le CA). Parmi les conducteurs "absents plusieurs jours" se trouvent les proportions les plus élevées d'individus ayant des durées de travail différentes d'une semaine à l'autre.

Tableau 25

VARIABLE EN LIGNES : REGULARITE DE LA DUREE DE TRAVAIL / SEMAINE					
	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
REGULIER	69.67	80.48	71.06	84.96	78.40
NON REGUL.	30.33	19.52	28.94	15.04	21.60
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

84,8 % des non salariés contre 77,6 % des salariés ont des durées de travail hebdomadaires régulières.

2.2.2. Le repos hebdomadaire.

La plupart des conducteurs ont au moins deux jours de repos hebdomadaires (79 % dans le CP, 75,1 % dans le CA). Près du quart (24,9 %) des conducteurs du CA absents plusieurs jours consécutifs ont moins de deux journées de repos hebdomadaires.

Cela concerne particulièrement ceux qui partent la semaine entière (31,7 %).

Tableau 26

VARIABLE EN LIGNES : NOMBRE DE JOURS DE REPOS HEBDOMADAIRES

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- 2 JOURS	13.44	10.65	24.62	11.48	13.45
2 JOURS	68.18	80.49	68.19	80.97	77.51
+ 2 JOURS	18.39	8.86	7.19	7.55	9.05
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

23, 2 % des "non-salariés" contre 12,8 % des salariés ont moins de deux jours de repos par semaine.

2.2.3. Travail du samedi et du dimanche.

Le tiers des non-salariés et le quart des salariés travaillent le samedi ou le dimanche. Il s'agit de journées complètes de travail ou de parties de journées. Cela est plus fréquent dans le Transport et dans les entreprises Industrielles et Commerciales. Dans les secondes, il s'agit d'assurer les livraisons tandis que dans les premières, outre "les retours" nécessitant parfois de rouler le samedi matin, ou les départs du dimanche soir des conducteurs grands routiers, il n'est pas rare de voir des conducteurs faire l'entretien le samedi matin. C'est parmi les "grands routiers" du transport que se trouve la plus forte proportion de conducteurs travaillant l'un des jours du week-end. (cf. partie 6.7)

Tableau 27

Taux de conducteurs travaillant le samedi et/ou le dimanche.

- Entreprise Agr. et BTP	17,6
- Ent. Indus. et Commerciales	32,1
Ensemble CP	25,2
- Absents \geq 2 jours	19,6
- Retour tous les jours	26,0
Ensemble CA	31,1
- Absents \geq 2 jours	39,0
- Retour tous les jours	24,0
Toutes catégories confondues	27,4
- Salariés	26,7
- Non salariés	36,8

2.2.4. Régularité du repos hebdomadaire.

La plupart des conducteurs ont le même nombre de jours de repos dans la semaine. Mais une forte proportion de conducteurs absents plusieurs jours consécutifs ne se repose pas régulièrement.

Tableau 28

Taux de conducteurs ayant des repos irréguliers :

- Absents plusieurs jours	16,2
- Retour tous les jours	7,3
Ensemble CP	8,4
- Absents plusieurs jours	22,9
- Retour tous les jours	7,7
Ensemble CA	14,8
- Salariés	10,0
- Non salariés	21,9
Ensemble des conducteurs	10,8

2.2.5. Repos hebdomadaire et régularité de la durée de travail.

Globalement, plus des 2/3 des conducteurs ont à la fois des durées de travail régulières et deux jours de repos au moins. Une infime minorité (3,6 %) a à la fois des congés courts et une irrégularité de la durée de travail.

Tableau 29 Régularité du travail et nombre de jours de congé hebdomadaire.

	Repos hebdomadaire		E
	- 2 jours	2 jours et +	
Régularité du travail hebdomadaire			
{ - régulier	9,9	67,8	77,7
{ - non régulier	3,6	18,7	22,3
Ensemble	13,5	86,5	100

Un sur dix ont des durées de travail régulières mais moins de deux jours de congés et presque deux sur dix ayant des durées de travail irrégulières sont assurés de se reposer au moins deux jours.

Or, l'importance de la durée de travail hebdomadaire réalisée est plus sensible au nombre de jours de travail effectif qu'à l'irrégularité du temps de travail d'une semaine à l'autre (on peut penser qu'une compensation est alors possible).

Ainsi, le taux de conducteurs travaillant 52 heures ou plus dans la semaine est sensiblement plus fort pour les conducteurs ayant moins de deux jours de congés que pour ceux dont la durée de travail varie d'une semaine à l'autre.

Tableau 30

Proportion des conducteurs travaillant :	≥ 52 h	≥ 56 h
- <u>Repos hebdomadaire</u> :		
< 2 jours	60,5	45,5
≥ 2 jours	25,2	15,6
- <u>Durée de travail d'une semaine à l'autre</u> :		
- irrégulière	41,7	25,8
- régulière	27,6	18,6
- <u>Ensemble</u>	30,7	20,2

2.2.6. Synthèse des critères de structuration du temps.

Les conducteurs du secteur des Transports se distinguent de ceux du Compte Propre dans la mesure où ils sont plus nombreux à avoir des durées de travail irrégulières d'une semaine à l'autre, à disposer de moins de deux jours de repos hebdomadaire, à travailler le samedi ou le dimanche et à avoir des repos irréguliers. Néanmoins, cette différence de comportement est souvent liée à la distinction entre les conducteurs rentrant tous les jours et ceux qui doivent s'absenter au moins deux jours.

L'ensemble de ces points de régularité ou d'irrégularité dans la structuration du temps est peu sensible à la taille de l'établissement et à la structure de l'entreprise. Le nombre de jours de repos hebdomadaire, inférieur à deux, accroît singulièrement la fréquence des durées de travail élevées.

2.3. L'espace de travail.

La longueur du rayon d'action (ou point le plus loin atteint lors d'un circuit habituel), le kilométrage total pour chaque rotation sont très liés au kilométrage mensuel. Aussi ce dernier critère a été retenu pour rendre compte de l'espace de circulation ou de transport.

2.3.1. Le kilométrage mensuel.

Les non salariés réalisent plus souvent des kilométrages plus importants que les salariés (41 % contre 28 % font \geq 8.000 km/mois).

Le kilométrage mensuel moyen est nettement plus élevé dans le Compte d'Autrui (\geq 8000 km = 50,3 %). Dans le Compte Propre, il est un peu plus faible pour les conducteurs des entreprises de l'Agriculture et du BTP que pour ceux des entreprises Industrielles et Commerciales (11,1 % contre 19,9 % font 8.000 km ou plus dans le mois).

Tableau 31

VARIABLE EN LIGNES : KILOMETRAGE MENSUEL MOYEN

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
< 2000	21.06	20.21	20.60	7.68	15.72
2 A 3000	11.34	12.57	12.02	8.61	10.73
3 A 4000	17.95	8.60	13.12	5.06	10.07
4 A 5000	11.57	15.28	13.26	7.44	11.06
5 A 6000	16.37	12.03	14.53	6.89	11.64
6 A 8000	10.57	11.42	10.72	14.04	11.97
8 A 10000	7.92	9.50	8.47	15.38	11.08
10 A 12000	1.77	7.32	4.43	21.75	10.97
\geq 12000	1.46	3.07	2.84	13.14	6.73
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Néanmoins, la distance mensuelle parcourue dépend largement du type de transport réalisé, donc du "temps unitaire" qui lui est lié. Ainsi les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs ont en général des kilométrages plus forts que leurs collègues rentrant tous les jours.

Tableau 32

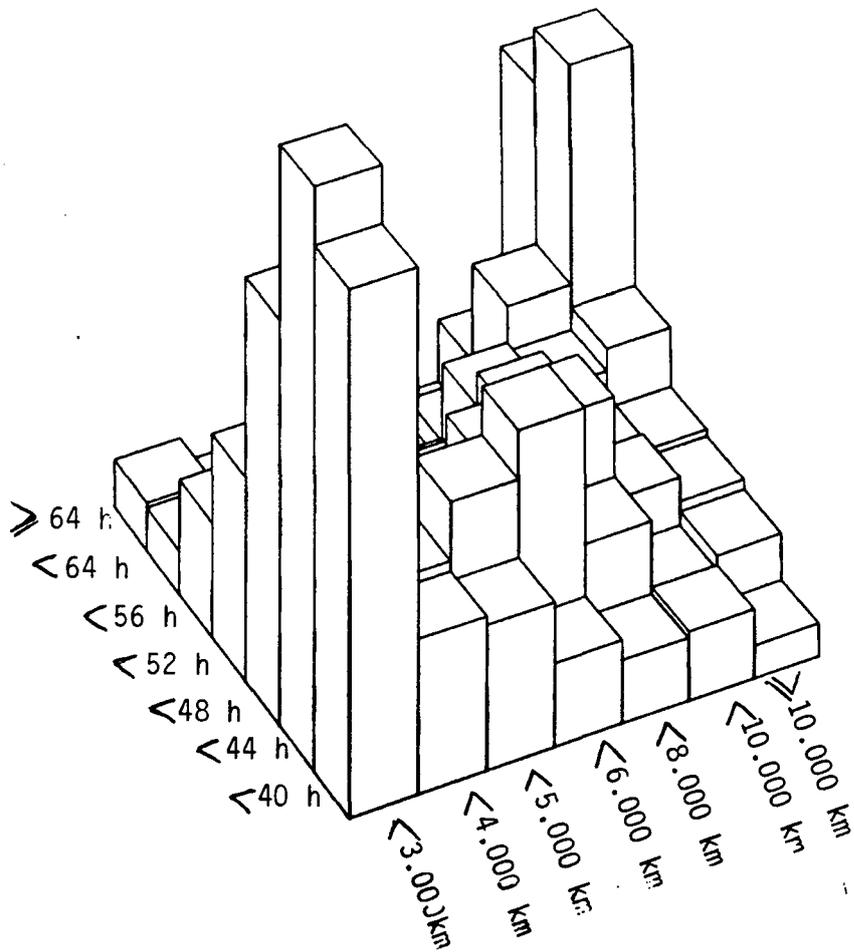
VARIABLE EN LIGNES : KILOMETRAGE MENSUEL MOYEN

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
< 2000	0.00	23.49	1.83	12.68	15.72
2 A 3000	3.88	13.16	2.84	13.54	10.73
3 A 4000	2.59	14.59	1.77	7.87	10.07
4 A 5000	6.19	14.25	0.82	13.11	11.06
5 A 6000	6.47	15.66	1.70	11.33	11.64
6 A 8000	18.56	9.62	10.03	17.48	11.97
8 A 10000	28.35	5.70	16.53	14.40	11.08
10 A 12000	23.45	1.77	39.56	6.53	10.97
> 12000	10.50	1.77	24.92	3.07	6.73
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Le kilométrage mensuel habituel et la durée hebdomadaire de service sont en relation assez forte. Cette relation décrit deux pointes, l'une concerne les kilométrages faibles et les durées hebdomadaires inférieures à 44 heures, l'autre les kilométrages égaux ou supérieurs à 10.000 kilomètres et les durées égales ou supérieures à 56 heures.

Le premier mode se compose pour la majorité de conducteurs du Compte Propre revenant tous les jours, le second des conducteurs du Compte d'Autrui absents plusieurs jours consécutifs.

Kilométrage mensuel moyen et de durée hebdomadaire de travail.



2.3.2. La régularité des trajets.

Sur dix conducteurs, quatre environ effectuent toujours les mêmes trajets, trois souvent les mêmes, et trois rarement.

Les non salariés font moins souvent des trajets réguliers (29 %) que les salariés (41,6 %).

Globalement, le Compte d'Autrui et le Compte Propre sont identiques. Mais dans ce dernier secteur, la moitié des conducteurs des entreprises Industrielles et Commerciales fait des trajets réguliers pour moins du tiers de ceux des entreprises Agricoles et BTP.

Tableau 33

VARIABLE EN LIGNES : REGULARITE DES TRAJETS

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
TOUJRS	30.55	51.01	41.50	39.52	40.75
SOUVENT	32.80	24.98	28.47	30.41	29.20
RART/JAM.	36.65	24.01	30.03	30.07	30.05
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les conducteurs revenant tous les jours effectuent plutôt des trajets équivalents, ceux absents plusieurs jours sont plus nombreux à n'avoir que rarement l'occasion de faire le même trajet.

Tableau 34

VARIABLE EN LIGNES : REGULARITE DES TRAJETS

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
TOUJRS	32.92	42.72	29.63	48.24	40.75
SOUVENT	26.00	28.82	30.17	30.62	29.20
RART/JAM.	41.08	28.46	40.21	21.14	30.05
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Pour les conducteurs du Compte d'Autrui, il existe une légère liaison entre la régularité des trajets et la durée de travail hebdomadaire : la proportion de conducteurs travaillant 56 heures ou plus étant plus faible lorsque les conducteurs ont des trajets réguliers.

Tableau 35

Conducteurs du Compte d'Autrui :	Taux de conducteurs salariés travaillant \geq 56 heures et effectuant des trajets :		
	Réguliers	Irréguliers	Ensemble
- absents 2 jours et plus	51,8	61,8	58,6
- retour tous les jours	9,4	19,8	14,7
Ensemble	25,3	43,1	35,9

Par contre dans le Compte Propre, il n'y a pas d'effet de la régularité des trajets sur la durée du travail.

Pour les conducteurs du Compte Propre comme pour ceux du Compte d'Autrui, la taille de l'établissement n'influe pas sur la proportion de conducteurs ayant des trajets réguliers ou irréguliers. Par contre, concernant les conducteurs rentrant tous les jours (quel que soit le secteur), une plus forte proportion effectue des "trajets très réguliers" (toujours les mêmes) parmi les salariés des entreprises à multi-établissements que parmi ceux des entreprises à établissement simple.

2.3.3. Lignes régulières.

Une minorité non négligeable de conducteurs circule sur des trajets exploités en ligne régulière. Une infime minorité relève d'une exploitation avec relais de chauffeurs. Parmi les conducteurs des entreprises Industrielles et Commerciales, près de la moitié a des trajets ou circuits exploités en ligne régulière.

Dans le secteur des Transports, les conducteurs absents plusieurs jours sont plus rarement dans ce cas.

Tableau 36

	Taux de conducteurs travaillant sur des circuits exploités en lignes régulières.	
	sans relais de chauffeurs	avec relais de chauffeurs
Ent. Agr. et BTP	25,4	0,1
Ent. Ind. et Com.	46,1	3,0
Ensemble CP	36,3	1,7
- Absents \geq 2 jours	38,4	3,9
- Retour tous les jours	36,0	1,4
Ensemble CA	41,7	2,6
- Absents \geq 2 jours	36,7	3,0
- Retour tous les jours	46,2	2,1
Ensemble conducteurs	38,3	2,0
- Non salariés	29,0	2,5
- Salariés	39,0	2,0

Pour les conducteurs salariés du CA rentrant tous les soirs comme pour ceux du CP absents plusieurs jours, la fréquence des trajets exploités en lignes régulières est plus forte dans les entreprises ayant plusieurs établissements que dans les autres. Pour les conducteurs salariés du CP revenant tous les soirs, il n'y a pas d'effet de la structure de l'entreprise, par contre ceux du CA "absents plusieurs jours" sont moins fréquemment sur des trajets exploités en lignes régulières lorsque l'entreprise a plusieurs établissements ! Dans toutes les situations (définies par le temps unitaire des Transports), on trouve une proportion un peu plus forte de conducteurs sur des lignes régulières exploités avec relais de chauffeur dans les entreprises ayant plusieurs établissements.

Tableau 37

Conducteurs salariés revenant tous les jours : structure de l'entreprise et mode d'exploitation des trajets.

Secteur	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble CA et CP	
	Entreprise Exploitation	Plusieurs établissements	1 seul établissement	Ensemble	Plusieurs établissements	1 seul établissement		Ensemble
Ligne régulière sans relais		36,6	35,8	36,3	54,6	38,5	47,7	39,0
Ligne régulière avec relais		2,3	-	1,4	2,7	1,2	2,0	1,6
Pas de ligne régulière		61,1	64,2	62,3	42,7	60,3	50,3	59,4
Ensemble		100	100	100	100	100	100	-
% ligne		46,6	29,5	-	13,6	10,3	-	100

Tableau 38

Conducteurs salariés absents plusieurs jours : structure de l'entreprise et mode d'exploitation des trajets.

Secteur	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble CA et CP	
	Entreprise Exploitation	Plusieurs établissements	1 seul établissement	Ensemble	Plusieurs établissements	1 seul établissement		Ensemble
Ligne régulière sans relais		37,1	37,0	37,1	33,8	43,4	38,7	38,2
Ligne régulière avec relais		8,3	-	4,5	4,4	2,4	3,4	3,7
Pas de ligne régulière		54,6	63,0	58,4	61,8	54,2	57,9	58,1
Ensemble		100	100	100	100	100	100	-
% ligne		17,1	14,5	-	33,7	34,7	-	100

Néanmoins, il n'y a pas d'effet général du mode d'exploitation des circuits ou trajets sur la durée de travail.

2.3.4. Synthèse des critères définissant l'espace de travail.

Pour les conducteurs du Compte d'Autrui, l'espace de travail est toujours plus large, à "temps unitaire" de transport identique. Ils effectuent des kilométrages plus importants que ceux du Compte Propre.

C'est parmi les conducteurs absents plusieurs jours que se trouvent les plus fortes proportions de trajets irréguliers.

Les entreprises à multi-établissements structurent davantage la régularité des trajets des conducteurs rentrant tous les jours.

La régularité des trajets n'a pas d'influence sur la durée du travail des conducteurs du Compte Propre mais elle tend à minorer légèrement celle des conducteurs du Compte d'Autrui.

Il existe une relation entre le kilométrage habituel et la régularité des trajets : les conducteurs effectuant des trajets réguliers ont plus souvent des kilométrages plus faibles.

Tableau 39.

	< 8.000 km/mois	≥ 8.000 km/mois	Ensemble
Trajets réguliers aller et retour	43,6	35,6	41,3
Régulier, aller ou retour	29,5	30,1	29,6
Irrégulier	26,9	34,3	29,1
Ensemble	100	100	
% ligne	71,2	28,8	100

La fréquence de l'exploitation des transports en lignes régulières est liée à la structure de l'entreprise pour les conducteurs "grands routiers" du CP et ceux du CA rentrant tous les jours. La durée globale de travail ne varie pas en fonction du mode d'exploitation des trajets.

3. Les véhicules, les chargements, l'organisation de l'exploitation et du travail.

Qu'il s'agisse des types de véhicules utilisés, de leurs caractéristiques et de leur mode d'utilisation, du nombre de produits transportés, des types de cargaison et de leur régularité, ces éléments concrets ont une incidence sur les conditions de travail des conducteurs. Bien souvent, la fréquence de la présence des divers éléments concrets est fonction des caractéristiques du cadre institutionnel et spatio-temporel définissant les situations de travail.

Pourtant, les modes d'exploitation des parcs de véhicules, l'organisation des chargements et des rotations, la spécialisation des transports effectués n'ont pas d'effet univoque sur les conditions de travail des conducteurs, placés dans des situations différentes. L'effet "organisateur" des différentes "manières de faire" ne dépend pas forcément de facteurs liés à l'entreprise.

3.1. Les moyens de travail.

Outils de travail assez banalisés, les PL ont des caractéristiques propres à avoir une incidence sur les manières de travailler et les tâches à accomplir.

Les véhicules PL sont différenciés sur le plan de la silhouette, du tonnage, des caractéristiques de la carrosserie de la partie porteuse (citerne, fourgon, frigorifique...), de leur équipement en moyens de chargement-déchargement, de leur ancienneté.

3.1.1. Caractéristiques générales.

a) Silhouette des PL.

- Les tracteurs et semi-remorques (34 %) se répartissent de façon égale entre conducteurs absents plusieurs jours ou réalisant des transports de longue distance et les conducteurs rentrant chez eux tous les soirs et faisant du transport régional. Les premiers utilisent surtout ce type de véhicule.

- Les camions porteurs (52 %) essentiellement utilisés par les conducteurs de courte distance rentrant chez eux tous les jours.

- Les camions et remorques (8,2 %) se répartissent de façon presque égale entre les conducteurs de longue (45,3 %) et de courte distance (54,7 %) à l'avantage de ces derniers.

Tableau 40

Type de transport hiérarchisé selon les véhicules PL.

	Tracteurs et semi	camions porteurs	camions + remorques	TOTAL ENSEMBLE
INTERNAT.	17,2	0,6	13,1	7,4
NATIONAL	31,6	9,5	32,2	18,4
REGIONAL	45,3	70,8	52,4	60,6
URBAIN	5,9	19,1	2,3	13,6
TOTAL	100	100	100	100

La plupart des tracteurs et semi ont un PTAC supérieur à 36 T, les camions porteurs inférieur à 19 T et les camions et remorques ont un PTAC évoluant davantage entre 19 et 36 T (ou plus).

b) Carrosserie.

Les camions fourgons et plateaux à ridelles (les plus banalisés) sont majoritaires dans le secteur des Transports, (les seconds concernent essentiellement les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs) ; le matériel plus spécialisé, comme les bennes et les frigo, est davantage utilisé dans le Compte Propre. Dans ce secteur, le type de matériel est plus diversifié.

Tableau 41

VARIABLE EN LIGNES : TYPE DE VEHICULE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
CITERNE	7.23	12.90	8.58	15.37	12.18
FOURGON	32.80	10.39	12.72	17.66	13.96
FRIGORIF.	18.06	13.98	7.59	6.32	11.63
RIDELLES	15.61	23.29	55.00	27.61	29.24
PLAT.SIMPL	13.44	9.68	6.98	10.40	9.63
BENNES	5.20	25.81	7.41	18.56	19.50
CONTAINERS	7.66	3.95	1.73	4.08	3.86
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les conducteurs des entreprises Agricoles et de Travaux Publics conduisent plus particulièrement des bennes, ceux des entreprises Industrielles et Commerciales les fourgons, les frigos et les plateaux simples (ou porte-véhicules), ceux des entreprises de Transport, les plateaux à ridelles ou "savoyardes".

Tableau 42

VARIABLE EN LIGNES : TYPE DE VEHICULE

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
CITERNE	10.59	11.72	12.20	12.14	12.18
FOURGON	6.97	19.44	13.15	15.31	13.96
FRIGORIF.	9.32	20.49	14.48	6.92	11.63
RIDELLES	21.18	24.08	22.35	40.63	29.24
PLAT.SIMPL	6.89	12.77	10.14	8.77	9.63
BENNES	41.28	7.33	23.27	13.26	19.50
CONTAINERS	3.77	4.17	4.41	2.96	3.86
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les non-salariés comme les conducteurs du Transport, utilisent davantage des véhicules peu spécialisés comme les fourgons, plateaux à ridelles et plateaux simples.

Tableau 43

VARIABLE EN LIGNES : TYPE DE VEHICULE

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
CITERNE	34/ 5.79%	1067/ 12.63%	1101/ 12.18%
FOURGON	83/ 14.14%	1179/ 13.95%	1262/ 13.96%
FRIGORIF.	35/ 5.96%	1016/ 12.02%	1051/ 11.63%
RIDELLES	240/ 40.89%	2403/ 28.43%	2643/ 29.24%
PLAT.SIMPL	63/ 10.73%	807/ 9.55%	870/ 9.63%
BENNES	106/ 18.06%	1656/ 19.60%	1762/ 19.50%
CONTAINERS	26/ 4.43%	323/ 3.82%	349/ 3.86%
TOTAL	587/100.00%	8451/100.00%	9038/100.00%

c) Tonnage.

Les camions de gros tonnage (≥ 36 T), plus fréquemment conduits par les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs, sont concentrés dans le secteur des Transports.

Les camions de moins de 19 T, plus souvent conduits par les conducteurs rentrant tous les jours, sont concentrés dans le Compte Propre.

Tableau 44

VARIABLE EN LIGNES : TONNAGE DES VEHICULES

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- 11T.	17.45	28.57	4.73	19.90	21.75
11 A 19T.	24.79	37.63	7.65	23.81	28.56
19 A 36T.	16.20	18.12	13.05	18.62	17.18
> 36T.	41.55	15.68	74.58	37.67	32.52
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les conducteurs des entreprises Agricoles et du BTP conduisent plutôt des véhicules de moyen tonnage (11 à moins de 36 T), ceux des entreprises Industrielles et Commerciales des véhicules de faible tonnage (moins de 19 T), et ceux des entreprises de Transports, des véhicules de fort tonnage (plus de 36 tonnes).

Tableau 45

VARIABLE EN LIGNES : TONNAGE DES VEHICULES

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
- 11T.	18.91	35.85	27.18	12.79	21.75
11 A 19T.	38.08	34.30	36.03	16.24	28.56
19 A 36T.	25.76	10.99	17.89	16.01	17.18
> 36T.	17.26	18.86	18.90	54.96	32.52
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Il n'existe pas de différence sensible entre les salariés et les non-salariés.

Tableau 46

VARIABLE EN LIGNES : TONNAGE DES VEHICULES			
	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
- 11T.	138/ 22.96%	1888/ 21.67%	2026/ 21.75%
11 A 19T.	181/ 30.12%	2479/ 28.45%	2660/ 28.56%
19 A 36T.	83/ 13.81%	1517/ 17.41%	1600/ 17.18%
> 36T.	199/ 33.11%	2830/ 32.48%	3029/ 32.52%
TOTAL	601/100.00%	8714/100.00%	9315/100.00%

3.1.2. Equipement des véhicules en moyens de chargement et déchargement.

La moitié des véhicules environ est équipée de moyens propres aidant au chargement-déchargement.

Fréquence de l'existence des équipements suivants : (9,4 multi-réponses)

- Pont et hayon élévateur	11,9
- grue, grappin	8,4
- pompes ou compresseurs	10,4
- verins et bennes hydrolyques	31,3
- autres	6,5
- pas d'équipement	46,6
- NR	3,3

Une variable a été créée distinguant les véhicules équipés et les non équipés de moyens propres de chargement/déchargement.

Les véhicules des conducteurs rentrant chez eux tous les jours disposent le plus souvent d'un équipement de moyens de chargement-déchargement.

Tableau 47

VARIABLE EN LIGNES : EQUIPEMENT DU CAMION

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
AUCUN	61.77	36.33	71.16	48.49	46.90
EQUIPE	38.23	63.67	28.84	51.51	53.10
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

La quasi totalité des bennes (96 %), la grande majorité des citernes (69,5 %) et des portes-containers (59,8 %) sont équipés ainsi que presque la moitié des camions frigorifiques (48,9 %) et des plateaux ou portes-véhicules (47,2 %). La plupart des fourgons (72,4 %) et des "savoyardes" ou camions à ridelles (70,8 %) ne disposent d'aucun équipement.

Ainsi on va trouver davantage de véhicules équipés dans le Compte Propre, et plus particulièrement dans le secteur Agriculture et BTP où les bennes sont les plus souvent utilisées (41,3 % des bennes). A l'inverse, le secteur des Transports dispose de véhicules plus banalisés.

Tableau 48

VARIABLE EN LIGNES : EQUIPEMENT DU CAMION

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
AUCUN	21.69	56.98	39.48	59.11	46.90
EQUIPE	78.31	43.02	60.52	40.89	53.10
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les salariés conduisent plus souvent des véhicules équipés que les chauffeurs non-salariés. (Ils se rapprochent ainsi du secteur des Transports).

Tableau 49

VARIABLE EN LIGNES : EQUIPEMENT DU CAMION			
	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
AUCUN	358 / 59.37%	4041 / 46.04%	4399 / 46.90%
EQUIPE	245 / 40.63%	4736 / 53.96%	4981 / 53.10%
TOTAL	603 / 100.00%	8777 / 100.00%	9380 / 100.00%

3.1.3. Equipelement des cabines.

37,9 % des véhicules sont équipés de couchettes dont 14,4 % de deux.

Le taux de PL disposant de différents équipements radio et téléphoniques a été calculé. La plupart des véhicules ont la radio, à peine 3/10 ont des magnétophones à K7, moins de 1/10 ont la CiBi (essentiellement lorsque les conducteurs sont absents plusieurs jours consécutifs). Le radio téléphone est peu diffusé, on le trouve essentiellement dans les camions bennes et malaxeurs qui sont concentrés dans le Compte Propre.

Tableau 50

Taux de conducteurs disposant d'un équipement. (Proportion de oui, le complémentaire est constitué des réponses non)

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
Radio	87,9	56,7	94,7	69,1	68,3
K.7.	53,0	15,2	69,1	24,9	29,6
CiBi	13,7 *	3,1	25,2 *	5,1	8,2
Téléphone	2,1	7,6	1,0	3,0	5,1

* Parmi les salariés : 13,8 % dans le CP } ont la Cibi.
23,3 % dans le CA }

3.1.4. Ancienneté des véhicules.

Les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs conduisent plutôt des véhicules très récents (moins de 4 ans), particulièrement dans le secteur des Transports. A l'inverse, ceux qui rentrent tous les soirs utilisent davantage des véhicules plus anciens.

Tableau 51

VARIABLE EN LIGNES : ANCIENNETE DU VEHICULE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
1 AN ET -	23.30	12.46	26.51	17.61	16.81
2 A 3 ANS	24.69	24.92	28.31	20.16	24.54
4 A 5 ANS	19.83	19.38	20.90	18.89	19.59
6 A 7 ANS	16.64	15.57	12.71	14.16	14.86
8 A 10 ANS	11.23	15.57	8.92	18.04	14.55
+ 10 ANS	4.30	12.11	2.65	11.14	9.64
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Cela est particulièrement marqué pour les conducteurs du Compte Propre (notamment ceux des entreprises Agricoles et BTP, 33,8 % de camions de 8 ans et plus).

Tableau 52

VARIABLE EN LIGNES : ANCIENNETE DU VEHICULE

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
1 AN ET -	13.88	14.45	13.80	21.78	16.81
2 A 3 ANS	20.72	28.93	24.89	23.98	24.54
4 A 5 ANS	16.63	19.36	19.44	19.83	19.59
6 A 7 ANS	14.99	17.03	15.70	13.48	14.86
8 A 10 ANS	17.41	12.91	15.03	13.77	14.55
+ 10 ANS	16.37	7.33	11.14	7.17	9.64
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les non-salariés ont plutôt des véhicules très récents ou très anciens.

Tableau 53

VARIABLE EN LIGNES : ANCIENNETE DU VEHICULE			
	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
1 AN ET -	136/ 22.59%	1441/ 16.42%	1577/ 16.81%
2 A 3 ANS	100/ 16.61%	2202/ 25.09%	2302/ 24.54%
4 A 5 ANS	97/ 16.11%	1740/ 19.82%	1837/ 19.59%
6 A 7 ANS	86/ 14.29%	1308/ 14.90%	1394/ 14.86%
8 A 10 ANS	73/ 12.13%	1292/ 14.72%	1365/ 14.55%
+ 10 ANS	110/ 18.27%	794/ 9.05%	904/ 9.64%
TOTAL	602/100.00%	8777/100.00%	9379/100.00%

3.2. Véhicules et organisation de l'exploitation.

3.2.1. Un seul véhicule conduit.

La plupart des conducteurs conduisent toujours le même véhicule mais 16,1 % sont amenés à en utiliser plusieurs.

Tableau 54

<u>Conducteurs utilisant :</u>	%	
- un seul véhicule	83,9	
- plusieurs véhicules	16,1	
<u>dont 2</u>	5,2	} 16,1
<u>≥ 3</u>	9,6	
Indéterminé	1,3	
<u>Ces conducteurs travaillent comme :</u>		
{ - remplaçants	3,0	} 16,1
- en relais	2,1	
- sont dans des entreprises où les véhicules ne sont pas attribués à un seul	3,8	
- changent de camion en fonction de la marchandise à transporter	5,7	
- ne donnent pas de raison	1,5	

C'est parmi les non salariés que se trouve le plus fort taux de conducteurs utilisant plusieurs véhicules.

Les conducteurs du CP sont plus nombreux à utiliser plusieurs camions que ceux du CA (notamment ceux des entreprises Industrielles et Commerciales). Les conducteurs revenant tous les jours sont toujours plus nombreux que leurs collègues absents plusieurs jours, à conduire des camions différents.

Tableau 55

Taux de conducteurs conduisant des véhicules différents :

	%
Parmi les conducteurs du <u>Compte Propre</u> :	
- Ent. Agriculture et BTP	16,2
- Ent. Industrielles et Commerciales	21,3
- Absents au moins deux jours	12,0
- Retour tous les jours	19,8
Ensemble CP	18,8
Parmi les conducteurs du <u>Compte d'Autrui</u>	
- Absents au moins deux jours	5,1
- Retour tous les jours	17,6
Ensemble CA	11,7
Parmi les conducteurs :	
- Salariés	15,8
- Non-salariés	20,7
Toutes catégories confondues	16,1

Le fait de conduire des camions différents est sans effet sur la durée hebdomadaire de travail, excepté pour les conducteurs du Compte Propre rentrant tous les jours (ils sont 35,3 % à travailler 48 heures et plus contre 24,6 % parmi ceux ne conduisant qu'un véhicule).

3.2.2. Un seul chauffeur par camion.

Considérant le véhicule le plus habituel, la plupart des conducteurs indiquent qu'ils sont seuls à le conduire, mais 12,1 % utilisent un véhicule conduit aussi par d'autres conducteurs.

Tableau 56

Conducteurs utilisant un véhicule conduit par :	%	
- Eux seuls	87,9	
- Plusieurs conducteurs	12,1	
dont : - Relais	2,6	} 12,1
- Rotation de chauffeurs ayant des horaires différents	5,5	
- Remplaçants	4,0	

Le taux de conducteurs utilisant un véhicule conduit par d'autres est équivalent dans le CA et le CP. Néanmoins, il est plus fort parmi les conducteurs des entreprises Industrielles et Commerciales et pour les conducteurs rentrant tous les jours.

Tableau 57

Taux des conducteurs conduisant un véhicule utilisé par d'autres :

Parmi les conducteurs du CP	
- Ent. Agr. et BTP	6,7
- Ent. Ind. et Commerciales	14,8
- Absents plusieurs jours	5,1
- Rentrant tous les jours	13,2
Ensemble CP	12,1
Parmi les conducteurs du CA	
- Absents plusieurs jours	8,3
- Rentrant tous les jours	15,4
Ensemble CA	12,1
Parmi les salariés	12,5
les non-salariés	7,0
Toutes catégories confondues	12,1

Dans le Compte d'Autrui, les conducteurs utilisant un camion conduit par d'autres ont moins souvent des durées de service élevées que ceux étant seuls à conduire. La relation est inverse dans le Compte Propre. Toutefois, la tendance est peu marquée.

Tableau 58

Taux de conducteurs salariés travaillant \geq 52 heures lorsqu'ils utilisent un véhicule qu'ils sont :

	Seuls à conduire	Plusieurs à conduire	Ensemble
Compte Propre :			
- Absents plusieurs jours	41,1	45,3	41,3
- Rentrent tous les jours	13,1	15,9	13,4
Compte d'Autrui :			
- Absents plusieurs jours	78,4	55,5	76,5
- Rentrent tous les jours	30,2	24,9	29,2
Ensemble	30,1	23,6	29,3

3.2.3. Conducteurs et véhicules.

Les deux variables, nombre de véhicules utilisés (un seul ou plusieurs), nombre de chauffeurs à conduire le véhicule le plus fréquemment utilisé par le conducteur concerné (seul à conduire, plusieurs à conduire) croisées entre elles indiquent des situations typiques dans lesquelles les conducteurs se répartissent différemment en fonction de leur statut, du secteur de leur activité, et du "temps unitaire" des transports effectués.

Globalement, les salariés sont plus nombreux que les non-salariés à être seul chauffeur d'un seul et même camion et ceci d'autant plus s'ils travaillent dans une entreprise de Transport et s'ils sont absents plusieurs jours consécutifs.

Par contre, si c'est parmi les non salariés que l'on trouve les plus grandes proportions de conducteurs utilisant plusieurs véhicules, pour les salariés c'est surtout parmi les conducteurs de zone courte rentrant tous les soirs.

La banalisation de l'usage des véhicules et la fréquence des remplacements de conducteurs sont plus développés lorsque ceux-ci ont pour cadre temporel du travail, la journée.

Tableau 59 : Affectation des véhicules
(chaque ligne égale 100)

	Taux de conducteurs conduisant :			
	Un seul camion utilisé par :		Plusieurs camions camion principal utilisé par :	
	1 conducteur	2 cond.	1 cond.	2 cond.
- Ensemble	78,1	5,8	10,0	6,1
- <u>Non salariés</u>	74,8	4,5	17,9	2,8
- <u>Salariés</u>	78,3	5,9	9,4	6,4
dont :				
. CP absents plusieurs jours	88,1	1,1	6,9	3,9
. CP retour tous les jours	75,1	5,7	11,8	7,5
Ensemble CP	76,7	5,1	11,2	7,0
. CA absents plusieurs jours	89,2	6,2	1,9	2,6
. CA retour tous les jours	73,7	8,6	10,1	7,6
Ensemble CA	81,2	7,5	6,2	5,1

Pour les conducteurs salariés du Compte d'Autrui, on peut noter que plus l'entreprise est importante (mutli-établissements et nombre de salariés de l'établissement), plus la proportion de conducteurs conduisant des camions différents est élevée. La relation est inverse dans le Compte Propre.

Par contre, on peut noter que plus l'entreprise est importante plus la proportion de conducteurs utilisant un véhicule conduit par plusieurs est élevée.

Tableau 60

Taux de conducteurs salariés utilisant un véhicule conduit par plusieurs.

	Taille de l'établissement			Nombre d'établissements dans l'entreprise		Ens.
	- 10 salariés	10 à 49	50	un seul	plusieurs	
Compte Propre	5,4	11,2	14,6	6,5	16,2	12,1
Compte d'Autrui	7,1	13,7	15,0	9,1	15,1	12,6
Ensemble	6,2	12,1	14,7	7,5	15,9	12,3

Globalement la règle générale, un conducteur par camion, est donc d'autant plus appliquée que l'entreprise est plus petite.

3.2.4. Les rotations de semi-remorques.

Environ le tiers des conducteurs (34 %) conduisent des tracteurs et semi-remorques.

Cet ensemble est constitué en majorité de conducteurs du secteur des Transports (65,8 %).

La grande majorité des conducteurs de tracteurs et semi ne change pas ou rarement de remorque (69,2 %).

Tableau 61

Parmi les conducteurs conduisant des tracteurs et semi :

	Répartition des conducteurs ayant des tracteurs et semi	Taux de conducteurs changeant de semi
Compte Propre		29,8
- Absents plusieurs jours	8,7	47,3
- Retour tous les jours	25,5	24,0
Compte d'Autrui		31,3
- Absents plusieurs jours	40,7	32,5
- Retour tous les jours	25,1	29,3
Ensemble	100	30,8

Les conducteurs changeant de semi utilisent plutôt des remorques de même type et changent donc pour des raisons d'organisation de l'exploitation.

Changent pour des remorques :

- de même type	19,4
- de type différent	11,4
Ensemble	30,8

Les raisons de changement :

- rotation des remorques	13,0
- selon les produits	9,5
- plus. véhicules conduits	3,1
- non définies	5,2
Ensemble	30,8

La proportion de conducteurs salariés changeant de semi est d'autant plus forte que l'établissement est plus grand et l'entreprise plus importante (surtout dans le CA).

Tableau 62

Taux de conducteurs salariés changeant de semi :

	Taille de l'établissement			Nbre d'établissements de l'entreprise.		Ensemble
	1 à 9	10 à 49	50	1 seul	plusieurs	
CP	-	23,8	39,6	29,0	27,9	28,6
CA	16,2	34,0	50,2	35,0	48,8	40,6

Globalement, les conducteurs conduisant des tracteurs et semi travaillent plus que leurs collègues utilisant des camions porteurs ; le fait de changer souvent de remorque est sans effet sur la durée de travail.

3.2.5. Synthèse sur l'exploitation des véhicules.

La banalisation des véhicules, peu développée dans le CA, l'est davantage dans le CP. Elle concerne toujours davantage les conducteurs revenant tous les jours.

Le changement de chauffeur sur un même camion est plus développé parmi les conducteurs rentrant tous les jours. La proportion de conducteurs conduisant un véhicule utilisé par plusieurs (soit à d'autres heures, soit en double) est d'autant plus élevée que l'établissement est important. Elle est plus forte dans les entreprises à multi-établissements que dans celles à établissement simple. Sans influence dans le Compte Propre, le changement de chauffeurs sur un même véhicule entraîne, dans le Compte d'Autrui, une fréquence plus faible des durées de service élevées.

L'exploitation par rotation des semi est plus développée dans le transport, elle se pratique plus souvent dans les établissements les plus importants et les entreprises à mutli-établissements, elle est sans effet sur la durée de service.

3.3. Les chargements.

3.3.1. Le nombre de produits transportés.

Si ne transporter qu'un type de produit peut être considéré comme un indicateur de spécialisation, le Compte Propre apparait à l'évidence comme plus spécialisé que le Compte d'Autrui.

Tableau 63

VARIABLE EN LIGNES : NOMBRE DE PRODUITS TRANSPORTES

	AUTRES SECTEURS COMTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
1 SEUL	63.85	57.29	31.57	45.07	50.77
2 A 3 PDTS	30.06	34.03	20.42	23.59	29.21
+ 3 PDTS	6.09	8.68	48.01	31.34	20.01
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Néanmoins dans le Compte Propre, les conducteurs des entreprises Agricoles et du BTP sont moins souvent spécialisés que ceux des entreprises Industrielles et Commerciales.

Tableau 64

VARIABLE EN LIGNES : NOMBRE DE PRODUITS TRANSPORTES

	TYPES ENTREPRISES COMTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMTE PROPRE	COMTE AUTRUI	
1 SEUL	45.21	69.47	58.11	38.75	50.77
2 A 3 PDTS	41.09	26.34	33.54	22.11	29.21
+ 3 PDTS	13.71	4.19	8.35	39.14	20.01
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

La cargaison des non-salariés comme celle des conducteurs des Transports est diversifiée : 54,5 % transportent plus de deux produits.

Tableau 65

VARIABLE EN LIGNES : NOMBRE DE PRODUITS TRANSPORTES			
	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
1 SEUL	275 / 45.53%	4479 / 51.14%	4754 / 50.77%
2 A 3 PDTS	162 / 26.82%	2573 / 29.38%	2735 / 29.21%
+ 3 PDTS	167 / 27.65%	1707 / 19.49%	1874 / 20.01%
TOTAL	604 / 100.00%	8759 / 100.00%	9363 / 100.00%

Pour les conducteurs du Compte Propre, la spécialisation dans le transport d'un seul produit est d'autant plus fréquente qu'ils travaillent dans des établissements plus grands*. Pour les conducteurs du Compte d'Autrui, il n'y a pas d'effet de la taille d'entreprise.

Les conducteurs ne transportant qu'un type de produit ont, en tendance, des durées de travail moins élevées que leurs collègues en transportant plusieurs, lorsqu'ils effectuent des transports dont le "temps unitaire" dépasse la journée.

Tableau 66

Taux de conducteurs parmi les conducteurs absents plusieurs jours, travaillant \geq 56 heures et transportant :

	C P	C A
1 SEUL	24,9	42,8
2 A 3 PDTS	23,3	59,6
+ 3 PDTS	38,6	68,5
TOTAL	25,1	58,8

Concernant les conducteurs rentrant tous les soirs, la relation est inversée pour ceux du CP et il n'y a pas d'effet pour ceux du CA.

* C'est parmi les conducteurs des entreprises Industrielles et Commerciales que se trouvent les plus fortes proportions de conducteurs travaillant dans de grandes entreprises.

3.3.2. Type de produit.

Parmi les marchandises le plus fréquemment transportées, les produits agricoles et alimentaires, les minéraux solides et les matériaux de construction sont davantage véhiculés par des conducteurs du Compte Propre rentrant tous les jours ; les produits manufacturés et les produits métalliques ou métallurgiques par les conducteurs du Compte d'Autrui, notamment les chauffeurs absents plusieurs jours.

Parmi les produits moins souvent transportés par l'ensemble, les engrais, les produits chimiques, la messagerie sont plus véhiculés par les conducteurs du Compte d'Autrui, notamment ceux absents plusieurs jours. Les produits pétroliers concernent essentiellement les conducteurs rentrant tous les soirs.

Tableau 67

Taux de conducteurs transportant les différents produits.
(réponses oui à la question "transportez-vous tel produit ?").

Secteur	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
Produits					
Agr. Aliment.	37,1	38,8	49,5	42,5	41,3
Pétroliers	2,8	9,0	13,5	21,0	11,7
Minerais	6,2	32,9	20,8	25,3	27,1
Métalliques	18,0	12,5	45,3	29,2	22,1
Construction	13,3	23,5	34,2	21,5	24,2
Engrais	3,2	6,6	35,1	21,0	14,3
Chimiques	8,0	6,9	41,7	24,9	16,8
Manufact.	31,8	12,8	55,0	33,0	25,8
Démanagem.	6,5	0	3,0	15,0	5,7
Messagerie	7,2	3,8	43,6	36,1	17,6
Récupérat.	12,5	12,5	16,6	12,5	13,2
Bois	10,9	11,8	16,6	12,2	12,3

Tableau 68

Répartition des conducteurs transportant différents produits selon leur secteur d'activité.

	Compte Propre	Compte d'Autrui	ENSEMBLE
Agr. et Alimentaires	58,1	41,9	100
Pétroliers	43,6	56,4	100
Minéraux et sables	67,8	32,2	100
Métalliques	37,1	62,9	100
Mat. de construction	57,2	42,8	100
Engrais	26,8	73,2	100
Chimiques	26,2	73,8	100
Manufacturés	36,5	63,5	100
Mobilier et Déménag.	8,8	91,2	100
Messagerie	14,9	85,1	100
Récupération	61,8	37,2	100
Bois	58,7	41,3	100
E. réponses positives	49,8	50,1	100
Répart. conducteurs	62,2	37,8	100

Dans le Compte Propre, les conducteurs des entreprises Agricoles et du BTP transportent plus souvent des produits minéraux (51,7 %) et des matériaux de construction (34,1 %) tandis que ceux des entreprises Industrielles et Commerciales transportent davantage des produits finis, notamment alimentaires (48 %).

3.3.3. Régularité du type de chargement.

Une forte proportion des conducteurs véhicule régulièrement les mêmes types de chargements, à l'exception des conducteurs du secteur des transports absents plusieurs jours consécutifs.

Tableau 69

VARIABLE EN LIGNES : REGULARITE DU TYPE DE CHARGEMENT

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
REGULIER	72.44	64.36	38.95	62.23	60.05
ALL.OU RET	20.08	22.14	30.04	18.04	22.56
PAS REGUL.	7.48	13.50	31.01	19.73	17.39
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Dans le Compte Propre, les conducteurs des entreprises Agricoles et BTP ont des chargements moins réguliers que ceux des entreprises Industrielles et Commerciales.

Tableau 70

VARIABLE EN LIGNES : REGULARITE DU TYPE DE CHARGEMENT

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT.AGR ET B.T.P	ENT.IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
REGULIER	61.57	68.88	65.36	51.33	60.05
ALL.OU RET	19.27	23.76	21.89	23.66	22.56
PAS REGUL.	19.16	7.36	12.75	25.01	17.39
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les conducteurs salariés ont des types de chargement plus réguliers que les non-salariés.

Tableau 71

VARIABLE EN LIGNES : REGULARITE DU TYPE DE CHARGEMENT

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
REGULIER	310/ 51.41%	5323/ 60.65%	5633/ 60.05%
ALL.OU RET	144/ 23.88%	1972/ 22.47%	2116/ 22.56%
PAS REGUL.	149/ 24.71%	1482/ 16.89%	1631/ 17.39%
TOTAL	603/100.00%	8777/100.00%	9380/100.00%

La proportion de conducteurs salariés ayant des chargements très réguliers est d'autant plus forte que la taille de l'établissement est importante pour les conducteurs du CP. Pour ceux du CA, la relation inverse se dessine notamment pour les conducteurs "grands routiers" absents plusieurs jours.

Pour les conducteurs salariés du Compte Propre, la régularité ou l'irrégularité du type de chargement n'a pas d'effet sur la durée de travail ; pour les conducteurs du CA rentrant tous les soirs, ceux ayant des types de chargements réguliers à l'aller et au retour ont légèrement tendance à travailler moins que ceux ayant des types de chargements moins réguliers. Pour les conducteurs du CA absents plusieurs jours ou les "grands routiers", le fait d'avoir des chargements réguliers à l'aller et/ou au retour augmente leur chance d'avoir des durées de travail plus faibles.

Tableau 72 : Régularité des types de chargements et durée de service.

Taux de conducteurs travaillant ≥ 56 heures	Type de chargement			Ens.
	les mêmes à l'aller <u>et</u> retour	les mêmes à l'aller <u>ou</u> retour	jamais les mêmes	
Compte d'Autrui Absents ≥ 2 jours	55,1	54,0	68,3	58,8

3.3.4. Les trajets à vide.

La régularité des trajets à vide concerne essentiellement les conducteurs du Compte Propre (58,8 %) et parmi eux, ceux des entreprises de l'Agriculture et du BTP (60,6 %) contre (55,6 %) des conducteurs des entreprises Industrielles et Commerciales. Moins du tiers des

conducteurs du Transport circulent régulièrement à vide (32,6 %).
Les moins concernés sont les conducteurs absents plusieurs jours.

Tableau 73

VARIABLE EN LIGNES : TRAJET A VIDE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
REGULIER	49.86	60.07	17.51	45.92	48.90
TPS EN TPS	34.76	18.75	33.51	27.04	24.27
JAMAIS	15.37	21.18	48.97	27.04	26.83
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

3.3.5. Organisation de la carraison.

Cette variable qui avait quatre items a été regroupée en trois :

- complet : chargement et déchargement complet,
- fractionné : chargement complet, déchargement en différents points,
- multiple : chargement en différents lieux pour un déchargement fractionné ou complet (cette catégorie étant composée presque totalement de conducteurs chargeant et vidant en plusieurs endroits).

La majorité des conducteurs charge une cargaison complète et la livre plutôt en un seul lieu (surtout les conducteurs du Compte d'Autrui, absents plusieurs jours).

Tableau 74

VARIABLE EN LIGNES : ORGANISATION DE LA CARGAISON

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
COMPLET	40.09	43.86	58.32	42.73	45.87
FRACTIONNE	48.85	39.41	24.86	30.81	35.80
MULTIPLE	11.06	16.73	16.83	26.46	18.32
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les conducteurs du Compte Propre qui, en majorité, livrent en plusieurs lieux une même cargaison se différencient : ceux des entreprises Agricoles et BTP ont des cargaisons en "complet" dans 56,3 % des cas pour 30,0 % de ceux des entreprises Industrielles et Commerciales seulement.

Tableau 75

VARIABLE EN LIGNES : ORGANISATION DE LA CARGAISON

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
COMPLET	56.29	30.02	43.38	49.88	45.87
FRACTIONNE	27.88	52.95	40.61	28.08	35.80
MULTIPLE	15.82	17.03	16.01	22.04	18.32
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les conducteurs non salariés livrent une cargaison complète dans 58,8 % des cas. Ils se rapprochent des conducteurs du Transport.

Tableau 76

VARIABLE EN LIGNES : ORGANISATION DE LA CARGAISON

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
COMPLET	334/ 58.80%	3725/ 44.99%	4059/ 45.87%
FRACTIONNE	128/ 22.54%	3040/ 36.71%	3168/ 35.80%
MULTIPLE	106/ 18.66%	1515/ 18.30%	1621/ 18.32%
TOTAL	568/100.00%	8280/100.00%	8848/100.00%

Pour chacune des situations de travail des salariés prise isolément, il n'y a pas de relation entre l'organisation de la cargaison et la durée de travail, excepté pour les conducteurs du CA absents plusieurs jours, ayant tendance à travailler plus lorsqu'ils ont des cargaisons dont la livraison est fractionnée. (58,8 % et 68,8 % de ceux ayant des déchargements fractionnés contre 52,8 % de ceux qui livrent "en complet", travaillent 56 heures et plus).

Les conducteurs du CP rentrant tous les jours, véhiculent plus souvent des cargaisons chargées et vidées "en complet" s'ils travaillent dans des entreprises à établissement simple (52,4 %) que s'ils sont dans des entreprises à multi-établissements (38 %) ; il en est de même pour les conducteurs du CA rentrant tous les soirs (54,2 % contre 30,2 %) et dans une fourchette plus réduite de ceux absents plusieurs jours (63,4 % contre 53,1 %).

3.3.6. Synthèse des critères d'exploitation des chargements.

Globalement, les conducteurs du Compte Propre sont plus spécialisés dans le transport d'un même type de produit et cela est d'autant plus fréquent s'ils travaillent dans des établissements plus grands ou des entreprises à multi-établissements. La spécialisation dans le transport d'un ou de peu de produits tend à minorer la fréquence des durées élevées de service y compris pour les conducteurs du CA. On note une spécificité relative des différents secteurs d'activités dans le transport de produits donnés : les produits agricoles et alimentaires, les produits primaires sont en majorité transportés par les conducteurs du Compte Propre ; les produits manufacturés, chimiques et la messagerie, par ceux du Compte d'Autrui.

La régularité des types de chargements est équivalente pour ceux rentrant tous les jours, quel que soit le secteur d'activité ; elle est beaucoup plus rare pour les conducteurs du CA absents plusieurs jours.

Dans le CP, elle est d'autant plus fréquente que l'entreprise est importante, mais reste sans influence sur leurs durées de service. L'irrégularité des types de chargement augmente la fréquence des durées de services élevées pour les conducteurs "grands routiers" du Transport.

Les cargaisons chargées et vidées en complet concernent particulièrement les conducteurs "grands routiers" du CA mais sont pratiquées de façon importante dans tous les groupes ; elles sont plus fréquentes dans les entreprises à établissement simple que dans les autres.

Au total, les effets de régulation de l'exploitation en termes de spécialisation sur un produit, de régularité du type de chargement dépendent de la structure de l'entreprise pour les conducteurs du CP mais pas pour ceux du CA. Par contre ce sont des facteurs de réduction de la fréquence des durées de services élevées pour ces derniers, surtout s'ils sont "grands routiers".

4. Tâches habituelles des conducteurs

Deux grandes catégories de tâches ont été considérées : les tâches relatives à l'entretien du véhicule et celles qui sont liées au chargement (préparation du camion, portage de la marchandise, fonction de gestion des papiers ou de facturation, fonction de recherche du fret, c'est-à-dire négociation du fret par le conducteur lui-même).

4.1. Tâches liées à l'entretien des véhicules

Une majorité de conducteurs n'effectuent pas de tâches d'entretien (53,9). Néanmoins, 17,3 % d'entre eux s'occupent de la vidange-graissage et 28,8 % des réparations.

Tableau 77

VARIABLE EN LIGNES : TACHES D'ENTRETIEN

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
NON	59.56	52.08	56.72	54.08	53.88
VIDANGE	18.84	18.75	15.08	14.58	17.27
REPARATION	21.61	29.17	28.21	31.34	28.85
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Dans les entreprises Industrielles et Commerciales, 65,2 % des conducteurs n'assurent aucune tâche d'entretien pour 55,4 % dans les entreprises de Transport et 40 % seulement dans les entreprises de l'Agriculture et du B.T.P.

Tableau 78

VARIABLE EN LIGNES : TACHES D'ENTRETIEN

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
NON	39.99	65.22	53.01	55.31	53.88
VIDANGE	23.81	14.36	18.76	14.81	17.27
REPARATION	36.20	20.43	28.23	29.88	28.85
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Plus les établissements où travaillent les conducteurs emploient de salariés, plus la proportion d'individus n'assurant aucun entretien est importante. Parmi les salariés, la fréquence des durées de travail élevées est plus forte lorsque les conducteurs assurent l'entretien mécanique, pour toutes les situations de travail considérées. Les 6/10^e des non-salariés assurent l'entretien des véhicules contre 26,5 % des conducteurs salariés.

Tableau 79

VARIABLE EN LIGNES : TACHES D'ENTRETIEN			
	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
NON	156/ 25.87%	4880/ 55.81%	5036/ 53.88%
VIDANGE	75/ 12.44%	1539/ 17.60%	1614/ 17.27%
REPARATION	372/ 61.69%	2325/ 26.59%	2697/ 28.85%
TOTAL	603/100.00%	8744/100.00%	9347/100.00%

4.2. Tâches liées aux marchandises transportées :

a) Les tâches de chargement-déchargement des marchandises.

Quelle que soit la catégorie considérée, près du tiers des conducteurs portent la marchandise.

Tableau 80

VARIABLE EN LIGNES : TACHES LIEES AU CHARGEMENT					
	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
RIEN	15.60	11.15	18.20	15.28	13.56
PREP CAMIO	49.72	57.84	46.92	49.78	53.68
PORTAGE	34.68	31.01	34.88	34.94	32.76
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Dans le compte propre, 26,8 % des conducteurs des entreprises de l'Agriculture et du B.T.P. pour 37,7 % des conducteurs des entreprises Industrielles et Commerciales portent la marchandise. Les premiers, utilisateurs de véhicules disposant de moyens mécaniques de chargement-déchargement, en assurent la mise en route et le manie-ment éventuel (62,2 % "préparent le camion et/ou suivent le

déroulement des opérations) tandis que les seconds, livrant plus fréquemment en de multiples points différents portent plus souvent la marchandise. Il en est de même dans le Compte d'Autrui.

Tableau 81

VARIABLE EN LIGNES : TACHES LIEES AU CHARGEMENT

	TYPES ENTREPRISES COMpte PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P.	ENT. IND ET COM.	COMpte PROPRE	COMpte AUTRUI	
RIEN	10.97	12.26	11.70	16.65	13.56
PREP CAMIO	62.17	49.97	56.83	48.44	53.68
PORTAGE	26.85	37.77	31.46	34.91	32.76
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Commandées davantage par la nature du travail que par le cadre institutionnel de celui-ci, les tâches de portage du fret sont assez également réparties quelle que soit la taille de l'établissement ou la structure de l'entreprise (établissement simple ou multiple). Pour les salariés, cette tâche n'a pas d'influence sur la fréquence des durées de travail élevées, excepté pour les conducteurs du Compte Propre rentrant tous les jours où elle est très légèrement majorée (35,1 % des conducteurs portant le frêt pour 26,5 % en moyenne pour la catégorie travaillent 48h ou plus).

Les salariés portent la marchandise dans 32,3 % des cas. Les non-salariés sont un peu plus nombreux à le faire (39 %).

Tableau 82

VARIABLE EN LIGNES : TACHES LIEES AU CHARGEMENT

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
RIEN	80/ 13.75%	1179/ 13.55%	1259/ 13.56%
PREP CAMIO	275/ 47.25%	4708/ 54.11%	4983/ 53.68%
PORTAGE	227/ 39.00%	2814/ 32.34%	3041/ 32.76%
TOTAL	582/100.00%	8701/100.00%	9283/100.00%

b) Les tâches administratives

Un peu plus du tiers des conducteurs (36,3 %) n'assurent aucune tâches administratives.

Tableau 83

VARIABLE EN LIGNES : TACHES ADMINISTRATIVES

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
RIEN	35.23	43.25	19.17	32.61	36.26
PAPIERS	44.03	25.61	71.00	36.06	37.10
FACTURES	20.74	31.14	9.83	31.34	26.64
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les conducteurs du Compte Propre rentrant tous les jours, sont les plus nombreux à ne pas réaliser ces tâches. Mais ils se distinguent selon le secteur d'activité de l'entreprise qui les emploie : les conducteurs des entreprises de l'Agriculture et du B.T.P. n'assurent aucune de ces tâches dans 45,8 % des cas ; lorsqu'ils font quelque chose, ils gèrent les papiers liés au transport (35,7 % des cas) ; les conducteurs des entreprises Industrielles et Commerciales, plus nombreux à réaliser ces tâches s'occupent surtout de la facturation (39,9 % des cas).

Tableau 84

VARIABLE EN LIGNES : TACHES ADMINISTRATIVES

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
RIEN	45.78	40.53	42.28	26.34	36.26
PAPIERS	35.74	19.61	27.84	52.35	37.10
FACTURES	18.48	39.86	29.88	21.31	26.64
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Les conducteurs du Compte d'Autrui se différencient nettement : ceux qui rentrent chez eux tous les jours sont plus nombreux à assumer des tâches administratives que leurs collègues du Compte Propre, mais moins nombreux à s'occuper de la facturation que leurs collègues des entreprises Industrielles et Commerciales.

Dans leur grande majorité, les conducteurs absents au moins deux jours, assurent la gestion et le contrôle des papiers liés aux transports effectués, ils s'occupent rarement de facturation.

Ces tâches n'ont pas d'influence sur la fréquence des durées de travail élevées.

Bien entendu, la majorité des non-salariés assurent ces tâches (83,8 % papiers ou factures).

Tableau 85

VARIABLE EN LIGNES : TACHES ADMINISTRATIVES			
	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
RIEN	98/ 16.28%	3292/ 37.63%	3390/ 36.26%
PAPIERS	192/ 31.89%	3277/ 37.46%	3469/ 37.10%
FACTURES	312/ 51.93%	2179/ 24.91%	2491/ 26.64%
TOTAL	602/100.00%	8748/100.00%	9350/100.00%

c) Recherche du fret :

La recherche-négociation du fret par les conducteurs eux-mêmes, au moins à l'aller et au retour, ne concerne que 7,7 % d'entre eux. Dans leur grande majorité, ils sont dans le secteur des Transports. Les artisans assurent plus souvent cette tâche que les salariés (plus d'1/4 des absents plusieurs jours, plus d'1/3 s'ils rentrent tous les jours). Parmi les salariés, cette tâche concerne essentiellement les conducteurs absents plusieurs jours, du secteur des Transports.

Tableau 86

Taux de conducteurs du secteur des Transports recherchant le fret

	SALARIES	NON-SALARIES	ENSEMBLE des conducteurs du C.A.
Absents au moins 2 jours	17,1	26,1	18,0
Retour tous les soirs	2,5	34,5	7,3
TOTAL	9,5	31,4	12,3

4.3. Synthèse sur les tâches habituelles

La répartition des tâches marque la spécificité des différentes catégories de conducteurs. Une majorité de non-salariés assurent toutes les tâches.

Les salariés :

- a) Les conducteurs du Compte Propre rentrant tous les soirs se différencient. Ceux des entreprises Industrielles et Commerciales assurent les tâches de facturation, de préparation du camion ou de portage du fret à la livraison, sans s'occuper de l'entretien du camion. Ceux des entreprises Agricoles et du B.T.P. assurent moins le portage du fret, rarement des tâches commerciales de facturation mais ils font l'entretien.
- b) Les conducteurs du Compte d'Autrui rentrant tous les soirs se rapprochent de ceux des entreprises de l'Agriculture et du B.T.P. pour l'entretien, de ceux des entreprises Industrielles et Commerciales pour le portage du fret, mais ils assurent moins que ces derniers la gestion des factures. Ayant une position intermédiaire, ils se différencient probablement en deux sous-groupes, dont l'un est proche des chauffeurs de zone courte transportant des charges complètes et l'autre des chauffeurs-livreurs assurant de multiples livraisons.

- c) Les conducteurs de zone longue, absents plusieurs jours consécutifs, ont des comportements presque identiques qu'ils soient dans le secteur des Transports ou en Compte Propre concernant l'entretien ou le portage du fret. Ils se différencient sur les tâches de gestion des papiers et de recherche du fret, ceux du C.P. étant moins nombreux à gérer les papiers liés aux transports et ne recherchant pas le fret, mais assurant davantage la facturation.

Une proportion plus forte des conducteurs des grands établissements n'assurent pas de tâches d'entretien ou de gestion des papiers. Les tâches de manutention liées au chargement et au déchargement sont également réalisées, quelle que soit la taille de l'établissement.

Seules les tâches d'entretien mécanique ont une influence homogène sur l'augmentation des fréquences de durées de travail élevées.

5. Mode de rémunération et avantages sociaux.

Ce chapitre concerne essentiellement les salariés. Les non-salariés n'ont des avantages sociaux que s'ils se les payent, les salariés ne les finançant qu'en partie, dépendent du choix de l'entreprise en la matière.

Ainsi, les non-salariés seront exclus des commentaires sur les primes et avantages sociaux. Par contre, l'étude des "salaires ou équivalents" les intègre. En effet, un équivalent salaire mensuel* a été calculé pour les non-salariés, permettant de comparer leurs revenus à ceux des salariés.

5.1. Les niveaux de salaire (ou de leur équivalent).

Ces valeurs sont très indicatives pour les salariés (3,3 % de non réponses), beaucoup plus aléatoires pour les non-salariés (20,2 % de non réponses). Dans ces limites, la comparaison montre que les salaires moyens ou équivalents sont plus élevés pour les non-salariés. Les niveaux moyens de salaires des conducteurs salariés sont un peu plus élevés que ceux de l'ensemble des ouvriers qualifiés et supérieurs à ceux des ouvriers spécialisés.**

<u>Tableau 87</u>	Salaires moyens mensuels (ou équivalents)
- Conducteurs	5.064 F
Salariés	5.176 F
Non-salariés	5.841 F
- Enquête DAS (1982)**	
OS	4.402 F
OQ	5.075 F
OQ + OS	4.848 F

* Il correspond au douzième du revenu net annuel avant impôts que retirent les non salariés de leur activité.

** Tableaux 87 et 88, on compare les salaires moyens annuels des conducteurs ramenés au douzième (en intégrant le 13ème mois quand nécessaire) à celui des ouvriers masculins du champs de l'enquête DAS (INSEE 1982) cf. note page 202.

Presque les deux tiers des non-salariés (61,7 %) pour moins du tiers des salariés (27,3 %) ont des revenus mensuels (salaires ou équivalents) supérieurs ou égaux à 5.500 F.

Concernant les seuls salariés, les salaires moyens sont plus élevés dans le CA que dans le CP, pour les conducteurs "grands routiers" (absents plusieurs jours consécutifs) que pour les autres (rentrant tous les jours).

Tableau 88 : Salaires moyens selon les situations de travail.

SALARIES	Salaires moyens		ENSEMBLE
	Absents plusieurs jours par semaine	Retour tous les jours	
C P	5 316	5 138	5 160
C A	5 332	5 093	5 209
Ensemble	5 327	5 127	5 176

Ainsi, 34,0 % des conducteurs "grands routiers" pour 25,1 % de ceux rentrant tous les jours gagnent 5 500 Frs ou plus.

Tableau 89

Niveau de salaire selon le temps unitaire de transport (conducteurs salariés).

	Compte Propre		Compte d'Autrui		Ensemble
	Absents ≥ 2 jours	Retour tous les jours	Absents ≥ 2 jours	Retour tous les jours	
< 4.500	30,3	41,7	25,1	33,8	36,4
4.500 à 5.500	36,8	33,6	39,8	41,7	36,3
\geq 5.500	32,9	24,7	35,1	24,5	27,3
Ensemble	100	100	100	100	
% ligne	7,6	56,9	17,0	18,5	100

Par ailleurs, le niveau de salaire est très différent selon le secteur d'activité de l'entreprise qui les emploie.

Tableau 90

Niveau de salaire selon l'activité de l'entreprise.
(conducteurs salariés).

Salariés gagnant :	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
< 4.500 F	45,0	35,6	40,3	29,6	36,4
4.500 à 5.500 F	33,9	35,5	34,0	40,8	36,3
≥ 5.500 F	21,1	28,9	25,7	29,6	27,3
TOTAL	100	100	100	100	100

Ainsi, dans presque trois cas sur dix, les conducteurs salariés des entreprises Industrielles et Commerciales et des entreprises de Transport (respectivement 28,9 % et 29,6 %) ont des salaires égaux ou supérieurs à 5.500 F, tandis que ceux des entreprises Agricoles et BTP atteignent plus rarement un tel niveau (21,1 %).

La proximité des niveaux de salaire des conducteurs des secteurs "Industrie-Commerce" et "Transport", leur différence avec ceux des conducteurs du secteur "Agriculture-BTP" résultent de plusieurs phénomènes :

- les niveaux de salaire sont en partie liés à l'importance de l'entreprise : cela est très marqué pour les conducteurs "grands routiers" du Transport et les conducteurs du Compte Propre rentrant tous les jours, relativement moins pour les conducteurs "grands routiers" du Compte Propre et les conducteurs du Transport de retour tous les jours (cf. tableaux 1 et 2 en annexe 8).

- les niveaux de salaires sont en partie liés à la quantité de travail (mesurée en durée de service) : plus la durée est importante, plus la fréquence des "hauts salaires" est élevée pour les conducteurs "grands routiers" du Transport, moins pour ceux du Compte Propre. Pour les conducteurs rentrant tous les jours, la quantité de travail n'a pas d'effet sur le niveau des salaires dans le Compte d'Autrui, elle tend à augmenter la fréquence des salaires moyens dans le Compte Propre (cf. annexe 8, tableau 3).

Or la population des salariés du Compte Propre, constituée en très grande majorité de roulants rentrant tous les jours se différencie nettement. Les conducteurs du secteur Agricole et B.T.P. sont souvent dans de petits établissements et des entreprises n'en comptant qu'un, tandis que leurs collègues du secteur Industrie-Commerce travaillent dans des entreprises plus importantes. Par ailleurs, la population des conducteurs du Transport est constituée presque pour moitié de roulants "absents plusieurs jours", ayant de longues durées de service et travaillant souvent dans des entreprises importantes.

Donc, la proximité des fréquences de salaires élevés des conducteurs du secteur Industrie-Commerce et Transport ne répond pas à une homogénéité des populations : pour les premiers, on peut parler "d'effet d'entreprise", pour les seconds, "l'effet entreprise" se combine avec "l'effet quantité de travail". "L'effet entreprise" relevé, renvoie à l'idée de carrière dans l'entreprise. Il est bien évident que l'accroissement de l'ancienneté dans une entreprise augmente les avantages salariaux. Or, les conducteurs du Compte Propre, plus stables que ceux du Compte d'Autrui et généralement plus âgés, recueillent quelques uns des fruits de cette tendance. Néanmoins, pour les conducteurs les plus mobiles (ceux du Compte d'Autrui absents plusieurs jours), "la stabilisation" a un rôle favorable en matière de salaire. On peut constater que les anciennetés fortes dans l'entreprise augmentent la fréquence des salaires plus élevés, excepté pour les conducteurs du Compte d'Autrui rentrant tous les jours (cf. Annexe 8, tableau 4).

La comparaison des effets réciproques des différentes variables sur le niveau de salaire montre que la stabilité dans une entreprise, l'importance de celle-ci, contribuent davantage à la fréquence des salaires élevés (≥ 5.500 F.) que la quantité de travail fourni, excepté pour les "grands routiers" du Compte d'Autrui", où la quantité de travail est un peu plus déterminante que l'ancienneté dans l'entreprise.

Tableau 91

Taux de conducteurs saliariés gagnant 5.500 F ou plus et répondant aux caractéristiques suivantes :

	Compte Propre		Compte d'Autrui		Ensemble
	Absents ≥ 2 jours	Retour tous les jours	Absents ≥ 2 jours	Retour tous les jours	
Etablissement ≥ 50 salariés	38,9	31,9	53,9	35,2	36,4
Entreprise à multi-établis.	34,3	29,3	46,3	25,9	31,6
Ancienneté Entrep. ≥ 10 ans	42,7	33,3	40,2	24,3	31,8
Quantité de travail hebdomadaire : ≥ 48 h	-	22,5*	-	23,0*	} 28,7*
≥ 56 h	33,4*	-	43,6*	-	
ENSEMBLE	31,7	25,4	35,1	24,4	27,4

Note : Ce tableau se lit de la manière suivante : fréquence des salaires ≥ 5.500 F/ mois parmi les conducteurs ayant une situation de travail donnée (secteur et temps unitaire des transports) et travaillant dans un établissement de ≥ 50 salariés, ou une entreprise à multi-établissements, ou y ayant une ancienneté ≥ 10 ans, ou fournissant une quantité de travail définie.

* Globalement, 28,7 % des conducteurs travaillant 48 h et plus ont des salaires ≥ 5.500 F. Mais 22,7 % de ceux qui, travaillant ≥ 48 h, rentrent tous les jours et 40,8 % de ceux qui, travaillant ≥ 56 h, sont absents plusieurs jours, gagnent au moins cette somme. Les différences des durées de travail sont telles entre ces deux groupes qu'il a semblé préférable de choisir des bornes différentes.

Néanmoins les deux secteurs se différencient sur ce plan :

- L'ancienneté dans l'entreprise marque fortement les conducteurs du Compte Propre, il est vrai qu'ils sont à la fois moins mobiles et plus souvent employés dans de grands établissements et des entreprises en comptant plusieurs.
- La taille de l'établissement garantit les chances de salaires élevés pour les conducteurs du Compte d'Autrui. C'est la seule variable marquante pour ceux rentrant tous les jours. Ils se rapprochent du cas général marqué par la faible influence de la quantité de travail. Quoique moins forte que celle des caractéristiques de l'entreprise, l'influence de la quantité de travail sur les salaires reste importante pour les conducteurs absents plusieurs jours.

5.2. Les primes dans le salaire.

Globalement, 30,4 % des conducteurs salariés n'ont aucune prime intégrée au salaire.

Parmi les conducteurs des entreprises de l'Agriculture et du BTP, l'absence de prime touche plus du 1/3 des salariés. Tandis que dans le Transport, presque les 3/4 ont au moins une prime et plus de la moitié, plusieurs.

Tableau 92

Nombre de primes perçues par les salariés selon le secteur.

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
Pas de prime	36,3	27,0	32,4	26,7	30,4
1 prime	32,0	27,9	28,8	20,5	25,9
2 primes	20,2	22,3	21,7	25,8	23,1
3 primes	11,5	22,8	17,1	27,0	20,6
TOTAL	100	100	100	100	100

Les primes de productivité, d'entretien - non accident sont plus fréquentes dans le secteur des Transports (les premières concernent 36,9 % des conducteurs absents plusieurs jours, les secondes 27,6 % des conducteurs rentrant tous les jours). Tandis que les primes d'ancienneté sont plus fréquentes pour les conducteurs des entreprises du Commerce et de l'Industrie (23,8 %).

Tableau 93

Types de primes perçues par les salariés selon le secteur.

	TYPES ENTREPRISES COMpte PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMpte PROPRE	COMpte AUTRUI	
Pas de prime	36,3	27,0	32,4	26,7	30,4
Productivité	23,5	25,2	23,8	33,4	27,2
Entretien-non accident	17,3	22,2	20,0	25,9	22,1
Ancienneté et autres	22,9	25,6	23,8	14,0	20,3
TOTAL	100	100	100	100	100

Plus le nombre de primes est élevé, plus la proportion de conducteurs travaillant dans des entreprises à multi-établissements est importante :

Tableau 94

		Taux de conducteurs dans les entreprises ayant plusieurs établissements
Parmi les conducteurs ayant :	0 prime	46,0
	1 prime	50,9
	2 primes	66,3
	≥ 3 primes	73,6

Plus il y a de primes intégrées au salaire, plus la proportion de conducteurs touchant de "hauts salaires" est élevée (idem lorsqu'il s'agit d'une prime de productivité).

Tableau 95

		Taux de conducteurs gagnant 5.500 F et plus.
Parmi les conducteurs ayant :	- 0 prime	23,6
	- 1 prime	21,7
	- 2 primes	31,2
	- 3 primes et +	36,8
	- au moins une prime de productivité	35,0
	Ensemble	27,4

5.3. Les avantages sociaux des salariés.

Qu'il s'agisse du 13^e mois ou des mutuelles maladies, les conducteurs du Compte d'Autrui sont plus désavantagés que ceux du Compte Propre. Néanmoins, dans ce dernier secteur, ceux des entreprises Industrielles et Commerciales ont beaucoup plus souvent un 13^e mois.

Tableau 96

Taux de conducteurs salariés ayant des avantages sociaux selon les secteurs.

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
13 ^e mois	32,8	47,5	40,2	27,9	35,8
Retraite	55,9	57,9	57,1	59,5	58,0
Mutuelle	47,9	49,5	48,8	39,2	45,4

Plus les établissements sont grands, plus la proportion de conducteurs ayant des avantages sociaux est importante. A l'exception des retraites complémentaires, les entreprises à multi-établissements offrent plus souvent des avantages sociaux à leurs salariés. Dans le Compte d'Autrui, les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs ont moins souvent un treizième mois (24,3 %) ou une mutuelle (36,2 %) que ceux qui reviennent tous les jours (respectivement 31,3 % et 41,9 %).

5.4. Les rémunérations et les frais de route des salariés.

La quasi totalité des conducteurs absents plusieurs jours consécutifs touchent des frais de route (96 %). Ceux qui rentrent tous les jours sont plus nombreux dans le Compte d'Autrui (74,8) que dans le Compte Propre (68,2 %) à percevoir des frais de route.

Les conducteurs absents plusieurs jours perçoivent des frais de route plus élevés que ceux qui reviennent le soir, et ceci d'autant plus souvent qu'ils ont des salaires plus importants.

Concernant les conducteurs rentrant tous les jours, moins de conducteurs du Compte Propre que du Compte d'Autrui perçoivent des frais de route élevés. Par ailleurs, la liaison entre niveau de salaire et montant des frais de route est moins manifeste que pour les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs.

Niveau des frais de route et salaire. (Tableaux 97 et 98)

Tableau 97

Conducteurs salariés absents plusieurs jours.

	< 4 500 F.	4 500 - 5 500F.	≥ 5 500 F.	ENSEMBLE
< 500 F.	8,1	6,9	2,9	5,9
500 - 1 500F.	29,3	29,7	22,8	27,2
≥ 1 500F.	58,0	60,0	70,3	63,0
Pas de frais	4,6	3,4	4,0	3,9
TOTAL	100	100	100	100

Tableau 98

Conducteurs salariés rentrant tous les soirs.

	< 4 500 F.	4 500 - 5 500F.	≥ 5 500 F.	ENSEMBLE
< 500 F.	41,2	22,1	30,7	31,8
500 - 1500F.	31,0	40,3	34,8	35,2
≥ 1 500F.	0,3	3,5	5,5	2,8
Pas de frais	27,5	34,1	29,0	30,2
TOTAL	100	100	100	100

5.5. Synthèse, rémunération et avantages sociaux.

Globalement, les non-salariés retirent de leur travail des rémunérations plus élevées que les salariés. Parmi les salariés, ceux du CP ont une meilleure couverture sociale, ceux du CA plus souvent des frais de route élevés (certains considèrent ces frais de route comme un sur-salaire ou une compensation intégrée au revenu, beaucoup restant dans la profession se plaignent de cette confusion lorsqu'ils comparent leur situation à celle des autres ouvriers).

Les conducteurs absents plusieurs jours ont des revenus plus importants que leurs collègues rentrant tous les jours. Le niveau de salaire dépend en partie de la taille de l'établissement et de la structure de l'entreprise. Indéniablement, les chances de haut salaire sont davantage liées à l'entreprise qu'à la quantité de travail fournie, compte tenu des habitudes en la matière, propres à chaque sous-groupe.

6. Les conducteurs de P.L. et le temps.

Le chapitre central se concentre sur l'analyse des rapports au temps de production et au temps hors travail des conducteurs de P.L.. Le rapport au temps des différentes catégories de conducteurs est relativement spécifique qu'il s'agisse du temps de travail ou du temps hors travail. Globalement, le "temps unitaire" des transports effectués joue un rôle déterminant dans la différenciation: Les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs ayant le plus souvent à gérer dans le temps du voyage les rapports entre travail et repos tandis que leurs collègues rentrant tous les soirs ont des horaires plus réguliers, la frontière est plus nette entre temps d'activité et temps hors travail.

Le plus souvent, à "temps unitaire" de transport identique, les conducteurs du Compte d'Autrui ont des scores de durée d'activité, d'irrégularité des horaires plus forts ou plus marqués que leurs collègues du Compte Propre. Il est possible de dire qu'il s'agit de deux mondes très différents. Sur certains critères, les groupes semblent se rapprocher mais même dans ce cas les conducteurs "grands routiers" du Transport se distinguent de tous les autres.

Les dispersions sont assez fortes pour toutes les catégories de conducteurs, elles sont plus importantes dans le secteur des Transports et d'autant plus que le "temps unitaire" des transports est plus long.

6.1. Problèmes de définitions.

Plusieurs remarques sont nécessaires avant de présenter les résultats :

. Il existe peu d'enquêtes prenant pour objet le suivi des durées affectées aux différentes activités de travail et hors travail. La plupart des enquêtes budgets-temps ont pour objet les déplacements domicile-travail et la composition des temps hors travail. Le questionnement sur les durées du travail des enquêtes de l'I.N.S.E.E. auprès

des entreprises ou auprès des salariés (enquête emploi) se contentent de recueillir une information globale sur le temps de travail hebdomadaire.

. L'enquête que nous avons menée visait plusieurs objectifs. Certes, il s'agissait de connaître les durées hebdomadaires de travail mais aussi de connaître la répartition entre les diverses activités des conducteurs. Par ailleurs, il fallait établir les rapports entre temps de travail et temps hors travail.

Cette distinction pose une série de problèmes d'accord sur les définitions utilisées. En effet, il existe dans la réglementation du travail des conducteurs de P.L., des notions dérogatives du droit commun du travail qui impliquent une série de précisions et de mise en correspondance des notions utilisées :

Au sens réglementaire, la comptabilisation des temps affectés aux activités de travail renvoie à deux notions distinctes :

- La durée de service comprenant l'ensemble des temps où le chauffeur est à disposition de l'entreprise. Dans ce temps de service, les durées passées en double ou en attente sont comptabilisées.
- La durée effective de travail comptabilise en totalité les temps affectés aux tâches de conduite, de manutention, d'entretien, d'opérations commerciales ou administratives. Le temps passé "en double", un autre conducteur conduisant, vaut 50 % de temps de travail et le temps d'attente 66,6 %.

Or, cette réglementation concerne surtout les conducteurs du secteur des Transports et trouve sa justification dans l'histoire des rapports sociaux dans ce secteur mais aussi dans le particularisme des transports de voyageurs où les ruptures d'horaires sont nombreuses et entraînent des "coupures" dont la durée peut être importante entre deux périodes d'activité ou deux services.

Dans l'enquête dont nous rendons compte, il fallait pouvoir opérer des comparaisons entre les ouvriers en général et les conducteurs, entre des populations de chauffeurs travaillant dans des secteurs différents. Or, les temps d'attente sont au centre de beaucoup de polémiques, lesquelles créent des difficultés conceptuelles dont il fallait sortir. Nous avons pris le parti de considérer ces temps d'attente comme une partie du temps lié à l'activité productive. Ce parti-pris peut être contesté, il repose sur les arguments suivants :

Dans toute chaîne de travaux ou d'opérations, des "temps morts" existent, à des degrés divers. Dans le transport, ils peuvent être importants, en tout cas plus fréquents que dans la plupart des cycles industriels de production du fait même que l'activité de transport relie des cycles de production et des types d'organisations du travail ayant des rythmes et des habitudes spécifiques et différents entre eux. Néanmoins, le cycle de production des transports a sa propre continuité et sa rationalisation entraîne, comme pour les autres, la chasse aux "temps morts". Selon les cas, les transporteurs arrivent plus ou moins à les annuler. S'il en reste, cela est un problème concernant les organisateurs des cycles transport et des cycles production-commercialisation, les conducteurs les subissent. Il convient donc de les considérer au même titre que les aléas de tout cycle productif comme une de ses parties intégrantes. Savoir s'ils doivent être payés est une question à résoudre par les intéressés. Savoir s'ils sont fatigants au même titre que la conduite, la manutention, les activités de gestion des échanges de papiers ou la négociation de fret n'a de sens que dans la perspective considérant que tout retard lié à une rupture de la continuité du travail a pour conséquence impérieuse, l'allongement du temps de service. En effet, le travail en retard peut rarement être redistribué ou accéléré par la coopération de plusieurs ouvriers, il reste donc au conducteur à combler ce retard en travaillant un peu plus tard pour terminer ses livraisons ou pouvoir enchaîner le transport suivant, donc à prendre sur son temps ce que l'organisation économique lui a enlevé de temps efficace.

Ainsi, les durées d'attente au sens strict (les chauffeurs profitant de ces attentes pour prendre un repas, dormir... ont alors ce temps comptabilisé en durée de repos) sont une partie de la durée intégrée au temps de l'activité productive, que nous

appelons durée de travail hebdomadaire ou journalière.

Définitions de l'enquête :

- Durée de travail hebdomadaire ou journalière : l'ensemble des activités déployées y compris les attentes sont comptabilisées à 100 % à l'exception du temps passé en double, un coéquipier conduisant compté à 50 % de son quantum comme durée de travail, sur la base de la semaine ou de la journée de 24 heures.
- Durée de l'amplitude : durée passée à des activités de travail ou de repos (repas, siestes...) comprises entre deux périodes de repos d'au moins 6 heures consécutives.

Les activités relevées dans le carnet de temps^{*} de l'enquête sont les suivantes :

TRAVAIL VEHICULE ROULANT	- conduite	Y
	- astreinte "embarquée"	X
TRAVAIL VEHICULE ARRETE	- manutention, chargement et déchargement	0
	- autres travaux manuels	1
	- formalités et travail commercial	2
	- attentes (ou temps à disposition)	3
REPOS EN	- arrêt, repas, pause, détente	4
VOYAGE	- sommeil en voyage	5
REPOS CHEZ SOI (hors voyage professionnel)	- activités diverses	6
	- sommeil chez soi	7

Autrement dit, les notions de temps de l'activité productive ou de durée hebdomadaire ou journalière de travail sont proches de la notion réglementaire de durée de service. Celle de durée de l'amplitude en est absolument distincte par choix consistant à vouloir rendre compte du travail spécifique des "grands routiers".

* Cf annexe 10 : présentation des documents d'enquête.

En effet, sur la route ceux-ci peuvent limiter des périodes de repos pour se rapprocher d'un point de rupture de charge ou de chargement. Pour la plupart de ceux qui rentrent tous les jours, la période de repos d'au moins six heures se confond en fait avec un repos normal.

6.2. Durée de service et durée de travail effectif.

La réglementation des horaires de travail ne concerne que les salariés, aussi la comparaison entre durée de service et durée de travail effectif ne sera faite que pour eux.

Quel que soit le temps unitaire des transports, les durées de service sont toujours plus élevées pour les conducteurs du Compte d'Autrui (excepté pour les indépendants absents plusieurs jours consécutifs). Plus le temps unitaire de transport est élevé, plus les durées de service sont importantes.

Si globalement les non-salariés ont des durées de service plus élevées, cela est relativement faible pour les conducteurs absents plusieurs jours ($\simeq 1$ heure), relativement plus important pour ceux rentrant tous les jours ($\simeq 2h20$). Néanmoins, dans le secteur des Transports (Compte d'Autrui), les scores des salariés et non-salariés sont équivalents notamment parmi les absents plusieurs jours, parmi les conducteurs rentrant tous les jours, les non-salariés travaillent plus que les salariés (+ 2h 10)

Tableau 99

Moyennes hebdomadaires des durées de service et durée de travail effectif des salariés (temps d'attente = 66,6 % de temps effectif de travail).

Secteur	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble C.A. et C.P.		
	Durée de service		Durée de travail effectif Salariés	Ind.	Salariés		Ind.	Salariés	
	Ind.	Salariés			Durée Service	Travail effectif		Durée Service	Travail effectif
5 jours et plus	74h37*	53h08	51h36	60h44	60h44	57h44	61h34	58h49	55h56
2 à 4 jours	61h23	49h03	48h	51h32	56h10	53h27	54h53	53h44	51h36
Retour tous les jours	45h49	44h42	43h54	50h16	48h06	47h	48h55	45h32	44h39
Ensemble	49h34	45h29	44h37	53h13	53h12	51h15	52h17	48h12	46h57
Durée de service	45h35			53h12			48h28		

* Non significatif, 1 seul individu dans ce cas.

La différence entre durée de service et durée de travail effectif est pour les salariés de 1h15, soit moins d'un quart d'heure par jour travaillé (5,2 jours en moyenne pour la semaine). Néanmoins, cette différence peu marquée pour les conducteurs du Compte Propre est beaucoup plus forte dans le Compte d'Autrui, et ceci d'autant plus que leur "temps unitaire" de transport est plus important (3h et 2h45 pour les absents > 5 jours et 2 à 4 jours -soit 30 à 35 minutes par jour travaillé-, 1h05 pour ceux rentrant chaque jour -soit moins d'un quart d'heure par jour-).

6.3. Cadre général du travail ou du temps d'activité productive.

Le temps de travail s'échelonne sur plus de cinq jours hebdomadaires dont presque cinq sont consacrés à la conduite. La différence entre nombre total de jours travaillés et jours avec au moins une heure de conduite montre que la multi-activité concerne beaucoup de conducteurs. La production moyenne journalière de traction est d'environ 260 km, elle varie du simple à plus du double selon les catégories de conducteurs considérés. Les durées hebdomadaires ou journalières de travail sont plus élevées que pour les autres ouvriers (48,2 h pour les conducteurs de PL contre 39,1 h et 40,3 h pour les ouvriers qualifiés de type industriel et de type artisanal, 39,8 h pour l'ensemble des ouvriers).

Tableau 100

Moyennes générales définissant le cadre de l'activité productive.

	AUTRES SECTEURS COMpte PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMpte D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
Durée journalière de travail	10,1 h	8,9 h	10,8 h	9,4 h	9,4 h
σ Moyen	$\pm 1,4$	$\pm 1,2$	$\pm 1,5$	$\pm 1,5$	$\pm 1,5$
Nombre de jours de travail moyen dans la semaine	5,1 j	5,1 j	5,4 j	5,2 j	5,2 j
σ Moyen	$\pm 0,6$	$\pm 0,6$	$\pm 0,6$	$\pm 0,6$	$\pm 0,6$
Nombre de jours de travail avec conduite d'au moins une heure	4,5 j	4,7 j	5,2 j	4,9 j	4,8 j
σ Moyen	$\pm 0,9$	± 1	$\pm 0,6$	$\pm 0,6$	$\pm 0,9$
Kilométrage moyen par jour avec conduite	380 Km	187 Km	423 Km	249,5 Km	259,8 Km
σ Moyen	$\pm 86,2$	$\pm 76,6$	$\pm 90,3$	$\pm 95,6$	$\pm 110,6$
Durée moyenne hebdomadaire de travail	51,6 h	44,4 h	58,6 h	48,2 h	48,2 h
σ Moyen	$\pm 10,2$	$\pm 8,5$	$\pm 10,3$	± 9	-

6.4. Durée hebdomadaire consacrée à des activités productives.

6.4.1. Le secteur et la situation de travail.

Si globalement les conducteurs du Transport consacrent davantage de temps aux activités productives que leurs collègues du CP, ceux-ci se différencient : Ils sont plus nombreux à travailler plus de 48 heures dans les entreprises Industrielles et Commerciales que dans les entreprises Agricoles et BTP.

Tableau 101

VARIABLE EN LIGNES : DUREE DE TRAVAIL HEBDOMMAIRE

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
- DE 40H	21.73	19.01	20.87	7.25	15.72
40 A 44H	25.60	31.04	27.66	12.27	21.84
44 A 48H	23.88	17.23	20.70	14.64	18.41
48 A 52H	15.44	11.86	13.24	13.71	13.42
52 A 56H	6.55	8.27	7.75	14.95	10.47
56 A 64H	4.54	8.86	6.52	21.72	12.26
+ DE 64H	2.27	3.73	3.28	15.46	7.88
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

A "temps unitaire" de transport identique, les conducteurs du CP travaillent moins que ceux du CA.

Tableau 102

VARIABLE EN LIGNES : DUREE DE TRAVAIL HEBDOMMAIRE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- DE 40H	6.93	22.83	2.35	11.56	15.72
40 A 44H	15.12	29.43	2.83	20.58	21.84
44 A 48H	17.75	21.11	9.34	19.31	18.41
48 A 52H	16.37	12.80	9.76	17.19	13.42
52 A 56H	16.09	6.57	16.33	13.74	10.47
56 A 64H	15.95	5.18	31.27	13.32	12.26
+ DE 64H	11.79	2.07	28.13	4.30	7.88
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

6.4.2. Temps des activités productives selon la taille des établissements.

Globalement, les moyennes des durées de service effectuées par les conducteurs sont peu différentes, quelle que soit la taille de l'établissement, excepté dans les plus grands (500 salariés ou plus). Néanmoins, les dispersions autour des moyennes sont plus importantes dans le secteur du Compte d'Autrui dont la population est moins homogène sur le plan des situations de travail que dans le Compte Propre.

Tableau 103

Durées de travail des salariés selon la taille de l'établissement (moyennes et dispersions).

Secteur Taille	Ensemble		C P		C A	
	\bar{m}	σ	\bar{m}	σ	\bar{m}	σ
1 - 5	49 h 09	10 h 37	44 h 45	8 h 18	52 h 57	12 h
6 - 9	48 h 24	10 h 40	44 h 17	8 h 28	54 h 47	10 h 36
10 - 49	48 h 33	9 h 25	46 h 08	8 h 16	52 h 52	9 h 46
50 - 99	47 h 13	8 h 46	45 h 23	8 h	52 h 13	8 h 44
100 - 199	48 h 58	10 h	45 h 12	7 h 42	54 h 18	10 h 30
200 - 499	47 h 32	8 h 43	45 h 45	7 h 45	53 h 28	9 h 09
500 - 999	43 h 53	8 h 18	42 h 24	6 h 50	50 h 24	10 h 40
1000 et +	43 h 22	4 h 07	43 h 22	4 h 07	-	-
S. R.	48 h 42	13 h 07	47 h 58	12 h 09	51 h 17	15 h 51
Ensemble	48 h 12	9 h 40	45 h 28	8 h 06	53 h 12	10 h 19

Le tableau général de répartition des salariés appartenant à des établissements de tailles différentes en fonction de la durée de service montre :

- qu'une proportion presque équivalente de conducteurs dans les petits (< 10) et les grands (50 et plus) établissements travaillent 56 h ou plus.
- que la proportion de conducteurs travaillant 48 h ou plus est un peu plus faible dans les grands établissements que dans les petits (37,4 % contre 48,1 %).

Tableau 104

Répartition des conducteurs salariés selon la durée de service en fonction de la taille de l'établissement.

	< 10 s.	10 - 49 s.	≥ 50 s.	ENSEMBLE
< 44 H	38,9	35,7	41,3	38,5
44 - 48 H	13,0	18,2	21,3	18,3
48 - 52 H	13,5	16,9	10,9	13,9
52 - 56 H	14,7	10,0	9,3	10,7
> 56 H	19,9	19,2	17,2	18,6
TOTAL	100	100	100	100

Une petite tendance apparait donc où la taille de l'établissement aurait un effet général sur la fréquence des durées de travail de 48 h ou plus. Mais, dans la mesure où une proportion semblable de conducteurs se situe indépendamment de la taille sur les valeurs extrêmes (56 h et plus), il convient de regarder le détail de ces résultats.

- a - Les conducteurs salariés absents plusieurs jours consécutifs :
S'ils travaillent dans des entreprises du Compte d'Autrui, l'effet de la taille de l'établissement diffère du cadre général : aussi nombreux à travailler 48 h ou plus, quelle que soit la taille de l'établissement, ils ont tendance à être plus nombreux à travailler 56 h ou plus dans les établissements les plus grands.

Tableau 105 Durée de service et taille de l'établissement pour les conducteurs salariés du CA absents plusieurs jours.

	< 10 s.	10 - 49 s.	≥ 50 s.	ENSEMBLE
< 48 h	12,3	13,8	12,2	12,8
48 - 56 h	30,7	28,1	25,7	28,1
> 56 h	57,0	58,1	62,1	59,1
TOTAL	100	100	100	100

S'ils travaillent dans les entreprises du Compte Propre l'effet de taille est très perceptible.

Tableau 106 Durée de service et taille de l'établissement pour les conducteurs salariés du CP absents plusieurs jours.

	≤ 49 s.	≥ 50 s.	ENSEMBLE
< 48 h	34,4	47,0	41,5
48 - 56 h	36,8	32,0	34,1
> 56 h	28,8	21,0	23,4
TOTAL	100	100	100

b- Les conducteurs salariés rentrant tous les jours.

Pour les conducteurs travaillant dans les entreprises du Compte d'Autrui, il n'y a pas d'effet linéaire lié à la taille sur la proportion de conducteurs travaillant 48 h et plus : c'est dans les établissements de 10 à 49 salariés que l'on trouve la plus forte proportion de conducteurs travaillant plus de 48 heures : (50,6 % contre 45,8 % dans les petits établissements et 44,8 % dans les plus grands).

Tableau 107 Durée de service et taille de l'établissement pour les conducteurs salariés du CA rentrant tous les jours.

	< 10 s.	10 - 49 s.	≥ 50 s.	ENSEMBLE
< 44 h	38,1	31,0	33,4	33,6
44 - 48 h	16,1	18,4	21,8	18,8
48 - 52 h	18,1	19,6	16,6	18,3
> 52 h	27,7	31,0	28,2	29,3
TOTAL	100	100	100	100

- Pour ceux travaillant dans les entreprises du Compte Propre, l'effet de taille est assez manifeste: 20,1 % seulement de ceux des plus grands établissements travaillent plus de 48 h. Mais c'est aussi dans les établissements moyens que se trouve la plus forte proportion de conducteurs travaillant plus de 48 heures.

Tableau 108 Durée de service et taille de l'établissement pour les conducteurs salariés du CP rentrant tous les jours.

	< 10 s	10 - 49 s.	≥ 50 s.	ENSEMBLE
< 44 h	58,0	47,0	56,0	52,5
44 - 48 h	14,0	21,4	23,9	21,0
48 - 52 h	14,0	17,1	8,2	13,1
> 52 h	14,0	14,5	11,9	13,4
TOTAL	100	100	100	100

Au total, l'effet de taille de l'établissement sur la fréquence des faibles durées de travail concerne les conducteurs du Compte Propre, pas les conducteurs du Compte d'Autrui et ceci d'autant moins qu'ils effectuent des transports nécessitant d'être absents plusieurs jours consécutifs.

Par contre, on constate globalement une moindre fréquence des durées élevées de travail dans les entreprises à établissements multiples que dans celles n'en ayant qu'un, excepté pour les conducteurs salariés du CA absents plusieurs jours, lesquels sont aussi nombreux à travailler 56 h et plus, quelle que soit la structure de l'entreprise. (61,0 % dans les entreprises à établissements multiples et 57,2 % dans les entreprises n'en ayant qu'un travaillent \geq 56 h).

6.5. Durées des amplitudes et travail de nuit.

Des commentaires identiques concernent les durées de l'amplitude. Néanmoins, les amplitudes élevées concernent essentiellement les conducteurs absents plusieurs jours. Le rythme de travail des "grands routiers" est fort différent de celui de leurs collègues, il est dominé par le phénomène de report des temps d'activité à des moments habituellement consacrés aux repos, comme en témoignent les statistiques sur le nombre de nuits ou parties de nuits travaillées chaque semaine*.

* Le travail de nuit est compris entre 22 heures et 5 heures du matin. Il est essentiellement consacré à la conduite.

Tableau 109

VARIABLE EN LIGNES : DUREE MOYENNE DE L'AMPLITUDE JOURNALIERE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- DE 10H	8.99	42.89	3.61	33.47	31.44
10 A 11H	20.19	33.56	5.54	27.06	26.27
11 A 12H	22.68	13.92	16.69	20.16	17.43
12 A 13H	13.42	4.85	17.53	11.56	9.10
+ DE 13H	34.72	2.78	56.63	7.75	15.77
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Tableau 110

VARIABLE EN LIGNES : NOMBRE DE NUITS (OU PARTIE DE NUITS) TRAVAILLEES

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
0 NUIT	26.87	82.34	8.61	72.10	62.96
- 2 NUITS	45.57	3.81	29.88	9.87	12.86
+ 2 NUITS	27.56	13.85	61.51	18.04	24.18
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

6.6. La composition du temps de l'activité productive.

6.6.1. Généralités.

La structuration du temps de l'activité productive marque singulièrement la spécificité de métiers différents. Les profils moyens de l'activité des conducteurs sont très contrastés :

- Les "grands routiers" conduisent toujours plus que leurs collègues mais ils ont des temps d'attente notoirement

plus élevés dans le CA que dans le CP. Par contre, les conducteurs du CP consacrent davantage de temps aux manutentions autres que le chargement.

- Les conducteurs revenant tous les jours se caractérisent par des temps de manutention liés au chargement, plus importants que les "grands routiers". Là encore, les temps d'attente sont plus élevés dans le CA, les autres travaux manuels concernant davantage ceux du CP. Le temps consacré à la conduite différencie nettement les conducteurs des deux secteurs.

Tableau 111

Profils des répartitions du temps d'activité productive.

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
Conduite	60,0	49,3	63,8	56,0	54,8
Astreinte embarquée	0,9	0,7	1,2	0,6	0,8
Manutention Chargt./Déchargt.	22,4	33,0	18,7	30,0	28,4
Autres travaux manuels	9,6	11,3	4,8	6,0	8,5
Formalités et travail commercial	3,3	2,7	3,0	2,7	2,9
Attentes	3,8	3,0	8,5	4,7	4,6
Ensemble du travail	100	100	100	100	100
Ensemble en heures	51,6 ^H	44,4 ^H	58,6 ^H	48,2 ^H	48,2 ^H
Variation de l'ensemble	+ 10,2	+ 8,5	+ 10,3	+ 9	+ 10,5

6.6.2. Durées et taux de conduite

Les durées de conduite sont assez faibles dans le Compte Propre, plus élevées dans le Compte d'Autrui mais relativement moins importantes que ne le laisseraient supposer les niveaux de la durée de travail total hebdomadaire.

Tableau 112

Durées de conduite (moyennes et dispersions).

Secteurs Statuts Découchage	ENSEMBLE				COMPTE PROPRE				COMPTE D'AUTRUI			
	Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés	
	m	σ	m	σ	m	σ	m	σ	m	σ	m	σ
≥ 4 fois/ semaine	38 H 43	7 h 48	37 H 43	9 h 58	21 H 45*	-	33 H	10 h 06	39 H 49	6 h 43	39 H 41	9 h 15
1 à 3 fois / semaine	33 H 04	12 h 28	32 H 45	8 h 49	28 H 07	9 h 30	29 H 16	8 h 58	35 H 37	13 h 03	34 H 32	8 h 14
Rentre chez soi tous les soirs	25 H 03	9 h 24	23 H 16	9 h 33	20 H 31	6 h 42	22 H 03	9 h 15	27 H 02	9 h 43	27 H 05	9 h 17
Ensemble	28 H 58	11 h 04	26 H 18	10 h 56	21 H 43	7 h 30	23 H 10	9 h 49	31 H 20	11 h 02	32 H 02	10 h 34

* Chiffre non significatif.

Les taux de conduite sont très différenciés selon le secteur et le temps unitaire des transports.

Tableau 113

Taux de conduite (moyennes et dispersions)

Secteurs Statuts Découchage	ENSEMBLE				COMPTE PROPRE				COMPTE D'AUTRUI			
	Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés	
	m	σ	m	σ	m	σ	m	σ	m	σ	m	σ
≥ 4 fois/ semaine	63,9	13,2	64,3	12,1	29,1*	-	61,8	14,5	66,2	10,1	65,3	10,9
1 à 3 fois / semaine	60,0	20,1	60,7	12,8	45,5	14,0	59,7	15,3	67,5	18,5	61,2	11,4
Rentre chez soi tous les soirs	51,4	14,1	50,5	17,3	46,0	14,4	48,9	17,6	53,8	13,3	55,5	15,3
Ensemble	55,0	15,6	53,5	17,0	45,1	14,4	50,3	17,7	58,5	14,5	59,3	14,1

* Le nombre de personnes de cette catégorie est faible. C'est une valeur indicative.

Les taux de conduite des conducteurs de l'Agriculture et BTP sont particulièrement faibles.

Tableau 114

Proportion de conducteurs salariés ayant \geq 50 % de leur temps consacré à la conduite,

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
Retour tous les jours	45,6	51,1	48,9	62,2	52,2
Absents au moins deux jours	74,4	82,6	78,5	90,5	86,7
Ensemble	47,7	56,3	52,5	75,8	60,7

La liaison entre durée de travail et taux de conduite est très nette pour les conducteurs salariés rentrant tous les jours, quel que soit leur secteur d'activité.

Pour les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs, les taux de conduite ont une signification particulière. Ayant un nombre plus faible de livraison à effectuer et davantage de kilomètres à parcourir, ils ont des taux de conduite beaucoup plus élevés. Il est intéressant de regarder les effets d'une plus ou moins grande concentration de leur temps consacré à la conduite par rapport à la durée globale de travail : s'il existe une liaison générale entre

taux de conduite et durée de travail élevée, il faut noter que la tendance s'inverse pour les taux de conduite les plus forts des conducteurs "grands routiers".

Tableau 115

Taux de conduite et durée de travail des "grands routiers" salariés

Taux de conduite Durée de travail.	< 50 %	50 à 60 %	60 à 70 %	> 70 %	E
< 56 h	69,3	56,3	38,3	57,2	51,8
≥ 56 h	30,7	43,7	61,7	42,8	48,2
Ensemble	100	100	100	100	100

Cela indique un effet positif de la spécialisation des tâches qui semble dans ce cas plus lié à des créneaux de transport qu'à l'organisation générale du travail au plan de l'entreprise. La fréquence des taux de conduite ne varie ni en fonction de la taille de l'établissement, ni selon la structure de l'entreprise.

6.6.3. Les attentes

Les durées d'attente sont notoirement plus importantes dans le Compte d'Autrui que dans le Compte Propre (environ le double lorsque le temps unitaire dépasse la journée, plus élevées de 25 % lorsque les conducteurs reviennent tous les jours). La durée hebdomadaire moyenne d'attente est, pour les salariés, d'autant plus forte que "le temps unitaire" des transports est plus long. Concernant les non-salariés, il n'existe pas de relation linéaire entre l'importance du "temps unitaire" des transports et les durées d'attente. Dans le Compte d'Autrui, les non-salariés rentrant tous les jours ont des durées d'attente doubles de celles de leurs collègues salariés.

Tableau 116

Durées d'attente (moyennes et dispersions).

Secteur Statuts Astreinte	Ensemble				C.P.				C.A.			
	Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés	
	\bar{m}	σ	\bar{m}	σ	\bar{m}	σ	\bar{m}	σ	\bar{m}	σ	\bar{m}	σ
> 4 fois/sem.	5h56	4h16	5h08	5h04	-	-	3h04	4h26	6h19	4h	6h	5h04
1/3 fois/sem.	3h16	3h10	4h16	4h57	1h51	3h03	2h06	2h36	4h	2h56	5h24	5h29
rentre chez soi tous les soirs	3h50	5h52	1h43	3h55	2h	3h13	1h35	3h53	4h37	6h34	2h10	4h02
Ensemble	4h13	5h21	2h28	4h18	1h54	3h08	1h42	3h53	5h	5h43	3h53	4h55

Les fortes dispersions des durées d'attente sont liées à deux phénomènes :

- une forte proportion de conducteurs n'ont pas d'attente, notamment parmi ceux du Compte Propre rentrant tous les jours, tandis qu'une quantité non négligeable ont des attentes correspondant à plus de 5 % de leur durée de service (notamment parmi les "grands routiers" du Compte d'Autrui).

- Les attentes constituent un "aléas" entravant la continuité de certains types de transport. En effet les moyennes de la durée d'une plage d'attente sont élevées mais la dispersion de ces moyennes l'est plus encore. Cela montre la discontinuité de leur périodicité et de leur durée unitaire.

Autrement dit, certains créneaux de trafic permettent la réduction des attentes ou leur suppression, tandis que d'autres sont structurellement soumis à des risques d'attente dont il semble bien qu'elles soient relativement peu prévisibles.

Tableau 117

VARIABLE EN LIGNES : PROPORTION D'ATTENTE DANS LE TEMPS DE TRAVAIL					
	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
0%	32.96	60.21	11.87	47.19	46.94
- DE 5%	41.69	23.18	32.89	25.77	26.84
+ DE 5%	25.35	16.61	55.24	27.04	26.22
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Taux moyen des atten- tes dans la durée de service	3,8 %	3 %	8,5 %	4,7 %	4,6 %
Moyenne de la durée des plages d'attente	54 mn	24 mn	1h30	30 mn	36 mn
<i>Dispersion</i>	<i>+ 1h</i>	<i>+ 42 mn</i>	<i>+ 1 h</i>	<i>+ 42 mn</i>	<i>+ 54 mn</i>

La plus ou moins forte importance des attentes dans le temps de service a des conséquences sur la productivité du travail de traction des conducteurs du Compte d'Autrui et les conditions générales de travail de ceux d'entre eux absents plusieurs jours consécutifs. Elle n'a pas d'effet pour les conducteurs du Compte Propre.

Ainsi, parmi les conducteurs salariés du Compte d'Autrui ayant des durées faibles d'attente, ou pas de rupture de cette nature, la fréquence des taux de conduite élevée est plus forte que pour leurs collègues ayant davantage d'attente.

Tableau 118 : Taux de conduite selon l'importance de l'attente des conducteurs salariés du Compte d'Autrui absents plusieurs jours.

Taux de conduite \ Taux d'attente	≤ 5 %	> 5 %	Ensemble
< 60 %	30.7	35.1	33.0
60 à 70 %	32.7	47.3	40.6
> 70 %	36.6	17.6	26.4
Ensemble	100	100	
% Ligne	46.1	53.9	100

Tableau 119 : Taux de conduite selon l'importance de l'attente des conducteurs salariés du Compte d'Autrui rentrant tous les jours.

Taux de conduite \ Taux d'attente	Pas d'attente	Attente	Ensemble
< 50 %	33,3	42,3	37,9
50 à 60 %	19,8	22,5	21,2
> 60 %	46,9	35,2	40,9
Ensemble	100	100	
% Ligne	48,5	51,5	100

De même, la fréquence des durées de travail élevées est plus forte pour les conducteurs salariés du Compte d'Autrui absents plusieurs jours, lorsque leur taux d'attente est supérieur à 5 % de la durée de service.

Tableau 120 : Durée de service selon l'importance de l'attente des conducteurs salariés du Compte d'Autrui absents plusieurs jours.

Durée de service \ Taux d'attente	< 5 %	> 5 %	Ensemble
	< 56 h	50,9	33,0	41,3
> 56 h	49,1	67,0	58,7
Ensemble	100	100	-
% Ligne	46,1	53,9	100

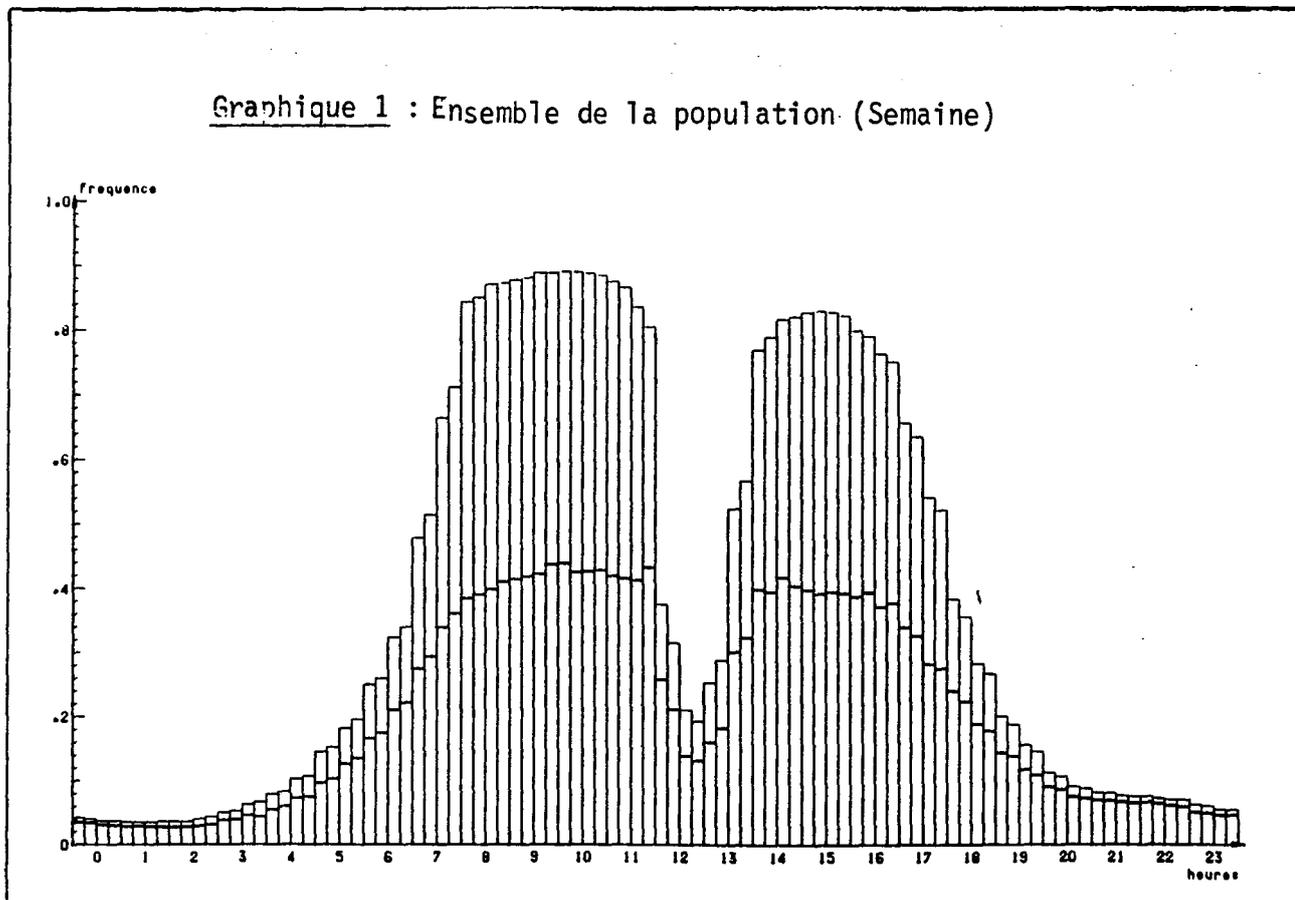
Comme les taux de conduite, les taux d'attente sont peu sensibles à la taille de l'établissement et à la structure de l'entreprise. De sorte que la rationalisation des processus de transport par l'élimination des temps morts est moins un problème d'organisation générale du processus de production au niveau de l'entreprise employant les roulants qu'un problème plus ou moins soluble au plan de chaque créneau de transport considéré.

6.7. Les moments du travail et de la conduite.

Pour étudier et visualiser les rythmes de travail et de conduite, une journée moyenne a été considérée, correspondant au cumul des moments consacrés au travail et à la conduite du lundi au vendredi. Par ailleurs, les graphiques des moments de travail du samedi et du dimanche sont présentés : ils ne concernent que les conducteurs absents plusieurs jours.

6.7.1. Rythme de la semaine "normale".

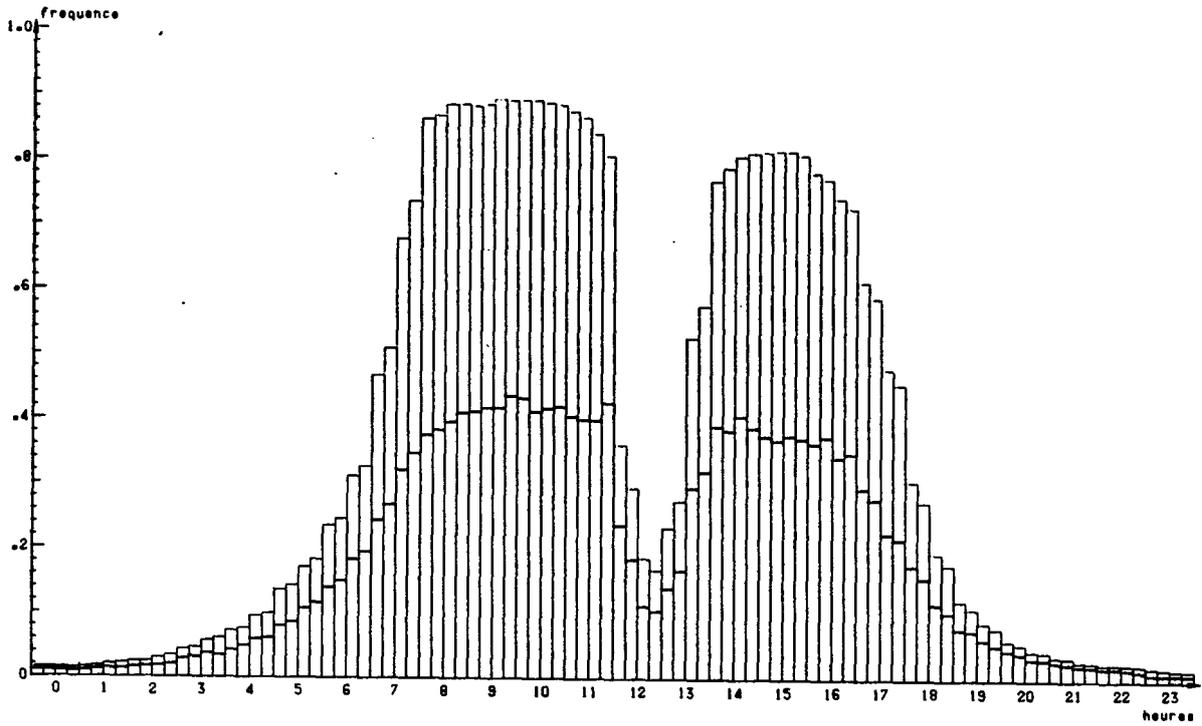
Globalement, le travail se confond avec l'activité de conduite entre 20 h et 4 h du matin. A partir de cette heure, il y a une forte progression du nombre de conducteurs en activité, laquelle est intense de 7 h à 11 h 30 puis de 13 h 30 à 17 h. Durant ces phases de haute activité, la conduite représente la moitié du travail. Durant les phases moins intenses, la conduite représente toujours une proportion plus importante de l'activité globale.



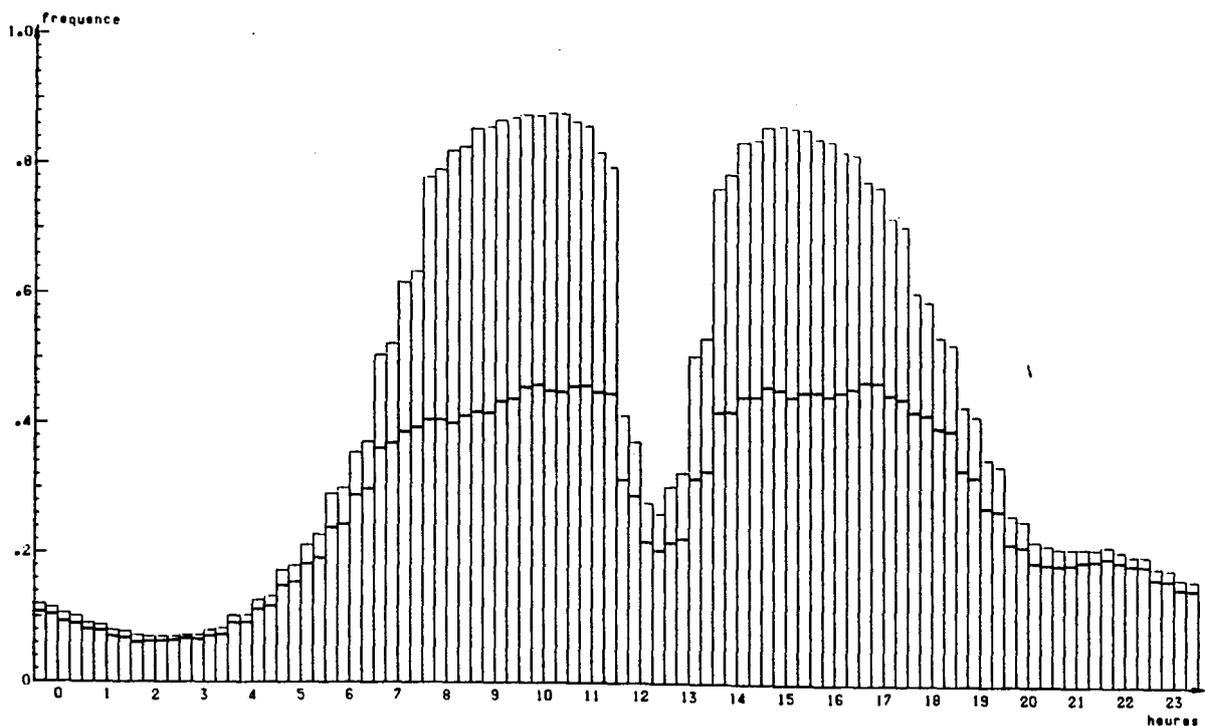
Légende : trait gras = % de conducteurs conduisant aux différents moments de la journée.

trait maigre = % de conducteurs travaillant aux différents moments de la journée.

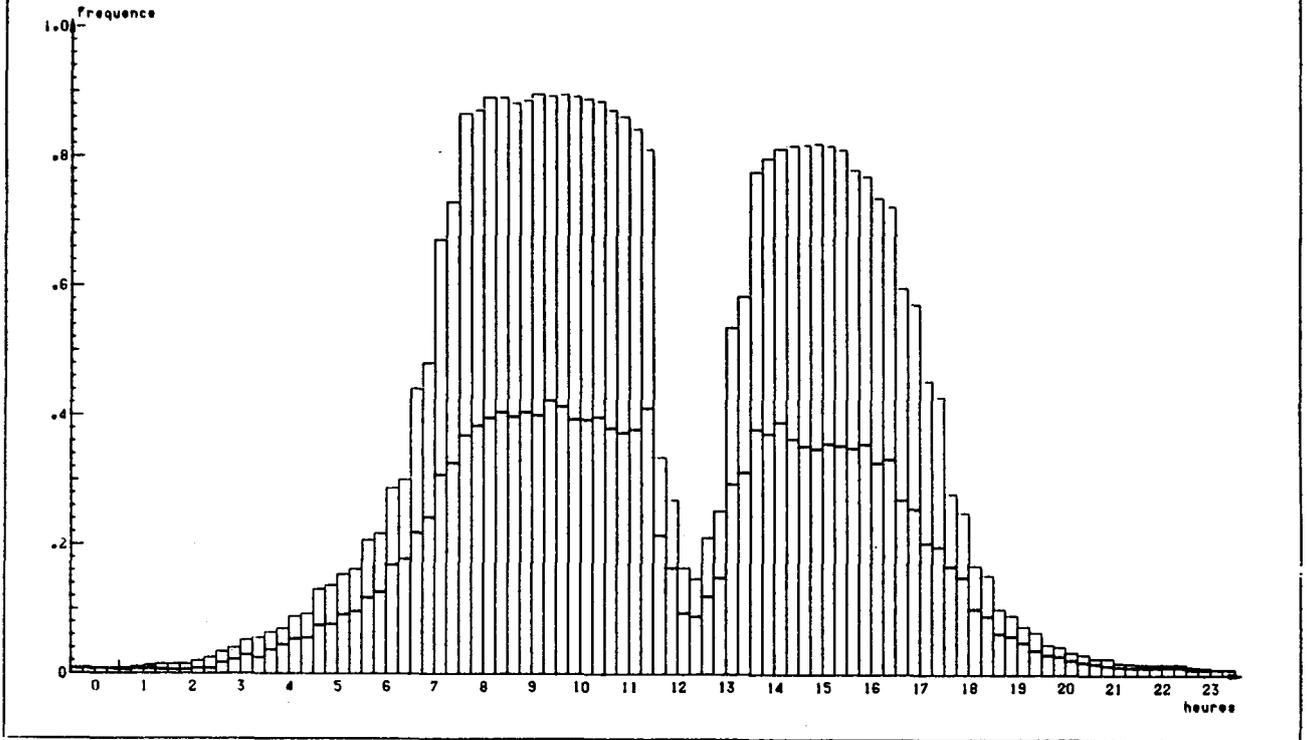
Graphique 2 : Ensemble des conducteurs rentrant tous les jours.
(Semaine)



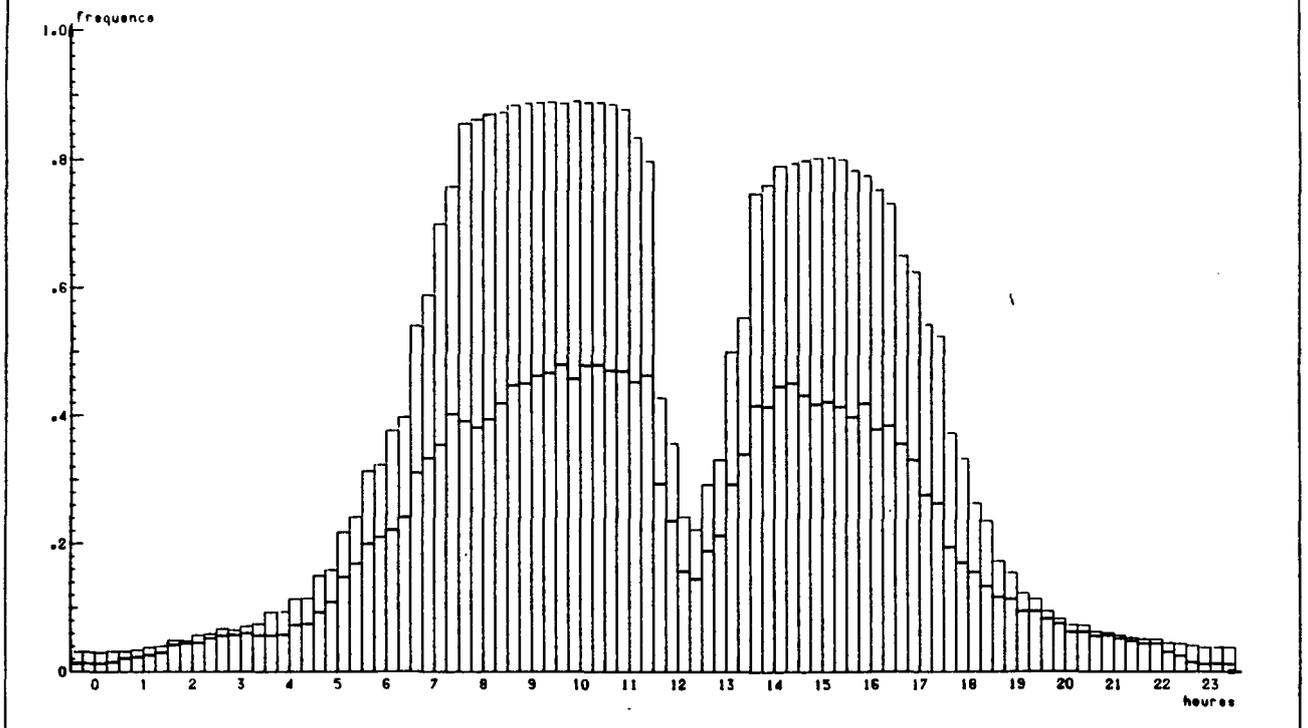
Graphique 3 : Ensemble des conducteurs absents plusieurs jours.
(semaine)



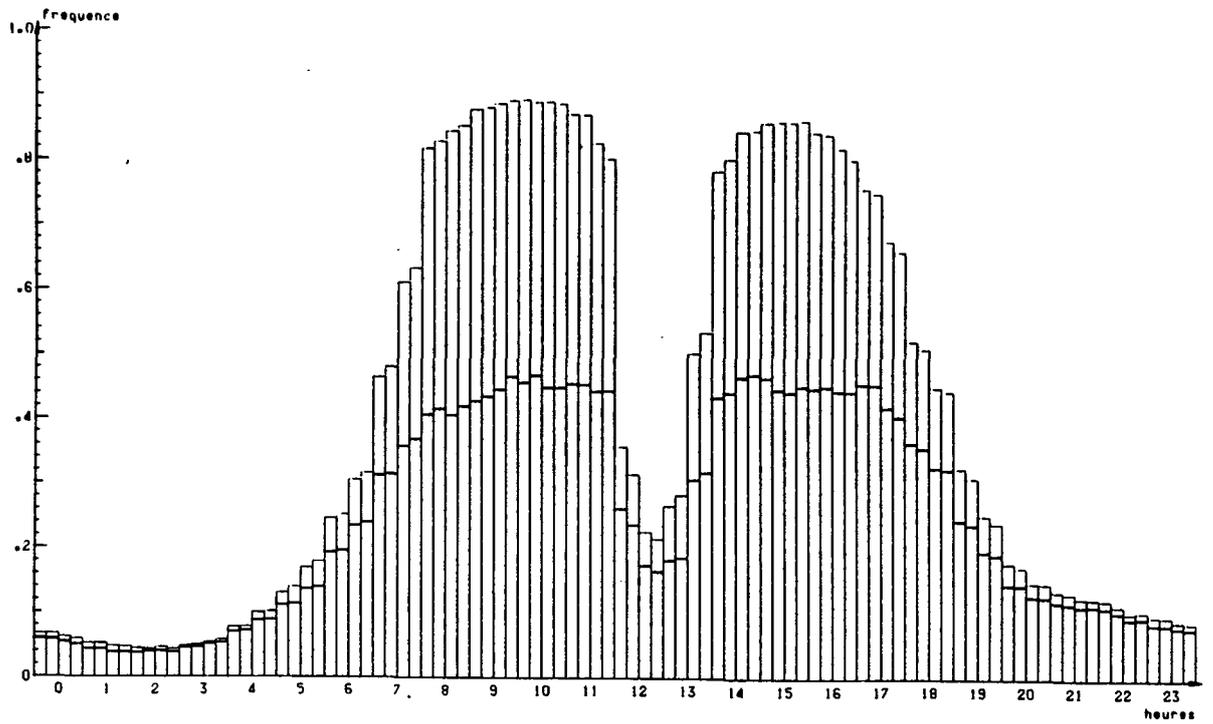
Graphique 4 : Conducteurs du CP rentrant tous les jours.
(semaine)



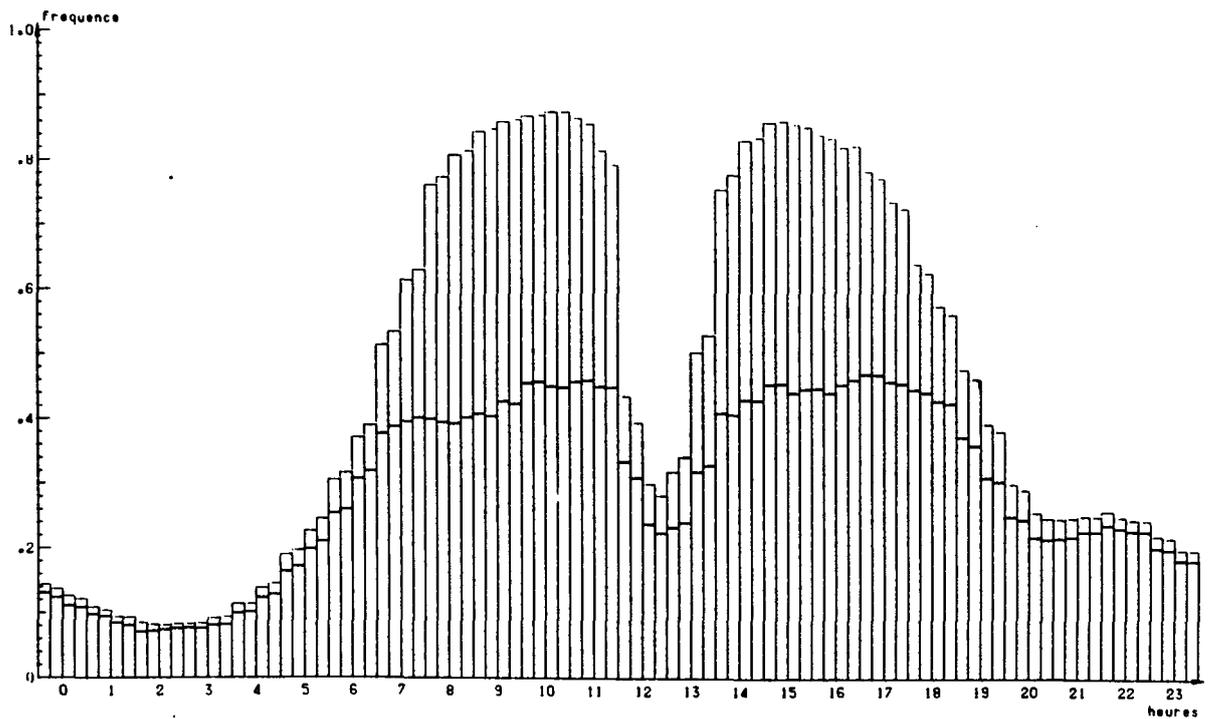
Graphique 5 : Conducteurs du CA rentrant tous les jours.



Graphique 6 : Conducteurs du CP absents plusieurs jours.
(semaine)



Graphique 7 : Conducteurs du CA absents plusieurs jours.

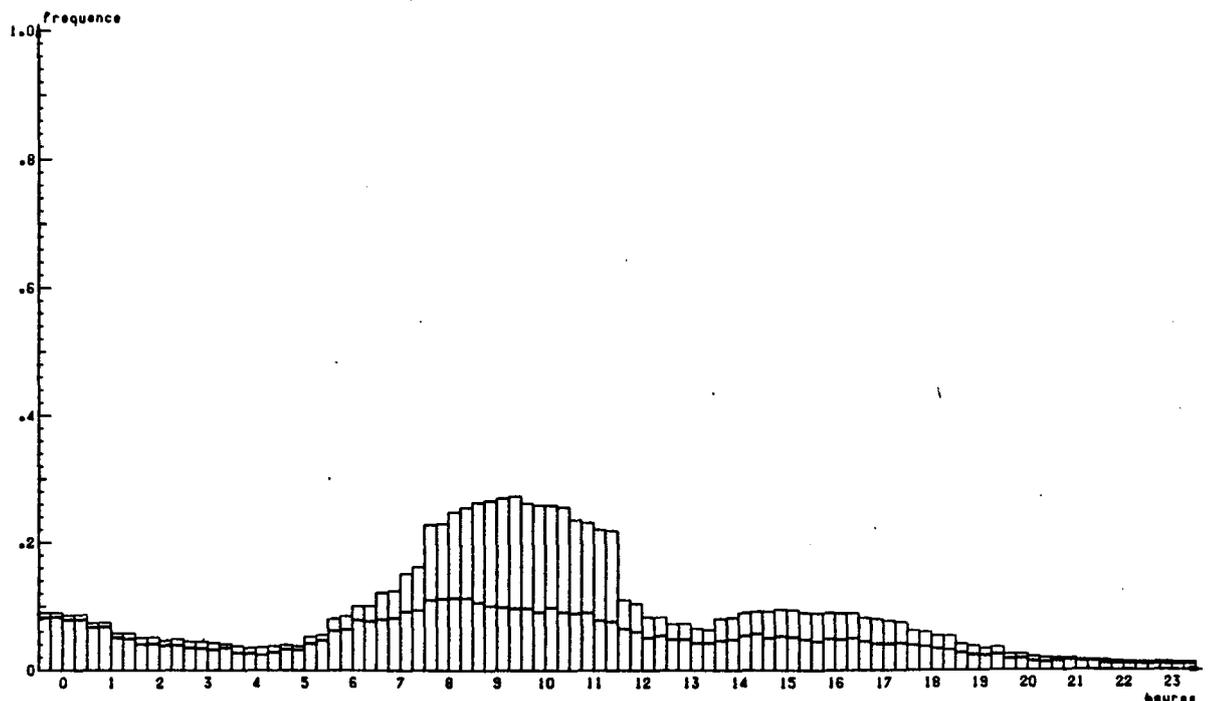


6.7.2. Le samedi et le dimanche.

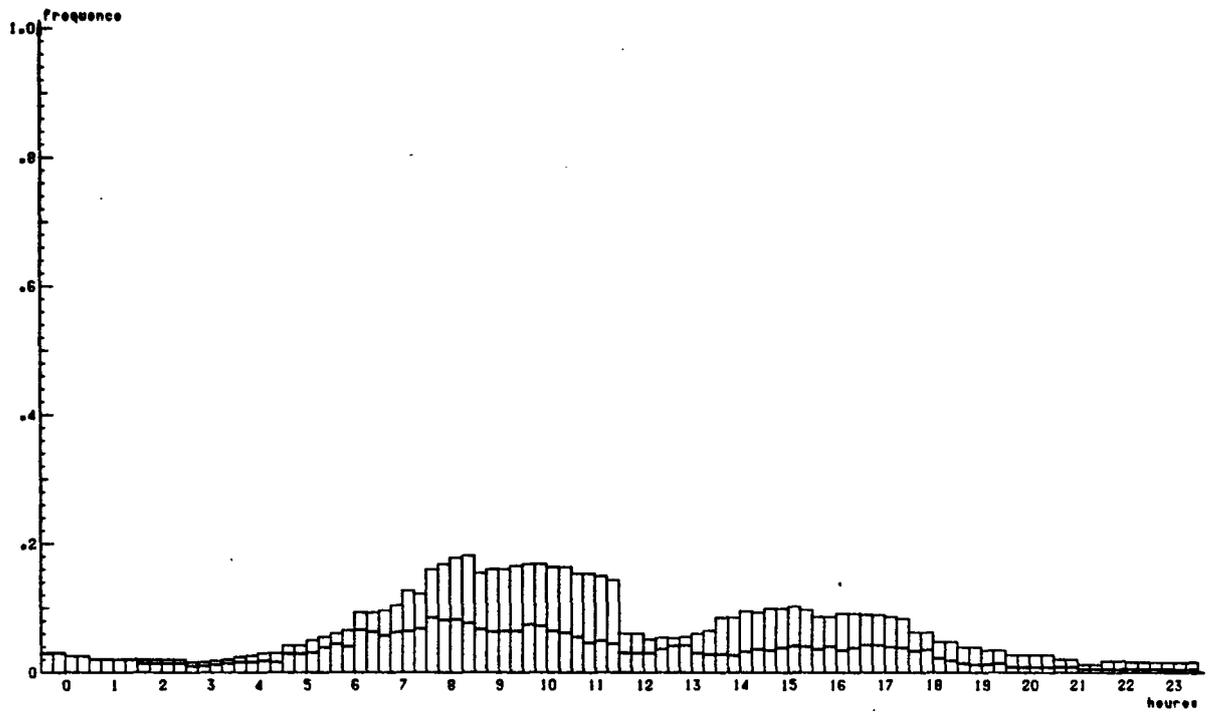
Ces courbes de fréquence ne concernent que les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs. Le travail durant ces deux jours est évidemment beaucoup moins intense. Néanmoins, les retours dans la nuit du vendredi au samedi sont encore assez fréquents et se prolongent durant une partie de la matinée, pour les conducteurs du CA essentiellement. De 7 h à 11 h 30, l'intensité de travail est assez élevée et correspond aux tâches d'entretien, de gestion des papiers du retour... elle décroît nettement dans l'après-midi.

Le dimanche, on constate un début d'activité à partir de 20 h 30 ($f = 5 \%$) qui double à partir de 21 h 30, la semaine commence alors pour quelques uns des conducteurs du CA ($f = 10 \%$).

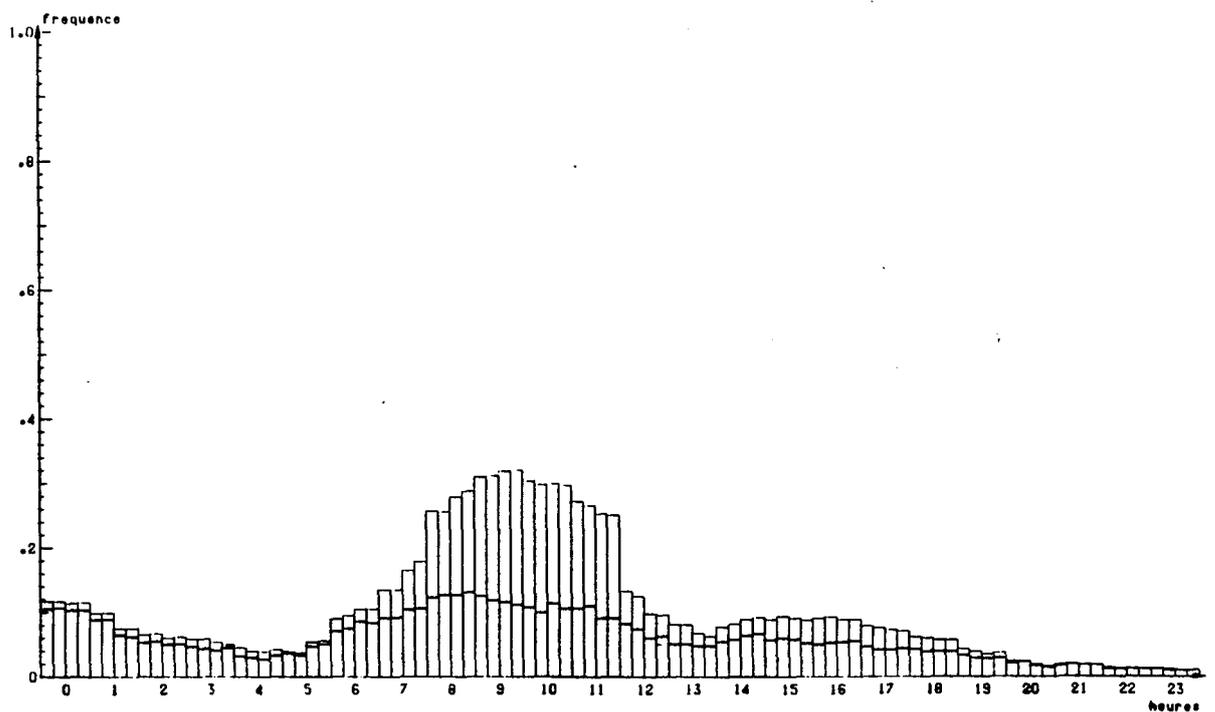
Graphique 8 : Ensemble des conducteurs absents plusieurs jours.
(samedi)



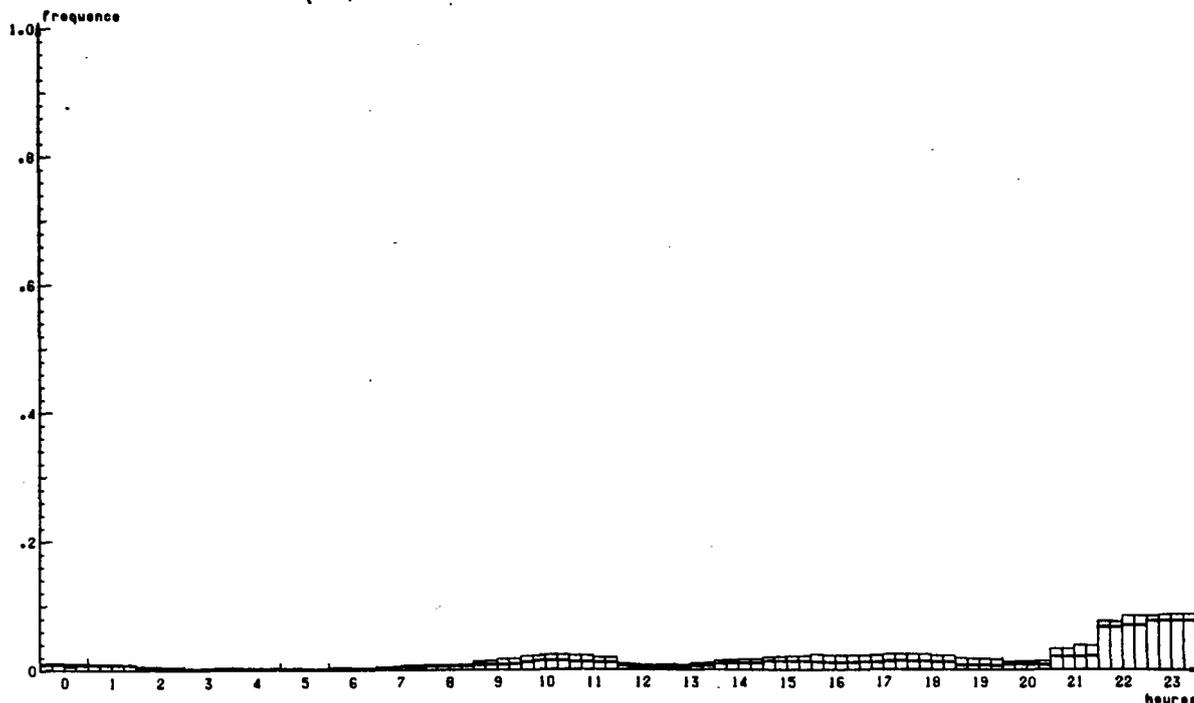
Graphique 9 : Conducteurs du CP absents plusieurs jours.
(samedi)



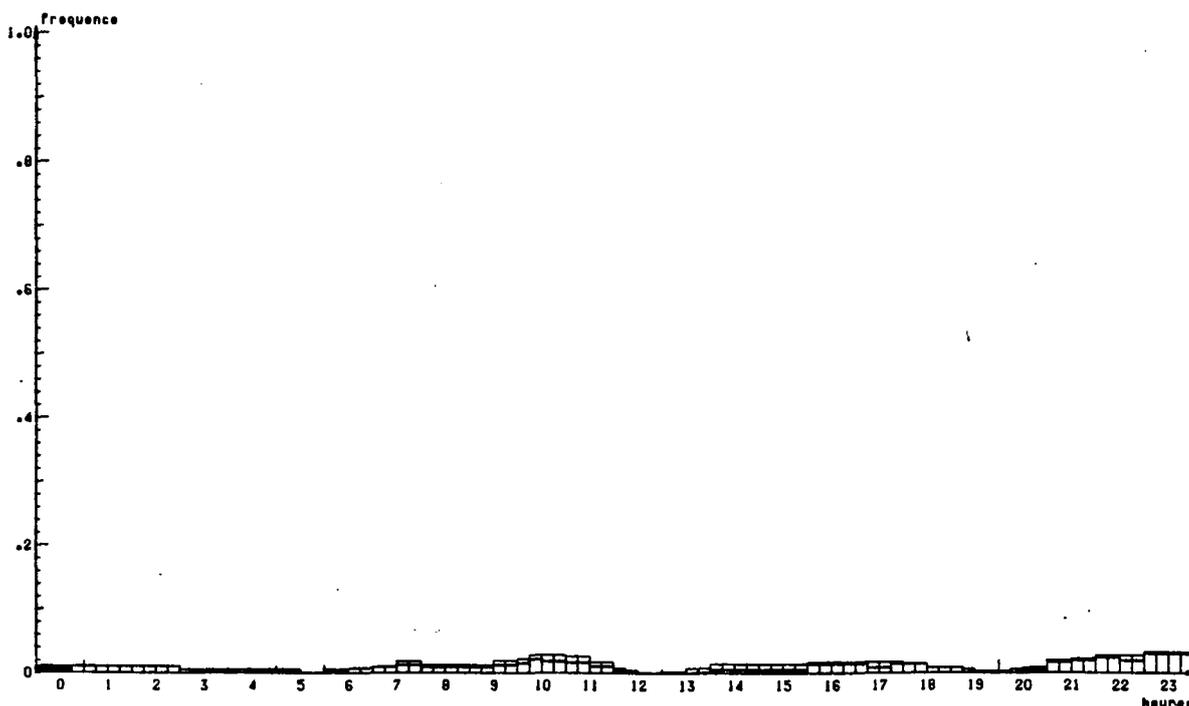
Graphique 10 : Conducteurs du CA absents plusieurs jours.
(samedi)



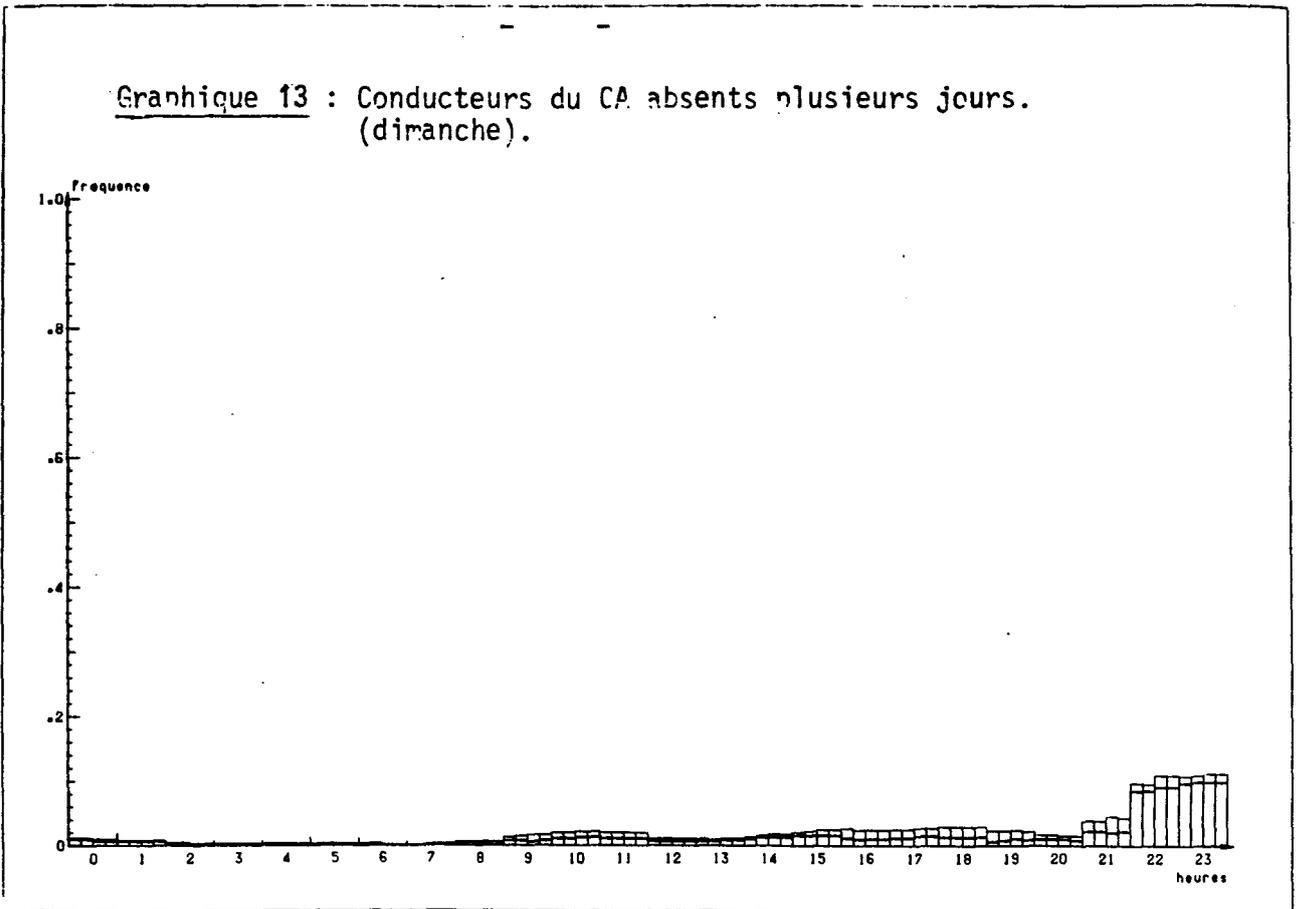
Graphique 11 : Ensemble des conducteurs absents plusieurs jours.
(dimanche)



Graphique 12 : Conducteurs du CP absents plusieurs jours.
(dimanche)



Graphique 13 : Conducteurs du CA absents plusieurs jours.
(dimanche).



Bien entendu, le rythme général d'activité est très différent selon le temps unitaire des transports et le secteur économique.

Généralement, les conducteurs absents plusieurs jours ont une activité plus intense que leurs collègues revenant tous les jours durant les périodes de nuit et celles des repas. Mais à temps unitaire de transport équivalent, les conducteurs du CA sont toujours plus nombreux à travailler durant ces mêmes périodes.

Toujours à temps unitaire de transport identique, l'intensité de la conduite est à peu près équivalente pour les conducteurs du CP et du CA durant les "heures ouvrables" "normales" (de 7 h à 18 h environ). Les durées hebdomadaires de conduite des conducteurs du CA sont directement liées au travail avant 7 h et après 18 h.

6.8. Le temps hors travail.

La temporalité des ouvriers qualifiés ou de l'ensemble des ouvriers est très différente de celle des conducteurs, et ceci d'autant plus s'ils sont dans le secteur du Compte d'Autrui et font des transports nécessitant une absence de plusieurs jours.

Tableau 121 : Taux du temps hebdomadaire,

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		-SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
Repos chez soi*	26,6	34,8	22,1	33,0	31,5
Sommeil chez soi	25,4	35,4	23,0	34,7	32,3
Repas sur route	7,2	2,9	7,9	3,2	4,2
Sommeil sur route	9,9	0,1	12,0	0,2	3,0
Ensemble hors travail	69,1	73,2	65,0	71,1	71,0
Travail	29,9	26,8	35,0	28,9	29,0
Ensemble	100	100	100	100	100

* y compris le temps de trajet domicile-travail.

Tableau 122 : Temporalité des ouvriers masculins d'après
"l'enquête Emploi".

	O.Q. de type industriel	O.Q. de type artisanal	Chauffeurs*	TOTAL ENSEMBLE
Travail	23,3	24,0	25,0	23,7
Hors travail	76,7	76,0	75,0	76,3
TOTAL	100	100	100	100

* La catégorie "chauffeurs" de l'I.N.S.E.E. est plus extensive que la catégorie "conducteurs" de l'enquête O.N.S.E.R. décrite. En effet, pour l'I.N.S.E.E. outre les conducteurs de P.L., la catégorie "chauffeurs" comprend les conducteurs de cars et de bus, ceux de taxis, de véhicules utilitaires et de véhicules légers. Tandis que dans l'enquête O.N.S.E.R., il ne s'agit que des conducteurs de P.L. de 3,5 Tonnes et plus de P.T.A.C.. Outre le fait que les enquêtes sont menées de façon différentes, les définitions non homogènes entraînent de très fortes distorsions entre les résultats. La moyenne hebdomadaire de la durée de travail est de 42h dans l'enquête Emploi contre 48,2 h dans l'enquête O.N.S.E.R.

Comparés aux conducteurs, les ouvriers disposent d'au moins 5 % supplémentaire de leur temps hebdomadaire total pour des activités hors travail (soit 8,4 heures) et d'au moins 10 % par rapport aux conducteurs "grands routiers" (absents plusieurs jours) du secteur des Transports (soit 16,8 heures) !.

De très grandes différences existent entre les diverses catégories de conducteurs :

- Ceux du Comptes Propre revenant tous les jours se rapprochent des moyennes observées. Mais les autres ouvriers disposent d'au moins 4,7 h de temps hebdomadaire hors travail en plus (soit presque une heure par jour ouvrable). Les conducteurs du Compte d'Autrui réalisant leurs transports dans la journée sont moins bien placés sur ce plan (ils ont 8,2 h de moins hors travail, soit 1,6 h par jour ouvrable).

- Les conducteurs absents plusieurs jours se distinguent de leurs collègues (rentrant tous les jours). En effet, le temps passé sur la route représente la moitié du temps hebdomadaire disponible (48 % pour les "grands routiers" du Compte Propre, 55 % pour ceux du Compte d'Autrui).

D'après certains commentateurs, la communauté de la route aurait une importance majeure dans la forme spécifique de la sociabilité des conducteurs. Sur le plan symbolique cela est vrai pour un certain nombre mais il faut constater que le temps disponible à cette forme de "socialité" est quantitativement limité. En effet, si l'on compare l'usage du temps hors travail sur la route et chez eux, il apparaît que chez eux les "grands routiers" comme les autres consacrent environ la moitié de leur temps hors travail à dormir mais sur la route le sommeil représente 60,5 % et 57,8 % du temps de non travail des "grands routiers" du Compte d'Autrui et du Compte Propre. Ils disposent ainsi d'environ 2,5 heures journalières pour s'entretenir, se nourrir et participer à "la communauté de la route" !.

Tableau 123 : Taux* du temps hors travail disponible consacré au sommeil.

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
Chez soi	48,9	50,5	51,1	51,3	50,6
Sur la route	57,8	5,0	60,5	6,1	41,6
Ensemble	51,0	48,5	53,9	49,1	49,7

* $Taux\ du\ temps\ sommeil\ sur\ route = \frac{temps\ de\ sommeil\ sur\ route.}{temps\ hors\ travail\ sur\ route.}$

Idem pour taux de temps de sommeil chez soi ou moyenne.

Ainsi, l'ensemble du temps "hors travail" des "grands routiers" est davantage consacré au sommeil, cela est particulièrement manifeste lorsqu'ils sont sur la route, la récupération des forces est alors la priorité.

On constate d'ailleurs que les plus fortes proportions de sommeil moyen* journalier faible concernent les "grands routiers" et particulièrement ceux qui sont absents cinq jours consécutifs et plus (26,5 % dorment moins de 8 h).

Tableau 124 : Moyenne journalière des durées de sommeil.

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- DE 8H	15.37	18.35	24.40	25.31	20.59
8 A 9H	44.18	44.63	47.11	42.07	44.52
+ DE 9H	32.83	32.17	25.12	27.48	30.03
NR SOMMEIL	7.62	4.85	3.37	5.15	4.86
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Par ailleurs, la majorité des "grands routiers" du Transport ont une forte variation de leurs durées de sommeil.

Tableau 125 : Variation des durées de moyenne journalière de sommeil.

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- DE 30MN	13.57	44.98	3.31	33.47	32.87
30MN A 1H	29.64	26.99	18.96	28.33	26.04
+ DE 1H	49.17	23.18	74.35	33.05	36.22
NR SOMMEIL	7.62	4.85	3.37	5.15	4.86
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

* Sommeil moyen journalier calculé sur l'ensemble des journées observées y compris les jours de repos.

Ainsi le rythme plus intense du travail se traduit par une arythmie du repos et notamment du sommeil, plus visible encore si l'on ne considérait que les jours de travail*.

6.9. Synthèse des principaux résultats relatifs au temps de travail et hors travail.

Le temps lié au travail est plus important pour les conducteurs que pour l'ensemble des autres ouvriers. Sur l'ensemble des critères relatifs au temps, les conducteurs du Transport, notamment les "grands routiers", se différencient nettement de ceux du Compte Propre. Connaissant des durées hebdomadaires de travail, de conduite, d'attente plus importantes, des taux de conduite et d'attente plus élevés, les conducteurs du Transport ont une temporalité générale dominée par l'arythmie. Ainsi, leur temps hors travail est-il plus faible par l'effet de "pertes de temps" ou de "temps morts" durant la période d'activité "compensés" par l'allongement de la "journée normale de travail" après 18 h (d'où la conduite de nuit) ou avant 7 h du matin.

La quantité de travail fournie par les conducteurs du Compte Propre est beaucoup plus faible. Le contenu de leurs activités est plus diversifié. Ils roulent moins et consacrent environ 10 % de leur temps à des activités manuelles non directement liées au véhiculage ou à la livraison des marchandises (temps affecté aux "autres travaux manuels"), soit deux fois plus que les conducteurs du Transport, temps principalement consacré à l'entretien des véhicules. En effet, les entreprises qui les emploient ont peu fréquemment un service d'entretien et ils font plus souvent ce travail que les conducteurs du Transport (cf chapitre 1 et 4). Par ailleurs, la quantité de travail fournie ou demandée est moins forte quand l'entreprise est importante, ainsi que "les pertes de temps" liées aux attentes. Dans ce secteur, la rationalisation du travail au plan de son organisation globale dont on peut supposer qu'elle est possible dans les plus grandes entreprises est

* Un traitement supplémentaire sera entrepris sur le sommeil.

mise en oeuvre et expliquerait ce résultat montrant une meilleure productivité dans un temps plus réduit.

Dans le Transport par contre, "l'effet d'entreprise" apparaît peu, la quantité de travail exigée des conducteurs, la répartition temporelle de leurs activités ou la gestion de leur temps est plus soumise à la particularité des transports qu'ils effectuent qu'à la capacité d'organisation générale du travail de l'entreprise qui les emploie. Ce résultat souligne que la dépendance du secteur des Transports Routiers par rapport aux autres secteurs d'activités économiques clients, se traduit au niveau même du travail des conducteurs par des conditions atypiques comparées aux autres ouvriers.

TROISIEME PARTIE

SYNTHESE DES RESULTATS

Les hypothèses concernant l'analyse d'une population, les ouvriers et les conducteurs, les sous populations pertinentes de chauffeurs, leurs conditions de travail, leurs carrières et leurs revenus, leur origine sociale et professionnelle, leur genre de vie.

Comme beaucoup d'autres activités, les transports par route sont essentiellement étudiés sur les plans technique et économique, plus rarement sous l'angle de la sociologie des populations qui produisent.

Cela est dû à l'histoire de son développement. Depuis 1934, l'Etat a mis en place une législation et des réglementations des capacités et des prix visant à contrôler l'évolution de cette activité. Depuis les années 70, à la suite des accords Européens, le problème du contrôle des conditions sociales de la production du véhiculage s'est imposé avec plus d'acuité aux Pouvoirs Publics. Durant la période s'étendant de 1973 à nos jours, l'Etat a transformé son mode de régulation du développement du véhiculage en libéralisant le contrôle des capacités disponibles, en accentuant le contrôle des conditions sociales des "ambulants" et en resserrant sa pression sur la taxation des carburants. Ces changements dans les règles du jeu ont amené ou accompagné des transformations techniques et économiques au plan organisationnel. Cela a été abondamment étudié, les conséquences sociales l'ont moins été.

On nous pardonnera d'avoir pris le parti d'une tentative de production de connaissances sociologiques pour essayer de désenclaver la perspective d'analyse de l'activité des chauffeurs professionnels de ses seules dimensions techniques ou réglementaires.

Le sujet s'y prête, dans la mesure exacte où une population n'existe pas seulement comme une juxtaposition d'individus comptabilisés sous une caractéristique donnée, mais aussi comme un ensemble de groupes plus ou moins proches, dont les actes et les traits culturels s'inscrivent dans des rapports socio-économiques aux évolutions complexes dont les groupes constituent les forces potentielles de transformation autant qu'ils en sont le produit.

Or, la condition indispensable à toute analyse de la dynamique sociale consiste à décrire et évaluer les forces en jeu. Celles-ci sont portées ou mises en oeuvres par des groupes. Il faut connaître les caractéristiques définissant l'identité professionnelle et sociale de ces groupes, pour comprendre leur rôle dans la vie sociale et professionnelle. C'est pourquoi nous avons tenté de relier l'analyse des conditions de travail des conducteurs de Poids Lourds aux éléments structurant les milieux de travail d'une part, à ceux qui traduisent l'évolution sociale et professionnelle des populations concernées, d'autre part.

Une telle perspective repose sur une série d'hypothèses issues de travaux antérieurs de nature plus qualitatifs. La première hypothèse consiste à considérer qu'outre le fait de conduire des Poids Lourds et de transporter des marchandises la population des conducteurs n'est pas homogène, qu'elle se diversifie en plusieurs groupes distincts sur de multiples plans relatifs à la définition du cadre du travail, à son contenu et à sa quantité. La seconde hypothèse repose sur l'idée que si la différenciation des groupes quant à la manière de travailler est liée à la spécificité des fonctions économiques des secteurs qui les emploient on peut supposer aussi que la formation des homogénéités relatives des groupes n'est pas complètement indépendante de caractéristiques sociales définissant des identités professionnelles sinon très opposées, du moins partiellement distinctes.

Ce chapitre est une tentative de synthèse des homogénéités et des différences entre les groupes d'une part, des liaisons entre les éléments définissant leurs conditions de travail et leur identité sociale d'autre part.

1) - CONDUCTEURS ET OUVRIERS*

Dans le cadre de sa définition la plus générale, à savoir la conduite de Poids lourds en vue du transport des marchandises, la population des conducteurs salariés se différencie de celle des ouvriers qualifiés ou non, sur plusieurs plans fondamentaux :

a) - Les durées de travail hebdomadaire des conducteurs sont notoirement plus élevées que celles des ouvriers y compris pour ceux qui connaissent la situation la plus favorable. Ce fait souligne la différence essentielle des rapports au temps entre les sédentaires dont les tâches sont plus souvent organisées dans un "horaire" et les ambulants dont le temps de travail dépend de la réalisation effective de la tâche entreprise. Autrement dit, la définition du travail par les tâches concrètes entraîne une possibilité de dérapage du temps, tandis que sa définition par l'horaire implique une plus grande attention à l'organisation de la suite des tâches à effectuer. Ces deux modalités du maintien ou de l'amélioration des seuils de production sont aussi vieilles que le système économique qui nous gouverne. Cela rappelle qu'en un siècle où la productivité se mesure à la quantité de production horaire, la productivité mesurée à la tâche effectuée et l'allongement de la journée de travail se perpétue dans certaines activités, le véhiculage des marchandises n'est qu'un exemple parmi d'autres.

b) - La rémunération des conducteurs salariés est, sur les valeurs moyennes, nettement plus élevée que celle des ouvriers non qualifiés, un peu plus que celle des ouvriers qualifiés. Ils gagnent 328 Frs de plus que l'ensemble des ouvriers. Globalement les conducteurs ont des niveaux de formation équivalents à ceux de l'ensemble de la population ouvrière. S'ils sont actuellement considérés comme ouvriers qualifiés par l'INSEE, ils étaient jusqu'en 1982 comptabilisés parmi les O.S. Eux, se considèrent comme ouvriers et se présentent comme tels sur le marché de l'emploi où leurs prétentions à une qualification et un salaire

* Les conducteurs étant presque tous de sexe masculin, les comparaisons se font avec les ouvriers du même sexe.

donné sont plus liés à l'expérience professionnelle qu'ils acquièrent qu'à un quelconque diplôme. Sur ce plan donc, le sur-travail effectué, comparé à celui des ouvriers en général, est légèrement compensé par un niveau moyen de salaire un peu plus élevé.

c/ - Le temps disponible pour le vie privée est plus faible pour les conducteurs que pour l'ensemble des ouvriers. Ils ont dans une semaine moyenne 8 heures de moins que ces derniers à leur disposition pour vaquer à leurs occupations personnelles. Ce temps n'est qu'en partie compensé par une rémunération hebdomadaire moyenne de 82 Frs supérieure à celle des ouvriers. Entre une situation de travail plus défavorable sur le plan des horaires et un niveau de salaire mensuel un peu plus élevé ne la compensant pas tout à fait (1), le compromis semble tenir compte d'autres "avantages" liés au métier tels les "frais de route" et surtout, "l'autonomie" dans la réalisation du travail.

. Les conducteurs touchant des frais de route peuvent un peu améliorer leur revenu, possibilité n'existant pas dans la plupart des métiers sédentaires. Néanmoins, outre le fait que ce revenu additionnel éventuel n'est pas un salaire et n'a donc pas d'incidence sur les garanties sociales cumulables, 62 % des conducteurs n'en touchent pas, ou de très faibles (30,2 % n'ont pas de frais de déplacement et 31,8 touchent moins de 500 Frs/mois).

. L'autonomie relative que les conducteurs trouvent dans la réalisation de leur travail leur permet de mettre en oeuvre leur "savoir-faire" sans être soumis quotidiennement aux logiques d'imposition des "manières de faire" de ceux qui organisent et prescrivent le travail selon des normes toujours plus abstraites que les multiples facettes et contraintes concrètes dont seuls les producteurs directs ont une connaissance précise. L'idée n'est pas de prétendre que l'on choisit ce métier pour "la belle aventure" qu'il promet. Il y a des lunes que ce mythe est éculé pour la majorité des conducteurs. Mais comme tous les travailleurs, les conducteurs sont très jaloux de la préservation, sinon de l'extension de leur "espace d'autonomie" dans la réalisation de

(1) Ramenée à son niveau horaire, la rémunération des conducteurs est environ 9,0 % plus faible que celle des ouvriers.

leur travail. Et il faut bien constater que le véhiculage des marchandises met particulièrement bien en lumière cet aspect fondamental de la structuration des rapports sociaux de travail. Et comme dans tout "travail à la tâche", les producteurs directs ont un espace d'autonomie plus grand qu'ils opacifient pour le conserver et pour s'en servir dans la négociation de leur position dans le processus de production et la hiérarchie des salaires.

Autrement dit, pas plus les frais de route que l'autonomie dans le travail ne constituent les seules raisons du choix de ce métier ou la compensation d'une sous-rémunération du travail par rapport à sa mesure horaire. Mais l'un et l'autre ne peuvent être considérés en eux-même, comme des désavantages pour les intéressés, même si ceux-ci savent et disent qu'ils se payent trop cher en quantité de travail fournie. Dans un métier défini par la porosité des temps au travail et hors travail, ces "avantages" relatifs constituent avec le niveau de salaire, des éléments constitutifs du compromis ou du contrat définissant le rapport social particulier à la situation entre les ouvriers et les employeurs. Ces derniers ayant le monopole de l'emploi peuvent arguer de la menace de sa suppression pour exiger des niveaux de production et imposer les niveaux de rémunération, mais ne pouvant contrôler dans son détail le procès de véhiculage et le travail prescrit, ils doivent négocier le mode d'implication des conducteurs dans le travail à effectuer, en leur laissant un "espace d'autonomie" relativement plus large que celui des ouvriers sédentaires. Les conducteurs, eux, s'en servent pour renforcer leur position sur le plan de la sécurité de l'emploi, en assumant des tâches concrètes et la régulation liées aux aléas inévitables de la mise en relation d'unités de production ou de commercialisation - distribution aux logiques d'organisation et/ou aux rythmes différents. Leur pouvoir d'intervention, somme toute plus important que celui des autres ouvriers, sur le processus de réalisation de la prestation complète de déplacement physique des marchandises est le levier plus ou moins explicite de leur situation favorable dans la négociation sociale de leur position sur le marché des emplois disponibles, de leur niveau de rémunération et de leur place dans le processus de production.

d/ - Les caractéristiques de leur travail les distinguant des autres ouvriers sont liées à des spécificités sociales générales sur le plan du genre de vie :

. habitant la campagne ou la ville dans des proportions identiques aux autres ouvriers, aussi fréquemment mariés ou célibataires que ces derniers, les conducteurs ont été élevés à la campagne pour près de la moitié d'entre eux, ils habitent un peu plus souvent la campagne ou de petites villes (signe de leur dispersion géographique), mais surtout plus des deux tiers d'entre eux se logent dans des maisons individuelles (71 % contre 50 % de l'ensemble des ouvriers).

. on peut penser que se perpétue ainsi la trace d'une enfance passée dans un milieu rural où les habitudes de vie s'apprennent autour de la maison, autant que se réalise le désir d'avoir un "chez soi" qui se matérialise pour la plupart des individus dans l'envie de "construire" ou d'avoir "sa maison". On note aussi une certaine proximité entre l'habitat et le lieu de travail que connaissent moins souvent l'ensemble des ouvriers.

Ainsi les conducteurs se distinguent de l'ensemble des ouvriers sur le plan des conditions de leur travail et sur deux points constitutifs du genre de vie : le logement et les déplacements domicile-travail.

2) - LES SOUS POPULATIONS PERTINENTES DE CONDUCTEURS.

Les principales distinctions entre les conducteurs s'opèrent selon le Secteur qui les emploie et le "temps unitaire" des transports qu'ils réalisent. Quelque soit le mode d'analyse mis en oeuvre, cette partition structure les oppositions entre les caractéristiques de conducteurs. Elle souligne la spécificité des situations de travail décrites en terme de cadre institutionnel et spatio-temporel, de contenu du travail au regard des tâches accomplies et de la répartition de leurs durées relatives. En un mot, cette partition définit des métiers différents,* s'inscrivant dans des contextes socio-économiques distinctifs :

. au plan des effets de la spécialisation des transports, des trajets réalisés et des modes d'organisation de l'exploitation dans lesquels ils s'inscrivent.

. au plan des modes de rémunération et de couverture sociale, des caractéristiques des carrières des sous populations concernées, et de leur genre de vie.

L'ensemble de la production de véhiculage par route (supérieure à tous les autres modes de transports terrestres en tonnes/kilomètres effectués) est réalisée pour près des 2/3 par les conducteurs du secteur du Transport et, pour un peu plus du tiers, par des chauffeurs des autres secteurs de l'activité économique. La population des conducteurs réalisant cette production se répartit pour la majorité dans le Compte Propre (62 %) et la minorité dans le secteur du Transport (38 %). La quasi symétrie inversée entre les parts relatives de la production et de la population roulante de chacun des deux principaux Secteurs résume les principaux traits de la spécificité de chacun d'eux, sur le plan économique et social.

Les 3/4 des conducteurs réalisent leurs transports dans le cadre de la journée, ils représentent 87,6 % de la population des conducteurs

* cf. "analyse globale" des correspondances (annexe 1).

du Compte Propre et 53 % de ceux du secteur du Transport routier. Ainsi les "grands routiers" effectuant des transports nécessitant une absence de plusieurs jours consécutifs sont concentrés dans le secteur du Transport*. Néanmoins, la spécificité de chacun des deux secteurs ne renvoie pas seulement à la composition différente de leurs populations au plan des qualifications ou des situations de travail, les modalités du travail sont, elles aussi, distinctes. En effet, que les rotations effectuées nécessitent la journée ou la semaine, les conducteurs du Transport réalisent toujours des kilométrages journaliers moyens plus importants que leurs collègues du Compte Propre. Le secteur du Transport vend de la tonne kilomètre tandis que le travail des conducteurs du Compte Propre s'intègre davantage dans une chaîne de production ou de commercialisation dont le déplacement physique des marchandises n'est qu'un maillon. La population du Compte Propre se différencie elle-même en deux sous-ensembles particuliers définis par la nature des rotations effectuées, des matériels utilisés et des structures d'entreprises qui les emploient : les conducteurs de l'Agriculture-BTP et ceux de l'Industrie-Commerce. Chacune de ces populations est essentiellement composée de conducteurs réalisant des transports dans la journée. Mais les conducteurs de l'Agriculture-BTP conduisent plutôt des véhicules de moyen tonnage (19 à 36 tonnes) transportant des pondéreux ou du bois sur des trajets irréguliers chargés et vidés en une seule fois, tandis que leurs collègues de l'Industrie-Commerce conduisent plutôt des véhicules de petit tonnage (<11 tonnes) transportant un seul type de produit livré en de multiples points différents, d'un circuit plutôt régulier. Les premiers se situent plutôt dans des activités où le camionnage est indispensable

* cf. chapitre 1 et 2 de la seconde partie.

Les "grands routiers" représentent 47 % de la population du secteur du Transport et le tiers d'entre eux font des rotations internationales. Ils représentent 12,4 % des conducteurs du Compte Propre, 7,9 % de ceux de l'Agriculture-BTP et 16,1 % de ceux de l'Industrie-Commerce, un peu plus du dixième d'entre eux font de l'International.

Le quart des grands routiers du Transport pour 41 % de ceux du Compte Propre réalisent à la fois dans une même semaine des rotations de longues de de courtes distances. Globalement, ceux du Transport sont plus spécialisés.

à l'approvisionnement de chantiers ou d'ateliers pouvant changer de localisation, les seconds distribuent plutôt des marchandises produites en des points fixes de commercialisation ou de production.

Personnage essentiel, sur qui repose la charge effective de la production finale du secteur du Transport, le conducteur n'est dans le Compte Propre qu'un ouvrier parmi d'autres, participant à la réalisation d'un processus de production commercialisation, fondé sur la division Technique du travail entre des ouvriers aux qualifications différentes et réclamant leur coopération.

Si le secteur définit différenciellement le statut du type de travail des conducteurs au sein de processus de production aux formes et aux finalités spécifiques, le cadre spatio-temporel des rotations réalisées a, lui aussi, une fonction distinctive importante. Ainsi, les conducteurs d'un même secteur vont avoir des contenus et des temps de travail différents selon que le "temps unitaire" des rotations qu'ils effectuent dépasse ou non la journée (Temps unitaire des rotations : une journée, 2 à 4 jours, cinq jours au plus). Les situations de travail définies au plan le plus général de leur structuration (secteur d'activité et temps unitaire de transport) ne clivent pas seulement les populations quant au contenu et à la quantité de travail effectué, elles les distinguent aussi quant à leur mode de constitution ou d'évolution et, à un moindre degré, sur quelques caractéristiques du genre de vie.

Enfin, le statut professionnel des conducteurs (salariés ou non) les différencie nettement quant au contenu du travail, à la constitution sociale des populations, relativement moins quant à la quantité de travail réalisée.

3) - CONDITIONS DE TRAVAIL, CADRE ET CONTENU :

3.1 - L'entreprise et l'activité transport.

a/ - Les conducteurs non-salariés (6,4 % de l'ensemble) sont concentrés dans le secteur du Transport (ils y représentent 12,5 % de sa population). La plupart d'entre eux sont des travailleurs indépendants n'employant pas de salariés (62,6 % : les 2/3 parmi les non-salariés du Transport, un peu plus de la moitié de ceux du Compte Propre). Dans le Transport, on note que 53,3 % des indépendants sans salariés pour 43,3 % des employeurs de main-d'oeuvre travaillent en sous-traitance ou en location pour le compte d'une autre entreprise (principalement de transport). Les non-salariés font surtout des rotations de courte distance leur permettant de revenir tous les soirs. Ils font relativement moins souvent des transports internationaux ou nationaux de longue distance que leurs collègues salariés*.

b/ - Les conducteurs salariés (93,6 % de l'ensemble) sont en majorité employés dans des établissements de plus de 10 salariés (79,0 %, soit 72,9 % de ceux du CA et 82,4 % de ceux du CP). On note que les conducteurs de l'Industrie-Commerce sont plus fréquemment dans des établissements de 50 salariés ou plus (44,0 %) que ceux de l'Agriculture-BTP (39,0 %) ou du Transport (31,1 %). Dans leur majorité, les conducteurs sont dans des entreprises comptant plusieurs établissements (57,9 %, soit 65,8 % des conducteurs de l'Industrie-Commerce, 53,5 % de ceux du Transport et 53,4 % de ceux de l'Agriculture-BTP).

Mais les conducteurs, dont le "temps unitaire" des transports réalisés dépasse la journée, sont moins fréquemment employés dans des entreprises comptant plusieurs établissements, pourtant ils se distribuent à peu près comme leurs collègues selon la taille de ceux-ci (49,6 % des conducteurs absents plusieurs jours contre 57,2 % de ceux

* cf. chapitre 1, seconde partie.

rentrant tous les jours sont dans des entreprises à multi-établissements dans le Transport pour, respectivement 53,1 % et 61,2 % dans le Compte Propre). La composition de la population active des entreprises est plus diversifiée dans le Compte Propre. Dans le secteur du Transport, les "grands routiers" sont plus fréquemment que leurs collègues de retour tous les jours dans des entreprises comprenant plus de 60 % de chauffeurs parmi leurs employés. La plupart des conducteurs sont dans des entreprises comportant des salariés affectés à d'autres services que la traction. La division du travail est d'autant plus marquée que l'entreprise est plus importante. Dans le Compte Propre, les salariés non-conducteurs sont surtout affectés aux services d'entreposage des marchandises et à des services sans liens avec le transport, dans le Compte d'Autrui, on les trouve surtout dans les services d'entretien des véhicules, d'exploitation-dispatching et, dans une moindre mesure, à l'entreposage-groupage-transit ou à l'affrètement d'autres transporteurs.*

Qu'ils fassent des transports Internationaux, Nationaux ou de courte distance, les conducteurs du Transport se répartissent de façon identique selon la taille de l'établissement.** Le quart d'entre eux travaillent en sous-traitance ou en location dans une entreprise différente de celle qui les paye. On note que cela concerne davantage les conducteurs de courte distance plus fréquemment employés dans des entreprises de moins de dix salariés, travaillant davantage que leurs collègues et percevant des salaires moyens (5 000 à 5 500 Frs).

Très globalement donc, le cadre institutionnel de travail des conducteurs du Compte Propre, particulièrement dans l'Industrie-Commerce, se situe davantage dans des établissements de grande taille et dans des entreprises importantes dont la population salariée est en minorité composée de conducteurs. Les conducteurs du Transport se répartissent de façon à peu près identique selon les tailles d'établissement, quelque soit le "temps unitaire" ou le type de transport réalisé. Néan-

* cf. chapitre 1, seconde partie.

** cf. annexe 7.

moins, les conducteurs rentrant tous les jours, à la différence des "grands routiers" sont davantage employés dans des entreprises ayant plusieurs établissements et une division du travail marquée. Les "grands routiers" sont moins concernés que leurs collègues en courte distance, par le travail en sous-traitance pour une entreprise différente de celle qui les emploie. Par contre, un peu plus d'un conducteur indépendant sur deux est ainsi affrété par d'autres transporteurs. Dans ce cas aussi, il s'agit davantage de transports de courte distance. Contrairement à l'image volontiers reproduite par les médias, le transport international n'est ni plus réalisé par des indépendants ou des salariés de petites entreprises, ni plus "sous-traité" à des indépendants ou de petites entreprises, mais plutôt moins, ces derniers concentrant leurs activités sur la courte distance plus fréquemment sous-traitée. Dans ce cas là, les conducteurs travaillent plus que leurs collègues soumis à la seule autorité de l'entrepreneur qui les emploie. Il est à noter que les grands routiers travaillant en sous-traitance, moins nombreux, ont des durées hebdomadaires de travail identiques à celles de leurs collègues ne travaillant que pour l'employeur.

3.2 - Structuration de l'espace-temps, durées, moyens et contenu du travail.

La forte corrélation entre le "temps unitaire" et le type de transports réalisés induit une structuration différencielle de l'espace-temps des "grands routiers" par rapport à ceux rentrant chaque jour. Les premiers réalisent des kilométrages plus importants et ont des durées de travail hebdomadaire plus élevées. Ceci d'autant plus, s'ils travaillent dans le secteur du Transport.

a/ - Concernant la structuration du temps de la semaine, on note une différenciation nette entre les salariés et les non-salariés, entre les conducteurs du Compte Propre et ceux des Transports. Ces derniers consacrent 5,3 jours par semaine en moyenne aux activités productives (5,4 jours pour les grands routiers, 5,2 jours pour les autres) ceux du Compte Propre 5,1 jours. Plus souvent que les salariés, les indépendants et petits patrons ont des durées de travail régulières d'une semaine à l'autre, mais

plus du tiers travaillent le week-end (36,8 % des non-salariés contre 26,7 % des salariés), près du quart prennent moins de deux jours de congé par semaine (23,2 % des non-salariés contre 12,0 % des salariés). Parmi les salariés, "les grands routiers" ont plus fréquemment des durées de travail irrégulières d'une semaine à l'autre (30 % des "grands routiers" contre moins de 10,0 % des conducteurs en courte distance) ; le quart des "grands routiers" du Transport contre 13,4 % de ceux du Compte Propre et le dixième des conducteurs de retour chaque jour disposent de moins de deux jours de repos, les "grands routiers" du Transport ont plus souvent que les autres des repos irréguliers d'une semaine à l'autre (22,9 % des grands routiers du Transport pour 16,2 % de ceux du Compte Propre et 7,5 % des conducteurs de courte distance).

On note par ailleurs, que plus du quart des salariés travaillent durant une partie du week-end (39,0 % des grands routiers et 24,0 % des "courtes distances" du Transport, pour respectivement, 19,6 % et 26,0 % dans le Compte Propre, principalement dans l'Industrie-Commerce). Ce travail du week-end a un statut différent selon les secteurs et les situations de travail ; temps consacré "aux retours" et à l'entretien pour les "grands routiers" (notamment ceux n'ayant pas deux jours de congé). Il se situe dans le cadre de l'organisation de la temporalité du poste de travail pour les livreurs, disposant par ailleurs de deux jours de congés et pour lesquels la "banalisation" de l'usage des véhicules est plus fréquente (en un mot, il s'agit davantage de postes organisés selon une prédétermination des jours de travail et des horaires). Ces éléments relatifs à la structuration temporelle de la semaine de travail sont peu sensibles aux variables définissant l'importance de l'entreprise. Ce sont des facteurs structurant le poste de travail en fonction de la nature des transports effectués, mais peu selon un mode d'organisation globale de l'entreprise. Les fréquences de durées de travail élevées augmentent en raison inverse du nombre de jours de repos dans la semaine, elles sont relativement moins sensibles à la régularité de la quantité de travail, (mesurée en heures effectives) ou à celle du temps de repos hebdomadaire. Ces irrégularités peuvent donner lieu à compensation d'une

semaine à l'autre*.

b/ - L'espace de travail des conducteurs est toujours plus large dans le compte d'Autrui, quelque soit la définition du "temps unitaire" des transports effectués (1). La structuration de l'espace de travail par le biais de la régularité des trajets ou de l'exploitation des rotations en lignes régulières concerne davantage les conducteurs de courte distance (notamment de l'Industrie-Commerce) et ceci d'autant plus qu'ils sont employés dans des entreprises plus importantes. Mais elle n'a pas d'effet sur leurs durées hebdomadaires de travail. La régularité des trajets tend à minorer la fréquence des durées de travail élevées des "grands routiers" même si, dans leur cas, cette variation de la régularité n'est pas déterminée par l'importance des entreprises qui les emploient. Quoique peu développée, l'exploitation en ligne régulière avec relais de chauffeur est plus fréquente dans les entreprises les plus importantes. Pour les non-salariés, les tendances sont proches des commentaires concernant les salariés du Transport.

c/ - La répartition et l'usage des moyens de travail sont très différenciées selon les secteurs (2). Plus banalisé dans le secteur du Transport, le matériel est à la fois plus spécialisé et davantage équipé de moyens propres de chargements-déchargements dans le Compte Propre et parmi les conducteurs de retour chaque jour. Il en est de même pour l'équipement en radio-téléphone, par ailleurs peu développé. La cibi, moyen de communication non relié à un central "donneur d'ordres", peut néanmoins servir à réguler son trajet et prendre des informations auprès des collègues sur les conditions de passage aux différents points de rupture de charge ; le quart des "grands routiers" du Transport, 13,7 % de ceux du Compte Propre et 33 % des conducteurs internationaux en sont équipés.

La plupart des conducteurs ne conduisent qu'un seul camion

* cf. chapitre 2 seconde partie.

(1) Les "grands routiers" et conducteurs de courte distance font 423 km et 249,5 km en moyenne par jour dans le Transport, 380 km et 186 km dans le Compte Propre.

(2) cf. chapitre 3 de la seconde partie.

et sont seuls à utiliser leur camion. La banalisation de l'usage des véhicules concerne essentiellement les conducteurs de retour tous les jours. La fréquence de l'usage d'un même camion par deux conducteurs est plus forte dans les entreprises les plus importantes. Dans le Compte Propre, les conducteurs partageant leur camion avec un autre (1) ont des durées de travail sensiblement plus élevées que leurs collègues seuls à conduire, dans le Transport la relation est inverse pour les "grands routiers" (2), très peu marquée pour les autres. La fréquence de l'usage de plusieurs camions par un même conducteur croît avec l'importance de l'entreprise dans le compte d'Autrui, la relation est inverse dans le Compte Propre. Dans le compte d'Autrui, l'usage de plusieurs camions n'a pas d'effet sur la durée de travail, mais il tend à accroître la fréquence des durées élevées pour les conducteurs du Compte Propre de retour tous les jours. L'exploitation par rotation des semi remorques concerne moins du tiers des conducteurs en utilisant, elle est d'autant plus fréquente que l'entreprise est plus importante, elle n'a pas d'effet sur la durée de travail.

d/ - Les types de chargements et leur exploitation, de même que la nature des produits transportés, spécifient les distinctions relatives à la production de chacun des secteurs. Le secteur Industriel et Commercial est plus spécialisé sur le transport des denrées alimentaires, celui de l'Agriculture-BTP vers le transport des pondéreux, des matériaux de construction et le bois, celui du Transport sur le véhiculage des produits chimiques, métalliques, manufacturés et la messagerie. Les conducteurs du secteur Agricole-BTP véhiculent plutôt des cargaisons chargées et vidées en complet, de même que les "grands routiers" du Transport, ceux de l'Industrie-Commerce véhiculent des cargaisons distribuées et vidées en de multiples points différents; dans une moindre mesure, il en est de même pour les conducteurs de courte distance du Transport. Les cargaisons "en complet", concernent davantage les conducteurs des entreprises à établissement simple. Le type de cargaison n'a pas d'incidence sur la durée du travail sauf pour les grands routiers du transport. Ces derniers véhiculant le plus souvent des cargaisons "en complet", voient leurs durées de travail augmenter singulièrement lorsqu'ils doivent faire

(1) Il s'agit de rotations de chauffeurs ayant des horaires différents puisque les plus concernés reviennent tous les jours.

(2) Il s'agit là de conduite en double ou de rotations fractionnées.

"la ramasse" ou les livraisons fractionnées de leurs chargements. La spécialisation des conducteurs dans le véhiculage d'un seul type de produit est très marquée dans le Compte-Propre (particulièrement dans l'Industrie-Commerce, et pour les "grands routiers"). Dans ce secteur, la spécialisation est d'autant plus fréquente que l'entreprise est plus importante, elle entraîne une tendance à la baisse de la fréquence des durées de travail élevées pour les "grands routiers", à la hausse pour les conducteurs de "courte distance". Pour ces derniers, tout se passe comme si la spécialisation entraînait une intensification du travail plus difficile à obtenir de conducteurs non spécialisés. Dans le Compte d'Autrui, l'importance de l'entreprise n'accroît pas la fréquence de la spécialisation, celle-ci n'a pas d'effet sur les durées de travail des conducteurs de courte distance, elle tend à minorer celles des "grands routiers". Dans ce secteur, les conducteurs peu spécialisés sur un seul type de produit, peuvent véhiculer certains types de chargements plus ou moins régulièrement*. On note que la fréquence de la régularité du type de chargement croît en raison inverse de l'importance de l'entreprise pour les "grands routiers", lesquels ont des durées de travail plus faibles lorsqu'au moins à l'aller ou au retour ils véhiculent un chargement similaire d'une rotation à l'autre. Pour les conducteurs de retour chaque jour, l'importance de l'entreprise est sans effet sur cet élément de régularité, mais celui-ci minore la fréquence des durées de travail élevées.

Les tendances sont, pour les non-salariés, équivalentes à celles des salariés du Transport.

e/ - Les tâches effectuées et la quantité de travail nécessaire à la production accentuent les traits validant la partition de la population en plusieurs ensembles distincts.

* *Chargements pouvant être composés de produits différents mais véhiculés avec une certaine régularité. Au départ ou au retour, il peut s'agir d'un même type de chargement.*

L'activité productive des conducteurs du Transport s'échelonne sur plus de cinq jours, elle est marquée par la réalisation de kilométrages plus importants, de sorte qu'elle se traduit par des durées moyennes hebdomadaires de service nettement plus élevées que pour les conducteurs du Compte Propre (1). Elles sont d'autant plus élevées que le "temps unitaire" de transport est plus important (les grands routiers absents cinq jours consécutifs ou plus travaillent 60 heures 44 dans le Transport et 58 heures 50 dans le Compte Propre). Globalement les conducteurs non-salariés du Transport ont des durées hebdomadaires de service équivalentes à celles de leurs collègues salariés (un peu plus faibles pour les "grands routiers", elles sont plus élevées de deux heures, pour les conducteurs de courte distance non-salariés).

Dans la réglementation du travail des conducteurs du Transport, déjà largement dérogative du droit général, les temps d'attente ne sont considérés comme "temps effectif" de travail, que pour 66,6 % de leur quantum. Ainsi les durées "de travail effectif" au sens réglementaire sont-elles plus faibles que les durées de service (30 à 35 minutes de moins par jour travaillé pour les "grands routiers", moins d'un quart d'heure pour les autres (2). La répartition des différentes activités et la distribution du temps qui leur est consacré dans la durée d'ensemble de l'activité productive marque singulièrement la spécificité de métiers différents :-Les Grands routiers consacrent toujours plus de temps à la conduite que leurs collègues, particulièrement dans le Transport. Mais ces derniers ont des temps d'attente notoirement plus importants que les "grands routiers" du Compte Propre, lesquels assurent plus souvent des tâches d'entretien et consacrent une part plus forte de leur temps aux manutentions, liées aux chargements-déchargements. (Ils font plus de livraisons) (3).

(1) Grands routiers : CP 51,6 h
CA 58,6 h

Autres conducteurs : CP 44,4 h
CA 48,2 h

(2) cf. chapitre 6 de la seconde partie.

(3) cf. chapitre 4 de la seconde partie, et tableau III.

- Les conducteurs de courte distance (de retour tous les jours) consacrent davantage de temps aux manutentions liées aux chargements. Ils conduisent et attendent plus dans le Transport que dans le Compte Propre, où une part conséquente du temps d'activité est utilisée à des tâches d'entretien et autres travaux manuels. Cela est particulièrement marqué pour les conducteurs employés dans le secteur primaire de l'Agriculture-BTP, qui, par ailleurs, ont les taux de temps consacrés à la conduite les plus faibles (45,6 % d'entre eux contre 51,1 % et 62,2 % des conducteurs de l'Industrie-Commerce et du Transport, consacrent au moins la moitié de leur Temps à la conduite.

Parce qu'ils effectuent davantage de livraisons, les conducteurs de courte distance consacrent davantage de temps aux opérations de chargements-déchargements*. On peut noter néanmoins, que ces opérations ne se limitent pas à la préparation du camion, à la surveillance de la manière dont est rempli ou vidé le véhicule ou à l'arrimage des marchandises, puisque le tiers des conducteurs au moins (dans chacune des situations de travail définies) portent eux-mêmes les marchandises. C'est dans le secteur Agricole-BTP que cette tâche est la moins fréquemment accomplie, les conducteurs de ce secteur disposent davantage de véhicules ayant des moyens mécaniques de chargement-déchargement (bennes notamment). Par ailleurs, lors des ruptures de charge, un certain nombre d'opérations commerciales, échange et validation des papiers ou encaissement des factures, sont réalisées. Elles représentent, avec l'écriture des comptes-rendus de voyage, la tenue des carnets d'entretien et les éventuelles démarches de recherche du fret, 3 % du temps de service des conducteurs. On note que les conducteurs de l'Industrie-Commerce assurent plus souvent des tâches liées à la facturation, tandis que ceux du Transport se contentent d'aller chercher et de vérifier la conformité des papiers de transport, ceux de l'Agriculture-BTP s'occupent moins des papiers. La recherche du fret concerne surtout les non-salariés et 17,1 % des "grands routiers" salariés du Transport.

Outre ces opérations liées aux chargements lors de leur ramassage ou de leur livraison, les conducteurs effectuent d'autres tâches manuelles. Il s'agit essentiellement de tâches d'entretien du véhicule.

* cf. tableau 111.

46 % des conducteurs salariés et 74 % des non-salariés réalisent de telles tâches, mais 27,0 % des salariés et 62 % des non-salariés font des réparations plus ou moins complexes au-delà du simple "vidange-graissage". On peut noter que plus l'entreprise est importante, moins les conducteurs réalisent ces travaux. Dans l'Agriculture-BTP, 60,0% des conducteurs assurent l'entretien du véhicule, contre 44,7 % et 34,8 % de ceux du Transport et de l'Industrie-Commerce.

Les tâches liées aux chargement qualifient le poste de travail sur le plan de son insertion dans le processus particulier de réalisation du véhiculage-livraison des marchandises. Exceptées les opérations de recherche du fret, elles ne sont pas liées à la capacité d'organisation de l'entreprise. A situation de travail équivalente, elles n'ont pas d'incidence sur la fréquence des durées de travail élevées. Par contre, la réalisation des tâches d'entretien du véhicule, souvent effectuées le samedi, moins fréquemment à la charge des conducteurs dans les grandes entreprises est un facteur d'augmentation de la durée de travail hebdomadaire.

Les attentes ont un statut particulier dans le processus de réalisation complète des opérations de transport. Elles constituent, lors des ruptures de charge, une sorte de "temps nécessaire" à l'adaptation du cycle organisationnel et temporel du processus de déplacement physique des marchandises et des cycles de production ou d'activité reliés par les conducteurs. Temps nécessaire structurellement, au sens où il est incompressible au delà d'une certaine limite. En effet, dans le Compte Propre assurant des transports plus réguliers et plus spécialisés, les temps d'attente représentent selon les cas 3,0 % ou 3,8 % du temps de service hebdomadaire. Dans la mesure où les points de départ et d'arrivée sont sous la compétence organisationnelle de l'entreprise qui déclenche le transport, ils constituent de simples "temps morts" inhérents à tout processus de production. Dans le Transport, les attentes ont un effet direct sur la productivité du véhiculage, moins elles sont élevées, plus le taux de conduite est important. Elles accroissent la quantité de travail (mesurée en heures hebdomadaires) des conducteurs, obligeant ceux qui les subissent à allonger leur journée pour terminer leur travail. Le temps ainsi perdu ne peut être rattrapé en le reportant sur d'autres

ouvriers. Or, dans le Transport, pas plus les durées et les taux d'attentes que ceux consacrés à la conduite par les conducteurs ne se différencient en fonction de l'importance de l'entreprise. Il en est de même pour la quantité globale de travail hebdomadaire des conducteurs "grands routiers" et dans une moindre mesure de celles des conducteurs en courte distance. Par contre dans le compte Propre, l'importance de l'entreprise a une incidence nette sur l'abaissement des fréquences de durée de travail élevées.

3.3 -Contenu, organisation et quantité de travail.

Les situations de travail sont définies par un cadre spatio-temporel structurant la plupart des tendances décrivant les manières de faire et l'usage du temps. Pourtant elles sont marquées de multiples spécificités concrètes quant aux caractéristiques des matériels utilisés, des espaces fréquentés et des rapports sociaux particuliers qui s'y nouent. Malgré l'infinie diversité des éléments constitutifs de situations de travail très individualisées, un certain nombre de phénomènes structurent les différences observées.

L'entreprise a une plus ou moins grande capacité d'organisation du processus du travail réalisé par les conducteurs. On pense généralement que la capacité organisationnelle de l'entreprise est d'autant plus forte que celle-ci emploie plus de salariés et gère donc la division du travail en optimisant la production par une répartition rationnelle des tâches. Par ailleurs, l'on pense que le débat social est plus fréquent dans les grandes entreprises, assurant aux salariés un contrôle sur leurs conditions de travail, permettant des "feed-back" favorables à une meilleure organisation du travail. Le plus souvent ce raisonnement est tenu, en opposant l'ensemble des entreprises, dites artisanales (<10 salariés) et les PMI-PME (< 500 ou 1 000 salariés), aux plus grandes entreprises sinon aux oligopoles ou monopoles gérant plusieurs milliers de salariés. Dans le cas qui nous occupe, compte tenu des conditions de l'enquête effectuée, il n'a pas été possible de pousser la comparaison en isolant les grandes entreprises employant au moins cinq cents salariés.

Le nombre de conducteurs enquêtés employés dans de telles entreprises*, était trop faible pour permettre de les distribuer selon toutes les caractéristiques relevées. Néanmoins c'est à ce niveau que l'on voit nettement une inflexion à la baisse de la courbe des valeurs moyennes de durées de travail des conducteurs.** Il a donc fallu décrire la capacité organisationnelle potentielle des entreprises en distinguant les établissements de type artisanaux (< 10 salariés), ceux de "petites PME" (10 à 49 salariés) et ceux de "grandes PME" (≥ 50 salariés) d'une part, les entreprises à établissement unique et celles en comptant plusieurs d'autre part (indicateur de "l'importance de l'entreprise").

Dans les limites ainsi définies, on pouvait penser que tous les éléments, relatifs à la rationalisation de l'organisation du travail favorisant une meilleure productivité dans le cadre de durées hebdomadaires normales, seraient mis en oeuvre par les entreprises les plus importantes. Or, on constate que les formes d'organisation du travail d'exploitation des matériels, des rotations et des chargements n'ont pas le même statut ni les mêmes effets, lorsqu'elles sont appliquées à des conducteurs dans des situations différentes. Par ailleurs, certains éléments ou modes d'organisation dépendent directement d'une forme de rationalisation déterminée par l'entreprise, d'autres sont propres à la nature du transport réalisé et fonction des exigences propres aux "pôles" ou "acteurs" économiques reliés par les conducteurs.

Ainsi, la structuration globale du temps de la semaine (nombre de jours de congés, nombre et type de jours consacrés au travail et au repos) a un effet sur la quantité de travail fournie, pourtant elle est définie par les éléments décrivant la nature des postes de travail et ne dépend pas de l'importance de l'entreprise. A l'inverse, la structuration de l'espace par la définition de régularités dans les trajets ou des circuits réalisés est fonction de l'importance de l'entreprise pour les conducteurs de courte distance, mais elle n'a pas d'effet sur

* cf. annexe 2 "effectifs enquêtés".

** cf. tableau 103 de la seconde partie.

leurs quantités de travail. Pour les "grands routiers" du Transport, l'importance de l'entreprise ne détermine aucun effet sur la définition de régularités dans les trajets, celle-ci minore pourtant la fréquence des fortes quantités de travail. Si l'on regarde les formes d'organisation de l'exploitation des véhicules, des rotations et des chargements, des phénomènes de même nature se révèlent :

- la loi, un chauffeur par véhicule, est d'autant moins suivie que l'entreprise est plus importante. Mais la conduite du camion en double ou par deux chauffeurs, ayant des horaires différents, abaisse la fréquence des fortes quantités de travail des "grands routiers" du Transport et augmente celles des conducteurs de courte distance du Compte Propre. De même, le fait de conduire plusieurs camions tend à augmenter la durée de travail des conducteurs de courte distance du Compte Propre pour qui, il ne dépend pas de l'importance de l'entreprise ; par contre, il est plus fréquent dans les grandes entreprises de Transport, mais n'y a pas d'effet sur la quantité de travail (il en est de même de l'exploitation par rotation des semis).

- la spécialisation des conducteurs dans le transport d'un seul type de produit, caractéristique de l'Industrie-Commerce est fonction de l'importance de l'entreprise dans le Compte Propre, elle accroît la quantité de travail fournie par les chauffeurs en courte distance et diminue celle des "grands routiers"; Elle ne dépend pas de l'importance de l'entreprise dans le Transport, mais elle tend à réduire la quantité de travail fournie par les "grands routiers" de ce secteur et reste sans effet sur celle des chauffeurs de courte distance. La régularité des types de chargements, plus développée dans le Compte Propre, n'est pas liée dans le Transport à l'organisation globale de l'exploitation mais au créneau particulier envisagé, elle tend à minorer la fréquence des fortes quantités de travail des "grands routiers" et des conducteurs de courte distance.

Au total, l'importance de l'entreprise est un facteur favorisant la rationalisation de l'exploitation des véhicules, des rotations des chargements et de l'organisation du travail dans le Compte Propre, elle ne concourt qu'à la rationalisation de l'exploitation des véhicules dans le Transport.

Ces éléments, liés à la capacité des entreprises à organiser le processus de travail des conducteurs ont dans le Compte Propre, des effets divergents sur la quantité de travail qu'ils doivent fournir : ainsi les éléments relatifs à la spécialisation sur un produit et à la banalisation de l'usage des véhicules par des conducteurs ayant des horaires différents, entraînent une intensification du travail des conducteurs de courte distance, favorisant plutôt une moindre charge de travail pour les "grands routiers". Les éléments augmentant la régularité des trajets n'ont pas d'effet sur les durées de travail de ces mêmes conducteurs. Autrement dit, dans un milieu où les conditions de véhiculages sont en général plus souvent définies dans un cadre spatio-temporel structuré et proche des conditions habituelles de la production, les effets de la rationalisation des éléments liés à l'organisation du poste de travail des conducteurs, tendent à accroître leur productivité par l'intensification de leur travail.

Dans le Transport, seule la rationalisation des formes de l'exploitation des véhicules dépend nettement de l'importance de l'entreprise. Tout se passe comme si les autres éléments définissant une spécialisation du processus de travail des conducteurs ou y incorporant des régularités dépendaient davantage des particularités techniques liées aux contrats de transports que de la maîtrise organisationnelle de l'entreprise. Pourtant, dès qu'un élément rend possible la mise en oeuvre d'une régularité ou d'une spécialisation, la fréquence des fortes quantités de travail fournies diminue.

Le Compte Propre, (notamment l'Industrie-Commerce) et le Transport se différencient nettement quant à la capacité d'organisation du travail des entreprises importantes. Cela est attesté et résumé par l'existence d'une relation très forte pour les conducteurs du Compte Propre,

entre l'importance de l'entreprise et l'augmentation de la fréquence des durées de travail plus faibles, relation peu marquée pour les conducteurs de courte distance du secteur du Transport et pas du tout pour les "grands routiers" du même secteur (la relation inverse apparaît)*.

Donc, la plus ou moins grande capacité d'organisation de l'entreprise a peu d'effet sur la régulation du processus de production effectué par les conducteurs du Transport. La quantité de travail qu'ils réalisent dépend davantage du "créneau" ou de la spécificité technique et sociale du contrat de prestation de service définissant le cadre de leur travail. Les conducteurs doivent compter sur leur propre capacité à résoudre les problèmes avec la clientèle pour éviter d'allonger leurs durées de travail. Autrement dit, le rapport social général de dépendance du Transport vis à vis des clients chargeurs et distributeurs se concrétise au niveau même du processus de travail des conducteurs. Ce fait structurel se traduit non seulement par de fortes durées de travail, mais aussi par une arythmie dans l'usage du temps : report des séquences de conduite au petit matin ou le soir et dans la nuit, dispersion et irrégularité des durées d'amplitude de travail et des périodes de sommeil. Ces phénomènes sont particulièrement marqués pour les "grands routiers," mais ils concernent aussi les conducteurs de courte distance de ce secteur**.

* cf. tableaux 105 à 108 de la seconde partie et annexe 9.

** cf. chapitre 6 de la seconde partie et annexe 9.

4) - LES SALAIRES, LES AVANTAGES SOCIAUX, LES MODALITES ET LES PROJETS
DE CARRIERE.

Pour des quantités de travail comparables, les conducteurs non-salariés retirent de leur activité, un revenu net mensuel (avant impôts) moyen plus élevé de 665 Frs que le salaire moyen des conducteurs salariés (1).

Comparés à l'ensemble des ouvriers, les conducteurs salariés touchent un salaire moyen mensuel de 328 Frs plus élevé, pour un temps de travail effectif (2) hebdomadaire moyen supérieur de 6,8 heures. Les "grands routiers" du Transport touchent par mois 484 Frs de plus que les ouvriers pour 15,7 heures hebdomadaires de plus, ceux du Compte Propre 468 Frs pour 9,4 heures. Les conducteurs de courte distance du Transport touchent 245 Frs pour 6,8 heures de plus et ceux du Compte Propre 290 Frs pour 3,7 heures de plus par semaine. Ces chiffres n'ont qu'une valeur indicative. Ils ne donnent pas une mesure exacte du phénomène, dans la mesure où les termes de comparaison ne sont pas identiques. Les conducteurs enquêtés travaillent à temps complet, ce qui n'est pas le cas de tous les ouvriers sur lesquels les moyennes sont calculées (3). Néanmoins cette comparaison met en évidence le

(1) cf. tableaux 87 et 99.

(2) Temps de travail effectif : durée de service diminuée de 33,3 % du quantum des durées d'attente (celles-ci ne sont payées que pour 66,6 % de leur valeur.

(3) a - La durée moyenne hebdomadaire de travail des ouvriers tirée de l'enquête emploi (INSEE 1982) concerne les actifs occupés ; parmi ceux-ci, certains n'ont eu qu'un travail à temps partiel durant la semaine de référence de l'enquête, ce qui diminue la moyenne générale : 40,2 h pour l'ensemble des ouvriers masculins.

b - Les salaires nets moyens mensuels (soit le douzième de la valeur annuelle) des ouvriers masculins à temps complet et partiel, comptabilisés en milliers d'année-travail : champs de l'enquête, déclaration annuelle de salaires de l'INSEE actualisée (on a pris les chiffres 82 de la série qui compare les salaires annuels de 1979 à 1983). Cf. Economie et Statistiques n° 163, Février 1984 de Françoise BOURIT, P. HERNU et Marguerite PERROT intitulé "Les salaires en 1983".

c - Si l'on avait pu comparer aux conducteurs, les seuls ouvriers actifs à temps complet, on aurait eu une différence moins élevée entre les durées de travail hebdomadaires moyennes et entre les salaires mensuels moyens. Cela aurait amélioré la mesure du phénomène mais n'aurait pas transformé sa nature à savoir la sous rémunération du différentiel des durées de travail.

phénomène de la sous-rémunération relative des conducteurs par rapport aux ouvriers, au regard de la quantité de travail fournie chaque semaine par les uns et par les autres (1).

Concernant les conducteurs salariés, les "grands routiers" ont un salaire mensuel moyen plus élevé que leurs collègues de courte distance pour des quantités de travail notoirement plus fortes(2).

Les secteurs d'activité employant ces conducteurs se différencient nettement quant à la composition et au niveau des salaires offerts de même que sur les conditions structurelles produisant ces différences :

- Le salaire comporte plus souvent des primes pour les conducteurs salariés de l'Industrie-Commerce et du Transport que pour ceux de l'Agriculture-BTP. Respectivement 73,0 %, 73,3 % et 64 % d'entre eux ont des primes incorporées au salaire et 27,0 % des conducteurs du Transport pour 22,8 % de ceux de l'Industrie-Commerce et 11,5 % dans l'Agriculture-BTP ont au moins trois primes intégrées au salaire. Les primes de productivité et de non-accident sont plus fréquentes dans le Transport, les primes d'ancienneté dans le Compte Propre (3).

- Globalement, le nombre de primes est d'autant plus important que l'entreprise l'est aussi. Le niveau de salaire croît lui aussi avec le nombre de primes.

- Les niveaux de salaires sont tendanciellement plus faibles dans l'Agriculture-BTP que dans l'Industrie-Commerce et dans le Transport.

-
- (1) Le salaire horaire des conducteurs est 8,7 % plus bas que celui des ouvriers ; -15,8 % dans le Transport (- 21 % pour les "grands routiers", - 10,1 % pour les courtes distances) ; - 4,1 % dans le Compte Propre (- 11,1 % pour les "grands routiers", - 3 % pour les courtes distances).
- (2) Comparaison grands routiers et conducteurs de courte distance : + 4,7 % de salaire pour une quantité de travail 1/5ème plus forte, dans le Transport ; + 3,5 % de salaire pour 1/8me de travail de plus dans le Compte Propre.
- (3) 33,4 % des conducteurs du Transport touchent une prime de productivité pour 25,2 % dans l'Industrie-Commerce et 23,5 % dans l'Agriculture BTP.

- Pour les salariés du Compte Propre, la fréquence des salaires élevés est plus forte dans les entreprises importantes et pour ceux qui ont davantage d'ancienneté dans l'entreprise. Pour les conducteurs de courte distance du Transport, la fréquence des salaires élevés n'est sensible qu'à la taille de l'établissement. Pour les "grands routiers" de ce secteur, elle croît avec l'importance de l'entreprise et la quantité de travail fournie, relativement moins avec l'ancienneté dans l'entreprise(1)

- Si dans leur majorité, les conducteurs cotisent à une caisse de retraite complémentaire (58,0 %), ils sont moins fréquemment affiliés à une mutuelle (45,4 %) et bénéficiaires d'un treizième mois (35,8 %) : 48,8 % des salariés du Compte Propre contre 39,2 % de ceux du Transport sont affiliés à une mutuelle maladie (2) ; 47,5 % des salariés de l'Industrie-Commerce, 32,8 % de ceux de l'Agriculture-BTP pour 27,9 % dans le Transport touchent un treizième mois (3).

- Comme les salaires les plus élevés, les avantages sociaux sont d'autant plus fréquemment acquis que l'entreprise est plus importante.

- La plupart des "grands routiers" perçoivent des frais de route (96,1 % dont 63 % sont supérieurs ou égaux à 1 500 Frs/mois). La fréquence des frais de route élevés croît avec le niveau de salaire. Les conducteurs de courte distance sont moins nombreux à toucher des frais de route par ailleurs moins élevés (69,8 % touchent des frais de route dont 31,8 % inférieurs à 500 Frs par mois), leur montant est indépendant du niveau de salaire.

(1) cf. tableau 91 de la seconde partie.

(2) Dans le secteur du Transport, 36,2 % des "grands routiers" pour 41,9 % des courtes distances sont affiliés à une mutuelle maladie.

(3) Dans le secteur du Transport, 24,3 % des "grands routiers" pour 31,3 % des conducteurs de courte distance touchent un 13ème mois.

D'une manière générale, les éléments améliorant la situation sociale sont cumulatifs. Les meilleurs salaires sont liés aux avantages déterminant une couverture sociale plus étendue. Les uns et les autres se rencontrent d'autant plus fréquemment que l'entreprise, ou au moins l'établissement*, est plus important.

Les salaires, plus que les avantages sociaux sont liés à l'ancienneté dans l'entreprise, notamment dans le Compte Propre, où les primes d'ancienneté intégrées aux salaires sont plus fréquentes. Dans ce secteur, les "jeunes" sont plutôt dans les petites entreprises et les anciennetés sont plus élevées dans les grandes. Cela est moins marqué dans le Compte d'Autrui, notamment pour les "grands routiers" dont les plus jeunes sont fréquemment dans les grands établissements. Néanmoins, on constate dans chacun des secteurs une fréquence relative d'anciennetés plus élevées dans l'entreprise, lorsque celle-ci emploie au moins cinquante salariés. Deux faits différents militent en faveur de ce phénomène : plus âgés et moins mobiles que leurs collègues du Transport, les conducteurs du Compte-Propre acquièrent des anciennetés plus importantes dans leur entreprise ; moins stables et plus jeunes que leurs collègues du Compte Propre, les conducteurs du Transport peuvent acquérir une ancienneté comparable dans les grandes entreprises du fait qu'ils sont plus souvent conducteurs dès leur entrée dans la vie active, ou qu'ils le deviennent plus rapidement** après avoir exercé un premier emploi dans une autre qualification (65,7 % des salariés du C.A. sont conducteurs dans les cinq premières années de leur vie active, contre 54,0 % dans le C.P.; par ailleurs, les salariés des plus grandes entreprises sont plus stables que les autres.

* cf. cas particulier des conducteurs de courte distance du Transport pour qui le niveau de salaire dépend de la taille de l'établissement, mais pas de la structure de l'entreprise. Tout se passe comme si ces salariés, plus fréquemment dans des entreprises à multi-établissements, voyaient leurs conditions de rémunération gérées au niveau de l'établissement. On peut se demander si ce phénomène n'est pas en relation avec l'accélération depuis 1976-77, de la constitution de grandes Entreprises ou Groupes par filialisation plutôt qu'intégration des petites entreprises du Transport, spécialisées en courte distance et distribution ?

** cf. chapitre 7 de la première partie.

Les conditions de la stabilité ou de la mobilité inter-entreprise sont très différentes dans les deux grands secteurs* :

- Globalement moins mobiles, les conducteurs du Compte Propre le sont d'autant moins qu'ils sont dans de petits établissements, tandis que ceux du Transport, beaucoup plus mobiles dès le début de leur carrière de chauffeur, sont moins mobiles lorsqu'ils sont dans les grandes entreprises.

- Plus du tiers des changements d'entreprises sont liés au passage d'un secteur à l'autre. La mobilité inter-sectorielle se fait à l'avantage du Compte-Propre et plus particulièrement vers les entreprises Industrielles et Commerciales.

- Les différentes sous-populations sont constituées d'individus ayant eu des cursus distincts depuis leur premier emploi de conducteur. Si d'une manière générale on observe que les conducteurs mobiles "grands routiers" des deux secteurs et de courte distance du Compte Propre vont vers des entreprises de plus grande taille, ce phénomène est particulièrement marqué pour les conducteurs du Transport changeant d'entreprise en restant dans le même secteur et pour ceux du Compte Propre ayant eu une mobilité inter-sectorielle du Transport vers ce secteur. Le même phénomène concerne les conducteurs du Compte Propre ayant eu une mobilité intra-sectorielle, pas du tout les conducteurs de courte distance du Transport, venant du Compte Propre.

- Dans le secteur du Transport, il y a une prime à la non-mobilité et à la mobilité intra-sectorielle des conducteurs "grands routiers" se traduisant par l'emploi dans les établissements plus grands et de meilleurs salaires (pour les conducteurs de courte distance, la tendance est moins marquée concernant les salaires). Dans le Compte-Propre, la prime à la mobilité est très nette et concerne particulièrement les conducteurs venant du Transport. Autrement dit, les conducteurs du Transport cherchent davantage des conditions de salaire et de couverture sociale plus favorables

* cf. chapitre 8, première partie.

en changeant d'entreprise. Comme ils vont en plus grand nombre vers le Compte Propre que les conducteurs de ce secteur ne vont vers le Transport, il est légitime de penser que la population de ce secteur ne se renouvelle qu'en partie par la mobilité inter-secteur et doit faire appel à des travailleurs venant d'autres qualifications pour se maintenir ou augmenter. Ainsi, plus du cinquième des conducteurs du Transport envisagent de changer de situation dans l'année suivant l'enquête et le dixième environ, veulent quitter le métier. Les projets de changement de situation sont d'autant plus fréquents que les conducteurs sont dans des situations moins favorables (salariés étant ou venant de l'Agriculture-BTP, employés dans les petites entreprises) ou connaissent des conditions de travail plus difficiles.

Au total les conducteurs du Compte Propre font plus souvent leur carrière dans une seule entreprise, dans ce cas ils sont plutôt dans les petites entreprises et plus jeunes que les autres ; ceux du Transport essaient plusieurs entreprises avant d'en trouver une offrant des avantages sociaux et matériels plus substantiels, pour cela il n'hésitent pas à passer dans le Compte Propre. Beaucoup de conducteurs ont été "grands Routiers" au cours de leur carrière, ce sont ceux qui bougent le plus pour se stabiliser dans un emploi moins difficile, comme la courte distance et l'environnement plus bénéfique d'une entreprise importante.

Le niveau global de salaire, les avantages sociaux offerts dans chacun des deux grands secteurs explique en partie la différence entre les formes des cursus professionnels des conducteurs, excepté pour ceux du Transport venant du secteur de l'Industrie-Commerce lesquels ne changent pas d'environnement institutionnel, n'accroissent pas leurs avantages sociaux et ont des salaires plus faibles que leurs nouveaux collègues !

On peut noter par ailleurs, que les conducteurs du Compte Propre venant du Transport, travaillent plus que leurs nouveaux collègues, à l'inverse ceux du Transport venant du Compte Propre travaillent moins que les conducteurs restant dans le Compte d'Autrui. Gardant la trace des habitudes liées à l'expérience professionnelle antérieure, les conducteurs changeant d'entreprise, de secteur et/ou de qualification décrivent un mouvement vers de nouveaux emplois qui reste marqué par l'accroissement des avantages

salariaux et sociaux. Dans le Compte-Propre, la stabilité relative dans les petites entreprises ou le secteur de l'Agriculture BTP (moins favorable) entraîne un "projet de changement" plus fréquent, trop de stabilité enfermant ces mêmes conducteurs dans une situation presque définitive^{*}; dans le Transport, la stabilité est favorable à un bon positionnement dans la hiérarchie des salaires pour les "grands routiers", une mobilité antérieure trop importante entrave leur carrière et entraîne un projet de changement plus fréquent (notamment lorsqu'ils travaillent 56 heures ou plus), en courte distance, la stabilité ou une faible mobilité entraînent un projet de changement plus fréquent (surtout pour ceux qui viennent de l'Agriculture-BTP).

5) - ORIGINE SOCIALE ET PROFESSIONNELLE, GENRE DE VIE.

Le mode d'entrée dans la profession de conducteur est assez largement cooptatif, au sens où l'intervention des amis ou parents et la proposition d'un patron sont souvent à l'origine de la prise du premier emploi de chauffeur (1). Cela est particulièrement marqué pour les non-salariés, lesquels, en majorité d'origine non-ouvrière (2) font "leurs armes" comme conducteurs et/ou dans d'autres qualifications salariées, avant de s'installer à leur compte (3). Tandis que les salariés, en majorité d'origine ouvrière (2), deviennent plus vite conducteurs (surtout ceux du Transport) (3) et s'ils ont exercé d'autres métiers avant, ils étaient ouvriers (4).

Plus de la moitié des conducteurs salariés et plus de six non-salariés sur dix ont passé leur jeunesse à la campagne. La très grande majorité des conducteurs habitent une maison individuelle (5). On note une

(1) cf. tableau 22.)

(2) cf. tableau 10.)

(3) cf. tableaux 17 et 18)

(4) cf. tableau 12)

première partie chapitres 6 et 7.

(5) seuls les conducteurs de courte distance du Transport habitent moins fréquemment une maison individuelle (64,5 % contre 71,4 % de l'ensemble des salariés) cf. tableau 8 de la première partie.

* cf. comportement des conducteurs "plus âgés" de l'Agriculture-BTP (Analyse des correspondances n°IV Annexe 1.

plus grande stabilité résidentielle des non-salariés qui restent plus fréquemment dans les zones rurales. De même, les "grands routiers" salariés habitent dans leur majorité dans les communes rurales ou les petites agglomérations (de - 20 000 habitants) (1), tandis que les conducteurs de courte distance de l'Industrie-Commerce et du Transport se localisent davantage dans les zones urbaines.

Les "grands routiers" salariés du Transport sont plus souvent célibataires que tous les autres conducteurs, néanmoins l'on peut remarquer que s'ils sont mariés, leur femme a un emploi dans six cas sur dix (la proportion est équivalente pour leurs collègues en courte distance, beaucoup plus faible pour les conducteurs du Compte Propre et les non-salariés). On note d'ailleurs, que c'est parmi les conducteurs mariés avec une femme active que se trouve la plus forte proportion de conducteurs ayant des projets de changement de situation comme si la comparaison avec d'autres emplois salariés, immédiate, entraînait une distanciation avec leur propre situation.

Au total, proches des autres ouvriers sur beaucoup de plan, excepté le mode de logement, les populations de conducteurs salariés se différencient un peu, en ce qui concerne la localisation et le statut matrimonial. Ces différences, sont davantage le reflet de l'adéquation entre des situations sociales et le contenu des situations d'emploi qu'elles n'entraînent des conséquences de causes à effets. On peut noter toutefois, que la localisation des conducteurs traduit la forte dispersion des entreprises ou des établissements aux interstices du maillage du tissu industriel et commercial dont le camionnage approvisionne tous les pôles. A l'évidence, l'activité de transport par route mobilise des travailleurs dans toutes les zones, y compris dans les "poches de main-d'oeuvre" les moins concentrées.

(1) *Tableau 5 première partie.*

CONCLUSIONS GENERALES

-0-0-0-0-0-0-

Une série de travaux qualitatifs, donnant lieu à des vérifications quantitatives à une échelle réduite, sur les conditions de travail, le risque d'implication dans les accidents routiers et les déterminants socio-économiques des situations observées dans le Transport Public routier ont été menés entre 1974 et 1979*. Dans leur suite logique, il nous a été demandé de procéder à une enquête quantitative visant à évaluer et décrire les populations des professionnels du Transport et des autres secteurs de l'activité économique. Deux enquêtes distinctes ont été menées, l'une visant à évaluer les populations concernées par différentes situations de travail et employées dans les deux grands secteurs, l'autre dont il a été largement rendu compte dans ce rapport avait pour but d'approfondir les caractéristiques sociologiques et les conditions de travail des conducteurs professionnels transportant des marchandises.

I) - CADRAGE DE LA POPULATION.

Environ 1 700 000 personnes sont titulaires de l'un au moins des permis de conduire des PL ou des autocars. Moins du tiers l'utilise régulièrement à des fins professionnelles (490 000). Mais 380 000 à 400 000 environ (1), ont pour activité principale la conduite des véhicules lourds et autocars et le transport des marchandises ou des voyageurs.

Depuis 1982, l'INSEE utilise une nomenclature modifiée permettant d'isoler ces conducteurs. La catégorie se décompose en cinq classes, elle comprend 566 100 individus, soit 14,9 % des ouvriers qualifiés et 9 % de

* cf. - "Conditions de travail des conducteurs professionnels et Sécurité Routière" P. HAMELIN

ONSER 1975 (2 tomes)
1977 (1 tome)

- "Rapports sociaux de production, mode de régulation et conditions de travail des conducteurs routiers". P. HAMELIN, J.R. CARRE, avec l'assistance de M. José MURE

ONSER 1979 (2 tomes)

(1) Voir rapport "Fichier de Référence évaluation de la population des conducteurs professionnels et de ses principales caractéristiques". ONSER Mai 1985.

l'ensemble de la population ouvrière (1). Les "conducteurs routiers et grands-routiers" sont 325 740, les conducteurs de véhicules de transport en commun sont 64 040, les "conducteurs livreurs, coursiers" sur véhicules de moins de 3,5 tonnes sont 150 640, le reste comprend les chauffeurs de taxis salariés et les conducteurs de voitures légères au service d'entreprises ou de particuliers

A ces chiffres il faudrait ajouter ceux des conducteurs indépendants qui, dans le secteur du Transport, après avoir représenté presque le quart de la population juste après-guerre n'en constituent plus que le dixième (leur nombre absolu a peu varié) aujourd'hui.

Il existe un certain nombre de difficultés à évaluer de façon exacte le nombre de conducteurs de poids-lourds et de cars dont l'activité principale est le transport des marchandises et de personnes. Elles peuvent être surmontées à certaines conditions institutionnelles et pratiques (cf. note (1) page 211).

II) - RESULTATS MARQUANTS de l'enquête sur les conditions de travail et la situation sociale des conducteurs de marchandises.

Les conducteurs non-salariés se distinguent peu des salariés sur le plan des quantités de travail réalisé, mais le contenu de leur travail est plus diversifié en nombre de tâches différentes effectuées. Leurs revenus mensuels sont plus élevés que le salaire moyen des salariés. Ils ont une origine sociale et un genre de vie différents de ceux des salariés. Comme ils sont concentrés dans le secteur du Transport, beaucoup de résultats les concernant, sont proches de ceux des salariés du même secteur.

Selon le secteur qui les emploie et le "temps unitaire des Transports réalisés, les salariés se distinguent nettement entre eux sur le plan des quantités et du contenu du travail, des rapports avec leurs employeurs respectifs ou leurs clients organisant le cadre général de leur travail, comme au plan de la rétribution de leur travail et des carrières professionnelle qu'ils accomplissent. Au point qu'il est légitime de parler de métiers différents et de carrières sinon distinctes, au moins spécifiques.

Les conducteurs travaillent plus que les ouvriers en général, pour une rémunération mensuelle plus forte et un salaire horaire plus faible.

(1) "Les conducteurs routiers et grands routiers salariés" représentent eux 8,7 % des ouvriers qualifiés et 5,3 % de l'ensemble des ouvriers, soit environ 350 000 personnes si l'on inclut les non-salariés.

Mais, ceux du Transport accomplissent des quantités de travail plus importantes que leurs collègues du Compte Propre pour des salaires mensuels à peu près équivalents et des salaires horaires plus faibles.

Dans le Transport, la maîtrise organisationnelle potentielle de l'entreprise (évaluée en fonction de son importance) a peu d'impact sur le contenu concret du procès de travail réalisé par les conducteurs sinon sur la définition de son cadre. Dans le Compte Propre par contre, l'organisation du procès de travail quotidien est plus largement dépendant de l'importance de l'entreprise. Les conducteurs du Transport régulent à leur niveau un travail à la tâche, entraînant une arhythmie structurelle de leur temporalité dans le partage entre les moments de travail et de repos. Les conducteurs du Compte Propre s'inscrivent davantage dans un processus de travail lui-même intégré dans des processus de production-commercialisation dont leur employeur est l'organisateur principal. Leur travail étant organisé selon des horaires de travail ou de transport plus précis, leur rythme de travail est plus proche que celui que connaissent la plupart des ouvriers. L'organisation de la production de véhiculage, de même que sa fonction, sont très différentes selon les deux secteurs et ont des conséquences sur les conditions de travail des conducteurs qui y sont employés.

3) - LES EVOLUTIONS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT ENTRE 1974 ET 1982.

La comparaison (1) des résultats des enquêtes "budget-temps" de 74 et 82 met en évidence une diminution de - 7,9 heures des durées de service hebdomadaires. Cette diminution est particulièrement forte pour les conducteurs de courte distance -9,7 heures, plus faible pour leurs collègues "grands routiers" 6,8 heures. Les dispersions autour des moyennes propres à chaque année restent équivalentes pour les différentes catégories de "grands routiers" (2), elles diminuent fortement pour les conducteurs de courte distance. Ainsi

(1) Cette comparaison ne concerne que les conducteurs du Transport, ceux du compte Propre n'ayant pas été enquêtés en 1974. Pour valider la comparaison, on a opéré un "ajustement" de la composition de la population de 1974 pour la rendre équivalente à celle de 82 afin de ne privilégier aucune sous-catégorie de situation de travail déterminant des durées plus ou moins élevées.

(2) Durées hebdomadaires de service.

	MOYENNES		DISPERSIONS (écart-type)	
Conducteurs	1974	1982	1974	1982
absents > 5 jours	68,4)	60,7)	10,5	10,5
absents 2 à 4 jours	59,9)	56,2)	9,2	8,5
de retour chaque jour	57,6	48,1	12,4	7,7
ENSEMBLE	61,1	53,2	11,3	10,3

Les conditions temporelles de travail des grands routiers restent marquées par leur dispersion tandis que celles des conducteurs de courte distance se sont homogénéisées. Les réserves potentielles d'organisation du travail des conducteurs travaillant dans le cadre d'une journée ont été utilisées, les situations des "grands routiers" restent structurellement très dispersées

Les diminutions des durées globales de travail sont liées :

- à une baisse des temps de conduite (1) et des kilométrages journaliers (2) pour des taux de conduite équivalents.

- à une baisse des durées d'attente (3) et de leur taux. Elles passent de 12,1 % du temps de service en 74 à 7,4 % en 82. Le temps passé aux opérations de chargements-déchargements et aux formalités administratives ou commerciales augmente, lui, de 1,5 heure et passe de 20,0 % à 23 % du temps de service.

- à une baisse des temps de manutention liés à l'entretien des véhicules, dont le taux reste presque équivalent.

En plus de la diminution du "temps improductif" lié aux attentes on observe une baisse sensible des kilométrages "à vide". Le resserrement des durées de service s'est accompagné de gains de productivité, par diminution des temps et des kilométrages improductifs.

Outre la transformation des "règles du jeu" durant cette période de huit ans, se traduisant par une intensification des contrôles, la tendance à la baisse des durées de travail est liée à la diminution du nombre des jours travaillés dans la semaine (5,6 en 1974 ; 5,3 en 1982) et à l'augmentation de la proportion de jours avec conduite (92 % des journées

(1) conduite

- 4,3 heures pour les grands routiers

- 6,5 heures pour les conducteurs de courte distance

(2) 377,5 km/jour en 74 319,6 en 82

soit par heure : 51,8 km et 50,8 km

(3) attentes - 4,9 heures pour les grands routiers

- 2,2 heures pour les conducteurs de courte distance) - 3 heures

travaillées étaient consacrées à la conduite en 1974 ; 95,6 % en 1982). De même que les réglementations, les habitudes sociales des conducteurs se sont transformées. Ils se rapprochent de plus en plus des autres ouvriers, maintenant ils prennent davantage leur week-end en entier, qu'en 1974.

L'évolution à la baisse des durées de travail reste lente, puisqu'à raison d'une heure hebdomadaire par année, il faudrait attendre 1995 pour que les conducteurs soient au niveau atteint par les ouvriers de 1982. De plus, il semble qu'elle trouve sa limite du fait de la situation particulière du Secteur du Transport routier par rapport aux autres agents économiques. Les avantages de la technique routière (1) de même que la disponibilité et le dynamisme des entrepreneurs de transports vis à vis d'une demande multiforme ont fortement contribué à son succès. Mais la souplesse technique, organisationnelle et commerciale du Secteur reste très liée à la souplesse d'utilisation de la main-d'oeuvre roulante, au "savoir faire" et à l'astuce qu'elle met en oeuvre, au prix de durées de travail dépassant les normes observées dans la plupart des autres situations de travail.

Ce fait structurel, au principe même du rapport socio-économique de dépendance dans lequel est maintenu le secteur du Transport (2) vis à vis des chargeurs et des distributeurs, tend à ralentir le mouvement à la baisse des durées de travail et à maintenir l'écart entre la situation des ouvriers et des conducteurs sur le plan du temps hebdomadaire passé au travail.

(1) *Rapidité et porte à porte*

(2) *notamment pour ce qui concerne le processus de véhiculage.*

ANNEXES

ANNEXE 1

LES ANALYSES MULTIDIMENSIONNELLES :

- Les situations de travail.
- Les cursus professionnels.
- L'entreprise actuelle.
- Analyse synthétique ou globale.

Afin de disposer d'une vue d'ensemble des caractéristiques des conducteurs et de leurs conditions temporelles de travail, une technique d'analyse descriptive multidimensionnelle a été utilisée : l'analyse des correspondances multiples dont le principe est de résumer graphiquement les principales tendances d'un tableau de données.

Toutes les variables du questionnaire ont été transformées en variables qualitatives après analyse des premiers histogrammes (voir liste des variables annexe 2).

Etant donné le volume des informations recueillies, trois analyses ont été menées séparément concernant les thèmes principaux (situation de travail, cursus professionnel, entreprise actuelle). La plupart des variables se rapportant à un thème ont été traitées comme des variables actives, c'est-à-dire participant à la formation des axes de l'analyse. Les variables les plus importantes appartenant aux autres thèmes ont été projetées en variables supplémentaires sur les graphes, afin de déceler d'éventuelles liaisons.

L'examen de ces trois analyses a permis de sélectionner pour chacun des thèmes une dizaine de "variables clefs" suffisant à décrire la population étudiée (les variables retenues "résumant" la tendance pour celles qui leur sont liées). Une analyse globale a été effectuée à partir des variables ainsi sélectionnées.

Présentation du matériel analysé.

Outre le questionnaire "administré" par un enquêteur, chaque dossier comprend un "carnet de temps" correspondant à l'enregistrement

durant une à deux semaines du temps passé à différentes activités de travail ou de repos.

a) Le questionnement de l'interview se répartit en quatre grands thèmes :

	Questions
- La situation de travail	1 à 47
- Le cursus professionnel	48 à 69
- L'entreprise actuelle, les revenus et les projets de changement de situation.	{ salariés 70 à 95 non salariés 96 à 117
- Les caractéristiques sociales	118 à 136

Lors de la seconde visite de l'enquêteur, dite de récupération du carnet de temps, des questions relatives à la période de tenue du carnet budget-temps étaient posées (questions 138 à 152).

b) Les informations du "carnet de temps" ont été résumées par la création des variables suivantes :

- La durée totale de service et sa composition, soit le taux de temps relatif affecté aux diverses activités de travail (taux de conduite, de manutention chargement, d'autres travaux manuels, d'attente, présence de temps affecté aux formalités administratives et commerciales).
- La durée moyenne et la dispersion des durées des plages de conduite.
- La durée moyenne des amplitudes et leur dispersion (durée comprise entre deux périodes d'au moins 6 h consécutives de repos) le nombre et la durée des plages de repos dans l'amplitude.
- Les durées moyennes journalières et leur dispersion concernant les attentes, le sommeil.
- Le travail de nuit : nombre de nuits avec du travail (nuit = période entre 22 h et 5 h) et taux de travail de nuit dans l'ensemble de l'activité.

I. Analyse des "Situations de Travail".

L'objectif de cette analyse est de situer les principales tendances ayant trait à une organisation des tâches et des modalités de transport différentes selon la structuration de l'espace-temps dans laquelle sont utilisés les moyens de transport et gérés les éléments concrets des impératifs du travail. Cette analyse concerne les salariés et les non-salariés.

1. Variables actives (53 soit 166 modalités).

- 1, 8, 9 : fréquence des retours chez soi, type de transport et de licence de transport utilisée.
- 11, 12, 13, 15 : structuration de l'espace des chauffeurs : kilométrage mensuel, régularité des trajets, kilométrage d'une rotation complète, ligne régulière et relais de chauffeur.
- 16 à 19 : structuration du temps des chauffeurs : régularité des repos, nombre de jours de repos par semaine, travail le samedi et dimanche, régularité des durées de travail d'une semaine à l'autre.
- 22, 24, 25, 26, 31, 32, 33 : l'outil de travail : caractéristiques des véhicules, type, tonnage, silhouette, équipement, ancienneté.
- 21 et 33 : mode d'exploitation des véhicules (rotations de véhicules et/ou de chauffeurs).
- 35 à 47 et 49 à 60 : nombre de produits transportés, caractéristiques de ses produits et conditionnement.

- 61 à 67 : caractéristiques des chargements, régularité de ceux-ci, tâches habituelles réalisées par le chauffeur.

2. Les variables supplémentaires : (83 soit 322 modalités).

- Spécification de la fréquence des transports internationaux, nationaux, régionaux ou urbains effectués. Point le plus éloigné atteint lors d'une rotation.
- Changement de remorque pour les tracteurs et semi, équipement de la cabine en moyens audio.
- Variables relatives à l'ancienneté dans la vie active, comme chauffeur, à la mobilité professionnelle, aux raisons et modalités d'entrée dans la profession, à son statut (salarié ou non) et aux projets de changement de situation.
- Variables relatives au secteur d'activité, à l'importance et la structure de l'entreprise, à la qualification et à l'ancienneté dans l'entreprise.
- Variables relatives aux frais de déplacement, aux avantages sociaux et aux salaires.
- Variables relatives à l'habitat, à l'origine sociale, au statut civil et familial des conducteurs.
- Variables relatives aux accidents du Travail et de la Circulation.
- Variables relatives aux données du "Carnet de Temps". Taux du temps affecté aux différentes tâches, durée hebdomadaire de travail, moyenne des durées d'amplitude, sommeil, travail de nuit. Les variables du "Carnet de Temps" ont été considérées comme des résultantes de la structuration du travail concret des conducteurs.

3. Résultats.

3.1. Premier facteur (8 % de l'inertie).

Les variables contribuant le plus fortement à la formation du premier facteur sont le kilométrage mensuel habituel et les variables qui lui sont liées comme la distance parcourue à chaque rotation, la fréquence des retours chez soi, le type de transport, le fait de rouler à vide ou non, certains types de produits transportés, le tonnage et la nature des véhicules.

- a) - D'un côté se situent les conducteurs effectuant de forts kilométrages absents de chez eux plusieurs jours consécutifs, réalisant des transports internationaux ou nationaux de longue distance avec des véhicules de plus de 36 tonnes, tracteurs routiers tirant des savoyardes, transportant plus de trois types de produits différents (les plus caractéristiques étant : les produits chimiques manufacturés, métalliques, la messagerie) et circulant rarement "à vide". Plus souvent que les autres ils ont : des repos irréguliers, moins de deux jours de repos hebdomadaire ; ceux qui recherchent le fret se placent là.
- b) - De l'autre côté se trouvent les conducteurs réalisant de plus petits kilométrages, effectuant des transports régionaux ou urbains avec des véhicules porteurs de plus faible tonnage, circulant plus souvent "à vide", et rentrant chez eux tous les jours.

3.2. Second facteur : (5,42 % de l'inertie).

Les variables participant à sa formation sont principalement la régularité ou non des trajets et des kilométrages (d'une semaine à l'autre) et les caractéristiques du chargement habituel.

- a) - D'un côté se situent davantage ceux qui, effectuant des trajets et ayant des kilométrages irréguliers, conduisent des véhicules de 19 à 36 tonnes (notamment des bennes), transportant 2 à 3 types de produits différents (des minéraux, matériaux de construction, du bois), chargés et vidés "complets" (en une seule fois). Ils assurent des tâches d'entretien du véhicule.

- b) - De l'autre, on trouve davantage ceux qui, effectuant des trajets et ayant des kilométrages réguliers (notamment des transports exploités en lignes ou circuits réguliers) conduisent des véhicules de moins de 19 tonnes (notamment des fourgons et des camions frigorifiques), transportant un seul type de produit (pétrole, produits agricoles et alimentaires) donnant lieu à un chargement complet ou fractionné, livré en de multiples endroits. Ils n'effectuent pas de tâches d'entretien du véhicule mais s'occupent des factures. De ce côté se placent ceux qui conduisent plusieurs camions différents ou un camion utilisé par d'autres chauffeurs.

3.3. Le troisième facteur : (4,53 % de l'inertie)

Les variables liées au chargement contribuent particulièrement à sa formation.

- a) - D'un côté se trouvent ceux des conducteurs qui, assurant des transports en charge complète, ne portent pas les marchandises et réalisent des kilométrages importants avec des tracteurs et semi de gros tonnage.

- b) - De l'autre côté se placent davantage les conducteurs vidant le camion en de multiples points, portant eux-mêmes la marchandise, réalisant de faibles kilométrages avec des camions porteurs de petit tonnage et anciens.

3.4. Le quatrième facteur : (3,53 % de l'inertie).

Formé par des variables relatives au type de véhicule.

a) - D'un côté se situent les camions frigorifiques et les fourgons.

b) - De l'autre, les camions citernes.

3.5. Les variables supplémentaires :

Il s'agit de variables ne contribuant pas à la formation des axes mais dont on peut voir la liaison avec les variables principales ou "actives" en les projetant sur le plan.

a) Facteur 1.

Les durées hebdomadaires de service, journalières d'amplitude, les taux d'attente journalière de même que le montant des frais de déplacement, se distribuent comme les kilométrages* sur cet axe. L'opposition entre les valeurs fortes et les valeurs faibles marque la distinction fondamentale entre le secteur des Transports et les autres secteurs quant à la composition de leur population propre (le secteur des Transports comprenant davantage de conducteurs de longue distance, les autres secteurs, une très grande majorité de conducteurs de courte distance).

Quoiqu'il en soit la situation de travail résumée à la fréquence des retours chez soi et au kilométrage marque les distinctions principales entre les conducteurs.

* Il en est de même pour le taux de conduite (mais celui-ci ne croît pas de façon tout à fait linéaire : ceux qui ont plus de 70 % de temps consacré à la conduite travaillent un peu moins que ceux qui n'en ont que 60 %), le taux d'attente, la durée moyenne de l'amplitude de travail et de toutes les données relatives au temps et rythme de travail.

b) Facteur 2.

Des informations essentielles sont apportées par la projection des variables supplémentaires :

- la distinction concerne les secteurs d'activité employant les conducteurs du Compte Propre. Ceux du secteur Agricoles-B.T.P. se situant du côté des trajets irréguliers alors que ceux du secteur Industriel et Commercial sont placés du côté des trajets réguliers.

- La distinction relative aux avantages sociaux : il n'y a pas d'avantages sociaux du côté des trajets irréguliers, par contre on trouve le 13ème mois du côté des trajets réguliers.

c) Facteur 3.

Du côté de ceux qui portent eux-même le fret et font de petits kilométrages se trouvent davantage les conducteurs du secteur des Transports en régime de zone courte (c'est-à-dire, pas de licence, simple inscription au registre), tandis qu'à l'opposé se placent ceux qui circulent en régime de location.

Les salaires les plus faibles s'opposent un peu aux moyens et forts salaires sur le même axe, les premiers étant du côté des faibles kilométrages.

4. Résumé de l'analyse.

Le facteur expliquant la plus grande part de l'inertie oppose les conducteurs de longue distance du Transport aux conducteurs de courte distance du Compte Propre, la structuration de l'espace-temps avec les variables de distance parcourue et de temps unitaire des Transports (fréquence des retours chez soi) est fondamentale dans le clivage entre conducteurs.

Le second facteur oppose davantage les conducteurs sur le plan de l'organisation concrète de leur travail relativement à la régularité des trajets et kilométrages, le type de chargement livré en complet ou en de multiples livraisons, il oppose l'organisation concrète du travail des conducteurs du secteur Industrie-Commerce à celle des conducteurs du secteur Agriculture-B.T.P. A cette opposition, la projection des variables relatives au cadre économique du travail (entreprise et salaire) montre une opposition dans le même sens (peu marquée) entre les salaires les plus élevés et les plus grandes entreprises côté Industrie-Commerce, les salaires les plus faibles et les entreprises les plus petites, côté Agriculture-B.T.P. Mais il faut noter la relative indépendance entre la taille de l'entreprise ou le niveau de salaire avec la quantité de travail demandé et ses caractéristiques temporelles, lesquelles dépendent davantage de la définition du temps unitaire des Transports.

II. "Cursus professionnel".

Cette analyse se propose d'étudier l'antériorité professionnelle des conducteurs en relation avec les caractéristiques des entreprises qui les emploient actuellement. Seuls les salariés sont concernés (soit 877 individus).

1. Les variables actives retenues (30 soit 111 modalités).

- 68 à 70 : variables relatives à l'ancienneté dans le travail, l'âge à l'entrée dans la vie active et le premier emploi occupé.
- 71, 72, 75 à 82 : les variables définissent l'ancienneté comme conducteur et l'âge auquel il l'est devenu, les autres métiers éventuels exercés depuis, la manière dont il a passé le permis, le nombre d'entreprises qui l'ont employé comme conducteur, le type et la taille de l'entreprise antérieure à l'actuelle, les emplois successifs.
- 83, 84 : les raisons du choix du métier de conducteur, la manière utilisée pour y accéder.
- 88 à 91, 99 à 103, 105 : les caractéristiques de taille, de structure et d'activité de l'entreprise qui l'emploie, sa qualification antérieure et actuelle, l'ancienneté dans l'entreprise.
- 106, 109 et 110, 115, 118 à 120 : le montant des salaires, des frais de déplacement, le nombre de prime, leur nature, les avantages sociaux et les projets éventuels de changement de situation de travail.

2. Les variables supplémentaires (62 variables soit 240 modalités).

- Temps unitaire des Transports.
- Kilométrage mensuel, régularité des trajets.
- Régularité des repos, travail du Samedi-Dimanche, régularité de la quantité de travail hebdomadaire.
- Caractéristiques du véhicule. Conduit un seul camion, ou plusieurs, tonnage, type de véhicule, ancienneté du véhicule.
- Nombre et nature des produits transportés, régularité du type de chargement, organisation de la cargaison.
- Tâches effectuées, entretien, chargement, tâches administratives.
- Ancienneté du permis, âge lors de l'obtention.
- Secteur où le salarié est employé et caractéristique de l'entreprise.
- Age à l'embauche.
- Avantages sociaux et frais de déplacements.
- Localisation de l'habitat actuel et de celui où le conducteur a passé sa jeunesse, changement depuis.
- Origine sociale (métier du père et de la mère).
- Formation.
- Statut civil, âge.
- Nombre d'accidents de la circulation et du travail.
- Données du "Carnet de Temps" (roulage à vide, travail manuel, durées hebdomadaire de travail, sommeil et travail de nuit).

3. Résultats.

3.1. Premier facteur : (7,22 % de l'inertie).

Les variables relatives à la mobilité inter-entreprise et au changement de qualification contribuent à sa formation.

- a) - D'un côté se situent ceux qui ont été employés dans plusieurs entreprises. Moins marquées, les caractéristiques suivantes sont présentes : changement de qualification, expérience antérieure de conducteur de zone longue, conducteurs trouvant leur emploi par eux-mêmes.
- b) - De l'autre côté se placent plutôt les individus n'ayant pas changé d'entreprise ou de qualification depuis qu'ils sont conducteurs. En général, ils n'ont aucune expérience de la zone longue.

3.2. Second facteur : (4,55 % de l'inertie).

La contribution principale à la formation du facteur est fournie par les variables relatives à l'ancienneté dans le travail, l'entreprise et comme conducteur.

- a) - D'un côté se trouvent les anciennetés faibles, les conducteurs travaillant dans -et parmi les mobiles, ceux qui viennent d'une - entreprise de Transports. La qualification "chauffeur zone longue", le fait d'avoir eu pour premier emploi celui de conducteur, d'avoir un projet de changement d'emploi, d'entreprise ou de statut sont dans la même zone. Là se trouvent les jeunes et ceux qui ont des durées de travail élevées.

- b) - De l'autre côté se placent les anciennetés plus élevées, les conducteurs employés - et l'ayant déjà été pour les mobiles - dans les entreprises de Compte Propre, les qualifications "chauffeurs livreurs" et "conducteurs de zone courte".

3.3. Troisième facteur : (3,50 % de l'inertie).

Les variables d'ancienneté, de taille et de structure d'entreprise, de niveau de salaire contribuent à la formation de ce facteur.

- a) - D'un côté se placent les anciennetés les plus fortes, les entreprises les plus grandes composées de plusieurs établissements et les salaires les plus élevés.
- b) - De l'autre côté se situent les anciennetés plus faibles, les petites et moyennes entreprises à établissement simple, les salaires les plus faibles. Les projets de changement d'emploi, d'entreprise ou de statut sont dans cette zone.

3.4. Quatrième facteur : (3,06 % de l'inertie).

Les variables d'ancienneté dans le travail, d'activité des entreprises de Compte Propre, de salaires et de structure d'entreprise contribuent à la formation de ce facteur.

- a) - D'un côté se situent les fortes anciennetés dans le travail, les entreprises Agricoles et B.T.P., à établissement simple (plutôt les petites et moyennes tailles), les salaires les plus faibles, les gens ayant passé le permis lourd à leurs frais.
- b) - De l'autre côté se placent les anciennetés faibles dans le travail, les entreprises Industrielles et Commerciales à établissements multiples, (plutôt les très grandes tailles),

les salaires élevés et les avantages sociaux, les individus ayant passé le permis à l'Armée ou par le canal des institutions de formation.

3.5. Les variables supplémentaires.

Les variables supplémentaires liées à la situation de travail (kilométrage, temps unitaire de Transport) se placent selon les tendances de l'axe 2 opposant les conducteurs du secteur du Transport à ceux des autres secteurs. La variable âge fait de même, les plus jeunes étant du côté du Transport.

4. Résumé des principales tendances (cursus professionnel).

Les principales dimensions structurant l'ensemble des tableaux relatifs aux variables définissant le cursus professionnel sont :

- La mobilité professionnelle ou le changement d'entreprise au cours de la carrière (axe 1 = 7,22 % de l'inertie).
- L'ancienneté comme actif, comme conducteur ou dans l'entreprise (axe 2 = 4,55 % de l'inertie).

Les facteurs 3 et 4 modulent les variables d'ancienneté autour des relations entre salaires et entreprises (axe 3 = 3,50 % de l'inertie) et de l'opposition interne au Compte Propre entre les conducteurs des entreprises Industrielles et Commerciales et ceux des entreprises du secteur Agriculture-B.T.P. (axe 4 = 3,06 % de l'inertie).

Au total ces 4 facteurs expliquent 18,33 % de l'inertie. Ils permettent de voir plusieurs choses : si la mobilité est un mode de gestion de sa carrière assez opposé à la stabilité dans l'entreprise, si elle concerne davantage les conducteurs ayant eu une expérience de la Zone Longue et travaillant actuellement dans le secteur du Transport, l'analyse montre que cette carrière est spécifique selon les secteurs d'activité, l'importance et la nature des entreprises qui les composent, la structure des anciennetés des populations de salariés qui y sont employés.

Ces spécificités se traduisent par une moins forte mobilité au cours de la carrière des conducteurs du Compte Propre pourtant plus âgés et une opposition quant au mode d'évolution de carrière des conducteurs mobiles, antérieurement dans le Transport et ceux des entreprises Industrielles-Commerciales ou Agricoles-B.T.P., les premiers plus jeunes que les seconds connaissent déjà davantage la mobilité.

Enfin, l'importance et la structure de l'entreprise dans sa liaison avec le niveau de salaire n'intervient qu'en 3ème position et montre que la mobilité des conducteurs de Zone Longue du Compte d'Autrui a pour objectif un emploi mieux rémunéré dans de plus grandes entreprises offrant des garanties sociales plus importantes. Enfin, en 4ème position, la même opposition entre petites entreprises et grandes, bas salaires et hauts salaires se conjuguent avec l'opposition entre conducteurs des entreprises Agricoles-B.T.P. et de l'Industrie-Commerce ; les premiers ayant de fortes anciennetés, les seconds des anciennetés faibles. Les premiers ont plutôt commencé leur carrière comme ouvriers agricoles ou agriculteurs, les seconds comme apprentis ou ouvriers spécialisés.

Au total cette analyse permet de distinguer deux ensembles de conducteurs, les mobiles et les stables se répartissent différemment dans les deux grands secteurs et les types de carrières différents selon les populations de conducteurs spécifiant les avantages et inconvénients des divers secteurs d'origine au regard de la situation actuelle des conducteurs.

Pour plus de précisions voir les chapitres 8 et 9 de la partie I.

III. "Entreprise actuelle".

Cette analyse a pour but d'étudier les caractéristiques des entreprises qui emploient les conducteurs. Seuls les salariés sont étudiés.

1. Les variables actives retenues (33 soit 101 modalités).

- 87 à 100 : variables spécifiant le secteur et sous-secteurs, l'importance de l'établissement, la structure de l'entreprise sur le plan du nombre d'établissements, de la division du travail (proportion de conducteurs, salariés affectés à d'autres services que le roulage...).
- 101 à 105 : variables spécifiant la qualification actuelle, les éventuels changements de qualification dans l'entreprise, l'ancienneté.
- 106 à 119 : variables spécifiant les salaires, les primes, les avantages sociaux et le montant des frais de route éventuels.

2. Les variables supplémentaires (67 soit 207 modalités).

- Variables relatives à la situation de travail : kilométrage, temps unitaire de Transport, régularité des trajets, structuration du temps de repos, type de camion conduit et mode d'utilisation, type et nature des chargements, tâches habituelles.
- Variables relatives à la carrière : ancienneté comme actif, premier métier exercé, ancienneté comme conducteur, mobilité professionnelle, projets de changement.

- Variables relatives à la situation sociale : zone d'habitat, statut civil, âge, nombre d'enfants.
- Variables relatives aux accidents du travail et de la circulation.
- Variables relatives au "Carnet de Temps" : taux de conduite, de roulage à vide, de travail manuel (autre que chargement), d'attente, de travail manuel lié aux chargements-déchargements, durée hebdomadaire de travail, durée moyenne des amplitudes, durée moyenne journalière de sommeil et travail de nuit.

3. Résultats.

Les deux premiers facteurs expliquent 15,7 % de l'inertie (9,3 % pour le premier, 6,4 % pour le second), les 3ème, 4ème, 5ème, 6ème et 7ème expliquent chacun environ 3 % de l'inertie. Ils ont donc une relative égalité clivant peu les variables. Nous ne considérerons donc que les deux premiers facteurs.

3.1. Premier facteur : (9,27 de l'inertie).

Il est formé par l'opposition entre le Transport et le Compte Propre.

- a) - D'un côté se trouvent les conducteurs du Transport, la qualification "chauffeur de Zone Longue", les entreprises ayant le plus fort taux de chauffeurs parmi leurs salariés, les conducteurs ayant les frais de route les plus élevés.

- b) - De l'autre côté se placent les conducteurs du Compte Propre, la qualification chauffeurs-livreurs, les entreprises ayant le plus faible taux de chauffeurs parmi leur salariés et ayant des "services ou activités non liés au Transport".

3.2. Second facteur : (6,42 % de l'inertie).

Les variables relatives à l'importance et à la structure de l'entreprise, au niveau de salaire, aux avantages sociaux contribuent à la formation de ce facteur.

- a) - D'un côté se trouvent les établissements les plus grands, d'entreprises en comptant plusieurs, et ayant de nombreux services différents auxquels sont affectés des salariés sédentaires. Les salaires et les primes les plus élevés, les avantages sociaux les plus conséquents (13ème mois, mutuelle...). De ce côté se trouvent les entreprises du secteur Industriel et Commercial.
- b) - De l'autre côté se placent les entreprises les moins importantes n'ayant qu'un établissement de petite taille, ne disposant pas de services où sont affectés des salariés sédentaires, les salaires les plus faibles sans primes, l'absence d'avantages sociaux. De ce côté se trouvent les entreprises du secteur Agriculture-B.T.P. et les conducteurs ayant les plus faibles anciennetés dans l'entreprise, les conducteurs ayant des projets de changement de situation.

3.3. Les variables supplémentaires.

Sur l'axe 1, du côté du secteur du Transport se placent les durées de travail et les kilométrages élevés, les irrégularités du temps de travail d'une semaine à l'autre, les taux d'attente importants, la multiplicité des produits transportés (dont la nature est chimique, manufacturée, métallique, la messagerie et les engrais), le faible taux de roulage à vide ; de l'autre côté l'inverse de ces variables relatives à la situation concrète de travail.

Sur l'axe 2, du côté des petites entreprises se situent les conducteurs effectuant des tâches d'entretien importantes et transportant des produits minéraux solides, du bois et des matériaux de construction. De ce côté se trouvent les conducteurs ayant été ouvriers agricoles à leur entrée dans la vie active et étant embauchés dans l'entreprise actuelle à plus de 34 ans. A l'opposé ceux qui n'effectuent pas l'entretien, transportent des produits alimentaires et font des rotations avec relais de chauffeur.

4. Résumé des tendances (Entreprise).

La formation du facteur principal est commandée par l'opposition entre les deux grands secteurs d'activité.

Le second par les rapports entre niveaux de revenus, de couverture sociale et importance et structure des entreprises.

Il est à noter que la petite opposition entre les secteurs Agricole-B.T.P. et Industrie-Commerce se développe parallèlement à cet axe.

Par ailleurs, cette analyse permet de voir qu'il existe une relative indépendance entre les caractéristiques principales des situations de travail, de la quantité de travail exigée et celles des entreprises. Les niveaux de rémunération semblent davantage liés à l'importance de l'entreprise qu'à la quantité de travail. Le montant des frais de route comme potentiel additionnel de revenu est lui lié à la quantité de travail exigée, notamment en terme de gestion d'un espace-temps consacré à l'activité économique.

IV. Analyse globale.

Cette analyse ne concerne que les salariés*. Les variables actives utilisées "résumant" les variables liées à la production des tendances principales des trois analyses déjà effectuées. Les variables supplémentaires sont celles qui avaient une importance secondaire mais apportaient des nuances aux tendances générales.

1. Les variables actives (20 soit 120 modalités).

- 12 et 13 : kilométrage mensuel et régularité des trajets.
- 24 et 25 : tonnage du véhicule et type de véhicule.
- 36 à 39 : types de produits transportés.
- 66 et 67 : tâches effectuées (manutention, chargement et tâches administratives).
- 70, 72, 77 : premier métier exercé, ancienneté comme conducteur et mobilité professionnelle depuis.
- 88, 89, 95 : type d'entreprise actuelle (secteur d'activité) taille de l'établissement, service d'entreposage, groupage.
- 102, 103, 107, 119 : qualification, ancienneté dans l'entreprise, montant des frais de déplacement, montant des salaires.

* En effet la création des variables a entraîné dans de nombreux cas l'obligation de ne pas intégrer les indépendants. Dans les autres analyses on a pu voir que leurs comportements étaient proches de ceux des salariés du Transport .

2. Les variables supplémentaires (36 soit 130 modalités).

- 10 : type de licence en régime de Transport.
- 17, 20 : régularité des repos et de la durée de travail hebdomadaire.
- 35, 40 à 47 et 62 : nombre de produits transportés, types de produits, organisation de la cargaison.
- 93, 97, 99, 100 : services de l'entreprise et activités des entreprises de Transport dont les conducteurs sont salariés.
- 122, 124, 126 : mode de logement, zone d'habitat et mobilité géographique des chauffeurs.
- 127, 128 : origine sociale (métiers des pères et mères).
- 133 à 135 : statut civil, nombre d'enfants et âge.
- 136, 137 : nombre d'accidents de la circulation et du travail.
- 140, 144, 146 à 148, 151, 154, 157, 169 "Carnet de Temps" :
Taux de roulage à vide, taux de travail manuel, taux d'attente, taux de conduite, taux de chargement-déchargement, moyenne des durées de plage de conduite, durée de travail hebdomadaire, moyenne des durées de repos dans l'amplitude, taux de travail de nuit.

3. Résultats.

3.1. Premier facteur : (5,32 % de l'inertie).

Le kilométrage mensuel habituel, le montant des frais de déplacement et l'opposition "Transport" "autres secteurs" contribuent à sa formation.

- a) - D'un côté se trouvent les kilométrages d'au plus 6 000 km/mois, les véhicules de moins de 19 tonnes et les montants des frais de déplacement nuls ou faibles, le "Compte Propre".
- b) - De l'autre côté se placent les kilométrages supérieurs à 8000 km, les véhicules de plus de 36 tonnes (Savoyardes) transportant plus de 3 types de produits différents (notamment les produits manufacturés, les produits métalliques, les produits chimiques, la messagerie et les engrais), les montants élevés de frais de déplacement, le secteur du Transport.

3.2. Second facteur : (4,31 % de l'inertie).

L'organisation de la cargaison, le type de véhicule, la régularité des trajets et certains types de produits contribuent à sa formation.

- a) - D'un côté se trouvent les cargaisons livrées en plusieurs points, marchandises portées par le conducteur, les trajets très réguliers, les fourgons et les camions frigorifiques, véhicules de moins de 11 tonnes, la spécialisation dans le transport d'un seul type de produit, les produits agricoles et alimentaires, les conducteurs assurant des tâches de facturation.

b) - De l'autre côté se situent les trajets moins réguliers ou irréguliers, les cargaisons chargées et livrées en "charge complète", les camions bennes, les véhicules de 19 à 36 tonnes transportant 2 à 3 types de produits tels les minéraux solides, le sable, les matériaux de constructions, le bois.

Le plan défini par ces deux facteurs est organisé comme un triangle où l'opposition entre le secteur des Transports et les autres secteurs serait produite par le premier facteur, l'opposition entre les sous-secteurs de "l'Industrie-Commerce" et de "l'Agriculture-B.T.P." s'articulerait parallèlement au second facteur (l'Industrie-Commerce étant du côté des trajets réguliers et des cargaisons distribuées en de multiples points de livraison).

Ainsi, ce plan s'organise en trois points forts articulés principalement par l'opposition entre les populations du Compte d'Autrui et du Compte Propre et secondairement par l'opposition entre les deux sous-secteurs du Compte Propre. Du côté du Transport se trouvent les conducteurs de Zone Longue, du côté de l'Agriculture-B.T.P. les conducteurs de Zone Courte, les chauffeurs-livreurs étant à proximité de l'Industrie-Commerce.

La projection des variables supplémentaires montre que les conducteurs "grands routiers" du Transport ont les durées de travail, les taux d'attente les plus élevés, les repos irréguliers, les conducteurs-livreurs de l'Industrie-Commerce ne font pas d'autres travaux manuels en plus du portage des marchandises et travaillent dans des entreprises disposant d'un service d'entreposage de la marchandise, les conducteurs de Zone Courte de l'Agriculture-B.T.P. ont les plus forts taux d'affectation de leur temps aux "autres travaux manuels" (notamment l'entretien des véhicules, cf. première analyse). Les salaires très élevés (≥ 6500 F) concernent

plutôt les conducteurs de l'Industrie-Commerce, les bas salaires (> 4 000 F.) ceux de l'Agriculture-B.T.P. (il s'agit des plus jeunes), les salaires assez élevés (5 500 à 6 500 F.) ceux du Transport. Néanmoins, les niveaux de salaire ne se projettent pas de façon linéaire et hiérarchisée pour ses valeurs moyennes (ils sont concentrés au milieu du graphe). Par ailleurs, les niveaux de salaire n'organisent pas une hiérarchisation des entreprises selon leur importance, excepté les très grandes liées aux très hauts salaires.

3.3. Le troisième facteur : (3,06 % de l'inertie).

Les variables contribuant le plus à sa formation sont l'ancienneté comme conducteur et le niveau de salaire.

- a) - D'un côté se trouvent les fortes anciennetés comme conducteur, et les niveaux les plus élevés de salaire (avec ce décrochement vers les conducteurs du Transport -situés à la base de l'axe 1-, des salaires assez élevés, 5 500 à 6 500 F. , les conducteurs assurant la préparation du camion et la surveillance des opérations lors des chargements-déchargements ; de ce côté se trouvent les conducteurs transportant des produits pétroliers et ceux qui font des trajets réguliers.
- b) - De l'autre côté se placent les faibles anciennetés comme conducteurs, les plus bas niveaux de salaire (< 4 500 F.) les conducteurs faisant la manutention de la marchandise et ceux qui effectuent des trajets non réguliers.

Il est à noter que l'axe 3 est hiérarchisé par les niveaux de salaires mais pas du tout par les tailles d'établissement ou l'importance des entreprises.

La projection des variables supplémentaires montre que l'âge, le statut civil, le nombre d'enfants et le mode d'occupation des logements s'organisent comme les salaires et les anciennetés comme conducteurs. Les jeunes sont aussi plus souvent célibataires et locataires, les plus anciens sont propriétaires et pères de famille.

3.4. Quatrième facteur : (2,91 % de l'inertie).

Les principales variables contribuant à la formation de ce facteur sont la taille de l'établissement et l'ancienneté dans l'entreprise.

- a) - D'un côté se situent les établissements les plus grands, les anciennetés dans l'entreprise comprises entre 10 et 14 ans et les conducteurs de camions frigorifiques.
- b) - De l'autre côté se placent les établissements les plus petits, les anciennetés faibles (moins de 5 ans) et les conducteurs de camions citerne.

La formation de ce facteur n'entraîne pas de hiérarchisation des niveaux de salaire selon une organisation proche de la hiérarchisation des tailles d'établissements. Par ailleurs, par un curieux retour de la courbe des anciennetés dans l'entreprise, les anciennetés très élevées (quinze ans et plus) se trouvent du côté des petites entreprises et des faibles anciennetés. La projection des âges (variable supplémentaire) indique la même tendance, les plus jeunes comme les plus âgés se retrouvent du côté des petites entreprises. L'explication d'un tel phénomène est loin d'être évidente :

- Dans l'analyse II (cursus professionnels) le facteur 3 opposait les jeunes ayant de bas salaires et travaillant plutôt dans les petites entreprises, aux plus vieux travaillant

dans les grandes entreprises avec de hauts salaires ; le facteur 4 oppose lui, les jeunes aux salaires élevés des grandes entreprises du secteur Industrie-Commerce aux plus âgés ayant de bas salaires dans les petites entreprises du secteur Agriculture-BTP.

- Dans la présente analyse (analyse globale) le second facteur oppose les chauffeurs livreurs du secteur Industrie-Commerce les plus jeunes aux conducteurs de zone courte de l'Agriculture-BTP plutôt plus âgés, le troisième facteur oppose les conducteurs jeunes aux plus faibles salaires aux plus âgés ayant des salaires plus élevés.

Il semble que le relatif anachronisme que décrit le quatrième facteur s'explique en partie, par le fait que si les jeunes sont plutôt dans les petites entreprises, un certain nombre d'entre eux bien payés, sont dans les plus grandes ; à contrario parmi les plus âgés en général mieux payés, il s'en trouve un certain nombre dans les petites entreprises qui doivent leur haut salaire à leur ancienneté et d'autres qui se contentent de bas salaires. Il est à noter que l'Agriculture-BTP est dans le Compte Propre, le secteur concentrant une population plus âgée et composée de davantage de conducteurs dans les petites entreprises.

4. Résumé des principales tendances.

Les quatre premiers facteurs expliquent 15,6 % de l'inertie.

Comme dans les autres analyses, l'opposition entre les populations du Transport et des autres secteurs est la plus marquée ; elle traduit ou résume la différence fondamentale entre des conducteurs dont la production est mesurée à l'aune de la vente de tonnes-kilomètres (les conducteurs du Transport prestataires de service dont le procès de production est confiné au déplacement de la marchandise)

et des conducteurs dont la production est intégrée à un processus d'approvisionnement ou de commercialisation de produits appartenant à l'entreprise.

Le second facteur opère une distinction nette entre les sous-secteurs du Compte Propre en opposant les entreprises du secteur primaire Agriculture-BTP et du secteur secondaire Industrie-Commerce. De même, il distingue des manières de transporter des marchandises différentes (masses indivisibles chargées et livrées en une seule fois, et lots divers sinon colis livrés en de multiples points différents) avec des matériels différents circulant sur des trajets variés ou au contraire, effectuant des trajets ou circuits réguliers.

Les niveaux de salaire sont différents entre ces trois secteurs à l'avantage de l'Industrie-Commerce, puis du Transport, l'Agriculture-BTP ayant une position plus défavorable. La hiérarchisation des salaires se développant sur ce facteur est sans relation nette avec l'importance de l'entreprise, excepté pour les plus grandes à proximité des hauts salaires.

Le troisième facteur souligne l'effet de la carrière sur le niveau de salaire, les plus anciens dans le métier de conducteur ayant de meilleurs salaires mais l'importance de l'entreprise ne suit pas du tout la tendance.

Le quatrième facteur est hiérarchisé par l'importance et l'ancienneté dans l'entreprise, sans organiser les niveaux de salaires selon la même tendance.

Au total les carrières et les salaires semblent liés dans la mesure où avec le temps on obtient un salaire plus élevé, par ailleurs dans les grandes entreprises sont plus favorables au renforcement d'une bonne carrière dans la mesure où l'on y acquiert de plus grandes anciennetés. Néanmoins, le lien entre niveau de salaire et importance de l'entreprise auquel l'on s'attend est très

problématique (cf. à ce propos les chapitres 1 et 5 de la partie II du rapport). Il est à noter par ailleurs que les premiers facteurs sont formés par les variables distinguant les situations de travail (kilométrage puis régularité des trajets, type et forme du chargement) différenciellement distribuées selon les trois secteurs d'activité, ensuite seulement les variables relatives à la carrière aux salaires et à l'importance de l'entreprise interviennent. La mobilité professionnelle joue un très faible rôle dans la formation des différents facteurs contrairement à l'analyse du cursus professionnel (analyse II).

ANNEXE 2

1. Liste des variables étudiées et répartition en effectif et en pourcentage des conducteurs interrogés.
2. Répartition des conducteurs selon les critères définissant les trois principaux types de tableaux de présentation des résultats.
3. Effectifs d'enquête non redressés.

1. Liste des variables étudiées et répartition en effectif et en pourcentage des conducteurs interrogés.

TRJ-A-PLAT

+++++ QUESTION 2 = cd-ca * le-cc %

autres	{ - absent au moins 2 jours	(cplc)	722.	7,7
secteurs	{ - retour tous les jours	(cpcc)	5112.	54,5
secteur	{ - absent au moins 2 jours	(calc)	1660.	17,7
transport	{ - retour tous les jours	(cacc)	1885.	20,1

+++++ QUESTION 3 = astreinte

nr	(ast1)	0.	0
4a5 fois/semaine	(ast2)	1285.	13,7
1a3 fois	(ast3)	1097.	11,7
rarement	(ast4)	2071.	22,1
jamais	(ast5)	4926.	52,5

+++++ QUESTION 5 = transport international l.d.

nr	(ti1)	320.	3,4
1 fois/sem.	(ti2)	676.	7,2
1 fois/mois	(ti3)	239.	2,6
rarement jamais	(ti4)	8145.	86,8

+++++ QUESTION 6 = transport national l.d.

nr	(tn1)	243.	2,6
1 fois/sem.	(tn2)	2062.	22,0
1 fois/mois	(tn3)	448.	4,8
rarement jamais	(tn4)	6628.	70,6

+++++ QUESTION 7 = transport regional

nr	(tr1)	146.	1,6
1 fois/sem.	(tr2)	6490.	69,2
1 fois/mois	(tr3)	510.	5,4
rarement jamais	(tr4)	2234.	23,8

+++++ QUESTION 8 = transport urbain

nr	(tu1)	354.	3,8
1 fois/sem.	(tu2)	5918.	63,0
1 fois/mois	(tu3)	250.	2,7
rarement jamais	(tu4)	2858.	30,5

+++++ QUESTION 9 = type transport le +lointain (hierarchise)

nr	(tth1)	13.	0,2
international	(int)	696.	7,4
national	(nat)	1720.	18,4
regional	(reg)	5677.	60,5
urbain	(urb)	1269.	13,5

+++++ QUESTION 10 = type transport (regroupé)

nr	(ttc1)	74.	0,8
la	(lc)	1467.	15,6
cc	(cc)	6933.	74,0
la/cc	(lcca)	901.	9,6

+++++ QUESTION 11 = licence

nr	(lic1)	123.	1,3
transport public	(lic2)	2537.	27,1
location	(lic3)	1005.	10,7
transport ses propr	(lic4)	4871.	51,9
transport z.c.	(lic5)	640.	6,8
autres raisons	(lic6)	203.	2,2

+++++ QUESTION 12 = regularite kilometrage

nr	(rkm1)	6.	0,1
regulier	(rkm2)	6314.	67,3
non regulier ou ca d	(rkm3)	3060.	32,6

+++++ QUESTION 13 = kilometrage mensuel

nr	(km1)	274.	2,9
- 2000	(km2)	1431.	15,3
2 a 3000	(km3)	975.	10,4
3 a 4000	(km4)	917.	9,8
4 a 5000	(km5)	1006.	10,7
5 a 6000	(km6)	1061.	11,3
6 a 8000	(km7)	1089.	11,6
5 a 10000	(km8)	1009.	10,8
10 a 12000	(km9)	1001.	10,7
+ 12000	(km10)	614.	6,5

+++++ QUESTION 14 = regularite trajets

nr	(tra1)	32.	0,3
toujours les memes	(tra2)	3810.	40,6
souvent les memes	(tra3)	2729.	29,1
quelcuefois ou jamai	(tra4)	2809.	30,0

+++++ QUESTION 17 = ligne reguliere et relais chauffeur

nr	(lig1)	18.	0,2
ligne reg. ss relais	(lig2)	3588.	38,3
ligne reg. avec rela	(lig3)	189.	2,0
pas de ligne regulie	(lig4)	5584.	59,5

+++++ QUESTION 18 = regularite repos

repos regulier	(rrp1)	8366.	89,2
repos irregulier	(rrp2)	1014.	10,8

+++++ QUESTION 19 = nbre de jours repos /sem.

nr	(jrp1)	285.	3,0
- 2 j.	(jrp2)	1223.	13,0
2 j.	(jrp3)	7050.	75,2
+ 2 j	(jrp4)	823.	8,8

+++++ QUESTION 20 = travail samedi dimanche

travail week end	(twe)	2570.	27,4
ne travaille pas wee	(ntwe)	6810.	72,6

+++++ QUESTION 21 = regularite duree = /semaine

nr	(rws1)	40.	0,4
regulier d'une semai	(rws2)	7213.	76,9
non-regulier	(rws3)	2127.	22,7

+++++ QUESTION 22 = meme camion conduit

nr	(cam1)	18.	0,2
meme camion	(cam2)	7852.	83,7
camions differents	(cam3)	1511.	16,1

+++++ QUESTION 24 = changement de remorque

ss objet	(rem1)	6187.	65,9
toujours, assez souve	(rem2)	983.	10,5
de temps en temps, js	(rem3)	2210.	23,6

+++++ QUESTION 25 = tonnage du PL

nr	(ton1)	63.	0,7
- 11 t.	(ton2)	2027.	21,6
11 a 19 t.	(ton3)	2661.	28,4
19 a 36 t.	(ton4)	1600.	17,0
+ 36 t.	(ton5)	3030.	32,3

+++++ QUESTION 26 = vehicule

nr	(veh1)	345.	3,7
citerne	(veh2)	1101.	11,7
fourgon	(veh3)	1262.	13,4
frigo	(veh4)	1051.	11,2
plateau et fourgon a	(veh5)	2642.	28,2
plateau simple, port	(veh6)	869.	9,3
benne, grumier, malaxe	(veh7)	1761.	18,8
container, caisse mob	(veh8)	348.	3,7

+++++ QUESTION 27 = equipement camion (moyens de chargt/décht)

aucun ou nsp	(ecu1)	4400.	46,9
equipe	(ecu2)	4980.	53,1

+++++ QUESTION 29 = radio

non	(rad1)	2969.	31,7
oui	(rad2)	6411.	68,3

+++++ QUESTION 30 = lecteur cassette

non	(k7 1)	6602.	70,4
oui	(k7 2)	2778.	29,6

+++++ QUESTION 31 = ci-bi

non	(cb1)	8605.	91,7
oui	(cb2)	775.	8,3

+++++ QUESTION 32 = radio telephone			
non	(tel1)	8902.	94,9
oui	(tel2)	478.	5,1
+++++ QUESTION 33 = equipement cabine			
rien	(cab1)	2704.	28,8
quelquechose	(cab2)	6676.	71,2
+++++ QUESTION 34 = anciennete vehicule			
- 1	(anv1)	1577.	16,8
2 a 3	(anv2)	2302.	24,5
4 a 5	(anv3)	1837.	19,6
6 a 7	(anv4)	1394.	14,9
8 a 10	(anv5)	1366.	14,6
+ 10	(anv6)	904.	9,6
+++++ QUESTION 35 = nbre de chauffeur a conduire ce camion			
nr	(nch1)	5.	0,1
seul	(nch2)	8236.	87,8
plusieurs	(nch3)	1139.	12,1
+++++ QUESTION 36 = nore de produits transportes			
nr	(prd1)	18.	0,2
1 produit	(prd2)	4754.	50,7
2 et 3 produits	(prd3)	2734.	29,1
+ de 3 produits	(prd4)	1875.	20,0
+++++ QUESTION 37 = produits agricoles			
non	(agr1)	5507.	58,7
oui	(agr2)	3873.	41,3
+++++ QUESTION 38 = produits petroliers			
non	(pet1)	8279.	88,3
oui	(pet2)	1101.	11,7
+++++ QUESTION 39 = mineraux bruts,sable ,gravier			
non	(min1)	6832.	72,8
oui	(min2)	2549.	27,2
+++++ QUESTION 40 = produits metalliches,siderurgiques			
non	(met1)	7310.	77,9
oui	(met2)	2070.	22,1
+++++ QUESTION 41 = materiaux de construction			
non	(con1)	7109.	75,8
oui	(con2)	2271.	24,2

+++++ QUESTION 42 = engrais			
non	(eng1)	8042.	85,7
oui	(eng2)	1333.	14,3
+++++ QUESTION 43 = produits chimiques			
non	(chi1)	7506.	83,2
oui	(chi2)	1574.	16,8
+++++ QUESTION 44 = produits manif. divers et intermediaires,			
non	(man1)	6959.	74,2
oui	(man2)	2421.	25,8
+++++ QUESTION 45 = mobilier de demenagement			
non	(dem1)	8846.	94,3
oui	(dem2)	534.	5,7
+++++ QUESTION 46 = messagerie			
non	(mes1)	7730.	82,4
oui	(mes2)	1651.	17,6
+++++ QUESTION 47 = produits de recuperation, emballage, dechets			
non	(rec1)	8142.	86,8
oui	(rec2)	1238.	13,2
+++++ QUESTION 48 = bois, arbres			
non	(boi1)	8229.	87,7
oui	(boi2)	1151.	12,3
+++++ QUESTION 62 = regularite type de chargement aller-retour			
régulier à l'aller <u>et</u> au retour	(rch1)	5633.	60,0
régulier à l'aller <u>ou</u> au retour	(rch2)	2116.	22,6
jamais le même	(rch3)	1631.	17,4
+++++ QUESTION 63 = organisation de la cargaison			
nr	(org1)	532.	5,6
chgt et dchgt complet	(org2)	4059.	43,3
chgt complet, dchgt fractionné	(org3)	3168.	33,8
chgt fractionné, dechgt complet ou fractionné	(org4)	1621.	17,3
+++++ QUESTION 64 = roule a vide			
nr	(vid1)	23.	0,3
regulierement	(vid2)	4570.	48,8
de temps en temps	(vid3)	2271.	24,2
rarement	(vid4)	1514.	16,1
jamais	(vid5)	997.	10,6
+++++ QUESTION 65 = recherche du fret			
nr et rarement jamai	(fre1)	8655.	92,3
recherche fret aller	(fre2)	725.	7,7

+++++ QUESTION 66 = taches entretien

nr	(ent1)	33.	0,4
rien	(ent2)	5036.	53,7
vicange graissage	(ent3)	1615.	17,2
grosses reparations	(ent4)	2097.	28,7

+++++ QUESTION 67 = taches chargement dechargement

nr	(cha1)	95.	1,0
rien	(cha2)	1259.	13,4
preparation camion s	(cha3)	4984.	53,1
portage fret	(cha4)	3042.	32,5

+++++ QUESTION 68 = taches administratives

nr	(adm1)	29.	0,3
rien	(adm2)	3390.	36,1
tenue papier	(adm3)	3469.	37,0
factures	(adm4)	911.	9,7
tenues papiers et fa	(adm5)	1580.	16,9

+++++ QUESTION 69 = anciennete travail

nr	(ant1)	0.	
- 15	(ant2)	1845.	19,7
15 a 19	(ant3)	1810.	19,3
20 a 24	(ant4)	1560.	16,6
25 a 29	(ant5)	1314.	14,0
30 a 34	(ant6)	956.	10,2
+ 35	(ant7)	1895.	20,2

+++++ QUESTION 71 = premier metier

nr	(prm1)	57.	0,6
chauffeur pl	(prm2)	610.	6,5
proprietaire, chef d'	(prm3)	732.	7,8
petit encadrement, em	(prm4)	853.	9,1
ouvrier qualifie	(prm5)	2924.	31,2
ouvrier agricole	(prm6)	1167.	12,4
os	(prm7)	1510.	16,1
apprenti	(prm8)	844.	9,0
manoeuvre, service	(prm9)	683.	7,3

+++++ QUESTION 73 = anciennete chauffeur pl

nr	(anc1)	130.	1,4
- 10	(anc2)	2496.	26,6
10 a 14	(anc3)	2375.	25,3
15 a 24	(anc4)	2660.	28,4
+ 25	(anc5)	1719.	18,3

+++++ QUESTION 76 = circuit permis pl

nr	(cpe1)	43.	0,5
a ses frais	(cpe2)	4288.	45,7
frais employeur forma-	(cpe3)	872.	9,3
armee tion	(cpe4)	4176.	44,5

+++++ QUESTION 75 = mobilite prof.

mob. hors entreprise (mob1)	1600.	17,0
mob. pl 1 a 2 entrep (mob2)	2117.	22,6
mob. pl + de 3 entre (mob3)	2905.	31,0
pas de mobilite (mob4)	2757.	29,4

+++++ QUESTION 79 = type d'entreprise anterieure

nr	(tea1)	274.	2,9
agriculture, etc, autr	(tea2)	1593.	17,0
industrie, commerce	(tea3)	1614.	17,2
transport	(tea4)	2912.	31,1
ss objet	(tea5)	2957.	31,8

+++++ QUESTION 80 = taille entreprise anterieure

nr	(gea1)	932.	9,9
1 a 9	(gea2)	1916.	20,4
10 a 49	(gea3)	1341.	19,6
+ 50	(gea4)	1704.	18,2
s.o.	(gea5)	2957.	31,9

+++++ QUESTION 81 = emploi anterieur exerce

nr	(ema1)	112.	1,2
concreteur, livreur, a	(ema2)	2224.	23,7
chauffeur zone court	(ema3)	1630.	19,5
chauffeur zone longu	(ema4)	2227.	23,7
s.o.	(ema5)	2957.	31,9

+++++ QUESTION 83 = a-t-il deja ete chauffeur zone longue

nr	(1z11)	8.	0,1
oui	(1z12)	5025.	53,6
non	(1z13)	4347.	46,3

+++++ QUESTION 84 = raison du choix chauffeur pl

nr	(rai1)	137.	1,5
raison economique	(rai2)	3102.	33,0
gout	(rai3)	4578.	48,8
autre raison	(rai4)	1563.	16,7

+++++ QUESTION 85 = comment a trouve son emploi

nsp, nr	(tro1)	634.	6,8
anpe	(tro2)	1926.	20,5
ami, parent	(tro3)	4122.	43,9
patron	(tro4)	1161.	12,4
lui-meme	(tro5)	1537.	16,4

+++++ QUESTION 86 = statut (3 classes)

salarie	(sala)	8777.	93,6
employeur	(empl)	226.	2,4
independant	(inde)	377.	4,0

+++++ QUESTION 88 = cp - ca

compte propre	(cp)	5934.	62,2
compte d'autrui	(ca)	3546.	37,8

+++++ QUESTION 89 = type d'entreprise actuelle

s.o.	(te1)	54.	0,6
agri,etc,autre	(te2)	2683.	28,7
industrie,commerce	(te3)	2856.	30,6
transport	(te4)	3767.	40,1

+++++ QUESTION 90 = taille de l'etablissement actuel

0	(ge1)	160.	1,7
1 a 5	(ge2)	1395.	14,9
6 a 9	(ge3)	992.	10,6
10 a 19	(ge4)	1577.	16,8
20 a 49	(ge5)	1990.	21,2
50 a 99	(ge6)	1379.	14,7
100 a 199	(ge7)	892.	9,5
+ 200	(ge8)	992.	10,6

+++++ QUESTION 91 = pourcentage chauffeur

nr	(%pl1)	421.	4,5
- 20	(%pl2)	2585.	27,6
20 a 39	(%pl3)	1666.	17,7
40 a 59	(%pl4)	1141.	12,2
60 a 79	(%pl5)	1630.	17,4
80 a 100	(%pl6)	1938.	20,6

+++++ QUESTION 92 = structure entreprise actuelle

nr	(str1)	63.	0,7
est dans une succurs	(str2)	3412.	36,4
travaille au siege s	(str3)	1630.	17,4
etablissement simple	(str4)	3672.	39,1
s.o.	(str5)	603.	6,4

+++++ QUESTION 94 = exploitation,dispatching,recherche de fret

non	(exp1)	5675.	60,5
oui	(exp2)	3102.	33,1
s.o.	(exp3)	603.	6,4

+++++ QUESTION 96 = entreposage,manutention,groupeage,transit

non	(gro1)	4085.	43,6
oui	(gro2)	4692.	50,0
s.o.	(gro3)	603.	6,4

+++++ QUESTION 97 = service sans lien avec transport

non	(slt1)	3837.	40,9
oui	(slt2)	4940.	52,7
s.o.	(slt3)	603.	6,4

+++++ QUESTION 98 = affretement autre transporteur

non	(aff1)	6578.	70,1
oui	(aff2)	2199.	23,4
s.o.	(aff3)	603.	6,5

+++++ QUESTION 99 = presence service

service	(ser1)	8328.	88,8
pas de service	(ser2)	1052.	11,2
s.o.	(ser3)	0.	

+++++ QUESTION 100 = l'entreprise fait de la location

s.o.	(loc1)	5417.	57,7
oui	(loc2)	1818.	19,4
non	(loc3)	2145.	22,9

+++++ QUESTION 101 = l'entreprise fait du transport public

s.o.	(tp1)	5417.	57,7
oui	(tp2)	2810.	30,0
non	(tp3)	1153.	12,3

+++++ QUESTION 102 = a la disposition d'une seule entreprise

nr	(1e1)	35.	0,4
oui	(1e2)	1150.	12,3
non	(1e3)	2813.	30,0
compte propre pas co	(1e4)	5382.	57,3

+++++ QUESTION 103 = emploi actuel

nr	(ea1)	68.	0,7
demeneur, livreur, a	(ea2)	3731.	39,8
chauffeur zone court	(ea3)	3025.	32,3
chauffeur zone longu	(ea4)	1954.	20,8
s.o. artisan	(ea5)	603.	6,4

+++++ QUESTION 104 = anciennete dans l'entreprise

nr	(ane1)	68.	0,7
- 2	(ane2)	1381.	14,7
3-4	(ane3)	1329.	14,2
5 a 9	(ane4)	2670.	28,5
10 a 14	(ane5)	1958.	20,9
+ 15	(ane6)	1974.	21,0

+++++ QUESTION 106 = mobilite qualification dans l'entreprise

nr	(moq1)	28.	0,3
oui	(moq2)	7776.	82,9
non	(moq3)	973.	10,4
s.o.	(moq4)	603.	6,4

+++++ QUESTION 108 = montant frais de deplacement

nr	(mfd1)	351.	3,7
- 250	(mfd2)	980.	10,5
250 a 449	(mfd3)	1110.	11,9
500 a 749	(mfd4)	1505.	16,0
750 a 1499	(mfd5)	1309.	14,0
+ 1500	(mfd6)	1473.	15,7
pas de frais	(mfd7)	2043.	21,8
s.o.	(mfd8)	603.	6,4

+++++ QUESTION 109 = type de prime

nr	(pri1)	72.	0,8
pas de prime	(pri2)	2651.	28,3
productivite	(pri3)	2362.	25,2
entretien non accide	(pri4)	1917.	20,4
anciennete et autre	(pri5)	1776.	18,9
s.o.	(pri6)	603.	6,4

+++++ QUESTION 110 = nombre de primes

nr	(npr1)	72.	0,8
pas de prime	(npr2)	2651.	28,3
1	(npr3)	2263.	24,1
2	(npr4)	2011.	21,4
3 et +	(npr5)	1780.	19,0
s.o. artisans	(npro)	603.	6,4

+++++ QUESTION 111 = 13eme mois

non	(13m1)	5634.	60,1
oui	(13m2)	3143.	33,5
s.o. artisans	(13m3)	603.	6,4

+++++ QUESTION 114 = retraite complementaire

non	(ret1)	3673.	39,2
oui	(ret2)	5105.	54,4
s.o. artisans	(ret3)	603.	6,4

+++++ QUESTION 115 = mutuelle

non	(mut1)	4777.	50,9
oui	(mut2)	4000.	42,7
s.o. artisans	(mut3)	603.	6,4

+++++ QUESTION 119 = avantages sociaux

oui	(ava1)	8195.	87,4
non	(ava2)	582.	6,2
s.o. artisans	(ava3)	603.	6,4

+++++ QUESTION 120 = salaire

nr	(sal1)	416.	4,4
- 4000	(sal2)	1295.	13,8
4a 4500	(sal3)	1911.	20,4
4500a5000	(sal4)	1691.	18,0
5a5500	(sal5)	1454.	15,5
5500a6500	(sal6)	1537.	16,4
+6500.	(sal7)	1076.	11,5

+++++ QUESTION 121 = projet changement

nr	(pro1)	18.	0,2
oui	(pro2)	1584.	16,9
non	(pro3)	7778.	82,9

+++++ QUESTION 123 = mode logement

gratuit, autre et nr	(log1)	1183.	12,6
locataire	(log2)	3280.	35,0
proprietaire	(log3)	4717.	52,4

+++++ QUESTION 124 = type logement

nr	(tlo1)	47.	0,5
maison individuelle	(tlo2)	6730.	71,7
immeuble collectif	(tlo3)	2603.	28,7

+++++ QUESTION 125 = taille commune actuelle

nr	(hab1)	18.	0,2
- 2000	(hab2)	2501.	29,9
2000 a 20000	(hab3)	1607.	17,1
20 a 100000	(hab4)	1536.	16,4
+ 100000	(hab5)	2345.	25,0
paris	(hab6)	1073.	11,4

+++++ QUESTION 126 = lieu ou il a ete eleve

nr	(enf1)	58.	0,6
campagne	(enf2)	4940.	52,7
ville moyenne	(enf3)	2793.	29,8
grande ville	(enf4)	1590.	16,9

+++++ QUESTION 127 = mobilite geographique

nr	(mob1)	75.	0,8
- pas de mobilite	(mob2)	4035.	43,0
va dans + grand	(mob3)	3863.	41,2
va dans + petit	(mob4)	1406.	15,0

+++++ QUESTION 128 = emploi du pere

nr	(pap1)	234.	2,5
agriculteur	(pap2)	2114.	22,5
sal agr, os, manoeuvr	(pap3)	2815.	30,0
ind, gros com, art, com	(pap4)	1062.	11,3
prof lib, employe, cad	(pap5)	1057.	11,3
contremaitre, oq	(pap6)	2098.	22,4

+++++ QUESTION 129 = profession de la mere

nr	(mer1)	234.	2,5
agr, com, art, ind	(mer2)	2484.	26,5
autre metier salarie	(mer3)	2048.	21,8
n'a jamais travaille	(mer4)	4614.	49,2

+++++ QUESTION 130 = pere chauffeur pl

nr	(pac1)	185.	2,0
oui	(pac2)	1244.	13,2
non	(pac3)	7951.	84,8

+++++ QUESTION 132 = diplome le + haut

nr	(dip1)	342.	3,7
- pas de diplome	(dip2)	2383.	25,4
cep	(dip3)	3829.	40,8
+ que cep	(dip4)	2826.	30,1

+++++ QUESTION 134 = statut civil

nr	(sta1)	18.	0,2
marie/cconjoints trav	(sta2)	4786.	51,0
marie/cconjoints non trav	(sta3)	3678.	39,2
celibataire et autre	(sta4)	895.	9,6

+++++ QUESTION 135 = nombre d'enfants

nr	(nen1)	147.	1,6
pas d'enfant	(nen2)	1504.	16,0
1 enf.	(nen3)	1905.	20,3
2 enf.	(nen4)	2297.	30,9
3 enf.	(nen5)	1789.	19,1
4 et +	(nen6)	1136.	12,1

+++++ QUESTION 136 = age

nr	(ag1)	14.	0,2
18 a 29	(ag2)	1298.	13,8
30 a 34	(ag3)	1909.	20,4
35 a 39	(ag4)	1794.	19,1
40 a 49	(ag5)	2184.	23,3
50 et +	(ag6)	2180.	23,2

+++++ QUESTION 137 = nombre d'accident de la circulation

nr	(acc1)	197.	2,1
pas d'accident	(acc2)	5466.	58,3
1 acc.	(acc3)	2168.	23,1
2 et +	(acc4)	1549.	16,5

+++++ QUESTION 141 = pourcentage roulage a vide carnet

nr	(%vi1)	93.	1,0
- 10 %	(%vi2)	3210.	34,2
10 a 29%	(%vi3)	1287.	13,7
30 a 49%	(%vi4)	1252.	13,4
50% et +	(%vi5)	3538.	37,7

+++++ QUESTION 143 = jour sup. conge curant carnet

oui	(sup1)	763.	8,1
non	(sup2)	8617.	91,9

+++++ QUESTION 145 = % de manutention entretien / travail

0%	(%1 1)	2840.	30,9
- de 10%	(%1 2)	4113.	43,8
+ de 10%	(%1 3)	2427.	25,9

+++++ QUESTION 146 = presence formalites et w commercial

non	(n2)	5151.	54,9
oui	(2)	4229.	45,1

++++++ QUESTION 147 = % attente / travail

0%	(%3 1)	4403.	46,9
- de 5%	(%3 2)	2519.	26,9
+ de 5%	(%3 3)	2458.	26,2

++++++ QUESTION 148 = % conduite / travail

- 35%	(%y31)	1299.	13,8
35 a 50%	(%y32)	2339.	24,9
50 a 60%	(%y33)	2247.	24,0
60 a 70%	(%y34)	1573.	20,0
+ 70%	(%y35)	1623.	17,3

++++++ QUESTION 149 = % chargement dechargement / travail

- 15%	(%081)	2881.	30,7
15 a 30%	(%082)	2152.	22,9
30 a 45%	(%083)	2672.	28,5
+ 45%	(%084)	1676.	17,9

++++++ QUESTION 150 = % sommeil couchette / sommeil total

0%	(%5 1)	6342.	67,6
- 25%	(%5 2)	1146.	12,2
25 a 100%	(%5 3)	1436.	15,3
nr sur sommeil	(%5 4)	456.	4,9

++++++ QUESTION 152 = moyenne duree plage conduite

- 30'	(my 1)	1545.	16,5
30' a 1h	(my 2)	2711.	28,9
1 a 2h	(my 3)	3224.	34,4
+ 2h	(my 4)	1900.	20,2

++++++ QUESTION 155 = duree travail hebdomadaire carnet

- 40h	(wh1)	1475.	15,7
40 a 44h	(wh2)	2049.	21,8
44 a 48h	(wh3)	1727.	18,4
48 a 52h	(wh4)	1258.	13,4
52 a 56h	(wh5)	982.	10,5
56 a 64h	(wh6)	1151.	12,3
+ 64h	(wh7)	739.	7,9

++++++ QUESTION 156 = moyenne duree amplitude

- 10h	(amm1)	2949.	31,4
10 a 11h	(amm2)	2463.	26,3
11 a 12h	(amm3)	1635.	17,4
12 a 13h	(amm4)	854.	9,1
+ 13h	(amm5)	1478.	15,8

++++++ QUESTION 158 = moyenne duree plage de repos / amplitude

- 1h	(drm1)	1973.	21,0
1 a 2h	(drm2)	5454.	58,1
+ 2h	(drm3)	1954.	20,9

+++++ QUESTION 160 = nbre moyen plage repos / amplitude

- 1	(nrm1)	5339.	56,9
1 a 1,5	(nrm2)	2007.	22,4
+ 1,5	(nrm3)	1944.	20,7

+++++ QUESTION 162 = moyenne duree d'attente / jour

0	(3m 1)	4403.	46,9
- 30'	(3m 2)	2599.	27,7
+ 30'	(3m 3)	2375.	25,4

+++++ QUESTION 164 = sommeil moyen (5+7) / jour

- 8h	(som1)	1931.	20,6
8 a 9h	(som2)	4177.	44,5
+ 9h	(som3)	2817.	30,0
nr a sommeil	(som4)	456.	4,9

+++++ QUESTION 165 = ecart-type sommeil / jour

- 30'	(sos1)	3084.	32,9
30' a 1h	(sos2)	2442.	26,0
+ 1h	(sos3)	3398.	36,2
nr a sommeil	(sos4)	456.	4,9

+++++ QUESTION 169 = nombre de nuits travaillees

0	(nuit1)	5907.	63,0
- 2	(nuit2)	1206.	12,8
+2 nuits	(nuit3)	2267.	24,2



2. Répartition des conducteurs selon les critères définissant les trois principaux types de tableaux de présentation des résultats.

a) Les tableaux concernant la distinction salariés/non salariés seront le plus souvent présentés sans autre distinction complémentaire, le nombre des non salariés étant très faible.

Tableau 1 : Répartition des salariés et des non-salariés selon le secteur d'activité et le temps unitaire des transports.

	COMPTE PROPRE		COMPTE D'AUTRUI		ENSEMBLE
	ABSENTS ➤ 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENTS ➤ 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
NON-SALARIES	0,3	1,3	1,8	3,0	6,4
dont : <i>Employeur</i>	0,2	0,6	0,4	1,2	2,4
<i>Indépendant</i>	0,1	0,7	1,4	1,8	4,0
SALARIES	7,4	53,2	15,9	17,1	93,6
ENSEMBLE	7,7	54,5	17,7	20,1	100

62,2

37,8

b) Les tableaux distinguant les conducteurs selon les secteurs de leur activité se lisent en deux moments : comparaison des deux sous-secteurs du Compte Propre d'une part, de celui-ci et du Compte d'Autrui d'autre part. Les deux sous-secteurs du Compte Propre sont présentés en éliminant 3 % des conducteurs : 0,6 % d'entre eux ne répondent pas à la question 80 et 2,4 % disent à la fois qu'ils sont dans une entreprise du Compte Propre (réponse 1 ou 2 à la question 71) et que leur entreprise effectue des prestations transport pour le compte d'autres entreprises (réponse 1 à la question 79 et 3 à la question 80). On peut donc considérer qu'ils sont dans une entreprise "mixte" en ayant une double activité. Néanmoins ils sont trop peu nombreux pour être répartis dans des tableaux à "n" item. Il nous a semblé préférable de les éliminer pour ne présenter que les caractéristiques des conducteurs des entreprises de l'Agriculture BTP et des entreprises Industrielles et Commerciales. Ils sont comptés dans la catégorie : ensemble du Compte Propre .

Tableau 2 : Répartition des conducteurs selon le secteur et le type d'entreprise.

Ent. Agricoles et BTP	Ent. Industrielles et Commerciales.	Compte Propre	Compte d'Autrui	Ens.
28.6*	30.6*	62.2	37.8	100

Les conducteurs du Compte Propre se répartissent ainsi ;

- . 59,2 % dans les entreprises industrielles et commerciales,
- . 2,4 % dans des entreprises mixtes, c'est-à-dire assurant des prestations de transport pour d'autres, en plus de leurs activités propres,
- . 0,6 % CP s.a.i

c) Les situations d'emploi sont essentiellement définies par "le temps unitaire" des transports ou le nombre de nuits passées hors domicile.

Tableau 3 : Nombre de nuits hebdomadaires passées hors domicile ou temps unitaire de réalisation des transports.

	Compte Propre	Compte d'Autrui	Ens.
≥ 4 nuits	3,7	10,0	13,7
1 à 3 nuits	4,0	7,7	11,7
rarement : ≈ 1 nuit/quinzaine	14,1	7,9	22,0
Jamais	40,4	12,2	52,6
Ensemble	62,2	37,8	100

Les variables "absent au moins deux jours" et "retour tous les jours" définissant les tableaux, sont construites par l'addition des lignes 1 et 2 pour la première, et des lignes 3 et 4 pour la seconde.

3. Effectifs d'enquête non redressés

a) selon le "temps unitaire" des transports

secteurs statut	E		C.P.		C.A.	
	IND.	SAL.	IND.	SAL.	IND.	SAL.
> 4 fois/ sem.	21	179	1	44	20	135
1/3fois / sem.	14	202	6	95	8	107
Rentre chez soi tous les soirs	42	480	7	282	35	198
E	77	861	14	421	63	440

b) selon la taille de l'entreprise

secteurs Salariés	E	C.P.	C.A.
1 - 5	91	29	62
6 - 9	94	40	54
10 - 49	341	159	182
50 - 99	126	74	52
100 - 199	103	47	56
200 - 499	66	44	22
500 - 999	20	14	6
1000	4	4	0
NSP	16	10	6
E	861	421	440

STRUCTURE DES AGES

- 1 . Structure des âges des conducteurs salariés selon :
 - La situation de travail et le temps unitaire de transport.
 - Le type de secteur
- 2 . Comparaison des structures d'âge entre salariés et non-salariés
- 3 . Comparaison des structures d'âge selon le fichier de référence et l'enquête "Conditions de travail" pour :
 - Les conducteurs indépendants
 - Les conducteurs salariés du Compte Propre
 - Les conducteurs salariés du Compte d'Autrui

Tableau 1 : Structure des âges des conducteurs salariés selon la situation de travail, le temps unitaire de transport et le type de secteur.

VARIABLE EN LIGNES : STRUCTURE DES AGES

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
18-29 ANS	17.49	13.11	13.98	17.25	14.36
30-34 ANS	18.93	18.44	27.08	23.34	20.84
35-39 ANS	19.65	16.66	26.01	20.33	19.15
40-49 ANS	21.82	25.54	19.22	20.83	23.32
50 ET +	22.11	26.24	13.71	18.26	22.34
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

VARIABLE EN LIGNES : STRUCTURE DES AGES

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
18-29 ANS	10.69	14.97	13.64	15.67	14.36
30-34 ANS	18.69	19.44	18.50	25.15	20.84
35-39 ANS	19.30	15.11	17.02	23.07	19.15
40-49 ANS	24.72	26.37	25.09	20.05	23.32
50 ET +	26.61	24.12	25.74	16.06	22.34
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Tableau 2 : Comparaison des structures d'âge entre salariés et non-salariés.

VARIABLE EN LIGNES : AGES

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
18 A 29ANS	39/ 6.46%	1259/ 14.37%	1298/ 13.86%
30 A 34ANS	84/ 13.91%	1826/ 20.84%	1910/ 20.39%
35 A 39ANS	116/ 19.21%	1678/ 19.15%	1794/ 19.15%
40 A 49ANS	142/ 23.51%	2043/ 23.31%	2185/ 23.33%
50ANS ET+	223/ 36.92%	1957/ 22.33%	2180/ 23.27%
TOTAL	604/100.00%	8763/100.00%	9367/100.00%

Tableau 3: COMPARAISON DES STRUCTURES D'ÂGE SELON LE FICHER DE REFERENCE ET L'ENQUÊTE "CONDITIONS DE TRAVAIL".

A) CHEZ LES CONDUCTEURS INDEPENDANTS

Classe d'âge	Fichier de référence	Enq." Conditions de travail "	Différence
18 - 29 ans	9,5	6,6	- 2,9
30 - 34 ans	14,8	13,9	- 0,9
35 - 39 ans	15,9	19,2	+ 3,3
40 - 49 ans	23,2	23,5	+ 0,3
≥ 50 ans	36,6	36,8	+ 0,2
Ensemble	100	100	
<i>Age moyen</i>	44,5	45,0	+ 0,5

B) CHEZ LES CONDUCTEURS SALARIES DU COMPTE PROPRE

Classe d'âge	Fichier de référence	Enq. " Conditions de travail "	Différence
18 - 29 ans	19,7	13,6	- 6,1
30 - 34 ans	18,4	18,5	+ 0,1
35 - 39 ans	17,3	17,0	- 0,3
40 - 49 ans	21,9	25,1	+ 3,2
≥ 50 ans	22,7	25,8	+ 3,1
Ensemble	100	100	
<i>Age moyen</i>	40,1	41,8	+ 1,7

c) CHEZ LES CONDUCTEURS SALARIES DU COMPTE D'AUTRUI

Classe d'âge	Fichier de référence	Enq. " Conditions de travail "	Différence
18 - 29 ans	21,6	15,7	- 5,9
30 - 34 ans	23,0	25,1	+ 2,1
35 - 39 ans	21,2	23,1	+ 1,9
40 - 49 ans	17,3	20,1	+ 2,7
≥ 50 ans	16,9	16,1	- 0,8
Ensemble	100	100	
<i>Age moyen</i>	38,1	38,8	+ 0,7

ZONE D'HABITATION ET LOCALISATION
D'ORIGINE.

A - Répartition des conducteurs salariés entre la situation de travail, le temps unitaire de transport et le type de secteur pour :

1. La localisation d'origine
3. Le type de commune de résidence
5. La mobilité géographique

B - Comparaison entre salariés et non-salariés pour :

2. La localisation d'origine
4. Le type de commune de résidence
6. La mobilité géographique

C - Répartition des conducteurs salariés selon :

7. Le type de commune actuelle et la localisation d'origine.

TABLEAU 1 : Répartition des conducteurs salariés selon la situation de travail, le temps unitaire de transport et le type de secteur.

VARIABLE EN LIGNES : LIEU OU IL A ETE ELEVE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
CAMPAGNE	58.38	52.50	54.09	47.48	52.33
V. MOYENNE	27.31	30.71	31.41	30.08	30.45
GRANDE V.	14.31	16.78	14.50	22.45	17.22
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

VARIABLE EN LIGNES : LIEU OU IL A ETE ELEVE

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
CAMPAGNE	61.44	47.18	53.22	50.68	52.33
V. MOYENNE	24.80	35.35	30.30	30.72	30.45
GRANDE V.	13.76	17.48	16.48	18.60	17.22
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

TABLEAU 2 : Comparaison du lieu d'habitation d'origine entre les salariés et les non-salariés.

VARIABLE EN LIGNES : LIEU OU IL A ETE ELEVE

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
CAMPAGNE	378/ 62.58%	4562/ 52.32%	4940/ 52.98%
VILLE MOY.	138/ 22.85%	2656/ 30.46%	2794/ 29.97%
GDE VILLE	88/ 14.57%	1502/ 17.22%	1590/ 17.05%
TOTAL	604/100.00%	8720/100.00%	9324/100.00%

TABLEAU 3 : Répartition des conducteurs salariés selon la situation de travail; le temps unitaire de transport et le type de secteur.

VARIABLE EN LIGNES : TYPE DE COMMUNE DE RESIDENCE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
- 2000H	37.77	28.47	34.58	24.77	29.57
2-20000H	19.54	17.44	17.79	17.16	17.62
20-100000H	11.72	18.15	13.11	15.16	16.23
+ 100000H	22.58	23.48	27.76	27.26	24.83
PARIS	8.39	12.45	6.76	15.66	11.75
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

VARIABLE EN LIGNES : TYPE DE COMMUNE DE RESIDENCE

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
- 2000H	38.85	22.33	29.61	29.50	29.57
2-20000H	16.95	18.30	17.70	17.46	17.62
20-100000H	15.64	19.27	17.36	14.17	16.23
+ 100000H	17.68	28.08	23.37	27.50	24.83
PARIS	10.88	12.01	11.96	11.36	11.75
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

TABLEAU 4 : Comparaison du type de commune de résidence entre les salariés et les non-salariés.

VARIABLE EN LIGNES : TYPE DE COMMUNE DE RESIDENCE

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
- 2000H	211/ 35.05%	2590/ 29.57%	2801/ 29.92%
2000A20000	64/ 10.63%	1543/ 17.62%	1607/ 17.17%
20A100000H	115/ 19.10%	1421/ 16.22%	1536/ 16.41%
+ 100000H	168/ 27.91%	2176/ 24.84%	2344/ 25.04%
PARIS	44/ 7.31%	1029/ 11.75%	1073/ 11.46%
TOTAL	602/100.00%	8759/100.00%	9361/100.00%

TABLEAU 5 : Répartition des conducteurs salariés selon la situation de travail, le temps unitaire de transport et le type de secteur.

VARIABLE EN LIGNES : MOBILITE GEOGRAPHIQUE

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
PAS DE MOB	42.92	42.29	40.73	45.43	42.64
VA DS + GD	42.20	42.65	39.92	41.32	41.91
VA DS + PT	14.88	15.06	19.35	13.25	15.45
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

VARIABLE EN LIGNES : MOBILITE GEOGRAPHIQUE

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
PAS DE MOB	47.81	36.99	42.37	43.15	42.64
VA DS + GD	38.05	47.88	42.60	40.64	41.91
VA DS + PT	14.14	15.13	15.03	16.21	15.45
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

TABLEAU 6 : Comparaison de la mobilite géographique entre les salariés et les non-salariés.

VARIABLE EN LIGNES : MOBILITE GEOGRAPHIQUE

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
PAS DE MOB	325 / 53.81%	3710 / 42.64%	4035 / 43.36%
VA + GRAND	217 / 35.93%	3646 / 41.90%	3863 / 41.52%
VA + PETIT	62 / 10.26%	1345 / 15.46%	1407 / 15.12%
TOTAL	604 / 100.00%	8701 / 100.00%	9305 / 100.00%

TABLEAU 7 : Répartition des conducteurs salariés selon leur type de commune actuelle et leur localisation d'origine.

	Taux de conducteurs habitant une commune rurale (a)			Taux de conducteurs habitant une petite ville (b)			Taux de conducteurs habitant une grande ville (c)		
	originaires de la campagne (a)	originaires d'une ville moyenne (b)	originaires d'une grande ville (c)	originaires de la campagne	originaires d'une ville moyenne	originaires d'une grande ville	originaires de la campagne	originaires d'une ville moyenne	originaires d'une grande ville
Conducteurs L.D.	27,7	4,5	3,3	9,2	7,5	1,7	18,6	18,2	9,3
Conducteurs C.D.	22,7	3,5	1,6	10,3	5,2	2,0	18,4	21,7	14,6
dont									
Compte d'Autrui	22,0	2,0	1,0	8,7	5,6	2,5	16,8	22,4	18,8
Compte Propre	22,9	3,9	1,8	10,8	5,0	1,8	19,0	21,5	13,2
Ensemble	24,0	3,7	2,0	10,0	5,8	1,9	18,4	20,8	13,4

- (a) Commune rurale = 2000 Habitants
 (b) Petite ville = 2 à 20000 Habitants
 (c) Grande ville = > 20000 Habitants

L'ENTREE DANS LA PROFESSION.

- A. Répartition des conducteurs salariés selon la raison du choix de "chauffeur PL" et la manière dont ils ont trouvé leur emploi.
1. Ensemble des conducteurs salariés du Compte d'Autrui, absents plusieurs jours consécutifs.
 2. Ensemble des conducteurs salariés du Compte d'Autrui, de retour chez eux tous les soirs.
 3. Ensemble des conducteurs salariés du Compte Propre, absents plusieurs jours consécutifs.
 4. Ensemble des conducteurs salariés du Compte Propre, de retour chez eux tous les soirs.

Tableau 1 : Conducteurs du Compte d'Autrui, absents ≥ 2 jours

C.A.L.D.	A.N.P.E.	Ami, parent	Patron	lui-même	Total
Raison Economique	38,7	34,0	32,6	26,3	32,8
Goût	49,9	53,3	55,1	66,6	56,4
Autres raisons	11,4	12,7	12,3	7,1	10,8
Total	100	100	100	100	100

Tableau 2 : Conducteurs du Compte d'Autrui, de retour tous les jours

C.A.C.D.	A.N.P.E.	Ami, parent	Patron	lui-même	Total
Raison Economique	38,1	24,7	19,8	50,2	31,9
Goût	50,1	58,0	36,1	46,9	51,1
Autres raisons	11,8	17,3	44,1	2,9	17,0
Total	100	100	100	100	100

Tableau 3 : Conducteurs du Compte Propre, absents ≥ 2 jours

C.P.L.D.	A.N.P.E.	Ami, parent	Patron	lui-même	Total
Raison Economique	31,9	32,5	53,1	32,1	35,9
Goût	50,0	51,8	35,4	64,2	50,6
Autres raisons	18,1	15,7	11,5	3,7	13,5
Total	100	100	100	100	100

Tableau 4 : Conducteurs du Compte Propre, de retour tous les jours

C.P.C.D.	A.N.P.E.	Ami, parent	Patron	lui-même	Total
Raison Economique	37,7	29,7	29,4	37,5	32,7
Goût	45,9	57,0	41,2	50,1	51,3
Autres raisons	16,4	13,3	29,4	12,4	16,0
Total	100	100	100	100	100

LA MOBILITE.

1. Répartition des conducteurs salariés mobiles et non mobiles, absents plusieurs jours consécutifs en fonction de leur durée hebdomadaire de travail pour :
 - a) l'ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui,
 - b) l'ensemble des conducteurs du Compte Propre.

2. Répartition des conducteurs salariés mobiles et non mobiles, de retour tous les jours, en fonction de la durée hebdomadaire de travail pour :
 - a) l'ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui,
 - b) l'ensemble des conducteurs du Compte Propre.

3. Répartition des conducteurs salariés mobiles et non mobiles, absents plusieurs jours consécutifs, en fonction de leur salaire pour :
 - a) l'ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui,
 - b) l'ensemble des conducteurs du Compte Propre.

4. Répartition des conducteurs salariés mobiles et non mobiles, de retour tous les jours, en fonction de leur salaire, pour :
 - a) l'ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui,
 - b) l'ensemble des conducteurs du Compte Propre.

5. Taux de conducteurs ayant eu, au cours de leur carrière, une expérience de chauffeur zone longue selon les secteurs d'activité, pour :
 - a) les conducteurs du Compte d'Autrui,
 - b) les conducteurs du Compte Propre.

Tableau 1 : Répartition des conducteurs mobiles et non-mobiles, absents plusieurs jours consécutifs, en fonction de leur durée hebdomadaire de travail.

a) Ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui

MOBILITE DUREE DE TRAVAIL	MOBILES DU CA		ENSEMBLE DES MOBILES DU CA	ENSEMBLE DES NON MOBILES DU CA	ENSEMBLE DU CA
	DANS LE MEME SECTEUR	VIENNENT DU CP			
< 52 H.	18,8	30,6	22,7	26,6	23,5
52 - 56 H.	20,6	17,8	19,7	11,8	18,1
≥ 56 H.	60,6	51,6	57,6	61,6	58,4
ENSEMBLE	100	100	100	100	100

b) Ensemble des conducteurs du Compte Propre

MOBILITE DUREE DE TRAVAIL	MOBILES DU CP		ENSEMBLE DES MOBILES DU CP	ENSEMBLE DES NON MOBILES DU CP	ENSEMBLE DU CP
	DANS LE MEME SECTEUR	VIENNENT DU CA			
< 52 H.	63,9	50,7	57,9	61,0	58,8
52 - 56 H.	13,5	12,7	13,1	24,4	16,6
≥ 56 H.	22,6	36,6	29,0	14,6	24,6
ENSEMBLE	100	100	100	100	100

Tableau 2: Répartition des conducteurs mobiles et non-mobiles, de retour tous les jours, en fonction de leur durée hebdomadaire de travail.

a) Ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui

MOBILITE DUREE DE TRAVAIL	MOBILES DU CA		ENSEMBLE DES MOBILES DU CA	ENSEMBLE DES NON MOBILES DU CA	ENSEMBLE DU CA
	DANS LE MEME SECTEUR	VIENNENT DU CP			
< 44 H.	29,7	34,3	31,9	39,6	34,0
44 - 48 H.	23,0	18,0	20,7	13,3	18,6
≥ 48 H.	47,3	47,7	47,4	47,1	47,4
ENSEMBLE	100	100	100	100	100

b) Ensemble des conducteurs du Compte Propre

MOBILITE DUREE DE TRAVAIL	MOBILES DU CP		ENSEMBLE DES MOBILES DU CP	ENSEMBLE DES NON MOBILES DU CP	ENSEMBLE DU CP
	DANS LE MEME SECTEUR	VIENNENT DU CA			
< 44 H.	48,1	61,9	53,2	51,0	52,4
44 - 48 H.	16,0	22,3	18,4	23,5	20,3
≥ 48 H.	35,9	15,8	28,4	25,5	27,3
ENSEMBLE	100	100	100	100	100

Tableau 3 : Répartition des conducteurs mobiles et non-mobiles, absents plusieurs jours consécutifs, en fonction de leur salaire.

a) Ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui

MOBILITE SALAIRE	MOBILES DU CA		ENSEMBLE DES MOBILES DU CA	ENSEMBLE DES NON MOBILES DU CA	ENSEMBLE DU CA
	DANS LE MEME SECTEUR	VIENNENT DU CP			
< 4500 F.	24,6	28,0	25,7	21,6	24,9
4500 - 5000 F.	23,1	13,5	19,9	21,6	20,2
5000 - 5500 F.	22,1	18,9	21,0	13,7	19,5
≥ 5500 F.	30,2	39,6	33,4	43,1	35,4
ENSEMBLE	100	100	100	100	100

b) Ensemble des conducteurs du Compte Propre

MOBILITE SALAIRE	MOBILES DU CP		ENSEMBLE DES MOBILES DU CP.	ENSEMBLE DES NON MOBILES DU CP	ENSEMBLE DU CP
	DANS LE MEME SECTEUR	VIENNENT DU CP			
< 4500 F.	28,2	31,2	29,6	35,0	31,2
4500 - 5000 F.	22,0	21,2	21,6	15,0	19,6
5000 - 5500 F.	20,8	12,5	17,0	18,6	17,5
≥ 5500 F.	29,0	35,1	31,8	31,4	31,7
ENSEMBLE	100	100	100	100	100

Tableau 4 : Répartition des conducteurs mobiles et non-mobiles, de retour tous les jours, en fonction de leur salaire.

a) Ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui

MOBILITE SALAIRE	MOBILES DU CA		ENSEMBLE DES MOBILES DU CA	ENSEMBLE DES NON MOBILES DU CA	ENSEMBLE DU CA
	DANS LE MEME SECTEUR	VIENNENT DU CP			
< 4500 F.	29,6	32,2	30,9	38,3	32,9
4500 - 5000 F.	33,8	34,0	33,9	11,7	27,7
5000 - 5500 F.	12,7	10,7	11,7	21,2	14,4
≥ 5500 F.	23,9	23,1	23,5	28,8	25,0
ENSEMBLE	100	100	100	100	100

b) Ensemble des conducteurs du Compte Propre

MOBILITE SALAIRE	MOBILES DU C.P		ENSEMBLE DES MOBILES DU C.P	ENSEMBLE DES NON MOBILES DU C.P	ENSEMBLE DU C.P
	DANS LE MEME SECTEUR	VIENNENT DU C.P			
< 4500 F.	33,0	49,1	39,1	45,8	41,6
4500 - 5000 F.	27,2	6,4	19,3	13,5	17,2
5000 - 5500 F.	20,4	15,9	18,7	13,5	16,8
≥ 5500 F.	19,4	28,6	22,9	27,1	24,4
ENSEMBLE	100	100	100	100	100

Tableau 5 : Taux de conducteurs ayant eu, au cours de leur carrière, une expérience de chauffeur zone longue, selon les secteurs d'activité.

	MOBILES		Ensemble des mobiles	Ensemble des non mobiles	Ensemble
	ayant changé de secteur	dans le même secteur			
Compte d'Autrui	66,2	83,7	76,7	54,0	71,2
Compte Propre	64,7	54,2	58,2	17,3	43,2

ANNEXE 7

Chapitre 1. (Partie II)

LE CADRE INSTITUTIONNEL DE TRAVAIL

L'ENTREPRISE.

1. Répartition des conducteurs salariés selon le type de transport hiérarchisé et la taille de l'entreprise pour :
 - a) l'ensemble des conducteurs du Compte Propre,
 - b) l'ensemble des conducteurs du Compte d'Autrui,

2. Taux de conducteurs salariés du Compte d'Autrui qui sont à disposition d'une autre entreprise, en fonction de :
 - a) la taille de l'entreprise qui les emploie,
 - b) le salaire qu'ils touchent,
 - c) la durée de travail hebdomadaire qu'ils effectuent.

Tableau 1 : Répartition des conducteurs salariés selon le type de transport hiérarchisé et la taille de l'entreprise.

a) Ensemble des conducteurs salariés du Compte Propre

Type de transport Taille de l'entreprise	INTERNATIONAL	NATIONAL	REGIONAL	URBAIN	ENSEMBLE
≤ 10 Salariés	26,7	17,5	17,1	18,9	17,6
10-49 Salariés	34,4	19,9	47,5	28,2	40,8
≥ 50 Salariés	38,9	62,6	35,4	52,9	41,6
ENSEMBLE	100	100	100	100	100
% LIGNE	1,6	11,8	69,7	16,9	100

b) Ensemble des conducteurs salariés du Compte d'Autrui

Type de transport Taille de l'entreprise	INTERNATIONAL	NATIONAL	REGIONAL	URBAIN	ENSEMBLE
≤ 10 Salariés	30,5	24,5	28,8	21,0	27,1
10-49 Salariés	38,5	41,4	42,7	44,7	41,8
≥ 50 Salariés	31,0	34,1	28,5	34,3	31,1
ENSEMBLE	100	100	100	100	100
% LIGNE	17,0	29,5	44,9	8,6	100

Tableau 2 : Taux de conducteurs salariés du Compte d'Autrui qui sont à disposition d'une autre entreprise, en fonction de :

a) La taille de l'entreprise qui les emploie

Compte d'Autrui \ Taille de l'entreprise	< 10 Salariés	10-49 Salariés	≥ 50 Salariés	ENSEMBLE
Conducteurs du Compte d'Autrui				
Retour tous les jours	29,9	24,1	26,8	26,4
Absents ≥ 2 jours	27,3	23,8	23,3	24,7
ENSEMBLE du Compte d'Autrui	28,5	24,0	25,1	25,6

b) Le salaire qu'ils touchent

Compte d'Autrui \ Salaire	< 4500 F	4500-5000 F	5000-5500 F	≥ 5500 F	ENSEMBLE
Conducteurs du Compte d'Autrui					
Retour tous les jours	24,5	36,6	39,2	12,9	27,1
Absents > 2 jours	21,7	23,4	33,1	22,6	24,6
ENSEMBLE du Compte d'Autrui	23,4	31,2	35,8	18,4	25,9

c) La durée de travail hebdomadaire qu'ils effectuent

Compte d'Autrui \ durée de travail	< 44H.	44-48H.	48-52H.	52-56H.	≥ 56H.	ENSEMBLE
Conducteurs du Compte d'Autrui						
Retour tous les jours	28,4	16,4	22,3	34,5	31,1	26,3
Absents ≥ 2 jours	25,0	33,3	36,8	16,6	25,6	25,8
ENSEMBLE du Compte d'Autrui	28,0	21,6	27,3	25,0	26,8	26,1

ANNEXE 8
=====

CHAPITRE 5. (Partie II)
=====

NIVEAUX DE SALAIRE DES CONDUCTEURS SALARIES.

- Répartition des niveaux de salaire en fonction du secteur, du temps unitaire des transports et de :

1. La taille de l'établissement
2. La structure de l'entreprise
3. La durée de travail hebdomadaire
4. L'ancienneté dans l'entreprise.

Tableau 1.

Répartition des salariés selon le niveau de salaire et la taille de l'établissement.

a) Conducteurs revenant tous les jours.

Secteur	Compte Propre			Comote d'Autrui			Ensemble CA et CP
	Taille établissement Niveau salaire	< 50	≥ 50	Ens. CP	< 50	≥ 50		Ens. CA
< 4.500	47,3	32,1	41,4	36,4	26,2	33,4	39,5
4.500 à 5.500	31,5	36,0	33,2	43,4	38,6	42	35,4
≥ 5.500	21,2	31,9	25,4	20,2	35,2	24,6	25,1
Ensemble	100	100	100	100	100	100	
% ligne	46,5	29	75,5	17,2	7,3	24,5	100

b) Conducteurs absents plusieurs jours.

Secteur	Compte Propre			Comote d'Autrui			Ensemble CA et CP
	Taille établissement Niveau salaire	< 50	≥ 50	Ens. CP	< 50	≥ 50		Ens. CA
< 4.500	44,1	21,6	30,9	30,3	14,1	25,1	26,9
4.500 à 5.500	33,0	39,5	36,4	43,5	32,0	39,8	38,7
≥ 5.500	22,9	38,9	32,7	26,2	53,9	35,1	34,3
Ensemble	100	100	100	100	100	100	
% ligne	13,5	18	31,5	46,7	21,8	68,5	100

Tableau 2.

Répartition des salariés selon le niveau de salaire et la structure de l'entreprise (établissement unique ou plusieurs).

a) Conducteurs revenant tous les jours.

Secteur Etablissement Niveau salaire	Compte Propre.			Compte d'Autrui			Ensemble CA et CP
	Simple	Multiple	Ens. CP	Simple	Multiple	Ens. CA	
< 4.500	45,7	38,9	41,6	37,9	31,5	33,9	39,5
4.500 à 5.500	36,2	31,8	33,4	40,2	42,6	41,5	35,4
≥ 5.500	18,1	29,3	25	21,9	25,9	24,6	25,1
Ensemble	100	100	100	100	100	100	
% ligne	29,3	46,4	75,7	10,5	13,7	24,3	100

b) Conducteurs absents plusieurs jours.

Secteur Etablissement Niveau salaire	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble CA et CP
	Simple	Multiple	Ens. CP	Simple	Multiple	Ens. CA	
< 4.500	30,4	30,8	30,6	36,1	14,3	25,2	26,9
4.500 à 5.500	39,6	34,9	37,1	39,7	39,4	39,5	38,8
≥ 5.500	30	34,3	32,3	24,2	46,3	35,2	34,3
Ensemble	100	100	100	100	100	100	
% ligne	16,5	15,0	31,5	34,2	34,3	68,5	100

Tableau 3.

Répartition des salariés selon le niveau de salaire et la quantité de travail hebdomadaire, mesurée en durée de travail.

a) Conducteurs rentrant tous les jours.

Secteur durée hebdo. Niveau salaire.	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble CA et CP
	< 48 h	≥ 48 h	Ens. CP	< 48 h	≥ 48 h	Ens. CA	
< 4.500	44,5	32,4	41,4	33,7	34,1	33,9	39,5
4.500 à 5.500	29,2	45,1	33,3	40,7	42,9	41,7	35,4
≥ 5.500	26,3	22,5	25,3	25,6	23,0	24,4	25,1
Ensemble	100	100	100	100	100	100	
% ligne	56,0	19,7	75,7	12,8	11,5	24,3	100

b) Conducteurs absents plusieurs jours.

Secteur durée hebdo. niveau salaire	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble CA et CP
	< 56 h	≥ 56 h	Ens. CP	< 56 h	≥ 56 h	Ens. CA	
< 4.500	39,8	28,8	31,7	32,8	20,0	25,1	27,2
4.500 à 5.500	32,9	37,8	36,6	44,9	36,4	39,8	38,8
≥ 5.500	27,3	33,4	31,7	22,3	43,6	35,1	34,0
Ensemble	100	100	100	100	100	100	
% ligne	23,3	8,4	31,7	27,3	41,0	68,3	100

Tableau 4.

Répartition des salariés selon le niveau de salaire et l'ancienneté dans l'entreprise.

a) Conducteurs revenant tous les jours.

Secteur Ancienneté niveau salaire	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble CA et CP
	< 10	≥ 10	Ens. CP	< 10	≥ 10	Ens. CA	
< 4.500	47	34,2	41,2	33,5	34,2	33,8	39,4
4.500 à 5.500	34,2	32,5	33,4	42,1	41,4	41,8	35,5
≥ 5.500	18,8	33,3	25,4	24,4	24,3	24,4	25,1
Ensemble	100	100	100	100	100	100	100
% ligne	41,6	34,3	75,9	15,2	8,9	24,1	100

b) Conducteurs absents plusieurs jours.

Secteur Ancienneté Niveau salaire	Compte Propre			Compte d'Autrui			Ensemble CA et CP
	< 10	≥ 10	Ens. CP	< 10	≥ 10	Ens. CA	
< 4.500	32,2	24,4	29,5	28,7	16,8	24,5	26,1
4.500 à 5.500	42,9	32,9	39,5	38,5	43,0	40,1	39,9
≥ 5.500	24,9	42,7	31,0	32,8	40,2	35,4	34
Ensemble	100	100	100	100	100	100	
% ligne	21,3	11,1	32,4	43,6	24	67,6	100

LES CONDUCTEURS DE PL ET LE TEMPS.

1. Moyenne des durées de sommeil, pour l'ensemble des conducteurs, selon :
 - a) la situation de travail et le temps unitaire de transport,
 - b) le type de secteur.
2. Comparaison des moyennes des durées de sommeil entre salariés et non-salariés.
3. Proportion de sommeil couchette par rapport au sommeil total, pour l'ensemble des conducteurs, selon :
 - a) la situation de travail et le temps unitaire de transport,
 - b) le type de secteur.
4. Comparaison des proportions de sommeil couchette par rapport au sommeil total, entre salariés et non-salariés.

Tableau 1.

VARIABLE EN LIGNES : MOYENNE DES DUREES DE SOMMEIL

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	
- DE 8H	15.37	18.35	24.40	25.31	20.59
8 A 9H	44.18	44.63	47.11	42.07	44.52
+ DE 9H	32.83	32.17	25.12	27.48	30.03
NR A SOMM.	7.62	4.85	3.37	5.15	4.86
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

VARIABLE EN LIGNES : MOYENNE DES DUREES DE SOMMEIL

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT.AGR ET B.T.P	ENT.IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
- DE 8H	10.38	23.83	17.98	24.88	20.59
8 A 9H	52.75	36.74	44.58	44.43	44.52
+ DE 9H	33.89	31.68	32.25	26.38	30.03
NR SOMMEIL	2.98	7.75	5.19	4.32	4.86
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Tableau 2.

VARIABLE EN LIGNES : MOYENNE DES DUREES DE SOMMEIL

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
- DE 8H	114/ 18.91%	1817/ 20.70%	1931/ 20.59%
8 A 9H	257/ 42.62%	3919/ 44.65%	4176/ 44.52%
+ DE 9H	224/ 37.15%	2593/ 29.54%	2817/ 30.03%
NR SOMMEIL	8/ 1.33%	448/ 5.10%	456/ 4.86%
TOTAL	603/100.00%	8777/100.00%	9380/100.00%

Tableau 3.

VARIABLE EN LIGNES : PROPORTION DE SOMMEIL COUCHETTE/SOMMEIL TOTAL

	AUTRES SECTEURS COMPTE PROPRE		SECTEUR TRANSPORT COMPTE D'AUTRUI		TOTAL ENSEMBLE
	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	ABSENT AU MOINS 2 JOURS	RETOUR TOUS LES JOURS	
0%	7.34	89.61	7.77	83.71	67.61
- DE 25%	37.67	5.54	22.95	11.14	12.22
25 A 100%	47.37	0.00	65.90	0.00	15.31
NR SOMMEIL	7.62	4.85	3.37	5.15	4.86
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

VARIABLE EN LIGNES : PROPORTION DE SOMMEIL COUCHETTE / SOMMEIL TOTAL
POURCENTAGE EN COLONNES

	TYPES ENTREPRISES COMPTE PROPRE		ENSEMBLE		TOTAL ENSEMBLE
	ENT. AGR ET B.T.P	ENT. IND ET COM.	COMPTE PROPRE	COMPTE AUTRUI	
0%	87.09	72.61	79.43	48.15	67.61
- DE 25%	6.88	12.04	9.51	16.67	12.22
25 A 100%	3.05	7.61	5.86	30.86	15.31
NR SOMMEIL	2.98	7.75	5.19	4.32	4.86
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Tableau 4.

VARIABLE EN LIGNES : PROPORTION DE SOMMEIL COUCHETTE / SOMMEIL TOTAL

	NON SALARIES	SALARIES	ENSEMBLE
0%	352/ 58.47%	5989/ 68.24%	6341/ 67.61%
- DE 25%	96/ 15.95%	1050/ 11.96%	1146/ 12.22%
25 A 100%	146/ 24.25%	1290/ 14.70%	1436/ 15.31%
NR SOMMEIL	8/ 1.33%	448/ 5.10%	456/ 4.86%
TOTAL	602/100.00%	8777/100.00%	9379/100.00%

ANNEXE 10

MATERIEL D'ENQUETE UTILISE

1. Présentation du questionnaire de recrutement chauffeur routier
2. Liste de codage des questions ouvertes et planches de réponses proposées.
3. Présentation du carnet de temps, accompagné des instructions essentielles (pour la bonne tenue du carnet) et de quelques exemples.

Remarque : *Les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs ont rempli le carnet de temps pendant une période de 15 jours. Tandis que les conducteurs de retour tous les soirs n'ont assuré cette tâche que l'espace d'une semaine. En effet, une plus grande régularité de travail est observée pour les conducteurs effectuant de courts trajets.*

na

- 2 -

OUI NON

Q.1 - Vous-même, personnellement, faites-vous ...

... du transport de marchandises..... 1 E
 ... du transport de voyageurs 2 E
 ... et avez-vous une autre activité ? .. 3 E

A.20

Q.2 - Quelle autre activité professionnelle avez-vous ?
 (En clair) →

Salarié <input type="checkbox"/>		A son compte <input type="checkbox"/>	
Si salarié		Si à son compte	
Secteur	Public <input type="checkbox"/>	Nbre de salariés	<input type="text"/>
	Privé <input type="checkbox"/>		<input type="text"/>

Agriculteur exploitant Y
 Salarié agricole X
 Petit commerçant, artisan 0
 Profession libérale, cadre sup. 1
 Industriel, gros commerçant 2
 Cadre moyen 3
 Employé 4
 Contremaître, ouvrier qualifié 5
 Manoeuvre, O.S., service 6
 Divers 7

A.21

Q.3 - Nous allons parler des transports de marchandises que vous faites vous-même. Faites-vous du ...

Présenter liste

... Transport international de longue distance .
 ... Transport national de longue distance.....
 ... Transport régional ou départemental de courte distance, avec ou sans passage de frontière
 ... Transport en zone urbaine et péri-urbaine ..

	Au moins 1 fois par semaine	Au moins 1 fois par mois	Plus rarement	Jamais
... Transport international de longue distance .	1	2	3	4
... Transport national de longue distance.....	1	2	3	4
... Transport régional ou départemental de courte distance, avec ou sans passage de frontière (A.24)	1	2	3	4
... Transport en zone urbaine et péri-urbaine .. (A.25)	1	2	3	4

A.22

A.23

A.24

A.25

Q.4 - Roulez-vous habituellement avec ...

Multiplies possibles

... une licence de transport public 1
 ... une licence de location 2
 ni l'une, ni l'autre 3

A.26

Q.5 - Vous n'avez pas besoin de licence. Est-ce parce que ...

... votre entreprise transporte ses propres produits ? 1
 ... ou parce que vous faites du transport public de zone courte 2
 autre raison (préciser) 3

A.27

<input type="text"/>

vr
 Q.6 - De manière générale, le kilométrage que vous effectuez est-il le même d'un mois sur l'autre ?

- OUI	1	A.28
- NON	2	
- cela dépend	3	

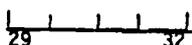
Q.7 - Au cours du dernier mois où vous avez travaillé normalement, quel kilométrage avez-vous fait ?

Km

Passer à Q.9

Q.8 - Quel kilométrage faites-vous par mois ?

Km



Q.9 - Les trajets que vous effectuez durant un mois normal sont-ils les mêmes ...

... toujours	1	A.33
... souvent	2	
... quelques fois	3	
... ou jamais	4	

Q.10 - Lorsque vous faites un circuit ou une rotation habituelle, à quelle distance se trouve le point le plus éloigné de votre point de départ ?
(Si plusieurs circuits habituels, prendre celui qui mène au point le plus éloigné)

Km

34-37

Q.11 - Et quel kilométrage faites-vous au total durant ce circuit, depuis votre départ jusqu'à votre retour ?

Km

38-41

Q.12 - Conduisez-vous sur un trajet ou un circuit exploité en ligne régulière ?

- OUI	Y	A.42
- NON	X	

Passer à Q.15

Q.13 - Cette ligne est-elle exploitée ...

... sans relais de chauffeur	1
... ou avec un relais de chauffeur	2

Q.14 - Y-a-t-il un seul ou 2 chauffeurs embarqués ?

- un seul	Y	A.4
- deux	Y	

Q.15 - Votre nombre de jours de repos par semaine est-il toujours le même ?

- OUI	1
- NON	2

Passer à Q.18

Q.16 - Comment expliquez-vous cela ?

A.

na

- 4 -

Q.17 - En moyenne, combien de jours de repos avez-vous par mois ?

.....	jours	| |	| |
<i>Passer à Q.19</i>		45	47

Q.18 - Combien de jours de repos avez-vous par semaine ?

.....	jours	| |	| |
		48	49

Q.19 - Quels jours de la semaine êtes-vous habituellement en repos ?

	En totalité	En partie
Lundi	1 <u>A.50</u>	1 <u>A.51</u>
Mardi	2	2
Mercredi	3	3
Jeudi	4	4
Vendredi	5	5
Samedi	6	6
Dimanche	7	7

Q.20 - La durée totale de votre travail de chauffeur, c'est à dire le temps que vous passez à conduire des poids lourds et aux autres tâches liées au transport, telles que le portage du fret, la surveillance du chargement, les formalités administratives du transport, la recherche du fret, etc..., est-elle équivalente ...

... d'une semaine à l'autre ? OUI 1 A.52
NON 2

... d'une quinzaine à l'autre ? OUI 1 A.53
NON 2

... d'un mois à l'autre ? OUI 1 A.54
NON 2

Q.21 - Habituellement, conduisez-vous le même camion porteur ou le même tracteur ?

<i>Passer à Q.25bis</i>	
OUI	1 <u>A.55</u>
NON	2

Q.22 - Combien de camions ou de tracteurs différents conduisez-vous ?

.....	<u>A.56</u>
-------	-------------

Q.23 - Pourquoi ne conduisez-vous pas toujours le même camion ?

.....	<u>A.57</u>
-------	-------------

vr

- 5 -

Q.24 - Durant votre travail, vous arrive-t-il de conduire ...

- | | OUI | NON |
|--|-----|--------|
| ... un tracteur avec semi remorque ... | 1 | E A.58 |
| ... un camion porteur | 2 | E |
| ... un porteur avec remorque | 3 | E |
| ... un autre type de poids lourds..... | 4 | E |

[Empty box for response to Q.24]

(préciser)

Q.25 - Nous allons parler maintenant du camion ou tracteur que vous conduisez le plus souvent.
Q.25bis - S'agit-il ...

- | | | |
|---|---|------|
| ... d'un tracteur avec semi-remorque..... | 1 | A.59 |
| ... d'un camion porteur | 2 | |
| ... d'un porteur avec remorque | 3 | |
| ... d'un autre type (préciser) | 4 | |

[Empty box for response to Q.25bis]

Passer à Q.28

Q.26 - Changez-vous de remorque tout en gardant le même tracteur...

- | | | |
|----------------------------------|---|------|
| ... très souvent | 1 | A.60 |
| ... assez souvent | 2 | |
| ... de temps en temps | 3 | |
| ... exceptionnellement ou jamais | 4 | |

Passer à Q.28

Q.27 - Gardez-vous cependant le même type de remorque ?

- OUI 1 A.61
- NON 2

Q.27bis Pour quelles raisons devez-vous changer de semi ou de remorque ?

[Large empty box for response to Q.27bis]

A.62

Q.28 - Quel est le poids total en charge de votre véhicule ? (P.T.A.C.)

[Empty box for weight response]

63 | | 65

Q.29 - En vous aidant de cette liste, dites-moi la lettre qui correspond au type de véhicule que vous conduisez le plus souvent.

[Empty box for letter response]

66

présenter liste

si "AUTRE", préciser →

[Large empty box for vehicle list response]

na

- 6 -

Q.30 - Parmi ces équipements liés au chargement ou déchargement, desquels votre camion est équipé ? *Présenter liste*

- pont ascenseur ou hayon élévateur 1 A.67
- grue, grappin 2
- pompe ou compresseur 3
- vérin hydraulique 4
- benne hydraulique 5
- ← - autre (préciser) 6
- aucun 7

Q.31 - De combien de couchettes votre cabine est-elle équipée ?

couchettes

A.68

Q.32 - Dans cette cabine, avez-vous ...

OUI

NON

- ... la radio ? 1 E A.69
- ... un lecteur de cassettes ? 2 E
- ... la CI-BI ? 3 E
- ... un radio-téléphone ? 4 E
- ... rien de tout cela 5 E

Q.33 - Quel âge a votre camion ?

ans

71

Q.34 - En temps normal, n'y a-t-il que vous qui conduisiez ce camion ?

Passer à Q.36

OUI 1

NON 2

A.72

Q.35 - Pour quelles raisons votre camion est-il aussi conduit par un autre chauffeur ?
Présenter liste - Multiples possibles

- Parce que je voyage en équipage de deux chauffeurs 1 A.73
- Parce qu'il est utilisé par des chauffeurs ayant des horaires différents ... 2
- Parce que je suis remplaçant sans camion attitré 3
- Parce que, quand je ne suis pas là, un autre chauffeur utilise mon camion .. 4
- Pour une autre raison (préciser) 5

Repro col. 1 à 8

2 B.9

na - 7 -

Q.36 - Habituellement, transportez-vous ...	OUI	NON
... des produits agricoles ou alimentaires	1	E <u>B.10</u>
... des animaux vivants	2	E
... des produits pétroliers	3	E
... des minéraux bruts ou de la houille	4	E
... des produits métalliques ou sidérurgiques bruts ou semi-finis ...	5	E
... du sable, du gravier, de la terre, du ciment	6	E
... des matériaux de construction manufacturés	7	E
... des engrais	8	E
... des produits chimiques	9	E
... des produits manufacturés divers	1	E <u>B.11</u>
... du mobilier de déménagement	2	E
... des colis divers de messagerie	3	E
... des produits de récupération divers, emballages, déchets, ...	4	E
... du bois et des arbres	5	E
... autres produits (<u>préciser</u>)	6	E

B.12

Q.37 - Habituellement, transportez-vous des produits ...	OUI	NON
... dangereux	1	E <u>B.13</u>
... périssables	2	E
... fragiles	3	E
... ayant 1 autre particularité (<u>préciser</u>)	4	E
... n'ayant aucune particularité	5	E

Q.38 - Quel est le conditionnement des produits que vous transportez habituellement avec votre camion ? <i>Présenter liste - Multiples possibles</i>	OUI	NON
- en vrac	Y	<u>B.14</u>
- en vrac liquide	X	
- sur palettes	0	
- colisage et messagerie	1	
- masse indivisible	2	
- container ou caisse mobile	3	
- en sacs, en fûts, en balles, en paniers, en caisses, etc... ..	4	
- par case appropriée, sur cadre, etc... ..	5	
← autre (<u>préciser</u>)	6	

vr

- 8 -

Q.39 - D'un voyage ou d'une tournée à l'autre, avez-vous le même type de chargement à l'aller ...

... toujours ...	1	<u>B.15</u>	1	<u>B.16</u>
... souvent ...	2		2	
... rarement ...	3		3	
... jamais ...	4		4	

Q.40 - D'un voyage ou d'une tournée à l'autre avez-vous le même type de chargement au retour ...

Q.41 - Comment est organisée le plus souvent votre cargaison.
Présenter liste

- charge complète pour un déchargement complet 1 B.17
- charge complète pour un déchargement fractionné . 2
- charge multiple pour un déchargement complet 3
- charge multiple pour un déchargement fractionné.. 4

Q.42 - Vous arrive-t-il de rouler à vide ...

... régulièrement	1	<u>B.18</u>
... de temps en temps	2	
... rarement	3	
... jamais	4	

Passer à Q.44

Q.43 - Pour quelle(s) raison(s) roulez-vous à vide ?

- par obligation réglementaire car je suis en location 1 B.19
- pour aller chercher un autre fret 2
- lorsque je rentre d'une tournée 3
- autre (préciser) 4

Q.44 - Devez-vous rechercher le fret vous même au départ ...

... toujours	1	<u>B.20</u>	1	<u>B.21</u>
... assez souvent	2		2	
... rarement	3		3	
... jamais	4		4	

Q.45 - ... Et au retour ?

Si Q.44 = 4 ET Q.45 = 4 passer à Q.47

Q.46 - Où le recherchez-vous le plus souvent ? Est-ce ...

OUI NON

... auprès d'un autre transporteur ou auxiliaire des transports	1	E	<u>B.22</u>
... auprès d'un bureau régional de fret	2	E	
... auprès de chargeurs qui ne sont ni transporteurs, ni auxiliaires de transports	3	E	
... ou auprès d'autres organismes (préciser)	4	E	
.....)			

na

- 9 -

Q.47 - Je vais vous citer des travaux qui sont liés au transport. Pour chacun, vous me direz si vous, personnellement, vous les faites ...
Présenter liste

	Très souvent	Assez souvent	Rarement	Jamais	
- Vidange, graissage du camion	1	2	3	4	<u>B.23</u>
- Entretien mécanique	1	2	3	4	<u>B.24</u>
- Grosses réparations	1	2	3	4	<u>B.25</u>
- Manutentions liées à la préparation du camion pour un chargement ou un déchargement	1	2	3	4	<u>B.26</u>
- Mise en service des moyens de chargement ou de déchargement	1	2	3	4	<u>B.27</u>
- Portage de frêt	1	2	3	4	<u>B.28</u>
- Tenue des papiers de transport, de douane ..	1	2	3	4	<u>B.29</u>
- Encaissement des factures	1	2	3	4	<u>B.30</u>

Q.48 - Parlons maintenant de votre carrière professionnelle.

Q.49 - En quelle année avez-vous commencé à travailler ?

1 9 _____

____ | ____ | ____ |

32

Q.50 - Quel a été votre premier emploi ? - Conducteur poids lourd de plus de 3.5 T transportant des marchandises 1 B.33

- Autre 2

Q.51 - Lequel ?

Ecrire en clair.

Salarié <input type="checkbox"/>		A son compte <input type="checkbox"/>	
Si salarié		Si à son compte	
Secteur {	Public <input type="checkbox"/>	Nbre de salariés	<input type="text"/>
	Privé <input type="checkbox"/>		<input type="text"/>

- Agriculteur exploitant A
- Salarié agricole B
- Petit commerçant, artisan C
- Profession libérale, cadre supérieur D
- Industriel, gros commerçant E
- Cadre moyen F
- Employé G
- Contremaître, ouvrier qualifié H
- Manoeuvre, O.S., service I
- Divers J

____ | ____ |

34-35

Q.52 - En quelle année avez-vous débuté dans le métier de chauffeur P.L. de plus de 3.5 T transportant des marchandises ?

1 9 _____

____ | ____ |

36-37

vr

- 10 -

Q.53 - En quelle année avez-vous obtenu votre premier permis poids lourds ?

19 _____

_____ 39

Q.54 - L'avez-vous passé ...

- ... à vos frais 1 B.40
- ... aux frais de votre employeur 2
- ... aux frais d'un centre de formation. 3
- ... ou à l'armée ? 4

Q.55 - Depuis vos débuts comme chauffeur de poids lourds, avez-vous exercé d'autres métiers ?

- OUI 1 B.41
- NON 2

Passer à Q.61

Q.56 - Combien de métiers différents avez-vous exercé ?

_____ B.42

Q.57 - Lequel avez-vous exercé ?
(si plusieurs, quel était le dernier)

Salarié <input type="checkbox"/>	A son compte <input type="checkbox"/>
Si salarié <input type="checkbox"/>	Si à son compte <input type="checkbox"/>
Secteur { Public <input type="checkbox"/>	Nbre de salariés : <input type="text"/>
{ Privé <input type="checkbox"/>	

- Agriculteur exploitant A
- Salarié agricole B
- Petit commerçant, artisan C
- Profession libérale, cadre sup. D
- Industriel, gros commerçant E
- Cadre moyen F
- Employé G
- Contremaître, ouvrier qualifié H
- Manoeuvre, O.S., service I
- Divers J

_____ 44

Q.58 - Quelle était l'activité de l'établissement dans lequel vous l'avez exercé ?
Présenter liste

- agriculture, sylviculture pêche 1 B.45
- industrie 2
- B.T.P. 3
- commerce 4
- entreprise de transport 5
- autre (préciser) 6

Q.59 - Combien de salariés travaillaient dans cette entreprise ?

_____ salariés

_____ 46 _____ 48

Q.60 - Au total, depuis votre premier emploi comme chauffeur PL, combien de mois ou d'années avez-vous exercé un autre métier que celui de chauffeur PL ?

_____ Mois
_____ Années

_____ 50

Passer à Q.61

Q.61 - L'entreprise dans laquelle vous travaillez actuellement est-elle la première entreprise où vous avez exercé le métier de chauffeur PL ?

- OUI 1 B.51
- NON 2

vr - 11 -

Q.62 - Dans combien d'entreprises différentes avez-vous exercé le métier chauffeur PL ? entreprises 53

Q.63 - Quelle était l'activité principale de la dernière entreprise dans laquelle vous avez travaillé en tant que chauffeur poids lourd ?

- agriculture 1 B.54
- industrie 2
- B.T.P. 3
- commerce 4
- transport 5
- autre (préciser) 6

Q.64 - Combien y avait-il de salariés ? salariés 57

Q.65 - Quel est le dernier emploi que vous y avez exercé ?

- chauffeur déménageur 1 B.58
- chauffeur livreur 2
- chauffeur zone courte 3
- chauffeur zone longue 4
- autre (préciser) 5

Q.66 - Etes-vous passé directement de l'entreprise que vous venez de décrire à celle où vous travaillez actuellement ou avez-vous exercé un autre métier dans une autre entreprise entre-temps ?

- Passé directement 1 B.59
- Autre métier 2

Q.67 - Au cours de votre carrière, et sans tenir compte de votre emploi actuel, avez-vous au moins 1 fois exercé le métier de chauffeur routier longue distance ?

- OUI 1 B.60
- NON 2

Q.68 - A votre avis, qu'est-ce qui vous a amené à exercer le métier de chauffeur routier ?

B.61

Q.69 - Comment avez-vous trouvé votre premier poste de chauffeur routier ?

B.62

na

- 12 -

- Q.70 - L'interviewé est-il ...
- ... salarié 1 → Passer à Q.71 B.63
 - ... employeur 2 → Passer à Q.96
 - ... indépendant ... 3 → Passer à Q.96

Q.71 - Nous allons maintenant parler de l'entreprise dont vous êtes salarié.

L'entreprise qui vous emploie est-elle ...

- ... une entreprise de travail intérimaire Passer à Q.93 1 B.64
- ... une entreprise transportant ses propres produits 2
- ... ou une entreprise de transport public, de location ou de déménagement payée pour transporter des marchandises qui ne lui appartiennent pas 3 Passer à Q.73

Q.72 - Quelle est l'activité principale de cette entreprise ?

- Agriculture 1 B.65
- Industrie 2
- B.T.P. 3
- Commerce 4
- Transport 5
- ← - Autre (préciser) 6

Q.73 - Combien de salariés travaillent dans l'établissement qui vous emploie, à la même adresse ?

 salariés 68

Q.74 - Parmi ces salariés, combien environ exercent le métier de chauffeur de poids lourds ?

 Chauffeurs -74

Q.75 - L'établissement dont vous êtes salarié fait-il partie d'une entreprise dont le siège social est situé à un autre endroit ?

Passer à Q.77 Y B.72
 OUI Y
 NON X

Q.76 - L'établissement dont vous êtes le salarié a-t-il lui-même des succursales ou dépôts qui dépendent de lui ?

 OUI 1
 NON 2
Passer à Q.78

Q.77 - Combien au total l'entreprise dont votre établissement fait partie emploie-t-elle de salariés ?

 Salariés 73 76

na

- 13 -

Q.78 - Outre les chauffeurs, y a-t-il dans l'entreprise qui vous emploie des salariés affectés ...

	<u>OUI</u>	<u>NON</u>	
... à un service d'entretien des véhicules	1	E	B.77
... à un service d'exploitation, de dispatching ou de recherche de fret	2	E	
... à la facturation du service transport	3	E	
... à d'autres services liés au transport tels que l'entreposage, la manutention à quai, le groupage, le transit, etc...	4	E	
... à d'autres services n'ayant pas de liens avec le transport	5	E	
... à un service d'affrètement d'autres transporteurs	6	E	

Q.79 - Votre entreprise effectue-t-elle des transports pour le compte d'autres entreprises à titre de prestation de transport, c'est à dire est-elle payée pour transporter des marchandises qui ne lui appartiennent pas ?

OUI	1	B.78
NON	2	

Passer à Q.84

Q.80 - Votre entreprise fait-elle ...

... de la location	1	B.79
... du déménagement	2	
... du transport public	3	
← ... autre chose (préciser)	4	

Q.81 - L'entreprise dont vous êtes salarié vous met-elle à la disposition d'une autre entreprise, la plus grande partie de votre temps de travail, pour y effectuer des transports ?

OUI	1	B.80
NON	2	

Passer à Q.84

Repro col. 1 à 8 [3] C.9

Q.82 - Etes-vous mis à sa disposition au titre d'un contrat de location ?

OUI	1	C.10
NON	2	

Q.83 - Quelle est l'activité principale de l'entreprise à la disposition de laquelle on vous a mis pour effectuer des transports ?

- Agriculture	1	C.11
- Industrie	2	
- B.T.P.	3	
- Commerce	4	
- Transport	5	
← - Autre (préciser)	6	

Q.84 - Votre emploi actuel est-il considéré comme celui d'un ...

... chauffeur déménageur	1	C.12
... chauffeur livreur	2	
... chauffeur routier zone courte	3	
... chauffeur routier zone longue	4	
← ... autre (préciser)	5	

vr - 14 -

Q.85 - En quelle année êtes-vous entré dans cette entreprise qui vous emploie ?

19 _____

____ | ____
14

Q.86 - Y avez-vous toujours eu le même emploi ?

Passer à Q.89
- OUI 1 C.15
- NON 2

Q.87 - Depuis quelle année occupez-vous votre emploi actuel ?

19 _____

____ | ____
17

Q.88 - Quel emploi aviez-vous juste avant votre emploi actuel dans cette entreprise ?

- chauffeur déménageur 1 C.18
- chauffeur livreur 2
- chauffeur routier zone courte 3
- chauffeur routier zone longue 4
- autre (préciser) 5

Q.89 - Votre entreprise vous paie-t-elle habituellement des frais de déplacement ?

- OUI 1 C.19
- NON 2

Passer à Q.92

Q.90 - Sont-ils forfaitaires ou calculés en fonction du nombre de repas ou de nuits pris sur la route ?

- forfaitaires 1 C.20
- en fonction des déplacements 2

Q.91 - Sur un mois moyen, dans quelle tranche se situent les frais de déplacement qui vous sont versés ? Indiquez-moi simplement la lettre qui correspond à cette tranche ?

____ | ____

C.21

Présenter liste

Q.92 - Votre rémunération ou votre salaire comporte-t-il des primes ?

- OUI 1 C.22
- NON 2

Passer à Q.94

Q.93 - Parmi cette liste de primes, quelles sont celles que vous touchez, vous personnellement

- kilométrage ou nombre de tours ou de rotations effectués 1 C.23
- tonnage transporté 2
- au pourcentage du chiffre d'affaire effectué avec le camion 3
- autre prime de rendement 4
- prime de non accident, d'économie d'énergie 5
- prime d'entretien du matériel 6
- prime d'ancienneté 7
- autre prime (préciser) 8

na - 15 -

Q.94 - Quels sont, parmi cette liste, les avantages sociaux dont vous bénéficiez ?
Présenter liste

- Treizième mois 1 C.24
- Prime de fin d'année 2
- Une prime de vacances 3
- Affiliation à une caisse de retraite complémentaire 4
- Affiliation à une assurance ou à une mutuelle pour les problèmes de maladie 5
- Intéressement aux bénéfices 6
- Fourniture de vêtements de travail par l'entreprise 7
- Colis de Noël, aide pour colonies de vacances 8
- Autre (préciser) 9
- Aucun avantage social particulier 0

Q.95 - Quelle est la lettre qui correspond à votre tranche de salaire du mois dernier, y compris les primes mais sans compter les frais de déplacements ?

C.25

Présenter liste

PASSER A Q.115

EMPLOYEURS ET TRAVAILLEURS INDEPENDANTS

Q.96 - Nous allons maintenant parler de votre entreprise actuelle. Depuis quelle année y travaillez-vous ?

1 9 _____

C.27

Q.97 - S'agit-il ...

- ... d'une entreprise transportant ses propres produits 1 C.28
- ... ou d'une entreprise de transport, de location ou de déménagement payée pour transporter des produits ou marchandises qui ne lui appartiennent pas 2

Passer à Q.100

Q.98 - Quelle est l'activité principale de votre entreprise ?

- Agriculture 1 C.29
- Industrie 2
- B.T.P. 3
- Commerce 4
- Transport 5
- Autre (préciser) 6

Q.99 - Effectuez-vous aussi des transports pour le compte d'autres entreprises à titre de prestations de transport ?

OUI 1 C.30

NON 2

Passer à Q.105

vr - 16 -

Q.100 - Faites-vous ...

	OUI	NON	
... de la location	1	E	C.31
... du déménagement	2	E	
... du transport public	3	E	
... autres (préciser)	4	E	

Q.101 - Les transports que vous effectuez vous-même comme conducteur, les faites-vous pour le compte d'une seule entreprise à la disposition de laquelle vous vous seriez mis ?

- OUI 1 C.32
 - NON 2

Passer à Q.104

Q.102 - Quelle est l'activité principale de cette entreprise ,

- agriculture	1	C.33
- industrie	2	
- B.T.P.	3	
- commerce	4	
- transport	5	
- autre (préciser)	6	

Q.103 - Combien a-t-elle environ de salariés ? salariés

34 |-----| 37

Q.104 - Vous mettez-vous à la disposition d'une entreprise au titre d'un contrat de location ?

- OUI 1 C.38
 - NON 2

Q.105 - Votre entreprise est-elle inscrite ...

	OUI	NON	
... au registre des transporteurs ? ..	1	E	C.39
... au registre des loueurs de véhicules ?	2	E	
... au registre du commerce ?.....	3	E	
... à un registre des métiers ?	4	E	

Q.106 - Lequel est-ce ?

... métier de l'agriculture et de la pêche	1	C.40
... métier du bâtiment et des travaux publics...	2	
... autres métiers d'artisanat	3	

Q.107 - Sans vous oublier, combien de personnes travaillent dans votre entreprise ?

41 |-----| 44

Si 1 seule personne, passer à Q.109

na

- 17 -

Q.108 - Sur l'ensemble des personnes qui travaillent dans votre entreprise ...

... combien sont salariées ?	<input type="text"/>	<u>45 - 47</u>
... combien sont chauffeurs ?	<input type="text"/>	<u>48 - 50</u>
... combien sont membres de votre famille ?	<input type="text"/>	<u>C.51</u>

Q.109 - De combien de véhicules de plus de 3.5 tonnes disposez-vous dans votre entreprise ?

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>52 - 53</u>
----------------------	----------------------	----------------

Q.110 - Parmi ces véhicules, combien avez-vous de ...

... camions porteurs ...	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>54 - 55</u>
... tracteurs	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>56 - 57</u>
... remorques	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>58 - 59</u>

Q.111 - Combien, au total, avez-vous de camions porteurs ou de tracteurs en location ou en leasing ?

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>60 - 61</u>
----------------------	----------------------	----------------

Q.112 - De combien de licences de transport êtes-vous ...

... propriétaire ..	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>62 - 63</u>
... locataire	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>64 - 65</u>

Q.113 - De combien de licences de location disposez-vous ?

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>66 - 67</u>
----------------------	----------------------	----------------

Q.114 - Quelle est la lettre qui correspond au revenu net annuel que vous laissez votre activité professionnelle, avant impôt sur le revenu ? *Présenter liste*

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<u>C.68</u>
----------------------	----------------------	-------------

Q.115 - Avez-vous dans un avenir proche un projet de changement concernant votre situation professionnelle ?

OUI	1	<u>C.69</u>
NON	2	
<i>Passer à Q.118</i>		

Q.116 - Quels projets avez-vous ?

C.70

C.71*

vr

- 18 -

Q.117 - Pour quelles raisons envisagez-vous ces changements ?

C.72

C.73

Parlons un peu de votre mode de vie.

Q.118 - A quelle distance habitez-vous de l'endroit où vous prenez votre travail ?

 km 75

(habite sur place)
Passer à Q.121

Q.119 - Combien de temps vous faut-il habituellement pour vous rendre de votre domicile à cet endroit ?

 minutes 77

Q.120 - Faites-vous le plus souvent ce trajet ...

- ... à pieds 1 C.78
- ... en 2 roues 2
- ... en voiture 3
- ... en camion 4
- ... en transports en commun. 5

Q.121 - Etes-vous ...

- ... logé gratuitement 1 C.79
- ... locataire 2
- ... propriétaire 3
- ... autre (préciser) 4

repro col 1 à 8 | 4 |
9

Q.122 - Type de logement ...

- maison individuelle 1 D.10
- immeuble collectif 2

Q.123 - Avez-vous été élevé ...

- ... à la campagne 1 D.11
- ... dans une ville moyenne 2
- ... ou dans une grande ville 3

na

- 19 -

Q.124 - Quelle est ou quelle a été la dernière profession exercée par vos parents ?

1 - Dernière profession du père

Salarié <input type="checkbox"/>		A son compte <input type="checkbox"/>	
Si salarié <input type="checkbox"/>		Si à son compte <input type="checkbox"/>	
Secteur	Public <input type="checkbox"/>	Nbre de salariés	<input type="text"/>
	Privé <input type="checkbox"/>		<input type="text"/>

en code → Père Mère

Agriculteur exploitant	Y	<u>D.12</u>	Y	<u>D.13</u>
Salarié agricole	X		X	
Petit commerçant, artisan	0		0	
Profession libérale, cadre sup.	1		1	
Industriel, gros commerçant	2		2	
Cadre moyen	3		3	
Employé	4		4	
Contremaître, ouvrier qualifié	5		5	
Manoeuvre, O.S., service	6		6	
Divers	7		7	
N'a jamais travaillé	8		8	

3 - Dernière profession de la mère

Salarié <input type="checkbox"/>		A son compte <input type="checkbox"/>	
Si salarié <input type="checkbox"/>		Si à son compte <input type="checkbox"/>	
Secteur	Public <input type="checkbox"/>	Nbre de salariés	<input type="text"/>
	Privé <input type="checkbox"/>		<input type="text"/>

Q.125 - Votre père travaillait-il dans le transport ?

OUI 1 D.14
NON 2

Q.126 - A quel âge avez-vous terminé vos études ?

<input type="text"/>	ans	<input type="text"/>	<input type="text"/>	16
----------------------	-----	----------------------	----------------------	----

Q.127 - Quel est le diplôme le plus élevé que vous avez obtenu ?

<input type="text"/>

D.17

(Préciser la spécialité)

Q.128 - De combien de personnes se compose votre foyer, y compris vous-même ?

<input type="text"/>	personnes	<input type="text"/>	<u>D.18</u>
----------------------	-----------	----------------------	-------------

Q.129 - Quel est votre lien avec le chef de famille ?

- Lui-même 1 D.19
- Conjoint 2
- Enfant 3
- Autre 4

Q.130 - Quelle est votre situation de famille ?

- Marié ou vivant maritalement 1 D.20
- Célibataire 2
- Autre (veuf, divorcé, séparé) 3

Passer à Q.133

na

- 20 -

Q.131 - Quelle est la profession de votre conjoint ?

Salarié <input type="checkbox"/>	A son compte <input type="checkbox"/>
Si salarié	Si à son compte
Secteur { Public <input type="checkbox"/>	Nbre de salariés <input type="text"/>
{ Privé <input type="checkbox"/>	

- Agriculteur exploitant A
- Salarié agricole B 22
- Petit commerçant, artisan C
- Profession libérale, cadre sup. ... D
- Industriel, gros commerçant E
- Cadre moyen F
- Employé G
- Contremaître, ouvrier qualifié H
- Manoeuvre, O.S., service I
- Divers J
- Etudiant, écolier K
- Retraité, inactif (ou chômeur depuis plus d'un an)..... L

Passer à Q.133

Q.131bis - Exerce-t-elle cette profession en tant qu'aide familiale ?

OUI 1 D.23
NON 2

Q.132 - Exerce-t-elle son activité dans la même entreprise que vous ?

OUI 1 D.24
NON 2

Q.133 - Avez-vous des enfants ?

OUI 1 D.25
NON 2

... combien de moins de 18 ans ?

Passer à Q.134

D.26

... combien de 18 ans ou plus ?

D.27

Q.134 - Quelle est votre année de naissance ?

29

Q.135 - Au cours de votre carrière de conducteur de poids lourds, combien de fois avez-vous été victime d'accident de la circulation ?

fois 31

Q.136 - ...Et combien de fois avez-vous été victime d'accidents de travail en dehors des accidents de la circulation ?

fois 33

vr

- 21 -

Q.137 - Donner le carnet à l'interviewé, en lui rappelant qu'il doit commencer à le remplir lundi prochain à 0 heures.

noter ci-dessous le jour et l'heure de rendez-vous pour venir le reprendre.

DATE :

HEURE :

Demander le cadeau choisi et le noter sur la feuille "cadeau"

ur

QUESTIONNAIRE DEUXIEME VISITE

(à ne poser que si le carnet a bien été rempli)

Q.138 - Durant la période pendant laquelle vous avez rempli le carnet de bord, avez-vous conduit un seul ou plusieurs camions ?

Passer à Q.139

- un seul 1 D.34

- plusieurs ... 2

Passer à Q.142

- n'apas conduit, 3

Passer à Q.147

Q.139 - Est-ce celui que vous conduisez habituellement ?

Passer à Q.142

- OUI Y D.35

- NON X

Q.140 - Le camion que vous avez conduit est-il ...

- ... un camion porteur 1
- ... un tracteur routier 2
- ... ou un porteur + remorque 3

Q.141 - En vous aidant de cette liste, dites-moi la lettre qui correspond au type de véhicule que vous avez conduit. Présenter liste Q.29

[]

36

(si "autre", préciser _____)

Q.142 - Par rapport à une [quinzaine] semaine } de travail normal, la [quinzaine] semaine } que vous avez décrite dans le carnet est-elle ...

- ... beaucoup plus forte.1 D.37
- ... un peu plus forte...2
- ... équivalente3
- ... un peu plus faible..4
- ... beaucoup plus faible5

Q.143 - Durant cette période, avez-vous été amené à rouler à vide ?

- OUI Y

- NON X

Passer à Q.145

Q.144 - Ces déplacements à vide représentent environ quel pourcentage par rapport au total des kilomètres parcourus ?

[] % [] 39

Q.145 - Avez-vous toujours été seul embarqué à conduire ?

- OUI 1 D.40

- NON 2

Q.146 - Combien de jours de travail avez-vous été 2 à conduire ?

[] jours [] 42

na

- 23 -

Q.147 - Durant la période de remplissage du carnet, avez-vous été en congé de maladie ?

OUI 1 D.43

NON 2

Passer à Q.149

Q.148 - Combien de jours ?

jours

45

Q.149 - Et avez-vous eu des journées supplémentaires de congés, c'est à dire en plus des jours de repos dont vous disposez habituellement, ou des jours fériés ?

OUI 1 D.46

NON 2

Passer à Q.151

Q.150 - Combien de jours ?

jours

48

Q.151 - Durant la période de remplissage du carnet avez-vous été amené à laisser votre camion dans une ville éloignée de votre dépôt et à faire un aller-retour à votre domicile par d'autres moyens tels que le train, le stop ou avec un collègue, pour reprendre votre camion ultérieurement ?

OUI 1 D.49

NON 2

Passer à Q.153

Q.152 - A quelle distance de votre domicile avez-vous laissé votre camion ?

 Km
50 53

Q.153 - D E P O S E R L E C A D E A U

2. Liste de codage des questions ouvertes et planches de réponses proposées.

LISTE RÉPONSE A Q.3

- AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE

- AU MOINS UNE FOIS PAR MOIS

- PLUS RAREMENT

- JAMAIS

LISTE RÉPONSE À Q.29 ET Q.141

. <u>CITERNE</u>	. ORDINAIRE OU À USAGE MULTIPLE	A
	. À PRODUITS ALIMENTAIRES	B
	. À GAZ LIQUÉFIÉ	C
	. À PRODUITS CHIMIQUES	D
	. À HYDROCARBURES LÉGERS	E
	. À HYDROCARBURES LOURDS	F
. <u>FOURGON</u>	. ORDINAIRE SANS RIDELLES	G
	. AVEC RIDELLES	H
	. FRIGORIFIQUE, ISOTHERMIQUE, RÉFRIGÉRANT À TEMPÉRATURE DIRIGÉE	I
	. AUTRE FOURGON	J
. <u>PLATEAU</u>	. SIMPLE	K
	. À RIDELLES (OU SAVOYARDE).....	L
	. PORTE CONTAINER	M
	. PORTEUR DE CAISSES MOBILES	N
. <u>BENNE</u>		O
. <u>PORTE VEHICULE</u>		P
. <u>MALAXEUR ET BETONNIERES</u>		Q
. <u>BETAILLERES ET "POULAILLERS"</u>		R
. <u>VEHICULES GRUMIERS (PORTE-BOIS)</u>		S
. <u>FOURGON OU REMORQUE ALLANT SUR WAGONS OU TRAIN</u>		T
. AUTRES VÉHICULES (VEUILLEZ PRÉCISER)		

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE À Q.30

- PONT ASCENSEUR OU HAYON ÉLÉVATEUR

- GRUE, GRAPPIN

- POMPE OU COMPRESSEUR

- VÉRIN HYDRAULIQUE

- BENNE HYDRAULIQUE

- AUTRE (VEUILLEZ PRÉCISER)

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE À Q.35

- PARCE QUE JE VOYAGE EN ÉQUIPAGE DE DEUX CHAUFFEURS

- PARCE QU'IL EST UTILISÉ PAR DES CHAUFFEURS AYANT DES HORAIRES DIFFÉRENTS

- PARCE QUE JE SUIS REMPLAÇANT SANS CAMION ATTITRÉ

- PARCE QUE, QUAND JE NE SUIS PAS LÀ, UN AUTRE CHAUFFEUR UTILISE MON CAMION

- POUR UNE AUTRE RAISON (VEUILLEZ PRÉCISER)

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE A Q.38

- EN VRAC
- EN VRAC LIQUIDE
- SUR PALETTES
- COLISAGE ET MESSAGERIE
- MASSE INDIVISIBLE
- CONTAINER OU CAISSE MOBILE
- EN SACS, EN FÔTS, EN BALLEs, EN PANIERS, EN CAISSES, ETC...
- PAR CASE APPROPRIÉE, SUR CADRE, ETC...
- AUTRE (VEUILLEZ PRÉCISER)

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE À Q.41

- CHARGE COMPLÈTE POUR UN DÉCHARGEMENT COMPLET
- CHARGE COMPLÈTE POUR UN DÉCHARGEMENT FRACTIONNÉ
- CHARGE MULTIPLE POUR UN DÉCHARGEMENT COMPLET
- CHARGE MULTIPLE POUR UN DÉCHARGEMENT FRACTIONNÉ

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE À Q.47

- TRÈS SOUVENT

- ASSEZ SOUVENT

- RAREMENT

- JAMAIS

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE À Q.58

- AGRICULTURE, SYLVICULTURE, PÊCHE

- INDUSTRIE

- B.T.P.

- COMMERCE

- ENTREPRISE DE TRANSPORT

- AUTRE (VEUILLEZ PRÉCISER)

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE À Q.91

- | | |
|--------------------------|---|
| - < 250 FRS | A |
| - DE 250 FRS À 499 FRS | B |
| - DE 500 FRS À 749 FRS | C |
| - DE 750 FRS À 999 FRS | D |
| - DE 1000 FRS À 1499 FRS | E |
| - DE 1500 FRS À 1999 FRS | F |
| - DE 2000 FRS À 2499 FRS | G |
| - DE 2500 FRS À 2999 FRS | H |
| - \geq 3000 FRS | I |

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE À Q.93

- KILOMÈTRAGE OU NOMBRE DE TOURS OU DE ROTATIONS EFFECTUÉS
- TONNAGE TRANSPORTÉ
- AU POURCENTAGE DU CHIFFRE D'AFFAIRE EFFECTUÉ AVEC LE CAMION
- AUTRE PRIME DE RENDEMENT
- PRIME DE NON ACCIDENT, D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE
- PRIME D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL
- PRIME D'ANCIENNETÉ
- AUTRE PRIME (VEUILLEZ PRÉCISER)

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE À Q.94

- TREIZIÈME MOIS
- PRIME DE FIN D'ANNÉE
- PRIME DE VACANCES
- AFFILIATION À UNE CAISSE DE RETRAITE COMPLÉMENTAIRE
- AFFILIATION À UNE ASSURANCE OU À UNE MUTUELLE POUR LES PROBLÈMES DE MALADIE
- INTÉRESSEMENT AUX BÉNÉFICES
- FOURNITURE DE VÊTEMENTS DE TRAVAIL PAR L'ENTREPRISE
- COLIS DE NOËL, AIDE POUR COLONIES DE VACANCES
- AUTRE (VEUILLEZ PRÉCISER)

LISTE RÉPONSE À Q.95

- < 3 000 FRS A
- DE 3 000 FRS À 3 499 FRS B
- DE 3 500 FRS À 3 999 FRS C
- DE 4 000 FRS À 4 499 FRS D
- DE 4 500 FRS À 4 999 FRS E
- DE 5 000 FRS À 5 499 FRS F
- DE 5 500 FRS À 5 999 FRS G
- DE 6 000 FRS À 6 499 FRS H
- DE 6 500 FRS À 6 999 FRS I
- DE 7 000 FRS À 7 499 FRS J
- DE 7 500 FRS À 7 999 FRS K
- DE 8 000 FRS À 8 499 FRS L
- ≥ 8 500 FRS M

CHAUFFEUR ROUTIER

LISTE RÉPONSE A Q.114

- < 30 000 FRS A
- 30 000 FRS A 39 999 FRS B
- 40 000 FRS A 49 999 FRS C
- 50 000 FRS A 59 999 FRS D
- 60 000 FRS A 69 999 FRS E
- 70 000 FRS A 79 999 FRS F
- 80 000 FRS A 89 999 FRS G
- 90 000 FRS A 99 999 FRS H
- 100 000 FRS A 109 999 FRS I
- 110 000 FRS A 119 999 FRS J
- 120 000 FRS A 129 999 FRS K
- 130 000 FRS A 139 999 FRS L
- 140 000 FRS A 149 999 FRS M
- 150 000 FRS A 169 999 FRS N
- 170 000 FRS A 199 999 FRS O
- 200 000 FRS A 249 999 FRS P
- 250 000 FRS A 299 999 FRS Q
- > 30 000 FRS R

3. Présentation du carnet de temps

1. Feuille type du carnet du lundi au dimanche suivant,
ou 2 semaines après.
2. Instructions pour remplir le carnet.
3. Exemples pour la formation à la tenue du carnet.

1. Feuille type du carnet

LIB.JJ DATE: LUNDI 06 19 82 jour de la semaine: LUNDI 06 19 82
 10 11 mois: JUIN 1982 (si jour de repos, remplir quand même les lignes 6 et 7 "repos chez soi")

MATIN		Heure: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12																													
TRAVAIL	VEHICULE ROLLANT	Y	X	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Y	X	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
- conduite	- activité "embarquée"																														
- manutention, chargement et déchargement																															
- autres travaux manuels																															
- formules et travail commercial																															
- absences (ou temps à disposition)																															
- arrêt, repas, pauses, déjeuné																															
- sommeil en voyage																															
- activités diverses																															
- sommeil chez soi																															
REPOS CHEZ SOI (hors voyage professionnel)																															

SOIR		Heure: 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24																													
TRAVAIL	VEHICULE ROLLANT	Y	X	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Y	X	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
- conduite	- activité "embarquée"																														
- manutention, chargement et déchargement																															
- autres travaux manuels																															
- formules et travail commercial																															
- absences (ou temps à disposition)																															
- arrêt, repas, pauses, déjeuné																															
- sommeil en voyage																															
- activités diverses																															
- sommeil chez soi																															
REPOS CHEZ SOI (hors voyage professionnelle)																															

Le total des heures de travail effectuées est de: <input type="text"/>	Le travail déduit pour les heures de repos est de: <input type="text"/>	Le travail effectif est de: <input type="text"/>	Le travail effectif sans heures de repos est de: <input type="text"/>
Nombre de changements de chargement (à remplir)	Nombre de changements de chargement (à remplir)	Nombre de changements de chargement (à remplir)	Nombre de changements de chargement (à remplir)

COMMENT REMPLIR LE CARNET

Pour remplir le carnet il suffit de mettre un trait continu tout le temps que dure une activité (voir l'exemple fait avec l'enquêteur).

On ne peut remplir qu'une activité à la fois.

Mettre la date et vérifier le jour en haut de chaque page.

Significations des rubriques :**TRAVAIL VÉHICULE ROULANT**

- Conduite : Lorsque vous conduisez vous-même un poids lourd.
- Astrainte embarquée : Se remplit lorsque vous êtes 2 Chauffeurs embarqués, et que vous ne conduisez pas alors que le véhicule roule (sauf si vous dormez dans la couchette, auquel cas, vous remplirez la rubrique "sommeil en voyage").

TRAVAIL VÉHICULE ARRÊTÉ

- Manutention chargement, déchargement : c. à d. portage du frêt, opérations sur le véhicule en vue du chargement ou déchargement (démontage de ridelles, de tuyaux, débâchage, mise en route des pompes, d'une grue, prise d'échantillons, etc...)
- Autres travaux manuels : Entretien et lavage du véhicule, des remorques, etc...
- Formalités et travail commercial : Coups de téléphone pour le frêt, recherche du frêt, démarche pour obtenir les papiers, tenue de ceux-ci, encaissement, rapport de voyages, etc...

- Attentes (temps à disposition) : Attente pour charger ou vider, attente en douane etc... (Temps des trajets "haut le pied" c. à d. lorsque vous devez laisser votre camion et rejoindre votre dépôt par d'autres moyens : train...)
Attention ! cette rubrique ne se remplit que pour les moments où aucun travail n'est effectué et si vous ne déjeunez pas ou ne dormez pas durant ce temps.

REPOS EN VOYAGE

- Arrêt, repas, pause, détente : Catégorie à remplir lorsque vous vous arrêtez pour une petite pause, (pour prendre un café, lire le journal, vous détendre) pour prendre vos repas, temps consacré à votre entretien personnel (petit déjeuner, douche...)
- Sommeil en voyage : Sommeil pris lors de vos déplacements professionnels en couchette ou à l'hôtel.

REPOS HORS VOYAGE OU CHEZ SOI

- Activités diverses : C'est-à-dire tout le temps hors travail et hors sommeil pris chez vous le temps de trajet domicile/travail entre dans cette catégorie.
- Sommeil chez soi : C'est le sommeil que vous prenez lorsque vous n'êtes pas en déplacement professionnel.

• NE PAS OUBLIER LES QUESTIONS "BILAN DE LA JOURNÉE".

Kilomètres effectué : donner le kilométrage total effectué dans la journée.

Nombre de chargements-déchargements (ou changements de remorque) effectués dans la journée

Le travail décrit aujourd'hui est effectué dans le cadre d'un transport : - International - National - Ni l'un ni l'autre

(Mettre une croix dans la catégorie correspondant au travail de la journée).

Instructions essentielles pour la tenue des carnets de temps

RAPPEL :

- 1°) On remplit une activité et une seule pour chacun des 96 quarts d'heure de la journée.
- 2°) Il est impératif de remplir avec le panéliste l'exemple de sa dernière journée complète de travail.
- 3°) Il faut lire et commenter les définitions des catégories d'activités (voir à ce propos les remarques et l'exemple joint).

REMARQUES :

Les activités de travail sont assez bien comprises et remplies, (les commenter néanmoins) mais le repos et le sommeil sont moins bien remplis.

- Repos et sommeil

1) Jours de congés

Exemple : le panéliste se lève à 8 heures et se couche à 22 heures.
Un samedi où il ne travaille pas du tout il remplit comme suit :

Sommeil : code 7* de 0h à 8h et de 22h à 24h.

Activités

diverses : Code 6* de 8h à 22h.

*Si par exception il est bloqué un week-end loin de chez lui et doit prendre son repos sur place remplacer les codes 7 et 6 par les codes 5 (sommeil/voyage) et 4 (repos détente).

2) Jours de travail

2.1 Début de journée : exemple le panéliste se lève à 7 h, entre 7 et 8 h il se prépare et se rend à son travail.

a) S'il est en voyage : - Sommeil couchette : code 5 de 0h à 7h.
- repos détente : code 4 de 7h à 8h.

b) S'il est chez lui : - Sommeil chez soi : code 7 de 0h à 7h.
- Activités diverses : code 6 de 7h à 8h.

2.2 Fin de journée : exemple il termine le travail à 19h et se couche à 22 heures.

a) S'il est en voyage : - Repos détente : code 4 entre 19h et 22h.
- Sommeil : code 5 entre 22h et 24h.

(ne pas oublier de continuer le lendemain)

b) S'il est chez lui : - Activités diverses : code 6 entre 19h et 22h

- Sommeil chez soi : code 7 entre 22h et 24h.

(ne pas oublier de continuer le lendemain)

Exemple 1 : a) Récit

EXEMPLE D'UNE JOURNÉE DE TRAVAIL : M. K effectue deux transports de longue distance, il fait 560 km dans la journée, le matin il fait six enlevages, l'après-midi il effectue un arrêt où sont simultanément réalisés un déchargement et un chargement.

<u>Ce qu'il fait</u>	<	<u>Horaire</u>	<u>Nom de l'activité</u>	<u>N° de l'activité</u>
1. K a dormi chez lui, il se lève à 6h30.		de 0h à 6h30	"sommeil chez soi"	7
2. Il se prépare et se rend à l'entreprise.		de 6h30 à 7h30	"activités diverses"	6
3. Il se met au travail à 7h30 et conduit une demi-heure.		de 7h30 à 8h	"conduite"	Y
4. Il fait 6 enlevages d'une durée d'un quart d'heure chacun, il conduit environ un quart d'heure entre chaque lieu d'enlevage.		de 8h à 10h45	<u>Alternativement :</u> "manutention chargé-déchargé" et "conduite"	0 Y
5. Il conduit.		de 10h45 à 12h	"conduite"	Y
6. Il s'arrête déjeuner.		de 12h à 13h15	"arrêt repas"	4
7. Il conduit.		de 13h15 à 16h15	"conduite"	Y
8. Il arrive à un quai où l'on vide sa cargaison et où l'on recharge le camion durant ce temps.				
a) il va au bureau pour les papiers transports.		de 16h15 à 16h45	"formalités"	2
b) pour gagner du temps il aide pour le chargement.		de 16h45 à 17h15	"manutention chargé-déchargé"	0
9. Il conduit.		de 17h15 à 19h30	"conduite"	Y
10. Il s'arrête pour dîner.		de 19h30 à 20h30	"arrêt repas"	4
11. Il conduit.		de 20h30 à 22h	"conduite"	Y
12. Il s'arrête sur un parking.				
a) prend l'air 15'.		de 22h à 22h15	"arrêt repas détente"	4
b) puis se couche dans le camion.		de 22h15 à 24h	"sommeil couchette"	5

Ne pas oublier de continuer le lendemain.

Ne pas oublier de remplir le BILAN DE LA JOURNÉE :

- nombre de km total parcouru : 560 km
- nombre de chargements et déchargements : 7
- le travail décrit aujourd'hui : un transport National de zone longue.

1 0 DATE jour 14.6 mois 9.8 jour de la semaine **MERCREDI** 1 118
 10 11 12 15 (Si jour de repos, rempli quand même les lignes 6 et 7 "repos chez soi")

MATIN		Heure		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	30	12																																	
TRAVAIL	conduite	Y																																																
VEICULE	astrotite "embarquée"	X																																																
TRAVAIL	manutention, chargement et déchargement	0																																																
VEICULE	autres travaux manuels	1																																																
ARRIVÉE	formalités et travail commercial	2																																																
ARRIVÉE	attentes (ou temps à disposition)	3																																																
REPOS EN	arrêt, repos, pause, détente	4																																																
VOYAGE	sommeil en voyage	5																																																
REPOS CHEZ SOI	activités diverses	6																																																
REPOS CHEZ SOI	sommeil chez soi	7																																																
			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48

EXERCICE (diagonal across 0-12)
conduite en charge (between 6 and 10)
fait le plein de G.S. (between 8 and 9)
prend un café (between 10 and 11)
se prépare et se rend au travail (between 5 and 6)
dort chez lui (between 10 and 11)

SOIR		Heure		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																																		
TRAVAIL	conduite	Y																																																
VEICULE	astrotite "embarquée"	X																																																
TRAVAIL	manutention, chargement et déchargement	0																																																
VEICULE	autres travaux manuels	1																																																
ARRIVÉE	formalités et travail commercial	2																																																
ARRIVÉE	attentes (ou temps à disposition)	3																																																
REPOS EN	arrêt, repos, pause, détente	4																																																
VOYAGE	sommeil en voyage	5																																																
REPOS CHEZ SOI	activités diverses	6																																																
REPOS CHEZ SOI	sommeil chez soi	7																																																
			49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96

conduite à vide (between 18 and 20)
déroule et remet le matériel (between 16 and 17)
papiers de douane (between 14 and 15)
affairé au douane (between 13 and 14)
Ve au bureau pour le papier Transport (between 16 and 17)
dort et discute avec le collègue (between 20 and 22)
dort dans le couchet (between 22 and 24)
Arrivé au domicile (between 12 and 13)

BILAN DE LA JOURNÉE	Km total parcouru	640 km	Nombre de chargements et déchargements (ou changement de remorque)	1	Le travail décrit aujourd'hui est-il effectué dans le cadre...	... d'un transport international zone longue	06 1
						... d'un transport national zone longue	11 2	... ni l'un ni l'autre	11 3

Exemple 3

