



HAL
open science

Evolution des conditions de travail des conducteurs de poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004

Patrick Hamelin, Marie Lebaudy

► **To cite this version:**

Patrick Hamelin, Marie Lebaudy. Evolution des conditions de travail des conducteurs de poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2007, 68p. hal-03522877

HAL Id: hal-03522877

<https://hal.science/hal-03522877v1>

Submitted on 12 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.

**« Évolution des conditions de travail
des conducteurs de poids lourds, devenir
de ceux qui ont quitté le métier entre
1999 et 2004 »**

Patrick Hamelin
Marie Lebaudy

Juillet 2007

« Évolution des conditions de travail des conducteurs de poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004 »

Patrick Hamelin
Marie Lebaudy

Juillet 2007

Lettre de commande du 30 décembre 2003, de la Direction des Transports Terrestres : « *Etudier le devenir des conducteurs de poids-lourds et l'évolution des conditions temporelles de travail en quatre ans* ».

Annexe au bon de commande BC 03000956

Fiche bibliographique :

1 UR (1er auteur) Laboratoire de Psychologie de la Conduite		2 Projet n°	3 INRETS
4 Titre : Evolution des conditions de travail des conducteurs de poids-lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004			
5 Sous-titre		6 Langue Français	
7 Auteur(s) P. Hamelin, M. Lebaudy		8 Rattachement ext.	
9 Nom adresse financeur, co-éditeur		10 N° contrat, conv.	
		11 Date de publication	
12 Remarques			
13 Résumé			
<p>L'objet de ce travail était de reprendre contact avec les conducteurs professionnels de poids lourds déjà enquêtés en 1999 afin de recueillir des informations sur l'évolution de leur carrière et de leurs conditions de travail s'ils étaient toujours conducteurs en 2004, de connaître leurs situations socio professionnelles s'ils ne l'étaient plus.</p> <p>Pour cela plusieurs tentatives de reprise de contact avec les 1006 conducteurs enquêtés en 1999 ont été réalisées. Moins de la moitié (418) des conducteurs ont pu être joints : 106 avaient quitté la profession depuis 1999 et 312 étaient toujours conducteurs. Et parmi ces derniers 21% ont refusé de participer à l'enquête avec « carnet de temps » qui compte ainsi un effectif de 245.</p> <p>Les populations de l'échantillon de 1006 conducteurs les plus volatiles se composent de façon privilégiée des conducteurs les plus jeunes et de ceux dont les conditions de travail sont les plus difficiles.</p> <p>Néanmoins, les structures de la population enquêtée en 2004 sont proches de celles de 1999 de sorte que les comparaisons restent pertinentes.</p> <p>Les conducteurs ayant quitté la profession sont pour plus de la moitié dans une autre profession, principalement ouvrière, un tiers d'entre eux sont à la retraite, le reste est au chômage ou inactif. Sur l'ensemble ne comprenant pas les retraités, environ un sur quatre désire, à terme, reprendre le métier de conducteur.</p> <p>Cinq ans après, les conducteurs restés dans la profession sont sept fois sur dix dans la même situation professionnelle qu'antérieurement. Il y a une plus forte mobilité dans le « secteur du transport » que dans les « autres secteurs ».</p> <p>Entre 1999 et 2004, la durée de travail a diminué de façon marquée pour les conducteurs salariés des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport.</p> <p>Pour les conducteurs du « secteur du transport », elle a diminué de façon importante aussi pour les conducteurs « absents une à trois nuits ». Cela est moins marqué pour les conducteurs de « retour chaque jour » et elle n'a pas diminué pour les conducteurs « absents quatre nuits ou plus ».</p> <p>Néanmoins l'analyse des temps impliqués par les activités qui composent la journée et la semaine de travail montre que les « temps morts » comme les « attentes » se réduisent et que des temps quotidiens structurant le temps hebdomadaire du travail tendent à se resserrer. Ainsi, les amplitudes journalières diminuent pour beaucoup tandis que le temps de repos est plus souvent un peu plus long.</p> <p>Les conducteurs ayant gardé le même type de poste de travail à qui il a été demandé de procéder à une comparaison entre leurs situations à cinq ans d'intervalle disent en majorité que les choses ne se sont pas beaucoup transformées. Mais, une minorité consistante trouve que beaucoup d'éléments se sont améliorés.</p> <p>La question du temps de travail des « grands routiers », mais aussi d'autres conducteurs du secteur du transport garde sa singularité. En effet, si les ingrédients alimentant une tendance à la baisse restent présents, les conducteurs du « secteur du transport » continuent d'afficher un temps de travail, oscillant entre 45 heures et 56 heures selon les postes et selon qu'ils ont travaillé moins de cinq jours ou plus dans la semaine.</p>			
14 Mots clés		15 Diffusion	
16 Nombre de pages	17 Prix	18 Confidentiel jusqu'au	19 Bibliographie

Table des matières

Fiche bibliographique :	1
Introduction	7
I. Procédures, méthodes, caractéristiques du terrain d'enquête, catégories d'analyse :	9
1.1. Procédures et méthodes :	9
1.2. Les informations issues du terrain de l'enquête	10
1.3. Les catégories de classement des conducteurs :	12
1.4. Les individus, « retrouvés », les « non retrouvés » en 2004 et les catégories de conducteurs en 1999 :	14
II. Les conducteurs ayant quitté le métier et changé de situation depuis 1999.....	15
III. Les conducteurs ayant participé à l'enquête avec « carnets de temps » de 2004.....	17
IV. La durée de travail des conducteurs enquêtés en 2004	19
4.1. Résultats globaux sur la durée hebdomadaire de travail :	19
4.2. Les différentes activités de travail :	20
V. Les évolutions depuis l'enquête de 1999 pour les conducteurs enquêtés en 2004	25
5.1. Évolution de la structure de la population.....	25
5.2. La durée du travail et son évolution entre 1999 et 2004 :	27
VI. Le travail des conducteurs a-t-il évolué ?.....	29
6.1. Les informations sur l'organisation temporelle du travail :	29
6.2. Le jugement des conducteurs sur leur travail :	31
Conclusion générale	39
Annexes 1 : graphiques ... au fil des enquêtes.....	43
Annexes 2 : tableaux selon les évolutions de situations entre 1999 et 2004.....	51
Annexes 3 : valeurs statistiques	55

Table des tableaux et graphiques

Tableau 1 : Le terrain de l'enquête de 2004.....	10
Graphique 1: La perte d'actualité des adresses.....	11
Tableau 2: Les campagnes d'enquêtes avec carnets en 1999 et 2004.....	12
Tableau 3 : Les catégories de conducteurs :.....	13
Tableau 4: Taux de conducteurs « retrouvés » et non retrouvés.....	14
Tableau 5: Répartition des conducteurs « retrouvés » selon leur situation en 2004.....	14
Tableau 6: répartition des conducteurs selon les années de changement de situation.....	15
Tableau 7 : Nouvelles situations des anciens conducteurs de PL.....	15
Tableau 8: Métiers des anciens conducteurs devenus travailleurs sédentaires :.....	16
Tableau 9 : Durées de travail 1999 des conducteurs selon qu'ils ont ou non participé à l'enquête de 2004 en fonction de leur groupe d'appartenance en 1999.....	18
Tableau 10: Comparaison de la durée de travail hebdomadaire pour les échantillons respectifs de conducteurs de poids lourds, enquêtés en 1999 et en 2004.....	20
Tableau 11 : Les activités des différents groupes de conducteurs :.....	22
Tableau 12 : Les activités des trois sous-groupes de conducteurs du secteur du transport:	23
Tableau 13 : Répartition des conducteurs en 1999 et 2004 selon les « situations les catégories de postes de travail :.....	25
Tableau 14: Structure de la population selon l'évolution des situations entre 1999 et 2004...	25
Tableau 15 : Durée du travail en 2004 selon les itinéraires des conducteurs.....	27
Tableau 16 : Différences entre les durées de travail en 1999 et 2004 en fonction des changements ou de la stabilité des situations des conducteurs.....	28
Tableau 17 : Durée moyenne des amplitudes des conducteurs en 1999 et 2004 :.....	30
Tableau 18 : Proportion d'amplitudes de 12 heures ou plus.....	31
Tableau 19 : Proportion des coupures de moins de 9 heures entre deux amplitudes de travail	31
Tableau 20 : Comparaison 2004-1999 : durée hebdomadaire de travail.....	32
Tableau 21 : Comparaison 2004-1999 : salaire horaire.....	32
Tableau 22 : Comparaison 2004-1999 : durée des attentes chez les clients.....	32
Tableau 23 : Comparaison 2004-1999 : prévision des moments où vous serez chez vous.....	32
Tableau 24 : Comparaison 2004-1999 : temps de repos entre 2 jours de travail.....	32
Tableau 25 : Comparaison 2004-1999 : temps pour votre vie privée.....	32
Tableau 26: Comparaison 2004-1999 : organisation de l'entreprise.....	34
Tableau 27: Comparaison 2004-1999 : ordres ou consignes du service d'exploitation.....	34
Tableau 29: Comparaison 2004-1999 : Contrôler la marchandise.....	34
Tableau 30: Comparaison 2004-1999 : Faire la manutention de la marchandise.....	34
Tableau 31: Comparaison 2004-1999 : exigence des clients.....	34
Tableau 32 : Comparaison 2004-1999 : Se sentir stressé.....	36
Tableau 33 : Comparaison 2004-1999 : Ressentir de la fatigue.....	36
Tableau 34 : Comparaison 2004-1999 : Faire ce métier vous paraît.....	36

Introduction

Cette étude visait à connaître le devenir des conducteurs professionnels de poids lourds déjà enquêtés en 1999 en les interrogeant cinq ans après. Outre leurs destins professionnels différenciés, notamment entre ceux qui ont quitté la profession et ceux qui sont encore conducteurs, il fallait décrire l'évolution des conditions de travail de ces derniers au regard du temps de travail et des activités qui le compose.

Pour atteindre cet objectif, l'idée était de repérer les conducteurs qui avaient quitté la profession et de refaire une enquête avec « carnets de temps » auprès de ceux qui étaient en 2004 encore conducteurs. Plusieurs démarches de prise de contact ont été faites auprès des 1006 conducteurs enquêtés en 1999 (cf. partie 1).

En 2004, au moment de l'enquête avec « carnets de temps », sur les 1006 individus contactés, 418 avaient été retrouvés. Parmi eux 106 avaient quitté le métier, soit 25%, et 312 étaient encore conducteurs. Plus des trois quarts des individus encore conducteurs, 245 / 312, ont participé à l'ensemble de l'enquête et rempli un « carnet de temps », 67 ont refusé d'y participer.

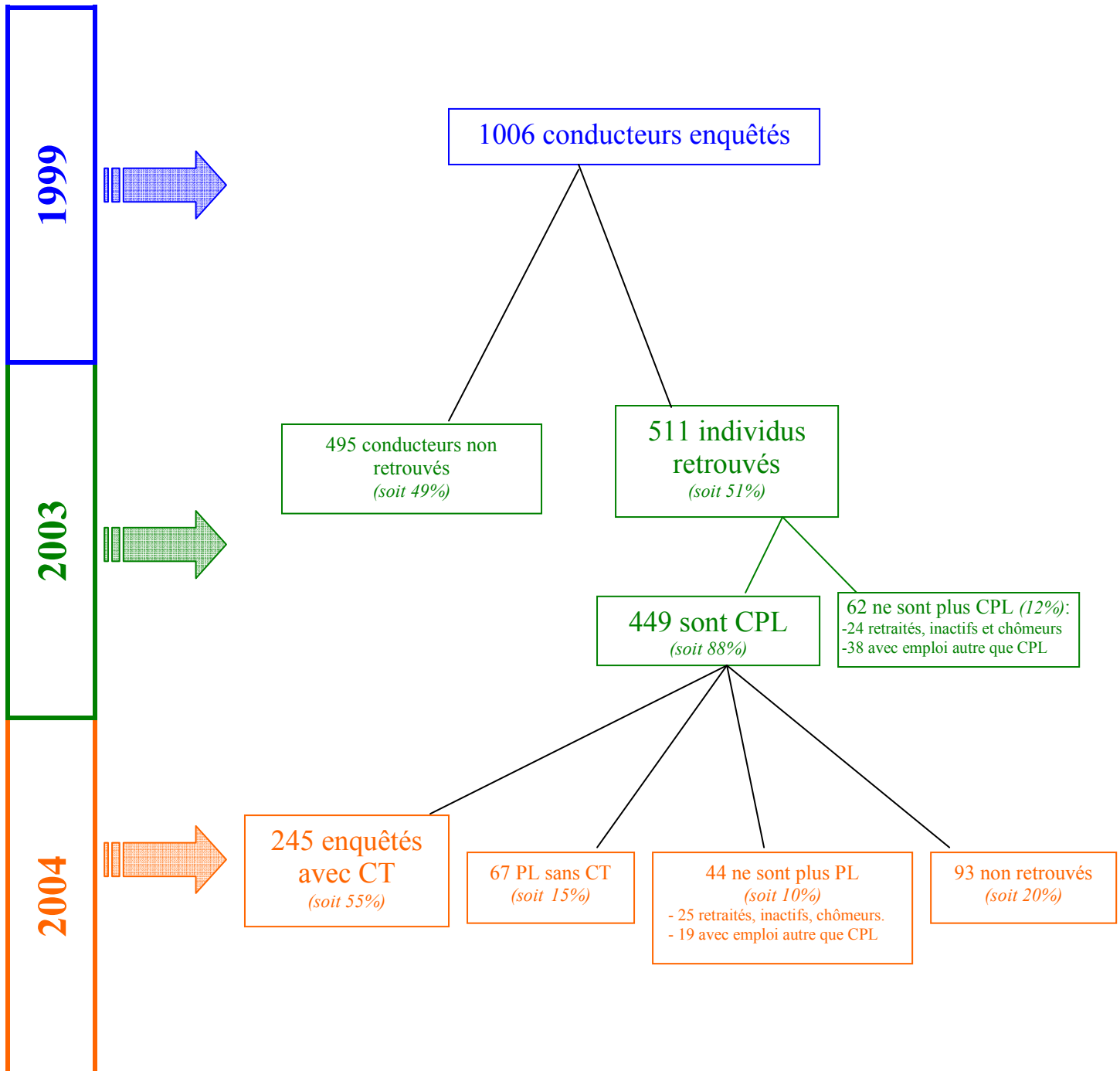
Le fait de ne pouvoir contacter qu'une faible partie des individus enquêtés en 1999 crée des difficultés. La prudence est de règle dans la généralisation des différents résultats, car les effectifs sont faibles. D'autre part, les caractéristiques qu'avaient en 1999, les individus « non – contactés » et les « enquêtés en 2004 » peuvent être comparées. Mais, ne sachant rien sur ce que sont réellement devenu les « non – contactés », il est difficile d'aller au-delà d'hypothèses, même si celles-ci sont consistantes, dans les commentaires sur « le devenir, cinq ans après » d'individus qui étaient tous conducteurs de poids lourds en 1999.

Les résultats des enquêtes ont été étudiés sous plusieurs angles afin d'en affiner la description. En effet, la comparaison des caractéristiques du travail, des différents groupes de conducteurs enquêtés en 2004 et en 1999 comme s'ils étaient issus de deux échantillons indépendants, permet d'avoir une mesure « en coupe » de l'évolution de la situation générale des conducteurs ayant au moins cinq ans d'ancienneté dans le métier.

Les caractéristiques des différents groupes de conducteurs, enquêtés en 2004, seront aussi analysées du point de vue de leur constitution ou, compte tenu des caractéristiques qu'avaient ces mêmes conducteurs en 1999. Le cheminement plus individualisé des conducteurs présents en 1999 et en 2004 peut être présenté comme une description plus ou moins généralisable des types de carrières des conducteurs. De la sorte, plusieurs angles de comparaison se profilent.

Après un premier chapitre, consacré à la présentation des procédures et des méthodes de recueil de l'information, le second chapitre décrira les situations des individus retrouvés en 2003 et 2004 qui ont quitté le métier de conducteur. Le troisième chapitre montrera les éléments qui, en 1999, différenciaient l'échantillon des conducteurs « enquêtés en 2004 » et ayant rempli un « carnet de temps » de celui des « non - enquêtés ». Le quatrième chapitre établira les résultats de 2004 en les comparant à ceux de 1999 comme s'il s'agissait de deux groupes indépendants de conducteurs. Le cinquième chapitre montrera les structures des cheminements individuels dans la carrière de ceux qui étaient présents en 1999 et 2004. Enfin le dernier chapitre discutera les tendances observées au regard de la transformation des pratiques de travail et les opinions des conducteurs ou leur perception des évolutions dans le métier.

Au fil des enquêtes



I. Procédures, méthodes, caractéristiques du terrain d'enquête, catégories d'analyse :

1.1. Procédures et méthodes :

Pour connaître le devenir professionnel des conducteurs ayant quitté la profession depuis 1999, et les conditions de travail et les carrières de ceux qui sont restés conducteurs, le recueil de l'information s'est déroulé à deux moments distincts en 2003 puis en 2004.

- En 2003, un premier contact visait à retrouver les individus enquêtés en 1999, afin de connaître l'ordre de grandeur de l'effectif qui pourrait être enquêté à nouveau. Un contact par courrier suivi de contacts téléphoniques ont permis de retrouver un peu plus de la moitié des individus, 511. Les individus non retrouvés, 495, avaient changé d'adresse et n'étaient plus joignables, par les moyens du courrier ou du téléphone. Parmi les individus retrouvés, la plupart, 449, étaient encore conducteurs de Poids lourds, et 62 n'étaient plus conducteurs.

- En 2004, lors du lancement de l'enquête avec « carnet de temps » sur les conditions de travail, ces 449 « conducteurs », repérés en 2003, ont été contactés à nouveau. En tout, 356 étaient retrouvés, sept sur dix (312) étaient encore conducteurs, un sur dix (44) n'était plus conducteur. Deux sur dix (93) avaient changé d'adresses, ne pouvaient participer à l'enquête avec « Carnets de temps » et allaient grossir les rangs de « non - retrouvés ».

Au total, sur les 1006 conducteurs en 1999, 418 individus ont été retrouvés, 312 étaient encore conducteurs en 2004 et 106 avaient quitté le métier. Plus des trois quarts des conducteurs, soit 245 / 312 ont participé à l'ensemble de l'enquête avec « carnets de temps » concernant leur travail et leur carrière et les 106 autres individus retrouvés, ayant quitté le métier, ont été interrogés sur leur nouvelle situation.

La procédure de l'enquête avec « carnets de temps » de 2004 a été différente de celle des enquêtes de 1975, 1983, 1993 et 1999¹. Au cours desquelles, les conducteurs recevaient deux fois la visite de l'enquêteur. Lors de la première visite, l'enquêteur posait les questions d'un assez long questionnaire sur le travail et la carrière du conducteur, puis il lui montrait comment remplir le « carnet de temps ». Après une ou deux semaines de remplissage du « carnet de temps » par le conducteur, l'enquêteur revenait pour le récupérer, il en vérifiait la qualité et il posait des questions sur les caractéristiques de la période, les accidents du travail et de la circulation au cours de la carrière. Le conducteur choisissait une gratification (bon d'achat) pour sa collaboration. L'ensemble de la relation avec le conducteur durait de trois semaines à cinq semaines pour la presque totalité des cas.

En 2004, l'enquête s'est déroulée, comme en 1999, en deux contacts, après une lettre d'annonce. Mais le premier contact était téléphonique. Quand l'individu n'était plus conducteur, un court questionnaire sur son devenir lui était posé. S'il était encore « conducteur de poids lourds », l'enquêteur lui soumettait un court questionnaire, visant à décrire à grands traits le type de travail effectué. Puis le conducteur recevait un « carnet de temps » qu'il devait remplir au fur et à mesure du déroulement de ses activités de travail. À l'issue de la semaine ou de la quinzaine de remplissage du carnet, un second contact avait lieu

¹ Enquêtes conçues, organisées et réalisées à l'ONSER et à L'INRETS par P. Hamelin et all.

avec l'enquêteur qui se déplaçait au domicile du conducteur. Il lui soumettait un questionnaire plus long, sur son travail, sa carrière, les éventuels accidents ou incidents, ayant jalonné son itinéraire depuis 1999... Par ailleurs, comme en 1999, l'enquêteur vérifiait la qualité du « carnet de temps »... La collaboration avec le conducteur durait, là aussi, de trois à cinq semaines.

1.2. Les informations issues du terrain de l'enquête

Les 1006 individus exerçant le métier de conducteurs de poids lourds et, à ce titre enquêtés en 1999 ont été sollicités par courrier et par téléphone, afin de participer aux deux vagues d'enquête en 2003 et 2004. Les deux groupes d'individus avec qui il était possible d'organiser ces enquêtes étaient constitués de 312 conducteurs et de 106 individus ayant quitté le métier soit 418 personnes, et 42% des 1006 adresses potentiellement disponibles.

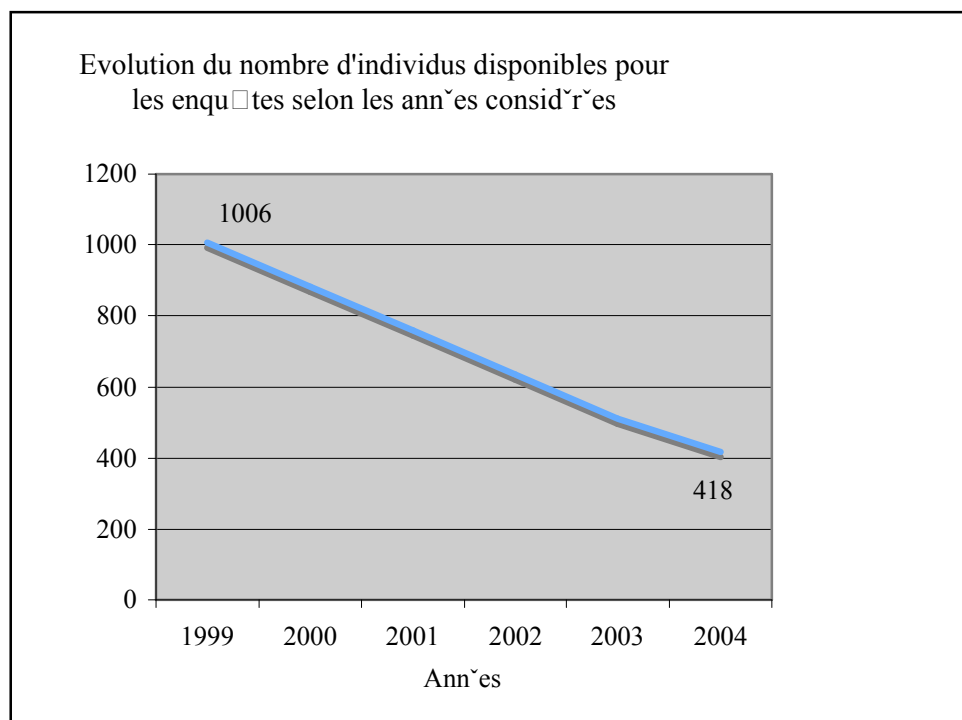
Le taux de conducteurs perdus est fort, 58%. Parmi les répondants, les trois-quarts sont encore conducteurs et un quart a quitté le métier, cinq ans après.

Tableau 1 : Le terrain de l'enquête de 2004

Non retrouvés	588	58%	
Plus Conducteur de poids lourds	106	11%	} 42% Ou n = 418
Refus de l'enquête avec CT	67	7%	
Enquête avec carnet de temps	245	24%	
	1006	100%	

Un taux moyen d'environ 16% de conducteurs perdus par année qui suit la date (1999) de constitution de la liste des adresses est un chiffre moyen pour retrouver le niveau disponible d'individus entrant dans le champ de l'enquête globale (418) sur le devenir des conducteurs enquêtés en 1999, c'est-à-dire, les conducteurs et ceux qui ont quitté le métier. Le taux de changements d'adresses n'est probablement pas constant. Selon les informations recueillies, permettant de raisonner sur ce problème, il varierait de 12% à 20% au fur et à mesure que le temps passe.

Graphique 1: La perte d'actualité des adresses.



Selon qu'ils étaient ou non encore conducteurs les individus étaient interrogés sur leur devenir depuis 1999.

Ainsi, quelques éléments sur le devenir de ceux qui ont quitté le métier sont, pour la première fois, disponibles dans ce type d'enquête.

Les individus qui étaient encore conducteurs en 2004 ont été enquêtés sur leurs conditions de travail actuelles et leur carrière depuis 1999. Cette enquête avec « carnets de temps » auprès de conducteurs professionnels s'est déroulée dans des conditions différentes de celle de 1999, compte tenu des changements, dans la procédure, décrits précédemment.

Néanmoins, si les conditions des deux enquêtes avec « carnets de temps » de 1999 et de 2004 sont comparées, elles convergent sur un certain nombre de points même si elles ne sont pas semblables sur d'autres éléments.

Le taux de conducteurs, dont la trace a été perdue, est relativement important. Cela tient à ce que la perte « d'actualité des adresses disponibles » est très sensible aux délais de temps. Ainsi, même si les deux tirages d'adresses ne reposent pas sur des critères, en tous points, identiques², le taux d'individus « non retrouvés ou hors champ » est deux fois plus important en 2004 qu'en 1999 (69% pour 36%)³. Le délai étant plus court entre la constitution de la

² La durée, entre la constitution de la liste des adresses et l'enquête, est plus courte en 1999 qu'en 2004 ! En 1999, il a été possible de disposer d'une liste d'adresses constituée au début de la même année, en 2004 la liste utilisée datait de 1999.

³ En 1999, la base d'adresses était constituée d'individus qui se disaient « conducteurs professionnels » à un moment donné. Le premier contact téléphonique avec l'enquêteur avait pour but de repérer, au moment du lancement de l'enquête avec « carnets de temps », les seuls « conducteurs en activité », à condition qu'ils ne conduisent ni des bennes à ordures ménagères ni des « camions ateliers ou des camions dédiés ». Étaient ainsi exclus tous ceux qui avaient changé de situation depuis la constitution de la liste des adresses. Ainsi, les individus qui n'étaient pas conducteurs au sens de cette définition étaient considérés comme étant « hors champ » et comptabilisés avec les autres individus dont l'adresse était inutilisable pour cette enquête. Par contre en 2003 et 2004, les adresses retenues étaient celles d'individus dont on était sûr qu'ils étaient tous « conducteurs » en 1999. En 2004 ceux qui étaient retrouvés en plus des conducteurs, les individus ayant changé de métier

base d'adresses à enquêter et l'enquête proprement dite, la proportion de contacts perdus devrait être plus faible en 1999 si les « pré requis » propres à chaque sélection contenue dans la comparaison étaient plus homogènes.

L'ensemble de ces considérations étant faites, si l'on s'en tient à la comparaison des deux enquêtes avec « carnets de temps », en regroupant en une seule catégorie les « non retrouvés » et les « hors champ », les résultats du terrain sont assez proches. Parmi les individus travaillant comme conducteurs, entrant ainsi dans le champ de l'enquête avec « carnet de temps », un sur cinq (21%) a refusé de participer et de remplir le « carnet -temps » lors de chacune des deux enquêtes.

Tableau 2: Les campagnes d'enquêtes avec carnets en 1999 et 2004

	Enquête de 1999		Enquête de 2004	
	Nombre	%	Nombre	%
<i>Non retrouvés et hors champ</i>	721	36%	694	69%
Refusent l'enquête avec carnet - temps	273	21%	67	21%
Acceptent l'enquête avec carnet - temps	1006		245	
Ensemble des conducteurs en activité	1279	100%	312	100%
<i>Ensemble des adresses disponibles</i>	2000	100%	1006	100%

1.3. Les catégories de classement des conducteurs :

La suite du rapport décrit les caractéristiques des individus qui étaient conducteurs professionnels en 1999. Le but de cette partie est de présenter les catégories selon lesquelles ces descriptions seront menées.

Les catégories de description utilisées ici, dont la pertinence est attestée dans de nombreux travaux antérieurs⁴, distinguent les « situations de travail » des conducteurs selon trois propriétés :

- Le secteur d'activité marque la distinction entre le « transport privé » ou pour « compte propre » fait par les entreprises des « autres secteurs » que celui du transport, transportant leurs propres produits, et le « transport public » ou pour « compte d'autrui » dont la prestation de transport pour le compte de clients divers est la spécialité réalisée par les entreprises du « secteur du transport ».
- Le type de poste distingue les conducteurs selon qu'ils peuvent effectuer les opérations de transport dans la journée, conducteurs « de retour chaque jour » ou que celles-ci nécessitent plusieurs jours consécutifs hors du point d'attache, conducteurs « absents au moins une nuit » (dans la semaine). Ce dernier groupe peut être divisé en deux quand le nombre d'enquêtés le permet, les conducteurs « absents une à trois nuits » et les « absents quatre nuits et plus ».
- Le statut du conducteur marque la dichotomie entre salariés et non-salariés. Ces derniers sont en général conducteurs mais aussi transporteurs, propriétaires et parfois gérants de leur petite entreprise prestataire, par définition, de transport.

depuis 1999 étaient retenus comme faisant partie du champ de l'enquête sur le devenir des conducteurs, cinq ans après. Mais si l'on comptabilise les ex-conducteurs et les « non retrouvés de 2004 » dans la même catégorie des « non retrouvés et hors champ », la comparaison est plus pertinente.

⁴ Voir rapports des enquêtes de 1975, 1983, 1993, 1999, menées à l'ONSER et à l'INRETS par P. Hamelin.

Tableau 3 : Les catégories de conducteurs :

Conducteurs...	2004	1999**
- « Autres secteurs » de « retour chaque jour »	AS jour	SBA jour
- « Autres secteurs », « absents \geq 1 nuit»	AS absent	SBA absent
- « Secteur du transport » de « retour chaque jour »	ST jour	SBT jour
- « Secteur du transport », « absents 1 à 3 nuits»	ST abst 1à3 n	SBT abst 1à3
- « Secteur du transport », « absents \geq 4 nuits»	ST abst \geq 4 n	SBT abst \geq 4
- «Non-salariés » de « retour chaque jour »	NS jour	NS jour
- «Non-salariés » « absents \geq 1 nuit»	NS absent	NS absent

**Le S pour salarié ; le B pour branche ; le A pour autre et le T pour transport : ainsi, SBT signifie « salarié de la branche transport », SBA « salarié autre branche », NS « non salarié ».

Ces sept catégories élémentaires, peuvent être regroupées en différents sous ensembles comme « conducteurs de autres secteurs », « conducteurs du secteur du transport », conducteurs « absents au moins une nuit », « conducteurs de retour chaque jour » ou « conducteurs absents au moins une nuit ».

1.4. Les individus, « retrouvés », les « non retrouvés » en 2004 et les catégories de conducteurs en 1999 :

- Les conducteurs du « secteur du transport » sont plus souvent introuvables :

Comme cela a été évoqué ci-dessus, près de six individus sur dix (58%), conducteurs en 1999, sont « perdus » parce que, pas joignables en 2003/2004. Mais ce taux est plus fort parmi les salariés du « secteur du transport » (61%) que parmi les salariés des « autres secteurs » 54%, les « non-salariés » étant à un taux intermédiaire (57%).

Tableau 4: Taux de conducteurs « retrouvés » et non retrouvés selon leur statut en 1999.

	Retrouvés en 2004	Non - retrouvés en 2004	Ensemble en 1999
Salariés « autres secteurs »	46%	54%	100% (278)
Salariés « secteur du transport »	39%	61%	100% (679)
Non-salariés	43%	57%	100% (49)
Ensemble des conducteurs	42%	58%	100% (1006)

- Un individu « retrouvé » sur quatre n'est plus conducteur en 2004 :

Parmi les conducteurs retrouvés, la répartition, entre ceux dont la situation a changé et les individus encore conducteurs en 2004, est elle aussi différenciée. Le tiers des conducteurs retrouvés, appartenant en 1999 aux « autres secteurs » a changé de situation, les deux tiers sont encore conducteurs. Tandis qu'un peu moins d'un quart des « non-salariés » et un peu plus du cinquième des salariés du « secteur du transport » a changé de situation, pour un sur quatre en moyenne (106/418).

Tableau 5: Répartition des conducteurs « retrouvés » selon leur situation en 2004

Conducteurs en 1999 qui étaient salariés ou non salariés dans des secteurs différents :	Conducteur en 2004	Autre situation en 2004	Ensemble en 2004
Salariés « autres secteurs »	67%	33%	100% (129)
Salariés « secteur du transport »	78%	22%	100% (268)
Non-salariés	76%	24%	100% (21)
Ensemble des conducteurs	75%	25%	100% (418)

II. Les conducteurs ayant quitté le métier et changé de situation depuis 1999

Les indications sur le devenir des conducteurs ayant quitté la profession ont été recueillies lors de contacts téléphoniques, lorsque les individus n'avaient pas répondu au questionnaire envoyé par courrier. Les principaux résultats de ces interviews se déclinent en quatre titres.

- Les conducteurs ayant changé de situation ont quitté la profession tout au long de la période. Ils se répartissent de façon assez égale entre les années au cœur de la période. Comme l'année de l'enquête de 1999 et l'année de l'enquête de 2004 ne sont pas des années pleines pour les conducteurs que nous avons interrogé, les proportions de conducteurs quittant la profession sont nettement plus faibles (voir tableau 6).

Tableau 6: répartition des conducteurs selon les années de changement de situation

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
(106) 100%	5%	24%	19%	20%	20%	12%

- Les situations des conducteurs se déclinent en trois grandes catégories : les actifs sont les plus nombreux, suivis par les retraités, puis les inactifs et chômeurs (voir tableau 7). Les différentes catégories de conducteurs se distinguent sur ce plan. Les conducteurs de « autres secteurs » sont nombreux à aller vers d'autres métiers (67%) tandis que les conducteurs du « secteur du transport » vont dans une proportion beaucoup plus faible dans les autres métiers (40%) et dans quatre cas sur dix ils sont à la retraite (40%) pour seulement un cinquième (21%) des conducteurs des « autres secteurs ».

Tableau 7 : Nouvelles situations des anciens conducteurs de PL

Situations :	Nombres	Proportions
Retraités	33	31%
Chômeurs et inactifs	18	17%
Autre emploi que conducteur de poids lourds	55	52%
Ensemble	106	100%

- Au cours de la période, les expériences sociales et professionnelles sont diverses. Sept conducteurs sur dix n'ont connu qu'une seule situation d'emploi durant la période. Ainsi ceux qui sont partis à la retraite étaient conducteurs de PL jusqu'à ce départ, les autres ont eu un autre emploi depuis leur départ de la profession. Trois sur dix ont connu plusieurs situations. Les expériences les plus souvent citées sont dans l'ordre décroissant, les autres emplois que la conduite, le métier de conducteur d'autocar ou de poids lourds et les périodes de chômage.
- Les nouvelles professions adoptées par les anciens conducteurs sont dans l'ordre décroissant, les « professions ouvrières », les « professions intermédiaires », les « employés » puis les « commerçants », « chefs d'entreprises » et les « cadres ».

- Dans les professions ouvrières, très souvent, il s'agit de métiers proches des activités habituellement rencontrées dans les activités de transport, comme la gestion matérielle du fret (agent de quai, ouvrier de la logistique), la mécanique, la conduite de bus, de véhicules spéciaux de manutention ou de BTP. Cet ensemble représente plus des trois quarts des reconversions, chacune étant représentée à égalité.
 - Dans les professions intermédiaires, le lien avec le transport est encore plus marqué. En effet, seuls deux sur dix des actifs vont vers des professions éloignées du transport comme agent commercial, informaticien, conducteur de travaux... Les autres deviennent responsables d'exploitation ou de quai dans le « secteur du transport » pour l'immense majorité, deux seulement dans d'autres secteurs d'activités. Le métier de formateur de conducteurs de PL est aussi cité.
- Parmi les conducteurs ayant quitté la profession, si l'on exclut les retraités, un individu sur quatre envisage de reprendre le métier de conducteur de PL ou de car.

Tableau 8: Métiers des anciens conducteurs devenus travailleurs sédentaires :

Statut social	Nombres	Proportions
Commerçants, Chef d'entreprises, cadres	5 (dont 1 cadre)	10%
Professions intermédiaires,	16	32%
Employés	6	12%
Ouvriers	23	46%
Ensemble	50	100%
<i>Non-réponses sur le métier</i>	<i>5 non-réponses/55</i>	<i>Soit, 9% de nr</i>

III. Les conducteurs ayant participé à l'enquête avec « carnets de temps » de 2004

La question principale dans ce chapitre sera de voir si les propriétés des membres des trois grands groupes que sont, « l'ensemble des conducteurs enquêtés en 1999 », les « enquêtés en 2004 » et les « non - enquêtés en 2004 » sont différentes ou au contraire proches.

Qui sont les participants à l'enquête de 2004 et qui sont ceux qui n'y ont pas participé ? Les conducteurs, clivés en deux grands groupes, « ont participé à l'enquête de 2004 » et « n'y ont pas participé », sont décrits dans cette partie, à partir de leur position en 1999 dans l'une des « catégories de conducteurs ».

- Trois conducteurs de 1999 sur quatre individus retrouvés sont encore conducteurs en 2004. Ainsi, parmi 418 individus retrouvés, 312 sont encore conducteurs en 2004, soit 75% de l'effectif. Dans cet ensemble, 245 ont participé à l'enquête avec « carnet de temps », soit 79% des conducteurs retrouvés en 2004.
- Les structures de la population enquêtée en 1999 et de l'échantillon enquêté en 2004, sont proches, exceptées pour deux des trois « sous-groupes » du secteur du transport:

La distribution relative des individus entre les différents types de postes, distinguant les conducteurs de « retour chaque jour » des « autres secteurs » de ceux du « secteur du transport » puis les « absents, plusieurs jours », puis les « non - salariés » sont assez proches quand les 245 enquêtés de 2004 sont comparés aux 1006 enquêtés de 1999.

Néanmoins, si les répartitions des populations des différents secteurs, prises dans leur ensemble, sont équivalentes dans les deux enquêtes, les équilibres entre les sous - populations constituant ces grands groupes sont bien moins respectés dans le « secteur du transport »⁵. Ainsi :

- Les conducteurs « absents une à trois nuits » étaient en proportions équivalentes dans les deux enquêtes, 12% de 1999, ils fournissaient 13% des participants à l'enquête de 2004,
 - Les conducteurs de « retour chaque jour » par contre étaient un peu plus nombreux en 2004, 32% en 1999, ils fournissaient 35% des enquêtés en 2004.
 - Les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » contribuaient beaucoup moins à la formation de la population de 2004, 23% en 1999, ils comptaient seulement pour 20% en 2004. Représentant le tiers des conducteurs du « secteur du transport » (34%) en 1999, ils fournissent 29% des enquêtés de ce secteur en 2004. Ce groupe connaît une importante rotation entre les deux périodes⁶.
- Les « conducteurs enquêtés en 2004 » étaient plus âgés que leurs collègues « non retrouvés », et que les individus « retrouvés et faisant un autre métier ». Ils ont aussi davantage d'ancienneté comme chauffeurs⁷.

⁵ Cf. annexe 1, comparaison des graphiques A1 et A3.

⁶ Ce résultat est récurrent dans toutes les enquêtes effectuées jusqu'alors. Leurs carrières témoignent d'une plus grande « mobilité professionnelle » (départ du métier ou changement d'entreprise et de poste) de même, leurs horaires de travail sont toujours plus élevés que ceux des autres conducteurs.

⁷ idem.

- Les conducteurs participant à l'enquête avec « carnet de temps » de 2004 sont plus âgés que les « non participants ». Ténue pour beaucoup, la différence est un peu plus marquée pour les conducteurs « de retour chaque jour » et les « absents quatre nuits ou plus » du « secteur du transport ».
- Les « anciennetés comme chauffeur » marquent davantage les différences entre les groupes. Elles sont significatives pour les conducteurs « de retour chaque jour » et les « absents quatre nuits et plus » du « secteur du transport », toujours « plus anciens » que leurs collègues « non retrouvés », ayant « changé de profession » ou, encore conducteurs, ayant « refusé l'enquête avec carnet de temps ».
- La plupart des « enquêtés de 2004 » avaient, en 1999, des durées de travail, équivalentes à celles des « non enquêtés », à l'exception des conducteurs du secteur du transport de « retour chaque jour » et des « absents quatre nuits ou plus », « ré - enquêtés en 2004 ».
 - Les conducteurs de « retour chaque jour », « ré - enquêtés en 2004 » avaient, en 1999, des durées de travail, plus élevées que leurs collègues « non retrouvés ou ayant quitté la profession »,
 - Les conducteurs « absents quatre nuits ou plus », « re-enquêtés en 2004 » avaient, en 1999, des durées de travail, inférieures à celles de leurs collègues « non retrouvés ou ayant quitté la profession ».

Globalement, les « conducteurs de retour chaque jour » sont plus jeunes et ils ont une ancienneté comme conducteur de poids lourds moins importante que les conducteurs « absents plusieurs nuits » ou « grands routiers ». Cela invite à se poser la question qui suit.

Les conducteurs de « retour chaque jour », envisageraient-ils plus souvent de continuer le métier même avec des horaires plus élevés que les conducteurs de « retour chaque jour » ayant quitté la profession, mais inférieurs à ceux des « grands routiers », alors que ces derniers, aux horaires plus chargés, ne resteraient-ils dans la profession, que lorsque leur temps de travail est moins élevé que celui des collègues à des postes équivalents, ayant quitté la profession depuis 1999 ?

Tableau 9 : Durées de travail 1999 des conducteurs selon qu'ils ont ou non participé à l'enquête de 2004 en fonction de leur groupe d'appartenance en 1999.

<i>Groupe des Individus 1999 :</i>	Autres secteurs retour jour	Secteur transport retour jour	Secteur transport Absent 1à3 n	Secteur transport Absent ≥ 4 n	Toutes catégories confondues
<i>Non enquêtés</i>	43,2 h (191)	46,6 h (249)	54,0 h (85)	57,0 h (180)	49,5 h (761)
<i>Enq CT 2004</i>	43,1 h (56)	48,8 h (85)	53,2 h (31)	53,0 h (49)	48,7 h (245)
<i>Enq CT 1999</i>	43,2 h (247)	47,2 h (334)	53,8 h (116)	56,1 h (229)	49,3 h (1006)

IV. La durée de travail des conducteurs enquêtés en 2004

Dans ce chapitre, les catégories dans lesquelles sont classés les conducteurs sont mesurées en 1999 pour les 1006 conducteurs participant à l'enquête d'alors et elles sont mesurées en 2004 pour les 245 conducteurs participant à cette dernière enquête. Autrement dit, les 245 conducteurs de 2004 sont classés quelles qu'aient été leurs positions en 1999.

4.1. Résultats globaux sur la durée hebdomadaire de travail :

- Pris dans leur ensemble, les conducteurs connaissent en 2004 des durées de travail, moins importantes qu'en 1999. À structure de population égale, la durée de travail serait passée de 49,3 h de travail hebdomadaire à 47,1 h (en valeur corrigée en tenant compte de la structure des populations – ou vcs⁸-).
- La baisse est particulièrement marquée pour les conducteurs des « autres secteurs », passant de 43,6 h à 39,9 h (vcs).
- La diminution est sensible aussi pour les conducteurs du « secteur du transport », pris dans leur ensemble, ils passent de 51,3h à 49,2 h.
- Les « non-salariés » ne connaîtraient pas de diminution. Mais, les effectifs « d'indépendants » sont si petits que les valeurs ne sont qu'indicatives.
- L'examen attentif de chacun des sous-groupes du « secteur du transport » montre des différences marquées.
 - Les conducteurs « absents une à trois nuits » par semaine connaissent la plus forte diminution de la durée de travail (-3,8h vcs). Ils étaient même le pivot de la diminution globale dans ce secteur.
 - Les conducteurs, « de retour chaque jour » et les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » travailleraient un peu moins qu'en 1999 mais, les différences entre les moyennes ne sont pas statistiquement significatives (respectivement - 1,7 h et - 1,9 h). Pour ces deux groupes, tout se passe comme si les résultats de 2004 ne se différenciaient pas des résultats de 1999, (voir tableau 10) !

⁸ Vcs = valeur corrigée selon la structure relative des deux populations. On a calculé la valeur qu'aurait eue la moyenne, si les deux populations de 1999 et de 2004 avaient été composées des mêmes proportions de personnes travaillant « moins de dix jours » d'une part, de « 10 jours ou plus » d'autre part (sur les 14 enregistrées), dans la population de 1999 et dans celle de 2004.

Tableau 10: Comparaison de la durée de travail hebdomadaire pour les échantillons respectifs de conducteurs de poids lourds, enquêtés en 1999 et en 2004

Groupes de conducteurs Durées de travail hebdomadaire DW	DW 1999	Nb	DW 2004 (vcs) Valeurs corrigées	DW 2004 Valeurs brutes	Nb	≠ moy
Autres secteurs	43,6 h	278	39,9 h	39,2 h	61	**
Non salariés	54,2 h	49	53,3 h	53,4 h	14	**
Secteur transport	51,3 h	679	49,2	48,5 h	170	**
ST retour jour	47,2 h	334	45,5 h	45,4 h	92	ns
ST absent 1à3 nuits	53,8 h	116	50,0 h	48,5 h	30	**
ST absent ≥ 4 nuits	56,1 h	229	54,2 h	54,2 h	48	ns
Ensemble	49,3 h	1006	47,1 h	46,5 h	245	**

ST= Secteur Transport

4.2. Les différentes activités de travail :

Un des problèmes des comparaisons de résultats à des moments différents est le risque d'effets liés à la transformation des structures des populations comparées. Pour pallier en partie à cela, une comparaison systématique des conditions de travail des conducteurs ayant travaillé dix jours, au moins, sur quatorze a été opérée (voir la série de tableaux n°11 à n°12).

Cette comparaison montre essentiellement qu'à un niveau global ou pour chacun des secteurs, la durée du travail a diminué entre 1999 et 2004. Mais, cela est marqué de façon inégale pour les différents sous-groupes. L'impact des changements, palpable dans l'analyse des tableaux, a un effet différencié sur les durées hebdomadaires de travail de chacun des groupes de conducteurs (tableaux 11 et 12).

- Les temps d'attente ont diminué pour tous. Souvent considérés comme des « temps morts », ces moments plus ou moins longs durant lesquels, le conducteur attend qu'un douanier fasse son office, qu'un quai se libère ou que le camion soit vidé par les caristes, ces temps sont en fait nécessaires à la réalisation du cycle de la production du transport routier.
- Les « amplitudes de travail » ou séquences quotidiennes d'activités se sont raccourcies. Les « amplitudes » sont là définies comme les séquences de temps comprises entre deux périodes de repos d'au moins six heures consécutives. Elles correspondent le plus souvent à la période décrite comme la « journée de travail ».
- Le nombre de jours travaillés chaque semaine a un peu diminué. Partirait-on moins souvent le dimanche soir ou y aurait-il moins souvent des retours le samedi ?

En un mot, un certain nombre des aspects les plus quotidiens des conditions de travail ont évolué, poussant la structure du travail à se transformer de proche en proche. Néanmoins, les différents sous-groupes ne connaissent pas la même évolution.

- Il semble que rien n'ait vraiment bougé pour les conducteurs « indépendants ou petits patrons », mais les effectifs sont vraiment trop minces pour approfondir les choses.
- Les conducteurs des « autres secteurs » connaissent, eux, une amélioration sensible de leurs conditions de travail. L'addition des faibles diminutions du temps de conduite, des durées liées à la marchandise et celle plus forte des « attentes », se traduit par une durée hebdomadaire de travail nettement plus faible qu'en 1999. Par ailleurs, la durée moyenne des amplitudes journalières a fortement baissé, elle aussi.
- Pour les conducteurs du « secteur du transport », c'est l'addition des fluctuations, peu homogènes, dans les différents sous-groupes qui aboutit à une baisse globale au plan de

l'ensemble du secteur. En fait, l'analyse des informations pour les différents sous groupes montre que la baisse globale est liée :

- à la diminution significative de la durée de travail pour les conducteurs « absents une à trois nuits » qui voient baisser, la durée des attentes et la durée de conduite tandis que les kilométrages restent au même niveau. Par contre, la durée moyenne de leurs amplitudes de travail bouge peu (tableau 12B).
- la durée des « attentes » et le « nombre moyen de jours travaillés » durant le carnet, des conducteurs « de retour chaque jour » et des « absents quatre nuits ou plus » diminuent. Mais leurs durées hebdomadaires globales restent comparables à celles de 1999, à un niveau assez élevé. Tandis que les durées moyennes des amplitudes de travail diminuent un peu pour les conducteurs de « retour chaque jour » et beaucoup pour les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » (tableaux 12A et 12B)

La répartition du temps affecté aux différentes activités a peu bougé. La balance globale entre le temps consacré à la « conduite » et celui que prennent les « activités sédentaires » reste stable. Par contre, la diminution du temps d'attente change la répartition du temps de « travail sédentaire » entre « attente », « travail lié à la marchandise » et « autres travaux ». Ainsi, le temps « consacré à la marchandise », augmente. Les kilométrages ont peu bougé, alors que le temps de conduite a, pour tous, au moins un peu diminué, mais rarement de façon significative.

Tableau 11 : Les activités des différents groupes de conducteurs :

(Champ : Conducteurs travaillant \geq 10/14 jours dans les deux enquêtes)

T11A / Autres Secteurs, Ensemble	M. 1999 (N=223)	% % 1999	M. 2004 (N=40)	% % 2004	d04-d99	
Durée de conduite	22,5	49,8%	21,5	52,6%	-1,02	
Attente	1,6	3,5%	0,9	2,2%	-0,7	**
Opérations liées à la marchandise	17,1	37,8%	15,2	37,2%	-1,87	
Autres travaux	4,1	9,1%	3,3	8,1%	-0,75	
Durée hebdomadaire de travail	45,2 h	100%	40,9 h	100%	-4,32	**
Amplitude journalière moyenne	9,9 h		9,0 h		-0,98	**
Nombre de jours de travail / 14	10,3 j		10,3 j		-0,06	
Nombre de Kilomètres / jour	213 km		236 km		23	
Age en 1999	40,2 ans		39,5 ans		-0,71	
T11B / Secteur transport, ensemble	M. 1999 (N=547)	% 1999	M. 2004 (N=129)	% 2004	d04-d99	
Durée de conduite	34,1	63,9%	31,7	63,0%	-2,44	**
Attente	3,9	7,3%	2,5	5,0%	-1,36	**
Opérations liées à la marchandise	13,4	25,1%	14,6	29,0%	1,19	
Autres travaux	2	3,7%	1,5	3,0%	-0,51	
Durée hebdomadaire de travail	53,4 h	100%	50,3 h	100%	-3,11	**
Amplitude journalière moyenne	11,8 h		11,0 h		-0,85	**
Nombre de jours de travail / 14	10,7 j		10,5 j		-0,27	**
Nombre de Kilomètres / jour	394 km		374 km		-20	
Age en 1999	39,1 ans		40,1 ans		0,93	
T11C / NON Salariés, ensemble	M. 1999 (N=44)	% 1999	M. 2004 (N=12)	% 2004	d04-d99	
Durée de conduite	29,7	53,2%	30,4	56,3%	0,71	
Attente	2,5	4,5%	2,3	4,3%	-0,2	
Opérations liées à la marchandise	19,4	34,8%	17,6	32,6%	-1,89	
Autres travaux	4,2	7,5%	3,7	6,9%	-0,49	
Durée hebdomadaire de travail	55,8 h	100%	54,0 h	100%	-1,86	
Amplitude journalière moyenne	11,6 h		11,4 h		-0,13	
Nombre de jours de travail / 14	11,4 j		11,0 j		-0,41	
Nombre de Kilomètres / jour	340 km		356 km		16	
Age en 1999	42,8 ans		40,4 ans		-2,4	

(M99 et M04 pour moyennes ; d04- d99 pour durées de travail des deux années ; %1999 et %2004 pour répartition de temps d'activité ; enfin les astérisques ** signifient que la différence entre les moyennes est statistiquement significative au moins au seuil .05)

Tableau 12 : Les activités des trois sous-groupes de conducteurs du secteur du transport:
(Champ : Conducteurs travaillant \geq 10/14 jours dans les deux enquêtes)

T12A / Secteur transport, retour Jour	M. 1999 (N =267)	% 1999	M. 2004 (N = 73)	% 2004	d04-d99	
Durée de conduite	28,7	58,3%	26,9	57,0%	-1,82	
Attente	2,7	5,5%	1,8	3,8%	-0,91	
Opérations liées à la marchandise	15,8	32,1%	17,3	36,7%	1,52	
Autres travaux	2,0	4,1%	1,3	2,8%	-0,67	
Durée hebdomadaire de travail	49,2 h	100%	47,2 h	100%	-1,97	
Amplitude journalière moyenne	10,6 h		10,3 h		-0,36	
Nombre de jours de travail / 14	10,6 j		10,3 j		-0,22	**
Nombre de Kilomètres / jour	300 km		281 km		-19	
Age en 1999	38,7 ans		39,5 ans		0,77	
T12B / Secteur transport, absent 1 à 3 nuits	M. 1999 (N =94)	% 1999	M. 2004 (N =17)	% 2004	d04-d99	
Durée de conduite	36,5	65,2%	33,8	66,1%	-2,73	
Attente	5,2	9,3%	2,4	4,7%	-2,8	**
Opérations liées à la marchandise	11,8	21,1%	12	23,5%	0,15	
Autres travaux	2,5	4,5%	3	5,9%	0,51	
Durée hebdomadaire de travail	56,0 h	100%	51,1 h	100%	-4,86	**
Amplitude journalière moyenne	12,5 h		11,7 h		-0,8	
Nombre de jours de travail / 14	10,6 j		10,5 j		-0,07	
Nombre de Kilomètres / jour	448,6 km		453,2 km		5	
Age en 1999	39,4 ans		40,1 ans		0,69	
T12C / Secteur transport, Absent \geq 4 nuits	M. 1999 (N= 186)	% 1999	M. 2004 (N =39)	% 2004	d04-d99	
Durée de conduite	40,7	69,9%	39,8	71,5%	-0,93	
Attente	4,8	8,2%	3,9	7,0%	-0,95	
Opérations liées à la marchandise	10,8	18,6%	10,7	19,2%	-0,06	
Autres travaux	1,9	3,3%	1,4	2,5%	-0,58	
Durée hebdomadaire de travail	58,2 h	100%	55,7 h	100%	-2,51	
Amplitude journalière moyenne	13,2 h		11,9 h		-1,25	**
Nombre de jours de travail / 14	11,0 j		10,6 j		-0,38	**
Nombre de Kilomètres / jour	501,6 km		512,8 km		11	
Age en 1999	39,6 ans		41,2 ans		1,57	

(M99 et M04 pour moyennes ; d04- d99 pour durées de travail des deux années ; %1999 et %2004 pour répartition de temps d'activité ; enfin les astérisques ** signifient que la différence entre les moyennes est statistiquement significative au moins au seuil .05).

Le fait, que les conducteurs du secteur du transport « de retour chaque jour » et les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » voient leur durée de travail hebdomadaire stagner pose beaucoup de questions. Pour confirmer ou infirmer l'idée adjacente d'une évolution positive des conditions de travail ou d'une stagnation sinon d'une régression de celles-ci toute une série de vérifications impliquant une connaissance fine des informations recueillies est nécessaire.

Dans le prochain chapitre, la question du temps de travail sera reprise en prenant comme point de vue la description de l'évolution des situations des conducteurs qui ont été enquêtés deux fois, en 1999 et en 2004.

Lexique pour la lecture des tableaux 5, 6 et 7 :

Dans ce tableau le signe « ≠ » indique simplement que la catégorie désignée en 1999 se compose d'un ensemble d'individus différents de ceux du groupe désigné en 2004. Ainsi, par exemple : « AS jour 99 » regroupe bien des conducteurs des « autres secteurs » de « retour chaque jour » tout comme « AS jour 04 », mais ceux qui sont regroupés ainsi en 2004 ne sont pas les mêmes individus que ceux qui formaient l'ensemble désigné ainsi en 1999. Les deux enquêtes comptent pour une catégorie donnée des individus différents. En effet chacune des catégories de 2004 additionne des conducteurs venant d'autres catégories d'emplois et des conducteurs qui, en 1999, étaient dans la même.

AS jour 99 ≠ AS jour 04	Conducteurs d'entreprises des « Autres secteurs » de « retour chaque jour » ; 2 groupes différents : l'étaient en 1999 / l'étaient en 2004.
AS absent 99 ≠ AS ab 04	Conducteurs d'entreprises des « Autres secteurs », « absents ≥ 1 nuit » ; 2 groupes différents : l'étaient en 1999 / l'étaient en 2004.
ST jour 99 ≠ ST jour 04	Conducteurs d'entreprises du « Secteur du transport », de « retour chaque jour » ; 2 groupes différents : l'étaient en 1999 / l'étaient en 2004.
ST 1à3 99 ≠ ST 1à3 04	Conducteurs d'entreprises du « Secteur du transport », « absents 1à3 nuits » ; 2 groupes différents : l'étaient en 1999 / l'étaient en 2004.
ST ≥ 4 99 ≠ ST ≥ 4 04	Conducteurs d'entreprises du « Secteur du transport », « absents ≥ 4 nuits » ; 2 groupes différents : l'étaient en 1999 / l'étaient en 2004.
NS jour 99 ≠ NS jour 04	Conducteurs « non salariés » de « retour chaque jour » ; 2 groupes différents : l'étaient en 1999 / l'étaient en 2004.
NS absent 99 ≠ NS abst 04	Conducteurs « non salariés » de « absents ≥ 1 nuit » ; 2 groupes différents : l'étaient en 1999 / l'étaient en 2004.
DWHHEB 99	Durée de travail hebdomadaire en 1999
dw 04	durée de travail hebdo en 2004
	Conducteurs qui sont restés dans les « autres secteurs » même s'ils ont changé d'entreprise ou de poste de travail.
	Conducteurs qui sont restés dans le « secteur du transport » même s'ils ont changé d'entreprise ou de poste de travail.
	Conducteurs qui sont restés « Non salariés » même s'ils ont changé d'entreprise ou de poste de travail.
	Conducteurs ayant changé de « secteur » et ou de « statut » même s'ils ont changé d'entreprise ou de poste de travail.

V. Les évolutions depuis l'enquête de 1999 pour les conducteurs enquêtés en 2004

5.1. Évolution de la structure de la population

Considérons les 245 conducteurs interviewés en 1999 et à nouveau enquêtés en 2004. La répartition des individus selon les différents types de postes de travail se modifie peu entre 1999 et 2004. La population qu'ils constituent en 2004 a la même structure qu'en 1999. Pourtant l'analyse montre que des mouvements, des changements de situation des individus se sont produits. Leur description est instructive.

Tableau 13 : Répartition des conducteurs en 1999 et 2004 selon les « situations les catégories de postes de travail :

	1999	2004	Rappel enq99
« Autres secteurs », « retour jour »	23%	21%	25%
« Autres secteurs », « absents \geq 1 nuit »	4%	4%	3%
« Secteur du transport », « retour jour »	35%	38%	33%
« Secteur du transport », « absents 1à3 nuits »	13%	12%	12%
« Secteur du transport », « absents \geq 4 nuits »	20%	20%	23%
« Non salariés », « retour jour »	2%	3%	3%
« Non salariés », « absents \geq 1 nuit »	3%	2%	2%
Ensemble	100% (245)	100% (245)	100% (1006)

Entre 1999 et 2004, la population des « autres secteurs » s'est un peu réduite (de 27% à 25%), tandis que celle des conducteurs du secteur du transport de « retour chaque jour » a augmenté en valeur relative (de 35% à 38%). Les populations, des conducteurs « absents plusieurs nuits » du « secteur du transport » et des « non-salariés » bougent très peu (elle diminue un tout petit peu pour les premiers et augmente très peu pour les seconds).

Entre 1999 et 2004 la répartition selon les catégories de postes des 245 conducteurs enquêtés deux fois est stable. Les petits changements dans la structure finale sont le fruit mouvements dont l'analyse est instructive.

Tableau 14: Structure de la population selon l'évolution des situations entre 1999 et 2004

	AS J 04	AS ab 04	ST J 04	ST 1à3 04	ST \geq 4 04	NS J 04	NS ab 04	Total 99
AS jour 99	45		8	1		2		56
AS absent 99	2	8	1					11
ST jour 99	5	1	66	10	3			85
ST 1à3 99			9	13	9			31
ST +4 99			8	4	36		1	49
NS jour 99						5	1	6
NS absent 99				2		1	4	7
Total Enq2004	52	9	92	30	48	8	6	245

Trois grands groupes d'itinéraires peuvent être distingués : Les conducteurs qui n'ont pas changé de type de travail ni de secteur d'activité entre 1999 et 2004, ceux qui ont changé de

type de travail sans changer de secteur et ceux enfin qui ont changé et de travail et de secteur d'activité.

• **72% des conducteurs restent dans le même secteur avec le même type d'emploi⁹** :

Le cumul des effectifs de la diagonale décrit les situations semblables termes à termes en 1999 et 2004. La majorité des conducteurs occupe un poste semblable dans le même secteur.

Ainsi ramenées au total de chaque sous-groupe les proportions de conducteurs dont la situation est semblable en 1999 et en 2004, sont :

- 87% des conducteurs des « autres secteurs »,
- 68% des conducteurs du « secteur du transport »
- 63% des « non-salariés ».

Dans le secteur du transport, les conducteurs de « retour chaque jour » et les « absents quatre nuits ou plus », oscillent autour de la proportion moyenne (72%) avec, respectivement, 72% et 75% de conducteurs stables. Mais les conducteurs « absents une à trois nuits » sont moins de la moitié, 43%, à avoir gardé la même situation qu'en 1999.

• **19% des conducteurs changent de type d'emploi mais restent dans le même secteur** :

Presque un conducteur sur dix a changé de poste en restant dans le même secteur. Dans les « autres secteurs », un très petit nombre de mouvements internes alimente chacun des types de postes dont il se compose (3%), tandis que le quart des postes du « secteur du transport » (25%) est alimenté par un mouvement de changement de poste dans le même secteur. Cette proportion est beaucoup plus faible pour les « non-salariés » (14%).

• **9% des conducteurs changent de secteur** :

Moins d'un conducteur sur dix a changé de secteur. Parmi eux, la grande majorité garde le même type de poste, à peine un sur cent a changé à la fois de secteur et de poste. Près, d'un dixième, des conducteurs des entreprises des « autres secteurs », était, en 1999, conducteur de « retour chaque jour » du « secteur du transport ». Dans les entreprises du « secteur du transport », un peu moins d'un conducteur sur seize venait des « autres secteurs » et un sur cent était « non - salarié » en 1999. Les trois quarts des « nouveaux venus » dans le « secteur du transport » étaient conducteurs de « retour chaque jour », dans les « autres secteurs ».

Pour les conducteurs restés dans le métier (ou enquêtés en 1999 et en 2004), il existe une relative « stabilité » exprimée en termes d'appartenance sectorielle (distinction compte propre / compte d'autrui) et de type de poste de travail (distinction, retour chaque jour / absent au moins une nuit – dont « absent 1 à 3 nuits » et « absent 4 nuits ou plus »)-. La « stabilité » est plus forte dans les « autres secteurs » que dans le « secteur du transport » et que parmi les « non-salariés ».

Dans le « secteur du transport », les conducteurs « absents une à trois nuits » connaissent les plus forts taux de mouvement; le groupe le plus stable est celui des conducteurs « absents

⁹ Ils seraient 77,5%, soit 5,3% de plus si l'on considérait que les conducteurs du « secteur du transport » passant de la situation « absente une à trois nuits » à la situation « absent quatre nuits ou plus » ou inversement étaient comptabiliser comme conducteurs gardant la même situation de « conducteurs absents » !

quatre nuits ou plus », les conducteurs de « retour chaque jour » restant proches de la moyenne. Ainsi, dans le secteur du transport :

- Le groupe des conducteurs « absents une à trois nuits » est davantage constitué de conducteurs antérieurement « de retour chaque jour », plus du tiers (37%) que de conducteurs « absents au moins une nuit », le cinquième (20%). Le solde est composé des conducteurs n'ayant pas bougé (43%).
- Le groupe des conducteurs « absents quatre nuits ou plus », à l'inverse, est davantage alimenté par l'arrivée de conducteurs antérieurement « absents une à trois nuits », près d'un sur cinq (19%), que par des conducteurs de « retour chaque jour », un peu plus d'un sur vingt (6%), les trois quarts n'ont pas bougé (75%).
- Le groupe des conducteurs de « retour chaque jour » est composé pour un peu moins du cinquième de conducteurs antérieurement « absents au moins une nuit » issus du même secteur (18%), pour un peu moins d'un dixième de conducteurs « de retour chaque jour » des « autres secteurs » (9%), et pour un peu plus de sept dixième de conducteurs déjà conducteurs de retour chaque jour en 1999 (72%).

5.2. La durée du travail et son évolution entre 1999 et 2004 :

En 2004, les durées hebdomadaires de travail des conducteurs ayant le même type d'emploi dans les deux enquêtes (chiffres de la diagonale, en gros) sont à des niveaux nettement inférieurs à ceux de 1999 excepté pour les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » du « secteur du transport » (cf. tableau 15).

Tous les groupes voient une décreue significative de la durée du travail sauf les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » (cf. tableau 16).

Tableau 15 : Durée du travail en 2004 selon les itinéraires des conducteurs

	AS J 04	AS ab 04	ST J 04	ST 1à3 04	ST ≥4 04	NS J 04	NS ab 04
<i>AS jour 99</i>	38,4 h		40,6 h	(56,6 h)		(60,0 h)	
<i>AS absent 99</i>	(44,9 h)	40,7 h	(40,0 h)				
<i>ST jour 99</i>	(41,0 h)	(44,5 h)	46,0 h	48,0 h	(55,8 h)		
<i>ST 1à3 99</i>			48,1 h	47,5 h	51,1 h		
<i>ST +4 99</i>			43,1 h	(51,6 h)	54,9 h		(50,0 h)
<i>NS jour 99</i>						(50,3 h)	(50,8 h)
<i>NS absent 99</i>				(47,5 h)		(47,8 h)	(56,8 h)
dw 2004	38,9 h	41,2 h	45,4 h	48,5 h	54,2 h	52,4 h	54,7 h

Tableau 16 : Différences entre les durées de travail en 1999 et 2004 en fonction des changements ou de la stabilité des situations des conducteurs.

	AS J 04	AS ab 04	ST J 04	ST 1à3 04	ST ≥4 04	NS J 04	NS ab 04
<i>AS jour 99</i>	- 4,9 h *		- 2,9 h				
<i>AS absent 99</i>		- 2,1 h					
<i>ST jour 99</i>			- 3,4 h *	- 0,9 h			
<i>ST 1à3 99</i>			- 4,5 h	- 6,4 h *	- 1,7 h		
<i>ST +4 99</i>			- 10,1 h *	n=4	+ 2,2 h		
<i>NS jour 99</i>							
<i>NS absent 99</i>							
Total Enq2004	- 4,4 h	(- 0,1 h)	- 3,9 h	- 3,1 h	0 h	(+ 4 h)	(+ 0,7 h)

Pour être tout à fait précis, la baisse de la durée hebdomadaire de travail des conducteurs de « retour chaque jour » du « secteur du transport » travaillant au moins cinq jours dans la semaine lors des deux enquêtes est attestée. Ils travaillaient 50,7h en 1999 et 47,5h en 2004. Par contre la baisse de la durée moyenne de leurs amplitudes n'est pas significative (10,7h en 1999 pour 10,2h en 2004).

Les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » du « secteur du transport », travaillant au moins cinq jours lors des deux enquêtes, ont des durées de travail hebdomadaires, équivalentes à ces deux dates (55,7h). La durée moyenne de leurs amplitudes, elle aussi, ne bouge pas entre les deux dates (11,8h).

VI. Le travail des conducteurs a-t-il évolué ?

Deux types d'informations peuvent être analysés dans cette perspective. D'une part les informations sur le temps de travail et les différentes activités qui le composent recueillies dans les « carnets de temps », d'autre part, le jugement des conducteurs eux-mêmes recueilli par l'enquêteur dans le questionnaire rempli en face à face, lors de la visite de récupération des « carnets de temps ».

6.1. Les informations sur l'organisation temporelle du travail :

Calculées au niveau global, les durées moyennes de travail des conducteurs des « autres secteurs » et des conducteurs du « secteur du transport », continuent de baisser.

Néanmoins si, dans les « autres secteurs », cela est sans ambiguïté, des résultats plus contrastés marquent les différents sous-groupes du « secteur du transport ». Ainsi en 2004, les conducteurs :

- « de retour chaque jour » connaissent une petite baisse de la durée de travail,
- « absents une à trois nuit » voient leur durée de travail baisser sérieusement,
- « absents quatre nuits ou plus » gardent, une durée de travail du niveau de 1999.

Ce dernier résultat invite à penser que pour cette catégorie de conducteurs, la tendance à la baisse des durées de travail s'est transformée en une stagnation. Cela est vrai pour ceux qui ont pu participer à l'enquête de 2004. Mais cela cache mal la réalité du phénomène plus complexe qui est en jeu.

Ainsi, en 1999 la durée moyenne de travail, des conducteurs « absents quatre nuits ou plus », « ré - enquêtés en 2004 », était inférieure à celle de l'ensemble du groupe, composé de ceux qui ont participé à l'enquête de 2004 et de ceux qui n'y ont pas participé! Ainsi, les conducteurs « absents quatre nuits et plus », comptant au moins cinq jour de travail par semaine, travaillaient 58,2h. À la même époque en 1999, les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » « non retrouvés » ou « ne participant pas » à l'enquête de 2004 travaillaient 58,9h, tandis que les enquêtés de 2004 travaillaient 55,7h ! Cela souligne l'existence du lien entre le départ du métier et la durée « trop forte de travail. Ce lien est attesté dans l'étude des variables de mobilité professionnelle menée dans les différentes enquêtes antérieures de l'INRETS. L'analyse de leurs résultats montre, à chaque fois, que les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » ou les « grands routiers » ont de plus forts taux de mobilité que les autres conducteurs.

Ainsi, ceux qui restent dans le métier ne voient pas systématiquement leurs durées de travail augmenter au cours du temps. Ne seraient-ce pas précisément ceux qui réussissent à trouver des situations dans lesquelles le compromis entre le niveau de salaire et le temps de travail est acceptable qui restent dans le métier ? Comme globalement ils travailleraient moins que l'ensemble du groupe des conducteurs « absents quatre nuits ou plus » de l'enquête antérieure, de 1999, ne faut-il pas se demander si la baisse globale des durées de travail ne résulterait pas autant des changements dans la composition de la population que produit la mobilité professionnelle des conducteurs « grands routiers » que des transformations des « manières d'utiliser le temps pour la production » ?

Néanmoins y compris pour les conducteurs « absents quatre nuits et plus », un certain nombre d'éléments structurant le temps de travail s'inscrivent dans la réalité et favorisent le maintien d'une tendance à la baisse qui, à l'exception des « non-salariés », est attestée pour la plupart des groupes.

Ainsi, pour beaucoup des différentes catégories de conducteurs, trois éléments essentiels se sont modifiés au cours des années, depuis la moitié des années quatre-vingt-dix :

- Le nombre de jours de travail hebdomadaire a un peu baissé, montrant ainsi que le cadre global structure ou contraint la tendance à la baisse en écrétant les excès comme le travail du samedi pour terminer le cycle et/ou le travail de nuit pour rattraper le temps perdu durant la journée, (voir tableaux 11 et 12). Les services d'exploitation des entreprises, plus sensibles qu'auparavant aux limites réglementaires, régulent les quotas d'heures des conducteurs et les arrêtent plus facilement en cas de dépassement.
- Les « amplitudes de travail » sont moins nombreuses pour tous les conducteurs excepté les conducteurs du « secteur du transport », « absents quatre nuits ou plus ». Pour tous, elles ont une durée moyenne moins élevée et elles sont moins fréquemment excessives, (voir tableaux 17 et 18).
- Les conditions du repos continuent à s'homogénéiser autour de valeurs plus favorables à l'amélioration de sa qualité. Ainsi dans les cas les moins favorables, le nombre de coupures de moins de neuf heures passent sous la barre d'une pour cinq (voir tableau 19).

L'ensemble de ces facteurs, favorise le mouvement, maintenant largement avancé, d'une large diffusion de normes de « bonne conduite » qui, incluses dans les pratiques quotidiennes favorisent la tendance à la baisse des durées globales. Le jugement des conducteurs présenté dans la partie suivante, à cet égard instructif, nuance le propos.

Tableau 17 : Durée moyenne des amplitudes des conducteurs en 1999 et 2004 :

Conducteurs travaillant \geq dix jours /14			
Unité = amplitude	1999	2004	\neq
Autres secteurs, retour jour	9,7	8,9	*
Autres secteurs, absents	11,2	8,9	*
Autres secteurs, ensemble	9,9	8,9h	*
Secteur transport, retour jour	10,5	10,3	*
Secteur transport, absent 1 à 3 nuits	12,4	11,6	*
Secteur transport, absent \geq 4 nuits	12,8	11,7	*
Secteur transport, ensemble	11,6	10,9	*
Non-salariés, retour jour	11,2	10,9	ns
Non-salariés, absents	12,2	12,4	ns
Non-salariés, ensemble	11,5	11,4	ns
Ensemble	11,1	10,5	*

Tableau 18 : Proportion d'amplitudes de 12 heures ou plus

Conducteurs travaillant \geq dix jours /14 Unité = amplitude	E99 \geq 12 h	E04 \geq 12 h	\neq 2004 - 1999
Autres secteurs, retour jour	13%	10%	-3,0%
Autres secteurs, absent	40%	27%	-13,5%
Secteur transport, retour jour	29%	24%	-4,9%
Secteur transport, absent 1 à 3 nuits	60%	49%	-10,5%
Secteur transport, Absent \geq 4 nuits	65%	58%	-6,9%
Non-salariés, retour jour	46%	42%	-4,0%
Non-salariés, absents	55%	58%	3,1%
Ensemble	39%	33%	-5,5%

Tableau 19 : Proportion des coupures de moins de 9 heures entre deux amplitudes de travail

Champs = coupures ou périodes de repos \leq 16h entre deux journées	Enquête 1999 Repos < 9 h	Enquête 2004 Repos < 9 h	\neq 2004 -1999
Autres secteurs, retour jour	17%	15%	-2,9%
Autres secteurs, absents	18%	13%	-4,2%
Secteur transport, retour jour	16%	11%	-5,0%
Secteur transport, absent 1 à 3 nuits	16%	10%	-6,0%
Secteur transport, Absent \geq 4 nuits	22%	17%	-4,7%
Non-salariés, retour jour	17%	12%	-5,1%
Non-salariés, absents	22%	12%	-10,2%
Ensemble	18%	13%	-4,7%

6.2. Le jugement des conducteurs sur leur travail :

Un ensemble de questions étaient posées aux conducteurs dans la perspective de solliciter leur jugement en comparant leur situation en 2004 avec celle de 1999.

Plusieurs points étaient comparés, le niveau de salaire, celui des horaires de travail, de la durée d'attente, des conditions du repos et la prévisibilité des retours chez soi, les contraintes ou obligations liées à l'entreprise, l'éventuelle pression des clients, le niveau de stress de fatigue... Enfin des jugements globaux sur la comparaison des deux situations étaient sollicités.

À l'exception d'un certain nombre de cas qui seront mentionnés, la situation de 2004 est considérée équivalente à celle de 1999 par la majorité des répondants. Néanmoins des minorités intéressantes se fixent sur des jugements montrant une amélioration ou une détérioration de la situation. L'analyse qui suit prend pour base les réponses des 181 conducteurs qui n'ont pas changé de catégorie entre 1999 et 2004 afin que les réponses ne renvoient pas à des changements de type de poste de travail trop marquants.

- La durée du travail est la même que cinq ans auparavant :

Tel est le jugement de la majorité des conducteurs (56%). Mais des minorités significatives, 40% des conducteurs des « autres secteurs » pour 33% des conducteurs du « secteur du transport » trouvent que la durée du travail a baissé.

Tableau 20 : Comparaison 2004-1999 : durée hebdomadaire de travail

<i>Total effectifs</i>	Q319S4	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent ≥ 4 nuits
4	Beaucoup plus élevé	0%	3%	2%	3%
16	Plus élevé	8%	9%	9%	10%
101	Equivalent ou presque	53%	55%	56%	69%
60	Moins élevé	40%	33%	33%	18%
181	[NSP]	100%	100%	100%	100%

Tableau 21 : Comparaison 2004-1999 : salaire horaire

<i>Total effectifs</i>	Q319S1	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent ≥ 4 nuits
8	Beaucoup plus élevé	8%	4%	4%	3%
77	Plus élevé	53%	41%	43%	26%
70	Equivalent ou presque	38%	40%	39%	46%
26	Moins élevé	3%	16%	14%	26%
181	Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 22 : Comparaison 2004-1999 : durée des attentes chez les clients

<i>Total effectifs</i>	Q319S5	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport retour jour	Secteur transport absent
4	Beaucoup plus élevé	0%	3%	2%	1%	5%
21	Plus élevé	10%	12%	12%	8%	18%
117	Equivalent ou presque	80%	58%	65%	62%	54%
35	Moins élevé	5%	25%	19%	26%	23%
4	[NSP]	5%	2%	2%	3%	0%
181	Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 23 : Comparaison 2004-1999 : prévision des moments où vous serez chez vous

<i>Total effectifs</i>	Q319S9	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>
6	Beaucoup plus élevé	3%	4%	3%
36	Plus élevé	15%	23%	20%
120	Equivalent ou presque	78%	61%	66%
19	Moins élevé	5%	12%	10%
181	Total	100%	100%	100%

Tableau 24 : Comparaison 2004-1999 : temps de repos entre 2 jours de travail

<i>Total effectifs</i>	Q319S6	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent	Secteur transport absent ≥ 4 nuits
3	Beaucoup plus élevé	0%	2%	2%	0%	0%
37	Plus élevé	15%	22%	20%	32%	33%
124	Equivalent ou presque	85%	64%	69%	59%	62%
15	Moins élevé	0%	10%	8%	9%	5%
2	[NSP]	0%	2%	1%	0%	0%
181	Total	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 25 : Comparaison 2004-1999 : temps pour votre vie privée

<i>Total effectifs</i>	Q319S8	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent	Secteur transport retour jour
7	Beaucoup plus élevé	3%	5%	4%	2%	7%
51	Plus élevé	43%	24%	28%	20%	27%
104	Equivalent ou presque	50%	60%	57%	70%	53%
19	Moins élevé	5%	11%	10%	9%	12%
181	Total	100%	100%	100%	100%	100%

Dans ce dernier secteur cependant, les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » sont moins d'un sur cinq (18%) à considérer que la durée du travail a baissé et presque sept sur dix (69%) qu'elle est restée la même ! (Tableau 20)

- Les conducteurs des « autres secteurs » considèrent plus souvent que les salaires ont augmenté, que les conducteurs du « secteur du transport » :

Les salaires auraient augmenté pour 61% de conducteurs des « Autres secteurs » pour seulement 45% des conducteurs du « secteur du transport ». Dans ce « secteur », une proportion significative de conducteurs considère que les salaires sont stagnants (40%), davantage que les salaires ont augmenté (45%) et peu qu'ils ont diminué (16%). Mais, pour les conducteurs « absents quatre jours ou plus » la plus forte proportion trouve que les salaires n'ont pas bougé (46%), le reste se répartit de façon presque égale entre ceux qui trouvent qu'ils ont augmenté (29%) et ceux qui, au contraire, considèrent qu'ils ont diminué (26%). (Tableau 21)

- Dans leur majorité, les conducteurs trouvent que les divers éléments relatifs à l'organisation de leur temps n'ont pas bougé entre 1999 et 2004. Néanmoins de petites tendances apparaissent :

- La « durée d'attente » est majoritairement considérée comme équivalente à celle de 1999. Mais la proportion de ceux qui la considèrent comme moins élevée atteint le quart de l'effectif des conducteurs de « retour chaque jour » du secteur du transport et largement plus du double de ceux qui considèrent ces temps comme plus importants (9%). A contrario, les conducteurs « absents plus d'une nuit par semaine » du « secteur du transport » considèrent majoritairement que les choses n'ont pas changé (54%) et se divisent en deux blocs égaux (23% et 23%) pour dire que ces durées ont augmentées ou diminuées. (Tableau 22)
- La prévision des retours chez soi serait égale pour la très grande majorité, 78%, des conducteurs des « autres secteurs » et une majorité un peu moindre, 61%, des conducteurs du « secteur du transport ». Dans le transport, ils sont deux fois plus nombreux à considérer la prévisibilité des retours plus élevée, 27%, que moins élevée qu'auparavant, 12%. (Tableau 23)
- Le temps de repos entre deux journées de travail n'aurait pas changé pour la très grande majorité des conducteurs des « autres secteurs », 85%, et du « secteur du transport », 64% et seulement 59% des conducteurs « absents au moins une nuit » de ce secteur ! Près du quart des conducteurs du « secteur du transport » dans leur ensemble et le tiers des conducteurs « absents quatre nuits ou plus » considère avoir davantage de temps entre deux journées de travail. (Tableau 24)
- Le temps disponible pour la vie privée serait égal pour 50% et supérieur pour 46% des conducteurs des « autres secteurs », respectivement, 60% et 29% pour ceux du « secteur du transport ». Pour les conducteurs de ce secteur « absents au moins une nuit », ce temps serait équivalent pour 70% d'entre eux et plus élevé pour 22%. Tandis que les conducteurs de « retour chaque jour » sont un tiers (34%) à trouver le temps de la vie privée plus élevé et un peu plus de la moitié (53%) à considérer qu'il est égal à ce qu'il était cinq ans auparavant. (Tableau 25)

Tableau 26: Comparaison 2004-1999 : organisation de l'entreprise

<i>Total effectifs</i>	Q321	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>
0	Meilleure	0%	0%	0%
57	Equivalente	20%	35%	31%
94	Moins bonne	65%	47%	52%
30	[NSP]	15%	18%	17%
181	Total	100%	100%	100%

Tableau 27: Comparaison 2004-1999 : ordres ou consignes du service d'exploitation

<i>Total effectifs</i>	Q320S2	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent \geq 4 nuits
9	Beaucoup plus	5%	5%	5%	8%
47	Plus	23%	28%	26%	36%
106	Autant	65%	54%	59%	41%
18	Moins	8%	12%	10%	15%
1	[NSP]	0%	1%	1%	0%
181	Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 28: Comparaison 2004-1999 : Rendre des comptes au répartiteur ou dispatcheur

<i>Total effectifs</i>	Q322S3	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent \geq 4 nuits
10	Beaucoup plus souvent	5%	6%	6%	8%
30	Plus souvent	20%	16%	17%	21%
116	Aussi souvent	68%	60%	64%	56%
22	Moins souvent	5%	16%	12%	15%
3	[NSP]	3%	2%	2%	0%
181	Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 29: Comparaison 2004-1999 : Contrôler la marchandise

<i>Total effectifs</i>	Q322S2	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent \geq 4 nuits
15	Beaucoup plus souvent	5%	10%	8%	13%
34	Plus souvent	18%	19%	19%	18%
106	Aussi souvent	70%	53%	59%	54%
22	Moins souvent	8%	15%	12%	10%
4	[NSP]	0%	3%	2%	5%
181	Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 30: Comparaison 2004-1999 : Faire la manutention de la marchandise

<i>Total effectifs</i>	Q322S1	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent \geq 4 nuits
15	Beaucoup plus souvent	13%	8%	8%	10%
24	Plus souvent	8%	13%	13%	10%
95	Aussi souvent	68%	47%	52%	44%
45	Moins souvent	13%	30%	25%	36%
2	[NSP]	0%	2%	1%	0%
181	Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 31: Comparaison 2004-1999 : exigence des clients

<i>Total effectifs</i>	Q320S1	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent \geq 4 nuits
39	Beaucoup plus	18%	23%	22%	36%
71	Plus	35%	40%	39%	36%
55	Autant	30%	29%	30%	23%
8	Moins	5%	5%	4%	5%
8	[NSP]	13%	2%	4%	0%
181	Total	100%	100%	100%	100%

• Les éléments relatifs au contenu et au cadre du travail ne sont pas considérés comme ayant trop bougé entre 1999 et 2004, excepté le niveau d'exigence des clients. Des tendances apparaissent :

- L'organisation de l'entreprise est semblable à ce qu'elle était antérieurement pour 65% des conducteurs des « autres secteurs », meilleure pour 20% d'entre eux. Dans le « secteur du transport », les choses sont beaucoup plus nuancées, puisque 47% des conducteurs pensent que les choses n'ont pas évoluées mais 35% considèrent que l'organisation de l'entreprise est meilleure et 18% moins bonne. (Tableau 26)
- La quantité d'injonctions et de consignes émise par l'entreprise n'aurait pas augmenté pour près des deux tiers (65%) des conducteurs des « autres secteurs et plus de la moitié (54%) de ceux du « secteur du transport ». Mais 28% des conducteurs des « autres secteurs » et 33% de ceux du « secteur du transport » disent qu'il y a davantage d'injonctions et de consignes qu'auparavant. Cela est particulièrement marqué pour les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » dont la majorité de 44% considère que cette quantité a augmenté pour seulement 41% la trouvant équivalente. (Tableau 27)
- Les comptes-rendus aux services d'exploitation des entreprises ne sont pas plus fréquents pour 68% des conducteurs des « autres secteurs » et 60% de ceux du « secteur du transport ». Le quart des conducteurs des « autres secteurs » et 29% des « absents quatre nuits ou plus » du « secteur du transport » trouvent que la fréquence des comptes-rendus a augmenté. Respectivement 5% et 15% trouvent au contraire que cette fréquence a diminué. (Tableau 28)
- Le contrôle de la marchandise se fait dans les mêmes conditions qu'antérieurement pour 70% des conducteurs des « autres secteurs » et 53% des conducteurs du « secteur du transport ». Il est plus fréquent pour un peu plus d'un conducteur sur cinq (23%) dans les « autres secteurs » et pour trois conducteurs sur dix du « secteur du transport » (29% pour l'ensemble et 31% des « absents quatre nuits ou plus »). Deux fois moins de conducteurs considèrent que ces contrôles sont, moins fréquents (8% dans les « autres secteurs », 15% dans le « transport »). (Tableau 29)
- La fréquence de la réalisation des opérations de manutention n'est pas plus forte pour 68% des conducteurs des « autres secteurs » et 47% des conducteurs du « secteur du transport ». Un conducteur sur cinq (21%) de ce secteur considère que c'est plus fréquent. Mais 13% des conducteurs des « autres secteurs » et 30% de ceux du « secteur du transport » et un tiers (36%) des « absents quatre nuits ou plus » trouvent qu'ils font moins souvent de la manutention. (tableau 30)
- La pression des clients sur les délais est plébiscitée comme ayant fortement progressé par 53% des conducteurs des « autres secteurs », 63% des conducteurs du « secteur du transport » et 72% des « absents quatre nuits ou plus » de ce secteur. Parmi ces derniers, 36% disent que les clients sont « beaucoup plus exigeants sur les délais », 36% qu'ils le sont simplement plus. (Tableau 31)

Tableau 32 : Comparaison 2004-1999 : Se sentir stressé

<i>Total effectifs</i>	Q322S4	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent \geq 4 nuits
15	Beaucoup plus souvent	3%	11%	8%	8%
30	Plus souvent	13%	17%	17%	31%
83	Aussi souvent	50%	42%	46%	31%
52	Moins souvent	35%	29%	29%	28%
1	[NSP]	0%	1%	1%	3%
181	Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 33 : Comparaison 2004-1999 : Ressentir de la fatigue

<i>Total effectifs</i>	Q322S5	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent \geq 4 nuits
11	Beaucoup plus souvent	5%	7%	6%	10%
62	Plus souvent	35%	34%	34%	41%
75	Aussi souvent	48%	40%	41%	28%
33	Moins souvent	13%	19%	18%	21%
181	Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 34 : Comparaison 2004-1999 : Faire ce métier vous paraît

<i>Total effectifs</i>	Q323	Autres secteurs ensemble	Secteur transport ensemble	<i>Total</i>	Secteur transport absent \geq 4 nuits
4	Beaucoup moins difficile	3%	2%	2%	5%
45	Moins difficile	20%	28%	25%	31%
60	Aussi difficile	38%	32%	33%	23%
71	Plus difficile	40%	37%	39%	41%
1	[NSP]	0%	1%	1%	0%
181	Total	100%	100%	100%	100%

• Les effets de ces différents éléments sur le stress, la fatigue et l'appréciation globale de la comparaison des situations en 1999 et 2004 sont contrastés.

- Le niveau de stress serait semblable pour 50% des conducteurs des « autres secteurs » et 42% de ceux du « secteur du transport ». Dans les « autres secteurs », 16% se sentent plus souvent stressés et 35% moins souvent. Tandis que dans le « secteur du transport », il y a autant de conducteurs à se sentir moins souvent stressés, 29%, qu'à se trouver plus souvent stressés, 28%. Cela est particulièrement marqué pour les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » dont 39% se disent plus souvent stressés, 31% également et 28% moins souvent. (Tableau 32)
- L'état de fatigue est plus souvent ressenti qu'auparavant par une petite majorité de conducteurs du « secteur du transport » 41% et 51% des « absents quatre nuits ou plus », respectivement 19% et 21% le ressentent moins souvent, le ressenti étant égal pour 40% et 28% d'entre eux. Dans les « autres secteurs », 40% ressentent plus souvent l'état de fatigue, 13% moins souvent et 48% pas plus ni moins souvent. (Tableau 33)

• Le métier, serait-il plus difficile qu'auparavant ?

- Le métier serait plus dur pour 40% des conducteurs des « autres secteurs ». 23% le trouvent moins difficile et 38% sans changement.
- Plus d'un tiers des conducteurs du « secteur du transport », 37%, et 41% des « grands routiers » le trouvent plus difficile mais, respectivement 30% et 36% considèrent qu'il est plus facile, pour 32% et 23% qui ne trouvent pas de changement sur le plan de la difficulté du métier. (Tableau 34)

Si, le plus souvent, excepté pour la pression des clients, plus fréquemment ressentie, les conducteurs considèrent que les choses ne sont pas différentes de ce qu'elles étaient en 1999, il existe souvent une minorité significative qui considère que divers éléments se sont améliorés et plus rarement détériorés.

Conclusion générale

Au total à cinq ans d'intervalle, il faut constater une grande volatilité de l'échantillon des conducteurs de 1999 composé de 1006 personnes, puisque que quatre sur dix d'entre eux (42%) seulement ont pu être contacté pour participer à l'enquête de 2004.

L'enquête visait principalement les conducteurs encore en activité. Mais tous les conducteurs de 1999 retrouvés en 2004 étaient concernés et ceux qui avaient quitté la profession depuis l'enquête de 1999 étaient interviewés sur leur nouvelle situation.

De la sorte l'ensemble de l'enquête a pu porter sur 106 individus ayant quittés la profession et 312 conducteurs en activité. Une majorité de ces derniers, 245, a accepté de participer à l'enquête avec « carnet de temps » sur leurs conditions temporelles de travail et leur carrière.

Malgré les « pertes en ligne », très importantes, liées au temps entre les deux enquêtes (de 1999 à 2004), un certain nombre d'informations intéressantes issues de l'ensemble de ce travail sont de nature à éclairer certains des débats relatifs à l'évolution des conditions temporelles de travail des conducteurs professionnels.

Sous la condition que les transformations, fortes en nombre, mais relativement faibles en structure, des échantillons ne soient pas rédhibitoires, un certain nombre d'éléments qui apparaissent peuvent être, assez fondés pour guider la réflexion :

- Un peu plus du tiers des présents en 1999 participe à l'ensemble des enquêtes de 2004 comprenant celle concernant ceux qui ont quitté le métier et l'enquête avec « carnet de temps » auprès des conducteurs en activité (351 c'est-à-dire, 35%).

Statut social et postes de travail des conducteurs enquêtés cinq ans après :

Retraités	9%
Chômeurs	5%
Emplois autres que conducteur de PL	16%
Conducteurs des Autres secteurs, de retour chaque jour	15%
Conducteurs des Autres secteurs, absents ≥ 1 nuit	3%
Conducteurs du Secteur du transport, de retour chaque jour	26%
Conducteurs du Secteur du transport, absents 1 à 3 nuits	9%
Conducteurs du Secteur du transport, absents ≥ 4 nuits	14%
Conducteurs non salariés de retour chaque jour	2%
Conducteurs non salariés, absents ≥ 1 nuit	2%
Ensemble enquête 2004	100% (351)

- Lors de la constitution de l'échantillon réduit de l'enquête avec « carnet de temps », comprenant 245 individus, les plus « volatiles » ont été les conducteurs du « secteur du transport », « absents quatre nuit ou plus ». Un cinquième d'entre eux a été retrouvé et est encore conducteur, après cinq ans (21%), tandis que le quart, et plus du quart, des conducteurs, du même secteur, « absents une à trois nuits » (26%) et de « retour chaque jour » (28%) sont là en 2004.

- Les conducteurs de 1999 ayant changé de situation sont en majorité dans d'autres professions, pour un tiers retraités et pour le reste chômeurs ou inactifs. Ceux qui sont issus du « secteur du transport » sont plus souvent retraités, ceux des « autres secteurs »

sont plus souvent actifs salariés dans d'autres professions. Environ un quart d'entre les actifs et les chômeurs envisagent de redevenir conducteurs de poids lourds, comme une éventualité plausible.

- Les conducteurs restés dans le métier ont dans leur grande majorité gardé le même type d'emploi. Ceux qui ont changé l'ont fait essentiellement à l'intérieur du même secteur d'activité afin de passer d'un poste de « retour chaque jour » à un poste « absent une à trois nuits » ou inversement. Les conducteurs du « secteur du transport » sont plus mobiles que ceux des « autres secteurs ».

- La durée de travail a diminué de façon significative pour les conducteurs des « autres secteurs ».

- Les conducteurs du « secteur du transport » pris dans leur ensemble connaissent aussi une baisse de la durée de travail. Mais le mouvement est très différencié pour les différents sous-groupes de conducteurs. Ce sont les conducteurs « absents trois nuits ou plus qui connaissent la plus forte diminution. Et c'est cette diminution qui amène l'ensemble du secteur à en connaître une. La durée de travail des conducteurs de « retour chaque jour » diminue elle aussi mais de manière moins tranchée. Mais, les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » ne connaissent pas de baisse mais une stagnation de leur durée de travail.

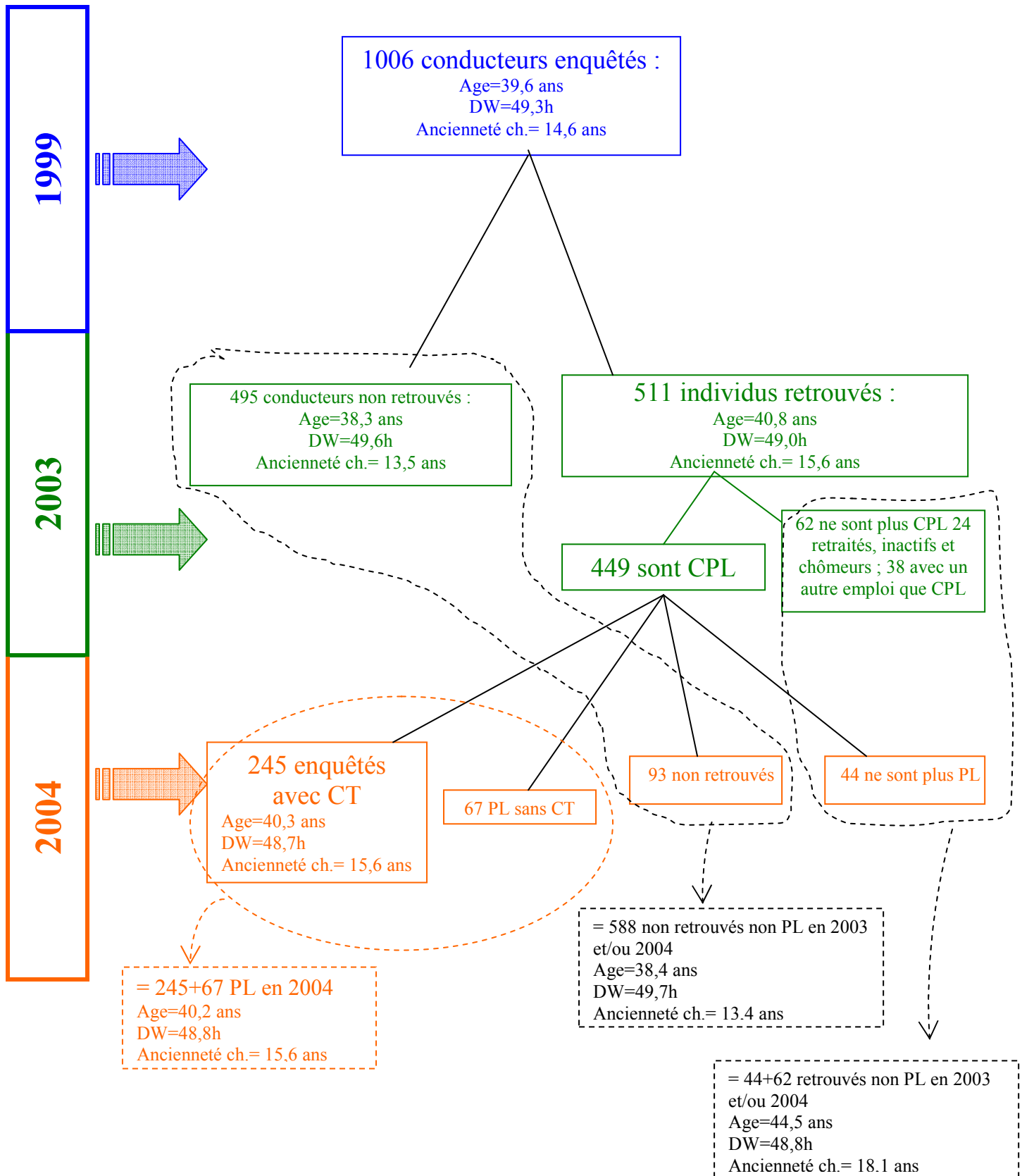
- Les éléments qui favorisent la tendance à la baisse des durées de travail semblent s'améliorer. Les durées de attentes qui sont comme des « temps morts » tendent à diminuer ainsi que les durées des amplitudes. Par contre la fréquence de repos plus long augmente. Cela rendrait optimiste sur le maintien d'une tendance à l'amélioration des conditions de travail si de trop nombreuses exceptions ne semblaient la contredire.

- Les conducteurs nuancent en effet ce regard, qui pourrait paraître comme trop optimiste. Ils considèrent que les choses n'ont pas réellement bougé depuis cinq ans. Sauf pour la pression des clients, ils considèrent majoritairement que les divers éléments sont semblables en 2004 à ce qu'ils étaient en 1999. Pourtant, des minorités significatives trouvent que les choses ont changé. Pour beaucoup d'éléments, dans presque tous les cas, les conducteurs « absents quatre nuits ou plus » du « secteur du transport » considèrent que les choses ont empiré, notamment lorsqu'il s'agit d'éléments remettant en cause l'autonomie qu'ils trouvaient dans le travail !

ANNEXES

Annexes 1 : graphiques ...au fil des enquêtes...

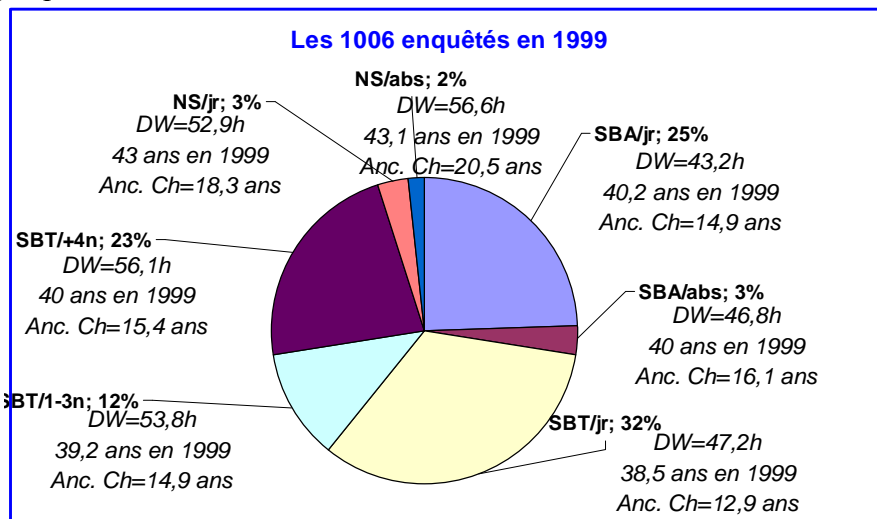
Caractéristiques (de 1999) des populations au fil des enquêtes



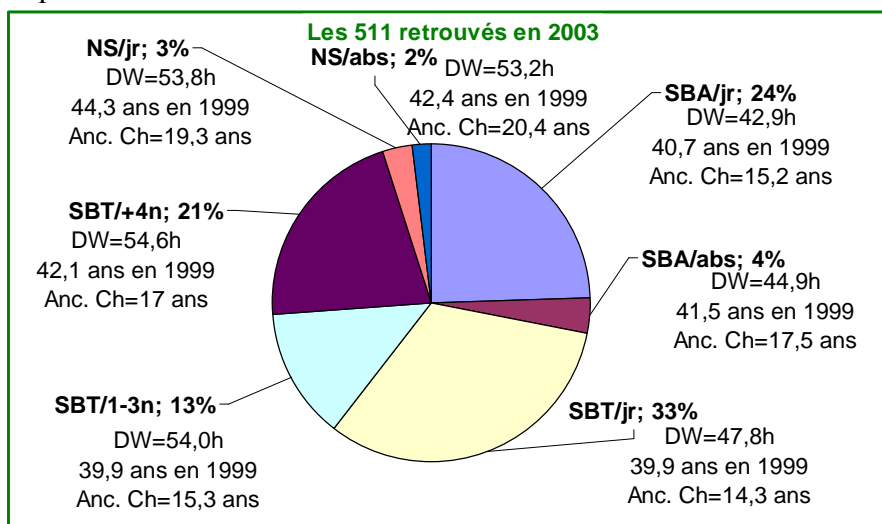
Caractéristiques, mesurées en 1999, des populations de conducteurs au fil des enquêtes

Les conducteurs sont classés selon leurs répartitions dans les catégories de 1999

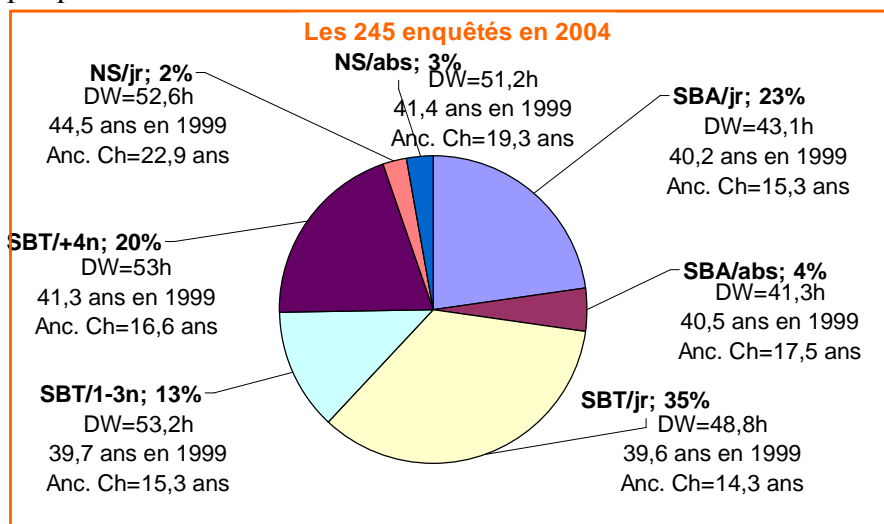
Graphique A1 :



Graphique A2 :

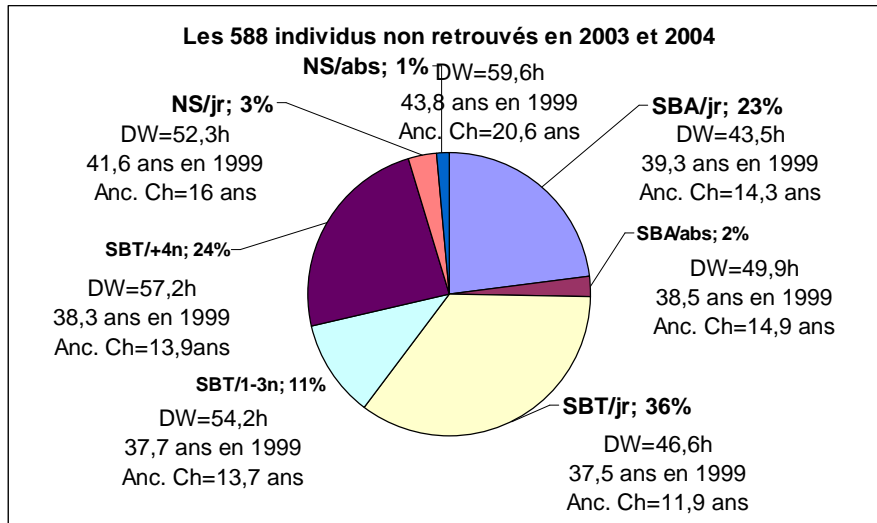


Graphique A3 :

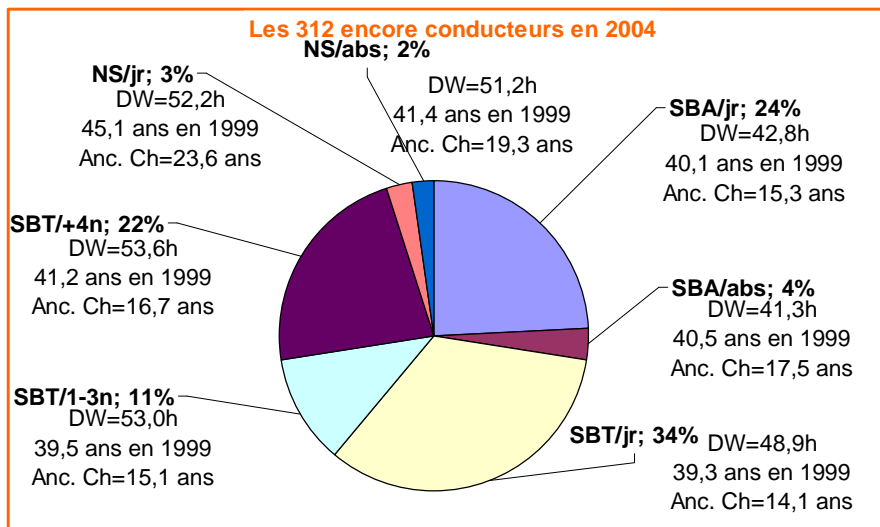


Caractéristiques (de 1999) des populations au fil des enquêtes Selon les catégories de conducteurs de 1999

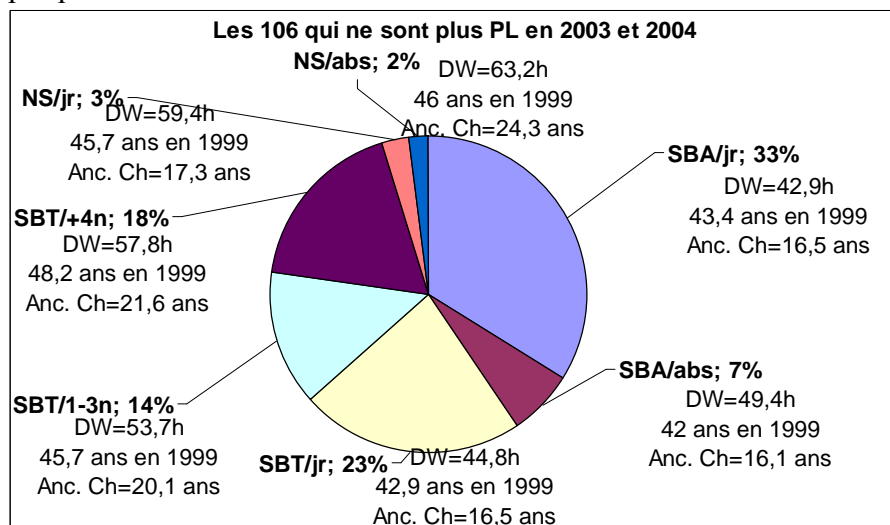
Graphique A4 :



Graphique A5 :



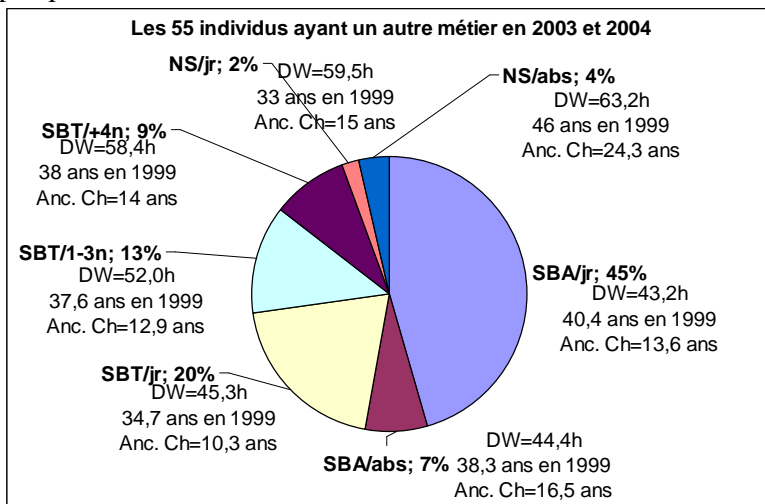
Graphique A6 :



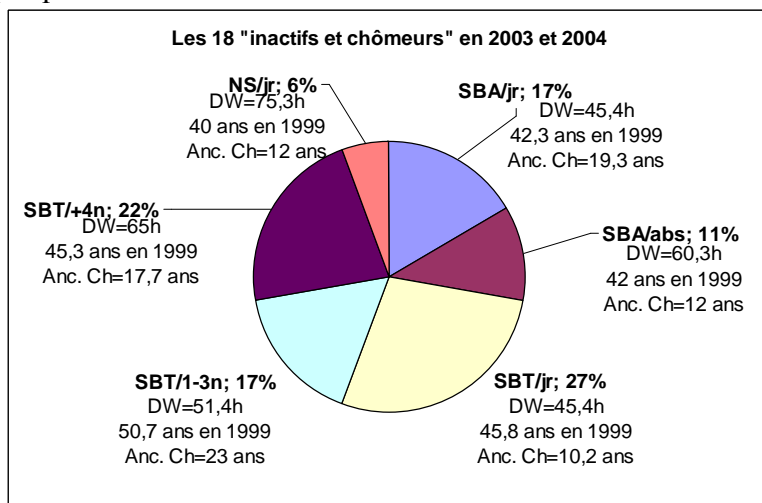
Caractéristiques (de 1999) des populations retrouvés mais qui ne sont plus PL

Selon les catégories de conducteurs de 1999

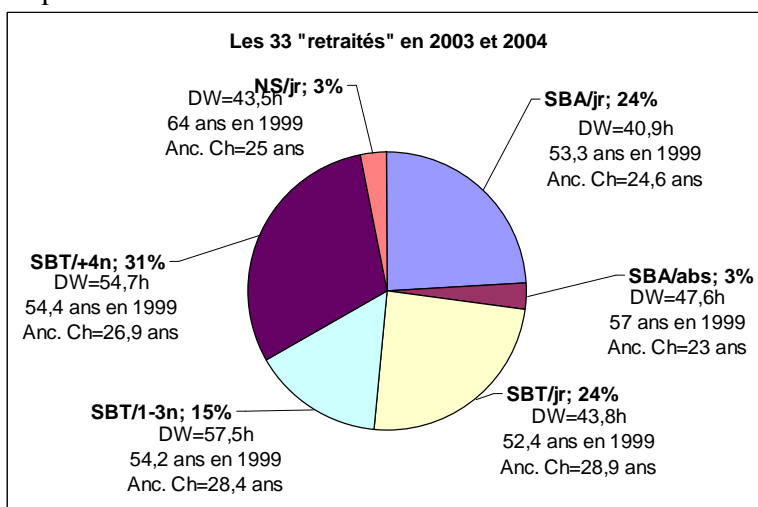
Graphique A7 :



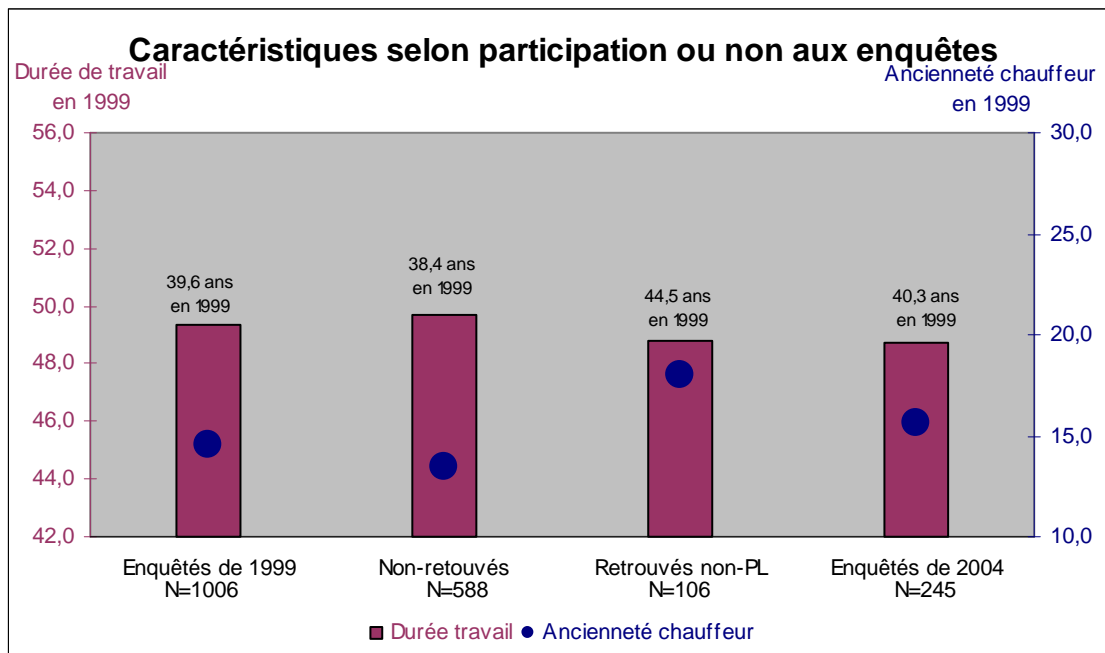
Graphique A8



Graphique A9 :



Caractéristiques (de 1999) des populations selon leurs participations ou non aux enquêtes



Annexes 2 : tableaux selon les évolutions de situations entre 1999 et 2004

Tableau B1: Durée du travail en 2004 selon les itinéraires des conducteurs

	AS J 04	AS ab 04	ST J 04	ST 1à3 04	ST ≥4 04	NS J 04	NS ab 04	DWHHEB 99	dw 04
AS jour 99	38,4 h		40,6 h	(56,6 h)		(60,0 h)		43,1 h	39,8 h
AS absent 99	(44,9 h)	40,7 h	(40,0 h)					41,3 h	41,4 h
ST jour 99	(41,0 h)	(44,5 h)	46,0 h	48,0 h	(55,8 h)			48,8 h	46,3 h
ST 1à3 99			48,1 h	47,5 h	51,1 h			53,2 h	48,7 h
ST +4 99			43,1 h	(51,6 h)	54,9 h		(50,0 h)	53,0 h	52,6 h
NS jour 99						(50,3 h)	(50,8 h)	52,6 h	50,3 h
NS absent 99				(47,5 h)		(47,8 h)	(56,8 h)	51,2 h	52,9 h
dw 2004	38,9 h	41,2 h	45,4 h	48,5 h	54,2 h	52,4 h	54,7 h	245	245

Tableau B2: Différences entre les durées de travail en 1999 et 2004 en fonction des changements ou de la stabilité des situations des conducteurs.

	AS J 04	AS ab 04	ST J 04	ST 1à3 04	ST ≥4 04	NS J 04	NS ab 04	dw cat cond 99
AS jour 99	- 4,9 h *		- 2,9 h	n=1		n=2		- 3,3 h
AS absent 99	n=2	- 2,1 h	n=1					(+ 0,1 h)
ST jour 99	n=5	n=1	- 3,4 h *	- 0,9 h	n=3			- 2,5 h
ST 1à3 99			- 4,5 h	- 6,4 h *	- 1,7 h			- 4,5 h
ST +4 99			- 10,1 h *	n=4	+ 2,2 h		n=1	- 0,4 h
NS jour 99						n=5	n=1	(- 2,2 h)
NS absent 99				n=2		n=1	n=4	(+ 1,7 h)
Total Enq2004	- 4,37 h	(- 0,07 h)	- 3,94 h	- 3,06 h	- 0,04 h	(+ 4,1 h)	(+ 0,7 h)	245

Tableau B3: Effectifs

	AS J 04	AS ab 04	ST J 04	ST 1à3 04	ST ≥4 04	NS J 04	NS ab 04	Total 99
AS jour 99	n = 45		n = 8	n=1		n=2		56
AS absent 99	n = 2	n = 8	n=1					11
ST jour 99	n = 5	n = 1	n = 66	n = 10	n=3			85
ST 1à3 99			n = 9	n = 13	n = 9			31
ST +4 99			n = 8	n=4	n = 36		n=1	49
NS jour 99						n=5	n=1	6
NS absent 99				n=2		n=1	n=4	7
Total Enq2004	52	9	92	30	48	8	6	245

Annexes 3 : valeurs statistiques

Valeurs statistiques : durée de travail

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	52	38,9	6,1	42,3	39,4	34,4	49,0	46,0	32,8	28,0
SBA/abs	9	41,2	3,7	44,5	39,1	38,5	46,8	46,8	36,5	36,5
SBA/ens	61	39,2	5,8	42,4	39,3	35,8	48,5	46,3	33,0	28,3

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	45,4	7,9	50,1	44,8	40,3	61,3	56,0	35,5	34,5
SBT/abst	78	52,0	8,7	56,6	53,8	46,3	63,1	61,4	40,3	39,0
SBT/ens	170	48,5	8,9	54,8	48,3	41,9	62,4	59,5	37,5	34,8

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	8	52,4	5,6	56,9	52,0	49,3	60,5	60,5	42,3	42,3
NS/abs	6	54,7	5,6	60,8	52,4	50,0	63,5	63,5	48,9	48,9
NS/ens	14	53,4	5,7	59,5	52,0	50,0	63,5	60,8	47,8	42,3

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	45,4	7,9	50,1	44,8	40,3	61,3	56,0	35,5	34,5
SBT/1-3n	30	48,5	8,7	55,8	49,8	41,3	61,4	60,0	39,2	31,6
SBT/+4n	48	54,2	8,0	57,4	54,7	49,3	68,3	63,0	45,9	40,3
SBT/ens	170	48,5	8,9	54,8	48,3	41,9	62,4	59,5	37,5	34,8

Valeurs statistiques : durée de conduite

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	52	20,3	5,4	23,3	20,3	16,3	29,5	27,3	14,3	12,3
SBA/abs	9	27,5	5,4	32,9	27,4	24,6	33,9	33,9	16,6	16,6
SBA/ens	61	21,3	6,0	24,5	21,3	16,6	32,9	29,5	14,6	12,6

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	25,7	8,1	30,4	25,7	20,3	41,3	35,9	16,0	14,3
SBT/abst	78	36,2	7,7	41,8	36,6	31,5	46,9	44,9	27,1	24,6
SBT/ens	170	30,5	9,5	38,4	30,4	24,0	45,4	42,7	18,4	14,8

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	8	24,3	13,4	35,1	32,3	7,9	38,0	38,0	5,8	5,8
NS/abs	6	40,4	5,3	41,8	38,7	36,3	51,3	51,3	35,5	35,5
NS/ens	14	31,2	13,3	38,0	35,6	32,0	51,3	41,8	6,8	5,8

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	25,7	8,1	30,4	25,7	20,3	41,3	35,9	16,0	14,3
SBT/1-3n	30	32,2	7,8	36,6	33,8	29,4	43,1	42,2	20,1	14,8
SBT/+4n	48	38,7	6,5	42,6	39,8	34,1	48,0	46,0	29,1	27,3
SBT/ens	170	30,5	9,5	38,4	30,4	24,0	45,4	42,7	18,4	14,8

Valeurs statistiques : durée d'attente

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	52	0,8	1,4	1,3	0,0	0,0	4,0	3,0	0,0	0,0
SBA/abs	9	0,7	0,5	0,9	0,5	0,5	1,8	1,8	0,0	0,0
SBA/ens	61	0,8	1,3	1,0	0,5	0,0	3,5	2,5	0,0	0,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	1,8	2,2	2,5	1,3	0,0	5,8	4,8	0,0	0,0
SBT/abst	78	3,1	2,8	4,5	2,6	1,1	7,4	5,9	0,3	0,0
SBT/ens	170	2,4	2,6	3,6	1,8	0,3	6,9	5,5	0,0	0,0

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	8	2,2	3,4	3,0	0,4	0,0	10,5	10,5	0,0	0,0
NS/abs	6	3,4	3,2	4,1	3,3	0,0	9,5	9,5	0,0	0,0
NS/ens	14	2,7	3,4	3,5	1,9	0,0	10,5	9,5	0,0	0,0

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	1,8	2,2	2,5	1,3	0,0	5,8	4,8	0,0	0,0
SBT/1-3n	30	2,2	1,8	3,6	2,0	0,5	5,5	5,1	0,1	0,0
SBT/+4n	48	3,7	3,1	4,9	3,3	1,7	8,1	7,4	0,4	0,3
SBT/ens	170	2,4	2,6	3,6	1,8	0,3	6,9	5,5	0,0	0,0

Valeurs statistiques : temps affecté aux opérations de marchandises

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	52	15,0	5,4	18,3	15,1	11,2	24,1	21,1	7,8	6,9
SBA/abs	9	11,6	5,2	17,1	9,0	7,1	19,6	19,6	5,3	5,3
SBA/ens	61	14,5	5,5	18,3	13,8	10,4	21,8	20,9	7,1	6,9

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	16,6	6,9	20,8	16,1	12,5	26,3	25,0	8,3	5,0
SBT/abst	78	11,0	4,8	13,8	11,2	7,8	19,8	18,0	5,6	2,9
SBT/ens	170	14,0	6,6	19,3	13,3	8,9	25,3	22,4	6,7	3,8

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	8	20,8	13,1	25,8	15,5	12,2	51,5	51,5	7,6	7,6
NS/abs	6	10,5	5,6	14,5	9,8	5,3	20,0	20,0	3,9	3,9
NS/ens	14	16,4	11,7	20,0	13,7	7,6	51,5	26,8	5,3	3,9

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	16,6	6,9	20,8	16,1	12,5	26,3	25,0	8,3	5,0
SBT/1-3n	30	11,6	4,8	14,2	11,6	7,8	19,8	18,8	6,8	2,9
SBT/+4n	48	10,6	4,7	13,0	9,8	7,5	18,4	17,5	5,1	3,3
SBT/ens	170	14,0	6,6	19,3	13,3	8,9	25,3	22,4	6,7	3,8

Valeurs statistiques : durée en autres travaux

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	52	2,8	4,7	3,0	1,0	0,0	12,8	8,0	0,0	0,0
SBA/abs	9	1,4	1,1	1,6	1,1	0,6	3,6	3,6	0,0	0,0
SBA/ens	61	2,6	4,4	3,0	1,1	0,0	10,0	6,0	0,0	0,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	1,3	2,3	1,5	0,5	0,0	5,3	4,0	0,0	0,0
SBT/abst	78	1,7	3,2	1,9	0,9	0,5	6,5	3,1	0,0	0,0
SBT/ens	170	1,5	2,7	1,9	0,7	0,0	5,8	3,3	0,0	0,0

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	8	5,2	8,0	8,9	0,0	0,0	23,8	23,8	0,0	0,0
NS/abs	6	0,4	0,4	0,9	0,4	0,0	0,9	0,9	0,0	0,0
NS/ens	14	3,1	6,5	0,9	0,0	0,0	23,8	11,3	0,0	0,0

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	1,3	2,3	1,5	0,5	0,0	5,3	4,0	0,0	0,0
SBT/1-3n	30	2,6	4,8	2,0	0,9	0,3	9,8	7,9	0,0	0,0
SBT/+4n	48	1,2	1,2	1,6	0,9	0,5	3,1	2,9	0,0	0,0
SBT/ens	170	1,5	2,7	1,9	0,7	0,0	5,8	3,3	0,0	0,0

Valeurs statistiques : durée des amplitudes

L'unité est là l'amplitude, et non l'individu

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	482	9,2	2,1	10,5	9,5	8,0	12,5	11,5	6,5	5,3
SBA/abs	87	9,7	3,2	12,0	10,3	8,5	14,5	13,3	4,5	3,8
SBA/ens	569	9,3	2,3	10,5	9,5	8,0	13,0	11,8	6,0	4,8

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	902	10,3	2,2	11,5	10,3	9,0	13,8	13,0	7,8	7,0
SBT/abst	784	11,8	3,4	13,6	12,5	10,8	15,5	15,0	7,5	4,0
SBT/ens	1686	11,0	2,9	13,0	11,0	9,3	15,0	14,3	7,8	5,5

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	90	10,9	3,0	12,5	11,8	10,0	13,8	13,8	5,0	3,5
NS/abs	59	12,8	2,4	14,5	13,5	11,3	16,0	15,5	10,0	9,0
NS/ens	149	11,6	2,9	13,8	12,0	10,8	15,5	15,0	9,0	5,0

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	902	10,3	2,2	11,5	10,3	9,0	13,8	13,0	7,8	7,0
SBT/1-3n	279	11,8	3,2	13,5	12,0	10,5	15,8	15,0	8,3	6,5
SBT/+4n	505	11,8	3,6	13,8	12,5	10,8	15,5	15,0	5,3	3,5
SBT/ens	1686	11,0	2,9	13,0	11,0	9,3	15,0	14,3	7,8	5,5

Valeurs statistiques : durée moyenne des amplitudes

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	52	9,3	1,5	10,2	9,6	8,3	11,8	11,3	7,3	6,7
SBA/abs	9	9,8	1,3	10,4	9,5	8,5	12,1	12,1	8,3	8,3
SBA/ens	61	9,4	1,5	10,3	9,6	8,3	11,8	11,5	7,5	6,8

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	10,3	1,5	11,3	10,2	9,1	13,3	12,3	8,5	8,1
SBT/abst	78	11,9	1,7	12,8	12,1	11,1	13,9	13,6	10,0	8,8
SBT/ens	170	11,0	1,8	12,3	11,1	9,9	13,6	13,3	8,7	8,4

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	8	11,0	0,8	11,8	11,0	10,3	11,9	11,9	9,8	9,8
NS/abs	6	12,9	1,4	14,2	12,1	11,7	15,5	15,5	11,7	11,7
NS/ens	14	11,8	1,5	12,1	11,7	10,8	15,5	14,2	10,2	9,8

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	10,3	1,5	11,3	10,2	9,1	13,3	12,3	8,5	8,1
SBT/1-3n	30	11,9	1,8	12,8	11,9	10,4	14,0	13,7	9,6	8,8
SBT/+4n	48	11,9	1,7	12,9	12,2	11,2	13,8	13,6	10,7	10,0
SBT/ens	170	11,0	1,8	12,3	11,1	9,9	13,6	13,3	8,7	8,4

Valeurs statistiques : Nombre de jours de travail

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	52	9,4	1,4	10,0	10,0	8,0	12,0	10,0	8,0	6,0
SBA/abs	9	9,7	1,1	10,0	10,0	9,0	12,0	12,0	8,0	8,0
SBA/ens	61	9,4	1,3	10,0	10,0	8,0	12,0	10,0	8,0	8,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	9,8	1,2	10,0	10,0	10,0	12,0	12,0	8,0	8,0
SBT/abst	78	10,1	1,2	11,0	10,0	9,0	12,0	11,0	9,0	8,0
SBT/ens	170	9,9	1,2	10,0	10,0	10,0	12,0	11,5	8,0	8,0

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	8	11,3	1,0	12,0	12,0	10,0	12,0	12,0	10,0	10,0
NS/abs	6	9,8	1,2	10,0	10,0	9,0	12,0	12,0	8,0	8,0
NS/ens	14	10,6	1,3	12,0	10,0	10,0	12,0	12,0	9,0	8,0

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	9,8	1,2	10,0	10,0	10,0	12,0	12,0	8,0	8,0
SBT/1-3n	30	9,6	1,3	11,0	10,0	9,0	11,0	11,0	8,5	7,0
SBT/+4n	48	10,3	1,1	11,0	10,0	10,0	12,0	12,0	9,0	9,0
SBT/ens	170	9,9	1,2	10,0	10,0	10,0	12,0	11,5	8,0	8,0

Valeurs statistiques : Kilométrage moyen journalier

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	52	234,9	90,1	278,6	229,0	171,3	394,7	351,5	129,0	120,0
SBA/abs	9	372,1	78,1	469,4	347,2	329,0	478,5	478,5	266,9	266,9
SBA/ens	61	255,1	100,9	323,0	238,8	180,5	469,4	382,0	140,5	125,2

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	287,2	128,2	350,6	289,3	201,5	511,6	458,8	116,0	87,5
SBT/abst	78	491,9	87,1	548,0	500,8	447,8	629,7	605,8	376,0	328,7
SBT/ens	170	381,1	151,0	502,5	393,0	279,6	605,8	568,9	160,5	104,0

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	8	264,9	157,8	427,1	300,0	83,9	445,6	445,6	51,5	51,5
NS/abs	6	543,7	59,0	580,6	550,5	527,1	623,1	623,1	430,7	430,7
NS/ens	14	384,4	186,5	543,5	432,5	298,0	623,1	580,6	72,0	51,5

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	92	287,2	128,2	350,6	289,3	201,5	511,6	458,8	116,0	87,5
SBT/1-3n	30	461,9	93,9	512,4	474,8	405,0	612,5	589,7	335,9	319,2
SBT/+4n	48	510,7	76,9	565,9	508,7	461,1	629,7	622,8	394,1	380,4
SBT/ens	170	381,1	151,0	502,5	393,0	279,6	605,8	568,9	160,5	104,0

Valeurs statistiques : Salaire mensuel (comprenant le 13^{ème} mois)

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	50	1452,4	240,0	1560,0	1456,7	1235,0	2058,3	1733,8	1148,3	1140,0
SBA/abs	9	1407,9	225,4	1515,0	1392,1	1360,0	1809,2	1809,2	1064,9	1064,9
SBA/ens	59	1445,6	238,4	1560,0	1440,0	1235,0	2058,3	1745,0	1148,3	1140,0

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	89	1465,8	230,0	1590,0	1473,3	1285,0	1890,4	1809,2	1140,0	1064,9
SBT/abst	73	1586,0	236,1	1745,0	1590,0	1440,0	2058,3	1900,0	1285,0	1215,0
SBT/ens	162	1520,0	240,3	1670,0	1515,0	1360,0	1900,0	1900,0	1215,0	1140,0

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr										
NS/abs										
NS/ens										

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	89	1465,8	230,0	1590,0	1473,3	1285,0	1890,4	1809,2	1140,0	1064,9
SBT/1-3n	29	1611,8	281,6	1900,0	1590,0	1360,0	2058,3	2058,3	1235,0	1215,0
SBT/+4n	44	1569,0	198,8	1670,0	1552,5	1440,0	1900,0	1820,0	1285,0	1235,0
SBT/ens	162	1520,0	240,3	1670,0	1515,0	1360,0	1900,0	1900,0	1215,0	1140,0

Valeurs statistiques : Ressources mensuelles (comprenant le 13^{ème} mois et les frais de déplacement)

A/ Salariés des autres branches ou du compte propre

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBA/jr	50	1573,4	252,0	1662,1	1556,0	1358,3	2173,3	1844,4	1285,0	1238,3
SBA/abs	9	1741,2	316,4	2035,0	1584,9	1507,1	2269,2	2269,2	1274,9	1274,9
SBA/ens	59	1599,0	269,7	1750,0	1560,0	1360,0	2173,3	2086,7	1285,0	1238,3

B/ Salariés du secteur transport

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	86	1692,6	257,8	1830,0	1689,2	1495,0	2079,2	2050,0	1350,0	1305,0
SBT/abst	72	2212,4	291,2	2410,0	2200,0	2085,0	2720,0	2578,3	1820,0	1685,0
SBT/ens	158	1929,5	376,6	2200,0	1890,0	1650,0	2578,3	2420,0	1475,0	1330,0

C/ Non-salariés

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
NS/jr	7	2132,5	936,5	2413,8	1905,4	1207,0	4128,8	4128,8	1207,0	1207,0
NS/abs	6	3017,2	1351,6	4763,8	2763,1	1651,7	4763,8	4763,8	1397,9	1397,9
NS/ens	13	2540,8	1228,8	3112,5	2413,8	1651,7	4763,8	4763,8	1207,0	1207,0

D/ Salariés du secteur transport, en détail

	N	Moy	E-T	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
SBT/jr	86	1692,6	257,8	1830,0	1689,2	1495,0	2079,2	2050,0	1350,0	1305,0
SBT/1-3n	28	2110,9	337,9	2361,3	2125,0	1860,0	2698,3	2578,3	1635,0	1520,0
SBT/+4n	44	2277,0	235,3	2427,5	2222,5	2155,0	2720,0	2580,0	1975,0	1875,0
SBT/ens	158	1929,5	376,6	2200,0	1890,0	1650,0	2578,3	2420,0	1475,0	1330,0

