

Les conducteurs constatent le progrès social

Depuis 1995, l'Observatoire social des Pays de la Loire produit un certain nombre d'indicateurs sur la situation dans le TRM. Les informations étudiées concernent les conditions de travail et les salaires ; il s'agit de données reposant sur un panel de 300 conducteurs circulant en Pays de la Loire. L'enquête repose sur les opinions des conducteurs ; bien qu'on ne puisse se fonder sur la valeur précise de chaque variable, il est cependant intéressant d'observer les grandes tendances. Il faut remarquer de ce point de vue que les conducteurs constatent depuis 5 ans une amélioration régulière de leur situation. Désormais, la majorité des conducteurs ont une durée de travail hebdomadaire de moins de 50 heures et gagnent plus de 8 000 francs nets. Cette étude rejoint d'autres travaux menés sur le sujet, travaux dont il est également fait état dans cet article.

On sait bien que le social a été souvent une variable d'ajustement aux conditions du marché. Sur le plan économique, cette variable représente le poste de coûts le plus important (de l'ordre de 30 à 35%). Dès lors, il est fondamental de comprendre comment chaque entreprise se situe par rapport à la moyenne de la profession dans ce domaine. Encore une fois, il s'agit d'opinions, c'est-à-dire du sentiment qu'ont les chauffeurs à propos des éléments constitutifs de leurs conditions sociales.

Concernant la durée de travail, l'amélioration est constante. Plus de la moitié des enquêtés en décembre 2000 estiment faire moins de 50 heures hebdomadaires ; il y a 4 ou 5 ans, cette majorité se trouvait dans la tranche de 50 à 60 heures. Par contre, la tranche de plus de 60 heures diminue relativement peu.

Durée moyenne de travail	Dec-95	Dec-96	Dec-97	Dec-98	Dec-99	Dec-00
Plus de 60 h	18%	23%	20%	18%	16%	14%
De 50 à 60 h	46%	55%	48%	43%	43%	35%
Moins de 50 h	36%	22%	32%	39%	41%	51%

Il s'agit là sans doute d'entreprises hors normes qui continuent d'ignorer les nouveaux dispositifs sociaux et ou qui, du fait de leur niveau tarifaire, font supporter aux conducteurs l'insuffisance de leur marges. Comme il s'agit d'opinion, il est utile de croiser ces chiffres avec les résultats de l'enquête INREST.

Enquête INREST (compte d'autrui) - Temps de travail hebdomadaire

	1993	1999
Pas d'absence	48,8 h	47,2 h
Absent 1 à 3 nuits	54,5 h	53,8 h
Absent 4 nuits et plus	62,5 h	56,1 h
Ensemble	54,1 h	51,3 h

Ces résultats sont finalement assez proches de ce que déclarent les conducteurs eux-mêmes dans l'enquête de l'Observatoire des Pays de la Loire. En effet, pour cet observatoire, 51% déclarent travailler moins de 50 heures, 35% entre 50 et 60 heures et seulement 14% au-dessus de 60 heures par semaine. La moyenne doit sans doute se situer très grossièrement entre 50 et 53 heures. En effet, dans les précédentes enquêtes de l'INREST, à peu près la moitié de la population observée dans le compte d'autrui rentrait chaque jour ; si cette moitié fait 47,2 heures, l'autre moitié fait en moyenne 55,4 heures. On retrouve donc les mêmes tendances, à savoir qu'environ 50% de la population fait bien moins de 50 heures et qu'un petit nombre dépasse 60 heures.

Etes-vous satisfait des conditions de travail ?

	Dec-95	Dec-96	Dec-97	Dec-98	Dec-99	Dec-00
Oui	56%	63%	67%	66%	69%	81%
Non	44%	37%	33%	34%	31%	19%

L'appréciation des chauffeurs sur leurs conditions de travail globales est assez bien corrélée avec le constat de la réduction du temps au service de l'entreprise. 80% de satisfaits en 2000 au lieu de 56% en 1995. Cette appréciation remet en cause certaines analyses quant aux contraintes du métier. Certes, ces contraintes existent mais les conducteurs interrogés n'ont pas une appréciation négative de celles-ci, sans doute aussi parce qu'elles sont constitutives des niveaux salariaux. A cet égard, la réduction drastique des temps de travail n'est pas nécessairement bien appréciée puisqu'elle s'accompagne souvent d'une réduction de revenus, *en particulier des heures supplémentaires*. L'analyse ci-après relative à la durée de travail est assez éclairante.

	Dec-95	Dec-96	Dec-97	Dec-98	Dec-99	Dec-00
Durée trop longue	47%	51%	37%	30%	33%	22%

On a vu que près de 80% des conducteurs sont satisfaits de leurs conditions de travail, ce même chiffre se retrouve vis-à-vis de l'appréciation concernant la durée de travail. Il y a donc une grande cohérence entre ces deux résultats. Il y a 4 ou 5 ans, près de la moitié des conducteurs étaient mécontents de cette durée, alors qu'en 2000, ils ne sont plus que 22%. Au-delà des chiffres précis, puisqu'il s'agit d'opinions, ce qui est intéressant c'est de donner la tendance générale. Celle-ci témoigne des efforts considérables consentis par la profession pour modifier de manière significative, depuis 1994 (contrat de progrès), les conditions de travail du personnel de conduite.

Rémunération nette hors frais

Premier constat, la tranche de moins de 6 000 francs net, hors frais, semble avoir complètement disparue. De la même manière la tranche 6 000 à 7 000 francs qui obtenait 47% en 1995 est, elle aussi, en voie de disparition puisqu'elle ne recueille plus que 7%. La tranche 8 000 francs, qui ne représentait que 13% en 1995, obtient désormais 64%. C'est évidemment un bond très remarquable qui prouve que, parallèlement à l'amélioration des conditions de travail, les salaires ont bénéficié d'une forte augmentation (effet accord de 1997). Augmentation sans doute due aux mesures générales décidées par la profession mais aussi aux mesures individuelles supplémentaires prises par les entreprises en vue, en particulier, de s'assurer d'une plus grande fidélité du personnel de conduite.

On peut recouper ces chiffres avec l'enquête DTT-SOFRES-SES qui montre que, en moyenne, les revenus (salaires et primes) sont désormais assez supérieurs à 8 000 francs. Comme il s'agit d'une moyenne, il y a nécessairement dispersion autour de cette moyenne. Mais depuis les fortes augmentations du 1er juillet 2000, techniquement il devient de plus en plus difficile de trouver des salaires en dessous de 8 000 francs avec primes, à moins, soit de limiter le temps de travail à 169 heures par mois, soit évidemment de ne pas payer toutes les heures travaillées.

	Dec-95	Dec-96	Dec-97	Dec-98	Dec-99	Dec-00
Moins de 6 000 F	8%	8%	3%	2%	2%	0%
De 6 000 à 7 000 F	46%	38%	28%	22%	14%	7%
De 7 000 à 8 000 F	33%	44%	48%	48%	43%	29%
Plus de 8 000 F	13%	10%	21%	28%	41%	64%

Non-respect de la réglementation

L'assainissement de la profession ne concerne pas seulement les conditions sociales mais également le rapport aux règles. De ce point de vue, en 5 ans, l'évolution est aussi très significative. Environ 30% de la population des chauffeurs déclarent en 1995 s'affranchir souvent de la réglementation, ils ne sont plus que 6% début 2001. Cela signifie que le social devient de moins en moins une variable d'ajustement, notamment en ce qui concerne les salaires, les horaires ou encore les vitesses. Dès lors, on peut s'interroger pour savoir comment les entreprises ont pu absorber en 5 ans les surcoûts liés au progrès social.

Taux de non-respect	Dec-95	Dec-96	Dec-97	Dec-98	Dec-99	Dec-00
Souvent	28%	18%	18%	9%	7%	6%
Rarement	72%	82%	82%	91%	93%	94%

Il est évident que la rentabilité n'a cessé de se dégrader depuis 5 ans car il n'a jamais été possible soit de compenser par la productivité les hausses de coûts, soit de relever les prix en conséquence. *Pour 2000, il s'agit de prévisions qui ne tiennent pas compte de l'allègement de fiscalité obtenue par la profession sur la fiscalité. De ce fait, les résultats 2000 devraient être assez supérieurs aux prévisions initiales.*

Frais de personnel du TRM

Niveau 2000 (en milliards de francs)	Evolution annuelle			
	97/96	98/97	99/98	00/99
57,6	2,1%	7,2%	8,2%	9,8%

Avenir de la profession

Alors que les conducteurs constatent le progrès social très significatif du TRM, par contre leur vision de l'avenir n'est pas corrélée à ce progrès. Certes, il faut noter une amélioration d'une dizaine de points en cinq ans mais une grosse majorité considère que l'avenir du TRM est hypothéqué. Sans doute ces conducteurs sont-ils conscients de la fragilité de leur entreprise, en particulier dans le domaine financier. Il faut en effet souligner que la structure du TRM repose sur des PME dans lesquelles les conducteurs sont très proches de leur direction. Ils peuvent apprécier les contraintes de la profession et se faire une idée, même approximative, de la rentabilité de leur entreprise. A cet égard, leur diagnostic se montre relativement pertinent si l'on se fie aux résultats financiers du secteur depuis 5 ans.

Opinion sur l'avenir	Dec-95	Dec-96	Dec-97	Dec-98	Dec-99	Dec-00
Bien	27%	23%	20%	22%	24%	38%
Mal	73%	77%	80%	78%	76%	62%

Paradoxalement, ce jugement assez pessimiste prend aussi sans doute en compte les conséquences du progrès social sur l'organisation du travail ; il n'est, en effet, pas certain que les conducteurs apprécient particulièrement de devenir uniquement des «conducteurs d'engins» avec les conséquences que cela entraîne sur le revenu global (diminution des heures supplémentaires et des frais de route). Des approfondissements sur ces questions seraient fort utiles.

source : OBSERVATOIRE SOCIAL DES PAYS DE LA LOIRE -INREST

Gaston BESSAY