



HAL
open science

Les conditions temporelles de travail et les carrières des conducteurs de poids lourds : Analyse des résultats de l'enquête auprès des conducteurs de poids lourds menée en 1993, comparaison avec ceux de 1983

Patrick Hamelin, Marie Lebaudy

► To cite this version:

Patrick Hamelin, Marie Lebaudy. Les conditions temporelles de travail et les carrières des conducteurs de poids lourds : Analyse des résultats de l'enquête auprès des conducteurs de poids lourds menée en 1993, comparaison avec ceux de 1983. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 1997, 179p. hal-03522813

HAL Id: hal-03522813

<https://hal.science/hal-03522813>

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.

Patrick Hamelin
avec la collaboration de Marie Lebaudy.

Les conditions temporelles de travail et les carrières des conducteurs de poids lourds.

analyse des résultats de l'enquête auprès
des conducteurs de poids lourds menée en
1993, comparaison avec ceux de 1983.

Mai 1997
(2ème tirage - Nov. 1997)

Les conditions de travail et les carrières des conducteurs de poids lourds : analyse des résultats de l'enquête menée en 1993, comparaison avec ceux de 1983.

Patrick Hamelin
avec la collaboration de Marie Lebaudy

Mai 1997

L'enquête de 1993 a été financée par les organismes, services et institutions suivants:

AFT
CFDT
CNR
DRAST
DSCR
DTT
OEST (maintenant SES)
PROMOTRANS
UFT

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE

2, avenue du général Malleret-Joinville 94114 ARCUEIL
Tel : (33) 01 47 40 73 80 Fax : (33) 01 45 47 56 06

Table des matières

Table des matières.....	3
Table des illustrations	5
Préambule	7
Chapitre I - Étapes de la réalisation de l'enquête sur les conditions de travail des conducteurs :	9
1. Échantillonnage.....	9
1.1. Objectifs :	9
1.2. Conditions du tirage :	9
1.3. Champ de l'enquête :	9
1.4. Résultats du tirage :	11
2. Le terrain.....	12
2.1. La procédure et les documents de l'enquête :	12
2.2. Résultats du recueil :	16
3. Pondération des dossiers d'enquête.....	17
3.1. Le problème à traiter	17
3.2. La pondération	19
3.3. Le redressement	19
Chapitre II : Principes de classement.....	23
Chapitre III : L'activité professionnelle des conducteurs et le temps.....	27
3.1. La durée hebdomadaire du travail :	27
3.2. La répartition du temps de travail : les différentes activités.....	31
3.3. Les ingrédients de la permanence de durées de travail élevées.....	34
3.3.1. Les opérations liées à la marchandise et les attentes :	34
3.3.2. Le travail de nuit :	34
3.3.3. La durée de conduite et la durée de travail :	36
3.3.4. Travail, conduite et kilométrage	38
3.4. Les rythmes quotidiens du travail.....	41
3.4.1. Les amplitudes de travail	42
3.4.2. Les rythmes hebdomadaires et le travail journalier :	45
3.5. Les tendances principales:	49
Chapitre IV : Les salaires, les revenus.....	51
4.1 . Salaires et ressources monétaires.....	51
4.2 . Durée du travail et rémunération :	53
4.3. L'évolution des salaires et des ressources :	53
Chapitre V : Situations de travail, conditions de travail et structure entrepreneuriale	57
Chapitre VI: Situations de travail et modes de professionnalisation.....	65
6.1. La formation initiale :	65
6.2. Les formations post-scolaires.....	66
6.3. L'entrée dans la vie active, l'entrée dans la profession	69
6.4. Mobilité professionnelle :	72
6.4.1. Qui bouge, qui est stable ?	72
6.4.2. Les formes de la mobilité.....	74
6.4.3. Le proche avenir professionnel.....	76

Chapitre VII : Situations de travail et “risques”	79
7.1. Situations à risques et compensations	79
7.2. Le risque en tant que tel	82
Chapitre VIII : Eléments du genre de vie	85
Conclusion	89
ANNEXES	91
Annexe 1 Comparaison des durées hebdomadaires de travail, des salaires et des “ressources”	93
Annexe 2 : Valeurs statistiques	97
Annexe 3 : Documents de l'enquête.	107

Table des illustrations

Tableau 1 : Recensement de la Population 1990 : CHAMPS de l'Enquête.....	11
Tableau 2 : Résultats du tirage, échantillon des adresses à enquêter :.....	11
Tableau 3 : Poids de pondération et nombre d'adresses tirées.....	11
Tableau 4 : Les documents d'enquête.....	14
Tableau 5 : Résultat du recueil sur le terrain, à partir de l'échantillon INSEE :.....	16
Tableau 6 : Résultat du recueil sur le terrain, à partir de l'échantillon "Boule de Neige".....	17
Tableau 7 : Les individus "enquêtés".....	17
Tableau 8 a : Répartition des effectifs de l'enquête, après pondération.....	19
Tableau 8 b : Echantillon pondéré des salariés poids lourds tirés.....	19
Tableau 9 : L'échantillon enquêté des SALARIÉS après redressement.....	20
Tableau 10 : Population enquêtée totale après redressement.....	21
Tableau 11 : Evaluation de la répartition des individus dans la Population réelle.....	21
Tableau 12 a : "Durées hebdomadaires de travail" des différents groupes de conducteurs salariés en 1983 et 1993.....	28
Tableau 12 b : "Durées hebdomadaires de travail" des différents groupes de conducteurs "NON salariés" en 1983 et 1993.....	28
Graphique 13 : Distributions cumulées des conducteurs selon la durée hebdomadaire de travail en 1983 & 1993 :.....	29
Graphique 14 a : Répartition des Temps réels selon les activités: Salariés.....	32
Graphique 14 b : Temps réels selon les activités : salariés, transport, absents 1 à 3 nuits ou ≥ 4 nuits.....	33
Graphique 15 : Répartition des Temps réels selon les activités : Non - salariés.....	33
Tableau 16 : les temps d'attente.....	34
Tableau 17 : Le travail de nuit.....	35
Tableau 18 a : Taux de conducteurs travaillant au moins 60 heures hebdomadaires, répartis selon la durée de la conduite.....	36
Tableau 18 b : Taux de conducteurs <u>Salariés & Non salariés</u> travaillant au moins 60 heures hebdomadaires, répartis selon la durée de la conduite.....	37
Graphique 19 : Taux de conducteurs de la branche transport, travaillant ≥ 60 h ou ≥ 64 h selon leur durée de conduite hebdomadaire.....	38
Tableau 20 a : Kilométrages moyens mensuels des différents groupes de conducteurs salariés en 1983 et 1993.....	39
Tableau 20 b : Kilométrages moyens mensuels des différents groupes de conducteurs "indépendants" en 1983 et 1993.....	39
Tableau 20 c : Kilométrages mensuels des différents groupes de conducteurs, distributions cumulées, 1983 et 1993.....	40
Tableau 21 : Evolution des vitesses.....	41
Tableau 22 a : Durées des "amplitudes" de travail des différents groupes de conducteurs salariés en 1983 et 1993.....	42
Tableau 22 b : Durées des "amplitudes" de travail des différents groupes de conducteurs "NON salariés" en 1983 et 1993.....	42
Graphiques 22 c : Distributions cumulées des amplitudes selon leur durée.....	43
Tableau 23 : Durées des différentes activités contenues dans les amplitudes.....	44
Tableau 24 a : Travail selon les jours de la semaine des conducteurs de retour chaque jour.....	46
Tableau 24 b : Travail selon les jours de la semaine des conducteurs du secteur transport absents au moins deux jours consécutifs (ou au moins une nuit par semaine).....	47

Tableau 25 : Nombre journalier des opérations liées à la marchandises.....	48
Tableau 26 : "Salaire net " des différents groupes de conducteurs	51
Tableau 27 : Taux de conducteurs ayant des primes incorporées dans les salaires dans chacun des différents groupes.....	52
Tableau 28 : "Salaire net + frais de route" des différents groupes de conducteurs.....	52
Tableau 29 : Salaires nets horaires et mensuels, primes et treizième mois compris des différents groupes de conducteurs salariés	54
Tableau 30 : Salaires nets + frais de routes ramenés à l'heure ou au mois des différents groupes de conducteurs salariés & revenu des non salariés (francs 1993).....	54
Tableau 31 : Répartition des conducteurs selon la taille des établissements	57
Tableau 32 : Répartition des conducteurs selon la taille des établissements et la structure des entreprises.....	58
Tableau 33 : Durées hebdomadaires de travail, taux de conduite, salaires & "rentées financières" des conducteurs des différents groupes, selon la taille des établissements et la structure des entreprises.....	58
Tableau 34 : Temps consacré aux différentes activités, salaires, "revenus" selon la taille des établissements, pour des conducteurs connaissant, en 1993, des situations de travail différentes, comparaison avec 1983.	59
Tableau 35 : Taux de temps consacré à quelques activités, kilométrages, selon la taille des établissements, pour des conducteurs connaissant, en 1993, des situations de travail différentes, comparaison avec 1983.	61
Tableau 36 : Le niveau scolaire des conducteurs de poids lourds.....	66
Tableau 37 : Taux de conducteurs ayant une formation professionnelle en fonction de leur ancienneté comme conducteurs professionnels.	66
Tableau 38: Les formations reçues.....	67
Tableau 39: Les conducteurs et les langues étrangères.....	68
Tableau 40 : Taux de conducteurs qui parlent ou se débrouillent dans une autre langue.....	68
Tableau 41 : L'entrée dans la profession.....	69
Tableau 42 : Métiers des ascendants des conducteurs	70
Tableau 43 : Taux de pères ayant été conducteurs de poids lourds au cours de leur carrière, par catégorie de métier exercé à la fin de leur vie professionnelle, répartis selon l'âge du fils au moment de l'enquête.....	71
Tableau 44 : La mobilité professionnelle des conducteurs de poids lourds.....	72
Tableau 45 : Répartition des conducteurs selon le nombre d'entreprise où ils ont exercé le métier et selon les secteurs d'activité de l'entreprise antérieure et de l'actuelle.	74
Tableau 46 : Durées de travail et "ressources" des conducteurs selon la taille des entreprises où ils ont exercé le métier et selon les secteurs d'activité de l'entreprise antérieure et de l'actuelle.	75
Tableau 47 : Projets de changements des conducteurs.....	77
Tableau 48: Le risque d'endormissement : Répartition des conducteurs selon qu'ils ont eu ou non un moment de somnolence.....	79
Tableau 49 : Taux de conducteurs ayant eu des problèmes de sommeil dans la dernière année, répartis selon leur ancienneté dans le métier.....	80
Tableau 50: Taux de conducteurs ayant eu des problèmes de sommeil très récemment :	80
Tableau 51 : Les fumeurs selon l'ancienneté comme conducteur.	81
Tableau 52 : Le risque relatif d'implication dans les accidents.....	83
Tableau 53 : Caractéristiques sociales, géographiques et démographiques des conducteurs de poids lourds.....	86
Tableau 54: Proportion de conducteurs ayant été élevé à la campagne, parmi ceux dont le père était ouvrier et selon leur âge en 1993.	87
Annexe 2: Valeurs statistiques	97

Préambule

Une enquête auprès des conducteurs de poids lourds et des conducteurs d'autocars a été menée en 1993. Deux rapports en rendent compte, celui-ci concerne les conducteurs de poids lourds.

Les travaux concernant les conducteurs de poids lourds ont deux buts :

- Améliorer la connaissance des conditions de travail et de carrière des conducteurs professionnels.
- Procéder au calcul de niveaux d'exposition aux accidents de la circulation en fonction du temps, (la durée et les moments de l'activité). Connaissant l'exposition relative en fonction de l'usage observé du temps, les informations relatives aux conditions temporelles dans lesquelles certains conducteurs sont impliqués dans les accidents seront relevées dans les Procès verbaux d'accidents corporels. Le calcul d'un taux de risque, relatif au temps, pourra alors être effectué.

L'ensemble du travail lié à l'enquête de 1993 a été réalisé avec la collaboration de :

- INSEE : Mlle Nathalie Caron de la Division "Méthodes Statistiques et Sondages" pour la réalisation de l'échantillonnage. Mme Kasparian, M. Borkowski et Mme Dussert de la Section "Animation des Services d'Enquêtes" du "Département des Projets" du Secrétariat Général de l'Insee, de M. Coinaud de la Direction Régionale du Limousin, qui tous ont participé avec les chefs d'enquêtes à l'organisation et au suivi de la bonne marche des opérations de recueil de l'information sur le terrain.
- ISL (Institut de Sondage Laviale) notamment M. Guillemain, chargé de la logistique de répartition et d'alimentation des Direction Régionales de l'INSEE en matériel d'enquête, du contrôle du retour des dossiers puis du codage, de la saisie des informations des différents questionnaires et carnets de temps.

L'INRETS, avec une équipe composée de Patrick Hamelin et Marie Lebaudy a assuré la conception de la procédure et des instruments de l'enquête, le suivi des diverses opérations, le traitement et l'analyse des données recueillies. L'apurement et la mise en cohérence des fichiers de base en vue des traitements ont été réalisés avec la collaboration temporaire de Hervé Duval et de Stéphane Hubert. Françoise Paran et Anne Jacques ont aussi participé aux opérations de préparation du terrain. Nous les remercions tous, ici, pour leur collaboration.

Le rapport final, rédigé par Patrick Hamelin, a été préparé avec Marie Lebaudy.

Plusieurs des résultats de l'enquête de 1993 et de leur comparaison avec ceux de 1983 ont déjà été présentés dans les rapports intitulés : "Bilan Social Annuel du Transport Routier de Marchandises", publiés en Octobre 1995 et Octobre 1996 par le Service Economique et Statistique du MLTT. Un rapport provisoire de l'INRETS présenté en Juin 1995 et publié en Septembre, servait de source. Par ailleurs, des tableaux sur les durées du travail et la répartition des activités propres à chacun des groupes de conducteurs et d'autres traitements (répartitions par âge, par type d'entreprise et par taille d'établissement, statistiques des durées des plages d'activité) plus spécifiques et liés à la constitution des chiffres de calage des "quotas" pour les enquêtes conjoncturelles sur l'évolution des durées de travail que la SOFRES mène pour le compte du SES et de la DTT, ont été réalisés et transmis au SES.

Chapitre I - Étapes de la réalisation de l'enquête sur les conditions de travail des conducteurs :

1. Échantillonnage

1.1. Objectifs :

Il s'agissait de réaliser deux enquêtes sur les conditions de travail. L'une concernait les conducteurs de poids lourds, l'autre les conducteurs de cars. Ces deux populations distinctes ont été sélectionnées à partir du fichier au 1/4 du Recensement de la Population de 1990 réalisé par l'INSEE. L'objectif pratique était d'obtenir qu'environ 1000 conducteurs routiers et 500 conducteurs de cars participent à l'enquête.

1.2. Conditions du tirage :

Le tirage de l'échantillon a été réalisé par la Division "Méthodes statistiques et sondages" de l'INSEE. Nos remerciements vont à Nathalie Caron qui a dirigé les opérations d'échantillonnage et à Jean Claude Deville pour ses précieux conseils. .

Les enquêtes "ménages" (c'est à dire, directement auprès des personnes, sur leurs lieux d'habitation) sont réalisées à partir d'un échantillonnage territorial. L'INSEE, obtient une représentation statistique des ménages localisés dans des logements repérés par les caractéristiques de la ville, du quartier, de la zone où ils sont logés au moment du Recensement de la Population. De ce Recensement, l'INSEE extrait un fichier au 1/4 qui est la source permettant l'organisation de différents sondages.

1.3. Champ de l'enquête :

Au regard des nomenclatures habituellement utilisées à l'INSEE, le champ de l'enquête était constitué d'individus appartenant aux CATEGORIES SOCIALES suivantes :

- 6411 : conducteurs routiers et grands routiers;
- 6412 : conducteurs de véhicules routiers de transports en commun;
- 2181 : Transporteurs, chefs d'entreprises de moins de dix salariés.

Néanmoins compte tenu de contraintes et de choix, certains des individus appartenant à ces catégories sociales pouvaient être exclus du tirage s'ils avaient l'une des caractéristiques suivantes :

- Les conducteurs de la Corse : en raison du faible nombre probable sur un échantillon de 2400 personnes, ils ont été exclus. Le surcoût de déplacement des enquêteurs n'aurait pas été compensé par une meilleure qualité de l'information.
- Les conducteurs d'autocars (CS=6412) travaillant dans des entreprises dont l'activité économique principale n'est pas le transport (c.à.d. ensemble des activités économiques autres que le transport) ou dans les entreprises de transport urbain (AE600=6921) ont été exclus. Les commanditaires des enquêtes ont demandé que les seuls conducteurs des entreprises de transports soient enquêtés. Les autres, étant employés dans des régies urbaines, des sociétés de transports urbains, des administrations ou collectivités territoriales, leurs conditions de travail et de rémunération étaient considérées comme mieux connues.
- Les conducteurs routiers (CS=6411) travaillant dans des entreprises des secteurs autres que le transport (salariés des secteurs de l'industrie, du Commerce, de l'Agriculture, du BTP ou des Services) ont été sous représentés. L'enquête antérieure de l'INRETS, en 1983, avait montré que les conditions de travail que connaissaient les conducteurs des "autres secteurs" étaient beaucoup plus favorables que celles des conducteurs du transport. Dans leur grande majorité, ils rentraient au dépôt tous les soirs. De plus, l'analyse de l'usage du temps productif, l'analyse de l'évolution de leurs carrières montraient que leurs comportements étaient assez homogènes. Aussi, il a été considéré qu'il fallait polariser l'observation sur les conducteurs du transport. Donc, les conducteurs des "autres secteurs" sont sous-représentés, un sur deux a été sélectionné.

L'échantillon des conducteurs de poids lourds et d'autocars a donc été tiré, à partir des fichiers au 1/4 du RP90, sur une base territoriale distinguant 4 cas¹ :

a/ conducteurs résidant en zone rurale : tirage à deux degrés, tirage d'arrondissements proportionnellement au nombre de routiers, et au second degré, tirage de routiers en nombre égal dans les arrondissements sélectionnés.

b/ Conducteurs résidant dans les unités urbaines de moins de vingt mille habitants: tirage stratifié par unité urbaine :

- *première strate composée des unités urbaines où résident plus de 16 conducteurs. Tirage à deux degrés selon le même principe que le rural. (les unités urbaines sont des unités primaires).*
- *deuxième strate composée des unités urbaines où résident moins de 16 conducteurs. Tirage d'unités urbaines. Tous les conducteurs des unités urbaines sélectionnées sont retenus.*

c/ Conducteurs résidant dans les unités urbaines entre 20000 et 100000 habitants. Même principe que le rural.

d/ Conducteurs résidant dans les unités urbaines de plus de 100000 habitants. tirage systématique de routiers.

Compte tenu des choix en termes d'objectifs d'enquête et de choix théoriques et techniques de la division des "Méthodes statistiques et sondages" de l'Insee, la population "mère" avait la forme telle que décrite dans le tableau 1.

¹ Extrait de la note du 25 Janvier 1993 (n°471/FO10) de Nathalie Caron de la Division "Méthodes statistiques et sondages" de l'INSEE.

Tableau 1 : Recensement de la Population 1990 : CHAMPS de l'Enquête

Catégories sociales	2181	6411	6412	
"Autres Secteurs" (non transport)	1692	159888	0	161580
"Secteur du transport"	29524	160882	31876	222282
Ensemble	31216	320770	31876	383862
Taux "autres secteurs" (non transport)	5,4%	49,8%	-	42,1%

1.4. Résultats du tirage :

Après tirage aux conditions ci-dessus indiquées, notamment en ce qui concerne les restrictions relatives à certaines catégories, l'échantillon des adresses de conducteurs à enquêter avait la forme suivante :

Tableau 2 : Résultats du tirage, échantillon des adresses à enquêter :

Catégories sociales	2181	6411	6412	
"Autres Secteurs" (non transport)	6	480	0	486
"Secteur du transport"	195	1018	700	1913
Ensemble	201	1498	700	2399
Taux "autres secteurs" (non transport)	3,0%	32,0%	-	20,3%

La pondération du sondage est en fait égale au quotient entre les tableaux 2 et 1 :

Tableau 3 : Poids de pondération et nombre d'adresses tirées.

Echantillon INSEE	Chefs d'entreprises transport <10 sal (2181)	Conducteurs salariés PL (6411) Transport	Conducteurs salariés PL (6411) "Autres secteurs"	Conducteurs salariés Autocars. (6412)	Ensemble échantillon tiré.
Poids de sondage obtenu	1/157,5865	1/157,5865	1/333,1000	1/45,5371	
Nb adresses tirées	201	1018	480	700	2399

2. Le terrain

Les documents d'enquête ont été conçus, élaborés et réalisés par nos soins.

Le recueil de l'information auprès des conducteurs sélectionnés a été effectué par les services d'enquêtes des Directions Régionales de l'INSEE, après que nous ayons formé l'ensemble des chefs d'enquêtes et quelques enquêteurs.

2.1. La procédure et les documents de l'enquête :

Les documents d'enquête, au nombre de six, sont le fruit d'une élaboration différente selon qu'il s'agit des conducteurs de poids lourds ou des conducteurs d'autocars. Pour les premiers, les nombreuses investigations qualitatives et les quelques expériences d'enquêtes quantitatives antérieurement menées ont été très utiles. Pour les seconds, le manque de données du même type nous a pénalisé, notamment dans le repérage de catégories pertinentes fines. Les catégories fondées sur l'opposition simple entre, services de tourisme, opérations de transport sec et transport régulier ne semblent pas suffisantes pour décrire correctement les situations concrètes.

Les enseignements des observations qualitatives et des enquêtes (petites et grandes) auprès de conducteurs routiers ont permis de créer les conditions d'un questionnement et d'outils adaptés au problème à résoudre.

En effet, s'agissant d'interroger les conducteurs sur les conditions de leur travail, on ne saurait trop insister sur le fait que l'information ne résulte pas comme l'heure, du fonctionnement automatique d'un mécanisme technique. Mais, elle se recueille dans le processus dynamique des relations humaines. Là, l'enquêté, au même titre que celui qui enquête, jauge et mesure l'autre et ses intentions. Il juge aussi de l'opportunité de répondre ou non à un questionnaire, de remplir un carnet de temps. Il s'agit donc d'une relation où la confiance se gagne lors de la rencontre elle-même.

L'information ne se donne pas à voir, elle est construite par le mode d'instrumentation (le choix des questions posées, leur ordre, leur vocabulaire même...) et la situation d'interview qui permet le transfert de l'information (le temps nécessaire, la nature de l'interaction entre l'enquêteur et l'enquêté...).

Dans le cas d'espèce, le temps de travail est le sujet d'un double conflit potentiel. Avec l'entreprise, le conflit peut concerner les conditions du paiement des heures passées, avec la force publique, le différent s'articule autour des conditions de l'usage du temps. Le temps de travail est soumis à un contrôle pouvant donner lieu à sanctions. Or pour réaliser son travail dans de bonnes conditions pour lui, c'est à dire pour être sûr de pouvoir rentrer chez lui en fin de semaine ou le soir à une heure raisonnable, le travail terminé, le conducteur doit souvent se dégager des contraintes réglementaires pour assumer les contraintes de production.

Ainsi, le temps se trouve être au coeur même de la relation du salarié avec son environnement social de même qu'il est le creuset de la production de valeur dans les opérations physiques de transport. Du coup, c'est l'un des thèmes les plus difficiles à aborder, certains préféreraient minorer le temps passé au travail tandis que d'autres le gonfleraient plutôt et que d'autres encore, choisiraient de dire les choses pour ce qu'elles sont. Les uns et les autres sont bien sûr guidés par leurs représentations du monde social et du métier. La

représentation du métier, outre ce qu'elle doit à l'expérience acquise, doit beaucoup à la trajectoire dans laquelle se place le conducteur. La nécessité de rester dans le métier pour les uns, l'intention sinon la possibilité de le quitter pour les autres, sont autant de conjonctures où l'idée du métier trouve des formes différentes.

Il est extrêmement difficile de soustraire une instrumentation d'enquête à tous ces mécanismes, qui transforment une attitude spontanée en opinion définitive et en réponse unique, synthétique à un questionnement multiforme. Ainsi, pour échapper aux pièges du "sondage" rapide, nous avons choisi une méthode d'enquête mettant en jeu un processus un peu plus lourd que dans les enquêtes habituelles : le conducteur recevait deux fois l'enquêteur et, entre ces deux visites, un travail journalier de notation des temps d'activité durant une ou deux semaines lui était demandé.

Outre les opérations nécessaires, cette procédure a l'avantage de permettre d'appivoiser l'enquêté. Elle demande du temps et la participation de l'enquêté. Elle donne, par la continuité des opérations, un minimum de consistance au rapport humain établi avec l'enquêteur d'une part, elle produit du sens en faisant du conducteur l'acteur du recueil des durées d'activités sur une longue période d'autre part et elle prend en considération la contribution du conducteur en la dédommageant comme un travail enfin.

Faire des enquêtes, c'est le plus souvent réduire, simplifier, instrumentaliser. Mais pour réussir une enquête par questionnaires il faut, dans la situation d'enquête, se retrouver au plus près de la situation de l'interview qualitatif qui est réussi quand il s'organise comme une conversation ordinaire. La première condition pratique est de respecter l'autre, donc d'éviter de l'instrumentaliser en ne proposant pas de règles du jeu explicites, la seconde est le temps de recueil. Inscrire la relation dans un temps assez long permet à la personne de se repérer dans le processus dans lequel il lui est proposé de s'intégrer. Sinon, on obtient ce que laisse passer le système de défense spontané de la personne ou uniquement ce que l'interviewé pense que l'on attend de lui. C'est à dire des stéréotypes.

Le recueil comprenait donc plusieurs phases, rythmées par la passation des documents d'enquête. Ainsi, plusieurs étapes sont à considérer :

Avant de procéder à l'enquête proprement dite, comprenant le questionnaire sur le poste de travail et la carrière d'une part, le carnet de temps d'autre part, il fallait contacter la personne échantillonnée, s'assurer qu'elle correspondait toujours aux critères d'échantillonnage définis lors du Recensement de la Population de 1990 (entre ce moment et 1993, la personne pouvait avoir quitté la profession), puis l'interroger sur son travail et sa carrière, lui laisser remplir le carnet de temps durant une à deux semaines, puis revenir chercher ce dernier, vérifier les conditions du remplissage du carnet durant la période considérée, assurer enfin un dédommagement de la personne pour sa participation à une enquête qui lui avait demandé du temps et de l'attention.

Le lecteur trouvera en annexe les documents d'enquête.

Tableau 4 : Les documents d'enquête

Documents:	Fonctions :
FICHE ADRESSE	1/ Contacter la personne
QUESTIONNAIRE CHAMP	2/ Vérifier que la personne a toujours les propriétés sociales et professionnelles de la sélection ou échantillonnage. Avoir quelques renseignements sur les caractéristiques des personnes ayant quitté la profession entre 1990 et 1993.
QUESTIONNAIRE 1 ^{ère} VISITE	3/ Recueillir des informations sur le travail et la carrière de la personne, négocier l'acceptation du carnet et la former au remplissage du Carnet temps
CARNET de TEMPS	4/ Recueillir l'information sur les temps affectés aux différentes activités. Saisie chronologique c.à.d. après chaque activité dans la continuité du déroulement.
QUESTIONNAIRE 2 ^{ème} VISITE	5/ Vérifier les conditions du recueil de l'information temporelle du point de vue de la qualité et vérifier les circonstances du recueil (présence ou non de journées de non travail supplémentaires, jugement comparatif sur la période de recueil...).
Fiche cadeau	6/ Faire choisir un cadeau de dédommagement pour le travail fourni. en remplissant le carnet de temps.
FICHE "BOULE DE NEIGE"	7/ Cette fiche permet de contacter les conducteurs ayant moins de trois ans d'ancienneté dans la profession.

La "fiche adresse" contient les informations techniques permettant de localiser la personne échantillonnée et ses caractéristiques d'âge, de sexe, de profession et de secteur d'activité tels que relevées lors du Recensement de 1990. Sa fonction technique est évidente. Mais elle a aussi une fonction analytique, car elle permet de suivre (entre 1990 et 1993) l'évolution des caractéristiques d'une cohorte d'individus sélectionnée selon les principes d'échantillonnage décrits.

Le "questionnaire champ" permet de vérifier l'actualité des renseignements (et parfois leur pertinence : cas d'erreurs de codage lors du Recensement reportées dans la fiche adresse). La fonction principale est la sélection des gens à enquêter.

Concernant les salariés deux cas se présentent : l'individu est toujours conducteur professionnel, alors les questions du "questionnaire 1^{ère} visite" lui sont posées et il lui est demandé de remplir le "carnet de temps" durant une à deux semaines, puis l'enquêteur revient le voir pour remplir le "questionnaire de la 2^{ème} visite"; si par contre, la personne a quitté le métier, des questions lui sont posées sur sa carrière de conducteur et les circonstances du changement intervenu entre 1990 et 1993, le contact s'arrête alors.

S'agissant des chefs d'entreprises de transport de moins de 10 salariés, les "questionnaires champs" jouent la même fonction que précédemment plus une. Un questionnement sur le contenu de l'activité des patrons sert à distinguer ceux qui conduisent de ceux qui sont de purs gestionnaires. En effet, comme le champ de l'enquête est limité aux "conducteurs", seuls les petits patrons dont l'activité principale

est de conduire des véhicules lourds doivent être sélectionnés, à l'exclusion des "gestionnaires" qui ne montent jamais ou accidentellement dans un camion.

Le "questionnaire 1ère visite" est administré aux personnes qui sont toujours conducteurs professionnels de véhicules lourds. Un questionnement concerne les caractéristiques du poste de travail (en termes de type de transport, de type de chargement, de type de trajet, de type de matériel, de type d'exploitation dans laquelle est intégré le conducteur, les caractéristiques de l'entreprise qui l'emploie, le salaire, les primes et les frais de route qu'il touche), les caractéristiques de la carrière du conducteur (formation initiale, circonstances d'entrée dans la profession, passé et proche avenir professionnel, formation professionnelle), d'autres éléments liés à sa profession (fatigue, accidents...) et des éléments de son genre de vie (habitat, famille...).

Le "carnet de temps": après avoir rempli une journée exemple avec l'enquêteur (cette journée exemple n'est pas traitée), afin de bien comprendre ce qui est attendu de lui et les diverses définitions des activités qu'il est susceptible de réaliser, le conducteur remplissait de façon chronologique (dans la continuité du déroulement des activités), durant la ou (les deux) semaine(s) suivante(s) une grille journalière. Cette grille constituée de 10 lignes et quatre-vingt seize colonnes permet de répartir les dix grands types d'activité des conducteurs durant les 96 quarts d'heures d'une journée calendaire. En bas de cette grille journalière, le conducteur devait répondre à une série de questions sur le kilométrage, le nombre d'opérations de chargement/déchargement, la nature du transport réalisé.

Les activités sont les suivantes :

Activités de travail :

camion roulant : "conduite", "astreinte embarquée" (en double, un collègue conduit),

camion à l'arrêt : liée aux opérations d'enlevage ou de livraison, "la manutention chargement/déchargement" (y compris bien sûr le portage des colis et les opérations manuelles de préparation, démontage, remontage du camion), les "autres manutentions" liées à l'entretien du véhicule (y compris le temps des vérifications, de prise de gas-oil...), les tâches liées aux "opérations administratives et commerciales" (préparation, vérification des papiers de transport, de douane, rapport de route, négociation du fret, de la place dans la file, temps passé à rechercher le chef de quai, le responsable des livraisons...), "l'attente" ou temps à disposition, il s'agit du temps durant lequel les conducteurs ne peuvent rien faire d'autre que d'attendre que le quai ou la route soient dégagés ou encore que le douanier ou les employés ne lui délivrent les papiers nécessaires pour continuer, à l'exclusion des temps pris pour manger, dormir, se doucher ou prendre un pot de détente avec des collègues.

Le repos : Deux lieux de repos sont considérés : sur la route et chez soi. Dans les deux cas, il s'agit essentiellement de distinguer le sommeil des autres temps pris pour se nourrir, s'entretenir, s'amuser, se détendre ou s'adonner à une activité privée.

sur la route : distinction entre "repos" (manger, boire, se laver, se détendre) et le "sommeil".

chez-soi : distinction entre n'importe quelle activité de veille, "repos" et "sommeil".

Le "questionnaire 2ème visite" est administré aux personnes ayant rempli les carnets de temps, lorsque l'enquêteur revient chercher le carnet. Il cherche à obtenir les informations nécessaires à l'évaluation de la qualité et de la généralité des informations contenues dans le carnet. Il s'agit en effet de savoir si, et dans quelles circonstances, des événements inattendus sont intervenus durant la période, ou si au contraire les informations sont cohérentes avec ce

qui est habituel dans la période considérée. Par ailleurs, une question concernait la survenue ou non de problèmes d'endormissement durant la période.

La "fiche cadeau" est donnée aux conducteurs ayant rempli le carnet avec sérieux et contenant suffisamment d'informations pour être exploité. Ils y choisissaient un objet qui les dédommageait du travail effectué.

La "fiche Boule de neige", l'échantillonnage de l'enquête ne permettait pas de contacter des conducteurs ayant moins de trois ans d'ancienneté dans la profession (l'échantillon étant constitué de personnes se déclarant "conducteurs" en 1990). Aussi, il a été demandé aux conducteurs échantillonnés de fournir aux enquêteurs le contact avec un conducteur qui, parmi leurs amis ou collègues, aurait moins de trois ans dans la profession. Lorsque cela s'avérait possible, une fiche était ouverte. Elle avait la même fonction que la "fiche adresse" (fiche 1 du tableau 4). Ayant le contact avec la personne, si celle-ci correspondait bien à la définition, être conducteur professionnel et ceci depuis moins de trois ans (questionnaire champ spécifique), alors elle entrait dans le champ de l'enquête et les opérations de 3 à 6 étaient effectuées (cf. tableau 4).

2.2. Résultats du recueil :

Le terrain de l'enquête a été réalisé en deux phases. La première a duré de la fin Avril au début Juillet 1993, la seconde phase comprenait les mois d'Octobre, Novembre et la moitié de décembre 1993.

Tableau 5 : Résultat du recueil sur le terrain, à partir de l'échantillon INSEE :

Échantillon INSEE	Chefs d'entreprises de transport <10 salariés (2181)	Conducteurs salariés de poids lourds (6411)	(6411) TRANS-PORT	(6411) AUTRES Secteurs	Conducteurs salariés d'autocars (6412)	ENS. ECHANTILLON	Répartition
- Adresses traitées	201	1498	1018	480	700	2399	100%
1/non trouvé	45	281	201	80	117	443	18,5%
2/erreurs codage	0(?)	93	44	49	35	128	5,3%
3/hors champ ≥57ans	13	43	25	18	46	102	4,2
4/Hors champ	75	213	74	139	117	405	16,9%
5/REFUS Q ou CT	10	90	62	28	39	139	5,8%
6/ENQUETES Complètes	58	778	554	224	346	1182	49,3%
dont :							
PL	56	764	543	221	19	839	35,0%
Cars	2	14	11	3	327	343	14,3%
Taux de réponse ++	28,9%	51,9%	54,4%	46,0%7	49,4%	49,3%	

Tableau 6 : Résultat du recueil sur le terrain, à partir de l'échantillon "Boule de Neige"

Echantillon "Boule de Neige"	nombre	Répartition
- Adresses traitées	128	100%
1/ Non trouvé	1	0,8%
2/ Erreurs	5	3,9%
4/ Hors Champ	4	3,1%
5/ REFUS Q ou CT	1	0,8%
6/ ENQUETES Complètes	117	91,4%
PL	89	69,5%
Cars	28	21,9%
Taux de réponse ++	91,4%	

On constate qu'entre les individus ayant changé d'adresse, parfois introuvables, les "erreurs" de saisie du fichier de sélection et les conducteurs hors champ parce qu'ils sont à la retraite au moment de l'enquête, c'est 28% de l'échantillon de base qui n'est pas enquêtable.

Le tableau 7 présente le calcul des taux de changement de métier, des taux de non réponse et des taux de conducteurs parmi les 72% d'individus formellement enquêtés. Environ 20% d'entre eux ont changé de métier parmi les salariés et moins d'un petit patron sur deux conduit "la plus grande partie de son temps".

Ramené aux dimensions du nombre d'individus en activité et correspondant au champ de l'enquête (donc à l'exclusion des individus des catégories 1, 2, 3, 4), l'échantillon INSEE de départ est constitué de 1321 individus dont 10% refusent de participer à l'enquête.

Tableau 7 : Les individus "enquêtés"

Ce tableau se lit en complément des tableaux 5 et 6	2181	6411	6411 Non Transp	6411 TRANSP	6412	ECHAN INSEE	BOULE NEIGE
Adresses - (1+2+3 tab 5&6)	100% 143	100% 1081	100% 326	100% 755	100% 502	100% 1726	100% 122
4/ Hors champ: pas conducteur ou a changé de métier	52,4%	19,7%	22,7%	18,4%	23,3%	23,5%	3,3%
5/ Refus	7,0%	8,3%	8,6%	8,2%	7,8%	8,1%	0,8%
6/ ENQUETES Complètes	40,6%	72,0%	68,7%	73,4%	68,9%	68,4%	95,9%

3. Pondération des dossiers d'enquête.

3.1. Le problème à traiter

Entre 1990 et 1993, la structure de la population issue du RP90 de l'INSEE a subi une déformation liée à son vieillissement d'une part, aux changements de situation des conducteurs eux-mêmes, d'autre part. Des conducteurs d'autocars sont devenus routiers, des

artisans sont devenus salariés et réciproquement. Les mouvements s'équilibrent à peu près. Le vieillissement lui, concerne tous les conducteurs.

La structure de la population obtenue dans l'enquête à partir de l'échantillonnage INSEE a les propriétés suivantes :

- La plupart des conducteurs de plus de 57 ans (âge en 1990) de l'échantillon de base sont "hors champ" du fait d'un départ à la retraite. Néanmoins, 7/1000 des conducteurs salariés enquêtés (rendant un carnet de temps) avaient plus de 57 ans en 1990. Dans les opérations de pondération et de redressement, il a fallu tenir compte de ce fait en dessinant les contours d'une population cible de l'année 1993 n'intégrant qu'une très petite proportion des conducteurs ayant déjà 57 ans en 1990 et excluant les autres.
- Le taux de petits patrons et indépendants étant inconnu, a priori, lors de l'échantillonnage, il faut considérer le résultat de l'enquête INRETS, à savoir entre 44% et 48% de ceux qui ont pu répondre au moins au questionnaire "champ" comme une approximation empirique du nombre de "chefs d'entreprise de transports de moins de dix salariés", (CS 2181) dont l'activité principale serait de conduire un véhicule lourd.

La structure de la population obtenue à partir de l'échantillon "Boule de Neige" résulte d'un processus où l'objectif fixé à chaque enquêteur était de recruter un individu correspondant aux critères (être conducteur en activité et ceci depuis moins de trois ans) au cours des deux campagnes d'enquête sur le terrain. Cette procédure devrait combler une partie au moins du déficit de personnes ayant moins de trois ans d'ancienneté, créé par le décalage de temps entre le Recensement et l'enquête .

- Les chances de rencontrer un conducteur ayant moins de trois ans d'ancienneté étaient équivalentes aux chances de rencontrer celui dont il était l'ami ou le collègue, donc aux chances affectées à chaque individu échantillonné par l'INSEE qui répondait au questionnaire de notre enquête (1ère visite et carnet de temps). Néanmoins, le fait de rencontrer un conducteur de moins de trois ans d'ancienneté dépendait aussi de la qualité de la relation entre l'enquêteur et l'enquêté. Autrement dit, les qualités humaines en terme de capacité de contact et de relation étaient requises pour l'enquêteur devant négocier une chose supplémentaire à l'enquête et de la part de l'enquêté qui devait actualiser une forme de "capital social", comme une capacité à exister dans son groupe professionnel, à s'intéresser aux autres (en être le leader ou un membre suffisamment reconnu pour pouvoir nouer des contacts de confiance avec des amis ou collègues à qui il serait possible de proposer de participer à l'enquête). Il a fallu considérer que ces qualités humaines se rencontraient de façon aléatoire, que les conjonctures d'une telle rencontre ne créaient pas de biais particuliers.
- La comparaison entre les performances de cette population et de celle de l'échantillon INSEE en termes de temps de travail (nombre de jours de travail, durée du travail, taux de conduite...) a montré qu'elle se comportait de façon similaire à cette dernière.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, il a été admis après de multiples vérifications, que l'échantillon de référence, pivot du "calage" de la population enquêtée, serait constitué des individus échantillonnés de la catégorie 6411 ayant moins de 57 ans en 1990.

Concernant la population enquêtée il a été admis qu'elle était constituée des individus issus des deux échantillons, INSEE et Boule de Neige.

La logique du redressement était donc de rendre comparables, l'échantillon des conducteurs salariés enquêtés ayant rendu un carnet et l'échantillon des salariés actifs tirés

dans la catégorie 6411 du RP90 de l'INSEE, "conducteurs routiers et grands routiers de véhicules de plus de 3,5 tonnes".

3.2. La pondération

Chaque conducteur enquêté, sélectionné selon les principes décrits plus haut, a été affecté de son poids de tirage (lequel dépendait des propriétés de l'individu en 1990, comme indiqué dans le tableau 3). Ainsi, l'effectif du tableau des conducteurs enquêtés était-il augmenté au prorata de l'effet des coefficients de pondération affectés aux individus.

Tableau 8 a : Répartition des effectifs de l'enquête, après pondération.

Effectif pondéré des enquêtes PL (âge en 1993)	≤29 ans	]29-39]ans	]39-49]ans	≥50ans	TOTAL
"Salariés" Secteur Transport	22,4%	34,1%	30,0%	13,5%	100%
"Salariés" Autres Secteurs	9,8%	26,7%	38,0%	25,5%	100%
Ensemble des "Salariés"	17,6%	31,3%	33,1%	18,1%	100%

Tableau 8 b : Echantillon pondéré des salariés poids lourds tirés

Echantillon* des salariés CS 6411	≤29 ans	]29-39]ans	]39-49]ans	≥50ans	TOTAL
"Salariés" Secteur Transport	19,6%	34,2%	29,4%	16,8%	100,0%
"Salariés" Autres Secteurs	11,0%	30,9%	34,9%	23,2%	100,0%
Ensemble des "Salariés" CS 6411	15,4%	32,6%	32,1%	19,9%	100,0%

*Echantillon = age en 1993 moins les individus de ≥57ans en 1990.

Ces deux tableaux de répartition des âges sont très proches si l'on compare pour chacun d'eux, les distributions des conducteurs du "secteur du transport" d'une part et celles des conducteurs des "autres secteurs", d'autre part. Mais, la répartition des conducteurs entre les deux secteurs n'est pas correcte. Seulement 38,5% de conducteurs sont dans les "autres secteurs", pour 49% attendus. Tout se passe comme si la sous-représentation de cette catégorie lors de l'échantillonnage s'était amplifiée tout au long des phases de réalisation de l'enquête. D'ailleurs, le taux d'erreurs d'affectation et de saisie dans le Recensement de la Population est plus élevé pour les conducteurs (CS 6411) des "autres secteurs" que pour ceux du "secteur du transport" (respectivement 10,2% et 4,3%).

3.3. Le redressement

Le redressement a donc consisté à rééquilibrer, après pondération, l'échantillon enquêté, afin de restituer l'importance relative de chacun des deux sous groupes de conducteurs de poids-lourds salariés dans chacun des deux secteurs d'activité (Transport/Non transport). A l'issue de la pondération et du redressement de la population, les échantillons de salariés enquêtés ont la physionomie du tableau 9. Comme dans la suite du rapport de nombreuses

comparaisons seront effectuées entre les salariés des enquêtes de 1983 et de 1993, le tableau 9B présente aussi, la population redressée des salariés enquêtés en 1983.

Tableau 9 : L'échantillon enquêté des SALARIES après redressement.

Comparaisons entre les enquêtes INRETS de 1983, 1993 et les Recensements de la Population de l'INSEE 1982, 1990. Répartition selon le type de poste (retour chaque jour ou absent) et le secteur d'activité de l'entreprise (Transport ou Non transport).

A/ INRETS enquête 1993	retour chaque jour	absents 2 jours ou plus	INRETS Enquête 1993	INSEE RP. 1990
NON transport	45,3%	3,9%	49,2%	49,9%
TRANSPORT	26,2%	24,6%	50,8%	50,1%
n=1085	71,5%	28,5%	100%	100%

B/ INRETS enquête 1983	retour chaque jour	absents 2 jours ou plus	INRETS Enquête 1983	INSEE RP. 1982
NON transport	56,8%	7,9%	64,7%	60,1%
TRANSPORT	18,2%	17,1%	35,3%	39,9%
n=878	75,1%	24,9%	100%	100%

RP = Recensement général de la population

L'échantillon redressé de 1983 présente des différences plus marquées avec le RP82 que l'enquête de 1993 avec celui de 1990. Le redressement a été fait, à l'époque, au regard des propriétés de l'enquête de Référence faite auprès des conducteurs se présentant dans les Commissions médicales Préfectorales pour valider leurs permis lourds (obligation quinquennale). Malgré tout en 1983, les chiffres produits selon des procédures tout à fait distinctes (Recensement de la Population, d'une part, enquête auprès des individus se présentant aux Commissions Médicales Préfectorales, d'autre part) restent assez comparables (cf. INRETS/Enquête 1983 et INSEE/Recensement de la Population 1982).

Les enquêtes INRETS et les Recensements INSEE présentent des différences quant à l'évaluation des mouvements entre les deux périodes. Concernant l'emploi des conducteurs, les Recensements mesurent une augmentation de 10,2% du nombre des conducteurs du secteur transport. Les enquêtes de l'INRETS mesurent une augmentation plus importante 15,5%, soit 5,3% de plus que l'INSEE. Le mouvement est bien à l'augmentation des effectifs du secteur du transport routier de marchandises qui, depuis le début des années quatre-vingt voit le nombre de ses entreprises augmenter et ses effectifs se gonfler.

Tout au long du travail d'ajustement de l'échantillon, il a été considéré que l'approximation empirique de notre enquête était la seule évaluation disponible des artisans et petit patrons (salariés ou non salariés) dont l'activité principale est la conduite d'un camion. Ainsi, ils représenteraient 6% des conducteurs au total (en 1983, ils représentaient 6,4% du total des conducteurs). Pour le seul secteur du transport, en 1993, ils représenteraient 11% des roulants (13% des conducteurs rentrant chaque jour, 9% des conducteurs absents de deux jours ou plus, cf. tableau 10).

Tableau 10 : Population enquêtée totale après redressement.

ENQUETE INRETS de 1993	retour chaque jour	absents 2 jours ou plus	Ensemble
Salariés des Autres Secteurs (NON transport)	42,7%	3,6%	46,3%
Salariés du Secteur Transport	24,6%	23,2%	47,8%
"Petits patrons conducteurs" non salariés & salariés	3,6%	2,3%	5,9%
Ensemble	70,9%	29,1%	100,0% (N=1153)

Si l'on se reporte à la structure de la population du Recensement, on obtient à partir des valeurs de l'échantillon redressé de l'enquête INRETS 1993, une répartition des effectifs réels où les ordres de grandeurs seraient les suivants :

Tableau 11 : Evaluation de la répartition des individus dans la Population réelle.

ENQUETE INRETS de 1993	retour chaque jour	absents 2 jours ou plus	Ensemble
Salariés des Autres Secteurs (NON transport)	144172	12155	156327
Salariés du Secteur Transport	83059	78332	161392
"Petits patrons conducteurs" non salariés & salariés	12155	7766	19921
Ensemble	239386	98253	337639

La difficulté dans ces évaluations porte sur les petits effectifs. Ainsi, les conducteurs du compte propre, absents plusieurs jours consécutifs, et les deux groupes particuliers de petits patrons travaillant à leur compte, que sont les conducteurs salariés dirigeant eux même leur entreprise et les non salariés purs sont peu nombreux.

Néanmoins, les deux catégories de conducteurs-entrepreneurs représenteraient ensemble un peu moins de 20000 personnes. Quatre à cinq mille environ seraient des salariés chefs de leur entreprise, de sorte que les indépendants purs seraient de 14000 à 16000. On voit bien la difficulté de l'évaluation de cette population particulière mouvante. Un jour beaucoup de ses membres peuvent cesser de conduire et ne faire que des remplacements occasionnels ou si les affaires vont mal, se remettre au volant. Il s'agit bien d'ordres de grandeur soumis aux fluctuations des conjonctures économiques.

Chapitre II : Principes de classement

Il ne viendrait à l'idée de personne de considérer qu'un journaliste fait le même métier qu'un ingénieur, un philosophe ou une secrétaire sous prétexte que les uns et les autres utilisent journalièrement un ordinateur pour écrire leurs textes, rapports, articles ou lettres. Beaucoup pourtant, considèrent que les conducteurs de poids lourds sont semblables les uns les autres, interchangeables, du fait qu'ils conduisent tous des camions !

Si rien ne ressemble plus à un camion qu'un autre camion il se trouve que l'outil de travail est aussi un outil de production. Un outil qui s'inscrit de façon spécifique dans la logique propre à chaque système de production. Produire, distribuer, valoriser, commercialiser sont autant de fonctions auxquelles cet outil peut contribuer. Son usage dans des conditions de production, dans des processus de valorisation aussi variés que le transport à la demande, le commerce des fruits et légumes, la distribution des produits industriels, l'approvisionnement des villes, leur nettoyage, l'extraction et la transformation des richesses naturelles définit une très grande variété de savoirs, de savoir-faire, de situations professionnelles et parfois de métiers mobilisés dans l'usage de cet outil.

Qu'ont en commun un conducteur de convoi exceptionnel, un routier international "montant" régulièrement de Burgos à Bayonne, pour "redescendre" à Burgos, une autre remorque tractée de Paris à Bayonne par un collègue (pendant que la remorque avec laquelle il était monté à Bayonne est "tirée" par ce même collègue jusqu'à Paris), un chauffeur parcourant la ville avec sa bétonnière à l'appel des chantiers, un routier en national descendant de Lille à Perpignan pour remonter sur Paris, puis Lille, après être passé par Grenoble au gré des fluctuations des offres de transports, un livreur en ville ou encore un conducteur de benne, chargeant la bauxite dans une barge sur un canal pour la porter 500 mètres plus loin au départ de la chaîne de production des feuilles d'aluminium, à part le fait de conduire des véhicules de plus de 3,5 tonnes ?

La variété presque infinie des processus concrets de production et de valorisation économique, donnée de base pour qui veut comprendre les ressorts de la mobilité des personnes comme des marchandises, entraîne évidemment des différences entre les situations de production, donc de travail que vivent les conducteurs. Rendre compte de l'infinie diversité des opportunités concrètes donnant lieu à des échanges de marchandises, donc à des transports, décrire l'ensemble des situations de travail ainsi engendrées est une gageure à laquelle il est impossible de répondre autrement, que de manière imparfaite.

En effet, cela n'est pas du ressort d'une enquête quantitative ni même de plusieurs qui, du fait de l'instrumentalisation nécessaire au "recueil" de l'information, "simplifient" le "réel" (au point de lui donner parfois une allure caricaturale). La dimension essentielle à la compréhension des choses, à savoir, les conditions de leur émergence et leur histoire, est gommée par construction dans ces enquêtes.

Elles ont pour limite la synchronie de la description et l'individuation trop marquée des agents sociaux enquêtés. Or toute situation est le produit d'une histoire et tout individu est la

résultante des multiples interactions et relations sociales par rapport auxquelles se définissent, avec sa place dans le monde, les propriétés de sa pratique sociale. Ces limites de l'enquête quantitative ne peuvent être dépassées qu'en se servant des résultats, plus riches, des enquêtes et études de cas. L'étude de cas et l'enquête qualitative sont le véritable terreau des progrès de la connaissance, dans la mesure même où elles permettent de repérer les mécanismes de la dynamique des pratiques, d'observer les processus dans lesquelles elles s'insèrent, et de dessiner les formes structurales du champ où elles évoluent. Malgré les "réductions" qu'implique son "instrumentation" l'enquête extensive reste un des moyens de vérification les plus utiles. Elle permet de donner une mesure de l'ampleur relative des éléments pertinents relevés dans les analyses qualitatives.

Pour rendre compte des conditions concrètes de travail des conducteurs professionnels, il a donc fallu simplifier "l'humaine diversité" des processus, des situations et des comportements. Le transport a longtemps dû vaincre le seul espace, un temps de transport assez long était considéré comme "naturel". Avec les possibilités offertes par les moyens modernes de communication entre les hommes, les échanges économiques se font "en temps réel" au moins pour ce qui concerne, dans la "relation commerciale", leur négociation et leur conclusion en terme de commande. Le problème principal aujourd'hui est celui du temps de réalisation de l'échange et, nommément, du temps du transport de la matière, des produits, des objets en tant que tels. La synchronie des rythmes de réalisation des échanges, dans les réseaux ou chaînes modernes organisant les cycles productifs, marchands et financiers, n'existe pas spontanément. Les transports modernes se doivent de contribuer à produire les ajustements nécessaires à l'existence d'éléments de continuité entre ces rythmes. Ces traits tendent à accentuer la séparation des temporalités entre la réalisation des opérations commerciales (prospection, négociation, conclusion des termes de l'échange) et la réalisation physique de celui-ci. La réalisation des opérations physiques, est elle-même segmentée en plusieurs fonctions. La réalisation du déplacement physique des marchandises d'une part, la réalisation de leur enlèvement et de leur distribution d'autre part, constituent des actes se déroulant à des moments en continuité apparente, mais dont la discontinuité réelle peut tenir au fait que des opérateurs différents les font, mais plus profondément, au fait que le terme effectif de l'échange commercial, sa sanction, sa réalisation n'est consommée que lorsque la marchandise est livrée et acceptée par le réceptionnaire.

La première simplification a consisté à articuler l'analyse autour de la connaissance de la durée et du rythme de travail des opérateurs. La durée et le rythme de travail, traductions d'une organisation du temps nécessaire aux opérations productives et d'un séquençement de ces dernières, ont constitué l'épine dorsale de la description de la diversité des situations observables. Autrement dit, l'ensemble des aspects concrets, structurant les situations de travail, ont été simplifiés en privilégiant leur analyse du point de vue du temps nécessaire à la réalisation du produit attendu du camionnage. Or, résumer les actes par le temps qui leur est consacré est une opération qui fait abstraction des savoirs et savoir-faire concrets mobilisés pour leur réalisation dans des situations singulières d'une part, des événements qui contrarient ou accélèrent leur enchaînement d'autre part.

La seconde simplification a consisté à opérer une distinction entre les situations dans lesquelles les conducteurs produisaient. Comme dans les enquêtes précédentes, 1975 et 1983, les conducteurs ont été distingués selon deux dimensions :

- L'une "résume" les propriétés du cadre productif de l'activité du conducteur. Ainsi, le secteur d'activité de l'entreprise employant le conducteur définit le cadre entrepreneurial du travail, et le contexte productif.

- L'autre, spécifie la "structure temporelle" de chacune des opérations de transport composant l'activité habituelle du conducteur. La période de temps requise pour la réalisation des opérations élémentaires de transport constitue la propriété structurante du poste de travail ici privilégiée.

La construction des différentes catégories de conducteurs à partir de ces deux dimensions, a une forte capacité discriminante. Ce découpage est consistant, ses effets sont vérifiés lors de chaque enquête.

Cela tient à un ensemble de propriétés structurales différenciant

- les processus de production et de commercialisation, en un mot les différentes formes de la valorisation dans les processus économiques considérés. Dans les entreprises spécialisées du secteur du transport, la valeur ajoutée provient d'une capacité à organiser les opérations de transport pour certaines entreprises, d'une capacité à réaliser les acheminements des marchandises pour la plupart des transporteurs routiers. Dans l'un et l'autre cas la valorisation économique ou la production de valeur est limitée au temps de la prestation d'acheminement avec ou sans entreposage momentané. Par contre, dans une entreprise agricole, industrielle ou commerciale disposant de ses propres véhicules, le camionnage, l'acheminement des produits n'est qu'un moment d'un processus de valorisation plus large. Le camionnage ne constitue qu'une opération parmi un ensemble d'autres concourant à la production de la valeur finale issue du processus.

- Les formes du rapport social au temps de production. La fréquence des retours, ou la structuration temporelle de la tâche (transports permettant de rentrer tous les jours ou obligeant à partir plusieurs jours consécutifs) a longtemps défini et définit encore la forme de l'organisation du processus de travail que réalise le conducteur. Notamment sous l'angle de son "autonomie" dans la régulation de l'enchaînement des opérations concrètes et de la répartition du temps productif dans le calendrier (choix des moments de repos en fonction des impératifs du travail et/ou des nécessités réglementaires).

Chapitre III : L'activité professionnelle des conducteurs et le temps.

Le temps de travail est souvent considéré comme un indicateur important pour la mesure de l'activité productive. La durée du travail constitue un indicateur de la charge de travail, le rythme du travail, soit la répartition des temps affectés aux différentes activités, définit davantage les propriétés de l'activité ou de la tâche en tant que telle.

3.1. La durée hebdomadaire du travail :

Depuis maintenant plusieurs décennies, le temps de travail est comptabilisé. La référence à la durée de travail journalière puis hebdomadaire a scandé l'histoire de la mise en forme législative de l'évolution des rapports entre les entrepreneurs et leurs salariés. Maintenant, il va presque de soi de comparer les durées de travail des ouvriers des différentes industries ou activités, de voir les différences entre les durées de travail des ouvriers, des employés, des travailleurs indépendants et des cadres.

Concernant la durée du travail, les conducteurs routiers se distinguent toujours des autres ouvriers. Pour une semaine normale d'activité, ils travaillent plus longtemps et parfois beaucoup plus longtemps que les ouvriers sédentaires. En effet, les conducteurs les mieux lotis travaillent 2 heures de plus et les moins bien lotis dépassent, de plus de 20 heures, le temps de travail hebdomadaire moyen des ouvriers sédentaires !

De tels écarts ne cessent d'étonner, au point que certains sont restés longtemps incrédules. Incrédulité nourrie de la croyance qu'il suffirait d'édicter de nouvelles lois pour que la réalité s'y conforme d'une part, que les moyens d'enquêtes habituellement mis en oeuvre pour assurer le suivi du phénomène de la durée du travail seraient correctement configurés d'autre part.

Il n'a pas fallu moins de deux conflits majeurs, avec barrages de camions sur tout le réseau routier, à 8 ans d'intervalle en 1984 et en 1992 pour que ce fait (les durées de travail élevées que connaissent les conducteurs professionnels), connu des professionnels et attesté depuis longtemps par des enquêtes, ne devienne un réel "enjeu d'image" pour l'industrie du camionnage toute entière, amenant les Pouvoirs Publics et un certain nombre d'organisations professionnelles à se concerter pour tenter d'en atténuer les traits trop saillants.

**Tableau 12 a² : "Durées hebdomadaires de travail"³
des différents groupes de conducteurs salariés en 1983 et 1993**

unité/Conducteur salarié	1983				1993			
	Nw	Moyenne	précision de la moyenne	écart type	Nw	Moyenne	précision de la moyenne	écart type
"Secteur transport"	310	53,2h	±1,2	10,3	551	54,1h	±1,0	12,2
- Absents ≥ 2 jours	150	58,7h	±1,6	10,0	267	59,7h	±1,3	10,6
abst 1 à 3 nuits	68	56,2h	±2,0	8,5	95	54,5h	±2,0	10,1
abst ≥ 4 nuits	82	60,8h	±2,3	10,6	172	62,5h	±1,5	9,8
- Retour chaque jour	160	48,1h	±1,2	7,7	284	48,8h	±1,3	11,1
"Autres secteurs"	568	45,5h	±0,7	8,1	534	43,6h	±0,8	9,7
- Absents ≥ 2 jours	69	51,1h	±2,3	9,8	42	53,8h	±3,2	10,5
- Retour chaque jour	499	44,7h	±0,7	7,5	492	42,7h	±0,8	9,2
Ensemble des Conducteurs de PL	878	48,2h	±0,6	9,7	1085	48,9h	±0,7	12,2
Ens. "absents ≥ 2 jours"	219	56,3h	±1,4	10,3	309	58,9h	±1,2	10,8
Ens. "retour chaque jour"	659	45,5h	±0,6	7,7	776	45,0h	±0,7	10,4

**Tableau 12 b : "Durées hebdomadaires de travail"
des différents groupes de conducteurs "NON salariés" en 1983 et 1993**

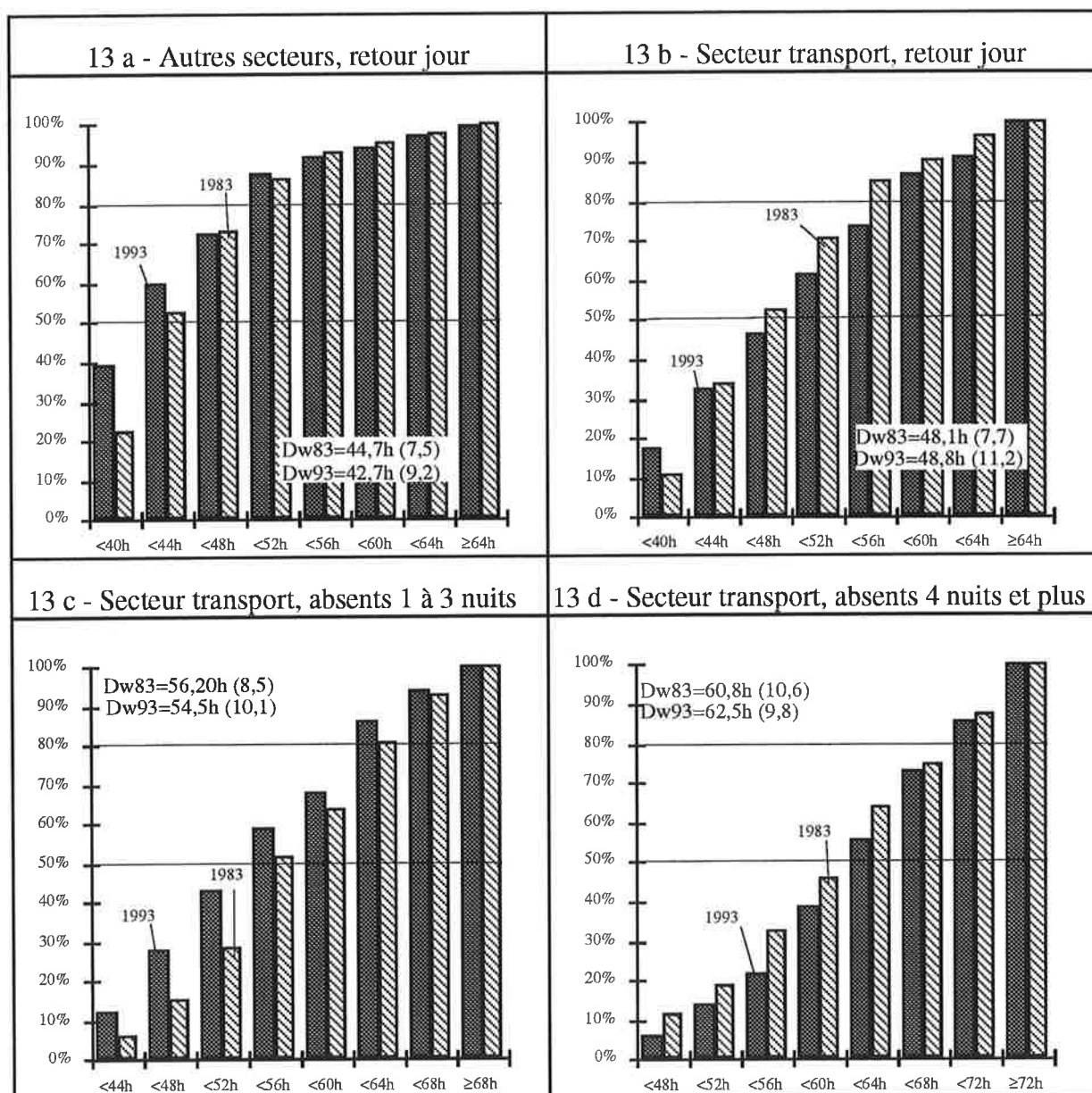
unité/Conducteur indépendant	1983				1993			
	Nw	Moyenne	précision de la moyenne	écart type	Nw	Moyenne	précision de la moyenne	écart type
Conducteurs "indépendants"	60	52,3h	±3,2	12,6	68	54,3h	±3,1	13,2
Absents ≥ 2 jours	20	59,3h	±5,3	12,2	27	58,9h	±4,8	12,7
Retour chaque jour	40	48,9h	±3,5	11,3	41	51,3h	±3,8	12,5

Les conducteurs du "secteur du transport" travaillent plus que leurs homologues des "autres secteurs", et cela est vrai pour tous les postes de travail. Par ailleurs, les conducteurs ont des durées de travail d'autant plus élevées que la définition temporelle de leurs "rotations", "tours", "tournées" ou "voyages" est plus large. Ainsi, les conducteurs absents plusieurs jours consécutifs pour réaliser leurs transports travaillent-ils davantage que ceux qui rentrent chez eux chaque jour.

² Ces tableaux présentent 4 valeurs pour chaque sous-groupe : l'effectif redressé "Nw", la moyenne, son intervalle de précision, l'écart-type, c'est-à-dire la dispersion de la distribution dont la moyenne est une valeur centrale.

³ "Durée hebdomadaire du travail" : Cette notion définit le temps consacré à la réalisation des opérations de transport (conduite, chargement et déchargement, négociations, papiers...), à l'entretien des véhicules et à toute autre opération demandée par le chef d'entreprise ou imposée par un tiers chargeur, destinataire ou intermédiaire, client. Bien entendu, les temps d'attente en pure perte sont comptabilisés dans le travail (sauf si, durant ce temps, le conducteur déjeune, se douche ou dort, il s'agit alors de repos ou de sommeil). On considère l'attente, comme des "arrêts de chaîne" du système productif, dont l'organisation ne dépend pas du conducteur.

Graphique 13 : Distributions cumulées des conducteurs selon la durée hebdomadaire de travail en 1983 & 1993 :



Malgré une relative stabilité des durées de travail, les résultats des différents sous groupes de conducteurs sont contrastés.

Concernant les distributions de 1983 et de 1993 des durées hebdomadaires de travail des conducteurs de retour chaque jour (graphiques 13a & 13b) :

- pour les conducteurs des "autres secteurs" la durée hebdomadaire de travail diminue de deux heures entre 1983 et 1993. Les effectifs d'individus travaillant moins de 40 heures et moins de 44 heures augmentent singulièrement. Tant en ce qui concerne la comparaison des distributions que des moyennes, les différences sont significatives
- Un regroupement des effectifs dans la zone en deçà de 40 heures s'observe aussi pour les conducteurs du "secteur du transport". Mais, il est beaucoup moins important que pour le groupe précédent. Par ailleurs, à l'autre extrémité de la distribution, une augmentation du nombre des conducteurs travaillant plus de 56 heures se traduit par un plus grand étalement de l'histogramme de 1993. La nette

augmentation de l'écart type de la distribution résume cette tendance à la bipolarisation. Les deux distributions sont significativement différentes (test du Khi²). La durée moyenne de travail augmente d'environ 40 minutes. Mais, la différence entre les moyennes n'est pas significative.

Considérons les distributions des durées hebdomadaires de travail (1983 et 1993) des conducteurs du "secteur du transport" absents ≥ 2 jours consécutifs (graphiques 13c & 13d) distingués en deux sous groupes :

- Les conducteurs absents 1 à 3 nuits voient la durée moyenne de leur travail diminuer d'environ une 1h40 entre 1983 et 1993. Ainsi, les effectifs de conducteurs travaillant moins de 52 heures, augmentent.
- Les conducteurs absents ≥ 4 nuits travaillent 1h45 de plus qu'en 1983. L'augmentation globale des effectifs connaissant une durée du travail hebdomadaire supérieure à 56 heures, notamment la croissance sensible du nombre des individus travaillant plus de 64 heures, marque le phénomène.

Néanmoins, pour ces deux sous groupes, les différences ne sont pas attribuables à autre chose qu'au hasard de l'échantillonnage. Ainsi, la diminution de la moyenne de la durée du travail des conducteurs absents 1 à 3 nuits, pas plus que l'augmentation de celle des conducteurs absents ≥ 4 nuits n'est significative au plan statistique. Il en est de même de la comparaison des distributions de 1983 et de 1993 pour chacun de ces groupes.

Les différences entre 1983 et 1993 sont significatives pour les conducteurs des "autres secteurs" qui voient leurs conditions de travail s'améliorer singulièrement puisque la durée hebdomadaire est réduite de 2 heures. Peut-être le sous groupe des conducteurs des "autres secteurs" s'est-il transformé entre 1983 et 1993 ? Sous l'effet de la déréglementation certaines des entreprises industrielles et commerciales, réalisant elles-mêmes leurs transports, ont trouvé les moyens d'une mutation vers le secteur du transport.

La transformation structurelle que la déréglementation a provoquée sur la répartition des entreprises et des emplois entre le Compte Propre et le Compte d'Autrui serait une fois de plus, ainsi soulignée. Une partie du phénomène est présentée dans ce rapport (cf. tab. 9). Entre 1980 et 1990, l'augmentation du nombre des entreprises de transport est impressionnante : de 27824 entreprises de transport on passe à 37037, dont une augmentation de 5840 unités depuis 1987, première année sans Tarification Routière Obligatoire !

Pour les conducteurs du "secteur du transport", absents ≥ 2 jours consécutifs, les différences entre les résultats de 1983 et 1993 ne sont pas significatives. Néanmoins, la proportion de conducteurs travaillant au moins 60 heures a augmenté de 5%, (En fait, elle a augmenté de +7% pour les conducteurs absents 4 nuits ou plus et a diminué de -2,1% pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits). Alors qu'entre 1975 et 1983, les durées de travail avaient significativement baissé pour ces conducteurs (-7,6 heures pour les conducteurs absents 4 nuits ou plus, -3,7 heures pour les conducteurs absents de 1 à 3 nuits), elles sont restées identiques ou ont un peu augmenté entre 1983 et 1993. Période durant laquelle la dérégulation a accru les effets de la concurrence structurelle inhérente à cette activité.

Concernant les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour, l'accroissement de la dispersion de la distribution est très important, montrant ainsi que les conditions ordinaires des conducteurs "à la journée" se sont diversifiées à nouveau, alors qu'entre 1975 et 1983 la baisse des durées de travail était renforcée par un resserrement de la distribution (moins 9,5 heures de la durée moyenne de travail. Les dispersions passaient de 9,0h à 7,7 h).

3.2. La répartition du temps de travail : les différentes activités.

L'évolution de la répartition du temps entre les différentes tâches est-elle à l'origine des augmentations et des diminutions constatées sur les durées hebdomadaires de travail ? Celles-ci sont-elles dues à des évolutions aléatoires dans la répartition des temps affectés aux diverses activités ou à des transformations homogènes des processus de production ? Telles sont les questions que ce chapitre tente d'éclaircir.

La représentation graphique des temps affectés aux diverses activités indique les tendances d'évolution en chiffres absolus. Elles sont reprises en chiffres relatifs (pourcentages à côté de chaque activité dans l'ordre de celles-ci; soit, de bas en haut : conduite, opérations liées aux marchandises, attente, autres activités). Dans les graphiques, chaque paire de barres de l'histogramme concerne une même catégorie de conducteurs, la première barre donne le résultat obtenu en 1983, la seconde celui de 1993 (en haut de chaque barre, deux chiffres : le premier est la durée d'attente, le second, la durée des autres activités comme l'entretien...).

Les 8/10 du temps au moins, sont consommés par les deux activités les plus importantes, la conduite et les opérations liées à la marchandise.

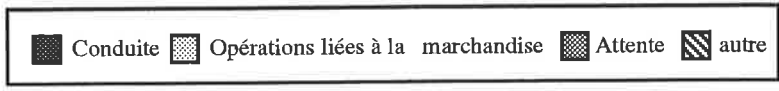
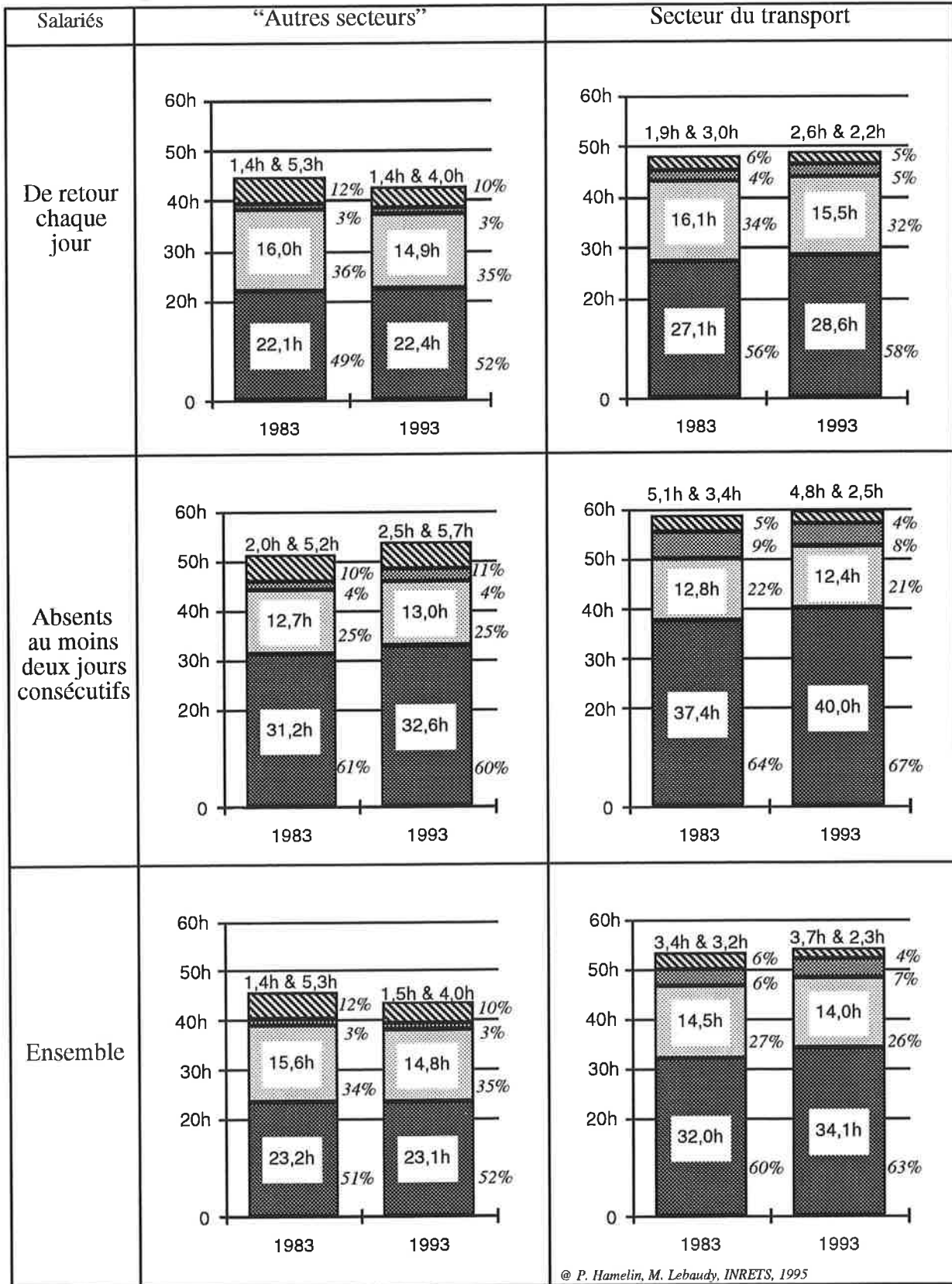
Il apparaît, que pour les conducteurs ayant des postes équivalents (du point de vue de la fréquence des retours au dépôt ou chez soi), les temps consacrés à la marchandise sont très voisins, que le conducteur soit salarié ou patron, qu'il travaille dans le "secteur du transport" ou dans les "autres secteurs". Par ailleurs, les temps consacrés à la marchandise sont constants entre 1983 et 1993 pour les différents groupes, à l'exception des conducteurs des "autres secteurs" de retour chaque soir, pour qui ils baissent significativement entre ces deux dates. Ces résultats montrent, s'il en était encore besoin, que les opérations de chargement et de déchargement, de négociation commerciale liées aux marchandises transportées, de vérification de celles-ci, requièrent une quantité de temps difficilement compressible en deçà d'un certain seuil. Ce seuil est bien sûr relatif aux moyens disponibles à des périodes différentes de l'évolution sociale et économique. Ainsi par exemple, un litige sur la marchandise peut être traité beaucoup plus rapidement actuellement que dans les années soixante. Etant donnée l'amélioration très importante des moyens de communication qui permettent de renégocier les termes de l'échange, d'attester de délais, de garanties de prestation et de paiement, ce qui demandait parfois plusieurs jours en 1960 ne requiert maintenant que quelques heures.

Le temps consacré à la conduite, lui, est beaucoup plus élevé pour les conducteurs du "secteur du transport" que pour ceux des "autres secteurs". Mais, il est équivalent pour les salariés et les patrons. Enfin, la durée de conduite augmente pour tous entre 1983 et 1993. L'augmentation n'est statistiquement significative (+ 2,9 heures) que pour les conducteurs du transport absents ≥ 4 nuits .

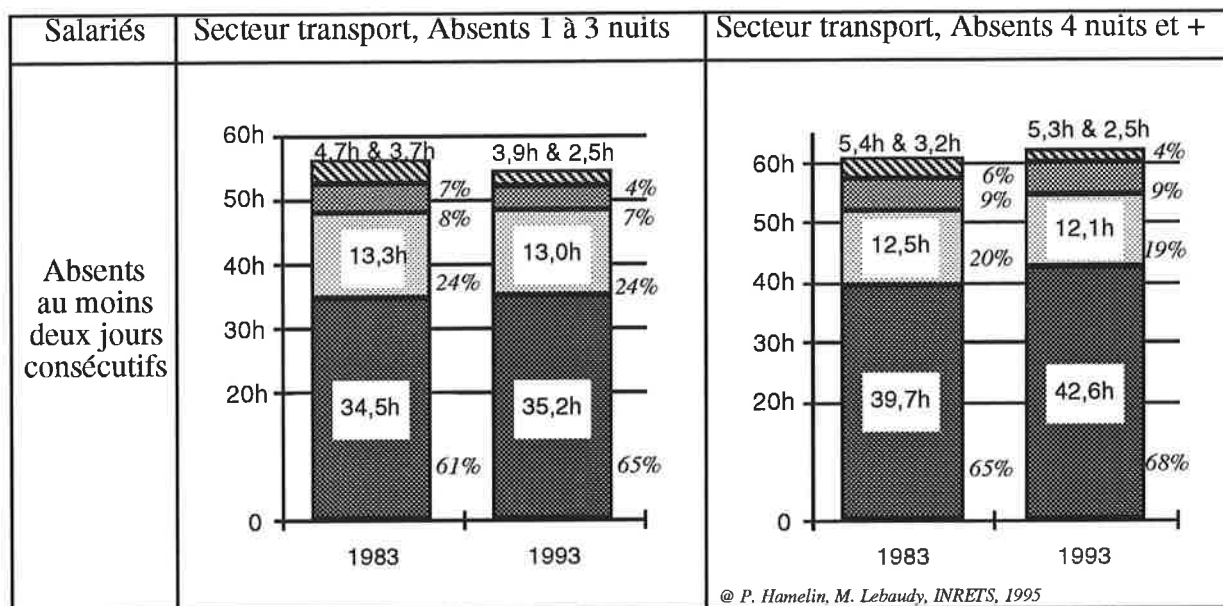
Les temps "autres" sont plus conséquents pour les conducteurs salariés des "autres secteurs" que pour ceux du "secteur du transport". Ils diminuent fortement entre 1983 et 1993 pour l'ensemble des conducteurs de retour chaque jour, un peu moins pour leurs collègues absents plusieurs jours.

Les temps d'attente sont différents selon les groupes de situations de travail, les conducteurs de longue distance sont plus souvent astreints à attendre. Le temps d'attente connaît une assez grande stabilité entre 1983 et 1993, excepté pour les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour pour qui, l'attente augmente de 40 minutes.

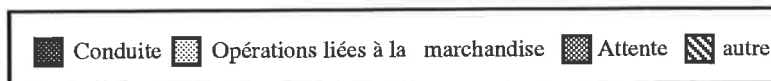
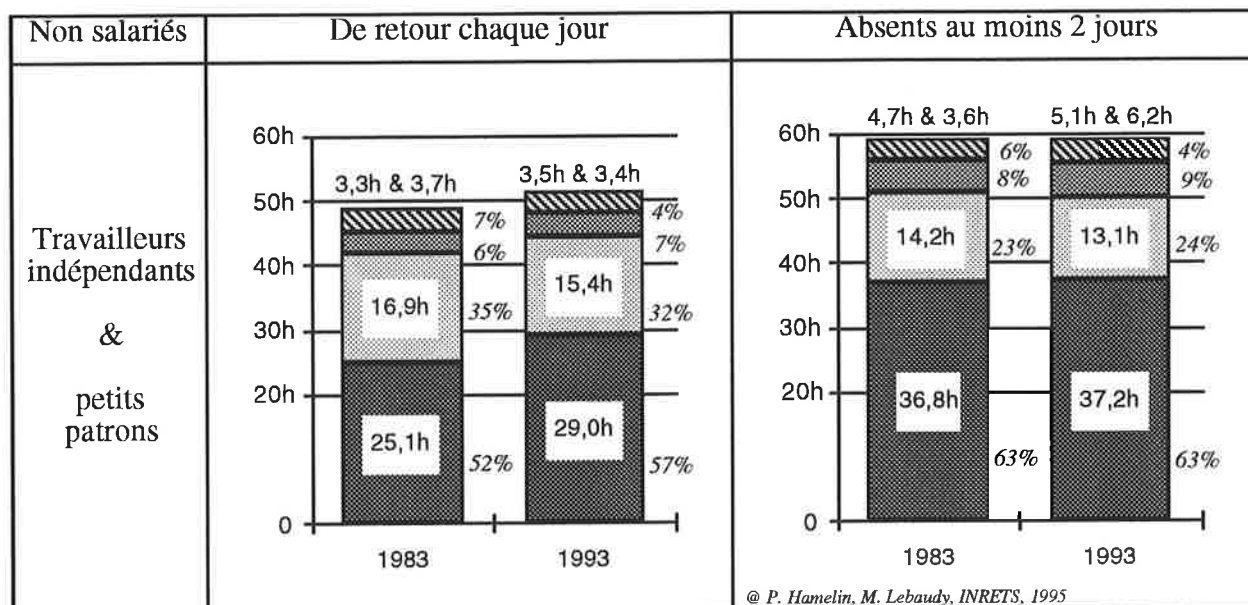
Graphique 14 a : Répartition des Temps réels selon les activités: Salariés



Graphique 14 b : Temps réels selon les activités : salariés, transport, absents 1 à 3 nuits ou ≥ 4 nuits.



Graphique 15 : Répartition des Temps réels selon les activités : Non - salariés



3.3. Les ingrédients de la permanence de durées de travail élevées.

3.3.1. Les opérations liées à la marchandise et les attentes :

Le temps nécessaire aux opérations de vérification (administrative et physique) des marchandises, au chargement et déchargement proprement dit, est à peu près identique pour les conducteurs ayant des postes de travail semblables, qu'ils soient employés dans des entreprises industrielles ou commerciales effectuant les transports pour leur propre compte ou qu'ils travaillent dans une entreprise de transport. De plus, le temps consacré à la marchandise reste stable entre 1983 et 1993 pour la plupart des conducteurs.

Avec, ou en plus du temps nécessaire à la réalisation des opérations liées à la marchandise, il y a un temps irréductible de latence se soldant par des attentes. Il est en effet, impossible que tout s'enchaîne sans à-coups, un quai peut devoir être libéré avant que le conducteur puisse y installer son véhicule, un papier, un colis, un lot peuvent être en retard... L'attente est donc dans les opérations de transport, ce que la rupture d'approvisionnement de la chaîne est pour l'ouvrier d'industrie, un aléa comme dans tout processus de production. La durée d'attente a augmenté de façon significative pour les conducteurs du secteur transport de retour chaque jour (2h35; +40mn), elle diminue pour les conducteurs absents 1à3 nuits et reste stable pour les autres. Elle atteint des durées importantes pour les conducteurs absents 1à3 nuits = 3,9h et absents \geq 4nuits = 5,3h (ou 4,5h et 5,9h si les conducteurs sans attentes sont exclus du calcul de la moyenne,).

Dans le transport, 1/5ème des conducteurs absents plusieurs jours attendent l'équivalent d'une journée de 8 heures chaque semaine, seulement 1/10 de ceux rentrant chaque soir.

Tableau 16 : les temps d'attente.

%col	Salariés autres secteurs		Salariés secteur transport				Salariés Ensemble		Non salariés
	retour jour	Absents	retour jour	Absents	Absts 1à3 nuits	Absts \geq 4 nuits	Autres secteurs	Transport	Non salariés
<i>pas d'attente</i>	54,4%	54,8%	41,7%	11,3%	14,2%	9,8%	54,4%	27,0%	24,8%
Attente < 1heure	14,9%	7,5%	9,1%	7,6%	12,3%	5,1%	14,4%	8,4%	11,5%
1 à < 4 heures	17,8%	18,0%	27,1%	31,8%	35,0%	30,1%	17,8%	29,4%	17,5%
4 à < 8 heures	9,7%	10,3%	11,1%	30,1%	25,4%	32,7%	9,8%	20,3%	28,5%
8 heures et plus	3,2%	9,4%	11,0%	19,1%	13,1%	22,3%	3,7%	14,9%	17,7%
	100% (492)	100% (42)	100% (284)	100% (267)	100% (95)	100% (172)	100% (534)	100% (551)	100% (68)
D/ attente (moy)	1,4h (2,9)	2,5h (5,3)	2,6h (4,1)	4,8h (4,7)	3,9h (4,2)	5,3h (4,8)	1,5h (3,1)	3,7h (4,5)	4,2h (4,6)

3.3.2. Le travail de nuit :

La nécessité de travailler la nuit (entre 22 heures et 5 heures) procède de deux raisons différentes, soit il s'agit d'un impératif d'horaire, lié à la nature du travail et intégré à l'organisation; soit, il résulte de l'obligation où se trouvent certains de compenser les durées d'arrêt trop longues, par de la conduite de nuit, pour tenter de rattraper un peu du temps dépensé aux arrêts obligés. Autrement dit, le travail de nuit est une propriété inscrite dans l'organisation du poste, définissant l'horaire de travail (navettes de nuit, livraisons durant la

nuit ou au petit matin) ou il résulte de la nécessité de compenser la difficulté de maîtriser le temps d'arrêt. Les conducteurs de retour chaque jour et une bonne partie des conducteurs absents 1 à 3 nuits sont davantage concernés par le premier cas, les conducteurs absents ≥ 2 jours, et notamment ceux dont l'organisation des transports impose une absence de ≥ 4 nuits, sont plus souvent dans le deuxième cas de figure.

Tableau 17 : Le travail de nuit

%col	Salariés autres secteurs		Salariés secteur transport				Salariés Ensemble		Non salariés
	retour jour	Absents	retour jour	Absents	Absts 1 à 3 nuits	Absts ≥ 4 nuits	Autres secteurs	Transport	Non salariés
PAS trav nuit	77,9%	26,3%	65,5%	8,7%	18,6%	3,3%	73,9%	38,0%	36,1%
Trav nuit < 2,5%	7,6%	27,3%	8,1%	14,4%	17,3%	12,7%	9,2%	11,1%	22,9%
2,5% à <5%	2,1%	13,4%	6,1%	18,3%	13,9%	20,6%	2,9%	12,0%	10,0%
5% à <7,5%	2,4%	6,0%	2,5%	11,1%	8,5%	12,6%	2,7%	6,7%	7,9%
7,5% à <10%	0,8%	9,5%	2,5%	8,3%	5,2%	9,9%	1,5%	5,3%	1,5%
$\geq 10\%$	9,2%	17,5%	15,3%	39,3%	36,4%	40,8%	9,8%	26,9%	21,6%
	100% (492)	100% (42)	100% (284)	100% (267)	100% (95)	100% (172)	100% (534)	100% (551)	100% (68)

Le travail de nuit concerne surtout les conducteurs absents plusieurs jours, notamment ceux du "secteur du transport". Mais, 1/3 des conducteurs de retour chaque jour sont amenés à travailler de nuit. Plus de 1/4 des conducteurs du secteur du transport dépensent au moins 10% de leur temps de travail entre 22h et 5h.

Mordre sur les moments normaux de repos, conduire la nuit, et rattraper le temps "perdu" ou avancer pour anticiper les aléas qui, le jour suivant peuvent survenir, permet d'intégrer les aléas de la réalisation des opérations et définit la stratégie des conducteurs pour réaliser la production en assurant le service attendu. La course au temps reste la condition garantissant la fiabilité des transports. La durée de l'arrêt chez les clients est bien souvent imprévisible. En tout cas, le conducteur n'en est pas maître. Alors, pour être sûr de pouvoir mener à bien les missions qui lui sont confiées, le conducteur prend sur son temps personnel, pour s'avancer ou terminer dans des "délais raisonnables" ("avoir un bout de soirée chez soi", "pouvoir passer un week-end en famille", "avoir au moins le samedi libre avec le dimanche").

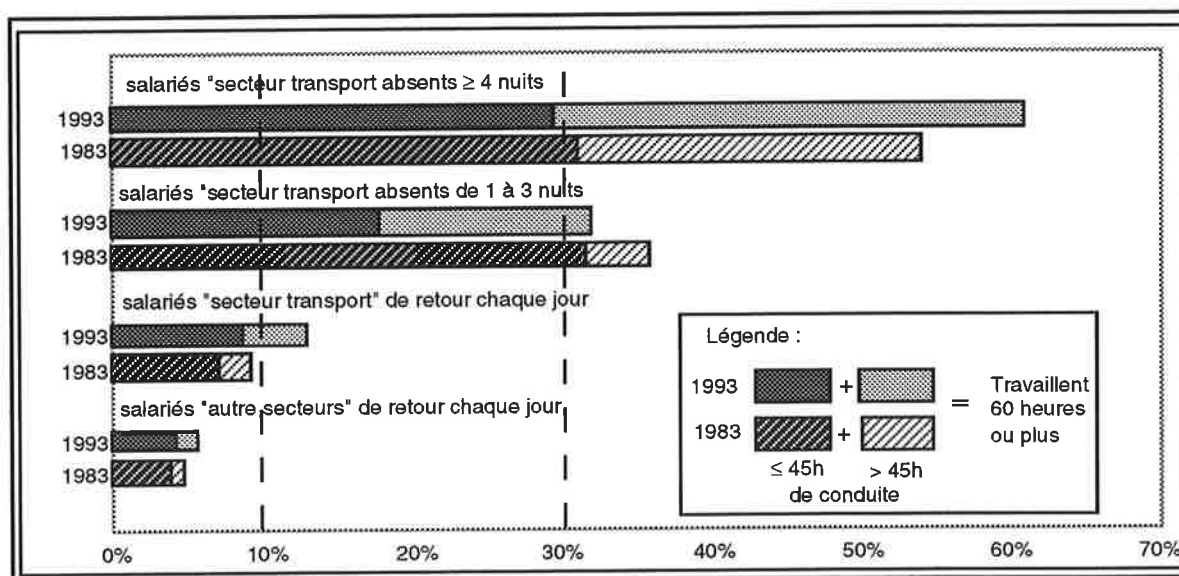
C'est dire que la prévisibilité du "temps à l'arrêt" reste l'enjeu majeur de l'organisation et de l'amélioration des conditions de travail des conducteurs. Le "temps à l'arrêt" est considéré comme non productif par certains. Il est en tout cas dépensé en opérations autour de la marchandise et à attendre que les opérations de chargement ou de déchargement soient terminées, de sorte que le camion soit libéré, que le conducteur n'ait plus qu'à conduire. C'est parce qu'ils ne maîtrisent pas ce temps, son organisation et sa durée, que les conducteurs sont très souvent amenés à conduire la nuit. C'est parce qu'ils peuvent (matériellement) conduire n'importe quand, que le mécanisme du report du repos normal à des heures plus avancées de la nuit, perpétue la fréquence des durées de travail trop longues, comme condition de réalisation de ce métier dans les conditions socio-économiques actuelles.

3.3.3. La durée de conduite et la durée de travail :

L'activité de conduite n'est pas nécessairement assujettie à des plages horaires précises, les conducteurs peuvent conduire le jour ou la nuit en fonction des nécessités. Mais, les opérations liées à la marchandise dépendent, elles, des temps et rythmes sociaux, notamment, les horaires d'ouverture et de fermeture des dépôts, des usines, des différents lieux où livrent et où chargent les conducteurs. De sorte que le temps à l'arrêt, parce que la durée de chaque arrêt n'est pas entièrement prévisible, structure davantage la répartition de la suite des activités et leur durée que ne le fait le temps de conduite. La durée de chaque trajet est souvent prévisible, sauf panne impromptue, accident inopiné, revers climatique ou barrages de routes entraînés par des conflits sociaux.

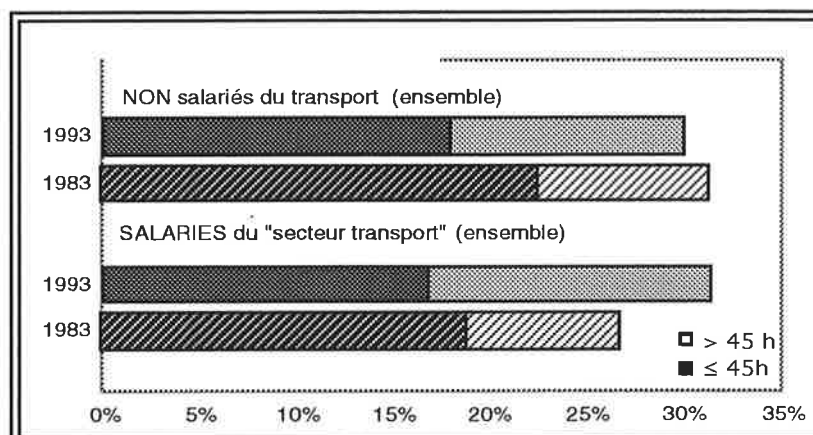
Le temps de travail peut atteindre des niveaux très importants alors que le temps de conduite peut, lui, rester souvent dans les zones autorisées par la réglementation.

Tableau 18 a : Taux de conducteurs travaillant au moins 60 heures hebdomadaires, répartis selon la durée de la conduite.



Près d'1/3 des conducteurs du "secteur du transport" travaillent au moins 60 heures et parmi eux, plus de 1/2 conduisent dans les limites réglementaires autorisées au plan européen, c'est à dire 45 heures au plus. Parmi les conducteurs absents ≥ 4 nuits, 6/10 travaillent au moins 60 heures et là aussi, 1/2 conduit dans les limites des 45 heures autorisées. Les salariés et les non salariés du "secteur du transport" ont des comportements identiques en la matière. Très peu de conducteurs des "autres secteurs" travaillent 60 heures et plus (Cf. graphiques 18a et 18b).

Tableau 18 b : Taux de conducteurs Salariés & Non salariés travaillant au moins 60 heures hebdomadaires, répartis selon la durée de la conduite.



Excepté pour les conducteurs salariés du transport, absents 1 à 3 nuits et les non salariés, la proportion de conducteurs travaillant au moins 60 heures a augmenté entre 1983 et 1993 ainsi que la proportion des conducteurs conduisant plus de 45 heures.

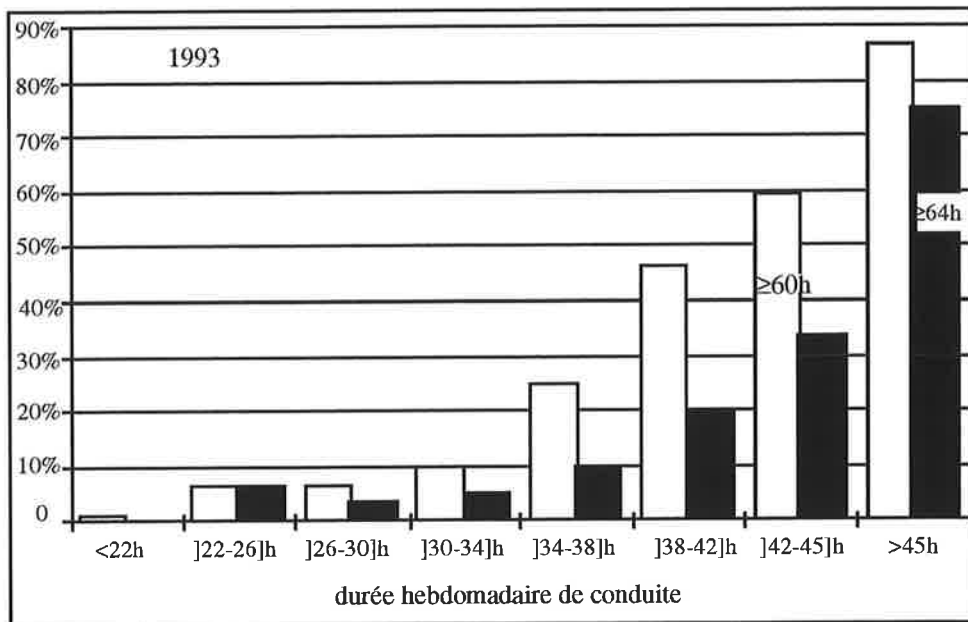
La proportion de conducteurs travaillant 60 heures ou plus et 64 heures ou plus atteint 80% et 70% lorsque la durée de la conduite dépasse 45 heures, mais elle est de 60% et de 38% lorsque les conducteurs conduisent entre 42h et 45h. Le rapport entre la durée de conduite et la durée de travail, commandé par la plus ou moins grande rapidité des opérations liées à la marchandise, a aussi des effets sur les rythmes journaliers. Ainsi, 77% des conducteurs du transport absents ≥ 2 jours, conduisant au plus 38h, ont une amplitude moyenne d'au moins 12 heures, et 52% ont une amplitude moyenne d'au moins 13 heures ! Autrement dit, moins de 40 heures de conduite, l'activité principale, ne garantit pas d'avoir des journées courtes !

Si globalement, la durée de conduite induit fortement la durée de travail, il faut bien voir que l'écart entre conduite et travail résulte de la nature du procès de production dans lequel sont intégrés les conducteurs. Les arrêts demandent du temps et du travail. Ce temps à l'arrêt, plus ou moins bien rémunéré pour l'entrepreneur a longtemps été considéré comme improductif.

Ces ambiguïtés pratiques et organisationnelles sont relayées par la coexistence de deux législations : le droit du travail, peu respecté, et la réglementation européenne de sécurité. Cette dernière est globalement respectée en ce qui concerne la durée de conduite. Elle l'est notamment par la moitié des conducteurs travaillant 60 heures et plus !

Autrement dit, le respect de la réglementation européenne des temps de conduite et de repos, ne garantit pas contre des durées hebdomadaires dépassant 60 heures de travail, ni a fortiori contre des amplitudes de travail de longue durée!

Graphique 19⁴ : Taux de conducteurs de la branche transport, travaillant ≥ 60 h ou ≥ 64 h selon leur durée de conduite hebdomadaire.



Pour résumer, parmi les conducteurs travaillant 60 heures ou plus par semaine, soit 19% de l'ensemble des conducteurs (29% des conducteurs du secteur du transport et 60% parmi les absents ≥ 4 nuits), près de la moitié conduisent dans les normes réglementaires, pas plus de 45 heures dans la semaine ! La contradiction entre le droit du travail et la réglementation européenne de sécurité est là, évidente. Sauf à penser que le métier de conducteur se limite à la conduite des véhicules, cette contradiction existait déjà, lors de la promulgation de cette règle !

Enfin, plusieurs résultats de recherches ont montré que le risque de perte de vigilance, d'endormissement et le risque d'implication dans les accidents en tant que tels sont, par le biais de phénomènes différents, en relation avec la durée de l'activité. Plus précisément, le risque d'implication dans les accidents subit une croissance forte à partir du seuil de 11 heures d'amplitude. La durée des amplitudes instantanées constitue, comme la durée globale de travail, un élément à prendre en compte dans les modes d'organisation des rotations.

Or sur le plan de la durée des amplitudes de travail comme des durées de travail hebdomadaires les choses n'ont pas évolué à la baisse entre 1983 et 1993.

3.3.4. Travail, conduite et kilométrage

Les durées de travail et la répartition des temps d'activité sont restés assez stables durant la période de 1983 à 1993. Les temps consacrés à la conduite sont équivalents pour les conducteurs salariés des "autres secteurs" et du "secteur du transport" rentrant chaque jour, ils sont plus élevés pour les non salariés et les salariés du "secteur du transport" de retour chaque jour. Les kilométrages mensuels ont, eux, singulièrement augmenté, et ceci pour quasiment tous les groupes.

⁴ Lecture du tableau : Parmi les conducteurs ayant effectué entre 38 heures & 42 heures de conduite 45% ont accumulé au moins 60 heures de travail et 20% ont travaillé 64 heures.

**Tableau 20 a : Kilomètres moyens mensuels
des différents groupes de conducteurs salariés en 1983 et 1993**

unité/Conducteur salarié	Moyenne			Moyenne			variation 1993/ 1983
	Nw	ne	écart type	Nw	ne	écart type	
		1983			1993		
"Secteur transport"	301	7665km	3708	547	9213km	4213	+ 20%
- Absents ≥ 2jours	142	10003 km	2854	265	11639 km	3089	+16%
<i>abst 1à3 nuits</i>	64	9232 km	2846	94	10339 km	3091	+12%
<i>abst ≥ 4 nuits</i>	78	10636 km	2701	172	12350 km	2848	+16%
- Retour chaq jour	159	5569 km	3079	282	6928 km	3836	+24%
"Autres secteurs"	552	4861km	2978	527	5082km	3692	+5%
- Absents ≥ 2jours	67	8717 km	2722	42	9295 km	4462	+7%
- Retour chaq jour	485	4328 km	2596	486	4721 km	3382	+9%

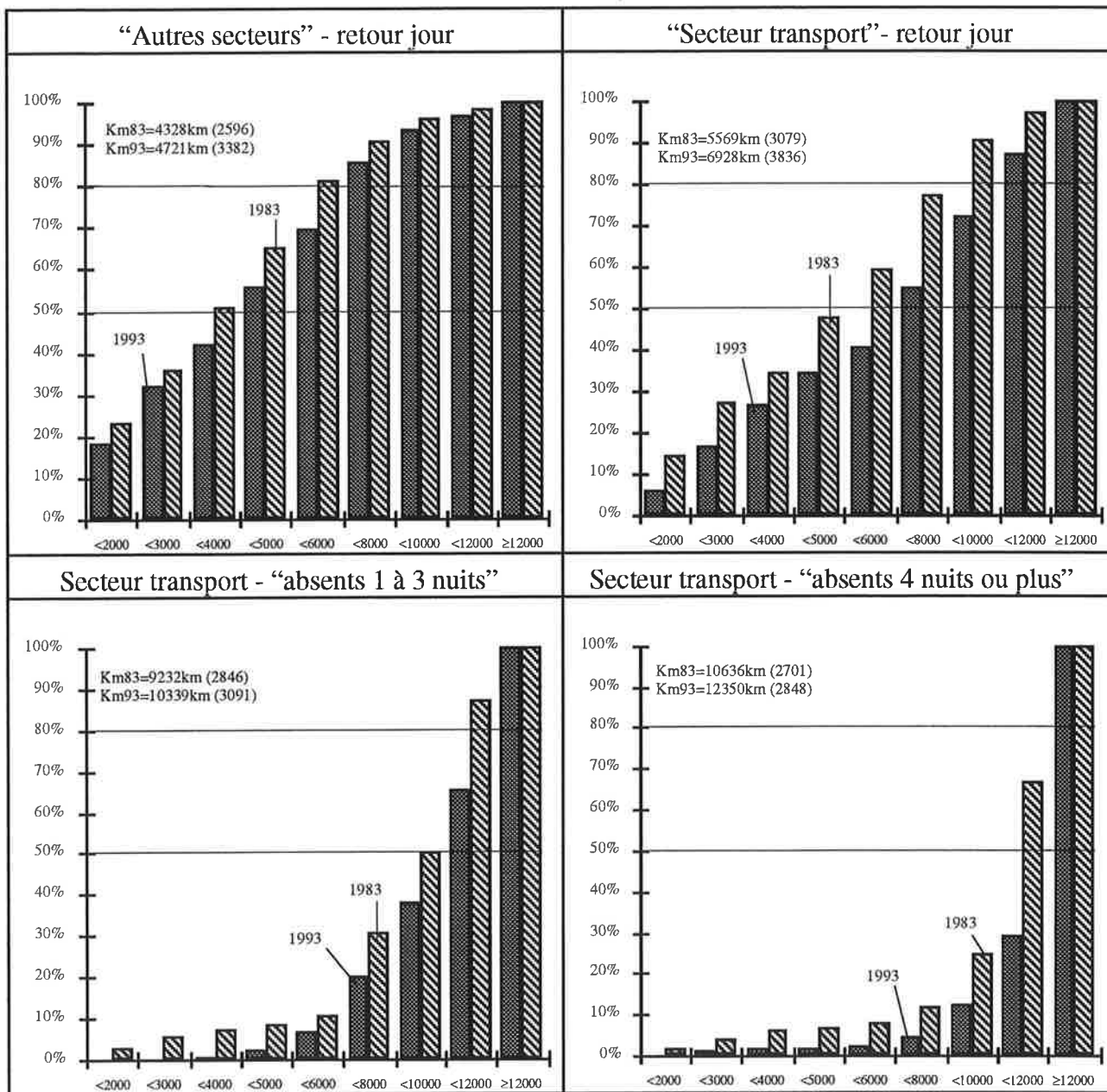
**Tableau 20 b : Kilomètres moyens mensuels
des différents groupes de conducteurs "indépendants" en 1983 et 1993**

unité/Conducteur indépendant	Moyenne			Moyenne			variation 1993/ 1983
	Nw	ne	écart type	Nw	ne	écart type	
		1983			1993		
Conducteurs indépendants	58	6788km	3739	68	7903km	3603	+ 16%
Absents ≥ 2jours	19	9924 km	2994	27	9946 km	3066	=
Retour chaq jour	39	5299 km	3078	41	6583 km	3294	+24%

Dans le "secteur du transport", l'augmentation des kilomètres est très importante puisque globalement les kilomètres moyens augmentent de 20%, avec notamment une très forte croissance des kilomètres des conducteurs de retour chaque jour, +24%, contre +16% pour les conducteurs absents plusieurs jours. Cela est vrai, pour les salariés comme pour les travailleurs indépendants et petits patrons.

Dans les "autres secteurs", l'augmentation du kilomètre n'est que de 5%. Elle est plus forte, en valeur relative, pour les conducteurs de retour chaque jour.

Tableau 20 c : Kilométrages mensuels des différents groupes de conducteurs, distributions cumulées, 1983 et 1993



Dans le "secteur du transport", la proportion de conducteurs rentrant chaque jour et effectuant au moins 8000 kilomètres par mois, passe de 22% en 1983 à 46% en 1993. La proportion des absents de 1à3 nuits, effectuant au moins 12000 kilomètres par mois, passe de 15% à 35% et la proportion des absents ≥4 nuits, réalisant au moins 12000 kilomètres par mois, passe de 32% à 71% !

L'augmentation des kilométrages, beaucoup plus forte pour les conducteurs du "secteur du transport" que pour ceux des "autres secteurs", pour les conducteurs "de retour chaque jour" que pour leurs collègues absents plusieurs jours, est en partie compensée par des augmentations de vitesse. De la sorte, les temps consacrés à la conduite, en croissance pour beaucoup, n'ont pas augmenté significativement, excepté pour les conducteurs du secteur du transport absents ≥4 nuits.

Les vitesses ont augmenté 2 fois plus pour les conducteurs de retour chaque jour que pour leurs collègues absents plusieurs jours. Pour les conducteurs du "secteur du transport", les durées de conduite ont augmenté 3 fois moins que les kilométrages. Ils connaissent des augmentations de vitesse beaucoup plus fortes que leurs collègues des "autres secteurs".

Tableau 21 : Evolution des vitesses⁵

vitesse calculée à partir de la déclaration du kilométrage mensuel.	1983	1993	≠ en Km/h	93/83
"Secteur transport"	54,4km/h	61,4km/h	7,1	13%
- Absents ≥ 2jours	60,9km/h	66,2km/h	5,3	9%
<i>abst 1à3 nuits</i>	60,8km/h	66,8km/h	6,0	10%
<i>abst ≥ 4 nuits</i>	60,9km/h	65,9km/h	5,0	8%
- Retour chaq jour	46,7 km/h	55,1 km/h	8,4	18%
"Autres secteurs"	47,7km/h	49,9km/h	2,3	5%
- Absents ≥ 2jours	63,6km/h	64,9km/h	1,3	2%
- Retour chaq jour	44,6km/h	48,0km/h	3,4	8%
Conducteurs indépendants	53,4km/h	55,8km/h	2,4	4%
Absents ≥ 2jours	61,3km/h	60,8km/h	-0,5	-1%
Retour chaq jour	48,1km/h	51,6km/h	3,6	7%

La productivité kilométrique a connu une forte croissance liée à l'évolution des techniques utilisées pour les véhicules, la construction, la gestion et l'entretien des infrastructures.

3.4. Les rythmes quotidiens du travail

Les carnets de temps étaient remplis chaque jour, durant une à deux semaine. Les 672 ou les 1344 quarts d'heure de chaque enregistrement peuvent se diviser en 7 ou 14 fois 96 quarts d'heure journaliers. La journée se définit comme le temps des 24 heures quotidiennes.

Mais les séquences hebdomadaires ou bi-hebdomadaires peuvent aussi être divisées en "périodes" d'activité et en "périodes" de repos. Seules les premières nous intéresseront ici. La "période" d'activité nommée "amplitude" est définie comme une séquence constituée de toutes les catégories d'activités comprises entre deux séquences de ≥ 6 heures de repos consécutifs.

⁵ Les vitesses sont calculées à partir des kilométrages mensuels déclarés dans le questionnaire. Ces derniers sont un petit peu sur évalués lorsqu'on les compare à la somme des kilomètres journaliers notés dans le carnet de temps. Ils sont d'autant plus sur évalués qu'il s'agit (selon un ordre décroissant) de conducteurs des autres secteurs, de conducteurs du transport de retour chaque jour, absents 1 à 3 nuits, absents ≥ 4 nuits, ils sont très bien évalués par les conducteurs non salariés.

3.4.1. Les amplitudes de travail

Les durées des amplitudes sont équivalentes en 1983 et en 1993 pour les conducteurs des "autres secteurs". Elles se sont allongées pour les conducteurs du "secteur du transport" en général. Mais, si les durées des amplitudes augmentent respectivement de 30 minutes et d'1 heure pour les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour et pour leurs collègues absents 1 à 3 nuits, pour les conducteurs du "secteur du transport" absents ≥ 4 nuits la durée moyenne des amplitudes est équivalente en 1993 et en 1983.

Les conducteurs "indépendants" absents ≥ 2 jours ont des durées d'amplitudes équivalentes en 1983 et 1993. Elles augmentent pour les "indépendants" de retour chaque jour.

Tableau 22 a : Durées des "amplitudes" de travail des différents groupes de conducteurs salariés en 1983 et 1993

unité : Amplitude des Conducteur salarié	Nw	Moyenne	précision de la moyenne	écart type	Nw	Moyenne	précision de la moyenne	écart type
		1983				1993		
"Secteur transport"	3116	12,4h	$\pm 0,2$	6,6	5264	13,1h	$\pm 0,2$	7,1
- Absents ≥ 2 jours	1480	14,4h	$\pm 0,5$	8,8	2503	15,2h	$\pm 0,4$	9,4
<i>abst 1 à 3 nuits</i>	680	13,2h	$\pm 0,5$	6,7	854	14,2h	$\pm 0,6$	8,2
<i>abst ≥ 4 nuits</i>	800	15,4h	$\pm 0,7$	10,1	1648	15,7h	$\pm 0,5$	9,9
- Retour chaq jour	1636	10,7h	$\pm 0,1$	2,6	2761	11,2h	$\pm 0,1$	3,1
"Autres secteurs"	5690	10,5h	$\pm 0,1$	3,3	5027	10,5h	$\pm 0,1$	3,0
- Absents ≥ 2 jours	666	12,7h	$\pm 0,5$	7,0	373	14,0h	$\pm 0,7$	6,4
- Retour chaq jour	5024	10,2h	$\pm 0,1$	2,3	4653	10,3h	$\pm 0,1$	2,4
Ensemble des Conducteurs	8806	11,2h	$\pm 0,1$	4,8	10291	11,9h	$\pm 0,1$	5,7
Ens. "absents ≥ 2 jours"	2146	13,9h	$\pm 0,4$	8,3	2876	15,1h	$\pm 0,3$	9,1
Ens. "retour chaq jour"	6660	10,3h	$\pm 0,1$	2,4	7414	10,6h	$\pm 0,1$	2,7

Tableau 22 b : Durées des "amplitudes" de travail des différents groupes de conducteurs "NON salariés" en 1983 et 1993

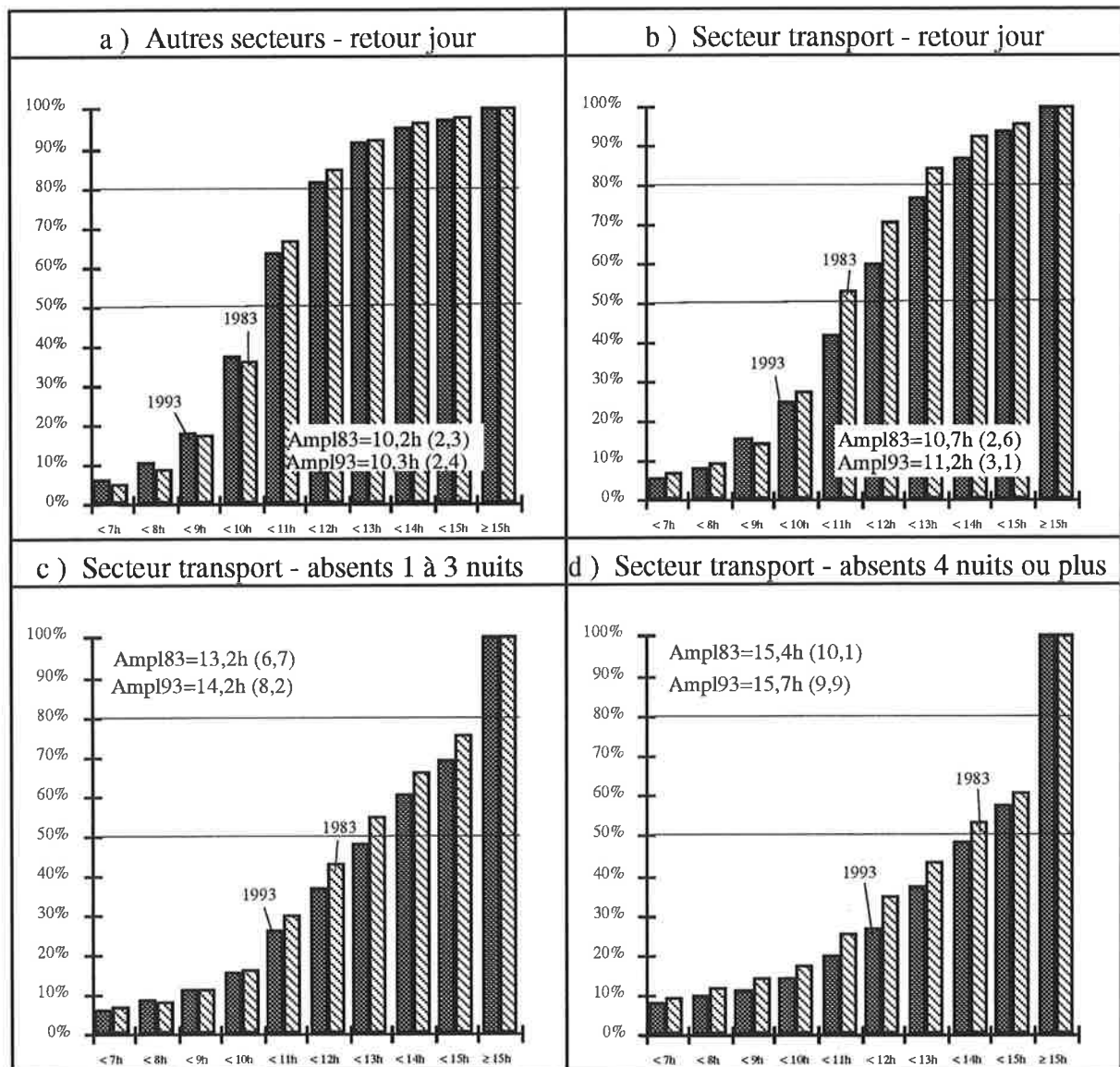
unité : Amplitude des conducteurs indépendants	Nw	Moyenne	précision de la moyenne	écart type	Nw	Moyenne	précision de la moyenne	écart type
		1983				1993		
Conducteurs "indépendants"	656	11,4h	$\pm 0,7$	9,4	708	12,3h	$\pm 0,4$	5,8
Absents ≥ 2 jours	199	14,3h	$\pm 1,3$	9,1	282	13,6h	± 1	8,1
Retour chaq jour	457	10,1h	$\pm 0,4$	4,2	426	11,5h	$\pm 0,3$	3,2

Au total, les amplitudes ont significativement augmenté pour les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour, "salariés" ou "indépendants". Elles sont équivalentes en 1993 à celles de 1983 pour les salariés absents ≥ 4 nuits et pour les indépendants absents ≥ 2 jours. Elles ont augmenté pour les conducteurs salariés absents 1 à 3 nuits. Ces derniers,

pourtant intégrés plus souvent que leurs collègues (absents ≥ 4 nuits) à des processus de transport "réguliers", anticipables, ont vu leurs amplitudes de travail s'allonger !

Comme les conducteurs de retour chaque jour, les conducteurs absents 1 à 3 nuits ont des amplitudes plus élevées en 1993 qu'en 1983, pour les conducteurs absents plus de quatre nuits les amplitudes sont équivalentes aux deux périodes. Tout se passe comme s'ils faisaient déjà des horaires atteignant des maxima et ne pouvaient "en faire plus", tandis que leurs collègues, travaillant jusqu'alors dans des conditions plus favorables, voyaient entre 1983 et 1993 leurs amplitudes s'allonger pour atteindre des niveaux plus adéquats aux conditions de la "nouvelle concurrence" que réclame la déréglementation.

Graphiques 22 c : Distributions cumulées des amplitudes selon leur durée



Pour les conducteurs de retour chaque jour, la courbe cumulée des amplitudes de 1983 sature plus vite que celle de 1993. Dans le cas du retour chaque soir, 35% des amplitudes des conducteurs des "autres secteurs" durent au moins 11h, contre 60% des amplitudes des conducteurs du "secteur transport" (respectivement, 19% et 40% d'amplitudes de 12 heures ou plus; 9% et 22% d'amplitudes de 13 heures ou plus).

Pour les conducteurs absents du "secteur du transport", qu'ils soient absents 1 à 3 nuits ou absents ≥ 4 nuits, les courbes cumulées de 1983 saturent plus vite que celles de 1993. Mais si la grande majorité des amplitudes dépassent 11h (72% et 80%) les deux groupes se distinguent sur les valeurs extrêmes et respectivement, 31% et 43% des amplitudes durent au moins 15 heures. Le report des activités de conduite vers le soir ou au petit matin reste un moyen très courant de régulation des temps nécessaires à la réalisation d'une production, dépendante pour son approvisionnement (chargement et déchargement) des heures des autres.

Tableau 23 : Durées des différentes activités contenues dans les amplitudes.

Salariés des "Autres secteurs"	retour jour 19 83		retour jour 19 93		absent ≥ 2 j 19 83		absent ≥ 2 j 19 93	
Conduite	4,38	42,9%	4,73	46,1%	6,47	51,0%	7,26	51,8%
Travail lié à la marchandise	3,18	31,1%	3,16	30,8%	2,63	20,8%	2,90	20,7%
Autres travaux	1,05	10,3%	0,85	8,3%	1,08	8,5%	1,27	9,1%
Attentes	0,27	2,6%	0,30	2,9%	0,42	3,3%	0,57	4,0%
Repos, repas, pauses	1,33	13,1%	1,22	11,9%	2,08	16,4%	2,02	14,4%
durée moyenne d'amplitude	10,2h (n:5024)	100%	10,3h (n:4653)	100%	12,7h (n:666)	100%	14,0h (n:373)	100%
Salariés Secteur du transport	retour jour 19 83		retour jour 19 93		absent ≥ 2 j 19 83		absent ≥ 2 j 19 93	
Conduite	5,30	49,7%	5,89	52,4%	7,55	52,5%	8,53	56,0%
Travail lié à la marchandise	3,16	29,6%	3,19	28,4%	2,59	18,0%	2,64	17,4%
Autres travaux	0,59	5,5%	0,44	3,9%	0,69	4,8%	0,53	3,5%
Attentes	0,37	3,5%	0,54	4,8%	1,02	7,1%	1,03	6,8%
Repos, repas, pauses	1,27	11,8%	1,17	10,4%	2,52	17,5%	2,48	16,3%
durée moyenne d'amplitude	10,7h (n:1636)	100%	11,2h (n:2761)	100%	14,4h (n:1480)	100%	15,2h (n:2503)	100%
Salariés absents Secteur du transport	abst 1 à 3 nuits 19 83		abst 1 à 3 nuits 19 93		abst ≥ 4 nuits 19 83		abst ≥ 4 nuits 19 93	
Conduite	6,89	52,1%	7,79	54,7%	8,11	52,8%	8,91	56,6%
Travail lié à la marchandise	2,65	20,1%	2,88	20,2%	2,54	16,6%	2,52	16,0%
Autres travaux	0,74	5,6%	0,55	3,8%	0,66	4,3%	0,53	3,3%
Attentes	0,93	7,0%	0,85	6,0%	1,10	7,2%	1,12	7,1%
Repos, repas, pauses	2,03	15,3%	2,17	15,2%	2,94	19,3%	2,66	16,8%
durée moyenne d'amplitude	13,2h (n:680)	100%	14,2h (n:854)	100%	15,4h (n:800)	100%	15,7h (n:1648)	100%
Conducteurs indépendants	retour jour 19 83		retour jour 19 93		absent ≥ 2 j 19 83		absent ≥ 2 j 19 93	
Conduite	4,47	44,1%	5,60	48,8%	7,24	50,6%	7,01	51,6%
Travail lié à la marchandise	3,01	29,7%	2,98	26,0%	2,78	19,5%	2,46	18,1%
Autres travaux	0,67	6,6%	0,66	5,7%	0,71	5,0%	0,65	4,8%
Attentes	0,58	5,7%	0,68	5,9%	0,93	6,5%	1,00	7,3%
Repos, repas, pauses	1,42	14,0%	1,56	13,5%	2,65	18,6%	2,46	18,0%
durée moyenne d'amplitude	10,1h (n:457)	100%	11,5h (n:426)	100%	14,3h (n:199)	100%	13,6h (n:282)	100%

La répartition des temps d'activité dans les amplitudes a les mêmes propriétés que la répartition des temps hebdomadaires : les conducteurs de retour chaque jour conduisent plus dans le "secteur du transport" que dans les "autres secteurs", mais les opérations liées à la

marchandise consomment des temps équivalents. De même, les conducteurs absents ≥ 2 jours consomment les mêmes quantités de temps aux opérations liées à la marchandise. Néanmoins, ils conduisent davantage et consacrent moins de temps aux opérations liées à la marchandise que leurs collègues de retour chaque jour. Dans chaque amplitude, le temps consacré au repos est 2 fois plus long que pour leurs collègues de retour chaque jour. Ce qui se conçoit aisément, puisqu'ils prennent tous les repas de la journée sur la route!

3.4.2. Les rythmes hebdomadaires et le travail journalier :

Les rythmes sociaux marquent le rythme de travail des conducteurs, au sens où leur temps de travail est bien souvent dépendant des horaires des autres. En effet, ils ne peuvent, dans de nombreux cas, livrer et charger qu'aux moments où les entreprises sont ouvertes et ont du personnels d'accueil, donc aux "heures normales" au sens des rythmes sociaux. Ceux-ci sont scandés par une heure de début et une heure de fin de journée, mais aussi par des habitudes d'ouverture et de fermeture en début et en fin de semaine. Le rythme global de l'activité des conducteurs, dépend ainsi largement d'éléments de la vie économique et sociale propres aux lieux qu'ils "servent".

Etudier l'évolution des paramètres de production selon des différents jours de la semaine est une manière d'appréhender les formes de l'intégration des processus de travail des conducteurs, aux rythmes globaux de la vie économique et sociale.

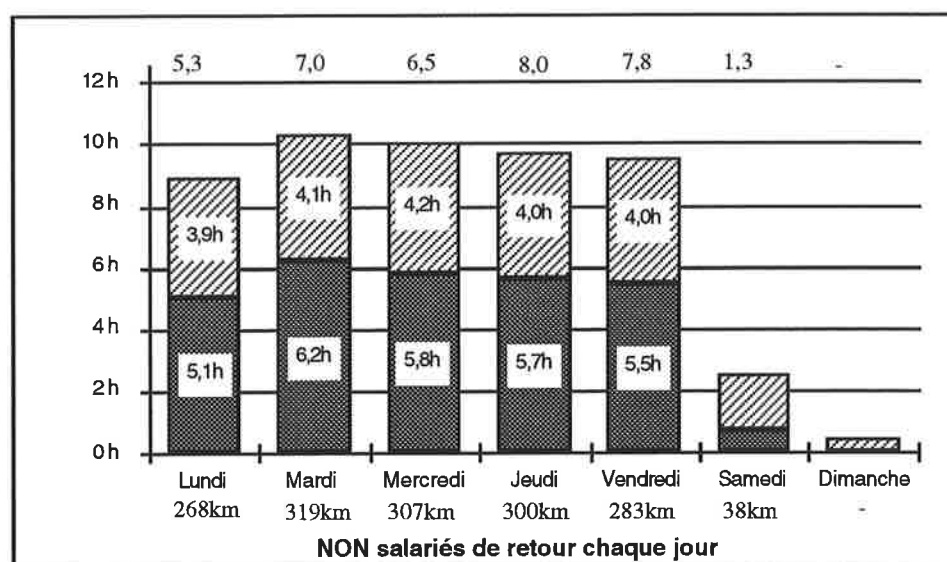
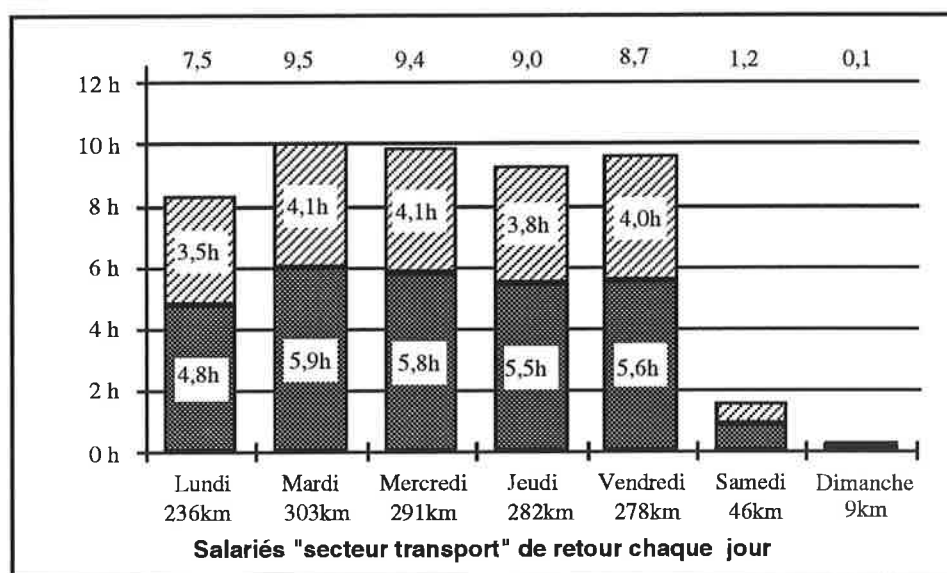
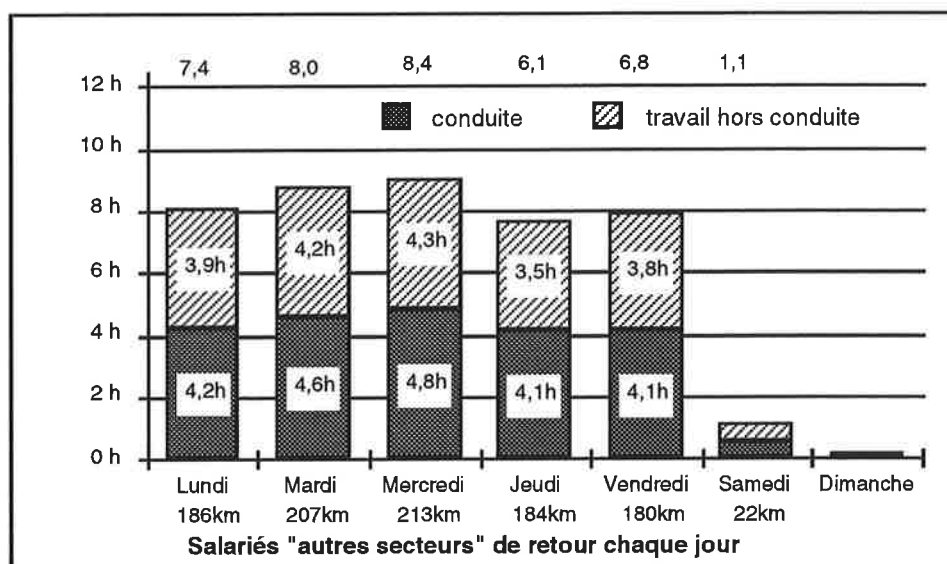
Les graphiques qui suivent comptabilisent, exclusivement, le temps consacré au travail. Ils donnent quatre indications chiffrées pour chacun des jours envisagés : le temps de conduite (en noir), le temps nécessaire aux autres activités (en gris), le nombre de kilomètres effectués (en bas : moyenne journalière) et le nombre d'opérations de chargement et/ou de déchargement et/ou de changements de remorque réalisées (en haut : moyenne journalière), la catégorie de situation de travail des conducteurs est inscrite en gras.

Au regard du rythme général de la semaine, le lundi est le jour où la quantité de travail est la plus faible, le mardi et le mercredi marquent un pic avant une légère baisse le jeudi et le vendredi qui restent à un niveau supérieur à celui du lundi. Le vendredi marque une légère remontée par rapport au jeudi pour les conducteurs de retour chaque jour et les absents 1à3 nuits. Le travail du samedi et du dimanche est significatif pour les conducteurs salariés absents ≥ 4 nuits et pour les conducteurs indépendants ou petits patrons. Pour ces derniers, l'activité du samedi est majoritairement "hors conduite" tandis que pour les salariés, c'est la conduite liée à la fin de voyage qui est prépondérante.

Le groupe des conducteurs de retour chaque jour, qu'ils soient salariés du "secteur du transport", des "autres secteurs" ou conducteurs indépendants consacrent, jour après jour, des temps presque similaires aux activités "hors conduite". Par contre, les temps de conduite et les kilométrages différencient nettement les conducteurs des "autres secteurs" de ceux du "secteur du transport".

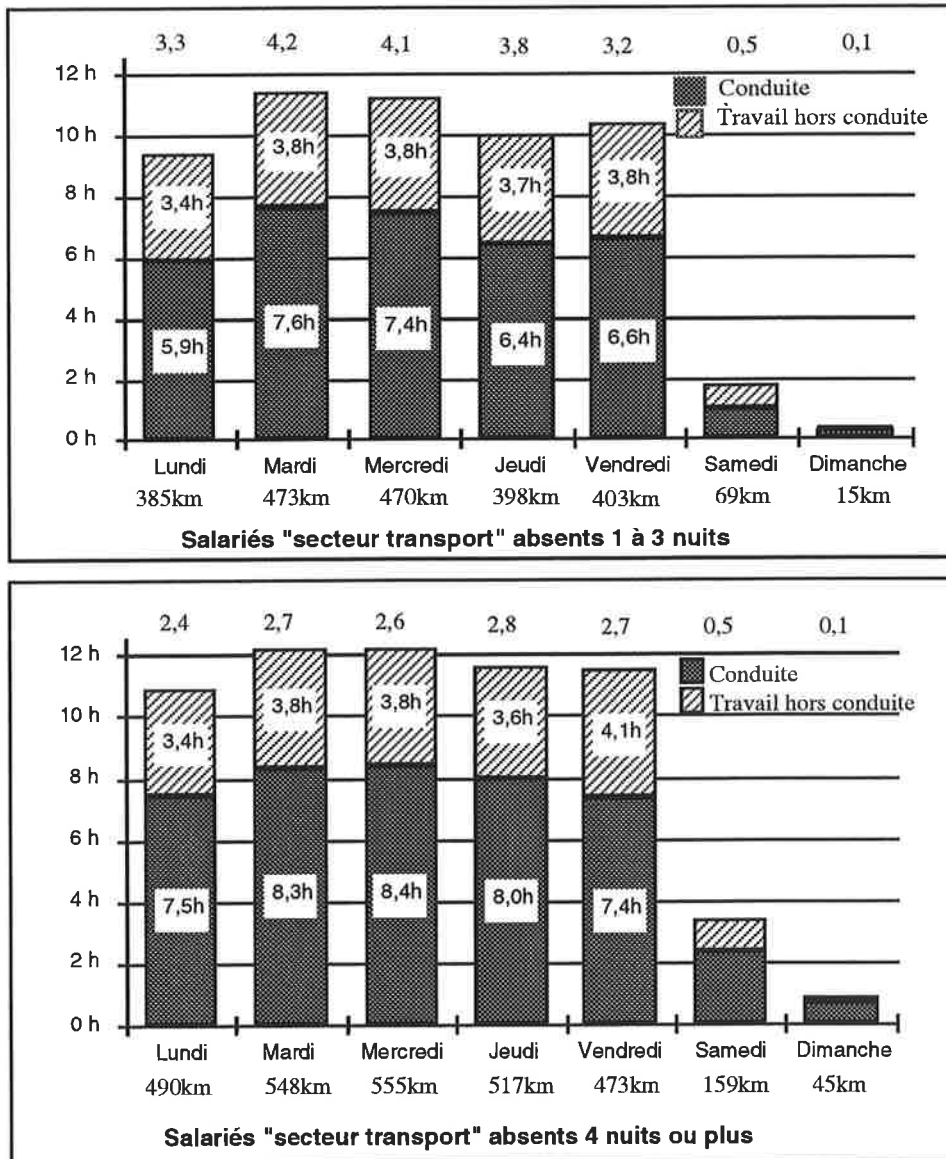
Dans le groupe des conducteurs de retour chaque jour, les salariés des "autres secteurs" s'opposent aux salariés du "secteur du transport" et aux non salariés, plus proches entre eux. Ce sont les conducteurs salariés du "secteur du transport" qui font le plus d'opérations de chargement et/ou de déchargement journalières.

Tableau 24 a : Travail selon les jours de la semaine des conducteurs de retour chaque jour



Dans le "secteur du transport", le temps de conduite, le kilométrage et le nombre d'opérations de chargement/déchargement ou de changement de remorque sont plus élevés pour les absents ≥ 4 nuits que pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits et, a fortiori, pour les conducteurs de retour chaque jour. Mais, le temps global, dit "temps hors conduite", consacré aux opérations liées à la marchandise, à l'entretien et à toute autre activité est presque équivalent pour les différents groupes.

Tableau 24 b : Travail selon les jours de la semaine des conducteurs du secteur transport absents au moins deux jours consécutifs (ou au moins une nuit par semaine)



Le temps moyen journalier consacré à chacune des opérations de "rupture de charge" partielle ou totale (il s'agit du temps consacré aux activités suivantes : chargement, déchargement, changement de remorque, vérification des papiers et des produits, négociation avec les personnels à l'expédition ou à la réception, tenue des papiers de transport, à l'exclusion des attentes) est de 26 minutes pour les conducteurs de retour chaque jour, de 1 heure pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits et de 1h25 pour les conducteurs absents ≥ 4 nuits. Les conducteurs, de retour chaque jour, font plus souvent des livraisons partielles,

programmées de jour en jour, dont la vérification est rapide, tandis que parmi les conducteurs absents 1 à 3 nuits, certains font des opérations rapides de changement de remorque, d'autres assument des chargements et déchargements complets, plus longs en manutention et en vérification. Les conducteurs absents ≥ 4 nuits, plus nombreux à ne faire que du "transport à la demande", font beaucoup plus souvent que tous les autres des chargements et des déchargements complets. Ils se trouvent donc dans des situations où, pour chaque opération d'enlèvement ou de livraison, le temps de manutention des marchandises, le temps de vérification des termes de l'échange sont plus longs.

La quantité de travail journalièrement effectuée peut être résumée, par un nombre d'opérations de chargement-déchargement ou de changement de remorque, et par un kilométrage demandant un temps donné. Concernant les kilométrages, les choses ont beaucoup évolué entre 1983 et 1993, la productivité, exprimée en termes de distance, a beaucoup progressé et davantage pour les conducteurs rentrant chaque jour que pour leurs collègues absents plusieurs jours (cf. supra, 3.3.4).

Le nombre journalier d'opérations physiques liées à la marchandise (càd de chargements, déchargements ou changements de remorque), à peu près stable dans les "autres secteurs", croît beaucoup pour les conducteurs du transport de retour chaque jour, +28,2%, un peu moins pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits, + 24,2%, et beaucoup moins pour les conducteurs absents ≥ 4 nuits, +16,0%. La progression est très forte pour les non salariés !

Tableau 25 : Nombre journalier des opérations liées à la marchandises

	1983	1993	Δ	93/83
Secteur transport				
- Absents ≥ 4 nuits	2,4	2,8	0,4	16,0%
- Absents 1 à 3 nuits	3,2	4,0	0,8	25,6%
- Retour chaq jour	7,4	9,5	2,1	28,2%
Autres secteurs				
- Absents ≥ 2 jours	3,9	4,0	0,1	3,6%
- Retour chaq jour	7,8	8,0	0,2	3,1%
NON salariés & Indépendants				
- Absents ≥ 2 jours	2,1	3,6	1,5	71,4%
- Retour chaq jour	4,7	7,3	2,6	55,4%

La production, fruit du travail des conducteurs, a singulièrement augmenté en termes de kilométrage et de nombre d'opérations de chargement/déchargement ou changement de remorque. Mais elle a davantage cru pour les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque soir que pour leurs collègues absents ≥ 2 jours consécutifs.

Le kilométrage a davantage augmenté pour les conducteurs absents ≥ 4 nuits que pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits, tandis que le nombre des opérations liées à la marchandise a beaucoup plus augmenté pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits que pour leurs collègues absents toute la semaine. Pour ces derniers, les taux d'augmentation sont similaires qu'il s'agisse des kilométrages ou des opérations liées à la marchandise.

3.5. Les tendances principales:

La comparaison des durées hebdomadaires de travail des conducteurs en 1983 et en 1993 fait ressortir une assez grande stabilité des conditions temporelles de leur travail, excepté pour les conducteurs des "autres secteurs" de retour chaque jour dont la durée de travail diminue significativement. Les conducteurs du "secteur du transport", exceptés les "absents 1 à 3 nuits", connaissent une augmentation, non significative au plan statistique, de leurs durées globales de travail. Les dispersions autour des moyennes tendent à augmenter, sauf pour les conducteurs du transport absents ≥ 4 nuits⁶.

Equivalentes, à 10 ans d'intervalle, pour la plupart des conducteurs, les durées de travail observées résultent d'une répartition extrêmement stable des activités dans le temps productif.

Le temps nécessaire à la réalisation des opérations d'enlèvement et de livraison est assez stable entre les deux enquêtes et, pour les mêmes postes de travail, il est équivalent quel que soit le secteur d'activité des conducteurs. Le nombre d'opérations de chargement et déchargement journalier a beaucoup augmenté pour les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour, un peu moins pour les conducteurs absents plusieurs jours (le nombre des opérations des conducteurs absents 1 à 3 nuits étant beaucoup plus élevé que celui des conducteurs absents ≥ 4 nuits) et beaucoup moins pour les conducteurs des "autres secteurs". Le temps d'attente est stable entre les deux enquêtes, excepté pour les conducteurs du secteur du transport de retour chaque jour, pour qui il augmente.

Les taux de conduite ont un peu évolué à la hausse durant la période, mais les durées de conduite n'ont augmenté de façon significative que pour les conducteurs du "secteur du transport" absents ≥ 4 nuits consécutives. Dans le même temps hebdomadaire, les kilométrages effectués ont augmenté de façon très marquée (+20% dans le "secteur du transport", +5% dans les "autres secteurs"), les vitesses ont bien sûr augmenté, elles aussi. Le taux d'augmentation est particulièrement fort pour les conducteurs du transport de retour chaque jour.

La stabilité des durées et des structures de répartition des activités de travail prouve une fois de plus, si c'était nécessaire, que la diversité des processus de production du camionnage et l'avantage économique lié à une offre peu contrainte techniquement, reposent encore largement sur la "flexibilité" des horaires de travail des conducteurs.

La productivité du travail global s'est accrue pour la partie "acheminement" de l'opération de transport, par l'élévation des vitesses, puisque la croissance, tout à fait importante, des kilométrages n'est pas compensée par une augmentation proportionnelle des temps de conduite. Le nombre d'opérations de "toucher" journalières (enlevages, livraisons) a lui aussi augmenté, tandis que les temps de manipulation, de vérification de la marchandise lors des enlevages et des livraisons sont restés les mêmes.

Durant la période 1983 à 1993, la déréglementation, en accroissant la concurrence, le chômage, en pesant sur l'offre de main d'oeuvre, sont probablement à la source de la persistance de durées hebdomadaires de travail importantes. Mais surtout, ils ont favorisé l'arrêt du lent mouvement de diminution, des durées de travail, observé entre 1975 et 1983.

⁶La durée hebdomadaire moyenne de travail des conducteurs des "autres secteurs" diminue significativement de 1983 et 1993 ($P(z \geq 3,506) < .0001$). Pour les conducteurs du "transport", les différences entre les moyennes de 1983 et 1993 ne sont pas significatives ("Retour chq jour": $P(z = 0,799) = 0,425$); "Absent 1 à 3 nuits": $P(z = 1,14) = 0,25$; "Absents ≥ 4 nuits": $P(z = 1,2) = 0,21$). Mais, en 1993 la distribution des conducteurs de retour chaque jour, selon la durée de travail, est significativement différente de celle de 1983 ($\text{Khi}^2 : P(X^2 = 20,4) < 0,01$).

Chapitre IV : Les salaires, les revenus.

Les différences observables entre les niveaux des salaires, sont-elles liées aux quantités de travail fournies ou d'autres caractéristiques interviennent-elles dans la variation des salaires et des gains monétaires ?

Deux formes de la rémunération ont été définies. La rémunération salariale mensuelle nette en tant que telle, primes et part du 13ème mois compris. Et l'ensemble des ressources monétaires disponibles, c'est à dire, le salaire net plus les frais de route.

4.1 . Salaires et ressources monétaires

Le tableau 26 montre que les salaires seraient plus élevés dans les "autres secteurs" que dans le "secteur du transport" et pour ceux qui partent plusieurs jours. Néanmoins, dans le "secteur du transport", les conducteurs absents ≥ 4 nuits ont un niveau de salaire moins élevé que leurs collègues du même secteur, absents 1 à 3 nuits consécutives et à peine plus élevé que celui de leurs collègues de retour chaque jour !

Tableau 26 : "Salaire net " des différents groupes de conducteurs

1993// Salaire net (13ème mois compris) (salariés) en francs	Nw	Moyenne	Pécision de la moyenne	écart type
Secteur transport	551	7493	± 125	1497
- Absents ≥ 2 jours	261	7677	± 179	1472
<i>Abst 1à3 nuits</i>	95	7884	± 297	1478
<i>Abst ≥ 4 nuits</i>	167	7563	± 221	1456
- Retour chaq jour	284	7321	± 174	1492
Autres secteurs	534	7571	± 111	1312
- Absents ≥ 2 jours	42	8039	± 403	1334
- Retour chaq jour	492	7532	± 115	1303

Le niveau du salaire des conducteurs varie selon qu'il incorpore ou non des primes. Deux types de primes ont été distinguées : les primes d'entretien du matériel ou de non accident et les primes de productivité (prime au kilomètre, au tonnage, au nombre de livraisons, au chiffre d'affaires, au rendement...).

Tableau 27 : Taux de conducteurs ayant des primes incorporées dans les salaires dans chacun des différents groupes

1993// taux de conducteurs de chaque catégorie de poste de travail touchant les différentes sortes de primes.	Nw	Primes d'entretien & non accdt	Primes de productivité
Secteur transport	551	58,2%	40,3%
- Absents ≥ 2jours	261	59,9%	44,2%
<i>Abst 1à3 nuits</i>	95	60,6%	42,5%
<i>Abst ≥4 nuits</i>	167	59,5%	45,1%
- Retour chaq jour	284	56,7%	36,8%
Autres secteurs	534	34,6%	26,2%
- Absents ≥ 2jours	42	47,6%	30,9%
- Retour chaq jour	492	33,5%	25,7%

Les conducteurs ayant une prime d'entretien ont des niveaux de rémunération (salaire net mensuel et salaire + frais de route) et des durées de travail un peu plus élevés que leurs collègues sans primes de cette sorte. Le niveau du salaire et la durée hebdomadaire du travail sont significativement plus élevés pour les conducteurs de retour chaque jour ayant une prime d'entretien, que pour ceux qui n'en touchent pas. Il en est de même pour les conducteurs des "autres secteurs" lorsqu'ils font des transports impliquant de rester hors de chez eux plus de deux jours consécutifs.

Tous les conducteurs ayant une prime de productivité, ont des salaires (et des salaires + frais de route) supérieurs à leurs collègues n'ayant pas de primes de cette sorte, exceptés les conducteurs du transport absents 1 à 3 nuits consécutives. Néanmoins, les conducteurs du "secteur du transport" absents plusieurs jours consécutifs, touchant une prime de productivité, ne travaillent pas plus que leurs collègues sans prime du même type.

Tableau 28 : "Salaire net + frais de route" des différents groupes de conducteurs

1993// Revenus pour les Non salariés & Salaires + frais de route pour les NON salariés (en francs)	Nw	Moyenne en francs	Pécision de la moyenne	écart type
Secteur transport	543	9810	± 186	2207
- Absents ≥ 2jours	261	11082	± 226	1863
<i>Abst 1à3 nuits</i>	95	10618	± 379	1884
<i>Abst ≥4 nuits</i>	167	11334	± 273	1802
- Retour chaq jour	281	8583	± 208	1775
Autres secteurs	529	8425	± 137	1606
- Absents ≥ 2jours	42	10841	± 488	1612
- Retour chaq jour	488	8222	± 127	1431
Conducteurs indépendants"	62	11832	± 1457	5854
- Absents ≥ 2jours	25	9921	± 1573	4014
- Retour chaq jour	37	13118	± 2342	7268

Si la hiérarchie des salaires n'est pas entièrement isomorphe à celle des durées de travail, le tableau 28, concernant les ressources monétaires (salaire + frais de route), restitue la hiérarchie attendue. En effet, les niveaux des ressources issues de l'activité professionnelle, c'est à dire l'ensemble constitué du "salaire net" plus les "frais de route", suivent exactement

la même progression que celle des horaires hebdomadaires selon les postes de travail. Les "ressources monétaires moyennes" les plus basses concernent les conducteurs ayant les durées de travail les plus faibles (conducteurs des "autres secteurs" rentrant chaque jour) et les "ressources" les plus élevées vont à ceux qui travaillent le plus (conducteurs du "secteur du transport" absents ≥ 4 nuits).

4.2 . Durée du travail et rémunération :

Le calcul des salaires moyens et des ressources moyennes pour des durées hebdomadaires de travail données montre que, pour des postes semblables, la relation entre le niveau de la rémunération et la durée du travail est positive pour les conducteurs des "autres secteurs" (les salaires comme les ressources sont plus élevés lorsque la quantité de travail l'est elle-même). Pour les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour, une différence significative oppose les "ressources" élevées (salaire + frais de route) et les quantités de travail importantes, aux valeurs basses, sans que pour autant il s'agisse d'un continuum. Pour les conducteurs du transport, absents 1 à 3 nuits, la même différence apparaît pour le salaire et pour les ressources. Mais, pour les conducteurs du "secteur du transport" absents ≥ 4 nuits, il n'y a pas de lien entre la durée du travail et la rémunération. (voir tableaux A1 en annexe: Durées de travail et salaires, ensemble des conducteurs).

On s'attendait à ce qu'un lien existe entre le niveau de la rémunération et la quantité de travail effectuée. S'agissant de durées de travail observées durant une ou deux semaines particulières, les fluctuations saisonnières, faisant d'une partie de ces semaines observées des périodes atypiques, ne perturbaient-elles pas l'apparition d'un tel lien ?

Un traitement a été effectué, ne calculant et ne comparant que les rémunérations et les durées de travail des conducteurs dont les informations collectées lors de l'enquête avec les "carnets de temps" étaient "semblables à l'habitude". Ceux qui avaient effectué une semaine "anormale" (c.à.d. des semaines comportant une activité beaucoup plus élevée ou beaucoup plus faible) étaient donc exclus de ces traitements.

La même tendance observée est confirmée pour les conducteurs des "autres secteurs" et pour les conducteurs du "secteur du transport" absents 1 à 3 nuits. Mais aucune relation n'apparaît pour les conducteurs du transport de retour chaque jour. Et, il n'y a toujours pas de lien entre la durée du travail et la rémunération pour les conducteurs absents ≥ 4 nuits! (voir tableaux A2, en annexe: Durées de travail et salaires, durées observées des conducteurs "réguliers" où, "l'observé" serait le même si une autre période d'enquête avait été choisie)

Au total, la relation entre la durée du travail et le niveau du salaire n'est pas la loi dans le "secteur du transport". L'hypothèse que ce résultat renforce, consiste à considérer que la diversité des situations concrètes structure très fortement les conditions de travail et de rémunération dans le secteur, en tout cas davantage que les propriétés habituellement prises en considération dans les raisonnements sur cette question.

4.3. L'évolution des salaires et des ressources :

L'évolution des salaires a été étudiée en comparant en "valeur franc de 1993" le niveau des salaires des deux enquêtes. Dans ces conditions, entre 1983 et 1993, les niveaux des salaires nets des conducteurs du "secteur du transport" sont restés stables; alors que, pour une

augmentation globale du pouvoir d'achat des ouvriers masculins de 2,7% le niveau des salaires des conducteurs des "autres secteurs" rentrant chaque soir ont augmentés de 8,9%.

Tableau 29 : Salaires nets horaires et mensuels, primes et treizième mois compris des différents groupes de conducteurs salariés .

1993 & 1983/ Salaire net y compris les primes & le 13ème mois, en Francs de 1993	Salaire horaire 1983	Salaire mensuel 1983	Salaire horaire 1993	Salaire mensuel 1993	Evolu- tion 93/83
Secteur transport	31,5	7500	31,5	7493	0,999
- Absents ≥ 2jours	29,3	7686	29,2	7677	0,999
<i>Abst 1à3 nuits</i>	30,4	7289	32,9	7884	1,082
<i>Abst ≥ 4 nuits</i>	28,4	7804	27,5	7563	0,969
- Retour chaq jour	34,1	7313	34,1	7321	1,001
Autres secteurs	36,3	6972	39,5	7571	1,086
- Absents ≥ 2jours	33,5	7922	34,0	8039	1,015
- Retour chaq jour	36,8	6918	40,1	7532	1,089
Ens. des ouvriers masculins	42,3	7255	43,4	7449	1,027
SMIC net	26,4	4530	27,8	4770	1,053

(salaire horaire : en fonction du temps de travail de 83 et de 93, en francs 1993. Salaire mensuel : en fonction des valeurs du temps de travail et des francs de 1993)

Le salaire horaire des conducteurs se situe au dessus du niveau du SMIC horaire et en dessous de la moyenne horaire des ouvriers masculins. Il est plus élevé pour les conducteurs de retour chaque jour que pour les conducteurs absents plusieurs jours et, pour les conducteurs des "autres secteurs" que pour ceux du "secteur du transport". Cela se comprend étant donné que les niveaux globaux des salaires sont proches alors que les horaires de travail sont très différents entre les conducteurs de retour chaque jour et leurs collègues absents ≥ 2 jours, d'une part, entre les conducteurs du "secteur du transport" et ceux des "autres secteurs", d'autre part.

Tableau 30 : Salaires nets + frais de routes ramenés à l'heure ou au mois des différents groupes de conducteurs salariés & revenu des non salariés (francs 1993).

1993// Salaire net, y compris primes & 13ème mois, + frais de route en Francs de 1993	Sal+fd r horaire 1983	Sal+fd r mensuel 1983	Sal+fd r horaire 1993	Sal+fd r mensuel 1993	Evolu- tion 93/83
Secteur transport	38,5	9154	41,2	9810	1,072
- Absents ≥ 2jours	37,3	9790	42,2	11082	1,132
<i>Abst 1à3 nuits</i>	37,9	9078	44,3	10618	1,170
<i>Abst ≥ 4 nuits</i>	36,8	10114	41,2	11334	1,121
- Retour chaq jour	39,1	8389	40,0	8583	1,023
Autres secteurs	41,2	7899	43,9	8425	1,067
- Absents ≥ 2jours	42,2	9984	45,8	10841	1,086
- Retour chaq jour	40,7	7642	43,8	8222	1,076
Conducteurs indépendants"	35,7	8538	49,5	11832	1,386
- Absents ≥ 2jours	32,2	8356	38,3	9921	1,187
- Retour chaq jour	37,8	8533	58,1	13118	1,537
Ouvriers masculins	42,3	7255	43,4	7449	1,027
SMIC	26,4	4530	27,8	4770	1,053

(salaire horaire : en fonction du temps de travail de 83 et de 93, en francs 1993. Salaire mensuel : en fonction des valeurs du temps de travail et des francs de 1993)

La situation s'est améliorée de façon très sensible pour les conducteurs du "secteur du transport" "absents 1 à 3 nuits". Mais, elle s'est détériorée pour les conducteurs absents ≥ 4 nuits, puisqu'ils voient leur salaire horaire se caler au niveau du SMIC en 1993 ! Dans une profession jusque là valorisée par le revenu "relativement intéressant" qu'elle permet, en comparaison de celui qu'offrirait une situation d'ouvrier sédentaire, ce fait très nouveau souligne un des aspects principaux au principe de la tension sociale, maintenant chronique, du système de transport de fret.

En effet, pour que le "revenu financier horaire", lié à ce type d'activité, puisse être au niveau du salaire horaire ouvrier, il faut intégrer les frais de route ! Or ceux-ci ne font que défrayer des coûts de restauration et de découcher des conducteurs.

Tout se passe comme si la structure des revenus du travail était ainsi faite, que l'amélioration des conditions de paiement du travail effectué, dépendait davantage, durant la période des 10 dernières années, de l'évolution des frais de route que du salaire en tant que tel ! Il faut noter qu'il est nécessaire d'intégrer les frais de route au salaire pour que les conducteurs aient un niveau de salaire horaire proche du salaire horaire moyen ouvrier. Or, les conducteurs sont classés parmi les ouvriers qualifiés par l'INSEE, mais ils ne touchent avec les frais de route, que l'équivalent du salaire moyen des ouvriers masculins (ouvriers qualifiés et non qualifiés confondus).

Les travailleurs indépendants semblent bien tirer leur épingle du jeu. Leur niveau de revenu est plus élevé que celui des salariés. Mais, il est plus élevé lorsqu'ils rentrent chaque soir que lorsqu'ils sont absents plusieurs jours. Ces résultats rappellent une caractéristique constante du monde des travailleurs indépendants du transport. Ils sont plus souvent et plus traditionnellement assignés aux travaux de camionnage en courte distance qu'en longue distance. Les écarts observés renvoient probablement à cette dernière distinction.

Chapitre V : Situations de travail, conditions de travail et structure entrepreneuriale

Les conditions temporelles de travail des conducteurs sont différentes selon les postes occupés et les secteurs d'activité des entreprises les employant. Mais elles sont, notamment dans le "secteur du transport", beaucoup plus élevées que les moyennes habituellement observées pour les ouvriers. Cet "anachronisme" est souvent considéré comme résultant du nombre trop important de petites entreprises aux comportements économiques et sociaux dits "archaïques". Cette idée ne nous semble pas devoir expliquer grand chose, sauf à croire qu'archaïsme et modernité soient des oppositions ayant une quelconque valeur explicative. Et puis, depuis quand, une activité économique rentable et créatrice d'emploi est-elle a contrario des valeurs légitimées par la science économique ? Valeurs dont se réclament la plupart de ceux qui "d'anachronismes" en "archaïsmes" finissent par masquer le savoir sur la réalité en privilégiant le commentaire "prescriptif" sur elle.

Si le "secteur du transport" routier de marchandise est composé d'une majorité de PME, quelques très grands groupes maîtrisent une partie importante du fret à transporter. De plus, les "grandes entreprises" de transport sont, le plus souvent, composées d'établissements éparpillés relativement autonomes, de la taille de petites PME.

Déceler s'il y a un effet de taille qui, structurant l'organisation du travail, en différencierait les conditions d'exécution tel est l'objet de ce chapitre.

Les conducteurs du secteur du transport sont proportionnellement plus nombreux dans les entreprises de moins de 50 salariés que leurs collègues des "autres secteurs" (61% contre 53%). Néanmoins, dans l'un et l'autre secteur, la majorité des conducteurs sont dans des établissements de moins de 50 salariés, avec une proportion très importante de conducteurs dans les entreprises de 10 à 49 salariés.

Tableau 31 : Répartition des conducteurs selon la taille des établissements

Conducteurs salariés	< 10 salariés	10 à 49 salariés	50 à 99 salariés	≥100 salariés	Ensemble
Secteur transport					
- Absents ≥ 4 nuits	14,1%	46,1%	14,9%	25,0%	100% (171)
- Absents 1 à 3 nuits	23,3%	39,8%	16,5%	20,5%	100% (95)
- Retour chaque jour	14,6%	47,1%	18,6%	19,7%	100% (281)
Autres secteurs					
- Retour chaque jour	12,9%	40,0%	20,1%	26,9%	100% (488)

En terme de structure entrepreneuriale, les conducteurs des autres secteurs sont, en grande majorité, dans des entreprises ayant plusieurs établissements (61% contre 49% avec un seul

établissement), tandis que les conducteurs du "secteur du transport" sont plutôt dans des entreprises n'en ayant qu'un (47% dans des entreprises avec deux établissements, 53% dans des entreprises avec un seul établissement).

Tableau 32 : Répartition des conducteurs selon la taille des établissements et la structure des entreprises

Conducteurs salariés	≤ 49 salariés 1 seul établissement	≤ 49 salariés ≥ 2 établis- sements	≥ 50 salariés 1 seul établissement	≥ 50 salariés ≥ 2 établis- sements	Ensemble
Secteur transport:					
- Absents ≥ 4 nuits	46,1%	14,4%	11,4%	28,1%	100% (167)
- Absent 1à3 nuits	41,9%	21,5%	8,6%	28,0%	100% (93)
- Retour chaq jour	43,2%	18,5%	7,8%	30,5%	100% (280)
Autres secteurs					
- Retour chaq jour	26,4%	26,4%	12,2%	35,0%	100% (485)

Tableau 33 : Durées hebdomadaires de travail, taux de conduite, salaires & "retrées financières" des conducteurs des différents groupes, selon la taille des établissements et la structure des entreprises

Salariés	≤ 49 salariés 1 seul établissement	≤ 49 salariés ≥ 2 établis- sements	≥ 50 salariés 1 seul établissement	≥ 50 salariés ≥ 2 établis- sements
Secteur du transport				
- Absent ≥ 4 nuits	62,5h 69% 7408F 11092F	61,9h 72% 7157F * 10950F *	60,4h 68% 7326F 10959F *	63,4h 66% 8037F * 12103F *
- Absent 1à3 nuits	55,1h 67% 7889F 10466F	54,6h 65% 7624F 10387F	(54,7h) (59%) (8636F) (11660F)	52,9h 63% 7851F 10740F
Retour chaq jour	49,2h 61% 7151F * 8403F	47,8h 55% 7012F 8419F	49,8h 58% 7725F * 7559F	48,5h 57% 7559F 8718F
Autres secteurs				
Retour chaq jour	46,2h 51% 7481F * 8092F	42,5h 50% * 7109F * 7815F *	40,1h 47% * 7825F 8237F	41,0h 55% * 7781F * 8574F *

1/ temps hebdomadaire de travail, 2/ taux de conduite, 3/ salaire, y compris le 13ème mois, 4/ salaire et frais de route. Lorsque deux valeurs se différencient significativement, elles sont marquées d'un astérisque *, la valeur soulignée est celle qui se différencie de toutes les autres marquées *.

Pour les conducteurs du "secteur du transport," quelles que soient leurs situations de travail ("retour jour" ou "absent ≥ 2 jours"), la durée hebdomadaire du travail n'est pas significativement plus basse dans les grandes entreprises que dans les petites, qu'elles aient ou non plusieurs établissements. Par contre, le niveau du salaire moyen et des ressources moyennes (salaire et frais de route) est significativement plus élevé dans les grands que dans les petits établissements des entreprises en comprenant plusieurs.

Pour les conducteurs de retour chaque jour des entreprises des "autres secteurs", il existe un effet lié à la taille et à la structure d'entreprise. Leurs durées hebdomadaires de travail sont plus élevées dans les entreprises de ≤ 49 salariés que dans celles de ≥ 50 salariés ayant un

seul établissement et, a fortiori, que dans les entreprises ayant plusieurs établissements. Cela n'était pas perceptible en 1983. Pour ces mêmes conducteurs, les salaires sont plus élevés (test significatif) dans les petites entreprises n'ayant qu'un seul établissement (elles connaissent le temps de travail le plus élevé). Néanmoins, les salaires sont plus hauts dans les grands établissements que dans les petits, lorsque l'entreprise en comprend plusieurs. Il en est de même pour les ressources (salaire et frais de route).

Tableau 34 : Temps consacré aux différentes activités, salaires, "revenus" selon la taille des établissements, pour des conducteurs connaissant, en 1993, des situations de travail différentes, comparaison avec 1983.

Autres secteurs retour jour / 93	A/ Etablissements ≤49 salariés	B/ Etablissements ≥ 50 salariés	Test moy A&B	V 93 - V 83 étab ≤ 49 sal	V 93 - V 83 étab ≥ 50 sal
Tps Conduite	22,9	21,9	ns	1,4	-1,0
O° Marchandise	14,8	15,0	ns	-1,5 *	-0,5
Attente	1,7	1,2	**	0,6 *	-0,7 *
autres travaux	5,0	2,7	**	-1,2	-1,2
<u>Durée de travail</u>	<u>44,4</u>	<u>40,8</u>	*	-0,7	-3,4
Salaire (12/13)	7292	7792	**	316 *	114
Salaire & frais	7958	8485	**	267 *	-9
Secteur Transport retour jour	A/ Etablissements ≤49 salariés	B/ Etablissements ≥ 50 salariés	Test moy A&B	V 93 - V 83 étab ≤ 49 sal	V 93 - V 83 étab ≥ 50 sal
Tps Conduite	28,8	28,0	ns	1,9	0,6
O° Marchandise	14,4	17,0	*	-2,0 *	1,6
Attente	3,1	1,9	*	1,5 *	-0,7
autres travaux	2,4	1,8	ns	-0,8	-0,7
<u>Durée de travail</u>	<u>48,7</u>	<u>48,8</u>	ns	0,5	0,9
Salaire (12/13)	7120	7617	**	54	78
Salaire & frais	8413	8781	ns	196	394
Secteur Transport absents 1à3 nuits	A/ Etablissements ≤49 salariés	B/ Etablissements ≥ 50 salariés	Test moy A&B	V 93 - V 83 étab ≤ 49 sal	V 93 - V 83 étab ≥ 50 sal
Tps Conduite	36,2	33,5	ns	1,9	-1,6
O° Marchandise	12,8	13,2	ns	-0,8	0,7
Attente	3,7	4,1	ns	-1,0	-0,3
autres travaux	2,2	2,9	ns	-1,5 *	-0,8
<u>Durée de travail</u>	<u>54,9</u>	<u>53,8</u>	ns	-1,4	-2,0
Salaire (12/13)	7801	8026	ns	480 *	112
Salaire & frais	10439	10921	ns	1260 *	1222 *
Secteur Transport absents ≥4 nuits	A/ Etablissements ≤49 salariés	B/ Etablissements ≥ 50 salariés	Test moy A&B	V 93 - V 83 étab ≤ 49 sal	V 93 - V 83 étab ≥ 50 sal
Tps Conduite	43,4	41,6	ns	4,2 *	0,9
O° Marchandise	11,7	12,5	ns	-0,6	-0,2
Attente	4,9	5,9	ns	-0,8	1,2
autres travaux	2,3	2,8	ns	-1,0 *	-0,3
<u>Durée de travail</u>	<u>62,3</u>	<u>62,8</u>	ns	1,8	1,6
Salaire (12/13)	7384	7819	*	90	-462 *
Salaire & frais	11071	11738	**	1579 *	1074 *

Un astérisque (*) marque les différences significatives, entre A et B pour l'enquête de 1993 (deux astérisques indiquent qu'il en était de même en 1983) d'une part, entre les valeurs 93 et les valeurs 83 des conducteurs d'établissements de même taille, d'autre part.

S'agissant du temps hebdomadaire de travail des conducteurs du "secteur du transport", il n'y a pas de différence significative entre petits (≤ 49 salariés) et grands établissements (≥ 50 salariés), ni entre les deux enquêtes (1983 et 1993). Pourtant, des variations sont repérables de l'ordre d'1 à 2 heures en moins entre 1983 et 1993 pour, respectivement, les conducteurs "absent 1 à 3 nuits" des établissements de " ≤ 49 salariés" et ceux des établissements de " ≥ 50 salariés"; d'1h45 à 1h30 en plus pour les conducteurs "absents ≥ 4 nuits", des établissements de " ≤ 49 salariés", d'une part, des établissements de " ≥ 50 salariés", d'autre part.

Pour les "autres secteurs", les conducteurs des établissements de " ≤ 49 salariés" travaillent nettement plus que leurs collègues des établissements de " ≥ 50 salariés", dans lesquels la durée de travail a diminué de plus de 3 heures entre 1983 et 1993.

Le temps consacré à la conduite n'est pas significativement différent selon qu'il s'agit d'un conducteur dans un grand ou un petit établissement. Pourtant, une tendance à l'augmentation de la durée de conduite existe entre 1983 et 1993 pour les établissements de " ≤ 49 salariés" (significative seulement pour les conducteurs du transport absents ≥ 4 nuits) tandis que ce temps reste constant ou diminue dans les établissements de " ≥ 50 salariés".

Le temps consacré à la marchandise est tendanciellement plus faible pour les conducteurs des petits établissements que pour ceux des grands (cela est significatif pour les conducteurs de retour chaque jour du "secteur du transport" où, les seconds font plus de livraisons que les premiers). Ce temps a diminué depuis 1983 pour les conducteurs des établissements de " ≤ 49 salariés" alors qu'il est resté stable ou a augmenté pour ceux des établissements de " ≥ 50 salariés".

Les attentes, déjà plus longues en 1983, dans les petits que dans les grands établissements des "autres secteurs", ont augmenté de façon significative. Pour les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour, les durées des attentes sont significativement plus longues dans les petits établissements que dans les grands. Elles ont significativement augmenté dans les petits, tandis qu'elles ont diminué dans les grands. Pour les conducteurs absents plusieurs jours, l'appartenance à des établissements de tailles différentes est sans influence sur les durées des attentes, un peu plus fortes en 1993 qu'en 1983 et, dans les grands que dans les petits établissements.

Les salaires et les "ressources" (salaire et frais de route) sont plus élevés dans les grands que dans les petits établissements, et cela de façon significative pour les conducteurs de "retour chaque jour" des deux secteurs et les conducteurs "absents ≥ 4 nuits" du "secteur du transport". Ramenés aux valeurs de 1993, les salaires ont peu évolué entre 1983 et 1993. Ils ont augmenté significativement dans les petits établissements, pour les conducteurs des "autres secteurs" et pour les conducteurs du "secteur du transport", "absents 1 à 3 nuits", ils ont diminué, de façon significative, pour les conducteurs "absents ≥ 4 nuits" des grands établissements.

S'agissant des ressources, elles sont plus importantes dans les grands que dans les petits établissements et, significativement, pour les conducteurs de "retour chaque jour" des "autres secteurs" et pour les "absents ≥ 4 jours" du "secteur du transport". Ces ressources sont plus élevées qu'en 1983.

Tableau 35 : Taux de temps consacré à quelques activités, kilométrages, selon la taille des établissements, pour des conducteurs connaissant, en 1993, des situations de travail différentes, comparaison avec 1983.

Autres secteurs retour jour / 93	A/ Etablissements ≤49 salariés	B/ Etablissements ≥ 50 salariés	Test moy A&B	1993 - 1983 étab ≤ 49 sal	1993 - 1983 étab ≥ 50 sal
Taux de conduite	51%	53%	ns	3,5% *	0,7%
Taux attente	4%	3%	ns	1,6% *	-1,5%
Taux trav nuit	1%	5%	**	0,2%	1,3%
Km/mois	5160	4262	*	693 *	154
Nb O° March/jour	8	8	ns (83*)	0,8 *	-1 *
Secteur Transport retour jour	A/ Etablissements ≤49 salariés	B/ Etablissements ≥ 50 salariés	Test moy A&B	1993 - 1983 étab ≤ 49 sal	1993 - 1983 étab ≥ 50 sal
Taux de conduite	59%	57%	ns	3,0%	0,2%
Taux attente	6%	4%	*	2,7% *	-1,5%
Taux trav nuit	5%	10%	*	1,6%	2,5%
Km/mois	6862	6952	ns (83*)	964 *	2147 *
Nb O° March/jour	8,2	10,8	*	1 *	3,2 *
Secteur Transport abssts 1à3 nuits	A/ Etablissements ≤49 salariés	B/ Etablissements ≥ 50 salariés	Test moy A&B	1993 - 1983 étab ≤ 49 sal	1993 - 1983 étab ≥ 50 sal
Taux de conduite	66%	63%	ns	5,3%*	-0,4%
Taux attente	7%	7%	ns	-1,8%	-0,4%
Taux trav nuit	9%	11%	ns	3,5%*	2,8%
Km/mois	10499	10072	ns	1250 *	877
Nb O° March/jour	3,9	3,7	ns	0,9 *	0,5
Secteur Transport absents ≥4 nuits	A/ Etablissements ≤49 salariés	B/ Etablissements ≥ 50 salariés	Test moy A&B	1993 - 1983 étab ≤ 49 sal	1993 - 1983 étab ≥ 50 sal
Taux de conduite	70%	66%	*	4,6% *	0,3%
Taux attente	8%	9%	ns	-1,4%	1,6%
Taux trav nuit	10%	11%	ns	-2,1%	2,5%
Km/mois	12496	12140	ns	1690 *	1827 *
Nb O° March/jour	2,6	2,5	ns (83*)	=	0,8 *

Une étoile* est inscriteLorsque le test sur les moyennes de 1993 est significatif, deux étoiles quand le test est significatif en 1983 et en 1993. Les différences V93-V83 marquées d'une étoile des établissements ≤49 sal. d'une part et de ≥50 sal. d'autre part, sont significatives. (Taux de conduite=durée de cond/durée de travail, idem pour le taux d'attente ou le taux de travail de nuit, entre 22 het 5h; Nb O°March/jour= indicateur de nombre d'opérations liées à la marchandise effectuée chaque jour).

Les taux de conduite différencient peu les établissements, excepté pour les conducteurs du "secteur du transport" "absents ≥ 4 nuits" où il est plus élevé dans les petits que dans les grands établissements. Pour tous, il a augmenté depuis 1983, dans les petits établissements et significativement pour les "retours jour" des "autres secteurs", les "absents 1à3 nuits" et les "absents ≥ 4 nuits" du "secteur du transport".

Pour les conducteurs de retour chaque jour, les taux d'attente, plus élevés dans les petits établissements (différence significative dans le "secteur du transport"), ont augmenté depuis 1983 (test significatif). S'agissant des conducteurs absents du "secteur du transport", les taux d'attente sont équivalents, ils ont diminué depuis 1983, dans les petits établissements. Ils sont restés équivalents pour les "absents 1à3 nuits", tandis qu'ils ont diminué pour les "absents ≥ 4 nuits" des grands établissements.

Le taux de travail de nuit est plus élevé dans les grands que dans les petits établissements pour les conducteurs de “retour chaque jour”. Il a, par ailleurs, augmenté depuis 1983 dans les deux types d'établissements. Le travail de nuit est équivalent dans les petits et les grands établissements pour les conducteurs “absents ≥ 2 jours”, il a augmenté depuis 1983 pour les “absents 1 à 3 nuits”, et a diminué depuis 1983 dans les petits établissements et augmenté dans les grands pour les conducteurs “absents ≥ 4 nuits”.

Le kilométrage est équivalent dans les grands et les petits établissements pour tous les groupes de conducteurs, excepté ceux des “autres secteurs”. Il a augmenté depuis 1983, pour tous les conducteurs quel que soit le type d'établissement et, de façon significative, dans les petits établissements pour tous, dans les grands établissements pour les conducteurs du “secteur du transport” de “retour chaque jour” et les “absents ≥ 4 nuits”.

Le nombre journalier d'opérations liées à la marchandise est équivalent quelle que soit la taille de l'établissement, excepté pour les conducteurs du “secteur du transport” de “retour chaque jour” faisant plus d'opérations dans les grands établissements que dans les petits. Le nombre d'opérations journalières a augmenté depuis 1983 (test significatif) dans les petits établissements, excepté pour les “absents ≥ 4 nuits” du “secteur du transport”. Il a augmenté dans les grands établissements, pour les conducteurs du “secteur du transport” de “retour chaque jour” et pour les “absents ≥ 4 jours” (test significatif), alors qu'il stagnait pour les “absents 1 à 3 nuits” et diminuait pour les “retour jour” des “autres secteurs”.

Concernant la durée hebdomadaire de travail, ni la taille des établissements, ni la structure de l'entreprise, ne différencient les conducteurs d'une même catégorie. Mais, la structure entrepreneuriale différencie les conducteurs quant aux rémunérations, plus élevées dans les grands établissements et dans les entreprises ayant plusieurs établissements.

L'évolution, entre 1983 et 1993, des niveaux de la production (augmentation des kilométrages, du nombre des opérations journalières liées à la marchandise) ne se traduit pas nécessairement par un accroissement des différences entre les grands et petits établissements. A l'inverse même, des différences existantes en 1983 se sont résorbées. Ainsi, le kilométrage des conducteurs de “retour chaque jour” du “secteur du transport” travaillant dans les grands établissements s'est fortement accru, de sorte qu'il est égal au kilométrage réalisé dans les petits; les taux de conduite ont fortement augmenté dans les petits établissements, de sorte qu'ils sont maintenant à des niveaux équivalents dans les deux types d'établissements; ou encore, le nombre d'opérations liées à la marchandise, différenciant les établissements en 1983, s'est ajusté pour les conducteurs des “autres secteurs” et pour les conducteurs du “secteur du transport” “absents ≥ 4 nuits”, par une progression différentielle selon les établissements.

Ce qui retient l'attention, c'est une certaine homogénéisation des résultats entre grands et petits établissements pour les “absents 1 à 3 nuits” et les “absents ≥ 4 nuits” du “secteur du transport”. Pour les premiers, elle résulte d'une augmentation plus forte, dans les petits que dans les grands établissements, de la plupart des paramètres retenus. Alors que, pour les conducteurs “absents ≥ 4 nuits” des grands établissements, exceptés la durée et le taux de la conduite, la plupart des autres paramètres ont plutôt évolué à la hausse pour les taux d'attente, les taux de travail de nuit, les kilométrages et le nombre des opérations liées à la marchandise, et à la baisse pour les salaires tandis que pour les petits établissements, les temps d'attente, les temps de travail de nuit et le nombre des opérations journalières diminuent alors que les ressources augmentent fortement.

Pour les conducteurs du “secteur du transport”, de “retour chaque jour”, le temps consacré à la marchandise est plus faible dans les petits (où il diminue entre 1983 et 1993) que dans les

grands établissements (où il augmente entre les deux dates), tandis que le temps d'attente augmente dans les petits et diminue dans les grands, que les taux de conduite et d'attente augmentent dans les petits établissements, les taux de travail de nuit, les kilométrages et le nombre d'opérations liées à la marchandise croissent dans les deux types d'établissements, mais davantage dans les grands que dans les petits.

Concernant les conducteurs de retour chaque jour des "autres secteurs", les chiffres montrent à l'évidence un fort accroissement de la production en termes de kilomètres et de nombre d'opérations. Ainsi, les choses s'améliorent, moins de travail et moins de temps morts pour plus d'opérations vont de pairs, et cela est plus marqué dans les grands établissements que dans les petits. Les niveaux des salaires et des ressources sont plus avantageux dans les grands établissements que dans les petits. L'organisation de l'exploitation aurait là son effet, en se traduisant par de meilleurs ratios.

Concernant, le "secteur du transport", "l'effet de taille", lisible dans les ratios enregistrés dans les "autres secteurs", et leur évolution, ne se révèle que pour les salaires et "ressources". Concernant la production, son niveau, les temps qu'elle requiert, tout se passe comme si la structure entrepreneuriale était moins pertinente que les dimensions définissant le poste et les services réalisés, dans la détermination des formes de la production et de la quantité de travail réalisée.

Chapitre VI: Situations de travail et modes de professionnalisation

La formation constitue maintenant un élément considéré comme essentiel de la professionnalisation, le niveau de la formation initiale est en France un facteur de différenciation des chances objectives d'accès aux divers métiers. La formation professionnelle est, elle, un attribut reconnu de la compétence. Dans cette profession, l'apprentissage sur le tas a longtemps constitué la principale forme d'accumulation de savoirs et de savoir-faire.

6.1. La formation initiale :

La formation initiale des conducteurs est typique d'une population ouvrière. Bien sûr, l'effet de l'évolution globale de la scolarisation au cours du temps se repère dans les chiffres. Les plus jeunes ont un niveau de formation initiale plus élevé que leurs aînés.

Les diplômes obtenus ont été répertoriés dans les catégories suivantes: *pas de diplôme; Certificat d'Etude Primaire; BEPC; CAP & Brevet d'Etude Professionnel des métiers de la mécanique; CAP & BEP des autres métiers; Brevet Professionnel, BAC et plus* .

Le choix de ces catégories, pertinentes dans une nomenclature primaire beaucoup plus diversifiée, a été commandé par les propriétés des répartitions obtenues à l'issue de l'enquête. En effet, les formations supérieures restent rares dans la population. La majorité des individus ont quitté le monde scolaire à l'issue du temps de scolarité obligatoire. Certains, avec le diplôme correspondant à cette dernière classe obligatoire, les autres, sans diplôme (environ 1/3). Mais une proportion non négligeable a suivi un enseignement professionnel.

Les enseignements et diplômes professionnels liés à la conduite de véhicules, d'engins et/ou à la mécanique ont été distingués des autres enseignements professionnels. Le tiers des enseignements professionnels pour les conducteurs des "autres secteurs", un peu plus pour ceux du "secteur du transport", sont liés à la conduite et à la mécanique. Mais, si l'on regarde globalement la distribution des individus selon les niveaux scolaires, les conducteurs se situent entre le groupe des ouvriers non qualifiés et celui des ouvriers qualifiés (Catégorie Sociale dans laquelle les statisticiens de l'INSEE classent les conducteurs). Ainsi, 56,9% des ouvriers qualifiés ont un CAP, un BEP ou le Bac pour seulement 30,6% des ouvriers non qualifiés, tandis que 36,7% des conducteurs des "autres secteurs" et 47,5% des conducteurs du "secteur du transport" ont au moins un CAP, un BEP ou un Bac. Parmi les jeunes indépendants ou petits patrons conduisant, la proportion est de 43,2%.

Tableau 36 : Le niveau scolaire des conducteurs de poids lourds

Salariés	pas de diplôme	CEP	BEPC	CAP/BEP mécanique	Autres CAP BEP	BAC et plus	Ensemble
<i>Ouvriers qualifiés (Insee)⁷</i>	27,2%	13,0%	2,9%		52,1%	4,8%	100%
<i>Ouvriers Non Qualifiés (Insee)</i>	43,8%	20,5%	4,9%		27,2%	3,6%	100%
Autres Secteurs, Conducteurs PL salariés	33,4%	24,8%	5,1%	10,9%	24,0%	1,8%	100% (534)
Conducteurs ≤ 39 ans	23,5%	12,2%	9,9%	18,3%	34,2%	2,0%	100% (223)
Conducteurs ≥ 40 ans	40,6%	33,9%	1,6%	5,7%	16,7%	1,6%	100% (310)
Secteur Transport, Conducteurs PL salariés	27,2%	19,8%	5,4%	17,5%	26,9%	3,1%	100% (551)
Conducteurs ≤ 39 ans	23,3%	9,0%	7,2%	22,7%	34,6%	3,1%	100% (300)
Conducteurs ≥ 40 ans	31,9%	32,6%	3,3%	11,4%	17,7%	3,0%	100% (252)
Indépendants & petits patrons Conducteurs de PL	18,0%	30,0%	8,8%	18,0%	21,5%	3,7%	100% (68)
Conducteurs ≤ 39 ans	30,7%	13,5%	3,8%	26,1%	18,2%	7,7%	100% (22)
Conducteurs ≥ 40 ans	12,1%	38,0%	11,0%	14,1%	23,1%	1,8%	100% (46)
Ensemble des Conducteurs de poids lourds	29,5%	22,7%	5,5%	14,5%	25,2%	2,5%	100% (1153)

6.2. Les formations post-scolaires

Relativement peu de conducteurs ont eu une formation professionnelle, un peu moins du tiers pour l'ensemble. Les non salariés, les salariés du transport absents ≥ 2 jours et les conducteurs absents des "autres secteurs" dépassent le tiers de gens formés.

Tableau 37 : Taux de conducteurs ayant une formation professionnelle en fonction de leur ancienneté comme conducteurs professionnels.

	Salariés Secteur Transport Retour jour	Salariés Secteur Transport Absents	Salariés "Secteur transport"	Salariés "Autres secteurs"	Salariés ENSEMBLE	NON Salariés ENSEMBLE	Salariés & NON salariés ENSEMBLE
Ancienneté < 7 ans	28,7%	29,3%	29,0%	39,1%	32,8%	65,7%	33,8%
Ancienneté 7 à 15 ans	40,3%	45,9%	43,0%	32,4%	37,9%	45,2%	38,2%
Ancienneté 15 à 25 ans	19,0%	43,2%	32,0%	28,4%	30,2%	52,1%	31,4%
Ancienneté ≥ 25 ans	32,7%	21,4%	27,2%	20,0%	23,0%	33,6%	24,1%
Ensemble, taux moyen de Conducteurs formés	30,3%	37,3%	33,7%	29,1%	32,2%	45,4%	32,2%

Le tableau 37 montre que le groupe des nouveaux (moins de 7 ans de vie professionnelle) n'est pas forcément le groupe qui a le plus fort taux d'individus formés. C'est parmi les conducteurs relativement récents dans la profession, mais déjà confirmés, que le taux de formation professionnelle est le plus élevé (7 à 15 ans d'ancienneté). Est-il nécessaire de

⁷ Enquête Formation Qualification Emploi, INSEE, 1993.

montrer que l'on va rester dans la profession pour avoir l'opportunité de suivre une formation ou, à l'inverse, le passage par la formation favorise-t-il l'envie de rester dans le métier ?

Tableau 38: Les formations reçues.

	Salariés Secteur Transport Retour jour	Salariés Secteur Transport Absents	Salariés "Secteur transport"	Salariés "Autres secteurs"	Salariés ENSEM BLE	NON Salariés ENSEM BLE	Salariés & NON salar ENSEM BLE
1/ Attestation de Capacité à être transporteur	6,4%	4,2%	5,4%	4,1%	4,7%	26,8%	6,0%
2/ Formation au transport de Matière dangereuse	12,2%	19,5%	15,7%	10,1%	13,0%	10,1%	12,8%
(1+2) Attestation capacité + F° Matière dangereuse	1,8%	2,9%	2,3%	1,5%	1,9%	6,4%	2,2%
Formations liées à la Conduite	1,4%	2,7%	2,1%	5,3%	3,6%	2,4%	3,6%
Formation mécanique	4,8%	2,2%	3,5%	2,7%	3,1%	-	2,9%
Formation cariste	0,3%	0,9%	0,6%	0,6%	0,6%	-	0,5%
Formation Autres métiers Transport	0,3%	0,3%	0,3%	-	0,2%	-	0,1%
Formation Autres métiers sai	2,0%	0,6%	1,3%	1,7%	1,5%	-	1,4%
Formations sans débouché	0,3%	1,0%	0,6%	1,0%	0,8%	-	0,8%
Formation, sai (sans autre information)	0,8%	2,9%	1,8	2,1%	2,0%	0,6%	1,9%
Conducteurs SANS Formation Professionnelle	69,7%	62,7%	66,3%	70,9%	68,6%	53,7%	67,7%
	100% (284)	100% (267)	100% (551)	100% (534)	100% (1086)	100% (67)	100% (1153)

Remarque : les items de la variable sont construits en différenciant l'Attestation de Capacité de la formation TMD. Quelques uns ayant les deux formations, il faut, pour savoir qui est titulaire de l'une ou de l'autre, faire des additions. Ex : les non salariés formés dans le cadre de l'attestation de capacité sont 27,7+6,3=34% (rtrj) et 25,2+6,6=31,8% (abst). Lorsque les précisions manquent, l'item est noté : "sans autre information" c'ad "sai".

Ce sont bien sûr la formation à "l'attestation de capacité" pour être transporteur et la formation "matière dangereuse" qui sont les plus souvent citées. Donc, les formations qui ont un caractère obligatoire du fait de la réglementation publique.

Les formations à la conduite et à la mécanique viennent ensuite, mais leur fréquence est faible, excepté pour les conducteurs des "autres secteurs".

Tableau 39: Les conducteurs et les langues étrangères

Répartition conducteurs, réponse unique	Salariés Secteur Transport Retour jour	Salariés Secteur Transport Absents	Salariés "Secteur transport"	Salariés "Autres secteurs"	Salariés ENSEM BLE	NON Salariés ENSEM BLE	Salariés & NON salar ENSEM BLE
Ne connaît pas de langue étrangère	69,6%	49,3%	59,7%	72,4%	66,0%	58,6%	65,5%
Se débrouille dans une langue au moins	17,7%	37,4%	27,3%	19,1%	23,2%	24,7%	23,3%
Parle une langue, au moins	12,7%	13,3%	13,0%	8,5%	10,8%	16,7%	11,2%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tableau 40 : Taux de conducteurs qui parlent ou se débrouillent dans une autre langue

Répartition conducteurs, réponses multiples	Salariés Secteur Transport Retour jour	Salariés Secteur Transport Absents	Salariés "Secteur transport"	Salariés "Autres secteurs"	Salariés ENSEM BLE	NON Salariés ENSEM BLE	Salariés & NON salar ENSEM BLE
Anglais/débrouille /Courant	11,5% 0,8%	12,1% 1,9%	16,8% 1,4%	10,9% -	13,9% 0,7%	21,1% 3,5%	14,4% 0,9%
Allemand/débrouille /Courant	7,8% 5,4%	8,2% 4,3%	12,2% 4,9%	2,8% 1,2%	7,6% 3,1%	8,2% 1,5%	7,7% 3,0%
Espagnol/débrouille /Courant	6,3% 2,6%	6,6% 2,6%	13,6% 2,6%	9,8% 2,0%	11,7% 2,3%	10,6% 5,5%	11,7% 2,5%
Italien/débrouille /Courant	6,7% 1,2%	7,1% 3,9%	12,5% 2,5%	4,0% 2,9%	8,4% 2,7%	10,5% 2,7%	8,6% 2,7%
Portugais/débrouille /Courant	1,7% 0,3%	1,8% 2,1%	3,6% 1,2%	1,6% 1,6%	2,6% 1,4%	3,5% -	2,7% 1,3%
Autre langue/débrouille /Courant	1,9% 3,8%	2,0% 2,8%	2,5% 3,3%	2,9% 1,6%	2,7% 2,5%	1,2% 4,8%	2,6% 2,6%

Le taux d'individus parlant au moins une autre langue paraît important. Les critères de différence, entre parler une langue et s'y débrouiller, ne sont probablement pas similaires pour tous les conducteurs. Il reste qu'un tiers (cf. tab39 : 23,3% + 11,2% = 34,5%) des conducteurs arrivent au moins à se débrouiller dans une autre langue.

Globalement, la formation professionnelle reste soumise au rythme de développement des obligations réglementaires. Beaucoup de ceux qui, parmi les salariés, ont passé l'attestation considèrent cette formation comme une preuve de leurs compétences en transport. De ce point de vue, le "numerus clausus" qui entoure maintenant cet examen pose le problème de son remplacement par une formation ayant une notoriété et un succès équivalents. L'étude de l'évolution de la main d'oeuvre en relation avec l'extension récente des obligations de formation sera un sujet tout à fait important à suivre dans les années à venir.

6.3. L'entrée dans la vie active, l'entrée dans la profession

Les cursus professionnels et sociaux des individus qui, un jour, deviennent conducteurs de poids lourds, comme ceux des autres "agents sociaux", recèlent des propriétés qui, même si elles peuvent paraître peu distinctives de celles d'autres ouvriers, n'en gardent pas moins des traits singuliers.

La plupart des individus commencent à travailler dans d'autres activités que la conduite (il leur était demandé d'indiquer la nature et la date du premier emploi ayant donné lieu à un salaire ou à une ressource monétaire) et cela bien avant de devenir conducteur (cf. tableau 41: temps moyen des autres métiers et ancienneté comme conducteur). Les temps moyens avant de devenir conducteur et les anciennetés comme conducteur sont similaires à ceux obtenus en 1983. Par contre, le taux d'individus commençant comme conducteurs a beaucoup augmenté dans les "autres secteurs" et parmi les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour.

Distingués selon l'âge (≤ 39 ans/ ≥ 40 ans), les individus commencent plus souvent comme "ouvriers qualifiés" (35% contre 26% dans les "autres secteurs" et 40% contre 31% dans le "secteur transport") lorsqu'ils ont moins de 40 ans, quels que soient les secteurs de leur activité présente. Mais, dans le "secteur du transport" ils commencent plus souvent comme conducteurs lorsqu'ils n'ont pas encore 40 ans (16% contre 9%). Bien entendu, comme la scolarité s'allonge d'une part, comme leur carrière est plus courte d'autre part, les moins de 40 ans ont un temps moyen dans d'autres métiers plus court que leurs collègues plus âgés (la différence est significative même lorsque sont exclus de la comparaison, les individus, conducteurs dès leur premier emploi, plus nombreux chez les moins de 40 ans). Les mêmes tendances étaient observées dans l'enquête réalisée en 1983.

Tableau 41 : L'entrée dans la profession

Résultats de l'enq 1993 sauf colonne en <i>italique</i>	temps moyen dans d'autres métiers	temps autres métiers si ≤ 39 ans	Ancienneté moyenne c/ Conducteur	taux 1er emploi c/ conducteur	1983 taux 1er emploi c/ conducteur	taux 1er emploi c/ ouvrier	1993 (n)
NON Salariés, Indépendants Conducteurs de poids lourds	8,2 ans	5,1 ans	19,9 ans	17,7%	16,1%	72,8%	(67)
SALARIÉS Conducteur de poids lourds	8,4 ans	6,0 ans	15,4 ans	13,2%	5,9%	77,6%	(1079)
Autres Secteurs conducteurs de PL salariés	8,7 ans	6,3 ans	16,7 ans	13,7%	4,6%	76,1%	(530)
- Retour chaq jour	8,8 ans	6,4 ans	16,8 ans	13,8%	4,4%	76,3%	(488)
- Absents ≥ 2 jours	8,3 ans	5,1 ans	15,4 ans	12,3%	6,7%	72,2%	(42)
Secteur Transport, Conducteurs PL salariés	8,0 ans	5,7 ans	14,1 ans	12,7%	8,4%	79,1%	(549)
- Retour chaq jour	8,8 ans	5,7 ans	13,7 ans	14,4%	6,9%	77,8%	(284)
- Absents ≥ 2 jours	7,2 ans	5,7 ans	14,6 ans	10,9%	10,0%	80,5%	(265)

La dernière profession exercée par les pères des conducteurs est un indicateur de l'origine sociale. L'origine est intéressante à connaître pour autant qu'elle situe le conducteur dans le spectre des "expériences sociales probables", lesquelles sont si importantes pour décrire les

“logiques des pratiques” avec lesquelles les “agents” forgent leurs destins sociaux. Dans leur majorité d’origine populaire, les conducteurs sont, dans le “secteur du transport”, fils d’ouvriers dans plus de 6/10 cas. La proportion des fils d’agriculteurs est beaucoup plus importante parmi les conducteurs des “autres secteurs” et parmi les non salariés, ces derniers étant les plus nombreux à être fils de commerçants ou d’artisans.

Ces résultats sont semblables à ceux de l’enquête de 1983, exceptés dans le groupe des conducteurs des “autres secteurs” où le poids des fils d’agriculteurs s’est amplifié. Ce fait s’explique, pour nous, comme un des effets de la transformation de la structure du camionnage suite à la déréglementation qui a favorisé une nouvelle répartition entre le “secteur du transport”, dont le nombre des entreprises a cru de façon significative, et les “autres secteurs”. Au titre de l’augmentation du nombre des entreprises du “secteur du transport”, la transformation de “services transports”, d’entreprises industrielles ou commerciales, en entreprises de transport public a joué un rôle, alors que les coopératives agricoles ou agro-alimentaires sont restées dans les “autres secteurs”!

Tableau 42 : Métiers des ascendants des conducteurs

CPL 93 situation du conducteur dernier métier du père	Conducteurs Non-salariés	Autres secteurs.	Secteur Transport	Transport Retour jour	Transport Absents ≥ 2j
Agriculteurs	21,4%	36,8%	17,5%	18,8%	16,0%
artisans, commerçants, chefs d'entreprises	16,9%	8,0%	6,6%	6,3%	6,9%
employés, professions intermédiaires, cadres...	12,4%	9,4%	12,7%	13,4%	11,9%
Ouvriers	49,3%	45,8%	63,2%	61,5%	65,2%
Ensemble	100% (67)	100% (518)	100% (530)	100% (274)	100% (256)
<i>Taux de pères qui, dans leur carrière, ont été conducteur de PL</i>	<i>32%</i>	<i>16%</i>	<i>25%</i>	<i>23%</i>	<i>27%</i>

Il était demandé aux conducteurs si, “au cours de leurs carrières”, leurs pères “avaient eu un emploi de conducteur de camion”. La proportion est importante parmi les non salariés (32%) et parmi les conducteurs du “secteur du transport” absents ≥ 2 jours (27%), plus réduite (16%) pour les conducteurs des “autres secteurs”.

Sans parler “d’hérédité” sociale, terme issu de la génétique qui, comme tel, peut évoquer un “fatum” au delà de l’action humaine, il est clair néanmoins que ce métier constitue un mode d’insertion professionnelle “ajusté” aux propriétés sociales de beaucoup de jeunes issus des couches populaires. Dans un monde qui perd beaucoup d’emplois ouvriers, où la qualification mesurée “au diplôme” a davantage de poids que la formation dans et par l’expérience pratique, le métier de conducteur constitue un débouché important pour les enfants des couches populaires (notamment masculins) dont les cursus scolaires, souvent achevés sans “diplômes prestigieux”⁸, les vouent au mieux à trouver des emplois dits “non qualifiés” d’ouvriers, de “personnels de service” et, au pire, des travaux saisonniers, ou moins que cela, faisant d’eux des gens “semi ou totalement exclus” du monde du travail.

⁸Si certains jeunes ne “réussissent pas dans leurs études et les arrêtent “tôt” n’est ce pas aussi parce qu’ils refusent certaines contraintes que leur impose le milieu scolaire et éducatif.? Ils cherchent donc à s’affranchir des contraintes scolaires au plus tôt. Le métier de conducteur, qu’ils peuvent embrasser à partir de 20 ans, est un des moyens d’accéder à une forme possible de “liberté”. C’est, pour eux, une voie en tout cas plus ouverte que celle de l’école où la contrainte déjà longuement éprouvée est certaine.

Ainsi, parmi les conducteurs de moins de 40 ans, le nombre de pères ayant eu, dans leur carrière, l'occasion de faire le métier de conducteur est-il beaucoup plus important que parmi les conducteurs plus âgés. Mais surtout, les taux atteints parmi les conducteurs d'origine ouvrière de moins de 40 ans sont tout à fait importants puisque, par exemple, presque un conducteur sur deux, du "secteur du transport" absents ≥ 2 jours a un père qui a été conducteur routier !

Tableau 43 : Taux de pères ayant été conducteurs de poids lourds au cours de leur carrière, par catégorie de métier exercé à la fin de leur vie professionnelle, répartis selon l'âge du fils au moment de l'enquête.

CPL93 Situation & age du fils	dernier métier du père Agri, artisan, commerçant	d'employé à cadre moyen	Ouvrier	Ensemble
Non Salariés, Indépendants	23%	12%	42%	32% (61)
≤ 39 ans	37%	-	43%	41% (19)
≥ 40 ans	14%	12%	42%	28% (42)
Autres Secteurs, salariés	7%	12%	25%	16% (500)
≤ 39 ans	12%	21%	29%	22% (217)
≥ 40 ans	5%	-	21%	11% (283)
Secteur Transport, salariés	11%	10%	33%	25% (495)
≤ 39 ans	19%	10%	43%	34% (281)
≥ 40 ans	3%	9%	18%	13% (214)
Transport, Absents ≥ 2 jours	10%	9%	35%	27% (245)
≤ 39 ans	21%	5%	45%	36% (142)
≥ 40 ans	-	13%	19%	13% (102)

La plus grande part des conducteurs, trouve leur emploi par la mobilisation des amis ou des parents (45%) surtout parmi les non salariés (60%) ou alors par "soi même" (25%), sur la proposition d'un patron (16%) ou encore par l'ANPE ou les petites annonces (12%).

Le réseau des relations parentales et amicales est plus souvent utilisé par les non salariés que par les salariés. Ne constitue-t-il pas plus souvent pour les non salariés, vivant dans un réseau de relations plus traditionnel, une "ressource" mobilisable plus abondante que pour les salariés, connaissant moins souvent des "entrepreneurs" dans diverses activités ? La démarche individuelle (trouver un emploi "par soi-même") est plus fréquente chez les salariés absents ≥ 2 jours du "secteur du transport" (31% pour les absents 1à3 nuits et 38% pour les absents ≥ 4 nuits) que pour ceux des "autres secteurs" (21%) et, a fortiori, que pour les indépendants (15%). Les "qualités" d'astuce et d'autonomie personnelle, requises pour réaliser la suite des opérations de transport commandées aux conducteurs de longue distance tout au long de la "semaine ordinaire"⁹ de travail, seraient-elles déjà "à l'oeuvre", parmi les grands routiers du transport, comme modalités majoritaires de recherche du premier emploi de conducteur ?

⁹Voir à ce propos les différents récits de voyages déjà publiés par P. Hamelin, dans : 1979, "Rapports sociaux de production, modes de régulation et conditions de travail des conducteurs routiers du transport pour compte d'autrui", ONSER, Paris; 1989, "le temps d'un piège", TRAVAIL n°18, Paris; 1993 "ils roulent pour tous" in Les Routiers, éditions Syros, Paris.

6.4. Mobilité professionnelle :

La mobilité sociale constitue un indicateur du mouvement inter générationnel. Pourtant l'étude de ce mouvement ne permet pas de faire à coup sûr, le distinguo essentiel en sciences humaines, entre ce qui est dû à la transformation des structures sociales et professionnelles et ce qui renvoie directement aux stratégies des agents qui, entre contraintes, nécessités et choix pratiques, génèrent et vivent leurs destins objectifs et subjectifs. La mobilité professionnelle rend plus simplement visibles, les stratégies de placement dans le champ du métier. Elle constitue, en tant que telle, un indicateur indirect de la "stabilité" plus ou moins forte des situations de travail offertes (au regard de la structure des "possibles" dans le champ des métiers de la conduite des poids lourds), comme elle est le reflet des stratégies de placement au cours des carrières.

6.4.1. Qui bouge, qui est stable ?

La conception que nous avons eu du questionnaire permet l'étude de la mobilité pour la période comprise entre le premier emploi de conducteur et le poste occupé au moment de l'enquête.

Tableau 44 : La mobilité professionnelle des conducteurs de poids lourds

	mobilité autre métier	Conducteur dans 2à3 entreprises	conducteur dans > 3 entreprises	Non mobile	Ensembl e 100% (n)	Taux de mobiles qd Ancienneté c/ conducteur ≤15 ans
NON Salariés & Indépendants Conducteur de poids lourds	22,7%	35,6%	17,3%	24,9%	(67)	73%
Ensemble des SALARIES Conducteur de poids lourds	15,2%	37,5%	16,5%	30,8%	(1079)	62%
Autres Secteurs Conducteurs de PL salariés	17,5%	33,3%	12,1%	37,1%	(530)	54%
- Retour chaq jour	17,6%	32,0%	11,4%	39,0%	(488)	52%
- Absents ≥2 jours	16,3%	48,6%	20,5%	14,6%	(42)	84%
<i>Autres secteurs Cond de PL salariés en 1983</i>	<i>17,0%</i>	<i>22,7%</i>	<i>27,5%</i>	<i>32,8%</i>	(568)	<i>57%</i>
Secteur Transport, Conducteurs de PL salariés	13,1%	41,4%	20,8%	24,7%	(549)	69%
- Retour chaq jour	14,2%	41,4%	14,1%	30,3%	(284)	66%
- Absents ≥2 jours	11,9%	41,6	27,8%	18,7%	(265)	72%
<i>Secteur Transport Cond. de Pl salariés en 1983</i>	<i>16,1%</i>	<i>22,8%</i>	<i>39,4%</i>	<i>21,7%</i>	(310)	<i>71%</i>
- Retour chaq jour	17,1%	21,2%	36,4%	25,3%	(148)	67%
- Absents ≥2 jours	14,9%	24,4%	42,7%	18,0%	(172)	76%
ENSEMBLE des Conducteurs de poids lourds (salariés & non salariés)	15,7%	37,3%	16,6%	30,4%	(1146)	63%

Deux dimensions de la mobilité sont principalement étudiées. L'importance de la mobilité, mesurée au nombre de changements d'entreprises, distingue ceux qui, depuis leurs débuts comme conducteurs, sont toujours restés dans le même métier qu'ils aient ou non changé d'entreprise depuis qu'ils l'exercent, de ceux qui ont exercé d'autres métiers entre deux emplois de conducteurs (variable construite à partir des réponses aux questions 68, 71, 72, 73). Les autres caractéristiques de la mobilité sont mesurées par la description de l'entreprise antérieure et la comparaison avec l'actuelle, définissant ainsi, l'éventuel passage d'une grande à une petite entreprise ou l'inverse, le passage vers un autre secteur d'activité ou la stabilité dans le même secteur (variables construites en réponse aux questions 74, 75, définissant la taille de l'établissement et le secteur de l'entreprise antérieure, lesquels sont comparés aux variables concernant l'entreprise actuelle).

S'agissant de l'importance de la mobilité, les "chances" (au sens probabiliste) de changer d'entreprise durant la carrière sont plus élevées pour les conducteurs du "secteur du transport" que pour leurs collègues des "autres secteurs". Cela est marqué, notamment, pour ceux qui sont absents plusieurs jours consécutifs. Ces taux de mobilité différents pourraient ne traduire que la différence des anciennetés dans le métier, puisque plus l'ancienneté est grande plus les chances d'avoir changé d'emploi augmentent. Or, il n'en est rien. Les conducteurs du "secteur du transport", qui ont une ancienneté moyenne plus faible que leurs collègues des "autres secteurs", sont plus nombreux à avoir bougé (cf. tableau 41). Par ailleurs, les taux de mobilité des conducteurs ayant moins de 15 ans d'ancienneté sont les plus élevés dans le "secteur du transport", parmi les salariés absents ≥ 2 jours et parmi les non salariés (cf. tableau 44). Enfin, parmi les conducteurs ayant, au plus, 15 ans d'ancienneté, les taux de ceux qui ont déjà exercé le métier dans au moins trois entreprises (considérés comme ayant beaucoup bougé), sont 24% dans les "autres secteurs" et 41% dans le "secteur du transport" (38% lorsqu'ils reviennent chaque jour, 36% parmi les absents 1 à 3 nuits et 50% parmi les absents ≥ 4 nuits).

La proportion d'individus ayant changé de métier entre deux emplois de conducteurs et la proportion de conducteurs "stables", c'est à dire "non mobiles", sont équivalentes en 1993 et en 1983 pour les salariés, pris dans leur ensemble. Mais, le détail des résultats par groupes de conducteurs révèle des tendances plus intéressantes. Pour les salariés des "autres secteurs", les proportions sont équivalentes concernant le passage par un autre métier au cours de la carrière. Ils sont plus nombreux (+ 5%, càd : 32,8% en 1983, 39% en 1993) parmi les conducteurs de retour chaque jour, à "être stables" (non mobiles), tandis que leurs collègues absents ≥ 2 jours sont, au contraire, moins nombreux à rester dans la même entreprise (-12%). Tout se passe comme si la "stabilité", relativement plus fréquente dans les "autres secteurs", touchait davantage de conducteurs de retour chaque jour, mais beaucoup moins de conducteurs absents ≥ 2 jours. Pour les conducteurs du "secteur du transport", la mobilité vers d'autres métiers a fléchi de 3% et la proportion de conducteurs "stables" a augmenté de la même valeur. Cela est dû à une assez forte augmentation de la proportion des conducteurs restant "stables" (+5%) parmi les conducteurs de retour chaque jour, cette valeur ne bougeant pas pour les conducteurs absents ≥ 2 jours. La mobilité "hors du métier de conducteur" baisse de 3% pour tous les groupes de conducteurs du "secteur du transport".

S'agissant des conducteurs changeant d'entreprises pour obtenir des emplois de conducteurs uniquement, une tendance à limiter le nombre des changements dans la carrière est manifeste à la comparaison des résultats de 1993 et de 1983. Ce dernier résultat, plus marqué que ceux détaillés au paragraphe précédent, renforce l'idée d'un fléchissement de la quantité de mobilité. S'agirait-il d'un effet de conjoncture ? Celle-ci étant plus difficile, cela

entraînerait une plus grande prudence dans la “stratégie d’essai-erreur” dans la recherche des “bonnes places” de conducteurs ?

Il semble qu’en fait, pour ce métier, comme pour nombre d’autres, le marché de l’emploi soit devenu plus difficile pour les conducteurs, même si l’offre d’emploi augmente. Maintenant, tout se passe comme s’il était risqué de changer sans garanties sérieuses, alors que dans les années quatre-vingt, un “bon chauffeur” pouvait encore retrouver une bonne place du jour au lendemain. La plus grande difficulté des conditions d’embauche peut se mesurer à l’augmentation du nombre des contrats à durée déterminée, considérée comme indiquant un resserrement du marché de l’emploi pour les conducteurs. Les conducteurs de moins de 40 ans des “autres secteurs” sont 18%, les plus de 40 ans 14%, à avoir eu, lors de leur première embauche, un contrat à durée déterminée ou CDD, tandis que parmi les conducteurs du “secteur du transport”, respectivement 31% des moins de 40 ans et 12% des plus de 40 ans, ont été embauchés dans les mêmes conditions, avec un CDD !

6.4.2. Les formes de la mobilité

Cette partie est centrée sur le mouvement des individus d’un emploi de conducteur à l’autre. L’analyse conjointe de certaines des propriétés de l’entreprise antérieure où l’individu occupait un poste de conducteur et de l’entreprise actuelle (où, par construction, il est conducteur) permet de repérer les éventuels changements de cadre de travail, qu’il ait changé de secteur d’activité, ou qu’il ait troqué une petite entreprise contre une grande ou l’inverse.

Plusieurs cas sont à considérer soit le conducteur n’a jamais exercé le métier ailleurs que dans l’entreprise qui l’emploie actuellement, soit il a été conducteur dans au moins deux entreprises différentes et ce mouvement s’est effectué dans le même secteur ou a comporté un changement de secteur.

Tableau 45 : Répartition des conducteurs selon le nombre d’entreprise où ils ont exercé le métier et selon les secteurs d’activité de l’entreprise antérieure et de l’actuelle.

Salariés	Secteur transport	Autres. secteurs vers transport	Autres secteurs	Transport vers autres secteurs	Ensemble
1 Entreprise	13%	-	20%	-	33%
2 entreprises	8%	5%	6%	5%	24%
3 entreprises	6%	5%	6%	4%	21%
4 entr et plus	10%	3%	4%	5%	22%
Ensemble	38%	13%	36%	13%	100% (1077)

Ainsi, 33% des conducteurs n’ont connu qu’une entreprise, celle où ils exercent actuellement le métier, 41% ont été conducteurs dans plusieurs entreprises, tout en restant dans le même secteur et, 26% ont à la fois changé de secteur et d’entreprise. Le “secteur du transport” se compose de 75% de conducteurs ayant exercé le métier dans, au moins, deux entreprises différentes, 49% ont changé d’entreprise en restant dans le même secteur et, 26% viennent des “autres secteurs”. Dans les “autres secteurs”, 61% des conducteurs sont mobiles, 34% ont changé d’entreprise en restant dans le même secteur et 27% viennent du “secteur du transport”.

Le changement d’entreprise amène à changer de cadre de travail. Ainsi, certains vont dans un autre secteur, d’autres vers une entreprise plus grande ou plus petite. Un tiers des

conducteurs était dans des entreprises plus petites que l'actuelle, un peu moins du quart dans des entreprises de même taille et, un peu plus d'1/10 dans des entreprises plus grandes.

La logique de ces divers mouvements ne peut se concevoir qu'au regard des propriétés des conducteurs mobiles et non mobiles, ceux qui bougent dans le même secteur et ceux qui changent de secteur.

Tableau 46 : Durées de travail et "ressources" des conducteurs selon la taille des entreprises où ils ont exercé le métier et selon les secteurs d'activité de l'entreprise antérieure et de l'actuelle.

Conducteurs salariés	"Secteur transport"	"Autres. secteurs" vers "Sect transport"	"Autres secteurs"	"Secteur transport" vers "Autres secteurs"	Ensemble
Conducteurs Non mobile	13% 50,8h 9224F	-	19% 42,8h 7893F	-	32%
Conducteurs mobiles	25% 57,0h 10336F	14% 51,7h 9346F	16% 43,6h 8583F	13% 44,8h 8931F	68%
- était dans une entreprise plus petite que l'actuelle	11% 57,6h 10427F	6% 51,5h 9411F	8% 41,9h 8646F	7% 44,2h 9196F	33%
- était dans une entreprise de taille équivalente à l'actuelle	8% 55,9h 10465F	4% 52,8h 9472F	7% 45,1h 8556F	3% 47,0h 8566F	23%
- était dans une entreprise plus grande que l'actuelle	5% 59,5h 10290F	3% 51,4h 8798F	1% (47,8h) (8015F)	3% 44,1h 8636F	12%
Ensemble	38%	14%	35%	13%	100% (1028)

% d'individus (par rapport à 1028); durée de travail hebdomadaire et "ressources" = salaires + frais de routes.

L'avantage de la mobilité par rapport à la stabilité se lit dans la statistique des salaires et des ressources. Néanmoins, cet avantage n'est pas exclusif de stratégies qui se révèlent dans les mouvements différenciés.

Ainsi, les conducteurs mobiles des "autres secteurs" travaillent un peu plus que leurs collègues non mobiles, mais surtout, ils ont des ressources significativement plus élevées. Qu'ils soient mobiles à l'intérieur des "autres secteurs" ou qu'ils viennent du "secteur du transport" les "mobiles" ont des niveaux de ressource identiques. Mais, les mobiles venant du "secteur du transport" travaillent plus que leurs collègues, restant stables ou mobiles à l'intérieur des "autres secteurs".

Les conducteurs mobiles qui bougent à l'intérieur du "secteur du transport" ont, des durées de travail supérieures à celles de leurs collègues stables (la différence est significative). Mais, ils travaillent aussi davantage que leurs collègues venant des "autres secteurs". Ces derniers, n'ont d'ailleurs pas de "ressources supérieures à celles des non mobiles du "secteur du transport". Les conducteurs mobiles à l'intérieur du "secteur du transport", ont des "ressources" significativement plus élevées que leurs collègues non mobiles ou venant des "autres secteurs".

Parmi les mobiles, 8/10 des conducteurs passent directement de l'entreprise antérieure à l'actuelle, 6% font un autre métier entre les deux et, 13% connaissent une période sans emploi, qu'ils fassent ou non une formation durant ce temps là. Ces grandeurs sont proches

pour tous les groupes, toutefois, les non salariés sont moins nombreux à connaître une période sans emploi (6%).

La mobilité est souvent liée à la recherche d'un meilleur emploi, soit que l'on veuille moins travailler, le mouvement du "secteur du transport" vers les "autres secteurs" en est l'exemple type, soit que l'on veuille des revenus supérieurs, le mouvement interne au "secteur du transport" vers des entreprises plus grandes résume cette tendance.

Les conducteurs du "secteur du transport" sont plus nombreux que leurs collègues des "autres secteurs" à être mobiles. Ainsi, 64% des conducteurs mobiles du "secteur du transport", bougent à l'intérieur de leur secteur d'activité actuel et 36% des mobiles viennent des "autres secteurs". 45% des conducteurs mobiles vont vers des entreprises de taille supérieure à la précédente, 32% vers des entreprises de taille équivalente et, 21% vers des entreprises plus petites, les proportions sont semblables pour les mobiles internes au secteur et les immigrés des "autres secteurs".

Les conducteurs mobiles des "autres secteurs" sont 55% à bouger au sein du même secteur et 45% à venir du "secteur du transport". 52% vont vers des entreprises de plus grande taille, 34% vers des entreprises de même taille et 14% vers des entreprises plus petites. Les conducteurs mobiles dans le même secteur vont moins souvent que leurs collègues venant du "secteur du transport" vers de plus grandes entreprises (50% contre 54%) et vers de plus petites entreprises (6% contre 23%).

Un résultat intéressant pour les sciences humaines, déjà trouvé en 1983, est confirmé. Ainsi, parmi les conducteurs des "autres secteurs" de retour chaque jour, les conducteurs mobiles à l'intérieur du secteur travaillent 42,4h, les mobiles venant du "secteur du transport" 44,0h et les stables 42,3h. Tandis que, parmi les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour, les mobiles à l'intérieur du secteur travaillent 51,1h, les mobiles venant des "autres secteurs" 47,1h et les stables 47,4h (la différence entre les mobiles internes et les autres est significative).

Tout se passe comme si une véritable rémanence des "habitudes" antérieurement acquises existait au delà du mouvement des individus. Ainsi, les conducteurs des "autres secteurs" qui viennent dans le "secteur du transport", travaillent moins que leurs nouveaux collègues, tandis que les conducteurs du "secteur du transport" qui vont dans les "autres secteurs" ont des durées de travail plus élevées que leurs nouveaux collègues !

L'expérience sociale, les habitudes et le savoir faire acquis lors de l'expérience antérieure s'exporteraient-elles avec la mobilité des personnes ?

6.4.3. Le proche avenir professionnel

Le projet de changer sa situation professionnelle actuelle, dans un avenir proche (à terme d'un an), est minoritaire, la plupart des conducteurs (plus de 8/10) ne comptent pas changer leur situation. Le projet de changement est plus fréquent parmi les conducteurs du "secteur du transport" et les "indépendants" que parmi les conducteurs des "autres secteurs".

Les chiffres sont peu différents de ceux de 1983. Pourtant, comme pour la mobilité, on remarque un léger fléchissement des projets de mouvement. Effet du vieillissement de la population, davantage de départs à la retraite sont envisagés (1,4% des salariés et 7,6% des indépendants). Les changements de statut sont moins fréquents pour les salariés. Ainsi, 1,6% des salariés envisagent de devenir indépendants (0,6% dans les "autres secteurs", 2,6% dans le "secteur du transport") mais 8,2% des indépendants deviendraient bien salariés ! Les

changements de qualification ou d'entreprise sont plus fréquents dans le "secteur du transport" que dans les "autres secteurs".

Tableau 47 : Projets de changements des conducteurs

Salariés & Non salariés	"autres secteurs" 1993	"Secteur transport "1993	Ensemble 1993	Ensemble 1983
nr	0,4%	0,5%	0,4%	0,2%
Pas de projet	91,8%	80,1%	85,5%	82,9%
Projet mal défini	0,5%	1,1%	0,9%	1,6%
Projet précis	<u>7,3%</u>	<u>18,3%</u>	<u>13,2%</u>	<u>15,3%</u>
dont				
Quitter le métier	3,4%	6,2%	4,9%	7,2%
Changer d'entrep. ou de qualif°	1,8%	6,0%	4,0%	5,0%
Changer de statut	0,6%	3,2%	2,0%	1,5%
Autres changements	0	1,0%	0,5%	0,6%
Retraite	1,6%	1,9%	1,7%	1,0%

Le projet de quitter le métier est, lui, beaucoup plus fréquent chez les salariés (5%), notamment du "secteur du transport" (6,7%, contre 3,4% dans les "autres secteurs"), que pour les indépendants (2,3%). Hormis les départs à la retraite, 18% des salariés du secteur du transport pour 16% des indépendants et 7% des salariés des "autres secteurs" envisagent de changer quelque chose à leur situation professionnelle. Ceux qui travaillent le plus sont aussi ceux qui envisagent le plus souvent de changer leurs conditions de travail.

Chapitre VII : Situations de travail et “risques”

Il convient de distinguer les comportements qui, au regard d'autres connaissances, peuvent présenter un risque, de ceux qui peuvent aider à affronter des situations “à risques”, et le risque lui même. Le calcul d'un taux de risque, implique de connaître les circonstances de la confrontation aux dangers dont ce taux n'est alors plus que le résumé. L'accidentologie en tant que telle, doit confronter à une statistique de “survenue d'événements” (comme les “accidents”) une connaissance statistique des conditions matérielles et humaines de la pratique qui produit parfois des “accidents”. Autrement dit, la notion “d'exposition aux dangers” est essentielle.

7.1. Situations à risques et compensations

Lors de sa seconde visite, consacrée essentiellement à la vérification de la qualité du remplissage du carnet, l'enquêteur posait la question suivante au conducteur:

“ Au cours de votre carrière, vous est-il arrivé d'avoir un très court moment d'absence ou de somnolence ? ”

Il suffisait ensuite de repérer à quel moment, l'expérience d'absence ou de somnolence la plus récente avait eu lieu. Les réponses ont été regroupées en trois catégories principales : “pas d'expérience de la somnolence”, une expérience datant “d'un an ou plus”, une expérience “au cours de l'année antérieure” (tableau 48). Par ailleurs, les taux d'accidentés dans les derniers six mois ou durant la période de remplissage du carnet de temps ont été calculés (tableau 50).

Tableau 48: Le risque d'endormissement : Répartition des conducteurs selon qu'ils ont eu ou non un moment de somnolence.

	Salariés “Autres secteurs” retour jour	Salariés “Autres Secteurs” Ensemble	Salariés Transport retour jour	Salariés Transport absents	Salariés Transport Ensemble	Salariés Ensemble	NON salariés Ensemble	Salariés & Non sal. Ensemble
Pas sommeil	64,6%	62,5%	61,1%	43,0%	52,4%	63,3%	61,1%	57,6%
Sommeil ≥ 1 an	15,8%	15,6%	14,7%	15,2%	14,9%	15,4%	13,2%	15,1%
sommeil < 1 an	19,6%	21,9%	24,2%	41,8%	32,7%	21,3%	25,7%	27,2%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quatre conducteurs sur dix disent avoir connu un état d'absence ou de somnolence au volant au cours de leur carrière. La proportion de ceux qui ont eu une expérience ancienne (≥ 1 an) est stable pour tous les groupes. Parmi les conducteurs des "autres secteurs", les "non salariés" et les conducteurs du "secteur du transport" de retour chaque jour, plus de 6/10 n'ont jamais eu d'expérience de somnolence ou de sommeil, entre 1/5^{ème} et 1/4 ont eu un moment de somnolence au volant au cours de la dernière année, de 10 à 14%, dans les six derniers mois et de 1% à 2% dans la quinzaine précédente.

Par contre, les conducteurs du "secteur du transport", absents plusieurs jours, sont 56% à avoir eu une période de presque sommeil ou d'endormissement, un peu plus de 4/10 depuis moins d'un an, presque 3/10 dans les six derniers mois et près de 1/10 durant les deux semaines précédent l'interrogation, soit la période de remplissage du carnet-temps.

Tableau 49 : Taux de conducteurs ayant eu des problèmes de sommeil dans la dernière année, répartis selon leur ancienneté dans le métier.

ancienneté comme conducteur	Salariés "Autres secteurs" retour jour	Salariés "Autres Secteurs" Ensemble	Salariés Transport retour jour	Salariés Transport absents	Salariés Transport Ensemble	Salariés Ensemble	NON salariés Ensemble	Salariés & Non sal. Ensemble
< 10 ans	33,6%	38,6%	28,0%	43,0%	34,3%	30,9%	ns	35,5%
< 20 ans	14,7%	16,7%	27,8%	15,2%	36,4%	19,2%	ns	26,5%
≥ 20 ans	14,4%	14,8%	13,7%	41,8%	26,3%	14,2%	ns	20,2%
Taux moyen	19,6%	21,9%	24,2%	41,8%	32,7%	21,3%	25,7%	27,2%

Les taux de conducteurs ayant eu l'expérience d'une absence ou d'une somnolence dans l'année antérieure ont été calculés par groupe d'ancienneté dans le métier. L'hypothèse est la suivante : l'expérience permet-elle d'éviter de se trouver dans une situation où pourrait survenir la somnolence, ou au contraire, l'âge empêcherait-il de sentir l'arrivée du sommeil ? Concernant les conducteurs des "autres secteurs", les nouveaux (<10 ans d'ancienneté) sont plus nombreux à connaître ces expériences que les plus anciens.

Tableau 50: Taux de conducteurs ayant eu des problèmes de sommeil très récemment :

presque sommeil, endormissement, pendant	Sal Autres secteurs retour jour	Sal Autres Secteurs Ensemble	Salariés Transport retour jour	Salariés Transport absents	Salariés Transport Ensemble	Salariés Ensemble	NON salariés Ensemble	Salariés & Non sal. Ensemble
les 6 derniers mois	9,7%	10,3%	14,8%	29,8%	17,4%	13,8%	14,7	13,9%
Durant l'enquête	1,4%	1,9%	2,1%	9,5%	5,7%	3,7%	2,9%	3,7%

Dans le "secteur du transport", parmi les conducteurs de retour chaque jour, les plus nouveaux sont aussi nombreux que les conducteurs déjà chevronnés (10 à 19 ans d'expérience) à rencontrer ce problème. Les conducteurs "expérimentés" (ayant ≥ 20 ans d'expérience) sont nettement moins nombreux à connaître "la panne de paupière" dans l'année

antérieure. Par contre, parmi les conducteurs du "secteur du transport", absents ≥ 2 jours, les nouveaux et les plus anciens sont autant à avoir rencontré cette situation dans l'année précédente. Tout se passe comme s'il fallait 10 ans, à côtoyer régulièrement cette difficulté, pour apprendre à lutter contre elle et pour savoir la vaincre lorsque l'on est "conducteur chevronné". Ainsi, entre dix et vingt ans d'ancienneté, dans la force de l'âge, la mise en oeuvre du savoir faire pour lutter contre le sommeil porterait tous ses fruits, l'âge aidant pourtant, en fin de carrière, la difficulté à lutter contre le sommeil réapparaîtrait et le taux d'endormissement s'accroît à nouveau !

Concernant le vécu récent du presqu'endormissement, ce sont les conducteurs du "secteur du transport" absents qui connaissent les taux les plus élevés, et ceci de façon très marquée (cf. tableau 50).

Pour compenser la fatigue, notamment la somnolence, les conducteurs ont des stratégies diversifiées, comme de bouger, d'ouvrir la fenêtre, de se mettre à chanter, de se gratter ou de se masser la nuque, ou encore de fumer. Le tabac qui est pour certains, un plaisir, un élément du genre de vie, peut être, pour d'autres, une compensation à une vie stressante, notamment pour les grands consommateurs.

Tableau 51 : Les fumeurs selon l'ancienneté comme conducteur.

Ancienneté comme conducteur	<7ans	7 à 15 ans	15 à 25 ans	> 25 ans	ENS
a/ Ens des conducteurs					
Non fumeur	50,5%	59,2%	56,2%	74,5%	59,8%
< 10 cig.	6,3%	6,9%	12,1%	7,9%	8,5%
10 à 19 cig.	23,7%	17,8%	15,5%	6,6%	16,0%
≥ 20 cig.	19,6%	16,0%	16,3%	11,0%	15,7%
Total	100%(235)	100% (336)	100% (329)	100% (244)	100%(1145)
b/ "Autres secteurs"					
Non fumeur	56,4%	66,3%	59,0%	75,3%	64,7%
< 10 cig.	5,7%	6,7%	16,9%	10,5%	10,5%
10 à 19 cig.	31,0%	15,9%	15,1%	5,7%	15,6%
≥ 20 cig.	7,0%	11,1%	8,9%	8,5%	9,2%
Total	100% (85)	100% (158)	100% (161)	100% (129)	100% (532)
c/ "Secteur transport"					
Non fumeur	45,7%	52,3%	52,5%	72,3%	53,9%
< 10 cig.	6,5%	6,6%	6,9%	4,2%	6,3%
10 à 19 cig.	20,2%	20,6%	16,7%	7,7%	17,3%
≥ 20 cig.	27,7%	20,5%	23,9%	15,9%	22,6%
Total	100%(141)	100% (166)	100% (150)	100% (88)	100% (546)
d/ "Transport", Abts ≥ 2 jours					
Non fumeur	39,3%	46,0%	51,4%	65,8%	49,4%
< 10 cig.	5,3%	7,3%	5,0%	6,2%	5,9%
10 à 19 cig.	18,0%	23,2%	13,9%	8,5%	16,8%
≥ 20 cig.	37,5%	23,5%	29,7%	19,5%	27,9%
Total	100% (59)	100% (81)	100% (81)	100% (43)	100% (265)

Plus ils vieillissent dans la carrière, moins ils fument. Plus nombreux à fumer dans le "secteur du transport" que dans les "autres secteurs", le record est tenu par les conducteurs absents ≥ 2 jours. Il en est de même pour le niveau de consommation.

Fumer 20 cigarettes ou plus est un comportement où la dépendance au tabac a une fonction plus large que le simple plaisir de fumer. Il peut s'agir d'une compensation, d'un moyen de lutter contre la fatigue, le sommeil, le stress. Là encore, les conducteurs du "secteur du transport", absents ≥ 2 jours, notamment les plus nouveaux dans la profession, se distinguent très nettement des autres. Cela rejoint un des résultats de l'enquête menée en Rhône Alpes par Mireille Chiron en 1986. Elle trouvait en effet un tabagisme plus fréquent pour les conducteurs de longue distance du "secteur du transport".

7.2. Le risque en tant que tel

Chaque conducteur a été questionné sur son expérience des accidents corporels de la circulation et des accidents du travail (entraînant, au moins, un jour d'arrêt de travail) dans lesquels il avait pu être impliqué.

En fonction de ces déclarations, deux risques, ont pu être calculés. Le nombre d'accident déclaré a été divisé par une quantité d'exposition, calculée en "hommes X années" pour chacun des groupes considérés dans les comparaisons.

Les tableaux qui suivent, comparent chacun des groupes au regard du taux de risque d'accident de la circulation et d'accident du travail. L'indice de risque relatif permet de comparer les groupes entre eux et par rapport à des valeurs "normalisées".

Si le risque était le même pour tous, on devrait toujours obtenir Risque = Exposition = 1

Pour chaque groupe de conducteurs on calcule l'exposition aux accidents par le produit : $Exp = (\text{nombre d'années d'ancienneté par individus}) \times (\text{nombre d'individus du groupe})$ puis le risque :

$$\text{Taux de risque relatif} = \frac{N \text{ accidents}}{\text{Exposition}}$$

Le risque d'implication dans les accidents de la circulation est plus élevé pour les conducteurs du "secteur du transport" que pour les autres. De 12/1000 en moyenne, il est de 22/1000 pour les conducteurs absents ≥ 2 jours. Ces chiffres sont indicatifs. L'indice d'exposition est général. En effet, il faudrait pouvoir calculer le kilométrage réalisé durant chacune des années travaillées pour avoir une vision plus précise. Pour l'instant, il n'est pas possible de caractériser, dans le détail, la carrière des individus du point de vue des emplois occupés, et a fortiori, du kilométrage effectué. Néanmoins, d'autres recherches ont montré que le danger produit était très élevé¹⁰ et suivait la même loi de différenciation entre les groupes de conducteurs.

Le risque d'implication dans les accidents du travail est plus élevé pour les conducteurs du "secteur du transport" que pour leurs collègues des "autres secteurs". Au sein du "secteur du transport", il est aussi élevé lorsque les conducteurs sont absents ≥ 2 jours que lorsqu'ils rentrent chaque soir (en fait, il est plus fort pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits que pour ceux qui rentrent chaque soir et les conducteurs absents ≥ 4 nuits).

¹⁰P. Hamelin, 1987, "Lorry drivers' time habits in work and their involvement in traffic accidents", *Ergonomics*, vol. 30, n°9, pp.1323-1333, ed. Taylor & Francis, Londres.

Tableau 52 : Le risque relatif d'implication dans les accidents**A/ Risque d'accident de la circulation**

Ancienneté du conducteur	Groupes				
	Salariés "autres secteurs"	Salariés "secteur du transport"	"secteur du transport" retour jour	"secteur du transport" absents ≥ 2 jours	Conducteurs salariés & Non salariés
< 10 ans	1,31	1,86	1,66	2,11	1,71
< 20 ans	0,96	1,29	0,84	1,77	1,13
≥ 20 ans	0,71	0,98	0,78	1,17	0,80
Ensemble	0,84	1,21	0,94	1,48	1,00
<i>accidents pour 1000 années* individus</i>	<i>10,1</i>	<i>14,6</i>	<i>11,3</i>	<i>17,9</i>	<i>12,1</i>
nombre d'accidents	90	113	44	69	217

B/ Risque d'accident du travail

Ancienneté du conducteur	Groupes				
	Salariés "autres secteurs"	Salariés "secteur du transport"	"secteur du transport" retour jour	"secteur du transport" absents ≥ 2 jours	Conducteurs salariés & Non salariés
< 10 ans	2,42	2,67	2,79	2,51	2,51
< 20 ans	1,09	1,18	1,22	1,13	1,12
≥ 20 ans	0,69	0,71	0,62	0,81	0,66
Ensemble	0,96	1,14	1,15	1,13	1,00
<i>accidents pour 1000 années* individus</i>	<i>29,8</i>	<i>35,4</i>	<i>35,7</i>	<i>35,0</i>	<i>31,0</i>
nombre d'accidents	264	274	139	135	557

Qu'il s'agisse des accidents routiers ou des accidents du travail, le risque est plus élevé pour les nouveaux conducteurs que pour les plus anciens. Ainsi, se marque l'importance de l'expérience dans la réalisation du travail, comme moyen de contrer efficacement le danger. D'où l'importance d'une gestion correcte des flux de professionnels : il faut pouvoir vieillir dans une profession à risques et, pour pouvoir y vieillir, il faut pouvoir y rester.

Chapitre VIII : Éléments du genre de vie

Faire un métier, y rester, ou au contraire s'en éloigner se conjugue rarement en fonction des seules propriétés du travail en tant que tel. Cela participe d'un "choix", dans un champ donné de "possibles", où les propriétés du genre de vie et les aspirations qui lui sont liées ont une grande importance.

Voulant tenir compte de "l'expérience sociale" des conducteurs, en terme de contexte de leur éducation et de leur vie, sachant que l'espace physique et l'espace social sont liés par les propriétés que l'histoire définit, les conducteurs ont été répartis selon des caractéristiques globales de la zone qu'ils habitaient durant leur enfance et de la zone qu'ils habitent actuellement. Les zones rurales ont été différenciées des communes moyennes (< 50.000 habitants) et des grandes villes (\geq 50.000 habitants).

Ces distinctions ne sont pas aussi fines que souhaitées, mais elles permettent d'indiquer que les différentes catégories de conducteurs de poids lourds se distinguent par le niveau de maintien d'un habitat dans les zones rurales. Ainsi, 50% des conducteurs de poids lourds vivent dans les communes rurales et 60% y vivaient dans leur enfance.

Il faut noter qu'en France, 30%¹¹ des ouvriers habitent dans des communes rurales, et un peu plus du quart (26,8%) des ouvriers qualifiés.

Pour beaucoup des catégories distinguées, la proportion de conducteurs vivant actuellement dans une commune rurale est un peu moins forte que le taux de ceux qui y ont passé leur enfance. Mais, ce trait de ruralité de l'habitat actuel des conducteurs de poids lourds, est particulièrement marqué pour les conducteurs absents \geq 2 jours et les non salariés.

A cette localisation rurale est liée une forme d'habitat individuel. Celui-ci est beaucoup plus important pour les conducteurs que pour l'ensemble des autres ouvriers, 76% des conducteurs pour 63%⁽⁶⁾ des ouvriers habitent une maison individuelle.

Les conducteurs des "autres secteurs" habitent plus fréquemment dans une maison individuelle que leurs collègues du "secteur du transport", les proportions sont équivalentes qu'ils rentrent chaque jour ou s'absentent \geq 2 jours. Dans le "secteur du transport", l'habitat en maison individuelle est plus fréquent pour les conducteurs absents \geq 2 jours que pour leurs collègues rentrant chaque jour. Les non salariés habitent presque toujours en maison individuelle.

Le travail du conjoint est plus fréquent chez les conducteurs de poids lourds absents \geq 2 jours que pour ceux qui rentrent chaque jour. Il est particulièrement élevé pour les non salariés. En même temps, le taux de célibataires est plus élevé pour les conducteurs du "secteur du transport" (16,3%) que pour ceux des "autres secteurs" (9,0%).

Cet ensemble de caractéristiques décrit une forme de relation entre l'habitat rural et l'éparpillement spatial des entreprises de transport. Une certaine "autonomie" de la

¹¹ Source : Enquête Transports et Communications, INSEE-INRETS, 1993-94.

localisation de l'habitat par rapport à la localisation de l'entreprise peut aussi exister lorsqu'il s'agit d'un emploi ne nécessitant pas un déplacement domicile-travail journalier (cas des conducteurs absents ≥ 2 jours). Le transport routier irrigue tous les interstices du territoire, relie les espaces d'extraction, de production, de commercialisation et de distribution les plus "isolés". Ainsi, les conducteurs de poids lourds rentrant chaque jour habitent majoritairement en ville tandis que leurs collègues, absents ≥ 2 jours, habitent plutôt en zone rurale. Beaucoup des premiers font de la livraison dans les zones urbaines et péri urbaines, tandis que les seconds, prennent la route pour des circuits plus lointains, n'impliquant aucune proximité particulière à l'espace urbain. Leur espace quotidien de travail s'étend à tout le territoire national ou européen, parfois au delà. L'habituelle proximité entre l'espace physique de la vie personnelle et l'espace physique de travail est ici sans objet.

Tableau 53 : Caractéristiques sociales, géographiques et démographiques des conducteurs de poids lourds

Salariés & non salariés des entreprises de transport et des "autres entreprises"	Taux de ruraux ENFANCE	Taux de ruraux ACTUEL	Taux de maisons individuelles	Taux de conjoints actifs	Taux de célibataires	Âges moyens et (écart type)
Secteur transport						
Conducteurs salariés	56,9%	48,7%	73,0%	65,1%	16,3%	38,9 ans (9,8)
- Absents ≥ 2 jours	60,0%	53,1%	79,0%	69,2%	17,4%	38,5 ans (9,1)
Absts 1à3 nuits	57,4%	52,0%	78,4%	74,7%	17,6%	38,0 ans (9,0)
Absts ≥ 4 nuits	61,4%	53,6%	79,3%	66,1%	17,4%	38,7 ans (9,2)
- Retour chaq jour	54,0%	44,7%	67,6%	61,4%	15,2%	39,2 ans (10,3)
Autres Secteurs						
Conducteurs salariés	62,6%	50,5%	77,8%	72,2%	9,0%	42,2 ans (9,4)
- Absents ≥ 2 jours	87,8%	55,1%	79,6%	75,9%	9,4%	41,1 ans (9,1)
- Retour chaq jour	60,5%	50,1%	77,6%	71,9%	9,0%	42,3 ans (9,4)
Ensemble des Conducteurs SALARIES	59,7%	49,6%	75,4%	68,8%	12,7%	40,5 ans (9,7)
Conducteurs NON salariés & indépendants	55,5%	57,7%	89,8%	76,1%	16,6%	44,6 ans (9,7)
- Absents ≥ 2 jours	61,4%	58,3%	91,1%	68,7%	25,6%	43,7 ans (9,9)
- Retour chaq jour	51,6%	57,3%	89,0%	80,1%	10,8%	45,3 ans (9,5)
Ensemble des Conducteurs Salariés & Non salariés ou indép.	59,5%	50,1%	76,2%	69,2%	12,9%	40,7 ans (9,8)

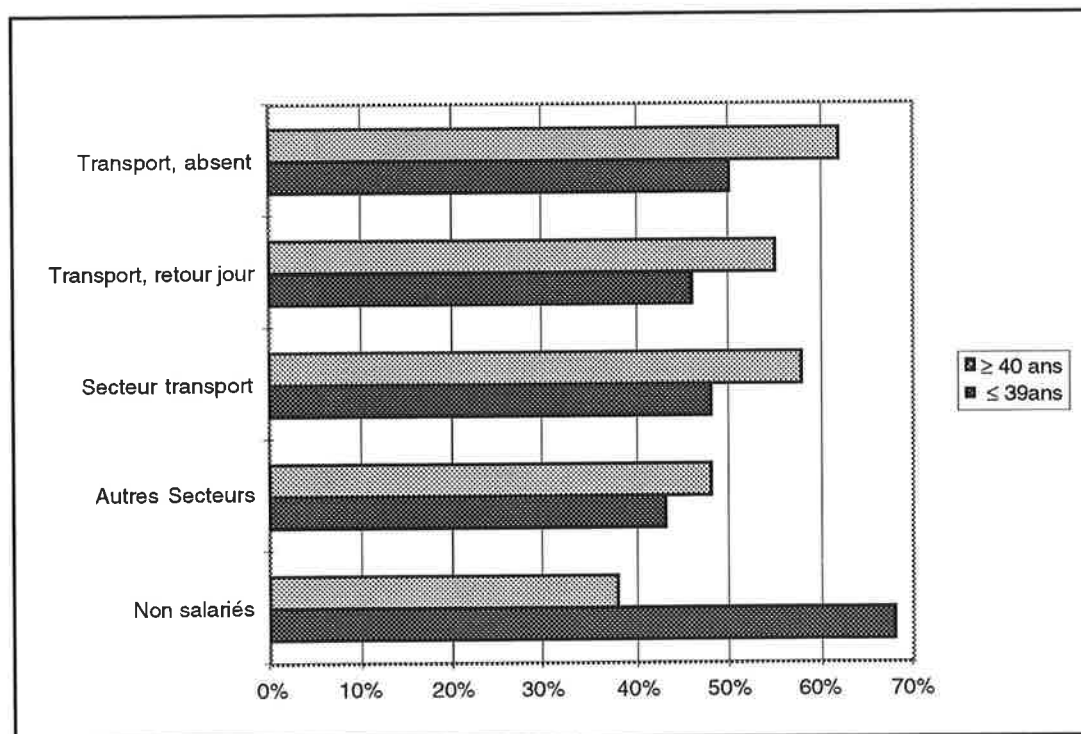
La moitié de la main d'oeuvre de conduite des poids lourds vit là où les six dixièmes d'entre eux ont été élevés, c'est à dire, à la campagne. Cela est le reflet, non seulement de la forte proportion de conducteurs dont les parents étaient agriculteurs, du développement de villages ruraux en zones de résidence, mais aussi du fort taux de conducteurs dont les parents étaient "ouvriers ruraux". Un conducteur sur deux, dont le père était ouvrier, a été élevé à la campagne, dans une commune rurale (46% des fils d'ouvriers de moins de 40 ans, 53% des plus de 40 ans).

Parmi les conducteurs du "secteur du transport", 48% des fils d'ouvriers ayant moins de 40 ans ont été élevés à la campagne pour 58% des plus de 40 ans. C'est encore parmi les conducteurs "absents ≥ 2 jours" que se trouve le plus grand nombre de descendants d'ouvriers

ruraux, 50% des conducteurs de moins de 40 ans pour 62% des plus de 40 ans, dont le père était ouvrier, ont été élevés à la campagne.

L'hérédité campagnarde est d'ailleurs très prégnante parmi les conducteurs dont le père était "routier". Parmi les "absents ≥ 2 jours," eux-mêmes fils de conducteurs, 55% des moins de 40 ans, ont été élevés à la campagne !

Tableau 54: Proportion de conducteurs ayant été élevé à la campagne, parmi ceux dont le père était ouvrier et selon leur âge en 1993.



Faut-il appeler que les conducteurs de poids lourds du "secteur du transport", notamment s'ils sont absents plusieurs jours, sont plus jeunes que leur collègues des "autres secteurs" et a fortiori que les non salariés.

Conclusion

L'enquête de 1993, comme celle de 1983 d'ailleurs, souligne le clivage très marqué entre deux populations, les conducteurs du "secteur du transport" et ceux des "autres secteurs". Qu'il s'agisse de la durée du travail, du niveau des "ressources", de la mobilité, du risque en termes de santé et d'accidents ou encore d'éléments du genre de vie, les deux populations se distinguent.

Entre 1983 et 1993, la croissance de la production, tant en kilomètres qu'en nombre d'opérations journalières (en nombre d'enlevages, de livraisons ou de changements de remorque), touche tous les conducteurs. L'augmentation des kilométrages est beaucoup plus forte pour les conducteurs du "secteur du transport" que pour ceux des "autres secteurs".

Mais, le nombre d'opérations et le temps qui leur est nécessaire, pour négocier les conditions pratiques de manutention de la marchandise, les papiers qui lui sont liés, contrôler les opérations, la qualité de la marchandise, charger et vider en tant que tels, sont assez semblables pour les conducteurs des deux secteurs, ayant des postes de travail de même type. Ce résultat est très important et, lui aussi, constant dans les deux enquêtes.

Cela montre que les temps nécessaires à la réalisation de la partie matérielle de l'échange, (vérifications des propriétés de la marchandise, des termes de l'échange et manutentions diverses) ne sont pas très "flexibles". Les tâches concrètes requises prennent le même temps dans les deux secteurs. Par contre, les conditions à remplir avant ou durant la réalisation des opérations liées à la marchandise, ne sont pas homogènes, comme le suggère la différence des temps d'attente. Ils sont deux fois plus élevés, dans le "secteur du transport". La "disponibilité" et la flexibilité tant vantée du "secteur du transport" se mesure là, à ces temps morts, que sont les attentes. Elles ne sont prises en compte qu'à condition de coûter à celui qui en profite.

Liés aux temps d'attente, c'est bien sûr les temps de conduite, 20% à 30% plus élevés dans le "secteur du transport", qui font la différence entre les durées de travail des deux groupes de conducteurs.

Concernant les conducteurs du "secteur du transport", la comparaison des résultats de 1975 et de 1983, montrait une diminution significative des durées hebdomadaires de travail. Tout se passe comme si la déréglementation, intervenue entre les enquêtes de 1983 et 1993, avait interrompu le processus. En effet, non seulement les temps de travail n'ont pas diminué entre 1983 et 1993, mais dans un certain nombre de cas, ils ont plutôt augmenté.

La production réalisée s'est fortement accrue en kilométrage et en nombre d'opérations. Les durées d'attentes ou temps morts ont diminué pour les conducteurs absents 1 à 3 nuits, elles sont restées équivalentes pour les absents ≥ 4 nuits et ont augmenté pour les conducteurs de retour chaque jour.

Les salaires n'ont pas évolué à la mesure des gains de productivité obtenus. Calculés en francs de 1993, les salaires comparés à ceux de 1983 n'ont pas augmenté en dix ans, et les

ressources (salaires plus frais de route) ont crû de 8% quand le kilométrage a augmenté de 20%. Et s'il fallait encore donner des raisons à une crise, maintenant chronique de ce secteur, il suffirait de rappeler que, contrairement à une idée reçue, le salaire horaire des conducteurs qui travaillent le plus, à savoir les absents ≥ 4 nuits, était, jusqu'alors, supérieur au SMIC, mais qu'en 1993 il n'était plus qu'équivalent sinon inférieur !

ANNEXES

Annexe 1 : Tableaux, durée du travail, salaires et ressources (A1 et A2)

Annexe 2 : Valeurs statistiques de l'enquête de 1993.

I - Valeurs Statistiques: durée de travail.....	99
II - durée de conduite.....	100
III - durée d'attente.....	101
IV - Temps affecté aux opérations liées à la marchandise.....	102
V - durée des amplitudes.....	103
VI - durée moyenne des amplitudes.....	104
VII - nombre de jours de travail.....	105
VIII - kilométrage moyen journalier.....	106

Annexe 3 : Documents de l'enquête de 1993.

Annexe 1 Comparaison des durées hebdomadaires de travail, des salaires et des “ressources”.

A1 - valeurs pour l'ensemble des conducteurs, durées observées.

A11 - Autres Secteurs : retour jour

Dw Hebdomadaire	<36h	<40h	<44h	<48h	<52h	<60h	≥60h	Ensemble
Nb individus	105 21%	90 18%	101 20%	63 13%	74 15%	33 7%	27 6%	492 100%
Salaire	7491 1476	7361 1173	7360 952	7611 1067	7639 1542	7919 1589	7957 1255	7532 1303
Ressources	7915 1637	7984 1344	8138 1191	8240 1282	8509 1563	9139 1078	8618 1302	8222 1431

A12 - Autres Secteurs : Ensemble

Dw Hebdomadaire	<36h	<40h	<44h	<48h	<52h	<60h	≥60h	Ensemble
Nb individus	105 20%	95 18%	106 20%	68 13%	75 14%	46 8%	38 7%	534 100%
Salaire	7491 1476	7409 1242	7350 929	7787 1223	7655 1532	7996 1367	7753 1297	7571 1312
Ressources	7915 1637	8172 1618	8214 1244	8542 1656	8536 1559	9655 13	9193 1640	8425 1606

A13 - Secteur Transport : retour jour

	<36h	<40h	<44h	<48h	<52h	<60h	≥60h	Ensemble
Nb individus	34 12%	17 6%	43 15%	39 14%	43 15%	72 25%	37 13%	284 100%
Salaire	7099 1548	6821 1449	7124 1341	7467 1680	7294 1315	7484 1490	7564 1491	7321 1492
Ressources	8223 1748	7872 1802	8047 1588	8720 2104	8536 1713	8764 1416	9376 1900	8583 1775

A14 - Secteur Transport : Ensemble

	<36h	<40h	<44h	<48h	<52h	<60h	≥60h	Ensemble
Nb individus	37 7%	22 4%	51 9%	60 11%	70 13%	138 25%	172 31%	551 100%
Salaire	7056 1529	6804 1531	7184 1283	7434 1567	7452 1370	7680 1435	7657 1548	7493 1497
Ressources	8324 1753	8163 1858	8414 1755	9281 2161	9369 2086	9925 1887	10965 2041	9810 2207

A15 - Autres Secteurs : absents au moins 2 jours

	<52h	≥52h	ENS
Nb individus	18	24	42
	43%	57%	100%
Salaire	8389	7776	8039
	1604	1011	1334
Ressources	10794	10880	10841
	2062	1099	1612

A16 - Secteur Transport : ensemble des absents

	<52h	<56h	<60h	<64	<68	<72	≥72	Ensemble
Nb individus	65	29	38	46	38	22	30	267
	24%	11%	14%	17%	14%	8%	11%	100%
Salaire	7442	7571	8139	7852	7499	7571	7725	7677
	1394	1156	1518	1546	1532	1434	1499	1472
Ressources	10326	10742	11497	11428	11220	11611	11391	11082
	1872	1516	1586	1857	1811	1815	2023	1863

A17 - Secteur Transport : absents 1 à 3 nuits

	<52h	<56h	<60h	<64	≥64h	ENS
Nb individus	41	15	8	17	13	95
	43%	16%	9%	18%	14%	100,0%
Salaire	7490	7524	8715	8340	8381	7884
	1316	1310	1574	1579	1386	1478
Ressources	9990	10123	11597	11127	11747	10618
	1772	1576	1852	2006	1320	1884

A18 - Secteur Transport : absents 4 jours ou +

	<52h	<56h	<60h	<64	<68	<72	≥72	Ensemble
Nb individus	24	14	29	29	31	21	25	172
	13,9%	7,9%	17,1%	16,6%	18,0%	12,1%	14,4%	100%
Salaire	7362	7326	7975	7557	7270	7595	7580	7563
	1513	942	1461	1448	1472	1458	1479	1456
Ressources	10866	11466	11469	11616	11049	11629	11362	11334
	1901	1051	1500	1730	1909	1850	2080	1802

A19 - NON SALARIES

	<48h	<60h	≥60h	ENS
Nb individus	25	22	20	68
	37%	33%	30%	100%
Revenu	12897	10189	12194	11790
	5673	4873	7945	6278

A2 - Durée hebdomadaire de travail, salaire et "ressource" pour les conducteurs, faisant le travail décrit de façon semblable de semaine en semaines (durée observée)

A21 - Autres Secteurs : retour jour

	<36h	<40h	<44h	<48h	<52h	<60h	≥60h	Ensemble
Nb individus	50 15%	65 19%	78 23%	44 13%	60 18%	26 8%	13 4%	336 100%
Salaire	7321 1327	7397 1226	7237 974	76121 1098	7849 1419	80461 1679	7635 781	
Ressources	7865 1595	7974 1478	8002 1264	8187 1282	8770 1334	9148 1219	7837 828	

A22 - Autres Secteurs : Ensemble

	<36h	<40h	<44h	<48h	<52h	<60h	≥60h	Ensemble
Nb individus	50 14%	66 19%	81 23%	49 14%	60 17%	29 8%	19 5%	354 100%
Salaire	7321 1327	7481 1339	7226 957	7854 1293	7849 1419	7990 1593	7827 837	
Ressources	7865 1595	8110 1727	8114 1352	8613 1780	8770 1334	9472 1478	8920 1958	

A23 - Secteur Transport : retour jour

	<36h	<40h	<44h	<48h	<52h	<60h	≥60h	Ensemble
Nb individus	12 7%	12 6%	29 16%	26 14%	31 17%	48 26%	26 14%	185 100%
Salaire	7660 1402	6967 1174	7462 1383	7717 1818	7361 1327	7733 1444	7547 1512	
Ressources	9118 1920	8036 1530	8400 1546	9147 2229	8640 1640	8884 1334	9167 1891	

A24 - Secteur Transport : Ensemble

	<36h	<40h	<44h	<48h	<52h	<60h	≥60h	Ensemble
Nb individus	14 4%	15 4%	36 10%	37 10%	45 12%	91 25%	125 34%	364 100%
Salaire	7546 1419	6962 1385	7480 1298	7687 1673	7417 1329	7843 1457	7529 1494	
Ressources	9249 1874	8259 1696	8753 1683	9517 2147	9283 1961	10026 1908	10850 1916	

A25 - Autres Secteurs : absents au moins 2 jours

	<52h	≥52h	ENS
Nb individus	10 54,8%	8 45,2%	18 100%
Salaire	9132 1746	8027 717	
Ressources	11869 1666	11574 1363	

A26 - Secteur Transport : ensemble des absents

	<52h	<56h	<60h	<64	<68	<72	≥72	Ensemble
Nb individus	37 21%	18 10%	25 14%	35 20%	29 16%	16 9%	19 10%	179 100%
Salaire	7472 1321	7271 917	8448 1572	7626 1496	7216 1491	7385 1433	7928 1400	
Ressources	10291 1797	10448 1510	11869 1453	11206 1651	11017 1763	11513 1492	11722 1509	

A27 - Secteur Transport : absents 1 à 3 nuits

	<52h	<56h	<60h	<64	≥64h	ENS
Nb individus	27 42%	9 14%	6 9%	12 19%	11 17%	64 100%
Salaire	7511 1264	6881 854	9183 1334	8217 1591	8491 1444	
Ressources	10026 1627	9454 1165	12299 1534	11095 1766	11905 1267	

A28 - Secteur Transport : absents 4 nuits ou +

	<52h	<56h	<60h	<64	<68	<72	≥72	Ensemble
Nb individus	11 9%	9 8%	19 17%	23 20%	23 20%	15 13%	14 13%	115 100%
Salaire	7377 1449	7636 818	8227 1571	7306 1337	6917 1301	7406 1468	7673 1354	
Ressources	10947 2017	11379 1162	11739 1402	11268 1579	10792 1805	11531 1530	11648 1518	

A29 - NON SALARIES

	<48h	<60h	≥60h	ENS
Nb individus	17 39%	14 33%	12 28%	43 100%
Revenus	12061 3150	10820 4736	13245 9513	

Annexe 2 : Valeurs statistiques

I - Valeurs Statistiques: durée de travail	99
II - durée de conduite.....	100
III - durée d'attente	101
IV - Temps affecté aux opérations liées à la marchandise.....	102
V - durée des amplitudes.....	103
VI - durée moyenne des amplitudes.....	104
VII - nombre de jours de travail	105
VIII - kilométrage moyen journalier.....	106

I - Valeurs Statistiques: durée de travail

A/ Salariés des AUTRES BRANCHES ou du Compte propre

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BA/rjr	214	42,7	9,2	48,8	43,3	36,8	61,5	55,0	32,0	29,3
S/BA/abst	19	53,8	10,5	60,3	54,9	43,9	75,5	71,1	39,0	38,8
ENS/S/BA	233	43,6	9,7	49,3	43,5	37,5	62,5	56,5	32,5	29,5

B/ Salariés du SECTEUR DU TRANSPORT

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	48,8	11,1	56,3	49,0	42,3	66,8	62,8	34,8	30,0
S/BT/abst	315	59,7	10,6	65,8	60,0	52,3	78,5	73,3	45,8	42,8
ENS/S/BT	618	54,1	12,2	62,4	54,6	46,0	74,8	69,0	39,8	33,6

C/ NON Salariés

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
Ns/BT/rjr	46	51,3	12,5	57,5	50,3	42,3	77,0	66,8	37,8	35,0
Ns/BT/abst	31	58,9	12,7	69,0	57,8	48,1	80,3	78,5	44,4	39,3
ENS/Ns/BT	77	54,3	13,1	61,8	54,0	44,4	80,3	77,0	39,5	36,3

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	48,8	11,1	56,3	49,0	42,3	66,8	62,8	34,8	30,0
S/BT/1a3	112	54,5	10,1	61,5	54,6	46,3	73,5	65,0	42,9	39,8
S/BT/≥4	203	62,5	9,8	68,5	62,3	56,8	79,4	75,4	49,9	47,1
ENS/S/BT	618	54,1	12,2	62,4	54,6	46,0	74,8	69,0	39,8	33,6

II - Valeurs Statistiques: durée de conduite

A/ Salariés des AUTRES BRANCHES ou du Compte propre

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BA/rjr	214	22,4	9,3	27,5	21,5	16,5	40,5	35,0	11,9	8,0
S/BA/abst	19	32,6	9,9	41,0	33,3	23,4	53,0	50,5	15,8	13,6
ENS/S/BA	233	23,1	9,7	28,5	22,3	16,8	42,5	37,3	12,3	8,3

B/ Salariés du SECTEUR DU TRANSPORT

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	28,6	10,5	35,0	27,8	21,0	49,0	43,5	15,8	12,5
S/BT/abst	315	40,0	9,6	45,3	39,6	32,9	56,8	50,9	27,4	24,1
ENS/S/BT	618	34,1	11,6	42,6	34,7	25,9	52,1	48,8	19,3	15,5

C/ NON Salariés

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
Ns/BT/rjr	46	29,0	9,7	35,3	28,0	20,0	45,8	42,5	17,6	13,3
Ns/BT/abst	31	37,2	11,0	45,3	39,1	27,5	57,4	51,5	24,5	18,9
ENS/Ns/BT	77	32,2	11,0	41,8	31,3	25,0	51,5	47,0	18,9	17,5

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	28,6	10,5	35,0	27,8	21,0	49,0	43,5	15,8	12,5
S/BT/1à3	112	35,2	8,8	39,6	35,2	29,7	48,6	46,8	24,5	20,6
S/BT/≥4	203	42,6	9,0	47,4	42,6	37,3	57,9	52,9	30,8	27,8
ENS/S/BT	618	34,1	11,6	42,6	34,7	25,9	52,1	48,8	19,3	15,5

III - Valeurs Statistiques: durée d'attente

A/ Salariés des AUTRES BRANCHES ou du Compte propre

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%
S/BA/rjr	214	1,4	2,9	1,5	0,0	0,0	7,3	5,0	0,0
S/BA/abst	19	2,5	5,3	2,8	0,0	0,0	25,9	10,8	0,0
ENS/S/BA	233	1,5	3,1	1,5	0,0	0,0	7,5	5,5	0,0

B/ Salariés du SECTEUR DU TRANSPORT

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%
S/BT/rjr	303	2,6	4,1	3,5	1,0	0,0	12,5	9,0	0,0
S/BT/abst	315	4,8	4,7	7,0	4,0	1,5	14,4	10,8	0,0
ENS/S/BT	618	3,7	4,5	5,4	2,5	0,0	13,1	10,3	0,0

C/ NON Salariés

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%
Ns/BT/rjr	46	3,5	4,1	5,8	1,5	0,0	12,0	9,8	0,0
Ns/BT/abst	31	5,3	5,1	7,5	4,5	1,1	17,0	12,4	0,0
ENS/Ns/BT	77	4,2	4,6	6,5	3,0	0,0	15,0	10,0	0,0

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%
S/BT/rjr	303	2,6	4,1	3,5	1,0	0,0	12,5	9,0	0,0
S/BT/1à3	112	3,9	4,2	5,2	2,7	0,8	10,0	8,9	0,0
S/BT/≥4	203	5,3	4,8	7,5	4,4	2,0	14,5	11,3	0,5
ENS/S/BT	618	3,7	4,5	5,4	2,5	0,0	13,1	10,3	0,0

IV - Valeurs Statistiques: Temps affecté aux opérations liées à la marchandise

A/ Salariés des AUTRES BRANCHES ou du Compte propre

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BA/rjr	214	14,9	6,7	19,5	15,0	10,5	26,8	24,3	6,8	3,8
S/BA/abst	19	13,0	6,4	16,1	12,1	7,8	25,8	25,3	6,4	1,6
ENS/S/BA	233	14,8	6,7	19,5	14,5	10,3	26,5	24,3	6,8	3,8

B/ Salariés du SECTEUR DU TRANSPORT

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	15,5	8,4	21,5	15,5	10,0	30,0	26,8	5,8	1,0
S/BT/abst	315	12,4	5,6	15,5	12,0	8,6	22,7	19,9	5,8	4,1
ENS/S/BT	618	14,0	7,3	18,0	13,0	9,3	27,0	24,0	5,8	2,8

C/ NON Salariés

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
Ns/BT/rjr	46	15,4	9,6	20,6	16,3	9,0	28,0	27,0	2,0	0,0
Ns/BT/abst	31	13,1	5,5	18,5	13,6	9,8	21,5	19,6	5,9	4,3
ENS/Ns/BT	77	14,5	8,3	19,0	14,0	9,3	27,0	25,3	5,4	1,3

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	15,5	8,4	21,5	15,5	10,0	30,0	26,8	5,8	1,0
S/BT/1à3	112	13,0	5,7	16,1	12,7	9,4	23,6	19,4	6,8	5,1
S/BT/≥4	203	12,1	5,5	14,9	11,6	8,4	22,3	20,1	5,6	4,0
ENS/S/BT	618	14,0	7,3	18,0	13,0	9,3	27,0	24,0	5,8	2,8

V - 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	eT	Max	Q3	Med	Q1	Min	95%	5%
S/BA/rjr	2030	10,3	2,4	26,3	11,5	10,3	9,3	1,0	14,0	6,5
S/BA/abst	169	14,0	6,4	43,3	15,5	12,8	11,0	2,3	34,0	7,8
ENS/S/BA	2199	10,5	3,0	43,3	11,5	10,5	9,5	1,0	15,0	6,5

B/ Salariés du SECTEUR DU TRANSPORT

	n	moy	eT	Max	Q3	Med	Q1	Min	95%	5%
S/BT/rjr	2952	11,2	3,1	38,8	12,8	11,5	9,8	0,5	15,3	6,3
S/BT/abst	2947	15,2	9,4	101,0	16,3	13,5	11,0	0,5	35,5	4,5
ENS/S/BT	5899	13,1	7,1	101,0	14,5	12,3	10,3	0,5	22,3	5,5

C/ NON Salariés

	n	moy	eT	Max	Q3	Med	Q1	Min	95%	5%
Ns/BT/rjr	478	11,5	3,2	19,3	13,3	11,5	10,3	2,0	16,0	4,5
Ns/BT/abst	327	13,6	8,1	62,0	15,8	13,3	10,0	0,8	33,8	2,5
ENS/Ns/BT	805	12,3	5,8	62,0	14,3	12,3	10,0	0,8	18,3	3,5

	n	moy	eT	Max	Q3	Med	Q1	Min	95%	5%
S/BT/rjr	2952	11,2	3,1	38,8	12,8	11,5	9,8	0,5	15,3	6,3
S/BT/1à3	1016	14,2	8,2	87,0	15,3	13,0	10,8	1,0	28,5	5,0
S/BT/≥4	1931	15,7	9,9	101,0	16,8	14,0	11,5	0,5	37,3	4,0
ENS/S/BT	5899	13,1	7,1	101,0	14,5	12,3	10,3	0,5	22,3	5,5

VI - Valeurs Statistiques: durée moyenne des amplitudes

A/ Salariés des AUTRES BRANCHES ou du Compte propre

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BA/rjr	214	10,4	2,0	11,4	10,4	9,3	13,1	12,3	8,3	7,6
S/BA/abst	19	14,3	3,8	16,0	13,1	11,2	25,6	25,0	10,6	10,3
ENS/S/BA	233	10,7	2,4	11,5	10,5	9,4	14,4	12,8	8,4	7,6

B/ Salariés du SECTEUR DU TRANSPORT

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	11,3	2,7	12,6	11,4	10,0	14,6	13,9	8,6	8,0
S/BT/abst	315	16,0	5,7	17,1	14,1	12,7	27,8	22,9	11,7	10,9
ENS/S/BT	618	13,6	5,0	14,5	12,7	11,1	23,6	18,3	9,6	8,6

C/ NON Salariés

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
Ns/BT/rjr	46	11,5	1,8	12,7	11,5	10,4	14,1	13,7	9,8	9,1
Ns/BT/abst	31	14,0	4,0	16,2	13,3	11,8	22,6	19,4	9,9	9,2
ENS/Ns/BT	77	12,5	3,1	13,5	11,9	10,6	19,4	16,2	9,8	9,1

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	11,3	2,7	12,6	11,4	10,0	14,6	13,9	8,6	8,0
S/BT/1à3	112	15,0	5,8	15,0	13,5	12,1	28,5	20,8	10,9	10,5
S/BT/≥4	203	16,5	5,6	17,4	14,8	13,2	27,3	24,5	12,2	11,9
ENS/S/BT	618	13,6	5,0	14,5	12,7	11,1	23,6	18,3	9,6	8,6

VII - Valeurs Statistiques: Nombre de jours de travail

A/ Salariés des AUTRES BRANCHES ou du Compte propre

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BA/rjr	214	9,5	1,6	10,0	10,0	8,0	12,0	12,0	8,0	6,0
S/BA/abst	19	9,9	1,2	11,0	10,0	9,0	12,0	12,0	8,0	8,0
ENS/S/BA	233	9,6	1,6	10,0	10,0	8,0	12,0	12,0	8,0	6,0

B/ Salariés du SECTEUR DU TRANSPORT

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	9,9	1,6	10,0	10,0	10,0	12,0	12,0	8,0	8,0
S/BT/abst	315	10,5	1,4	12,0	10,0	10,0	13,0	12,0	9,0	8,0
ENS/S/BT	618	10,2	1,5	11,0	10,0	10,0	12,0	12,0	8,0	8,0

C/ NON Salariés

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
Ns/BT/rjr	46	10,3	1,9	12,0	10,0	10,0	14,0	12,0	8,0	8,0
Ns/BT/abst	31	11,3	1,5	13,0	11,0	10,0	14,0	13,0	10,0	9,0
ENS/Ns/BT	77	10,7	1,8	12,0	10,0	10,0	14,0	13,0	8,0	8,0

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	303	9,9	1,6	10,0	10,0	10,0	12,0	12,0	8,0	8,0
S/BT/1à3	112	10,0	1,3	11,0	10,0	9,0	12,0	12,0	9,0	8,0
S/BT/≥4	203	10,9	1,4	12,0	11,0	10,0	13,0	12,0	9,0	9,0
ENS/S/BT	618	10,2	1,5	11,0	10,0	10,0	12,0	12,0	8,0	8,0

VIII - Valeurs Statistiques: Kilométrage moyen journalier

A/ Salariés des AUTRES BRANCHES ou du Compte propre

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BA/rjr	213	210,6	114,0	280,0	195,5	139,3	419,0	375,8	69,0	40,0
S/BA/abst	19	398,6	138,0	480,0	389,2	295,6	708,7	683,9	202,4	173,3
ENS/S/BA	232	225,3	126,6	300,0	204,1	141,2	480,0	396,0	78,3	42,0

B/ Salariés du SECTEUR DU TRANSPORT

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	300	299,8	147,8	406,3	297,7	185,5	546,9	496,8	104,0	79,2
S/BT/abst	314	499,6	119,3	573,4	504,4	425,0	698,6	638,1	345,5	299,6
ENS/S/BT	614	396,8	167,7	524,6	420,6	281,2	651,5	599,7	148,8	103,6

C/ NON Salariés

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
Ns/BT/rjr	46	311,1	156,0	425,2	280,3	208,5	609,3	531,3	110,6	77,5
Ns/BT/abst	31	430,3	126,8	517,4	428,9	353,9	637,6	554,9	264,9	222,0
ENS/Ns/BT	77	357,8	156,4	473,0	371,0	250,0	611,0	554,9	142,0	102,0

	n	moy	eT	Q3	Med	Q1	95%	90%	10%	5%
S/BT/rjr	300	299,8	147,8	406,3	297,7	185,5	546,9	496,8	104,0	79,2
S/BT/1à3	112	451,5	125,1	530,7	452,1	359,0	647,1	600,8	289,2	245,4
S/BT/≥4	202	526,1	107,1	589,1	526,1	454,2	716,7	656,9	392,5	355,5
ENS/S/BT	614	396,8	167,7	524,6	420,6	281,2	651,5	599,7	148,8	103,6

Annexe 3 : Documents de l'enquête.

Documents:	Fonctions :	
FICHE ADRESSE	1/ Contacter la personne	6 pages
QUESTIONNAIRE CHAMP	2/ Vérifier que la personne a toujours les propriétés sociales et professionnelles de la sélection ou échantillonnage. Avoir quelques renseignements sur les caractéristiques des personnes ayant quitté la profession entre 1990 et 1993.	8 pages
QUESTIONNAIRE 1 ^{ère} VISITE	3/ Recueillir des informations sur le travail et la carrière de la personne, négocier l'acceptation du carnet et la former au remplissage du Carnet temps	41 pages
CARNET de TEMPS	4/ Recueillir l'information sur les temps affectés aux différentes activités. Saisie chronologique c.à.d après chaque activité dans la continuité du déroulement.	1 page
QUESTIONNAIRE 2 ^{ème} VISITE	5/ Vérifier les conditions du recueil dell'information temporelle du point de vue de la qualité et vérifier les circonstances du recueil (présence ou non de journées de non travail supplémentaires, jugement comparatif sur la période de recueil...).	7 pages
Fiche cadeau	6/ Faire choisir un cadeau de dédommagement pour le travail fourni. en remplissant le carnet de temps.	1 page
<i>FICHE "BOULE DE NEIGE"</i>	7/ <i>Cette fiche permet de contacter les conducteurs ayant moins de trois ans d'ancienneté dans la profession.</i>	4 pages

ENQUETE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE POIDS-LOURDS ET D'AUTOCARS

DOCUMENT D'APPROCHE

Identifiant:																		
<table border="1"><tr><td>1</td></tr></table> FICHE	1	<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> RG			<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> NUMFA						<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> DEP			<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> COM				
1																		
<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> CIL				<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> IL					<table border="1"><tr><td></td></tr></table> FIL		<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> DIC			<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> LOG				
<table border="1"><tr><td></td></tr></table> PLSOND		<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> PCS					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> AE					<table border="1"><tr><td></td><td></td></tr></table> NAIS			<table border="1"><tr><td></td></tr></table> SEXE			
Nom de l'enquêteur: <table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																		

I- FICHE ADRESSE

A- Identification du logement

a - Adresse de l'immeuble:

n° _____ voie ou lieu dit _____
commune _____
ville _____
département _____

b - Description du logement:

Localisation dans l'immeuble: escalier _____ étage _____
n° porte _____ situation sur le palier _____

c - Dernier occupant connu (D.O.C.)

Nom et prénom _____
Année de naissance _____
Nombre total de personnes dans le ménage _____

B- Identification du conducteur (si différent du D.O.C.)

Nom et prénom _____
Année de naissance _____
Lien avec le D.O.C. _____

7 - Quelle est sa nouvelle adresse ?

n°.....	voie ou lieu-dit
commune	
ville	
département.....	

Passer en IIb - Suivi du conducteur

ENQUETE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE POIDS-LOURDS ET D'AUTOCARS

DOCUMENT D'APPROCHE (suite)

Identifiant:																
<table style="margin: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">Région</td> <td style="text-align: center;">Dépnt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 20px;"> </td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;"> </td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-size: small;">FICHE 3</td> <td style="text-align: center; font-size: small;">RG 5</td> <td style="text-align: center; font-size: small;">NUMFA 9</td> </tr> </table>	1	Région	Dépnt				FICHE 3	RG 5	NUMFA 9	<table style="margin: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">Dépnt</td> <td style="text-align: center;">COM</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;"> </td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-size: small;">DEP 11</td> <td style="text-align: center; font-size: small;">12 COM 14</td> </tr> </table>	Dépnt	COM			DEP 11	12 COM 14
1	Région	Dépnt														
FICHE 3	RG 5	NUMFA 9														
Dépnt	COM															
DEP 11	12 COM 14															
<table style="margin: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">Profession</td> <td style="text-align: center;">Activité économique</td> <td style="text-align: center;">An. naiss.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;"> </td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 60px;"> </td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-size: small;">PLSOND 15</td> <td style="text-align: center; font-size: small;">16 PCS 19</td> <td style="text-align: center; font-size: small;">20 AE 23</td> </tr> </table>	Profession	Activité économique	An. naiss.				PLSOND 15	16 PCS 19	20 AE 23	<table style="margin: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">SEXE</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; border: 1px solid black; width: 40px;"> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-size: small;">NAIS 25</td> </tr> </table>	SEXE		NAIS 25			
Profession	Activité économique	An. naiss.														
PLSOND 15	16 PCS 19	20 AE 23														
SEXE																
NAIS 25																
Nom de l'enquêteur: 																

IIa - LOCALISATION DU CONDUCTEUR

1 - Avez-vous localisé le conducteur recherché ?

Oui, à la même adresse que celle indiquée dans la fiche-adresse (partie I)

1 → **Aller en partie III -Bilan des essais de contact** 27

Oui, à une autre adresse indiquée par le conducteur lui-même ou par un proche.....

2 → **Aller en 7**

Non..... 3

2 - Le logement décrit dans la fiche-adresse (partie I) existe-t-il toujours ?

Oui..... 1 28

Non..... 2 → **Aller en 6**

3 - Avez-vous trouvé le D.O.C. (dernier occupant connu) à l'adresse indiquée dans la fiche-adresse (partie I) ?

Oui..... 1 → **Aller en 5** 29

Non..... 2

4 - Avez-vous trouvé un nouvel occupant à l'adresse indiquée dans la fiche-adresse (partie I) ?

Oui..... 1 30

Non..... 2 → **Aller en 6**

5 - Celui-ci vous a-t-il communiqué précisément la nouvelle adresse du conducteur recherché ?

Oui..... 1 → **Aller en 7** 31

Non..... 2

6 - Avez-vous par un autre moyen retrouvé la nouvelle adresse du conducteur ?

Oui..... 1 → **Aller en 7** 32

Non..... 2 → **Fin (Remplir le compte-rendu général)**

I Ib - SUIVI DU CONDUCTEUR

1 - Le conducteur recherché a-t-il été retrouvé à la nouvelle adresse inscrite en 7 dans la partie IIa - "localisation du conducteur" ?

Oui..... 1 33
 Non..... 2

*Fin, sauf si l'adresse se trouve à proximité. Dans ce cas, corriger l'adresse en 7 de la partie IIa - "localisation du conducteur" et ainsi, vous pouvez reprendre l'enquête. Si vous ne retrouvez pas le conducteur, n'oubliez pas de remplir le **compte-rendu général***

2 - Pour retrouver le conducteur à cette nouvelle adresse, le dossier a-t-il été transmis à un enquêteur différent de celui qui a effectué la première recherche?

Oui..... 1 34
 Non..... 2 → Aller en 5

3 - Le dossier a-t-il été transmis à une direction régionale INSEE différente de celle où a été effectuée la première recherche ?

Oui..... 1 35
 Non..... 2 → Aller en 5

4 - Quelle est cette nouvelle direction régionale ? (en clair)

..... |_|_|
37

5 - Dans quel département habite le conducteur ? (en clair)

..... |_|_|
39

6 - Quelle est la taille de la commune où habite le conducteur ?

... commune rurale 1 40
 ... commune urbaine de moins de 20 000 habitants 2
 ... commune urbaine de 20 000 à 100 000 habitants 3
 ... commune urbaine de plus de 100 000 habitants 4

7- Noter les numéros de l'identifiant et le nom du dernier enquêteur:

C'est l'identifiant qui sera à **reporter sur tous les autres documents d'enquête** (questionnaire champ, questionnaire 1^{ère} visite, carnet-temps, questionnaire 2^{ème} visite).

Identifiant:

2	|_|	|_|_|	|_|_|_|	
FICHE	RG	NUMFA		
	N° de la nouvelle région s'il y a eu changement.	Ce numéro est le même que celui qui est inscrit en page 1 et 3.		

41-47

Nom de l'enquêteur:

Aller en partie III - Bilan des essais de contact

III- BILAN DES ESSAIS DE CONTACT

	Essai n°1	Essai n°2	Essai n°3	Essai n°4	Essai n°5	
1 - Premiers contacts						48
Jour et mois.....	|_|_| |_|_|	|_|_| |_|_|	|_|_| |_|_|	|_|_| |_|_|	|_|_| |_|_|	
Heure.....	|_|_| |lh |_|_| |mn	|_|_| |lh |_|_| |mn	|_|_| |lh |_|_| |mn	|_|_| |lh |_|_| |mn	|_|_| |lh |_|_| |mn	
Moyen : téléphone.....	1	1	1	1	1	49
autre.....	2	2	2	2	2	
Préciser lequel : .....	.....	.....	.....	.....	.....
2 - Conducteur contacté	Aller au quest.	Aller au quest.	Aller au quest.	Aller au quest.	Aller au quest.	
11-Contact positif.....	11 <i>champ</i>	11 <i>champ</i>	11 <i>champ</i>	11 <i>champ</i>	11 <i>champ</i>	50-51
12-Contact neutre (report).....	12	12	12	12	12	
13-Refus.....	13	13	13	13	13	
Motif du refus:.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	
.....	
3 - Conducteur non-contacté						
- Personne ne répond et						52-53
21-On voit que quelqu'un est présent.....	21	21	21	21	21	
22-On ne voit personne.....	22	22	22	22	22	
- Contact avec une autre personne du logement						
23-Prise de rendez-vous pour le questionnaire champ	23	23	23	23	23	
24-Report.....	24	24	24	24	24	
25-Refus.....	25	25	25	25	25	
Motif du refus.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	
.....	
4 - Avez-vous des renseignements complémentaires?.....	Oui Non= 6	Oui Non= 6	Oui Non= 6	Oui Non= 6	Oui Non= 6	54
si oui:	↓	↓	↓	↓	↓	
1-Plus personne ne vit ici.....	1 → → <i>Fin</i>	1 → → <i>Fin</i>	1 → → <i>Fin</i>	1 → → <i>Fin</i>	1 → → <i>Fin</i>	
2-Quelqu'un vit ici mais est en voyage, à l'hôpital.	2	2	2	2	2	
3-Quelqu'un vit ici mais on ne sait rien de plus.....	3	3	3	3	3	
4-Quelqu'un vient mais ne vit pas là en permanence (résidence secondaire).....	4 → → <i>Fin</i>	4 → → <i>Fin</i>	4 → → <i>Fin</i>	4 → → <i>Fin</i>	4 → → <i>Fin</i>	
5-Quelqu'un vit ici mais est difficile à contacter....	5	5	5	5	5	

↪ S'il y a refus d'emblée ou si vous n'arrivez pas à contacter le conducteur ou une personne proche, faites plusieurs tentatives. En cas d'échec, **prévenez votre direction régionale** qui enverra une lettre de relance. Quel que soit le résultat final des essais, n'oubliez pas de remplir le **compte-rendu général en IV**.

IV- COMPTE-RENDU GENERAL

1 - Déroulement de l'enquête :

- Conducteur non trouvé.....	1	55
- Conducteur trouvé mais refus de l'enquête.....	2	
- Conducteur trouvé mais hors champ; l'enquête se termine après le "questionnaire champ"	3	Aller en 6
- Conducteur trouvé; il appartient au champ de l'enquête, mais celle-ci se termine après le "questionnaire champ" pour une raison quelconque	4	
- "Questionnaire 1 ^{ère} visite" rempli et deuxième visite non effectuée	5	
- Deuxième visite effectuée et "carnet-temps" non rempli.....	6	→ Aller en 2
- Deuxième visite effectuée et "carnet-temps" très mal rempli, donc inexploitable	7	→ Aller en 3
- Deuxième visite effectuée, "carnet-temps" et "questionnaire 2 ^{ème} visite" remplis	8	→ Aller en 3

2 - Pour quelles raisons le carnet n'a-t-il pas été rempli ? 56

3 - Le catalogue de cadeaux a-il été présenté et l'enveloppe T remise?

Oui.....	1	57
Non.....	2	

4 - L'enquêté vous a-t-il donné les coordonnées d'un conducteur ayant moins de 3 ans d'ancienneté (pour la procédure "boule de neige")?

Oui.....	1	58
Non.....	2	→ Aller en 6

5 - Cela a-t-il donné lieu à l'établissement d'une fiche entraînant une procédure de localisation de ce conducteur ?

Oui.....	1	59
Non.....	2	

6 - Voudriez-vous inscrire vos commentaires concernant le déroulement de cette enquête ? :

		60-61
--	--	-------

5 - Quelle est, actuellement, votre situation professionnelle ?
Etes vous ...

- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---|---------------------|------|
| ... salarié en activité (plein temps, temps partiel, saisonnier ou intermittent) | 1 | Passer en 6 | A.19 |
| ... salarié d'une entreprise que vous dirigez et/ou dont vous êtes actionnaire | 2 | Stop | |
| ... travailleur indépendant sans salarié | 3 | | |
| ... employeur | 4 | Contact | |
| ... à la recherche d'un emploi | 5 | Passer en 11 | |
| ... autre situation | 6 | | |

6 - L'entreprise qui vous emploie a-t-elle pour activité principale de faire du transport ?

- | | | |
|---------------|---|------|
| ... OUI | 1 | A.20 |
| ... NON | 2 | |
- Passer en 8**

7 - Est-ce une entreprise spécialisée dans le transport urbain de voyageurs ?

- | | | | |
|---------------|---|---------------------|------|
| ... OUI | 1 | Stop contact | A.21 |
| ... NON | 2 | Passer en 9 | |

8 - S'agit-il d'une entreprise ayant des activités de "tour operator" ou d'agence de voyages?

- | | | |
|---------------|---|------|
| ... OUI | 1 | A.22 |
| ... NON | 2 | |
- Stop contact**

9 - Dans l'établissement où vous travaillez actuellement, êtes-vous affecté ...

- | | | |
|-----------------------------------------------------|---|------|
| ... exclusivement à des services réguliers | 1 | A.23 |
| ... exclusivement à des services occasionnels | 2 | |
| ... à la fois au régulier et à l'occasionnel | 3 | |
- Carnet-temps car 1 semaine**
- Carnet-temps car 2 semaines**

10 - **Stop questionnaire : prendre rendez-vous**

**DATE DU
RENDEZ-VOUS**

HEURE :

- 11 - Au cours de votre carrière professionnelle, avez-vous été conducteur de poids-lourds (PTAC supérieur à 3,5 tonnes) ?
- | | | |
|---------------|---|-------------|
| ... OUI | Y | <u>A.24</u> |
| ... NON | X | |
- Passer en 23*
- 12 - La dernière entreprise où vous avez exercé le métier de conducteur poids-lourds avait-elle pour activité principale de ...
- | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|
| ... faire du transport de marchandises | 1 | |
| ... ou bien faisait-elle du camionnage à titre secondaire d'une autre activité principale | 2 | |
- 13 - Pour réaliser vos transports, deviez-vous être absent de votre domicile au moins 2 jours consécutifs ?
- | | | |
|---------------|---|-------------|
| ... OUI | 1 | <u>A.25</u> |
| ... NON..... | 2 | |
- 14 - Au total, combien de temps avez-vous exercé le métier de conducteur poids-lourds (camion d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes) ?
- | | | |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">..... ans mois</div> | <u>26-27</u>
<u>28-29</u> |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
- 15 - En quelle année avez-vous cessé d'exercer ce métier ?
- conducteur de poids-lourds*
- | | | |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">En 19</div> | <u>30-31</u> |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
- 16 - Au cours de votre carrière professionnelle, avez-vous été conducteur d'autocars (plus de 9 places assises) ?
- | | | |
|---------------|---|-------------|
| ... OUI | Y | <u>A.32</u> |
| ... NON | X | |
- Passer en 30*
- 17 - Dans la dernière entreprise où vous avez exercé le métier de conducteur d'autocars, étiez-vous affecté ...
- | | | |
|------------------------------------------------------------|---|--|
| ... exclusivement à des services réguliers | 1 | |
| ... exclusivement à des services occasionnels | 2 | |
| ... à la fois aux services réguliers et occasionnels | 3 | |

18 - La dernière entreprise où vous avez exercé le métier de conducteur d'autocars était-elle une entreprise dont l'activité principale était de faire du transport ?

... OUI 1 A.33

... NON 2

Passer en 20

19 - Etait-ce une entreprise spécialisée dans le transport urbain de voyageurs ?

... OUI 1 **Passer en 21** A.34

... NON 2

20 - S'agissait-t-il d'une entreprise ayant des activités de "tour operator" ou d'agence de voyages?

... OUI 1 A.35

... NON 2

21 - Au total, combien de temps avez-vous exercé le métier de conducteur d'autocars (plus de 9 places assises) ?

..... ans mois

36-37
38-39

22 - En quelle année avez-vous cessé d'exercer ce métier ?

conducteur d'autocars

En 19

40-41

Passer à la question Q.30

Ne pas poser les questions de 23 à 29

- 23 - Au cours de votre carrière professionnelle, avez-vous été conducteur d'autocars (plus de 9 places assises) ?
- ... OUI Y A.42
- ... NON X
- Stop contact**
- 24 - Dans la dernière entreprise où vous avez exercé le métier de conducteur d'autocars, étiez-vous affecté ...
- ... exclusivement à des services réguliers 1
- ... exclusivement à des services occasionnels 2
- ... à la fois aux services réguliers et occasionnels 3
- 25 - La dernière entreprise où vous avez exercé le métier de conducteur d'autocars était-elle une entreprise dont l'activité principale était de faire du transport ?
- ... OUI 1 A.43
- ... NON 2
- Passer en 27**
- 26 - Était-ce une entreprise spécialisée dans le transport urbain de voyageurs ?
- ... OUI 1 **Passer en 28** A.44
- ... NON 2
- 27 - S'agissait-il d'une entreprise ayant des activités de "tour operator" ou d'agence de voyages?
- ... OUI 1 A.45
- ... NON 2
- 28 - Au total, combien de temps avez-vous exercé le métier de conducteur d'autocars (plus de 9 places assises) ?
- ans mois 46-47
48-49
- 29 - En quelle année avez-vous cessé d'exercer ce métier ?
- conducteur d'autocars* En 19 50-51

30 - Etes-vous actuellement en activité ?

- ... OUI

1	Passer en 31
---	---------------------

A.52
- ... NON, je suis à la retraite ou en pré-retraite

2	Stop contact
---	---------------------
- ... NON, je suis à la recherche d'un emploi

3	Passer en 32
---	---------------------
- ... NON, pour une autre raison (cf note n° 1)

4	
---	--

31 - Quel métier exercez-vous actuellement ?

En clair :

A.53

A.54

32 - Pour quelles raisons avez-vous cessé d'exercer le métier de conducteur de poids-lourds ou d'autocars ?

En clair :

A.55

A.56

33 -

Stop contact

Note n° 1 : Par exemple, pour raison de maladie, d'hospitalisation, de congé maternité ou parental, de congé formation, etc....

Echantillon "Boule de Neige"

- 34 - Actuellement, votre activité professionnelle principale est-elle de faire ...
- | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---------------------|------|
| (a) - du transport de marchandises en conduisant un camion d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes | Y | Passer en 35 | A.57 |
| (b) - du transport de voyageurs en conduisant un autocar de plus de 9 places assises | X | Passer en 41 | |
| ... ni l'une, ni l'autre des activités citées en (a) et (b) | 0 | Stop contact | |
- 35 - Quelle est, actuellement, votre situation professionnelle ?
Etes vous ...
- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----------------|--|
| ... salarié en activité (plein temps, temps partiel, saisonnier ou intermittent) | 1 | Passer | |
| ... travailleur indépendant sans salarié | 2 | en 36 | |
| ... employeur (tout en conduisant la plupart du temps un camion d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes) | 3 | | |
| ... à la recherche d'un emploi | 4 | Stop | |
| ... autre situation | 5 | contact | |
- 36 - Quand avez-vous commencé à exercer cette activité?
- | | | | |
|-------------|--------------|--|----------------|
| en | 19..... | | 58-59
60-61 |
| <i>Mois</i> | <i>Année</i> | | |
- Si après avril 1990
- | | | | |
|--|---|---------------------|------|
| | 1 | Passer en 37 | A.62 |
|--|---|---------------------|------|
- Si avant avril 1990
- | | | | |
|--|---|---------------------|--|
| | 2 | Stop contact | |
|--|---|---------------------|--|
- 37 - Pour effectuer vos transports, devez-vous dormir en dehors de chez vous.....
- | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|---|------|
| | Carnet-temps PL 2 semaines | 1 | A.63 |
| ... au moins 1 fois par semaine | | | |
| ... plus rarement ou jamais | Carnet-temps PL 1 semaine | 2 | |
- 38 - Pouvez-vous m'indiquer votre année de naissance ?
- | | | |
|---------------------------|-------------|---------|
| <i>Année de naissance</i> | En 19 | A.64-65 |
|---------------------------|-------------|---------|
- 39 - Sexe du conducteur interviewé:
- | | | |
|----------------|---|------|
| Masculin | 1 | A.66 |
| Féminin | 2 | |
- 40 - **Stop questionnaire : prendre rendez-vous**
- | | | | |
|----------------------------|--|----------------|--|
| DATE DU RENDEZ-VOUS | | HEURE : | |
|----------------------------|--|----------------|--|

- 41 - Quelle est, actuellement, votre situation professionnelle ?
 Etes vous ...
- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---|---------------------|------|
| ... salarié en activité (plein temps, temps partiel, saisonnier ou intermittent) | 1 | Passer en 42 | A.67 |
| ... salarié d'une entreprise que vous dirigez et/ou dont vous êtes actionnaire | 2 | Stop | |
| ... travailleur indépendant sans salarié | 3 | | |
| ... employeur | 4 | | |
| ... à la recherche d'un emploi | 5 | | |
| ... autre situation | 6 | | |
| | | | |

- 42 - L'entreprise qui vous emploie a-t-elle pour activité principale de faire du transport ?
- | | | |
|---------------|---|------|
| ... OUI | 1 | A.68 |
| ... NON | 2 | |
- Passer en 44**

- 43 - Est-ce une entreprise spécialisée dans le transport urbain de voyageurs ?
- | | | | |
|---------------|---|---------------------|------|
| ... OUI | 1 | Stop contact | A.69 |
| ... NON | 2 | Passer en 45 | |

- 44 - S'agit-il d'une entreprise ayant des activités de "tour operator" ou d'agence de voyages?
- | | | |
|---------------|---|------|
| ... OUI | 1 | A.70 |
| ... NON | 2 | |
- Stop contact**

- 45 - A quelle date avez-vous commencé à exercer cette activité?
- | | |
|----------------------------------------------|----------------|
| en 19.....
<i>Mois</i> <i>Année</i> | 71-72
73-74 |
|----------------------------------------------|----------------|

- | | | | |
|-----------------------------|---|---------------------|------|
| ➔ Si après avril 1990 | 1 | Passer en 46 | A.75 |
| ➔ Si avant avril 1990 | 2 | Stop contact | |

- 46 - Dans l'établissement où vous travaillez actuellement, êtes-vous affecté ...
- | | | |
|-----------------------------------------------------|---|------|
| ... exclusivement à des services réguliers | 1 | A.76 |
| Carnet-temps car 1 semaine | | |
| ... exclusivement à des services occasionnels | 2 | |
| ... à la fois au régulier et à l'occasionnel | 3 | |
| Carnet-temps car 2 semaines | | |

- 47 - Pouvez-vous m'indiquer votre année de naissance ?
- Année de naissance* En 19
- A.77-78

- 48 - Sexe du conducteur interviewé:
- | | | |
|----------------|---|------|
| Masculin | 1 | A.79 |
| Féminin | 2 | |

- 49 - **Stop questionnaire : prendre rendez-vous**

**DATE DU
RENDEZ-VOUS**

HEURE :

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE
2, Av. Gal Malleret-Joinville, B.P.34,
94114 ARCUEIL CEDEX

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE
ET DES ETUDES ECONOMIQUES
18, Bd Adolphe Pinard,
75675 PARIS CEDEX 14

Identifiant:					
<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; font-size: 8px;">FIGHE</p>	<p style="margin-bottom: 5px;">Région</p> <div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; font-size: 8px;">R G</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 180px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; font-size: 8px;">NUMFA</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="text-align: center;">2</td></tr> <tr><td style="text-align: center; font-size: 8px;">10</td></tr> </table>	2	10
2					
10					
			3-9		

Nom de l'enquêteur:

Numéro de l'enquêteur:

11-13

Date de l'interview :1993 14-17

" QUESTIONNAIRE PL 1ère VISITE "

SALARIES ET TRAVAILLEURS INDEPENDANTS FAISANT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CONDUISANT UN VEHICULE DE PLUS DE 3,5 TONNES DE PTAC.

Nous vous remercions de bien vouloir nous recevoir, nous allons vous poser des questions sur le métier que vous exercez.

QF.1 - Actuellement, votre activité professionnelle principale est-elle bien de faire du transport de marchandises en conduisant un camion d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes ?

- | | | |
|---------------|---|------|
| ... OUI | 1 | B.18 |
| ... NON | 2 | |

QF.2 - Votre activité professionnelle principale est-elle de faire du transport de voyageurs en conduisant un autocar de plus de 9 places assises ?

Passer au questionnaire champ en Q.5

- | | | |
|---------------|---|------|
| ... OUI | 1 | B.19 |
| ... NON | 2 | |

Passer au questionnaire champ en Q.11

QF.3 - Pour effectuer vos transports de marchandises, devez-vous dormir en dehors de chez vous ...

"Carnet-temps PL 2 semaines"	
... 5 fois par semaine ou plus	1
... 4 fois par semaine	2
... 3 fois par semaine	3
... 2 fois par semaine	4
... 1 fois par semaine	5
... plus rarement	6
... jamais	7
"Carnet-temps PL 1 semaine"	

Q.1 Nous allons parler des différents transports de marchandises que vous faites vous-même et de la fréquence avec laquelle vous les réalisez. Faites-vous du....

Présenter liste des fréquences et énoncer les items ligne après ligne

	Au moins 1 fois par semaine	De 1 à 3 fois par mois	Moins d'1 fois par mois	+ rarement ou Jamais	
a - transport international de longue distance	1	2	3	4	B.21
b - transport national de longue distance	1	2	3	4	B.22
c - transport régional, départemental de courte distance, avec ou sans passage de frontière	1	2	3	4	B.23
d - transport en zone urbaine et péri-urbaine	1	2	3	4	B.24

Q.2 De manière générale, le kilométrage que vous effectuez est-il d'un mois à l'autre ...

... toujours ou très souvent le même	1
... assez souvent le même	2
... occasionnellement ou rarement le même	3
... jamais le même	4
... ne sait pas (exerce l'emploi depuis moins d'un mois et autres).....	5

Passer en Q. 7

Q.3 Combien de kilomètres avez-vous parcouru au cours du dernier mois où vous avez travaillé ? (prendre le dernier mois hors congé annuel et arrêt maladie)

En clair :

Kilométrage du
dernier mois

..... Km

B.26-30

- Q.4 Les trajets que vous effectuez durant un mois habituel sont-ils ...
- ... toujours ou très souvent les mêmes 1 B.31
 - ... souvent ou assez souvent les mêmes 2
 - ... rarement ou occasionnellement les mêmes 3
 - ... ou bien jamais les mêmes 4
 - ... ne sait pas 5
- (dans l'emploi depuis moins d'un mois et autres)*

Q.5 Pour le dernier circuit ou rotation que vous avez effectué(e), à quelle distance se trouvait le point le plus éloigné de votre point de départ ?

..... Km

B.32-35

Q.6 Et quel kilométrage avez-vous effectué au total durant ce circuit, depuis votre départ jusqu'à votre retour ?

.....Km

B.36-39

Passer en Q.13

Q.7 Lorsque vous faites un circuit ou une rotation habituel(le), à quelle distance se trouve le point le plus éloigné de votre point de départ ?
(Si plusieurs circuits habituels, prendre celui qui mène au point le plus éloigné)

..... Km

B.40-43

Q.8 Et quel kilométrage faites-vous au total durant ce circuit, depuis votre départ jusqu'à votre retour ?

..... Km

B.44-47

Q.9 Conduisez-vous sur un trajet ou un circuit exploité en ligne régulière ?

- ... OUI 1 B.48
- ... NON 2

Passer à Q.13

Q.10 Cette ligne est-elle exploitée....

- sans relais de conducteurs 1 B.49
- ou avec un relais de conducteurs 2

Q.11 Y-a-t-il un seul ou 2 conducteur(s) embarqué(s) ?

- ... un seul 1 B.50
- ... deux 2

Passer à Q.13

Q.12 Cette ligne est-elle exploitée selon la technique des navettes ?

(Note à l'enquêteur : NAVETTE

Un conducteur part de A en tractant une remorque qui sera vidée en C.

Simultanément, un autre conducteur part de C, tractant une remorque qui sera vidée en A.

Les deux conducteurs se retrouveront, au même moment, en un point B à mi-parcours ; les remorques seront alors échangées, et le conducteur, parti de A, y retournera avec la nouvelle remorque partie de C ; celui parti de C, retourne en C avec la remorque partie de A.)

- ... OUI 1 B.51
- ... NON 2

Q.13 **Parlons maintenant de vos jours de repos, hors congé annuel**
 Prenons la dernière quinzaine (d'un lundi au deuxième dimanche suivant) sans congé annuel, jours fériés et arrêt maladie : dites-moi combien de jours de repos vous avez pris ?

..... journée(s)	<u>B.52</u>
.....demi-journée(s)	<u>B.53</u>

Q.14 - Le nombre de jours de repos que vous venez d'indiquer est-il sensiblement équivalent quelles que soient les quinzaines considérées dans l'année ?

Passer à Q.17	
... OUI 1	<u>B.54</u>
... NON 2	

Q.15 Avez-vous **moins** de jours de repos par quinzaine à certaines périodes de l'année ?

... OUI 1	<u>B.55</u>
... NON 2	
Passer à Q.16	

Q.15 bis Quelles sont ces périodes ? (écrire en clair)

	<u>B.56</u>
--	-------------

Q.16 Avez-vous **plus** ou davantage de jours de repos par quinzaine à certaines périodes de l'année ?

... OUI 1	<u>B.57</u>
... NON 2	
Passer à Q.17	

Q.16 bis Quelles sont ces périodes ? (écrire en clair)

	<u>B.58</u>
--	-------------

Q.17 Lorsque vous prenez vos repos, prenez-vous habituellement le samedi ?

... OUI	1	B.59
... NON	2	
<i>Passer à Q.17.b</i>		

Q.17.a Les prenez-vous ...

... en totalité	1	B.60
... en partie	2	
<i>Passer à Q.18</i>		

Q.17.b Vous arrive-t-il néanmoins de prendre des samedis de repos ?

... OUI	1	B.61
... NON	2	
<i>Passer à Q.18</i>		

Q.17.c Si oui, combien en prenez-vous par an (hors congés annuels) ?
(sur 47 samedis)

Nombre de samedis de repos dans l'année :		B.62-63
-----------------------------------------------------	--	---------

Q.18 Lorsque vous prenez vos repos, prenez-vous habituellement le dimanche ?

... OUI	1	B.64
... NON	2	
<i>Passer à Q.18.b</i>		

Q.18.a Les prenez-vous ...

... en totalité	1	B.65
... en partie	2	
<i>Passer à Q.19</i>		

Q.18.b Vous arrive-t-il néanmoins de prendre des dimanches de repos ?

... OUI	1	B.66
... NON	2	
<i>Passer à Q.19</i>		

Q.18.c Si oui, combien en prenez-vous par an (hors congés annuels) ?
(sur 47 dimanches)

Nombre de dimanches de repos dans l'année :		B.67-68
-------------------------------------------------------	--	---------

Q.19 Les repos non pris une semaine donnée sont-ils ...

... reportés	Y	B.69
... payés	X	<i>Passer en Q.20 bis</i>
... soit reportés, soit payés	0	
... ni reportés, ni payés	1	<i>Passer en Q.21</i>

Q. 20 Lorsque les repos sont reportés, le sont-ils ...

... plutôt sur la semaine suivante	2	Si code Y encerclé en Q.19, passer à Q.21 Sinon, passer en Q.20 bis
... plutôt sur la quinzaine suivante	3	
... plutôt sur le mois suivant	4	
... ou à une autre période de l'année	5	

Q. 20 bis Lorsque les repos sont payés, le sont-ils...

- ... en heures supplémentaires Y B.70
- ... en primes X
- ... en frais de route 0
- ... autres formes de paiement 1

Q 21 Y a-t-il d'autres systèmes de récupération des jours de repos non pris ?

- ... OUI 2
 - ... NON 3
- Passer à Q.22

Q 21 bis Si oui, le(s)quel(s) ?

B.71

Q. 22 **Maintenant, parlons de vos congés.**

Combien de jours de congés avez-vous par an ? (jours fériés et repos compensateur exclus)

_____ jours

B.72-73

Q. 23 Compte tenu de votre travail, y-a-t-il des périodes de l'année durant lesquelles il n'est pas possible que vous preniez des congés ?

- ... OUI 1 B.74
 - ... NON 2
- Passer à Q.25

Q. 24 Ces périodes durant lesquelles les congés sont impossibles sont-elles plutôt comprises dans...

- ... les mois de Juillet et d'Août..... 1 B.75
- ... la période des fêtes de fin d'année (Noël et jour de l'an)... 2
- ... ou à une autre période..... 3

Q. 24bis : Laquelle ?

.....

B.76

Q.25 Si on définit la durée totale de votre travail de conducteur comme le temps que vous passez à conduire des poids lourds et aux autres tâches liées au transport, telles que le portage du frêt, la surveillance du chargement, les formalités administratives du transport, la recherche du frêt, etc...
Au cours de la dernière semaine ne comportant ni congé annuel, ni jours fériés et d'arrêt maladie, **quelle a été la durée totale de votre travail** en heures ?

Durée totale de travail de la dernière semaine de travail

_____ heures

B.77-78

Q.25 bis- La durée de travail que vous venez d'indiquer est-elle sensiblement équivalente quelles que soient les semaines considérées dans l'année ?

<i>Passer à Q.28</i>	
... OUI	1
... NON	2

C.11

Q.26 Avez-vous des semaines avec des durées de travail **moins** importantes à certaines périodes de l'année ?

... OUI	1
... NON	2

Passer à Q.27

Q.26 bis Quelles sont ces périodes ? (*écrire en clair*)

C.13

Q.26 ter Quelle est la durée de travail de ces semaines là (en heures) ?

..... Heures

C.14-15

Q.27 Avez-vous des semaines avec des durées de travail **plus** importantes à certaines périodes de l'année ?

... OUI	1
... NON	2

Passer à Q.28

Q.27 bis Quelles sont ces périodes ? (*écrire en clair*)

C.17

Q.27 ter Quelle est la durée de travail de ces semaines là (en heures) ?

..... Heures

C.18-19

Q.28 Le plus souvent (c'est-à-dire hors cas exceptionnels ou périodes de remplacement), conduisez-vous le même camion porteur ou le même tracteur ?

<i>Passer en Q.32</i>	
... OUI	1
... NON	2

C.20

Q.29 Combien en conduisez-vous habituellement ?

Nombre de camions porteurs ou de tracteurs différents

C.21-22

	OUI	NON	
Q.30 Durant votre travail, vous arrive-t-il de conduire ... <i>Enoncer les items ligne après ligne</i>			
Q.30 bis Précisez :	1	E	C.23
	2	E	
	3	E	
	4	E	

Q. 31 Devez-vous conduire plusieurs camions porteurs ou tracteurs différents parce que vous êtes un conducteur affecté au remplacement des collègues absents ou indisponibles ?

	Passer en Q.43	
... OUI	1	C.24
... NON	2	

Q.32 **Nous allons parler maintenant du camion ou tracteur que vous conduisez le plus souvent.** S'agit-il ... *Enoncer les items ligne après ligne*

	1	C.25
Q. 32 bis Précisez :	2	
	3	
	4	C.26

Passer à Q.35

Q.33 Changez-vous de remorque tout en gardant le même tracteur ...

	1	C.27
... toujours ou très souvent	2	
... souvent ou assez souvent	3	
... rarement ou occasionnellement	4	

Passer à Q.35

Q.34 Pour quelle raison principale devez-vous changer de semi ou de remorque ?
(une seule réponse)

	1	C.28
... je fais un parcours avec échange de remorque au milieu, selon le principe de la technique des navettes <i>(cf description en Q. 12)</i>	2	
... j'accroche et je décroche des remorques que je mets à quai en différents endroits.....	3	
... la nature de mes chargements nécessite des remorques différentes	4	
... Autres raisons		C.29

Q. 34 bis - Précisez :

Q.35 Quel est le Poids Total Autorisé en Charge de votre véhicule ? (P.T.A.C.) tonnes C.30-31

Q.36 En vous aidant de cette liste, dites-moi la lettre qui correspond au type de véhicule que vous conduisez le plus souvent.
Présenter liste C.32

(si "AUTRE" → 36 bis)

Q. 36 bis - Précisez : 0 C.33

C.34

Q.37 Parmi ces équipements liés au chargement ou déchargement, desquels votre camion est-il équipé ? (Présenter liste)

Q. 37 bis - Précisez :	- pont ascenseur ou hayon élévateur.....	1	C.35
	- grue, grapin.....	2	
	- pompe ou compresseur.....	3	
	- vérin hydraulique.....	4	
	← - autre.....	5	
	- aucun.....	6	

Q.38 De combien de couchettes votre cabine est-elle équipée ?

... aucune	1	C.36
... 1 seule couchette	2	
... 2 couchettes	3	

Q.39 Dans cette cabine, disposez-vous ... (Énoncer les items ligne après ligne)

	OUI	NON	
... de la radio et/ou d'un lecteur de cassettes	1	E	C.37
... d'une platine laser et/ou d'une chaîne HI-FI	2	E	
... de la télévision	3	E	
... de la CI-BI	4	E	
... d'un système BIP ou d'un alphapage	5	E	
... d'un radio-téléphone	6	E	
... d'un ordinateur de bord	7	E	
... rien de tout cela	8	E	
... autre	9	E	

Q. 39 bis De quel(s) appareil(s) s'agit-il ?
Description en clair C.38

Q.40 - A l'aide de cette liste, indiquez-moi le code qui correspond à l'ancienneté de votre camion ?

C.39-40

Q.41 **Habituellement**, (en dehors des congés annuels, jours fériés, repos compensateur ou arrêt maladie), **êtes-vous le seul conducteur de ce camion ?**

Passer à Q.43

OUI

1

NON 2

C.41

Q.42 Pour quelles raisons votre camion est-il aussi conduit par un autre conducteur ?
Présenter liste - Multiples possibles

- ... parce que je voyage en équipage de deux conducteurs 1
- ... parce que mon camion est conduit par des conducteurs ayant des horaires différents, il roule 24 heures sur 24 (un autre conducteur le prend à des heures différentes de celles que je fais) 2
- ... parce que je suis remplaçant sans camion attitré 3
- ... pour une autre raison

4

C.42

Q. 42 bis - Précisez :

C.43

Q.43 Habituellement, transportez-vous des produits....

OUI NON

- ... dangereux 1 E
- ... périssables 2 E

C.44

Q.44 Même de temps en temps, transportez-vous ...
Enoncer les items ligne après ligne

OUI NON

- ...des produits agricoles Y E
- ...des produits alimentaires X E
- ...des animaux vivants 0 E
- ...des produits pétroliers 1 E
- ...des minéraux bruts ou de la houille 2 E
- ...des produits métalliques ou sidérurgiques bruts ou semi-finis 3 E
- ...du sable, du gravier, de la terre, du ciment 4 E
- ...des matériaux de construction manufacturés 5 E
- ...des engrais, des produits chimiques 6 E
- ...des produits manufacturés divers 7 E
- ...du mobilier de déménagement 8 E
- ...des colis divers de messagerie 9 E
- ...des produits de récupération divers, emballages, déchets Y E
- ...du bois et des arbres X E
- ...autres produits

0

 E

C.45

C.46

Q. 44 bis - Précisez :

C.47

Q.45 Parmi ceux que vous avez cités, quels sont les 3 produits principaux que vous transportez ?
(si l'enquête a des difficultés pour désigner les produits, se servir de la nomenclature de la question précédente et écrire en clair)

En 1er	C.48-49
En 2ème	C.50-51
En 3ème	C.52-53

Q.46 Quel est le conditionnement de ces 3 principaux produits que vous venez de citer ?
Présenter liste et lire les items Multiples possibles

	1er	2ème	3ème
... en vrac sec ou solide	Y C.54	Y C.55	Y C.56
... en vrac liquide	X	X	X
... sur palettes filmées	0	0	0
... sur palettes non filmées	1	1	1
... en rolls filmés	2	2	2
... en rolls non filmés	3	3	3
... colis, paquets pour messagerie	4	4	4
... masse indivisible	5	5	5
... container ou caisse mobile	6	6	6
... container citerne	7	7	7
... par case appropriée, sur cadre, etc	8	8	8
... autre	9	9	9

Q. 46 bis - Précisez : C.57

Q.47 D'un voyage ou d'une tournée à l'autre, avez-vous le même type de chargement à l'aller ... =

... toujours ou très souvent	1	C.58	1	C.59
... souvent ou assez souvent	2		2	
... rarement/occasionnellement...	3		3	
... ou bien jamais.....	4		4	

Q.48 D'un voyage ou d'une tournée à l'autre, avez-vous le même type de chargement au retour... =

Q.49 Comment est organisée le plus souvent votre cargaison ...
Présenter liste et lire les items (une seule réponse possible)

... charge complète pour un déchargement complet	1	C.60
... charge complète pour un déchargement fractionné	2	
... charge multiple pour un déchargement complet	3	
... charge multiple pour un déchargement fractionné	4	

Q.50 Si l'on considère vos chargements : faites-vous plutôt ...
Présenter liste et lire les items (une seule réponse possible)

- ... des lots complets ou transports "secs" 1 C.61
- ... des lots de groupages..... 2
- ... des enlevages et livraisons de colis de messagerie..... 3
- ... de la traction de remorques sans vous occuper du chargement
 (technique quai à quai, quai à train, train à quai ou navettes)..... 4
- ... du véhiculage de containers et caisses mobiles..... 5
- ... Autres..... 6

Q. 50bis - Précisez : C.62

- Q.51 Vous arrive-t-il de rouler à vide ...
- ... régulièrement 1 C.63
 - ... de temps en temps 2
 - ... rarement 3
 - ... jamais 4

Passer à Q.53

- Q.52 Pour quelle raison principale roulez-vous à vide ...
- ... par obligation réglementaire 1 C.64
(soit location, soit camionnage dans une entreprise transportant ses propres produits, "compte propre")
 - ... pour des raisons d'exploitation ou d'organisation du travail 2
 - ... parce que je ne trouve pas de frêt 3
 - ... autres raisons 4

Q.52bis: Préciser C.65

- Q.53
- | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|----------|-------------|---------------|
| Devez-vous rechercher le frêt <u>vous-même</u> au départ ... | = | | |
| ... toujours ou très souvent | 1 | <u>C.66</u> | 1 <u>C.67</u> |
| ... souvent ou assez souvent | 2 | | 2 |
| ... rarement/occasionnellement... | 3 | | 3 |
| ... ou bien jamais..... | 4* | | 4* |

Q.54 **Devez-vous rechercher le frêt vous-même au retour ...** =

* Si code "4" entouré en Q.53 ET Q.54, passer à Q.56 si non Q.55

Q.55 Où le recherchez-vous le plus souvent ? Est-ce ... (Enoncer les items ligne à ligne)
2 réponses maximum

- ... auprès d'un autre transporteur ou auxiliaire des transports 1 C.69
- ... en consultant des bourses de frêt par le biais du minitel 2
- ... auprès de chargeurs qui ne sont ni transporteurs, ni auxiliaires de transports 3
- ... ou auprès d'autres organismes 4

Q. 55bis - Précisez :

C.70

Q.56 Je vais vous citer des travaux qui sont liés au transport. Pour chacun, vous me direz si vous, personnellement, vous les faites souvent, assez souvent occasionnellement ou jamais...

Présenter liste des fréquences et lire les items ligne après ligne

	<u>Souvent</u> <u>ou très</u> <u>souvent</u>	<u>Assez</u> <u>souvent</u>	<u>Occasion-</u> <u>nellement</u> <u>ou rarement</u>	<u>Jamais</u>	
- Vidange, graissage du camion	1	2	3	4	<u>C.71</u>
- Entretien mécanique	1	2	3	4	<u>C.72</u>
- Nettoyage interne de la remorque, lavage de la citerne,	1	2	3	4	<u>C.73</u>
- Opérations de manutention avant et après chargement & déchargement (démontage et remontage des éléments du camion, mise en place des tuyaux, ...)	1	2	3	4	<u>C.74</u>
- Manutention du chargement proprement dit (colis, palettes, ...)	1	2	3	4	<u>C.75</u>
- Emission de factures	1	2	3	4	<u>C.76</u>
- Encaissement des factures	1	2	3	4	<u>C.77</u>
- Prise de commande chez le client	1	2	3	4	<u>C.78</u>
- Etablissement de l'état des stocks	1	2	3	4	<u>C.79</u>

repro 1 à 9 | 4 |
10

Q.57 Parlons maintenant de votre carrière professionnelle.

Q.58 En quelle année avez-vous commencé à travailler ? D.11-12

Q.59 Avez-vous été rémunéré ou avez-vous tiré un revenu de votre travail dès ce moment là ?
 ... OUI 1 D.13
 ... NON 2

Q.60 En quelle année avez-vous eu le 1er emploi dont vous avez tiré un salaire ou un revenu ? D.14-15

Q.61 Quel a été votre premier emploi rémunéré ?

 ... conducteur de poids lourds de plus de 3,5 tonnes transportant des marchandises 1 D.16
 ... autre 2

Q.62 Quel était cet emploi ?
 Ecrire en reprenant les termes de l'enquête, puis entourer l'item correspondant.

Précisez le nombre de salariés Nbre de salariés <input type="text"/>	Agriculteur exploitant	Y	D.17
	Artisan	X	
	Commerçant	0	
	Chef d'entreprise	1	
	Cadre et prof. intellectuelles supérieures	2	
	Contremaître, agent de maîtrise	3	
	Autre profession intermédiaire	4	
	Employé	5	
	Conducteur de bus /cars (>9 places assises) ..	6	
	Conducteur-livreur avec un VLU	7	
	Conducteur d'engins de chantiers /agricoles .	8	
	Ouvrier mécanicien (auto, PL, tracteurs ou engins de chantiers), carrossier, électricien auto, diéseliste	9	
	Autre ouvrier qualifié	Y		D.18
Ouvrier non qualifié	X		
Ouvrier agricole	0		
Divers	1	D.19	

Q.63 En quelle année avez-vous débuté dans le métier de conducteur de poids lourds de plus de 3,5 tonnes en transportant des marchandises ? D.20-21

Q.64 En quelle année avez-vous obtenu votre premier permis de conduire les poids lourds ? 19..... D.22-23

- Q.65 Dans quel cadre avez-vous passé votre permis poids lourds ?
- ... dans une auto-école 1 D.24
 - ... dans un établissement scolaire (lycée technique, école professionnelle) 2
 - ... dans un centre de formation professionnelle pour adultes (CFP) 3
 - ... à l'armée 4
 - ... autre cadre 5

Q. 65 bis - Précisez :

0
D.25

- Q.66 Qui a payé la formation à la conduite pour obtenir le permis ? *une seule réponse*
- ... moi-même 1 D.26
 - ... mon employeur 2
 - ... les ASSEDIC/ANPE 3
 - ... l'armée 4
 - ... l'établissement scolaire 5
 - ... autre 6

Q. 66 bis - Précisez :

Q 67	Disposez-vous du permis de conduire pour les...	OUI	NON	D.27
	... véhicules utilitaires d'un PTAC > 3,5 T. n'excédant pas 19 T. (véhicule isolé) ou 12,5 T (véhicule tracteur ou articulé) : permis CL jusqu'au 30/06/90 ou C à partir du 01/07/90	1	E	|
	... véhicules utilitaires d'un PTAC > 19 T. (véhicule isolé) ou 12,5 T. (véhicule tracteur ou articulé) : permis C jusqu'au 30/06/90 ou EC à partir du 01/07/90	2	E	
	... véhicules de transports en commun (de plus de 9 places assises), permis D	3	E	

Q.67 bis	Avez-vous utilisé ce permis de conduire les autocars en exerçant le métier de conducteur de car avec un véhicule de transport de personnes de plus de 9 places assises ?			
	... OUI	1		D.28
	... NON	2		
		Passer à Q.68		
Q.67 ter	Pendant combien de temps avez-vous exercé cette activité?			
	... moins de six mois	1		D.29
	... plus de six mois	2		

Q.68	Depuis vos débuts comme conducteur de poids lourds, avez-vous exercé d'autres métiers ?	- OUI.....	1	D.30
		- NON.....	2	
		Passer à Q.71		

Q.68 bis	Combien de métiers différents avez-vous exercé ?	<input type="text" value=""/> métiers	D.31-32
----------	--------------------------------------------------	---------------------------------------	---------

Q.69	Quel métier, autre que celui de conducteur de poids lourds, avez-vous exercé ? <i>Si plusieurs, ne retenir que le dernier</i>			
	... chauffeur livreur avec un véhicule utilitaire léger (VLU < 3,5t)	1		D.33
	... conducteur d'autobus ou d'autocars de plus de 9 places assises	2		
	... conducteur d'engins de chantiers ou agricoles	3		
	... ouvrier mécanicien (auto, PL, tracteurs ou engins de chantiers), carrossier, électricien auto, diéseliste	4		
	... autre (à décliner).....	5		

<i>Ecrire en reprenant les termes de l'enquête, puis entourer l'item correspondant.</i>			
Nbre de salariés <input type="text" value=""/>	Précisez le nombre de salariés	Agriculteur exploitant	Y
		Artisan	X
		Commerçant	0
		Chef d'entreprise	1
		Cadre et prof. intellectuelles supérieures	2
		Contremaître, agent de maîtrise	3
		Autre profession intermédiaire	4
		Employé	5
		Ouvrier qualifié	6
		Ouvrier non qualifié	7
	Ouvrier agricole	8	
	Divers	9	
		<input type="text" value=""/>	D.35

Q.70 Au total, depuis votre premier emploi comme conducteur poids lourds, combien de mois ou d'années avez-vous exercé un autre métier que celui de conducteur poids lourds ?
(on cherche à distinguer les ruptures de quelques mois de celles qui ont duré quelques années)

..... annéesmois

D.36-37

D.38-39

Q.71 Dans combien d'entreprises différentes avez-vous exercé le métier de conducteur poids lourds y compris l'entreprise actuelle ?

Passer à Q.80

... 1 seule entreprise 1

D.40

... 2 entreprises 2

... au moins 3 entreprises 3

Q.72 Combien au total ?

..... entreprises

D.41

Q.73 L'entreprise dans laquelle vous travaillez actuellement est-elle la 1ère entreprise dans laquelle vous avez exercé pour la 1ère fois comme conducteur de poids lourds ?
En un mot êtes-vous revenu dans l'entreprise dans laquelle vous avez débuté comme conducteur de poids lourds ? (retour dans la 1^{ère} entreprise)

... OUI 1

D.42

... NON 2

Nous allons maintenant revenir sur votre histoire professionnelle et parler de l'entreprise dans laquelle vous avez travaillé juste avant l'actuelle.

Q.74 Quelle était l'activité principale de la dernière entreprise dans laquelle vous avez travaillé en tant que conducteur poids lourds ?

(entreprise antérieure à celle qui l'emploi actuellement)

(Ecrire en clair, puis entourer l'item)

- agriculture 1
- industrie 2
- B.T.P 3
- commerce 4
- transport 5
- autre 6

D.43

Q.75 Combien de salariés travaillaient dans cette entreprise ?
(Attendre la réponse spontanée, sinon lui proposer la Q.75 bis)

..... salariés

D.44-47

Q.75 bis A l'aide de cette liste, indiquez-moi la taille de l'entreprise à l'époque ? Présenter liste

- 1 à 2 salariés Y
- 3 à 5 salariés X
- 6 à 9 salariés 0
- 10 à 19 salariés 1
- 20 à 49 salariés 2
- 50 à 99 salariés 3
- 100 à 199 salariés 4
- 200 à 499 salariés 5
- 500 à 999 salariés 6
- 1000 salariés et plus 7
- ne sait pas 8

D.48

Q.76 Quel est le dernier emploi que vous y avez exercé ?
Présenter liste

- ... conducteur poids lourds en zone urbaine ou péri-urbaine 1 D.49
- ... conducteur poids lourds de courte distance en zone départementale, régionale, ou frontalière 2
- ... conducteur poids lourds de longue distance en national 3
- ... conducteur poids lourds de longue distance en international 4
- ... conducteur-déménageur 5
- ... conducteur remplaçant dont le rôle est de prendre systématiquement la place d'autres conducteurs défaillants à quelque moment que ce soit 6
- ... autre 7

Q. 76 bis: Précisez	<u>D.50</u>
---------------------	-------------

Q.77 Etes-vous passé directement de l'entreprise que vous venez de décrire à celle où vous travaillez actuellement ?

- ... OUI, je suis passé directement 1 D.51
- ... NON, j'ai exercé un autre métier entre temps

2	Passer à Q.80
---	----------------------
- ... NON, j'ai eu une période sans emploi entre temps

3	Passer à Q.79
---	----------------------

Q.78 Quelle est la principale raison pour laquelle vous êtes passé de la précédente entreprise à celle où vous travaillez actuellement ?

<i>ECRIRE EN CLAIR (une seule réponse), puis entourer l'item</i>	
	Passer à Q.80

- ... licenciement, compression de personnel, entreprise en liquidation judiciaire, etc, 1 D.52
- ... fin de contrat à durée déterminé 2
- ... recherche de meilleures conditions de travail : salaire, horaires, emploi..... 3
- ... retour dans la région d'origine 4
- ... pour raisons familiales 5
- ... sans raisons explicites 4
- ... autres motifs 5

Q.79 De quelle nature était cette période ?

- ... je me suis dégagé de mes obligations militaires 1 D.53
- ... j'étais au chômage 2
- ... je faisais des études, une formation..... 3
- ... autre 4

Q.79bis: Préciser	

Q.80	Comment avez-vous trouvé votre premier poste de conducteur routier ? <i>Présenter liste (une seule réponse)</i>		
	... par le biais d'amis, de parents, de relations qui travaillaient déjà dans l'entreprise	1	D.54
	... par le biais d'amis, de parents, de relations ayant eu connaissance de l'emploi	2	
	... sur proposition du patron de l'entreprise.....	3	
	... par le biais de l'ANPE	4	
	... par petites annonces dans la presse	5	
	... en démarchant moi-même directement auprès des entreprises de la région	6	
	... je n'ai pas eu à chercher, un membre de la famille avait une entreprise	7	
	... autre(s) modalité(s)	8	
	Q.80 bis: Précisez		D.55
Q.81	La première fois que vous avez exercé le métier de conducteur de poids lourds, avez-vous été embauché ...		
	... à plein temps	1	D.56
	... à temps partiel	2	
Q.82	Votre contrat d'embauche, toujours lors de cette première fois, était-il ...		
	... à durée déterminée	1	D.57
	... ou à durée indéterminée	2	
Q.83	Toujours lorsque vous avez eu ce premier emploi de conducteur de poids lourds, votre salaire était-il "supérieur", "inférieur" ou "équivalent" à la rémunération que vous aviez avant d'être conducteur ? <i>(Comparer ce 1er salaire de conducteur à celui de l'emploi antérieur si celui-ci était réellement rémunéré, sinon ---> non concerné)</i>		
	... mon salaire était supérieur.....	1	D.58
	... mon salaire était équivalent	2	
	... mon salaire était inférieur	3	
	... je ne me souviens pas	4	
	... non concerné	5	
	... Non réponse	6	
Q.84	En plus de votre emploi de conducteur poids-lourds, exercez-vous à titre secondaire une autre activité professionnelle ?		
	... OUI, j'ai une autre fonction dans la <u>même</u> entreprise	1	D.59
	... OUI, j'ai une activité dans une <u>autre</u> entreprise	2	
	... NON, je n'ai pas d'autre activité	3	
	<i>Passer en Q.89</i>		

Q. 85 Quelle autre activité professionnelle avez vous ?
Ecrire en reprenant les termes de l'enquête, puis entourer l'item correspondant.

<p>Nbre de salariés</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 20px; margin: 5px auto;"></div>	Précisez le nombre de salariés	Agriculteur exploitant	Y	D.60
	Artisan	X		
	Commerçant	0		
	Chef d'entreprise	1		
	Cadre et prof. intellectuelles supérieures	2		
	Contremaître, agent de maîtrise	3		
	Autre profession intermédiaire	4		
	Employé	5		
	Ouvrier qualifié	6		
	Ouvrier non qualifié	7		
	Ouvrier agricole	8		
Divers	9		D.61	

Q.86 Exercez-vous cette activité ...

- ... tout au long de l'année 1 D.62
- ... à certaines périodes de l'année seulement..... 2

Q. 87 Si l'on mettait ces périodes bout à bout, sur combien de mois s'étaleraient-elles ?

- ... jusqu'à 3 mois maximum 1 D.63
- ... de 4 mois à 6 mois 2
- ... 7 mois et plus 3

Q. 88 Lorsque vous l'exercez, quel temps de travail consacrez-vous à cette activité ?
Présenter liste

- ... pas plus de 4 heures par semaine..... 1 D.64
- ... plus de 4h mais pas plus de 8 heures par semaine..... 2
- ... plus de 8h mais pas plus de 12 heures par semaine..... 3
- ... plus de 12h mais pas plus de 16 heures par semaine..... 4
- ... plus de 16h par semaine..... 5
- ... c'est variable, ça dépend des opportunités..... 6

Q.89 Au cours de votre carrière, et sans tenir compte de votre emploi actuel, avez-vous exercé le métier de conducteur routier de longue distance en national ou en international ?

- ... OUI 1 D.65
 - ... NON 2
- Aller en 92

Q.90 Avez-vous fait du national ?

- ... OUI, moins de six mois 1 D.66
- ... OUI, plus de six mois 2
- ... NON 3

- Q.91 Avez-vous fait de l'international ?
- ... OUI, moins de six mois 1 D.67
 - ... OUI, plus de six mois 2
 - ... NON 3

Q.92 Qu'est-ce qui vous a amené à devenir conducteur routier, la première fois que vous avez exercé ce métier ?

(Ecrire en reprenant les termes de l'enquête)

D.68

D.69

Q.93 Et aujourd'hui, qu'est ce qui vous pousse à rester dans ce métier ?

(Ecrire en reprenant les termes de l'enquête)

D.70

D.71

Q94 Si vous deviez dire à un jeune les avantages et les inconvénients de ce métier...

Q.94 a ... quels inconvénients mettriez-vous en premier ?
(Ecrire en reprenant les termes de l'enquête)

D.72

D.73

Q.94 b ... toujours si vous en discutiez avec un jeune, de quels avantages parleriez-vous ?
(Ecrire en reprenant les termes de l'enquête)

D.74

D.75

repro 1 à 9

5
10

Q.95 Pouvez-vous me rappeler si vous êtes ...
(*Enoncer tous les items; Faire attention si salarié: insister sur le 2ème item*)

... salarié	1	E.11
... salarié d'une entreprise que vous dirigez et/ou dont vous êtes actionnaire	2	Passer
... employeur	3	en
... indépendant	4	Q. 127

Q.96 **Nous allons maintenant parler de l'établissement ou de l'entreprise dont vous êtes salarié actuellement.**

L'entreprise qui vous emploie et qui vous rémunère actuellement est-elle ...

	Passer à Q.108		
... une entreprise de travail intérimaire	Y		E.12
... une entreprise dont l'activité principale n'est pas de faire du transport mais qui transporte ses propres produits (transport pour compte propre)	X		
... une entreprise de transport public, de location ou de déménagement payée pour assurer le transport de marchandises qui ne lui appartient pas	0		
	Passer à Q.98		

Q.97 Quelle est l'activité principale de cette entreprise ?

ECRIRE EN CLAIR : (puis entourer l'item)

- Agriculture..... 1
- Industrie..... 2
- B. T. P..... 3
- Commerce..... 4
- Autre 5

Q.98 Combien de salariés, y compris vous-même, travaillent dans l'établissement qui vous emploie, à la même adresse ?

(*Attendre la réponse spontanée, sinon lui proposer la Q.98 bis*)

salariés

E.13-16

Q.98 bis A l'aide de cette liste, indiquez-moi la taille de cet établissement ? *Présenter liste*

- 1 à 2 salariés Y
- 3 à 5 salariés X
- 6 à 9 salariés 0
- 10 à 19 salariés 1
- 20 à 49 salariés 2
- 50 à 99 salariés 3
- 100 à 199 salariés 4
- 200 à 499 salariés 5
- 500 à 999 salariés 6
- 1000 salariés et plus 7
- ne sait pas 8

E.17

Q.99 Parmi ces salariés, combien y en a-t-il environ qui exercent le métier de conducteurs de poids lourds ?

(*Attendre la réponse spontanée, sinon lui proposer la Q.99 bis*)

conducteurs PL

E.18-21

Q.99 bis Les conducteurs salariés représentent-ils plutôt ?

- ... moins de la moitié des salariés 1 E.22
- ... environ la moitié des salariés 2
- ... entre la moitié et les trois-quarts 3
- ... les trois-quarts ou plus 4

Q.100 L'établissement dont vous êtes salarié fait-il partie d'une entreprise dont le siège social est situé à un autre endroit que celui où vous travaillez?

- | | |
|-----------------------|---------------|
| Passer à Q.102 | |
| ... OUI | 1 <u>E.23</u> |
| ... NON | 2 |

Q.101 L'établissement dont vous êtes salarié a-t-il lui-même des succursales ou dépôts qui dépendent de lui ?

- | | |
|-----------------------|---------------|
| ... OUI | 1 |
| ... NON | 2 <u>E.24</u> |
| Passer à Q.103 | |

Q.102 Combien au total l'entreprise dont votre établissement fait partie emploie-t-elle de salariés ?
(Attendre la réponse spontanée, sinon lui proposer la Q.102 bis)

	salariés	<u>E.25-28</u>
--	----------	----------------

Q.102 bis A l'aide de cette liste, indiquez-moi la taille de cette entreprise ? *Présenter liste*

- 1 à 2 salariés Y E.29
- 3 à 5 salariés X
- 6 à 9 salariés 0
- 10 à 19 salariés 1
- 20 à 49 salariés 2
- 50 à 99 salariés 3
- 100 à 199 salariés 4
- 200 à 499 salariés 5
- 500 à 999 salariés 6
- 1000 salariés et plus 7
- ne sait pas 8

Q.103 Outre les chauffeurs, y a-t-il dans l'entreprise qui vous emploie, du **personnel salarié** affecté ...

Enoncer les items ligne après ligne

- | | <u>OUI</u> | <u>NON</u> | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------|
| ... à un service d'entretien des véhicules | 1 | E | <u>E.30</u> |
| ... à un service d'exploitation, de dispatching ou de recherche de frêt | 2 | E | |
| ... à la facturation du service transport | 3 | E | |
| ... à un service d'affrètement d'autres transporteurs | 4 | E | |
| ... à d'autres services liés au transport tels que l'entreposage, la manutention à quai, le groupage, le transit, etc | 5 | E | |
| ... à d'autres services n'ayant pas de lien avec le transport de marchandises | 6 | E | |

Q.103bis - Préciser ce que fait ce service :

Q.104 Votre entreprise effectue-t-elle des transports pour le compte d'autres entreprises à titre de prestation de transport, c'est-à-dire est-elle payée pour transporter des marchandises qui ne lui appartiennent pas ?

- ... OUI 1 E.31
 ... NON 2
 Passer à Q.109

Q.105 Votre entreprise fait-elle...

- | | <u>OUI</u> | <u>NON</u> | |
|----------------------------------|------------|------------|-------------|
| ... de la location..... | 1 | E | <u>E.32</u> |
| ... du déménagement..... | 2 | E | |
| ... du transport public..... | 3 | E | |
| ... du groupage..... | 4 | E | |
| ... de l'affrètement..... | 5 | E | |
| <... autre chose (préciser)..... | 6 | E | |

Q.106 L'entreprise dont vous êtes salarié vous met-elle à la disposition d'une autre entreprise, la plus grande partie de votre temps de travail, pour y effectuer des transports ?

- ... OUI 1 E.33
 ... NON 2
 Passer à Q.109

Q.107 - Etes-vous à sa disposition au titre d'un contrat de location ?

- ... OUI 1 E.34
 ... NON 2

Q.108 - Quelle est l'activité principale de l'entreprise à la disposition de laquelle on vous a mis pour effectuer des transports ?

ECRIRE EN CLAIR (puis entourer l'item)

- | | | |
|--------------------|---|-------------|
| - Agriculture..... | 1 | <u>E.35</u> |
| - Industrie..... | 2 | |
| - B.T.P..... | 3 | |
| - Commerce..... | 4 | |
| - Transport..... | 5 | |
| - Autre | 6 | |

Q.109 Votre emploi actuel est-il considéré comme celui d'un ...
 Présenter liste

- ... conducteur poids lourds en zone urbaine ou péri-urbaine 1 E.36
 ... conducteur poids lourds de courte distance en zone départementale, régionale, ou frontalière 2
 ... conducteur poids lourds de longue distance en national 3
 ... conducteur poids lourds de longue distance en international 4
 ... conducteur-déménageur 5
 ... conducteur remplaçant dont le rôle est de prendre systématiquement la place d'autres conducteurs défaillants, à quelque moment que ce soit 6
 ... autre (à préciser en clair) 7

Q.109 bis - Précisez :

Q.110 Votre emploi est-il défini et soumis à la Convention Collective des Transports routiers (CCNR) ?

- ... OUI 1 E.37
 - ... NON 2
- Passer à Q.112*

Q.111 A quel coefficient de la convention est classé votre emploi ?

- ... 120 1 E.38
- ... 128 2
- ... 138 3
- ... 150 4
- ... autre 5

Q.111bis : Préciser :

... ne sait pas 6

Q.112 En quelle année êtes-vous entré dans l'entreprise qui vous emploie actuellement ?

19.....

E.39-40

Passer à Q.116

Q.113 Y avez-vous toujours eu le même emploi ?

- ... OUI 1 E.41
- ... NON 2

Q.114 Depuis quelle année occupez-vous votre emploi actuel ?

19.....

E.42-43

Q.115 Quel emploi aviez-vous juste avant votre emploi actuel dans cette entreprise ?

Présenter liste

- ... conducteur poids lourds en zone urbaine ou péri-urbaine 1 E.44
- ... conducteur poids lourds de courte distance en zone départementale, régionale, ou frontalière 2
- ... conducteur poids lourds de longue distance en national 3
- ... conducteur poids lourds de longue distance en international 4
- ... conducteur-déménageur 5
- ... conducteur remplaçant dont le rôle est de prendre systématiquement la place d'autres conducteurs défaillants, à quelque moment que ce soit 6
- ... autre (*à préciser en clair*) 7

Q.115 bis - Précisez :

Q.116 Dans l'entreprise qui vous emploie actuellement en tant que conducteur poids lourds, êtes-vous employé ...

- ... à plein temps 1 E.45
- ... à temps partiel 2

Q.116 bis Votre contrat de travail est-il à **durée indéterminée** ?

- ... OUI 1 E.46
- ... NON 2

Q.116 ter Pour une période de quelle durée avez-vous été embauché ?
(on cherche ici à différencier les contrats d'un an, de ceux de quelques mois, de ceux de quelques jours)

- ... moins d'un mois..... 1 E.47
- ... de un à trois mois 2
- ... de quatre à six mois 3
- ... de sept à onze mois..... 4
- ... de un an à deux ans..... 5
- ... plus de deux ans..... 6
- ... ne sait pas 7

Q.117 Votre rémunération est-elle établie sur la base d'un forfait de temps identique chaque mois ?

- ... OUI 1 E.48
- ... NON 2

Q.117 bis A partir de quels éléments votre rémunération est-elle calculée ?

- ... à partir de l'analyse des disques 1 E.49
- ... à partir du compte rendu des journées 2
- ... autre mode calcul (à préciser en clair) 3

Passer en Q.119

Q.118 Quel est, en nombre d'heures mensuelles, le forfait sur lequel est basé votre salaire ou rémunération ?

..... Heures par mois

E.50-52

Q.119 S'il arrive que vous fassiez **des heures en plus** par rapport à cette base horaire ou par rapport au nombre d'heures normales de travail, **quelle en est la contrepartie ?**
(une seule réponse)

- | | | | |
|------------------------------------------------------------|---|----------------------|------|
| ... elles sont payées | 1 | | E.53 |
| ... elles sont compensées par des périodes de repos | 2 | aller en Q120 | |
| ... elles sont soit payées, soit compensées en repos | 3 | | |
| ... elles ne sont jamais payées ni récupérées | 4 | aller en Q120 | |
| ... sans objet, ne fait jamais d'heures en plus | 5 | | |
| ... non réponse | 6 | | |

Q.119bis Sont-elles payées ... (1 seule réponse)

- | | | | |
|---------------------------------------------|---|--|------|
| ... comme des heures supplémentaires ?..... | 1 | | E.54 |
| ... comme des heures ordinaires ?..... | 2 | | |
| ... sous forme de primes ?..... | 3 | | |
| ... autrement....(préciser) | 4 | | |
| | | | |

Q.120 Votre entreprise vous paie-t-elle habituellement des frais de route ou frais de déplacements (repas, casse croûte, découcher) ?

- | | | | |
|---------------|---|-----------------------|------|
| ... OUI | 1 | | E.55 |
| ... NON | 2 | Passer à Q.123 | |

Q.121 Selon quelles modalités ?

- | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|------|
| ... il s'agit d'une somme forfaitaire | 1 | | E.56 |
| ... je suis remboursé en fonction du nombre de repas pris au restaurant et de découchers au tarif conventionnel | 2 | | |
| ... je suis remboursé de mes frais réels (sur justificatifs) | 3 | | |
| ... autre | 4 | | |

Q.121 bis - Précisez :

Q.122 Sur un mois moyen, dans quelle tranche se situent les frais de route ou de déplacement qui vous sont versés ? Indiquez-moi simplement la lettre qui correspond à cette tranche.
Présenter liste (si difficultés, prendre le dernier mois)

- | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--|------|
| ... Tranche correspondant aux frais de déplacement sur un mois moyen | <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px;"></div> | | E.57 |
| ... Ne sait pas | Y | | |

Q.123 Votre rémunération ou votre salaire comporte-t-il des primes ?

- | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------|------|
| ... OUI | 1 | | E.58 |
| ... NON | 2 | Passer à Q.125 | |
| ... Ne sait pas | 3 | | |

Q.124 Parmi cette liste de primes, quelles sont celles que vous touchez, vous personnellement ?

Lire les items ligne après ligne

	OUI	NON	
- au kilométrage.....	1	E	E.59
- au nombre de tours ou de rotations effectués.....	2	E	
- au tonnage transporté.....	3	E	
- au pourcentage du chiffre d'affaire effectué avec le camion.....	4	E	
- prime de rendement (s.a.i.).....	5	E	
- prime de non accident, d'économie d'énergie.....	6	E	
- prime d'entretien du matériel.....	7	E	
- prime d'ancienneté.....	8	E	
- autre prime	9	E	

Q.124bis: Précisez

E.60

Q.125 Quels sont, parmi cette liste, les avantages sociaux dont vous bénéficiez ?

Lire les items ligne après ligne

	OUI	NON	
- Treizième mois	Y	E	E.61
- Prime de fin d'année	X	E	
- Prime de vacances	0	E	
- Affiliation à une assurance ou à une mutuelle pour la maladie	1	E	
- Souscription à une assurance décès ou invalidité.....	2	E	
- Intéressement aux bénéficiaires	3	E	
- Fourniture de vêtements de travail par l'entreprise	4	E	
- Colis de Noël, aide pour colonies de vacances	5	E	
- Autre (préciser : _____)	6	E	
- Aucun avantage social en particulier	7	E	

E.62

Q.126 Quelle est la lettre qui correspond à votre **salaire net du dernier mois**, ne comprenant ni congés annuels, ni arrêt maladie ?
 Les primes y sont incluses, les frais de déplacements ou frais de route en sont exclus.

Présenter liste

... Tranche correspondant au salaire net du mois dernier primes incluses

E.63

... ne sait pas Y

Pour ceux qui travaillent dans cette entreprise depuis moins d'1 mois ; "Indiquez-moi la lettre qui correspond à votre prochain salaire"

PASSER à Q.145

EMPLOYEURS ET TRAVAILLEURS INDEPENDANTS

Nous allons maintenant parler de votre entreprise

Q.127 Depuis quelle année travaillez-vous dans votre entreprise?

19.....	64-65
---------	-------

Q.128 S'agit-il...

... d'une entreprise transportant ses propres produits.....	1	E.66
... ou d'une entreprise de transport, de location ou de déménagement payée pour transporter des produits ou marchandises qui ne lui appartiennent pas.....	2	
Passer à Q.131		

Q.129 Quelle est l'activité principale de votre entreprise ?

ECRIRE EN CLAIR (puis entourer l'item)

- Agriculture 1 E.67
- Industrie 2
- B.T.P 3
- Commerce 4
- Transport 5
- Autre 6

Q.130 Effectuez-vous aussi des transports pour le compte d'autres entreprises à titre de prestations de transport ?

- OUI.....	1	E.68
- NON.....	2	
Passer à Q.136		

Q.131 Faites-vous....

- | | OUI | NON | |
|------------------------------|-----|-----|------|
| ... de la location | 1 | E | E.69 |
| ... du déménagement | 2 | E | |
| ... du transport public..... | 3 | E | |
| ... du groupage..... | 4 | E | |
| ... de l'affrètement..... | 5 | E | |
| ... autres (préciser)..... | 6 | E | |

Q.132 Les transports que vous effectuez vous-même comme conducteur, les faites-vous pour le compte d'une seule entreprise à la disposition de laquelle vous vous seriez mis ?

- OUI.....	1	E.70
- NON.....	2	
Passer à Q.135		

Q.133 Quelle est l'activité principale de cette entreprise ?

ECRIRE EN CLAIR (puis entourer l'item)

- Agriculture 1 E.71
- Industrie 2
- B.T.P 3
- Commerce 4
- Transport 5
- Autre 6

Q.134 Combien a-t-elle environ de salariés ? E.72-75
 (Attendre la réponse spontanée, sinon poser la Q.134 bis)

salariés

- Q.134 bis A l'aide de cette liste, indiquez-moi la taille de cet établissement ? E.76
 Présenter liste
- | | | |
|-------------------------------|---|------|
| - 1 à 2 salariés | Y | E.76 |
| - 3 à 5 salariés | X | |
| - 6 à 9 salariés | 0 | |
| - 10 à 19 salariés | 1 | |
| - 20 à 49 salariés | 2 | |
| - 50 à 99 salariés | 3 | |
| - 100 à 199 salariés | 4 | |
| - 200 à 499 salariés | 5 | |
| - 500 à 999 salariés | 6 | |
| - 1000 salariés et plus | 7 | |
| - ne sait pas | 8 | |

Q.135 Vous mettez-vous à la disposition d'une entreprise au titre d'un contrat de location ? E.77

- OUI.....	1	E.77
- NON.....	2	

Q.136 - Votre entreprise est elle inscrite... E.78

	OUI	NON	
... au registre des transporteurs ?.....	1	E	E.78
... au registre des loueurs de véhicules?....	2	E	
... au registre du commerce ?.....	3	E	
... à un registre des métiers ?.....	4	E	

Q.136 bis Lequel est-ce ? E.79

... métier de l'agriculture et de la pêche.....	1		E.79
... métier du bâtiment et des travaux publics.....	2		
... autres métiers d'artisanat (préciser)	3		

Préciser:.....

repro 1 à 9

6

F.10

Q.137 Sans vous oublier, combien de personnes travaillent dans votre entreprise ? E.11-14

Personnes

Si une seule personne, passer à Q.139

Q.138 Sur l'ensemble des personnes qui travaillent dans votre entreprise...

... combien sont salariés ?		F.15-17
... combien sont conducteurs ?		F.18-20
... combien sont membres de votre famille ?		F.21-23

- Q.139 De combien de véhicules de plus de 3,5 tonnes disposez-vous dans votre entreprise ? (y compris les remorques) F.24-26
- Q.140 Parmi ces véhicules, combien avez-vous de... 27-28
 ... camions porteurs.....
- ... tracteurs..... 29-30
- ... remorques..... 31-32
- Q.141 Combien, au total, avez-vous de camions porteurs ou de tracteurs en location ou en leasing ? 33-34
- Q.142 De combien d'autorisations de transport disposez-vous 35-36
 ... françaises.....
- ... communautaires..... 37-38
- Q.143 De combien de licences de location disposez-vous ? 39-40
- Q.144 Quel est le revenu net annuel que vous laisse votre activité professionnelle, avant impôt sur le revenu ? F.41
Présenter liste
 ... ne sait pasY

col. de 42 à 46 vierges

POUR TOUS

Q.145 **Nous allons maintenant parler de votre genre de vie et de vos projets.**
Avez vous dans un avenir proche un projet de changement concernant votre situation professionnelle ?

- OUI..... 1 F.47

- NON..... 2

Passer à Q.148

Q.146 Quels projets avez-vous ?
(Ecrire en reprenant les termes de l'enquête)

F.48

F.49

Q.147 Pour quelles raisons envisagez-vous ces changements ?
(Ecrire en reprenant les termes de l'enquête)

F.50

F.51

Q.148 - A quelle distance environ habitez-vous de l'endroit où vous prenez votre travail (en kilomètres) ?

- ... Moins de 5 kilomètres 1
- ... de 5 à 9 kilomètres 2
- ... de 10 à 19 kilomètres 3
- ... de 20 à 49 kilomètres..... 4
- ... de 50 à 99 kilomètres..... 5
- ... de 100 à 199 kilomètres 6
- ... 200 kilomètres et plus 7
- ... habite sur place 8

F.52

Passer en Q.151

Col. 53 et 54 vierges

Q.149 - Combien de temps vous faut-il habituellement pour vous rendre de votre domicile à cet endroit ? (traduire cette durée en minutes)

 minutes

F.55-57

- Q.150 Faites-vous le plus souvent ce trajet ...
(une seule réponse possible)
- ... à pieds 1 F.58
 - ... avec un 2 roues 2
 - ... en voiture 3
 - ... par les transports en commun 4
 - ... avec votre camion 5

- Q.151 Etes-vous ...
- ... logé à titre gracieux (parents ou employeur) 1 F.59
 - ... locataire ou sous locataire 2
 - ... propriétaire 3
 - ... en accession à la propriété 4
 - ... autre 5

Q.151bis - Précisez :

- Q.152 Votre habitation principale est-elle ...
- ... une maison individuelle 1 F.60
 - ... un immeuble collectif 2
 - ... autre 3

Q.152bis - Précisez :

- Q.153 Votre habitation principale fait-elle partie ...
- ... d'une commune rurale 1 F.61
 - ... d'une commune urbaine de moins de 10 000 habitants 2
 - ... d'une commune urbaine de 10 000 à 19 999 habitants 3
 - ... d'une commune urbaine de 20 000 à 49 999 habitants 4
 - ... d'une commune urbaine de 50 000 à 99 999 habitants 5
 - ... d'une commune urbaine comprenant au moins 100 000 habitants hors agglomération parisienne 6
 - ... de l'agglomération parisienne 7

Q.154 Où avez-vous passé la majeure partie de votre enfance ? (une seule réponse)

... dans un village ou commune rurale	1	F.62
... dans une petite ville (moins de 10 000 habitants)	2	
... dans une petite ville moyenne (10 000 à 19 999 habitants)	3	
... dans une ville moyenne de 20 000 à 49 999 habitants.....	4	
... dans une grande ville moyenne entre 50 000 à 99 999 habitants	5	
... dans une grande ville, au moins 100 000 habitants, hors agglomération parisienne	6	
... dans l'agglomération parisienne	7	

Q.155 Quelle est ou quelle a été la dernière profession exercée par votre père ?

... conducteur de poids lourds de plus de 3,5 T transportant des marchandises	1	F.63
... autre	2	

Q.155 bis Quel était cet emploi ?
Dernier métier du père en clair (puis entourer l'item correspondant)

<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: 5px; left: 5px; font-size: small;">Nbre de salariés</div> <div style="border: 1px solid black; width: 80%; height: 40px; margin: 10px auto;"></div> </div>	Précisez le nombre de salariés	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>Agriculteur exploitant</td><td style="text-align: center;">Y</td><td style="text-align: right;">F.64</td></tr> <tr><td>Artisan</td><td style="text-align: center;">X</td><td></td></tr> <tr><td>Commerçant</td><td style="text-align: center;">0</td><td></td></tr> <tr><td>Chef d'entreprise</td><td style="text-align: center;">1</td><td></td></tr> <tr><td>Cadre et prof. intellectuelles supérieures</td><td style="text-align: center;">2</td><td></td></tr> <tr><td>Contremaître, agent de maîtrise</td><td style="text-align: center;">3</td><td></td></tr> <tr><td>Autre profession intermédiaire</td><td style="text-align: center;">4</td><td></td></tr> <tr><td>Employé</td><td style="text-align: center;">5</td><td></td></tr> <tr><td>Ouvrier qualifié</td><td style="text-align: center;">6</td><td></td></tr> <tr><td>Ouvrier non qualifié</td><td style="text-align: center;">7</td><td></td></tr> <tr><td>Ouvrier agricole</td><td style="text-align: center;">8</td><td></td></tr> <tr><td>Divers</td><td style="text-align: center;">9</td><td></td></tr> <tr><td>Travaillait avec son conjoint (aide familial)</td><td style="text-align: center;">Y</td><td style="text-align: right;">F.65</td></tr> <tr><td>N'a jamais travaillé</td><td style="text-align: center;">X</td><td></td></tr> <tr><td>Ne sait pas</td><td style="text-align: center;">0</td><td></td></tr> <tr><td>Sans objet (pas de père)</td><td style="text-align: center;">1</td><td></td></tr> </table>	Agriculteur exploitant	Y	F.64	Artisan	X		Commerçant	0		Chef d'entreprise	1		Cadre et prof. intellectuelles supérieures	2		Contremaître, agent de maîtrise	3		Autre profession intermédiaire	4		Employé	5		Ouvrier qualifié	6		Ouvrier non qualifié	7		Ouvrier agricole	8		Divers	9		Travaillait avec son conjoint (aide familial)	Y	F.65	N'a jamais travaillé	X		Ne sait pas	0		Sans objet (pas de père)	1	
Agriculteur exploitant	Y	F.64																																																
Artisan	X																																																	
Commerçant	0																																																	
Chef d'entreprise	1																																																	
Cadre et prof. intellectuelles supérieures	2																																																	
Contremaître, agent de maîtrise	3																																																	
Autre profession intermédiaire	4																																																	
Employé	5																																																	
Ouvrier qualifié	6																																																	
Ouvrier non qualifié	7																																																	
Ouvrier agricole	8																																																	
Divers	9																																																	
Travaillait avec son conjoint (aide familial)	Y	F.65																																																
N'a jamais travaillé	X																																																	
Ne sait pas	0																																																	
Sans objet (pas de père)	1																																																	

Passer à Q.157	
-------------------	--

Q155ter Au cours de sa carrière professionnelle, votre père a-t-il exercé le métier de conducteur de poids lourds ?

... OUI	1	F.67
... NON	2	

Q.156 Au cours de sa carrière professionnelle, votre père a-t-il exercé le métier de conducteur d'autocars ?

... OUI	1	F.68
... NON.....	2	

Q.157 Quelle est ou quelle a été la dernière profession exercée par votre mère ?

- ... conducteur de poids lourds de plus de 3,5 T transportant des marchandises 1 F.69
- ... autre 2

Q.157 bis Quel était cet emploi ?

Dernier métier de la mère en clair (puis entourer l'item correspondant)

<p>Nbre de salariés <input style="width: 150px; height: 20px;" type="text"/></p>	Précisez le nombre de salariés	Agriculteur exploitant	Y	<u>F.70</u>
		Artisan	X	
		Commerçant	0	
		Chef d'entreprise	1	
		Cadre et prof. intellectuelles supérieures	2	
		Contremaître, agent de maîtrise	3	
		Autre profession intermédiaire	4	
		Employé	5	
		Ouvrier qualifié	6	
		Ouvrier non qualifié	7	
		Ouvrier agricole	8	
		Divers	9	
		Travaillait avec son conjoint (aide familial)	Y	<u>F.71</u>
		N'a jamais travaillé	X	

Passer à
Q.159

Q157ter Au cours de sa carrière professionnelle, votre mère a-t-elle exercé le métier de conducteur de poids lourds ?

- ... OUI 1 F.73
- ... NON 2

Q.158 Au cours de sa carrière professionnelle, votre mère a-t-elle exercé le métier de conducteur d'autocars ?

- ... OUI 1 F.74
- ... NON 2

repro 1 à 9
G.10

G.11

Q.159 A quel âge avez-vous terminé vos études (hors stages et formations adultes) ? ans

G.12-13

Q.160 Quel est le diplôme le plus élevé que vous avez obtenu ? *(une seule réponse possible)*
Ecrire en clair, préciser la spécialité puis entourer l'item correspondant

- | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----------------------|
| ... Aucun diplôme | Y | G.14 |
| ... Certificat d'études primaires (CEP), Diplôme de fin d'études obligatoires (DFEO) | X | |
| ... BEPC, Brevet élémentaire (BE), Brevet d'enseignement primaire supérieur (BEPS) | 0 | |
| ... CAP/BEP mécanique | 1 | |
| ... autre CAP/BEP, Examen de fin d'apprentissage artisanal (EFAA), Brevets agricoles (BAA,BPA), Certificat de fin de stage de la formation professionnelle des adultes (FPA) 1er degré | 2 | A
L
L
E
R |
| ... Brevet professionnel (BP), Brevet d'enseignement industriel, Brevet d'enseignement commercial, Brevet d'enseignement agricole, Brevet de maîtrise, Certificat de fin de stage de la FPA 2è degré, Brevet d'enseignement hôtelier (BEH), Brevet d'enseignement social (BES), Brevet d'agent technique agricole (BATA) | 3 | |
| ... Baccalauréat de technicien (séries F, G ou H), Brevet de technicien (BT, BTA), Brevet d'une école nationale professionnelle (ENP) ou d'un lycée technique d'Etat, Brevet supérieur d'enseignement commercial (BSEC), capacité en droit | 4 | EN |
| ... Baccalauréat d'enseignement général (sauf séries F, G, H), Baccalauréat technique (série T), Brevet supérieur, Certificat de fin d'étude secondaires (CFES) sauf titulaires d'un diplôme technique ou professionnel | 5 | Q 162 |
| ... BTS/IUT/DEUG | 6 | |
| ... Licence, maîtrise, doctorat, grande école, etc | 7 | |

Q.161 Quel est le dernier type d'établissement scolaire et la dernière classe que vous avez fréquentés ? *(lycée agricole, technique, collège, ...)*

Dernier établissement

G.15 G.16

Dernière classe

G.17 G.18

Q.162 Parlez-vous une langue étrangère ?

- | | | |
|---------------------------------------------------------|---|------|
| ... OUI, je parle couramment une langue étrangère | 1 | G.19 |
| ... OUI, j'en connais assez pour me débrouiller | 2 | |
| ... NON, je ne connais aucune langue étrangère | 3 | |

Passer à Q.164

Q.163 Quelle(s) langue(s) étrangère(s) connaissez-vous en distinguant celles dont vous avez des rudiments de celles dont vous avez une pratique courante ?
(lire ligne après ligne)

	<u>Je me débrouille</u>	<u>Pratique courante</u>	Ne parle pas	
... anglais	1	2	3	<u>G.20</u>
... allemand	1	2	3	<u>G.21</u>
... espagnol	1	2	3	<u>G.22</u>
... italien	1	2	3	<u>G.23</u>
... portugais	1	2	3	<u>G.24</u>
... autre(s) (à préciser en clair)	1	2		<u>G.25</u>

Q.163 bis - Précisez :

Q.164 Au cours de votre carrière professionnelle, avez-vous suivi un stage ou une formation pour adulte sanctionné(e) ou non par un diplôme ?

... OUI.....	1	<u>G.26</u>
... NON, jamais	2	

Passer à Q.166

Q.164 bis Quelle(s) formation(s) avez-vous suivi ? (multiple possible)

... l'attestation de capacité à être transporteur de marchandises	1	<u>G.27</u>
... l'attestation de capacité à être transporteur de voyageurs	2	
... un stage de transport de matières dangereuses (APTH).....	3	
... un stage de conduite sur la neige ou la glace	4	
... une formation en mécanique	5	
... autre stage ou formation	6	

Q. 164 ter - Précisez :

G.28

Q. 165 La dernière formation que vous avez suivi était-elle une formation de longue durée (> 9 mois)?

... OUI	1	<u>G.29</u>
... NON	2	

Q.165 bis - Quelle était la durée (en jours)de ce stage ou de cette formation ?

... Nombre de journées de stage jours

G.30-32

Q.166 De combien de personnes se compose votre foyer, y compris vous-même ? personnes G.33

Q.167 Quel est votre lien avec le chef de famille ?

... moi-même	1	G.34
... son conjoint	2	
... son enfant	3	
... autre	4	

Q.168 Quelle est votre situation de famille ?

... marié ou vivant maritalement	1	G.35
... célibataire	2	
... veuf, divorcé ou séparé et vivant seul.....	3	

Passer à Q.171

Q.169 Quelle est la profession actuelle de votre conjoint ?
 Profession actuelle du conjoint en clair, puis entourer l'item correspondant :

<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; position: relative;"> <div style="position: absolute; top: 5px; left: 5px; font-size: small;">Nbre de salariés</div> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 20px; margin: 10px auto;"></div> </div>	Précisez le nombre de salariés	Agriculteur exploitant	Y	G.36	
	Artisan	X	Commerçant	0	
	Chef d'entreprise	1	Cadre et prof. intellectuelles supérieures ...	2	
	Contremaître, agent de maîtrise	3	Autre profession intermédiaire	4	
	Employé	5	Ouvrier qualifié	6	
	Ouvrier non qualifié	7	Ouvrier agricole	8	
	Divers	9	Travaille avec son conjoint (aide familial)	Y	G.37
	N'a jamais travaillé	X	Ne sait pas	0	
	Inactif (Etudiant, retraité, mère au foyer, invalides, ...)	1	Demandeur 1er emploi	2	
	Demandeur emploi ayant déjà travaillé (dans ce cas coder le dernier emploi selon les CS ci-dessus)	3			

Passer à Q.171

Q.170 Exerce-t-il son activité dans la même entreprise que vous ?

... OUI	1	G.39
... NON	2	

Q.171 Avez-vous des enfants ?

... OUI 1 G.40
 .. NON 2
 Passer à Q.172

Q. 171 bis- Combien ont ...

... moins de 12 ans ? enfants < 12 ans G.41

... entre 12 et 17 ans ? enfants de 12 à 17ans G.42

... 18 ans ou plus ? enfants ≥ 18 ans G.43

Q.172 Quelle est votre année de naissance ? (en clair)

19..... G.44-45

Q.173 Au cours de votre carrière, vous est-il arrivé d'avoir un accident de la circulation entraînant des dommages corporels, en conduisant un poids lourds ?
 (dommages corporels sur lui-même ou un autre usager de la route)

... OUI 1 G.46
 ... NON 2
 Passer à Q.175

Q.173bis Combien de fois avez-vous eu un accident de la circulation avec dommages corporels en conduisant un poids lourds ...

... au cours de votre carrière professionnelle ?..... G.47-48

... au cours des douze derniers mois ?..... G.49-50

Q.174 Comment est arrivé le dernier accident de la circulation ayant entraîné des dommages corporels ?
 Ecrire en reprenant les termes de l'enquête.

G.51
 G.52

Q.175 En dehors des accidents de la circulation, avez-vous été victime d'accidents du travail ayant entraîné un "arrêt de travail" d'un jour complet en sus du jour de l'accident ?

... OUI	1	G.53
... NON	2	

Passer à Instructions enquêteur

Q.175 bis Combien de fois avez-vous eu un accident du travail ayant entraîné un "arrêt de travail" d'un jour complet en sus du jour de l'accident ?

... au cours de votre carrière professionnelle ?.....		G.54-55
... au cours des douze derniers mois ?.....		G.56-57

Q.176 Comment est arrivé le dernier accident du travail (hors accident de la circulation) ?
Ecrire en reprenant les termes de l'enquêté.

G.58

G.59

INSTRUCTIONS ENQUETEUR :

Donner le carnet-temps après avoir rempli le numéro identifiant de l'interviewé.
Lui rappeler qu'il doit commencer à le remplir le lundi à 0 heures (sauf si congés).
Noter ci-dessous le jour et l'heure de rendez-vous pour venir reprendre le carnet -temps.

**DATE DU
RENDEZ-VOUS**

HEURE :

Si la personne n'appartient pas à l'enquête Boule de Neige : poser la Q.177.

Q.177 Connaissez-vous dans votre entourage un conducteur professionnel, de poids-lourds ou d'autocars, qui exercerait ce métier depuis moins de trois ans dans une autre entreprise que la vôtre, et qui serait susceptible d'accepter cette enquête ainsi que vous le faites ?

... OUI	1	G.60
... NON	2	

Fin du Questionnaire 1ère visite
Remercier l'enquêté pour sa collaboration

Noter sur le "Document Boule de Neige" à deux volets ou diptyque :

- le nom de cette personne,
- son adresse, le plus précisément possible,
- son numéro de téléphone.

Fin du Questionnaire 1ère visite
Remercier l'enquêté pour sa collaboration

10 11

DATE : jour 12 mois 15 jour de la semaine : 16
(si jour de repos, remplir quand même les lignes 6 et 7 "repos chez soi")

MATIN

Heure : 0h 30 1h 30 2h 30 3h 30 4h 30 5h 30 6h 30 7h 30 8h 30 9h 30 10h 30 11h 30 12h

Table with columns for activities (Conduite, Astreinte embarquée, Manutention, etc.) and rows for time slots (01-48). Rows include TRAVAIL VEHICULE ROULANT, TRAVAIL VEHICULE ARRETE, REPOS EN VOYAGE, and REPOS CHEZ SOI.

SOIR

Heure : 12h 30 13h 30 14h 30 15h 30 16h 30 17h 30 18h 30 19h 30 20h 30 21h 30 22h 30 23h 30 24h

Table with columns for activities (Conduite, Astreinte embarquée, Manutention, etc.) and rows for time slots (49-96). Rows include TRAVAIL VEHICULE ROULANT, TRAVAIL VEHICULE ARRETE, REPOS EN VOYAGE, and REPOS CHEZ SOI.

BILAN DE LA JOURNEE :

1/

Kilométrage total parcouru

Empty box for Kilométrage total parcouru

2/

Nombre d'opérations de :

Form for Number of operations: - chargement(s)....., - déchargement(s)....., - accrochage(s) décrochage(s)....., de remorque(s)

3/

Le travail décrit aujourd'hui est-il effectué dans le cadre

Form for work type: ... d'un transport international de longue distance..., ... d'un transport national de longue distance..., ... ni l'un ni l'autre.....

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE
2, Av. Gal Malleret-Joinville, B.P.34,
94114 ARCUEIL CEDEX

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE
ET DES ETUDES ECONOMIQUES
18, Bd Adolphe Pinard,
75675 PARIS CEDEX 14

Identifiant:				
	Région			
FICHE	RG	NUMFA		3-9 | 8 | H.10

Nom de l'enquêteur: _____

Numéro de l'enquêteur: _____ H.11-13

Date de l'interview :1993 H.14-17

" QUESTIONNAIRE PL 2ème VISITE "

(Vérification du remplissage du carnet-temps)

**SALARIES ET TRAVAILLEURS INDEPENDANTS FAISANT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN
CONDUISANT UN VEHICULE DE PLUS DE 3,5 TONNES DE PTAC.**

Carnet 1 semaine

Q.1 Durant la période pendant laquelle vous avez rempli le carnet temps, avez-vous travaillé au moins 3 jours ?

... OUI 1 H.18
... NON 2

*Renégocier le remplissage du carnet de temps
durant une semaine du Lundi au Dimanche.
Si refus, stop questionnaire*

Carnet 2 semaines

Q.2 Durant la période pendant laquelle vous avez rempli le carnet-temps, avez-vous travaillé au moins 5 jours (carnets deux semaines) ?

... OUI 1 H.19
... NON 2

*Renégocier le remplissage du carnet de temps
durant une semaine du Lundi au Dimanche.
Si refus, stop questionnaire*

Q.3 Y a-t-il eu renégociation d'un nouveau carnet ?

... OUI Y
... NON X

Rendez-vous confirmé le:

Rendez-vous reporté le:

Q.4 Durant la période de remplissage du carnet avez-vous eu des congés maladie ?

... OUI 1 H.20

... NON 2

Passer à Q.6

Q.5 Pendant combien de jours ? jours H.21

Q.6 Durant la période de remplissage du carnet, avez-vous eu des journées de repos supplémentaires (en plus de celles prises habituellement) et/ou entrant dans le décompte de vos congés annuels?

... OUI 1 H.22

... NON 2

Passer à Q.8

Q.7 Pendant combien de jours ? jours H.23

Q.8 - Durant la période pendant laquelle vous avez rempli le carnet-temps, avez-vous conduit un seul ou plusieurs camions ?

- un seul 1 **Passer à Q. 10** H.24

- plusieurs 2 **Passer à Q. 13**

- n'a pas conduit 3

Q.9 Pourquoi ? H.25

Stop questionnaire

Q.10- Est-ce celui que vous conduisez habituellement ?

Passer à Q.13

- OUI..... 1 H.26

- NON..... 2

Q.11 - Le camion que vous avez conduit est-il...

... un camion porteur..... 1 H.27

... un tracteur routier..... 2

... ou un porteur + remorque..... 3

Q.12 - En vous aidant de cette liste, dites-moi la lettre qui correspond au type de véhicule que vous avez conduit. *Présenter liste*

H.28

(si "autre", préciser :)

Q.13 - Durant cette période, avez-vous été amené à rouler à vide ?

- OUI..... 1 H.29

- NON..... 2

Passer à Q.16

Q.14 - Avez-vous fait un nombre de kilomètres "à vide" équivalent, supérieur ou inférieur que lors des autres semaines ou quinzaines de la même saison ?

- ... Kilométrage à vide SUPERIEUR 1 H.30
- ... Kilométrage à vide EQUIVALENT 2
- ... Kilométrage à vide INFERIEUR 3

Q.15 - Parmi ces pourcentages (*présenter liste*) dans quelle tranche se situe la proportion des déplacements à vide par rapport au total des kilomètres parcourus ?

- 10 % ou moins	1
- Entre 11% et 20%..	2
- Entre 21% et 30%..	3
- Entre 31% et 40%..	4
- Plus de 40%.....	5

H.31

col 32 à 33 vierges

Q.16 - Avez-vous toujours été seul embarqué à conduire ?

- OUI..... 1 H.34
- NON..... 2

Q.17 - Combien de jours de travail avez vous été 2 à conduire ?

 jours

H.35-36

Q.18 - La semaine ou la quinzaine que vous avez décrite dans le carnet-temps est-elle, par rapport à une autre semaine ou quinzaine de la même période ou saison

(*présenter liste*) "beaucoup plus faible", "un peu plus faible", "équivalente", "un peu plus forte" ou "beaucoup plus forte"

en ce qui concerne (*nommer chacun des items ligne après ligne*) "le kilométrage", "le nombre d'opérations de transport", "les durées d'attente", "la durée totale de travail" ?

(*je vous demande de bien vouloir comparez ce que vous avez fait au cours de la semaine ou la quinzaine durant laquelle vous avez rempli le carnet au travail que vous faites les autres semaines ou quinzaines de la même période ou saison*)

	Beaucoup plus faible	Un peu plus faible	Equivalente	Un peu plus forte	Beaucoup plus forte	
Kilométrage de la semaine ou de la quinzaine	1	2	3	4	5	<u>H.37</u>
Nombre des opérations de transport (c.à.d de la prise en charge à la livraison, ou nombre de livraisons et d'enlevages)	1	2	3	4	5	<u>H.38</u>
Durée des attentes de la semaine ou de la quinzaine	1	2	3	4	5	<u>H.39</u>
Durée totale de travail de la semaine ou de la quinzaine	1	2	3	4	5	<u>H.40</u>

col 41 à 51 vierges

Q.19 - Si vous considérez votre travail au cours de l'année, dans le même emploi la quinzaine la semaine décrite dans le carnet aurait-elle été "très comparable", "assez comparable", "assez différente" ou "très différente" si vous aviez participé à l'enquête six mois auparavant ?

- ... très comparable 1 H.52
- ... assez comparable 2
- ... assez différente..... 3
- ... très différente..... 4
- ... nsp..... 5
- ... non concerné, vient de commencer ce type d'emploi 6

Q.20- Au moment où vous avez commencé à remplir le carnet-temps, aviez-vous une idée à peu près claire du travail que vous auriez à faire ...
(lire tous les items et cocher 1 seule réponse)

... pour toute la première semaine.....	(OUI cocher 1 et passer en Q.21)	1	<u>H.53</u>
... pour trois jours de la 1ère semaine.....	(OUI cocher 2 et passer en Q.21)	2	
... pour deux jours de la 1ère semaine.....	(OUI cocher 3 et passer en Q.21)	3	
... pour un jour de la 1ère semaine.....	(OUI cocher 4 et passer en Q.21)	4	
... je n'avais aucune idée du travail que j'aurais à faire.....		5	

Q.21 - Au moment où vous avez commencé à remplir le carnet-temps, votre patron ou votre chef vous avait-il donné un planning assez précis du travail que vous auriez à faire...
(lire tous les items et cocher 1 seule réponse)

... pour toute la première semaine.....	(OUI cocher 1 et passer en Q.22)	1	<u>H.54</u>
... pour les trois premiers jours de la 1ère semaine.....	(OUI cocher 2 et passer en Q.22)	2	
... pour les deux premiers jours de la 1ère semaine.....	(OUI cocher 3 et passer en Q.22)	3	
... pour le premier jour de la 1ère semaine.....	(OUI cocher 4 et passer en Q.22)	4	
... les ordres je les ai lorsque je commence le travail.....		5	

Q.22 - Concernant votre activité professionnelle, la semaine/quinzaine durant laquelle vous avez rempli le carnet s'est-elle déroulée ...

- ... à peu près selon l'idée que vous vous en étiez faite au début de la période..... 1 H.55
- ... de façon très différente de l'idée que vous vous en faisiez au début de la période.... 2

Q.23 - S'est-elle plutôt mieux déroulée ou plutôt plus mal déroulée que ce que vous envisagiez ?

- ... ça s'est plutôt mieux déroulé que ce que je pensais au départ 1 H.56
- ... ça s'est plutôt plus mal déroulé que ce que j'envisageais au début 2

Q.24 - Au cours de votre carrière, vous est-il arrivé, au volant de votre camion, d'avoir du mal à tenir les yeux ouverts pour faire ou pour terminer un trajet ...

- OUI..... 1 H.57
- NON..... 2

Passer à Q.26

Q.25 - La dernière fois que cela vous est arrivé était-ce ...
(énoncer les 4 possibilités et noter la plus proche dans le temps)

- ... au cours de la période de remplissage du carnet-temps 1 H.58
- ... au cours des six derniers mois de travail 2
- ... au cours de la dernière année de travail 3
- ... ou à un autre moment 4

Q.25bis: Il y a combien de temps ? ans	
------------------------------------	-----------	--

60	

Q.26 - Au cours de votre carrière, vous est-il arrivé, au volant de votre camion d'avoir un très court moment d'absence ou de somnolence ?

- OUI..... 1 H.61
- NON..... 2

Passer à Q.28

Q.27 - Pour la dernière fois, cela vous est-il arrivé était-ce ...
(énoncer les trois possibilités et noter la plus proche dans le temps) ...

- ... au cours de la période de remplissage du carnet-temps 1 H.62
- ... au cours des six derniers mois de travail 2
- ... au cours de la dernière année de travail 3
- ... ou à un autre moment 4

Q.27bis: Il y a combien de temps ? ans	
------------------------------------	-----------	--

64	

Q.28 - Quels moyens utilisez-vous pour éviter que le sommeil ne vous gagne ?

Décrire :	
-----------	--

H.65

H.66

Q.29 - Durant la période de remplissage du carnet avez-vous fumé du tabac ?

- OUI..... 1 H.67
- NON..... 2

Passer à Q.31

- Q. 30 Combien avez-vous fumé de cigarettes (ou de tabac équivalent à des cigarettes) par jour ?
- ... moins de 10 cigarettes par jour 1 H.68
 - ... de 10 à 19 cigarettes par jour 2
 - ... de 20 à 29 cigarettes par jour 3
 - ... de 30 à 39 cigarettes par jour 4
 - ... 40 cigarettes ou plus par jour 5

- Q.31- Durant la période de remplissage du carnet, avez-vous été amené à laisser votre camion dans une ville éloignée de votre dépôt et à faire un aller-retour à votre domicile par d'autres moyens tels que le train, le stop ou avec un collègue, pour reprendre votre camion ultérieurement ?
- OUI..... 1 H.69
- NON..... 2
- Passer à 35

- Q.32 - A quelle distance de votre domicile avez-vous laissé votre camion ?
- Km
- H.70-73

repro 1 à 9

0

J.10

- Q.33 - Quel moyen avez-vous utilisé ...
- (un seul pour l'aller) a)...pour aller de votre camion à votre domicile ?
- Train..... 1 J.11
 - avion..... 2
 - camion..... 3
 - autocar..... 4
 - auto..... 5
- (un seul pour le retour) b)... pour revenir de votre domicile jusqu'à votre camion ?
- Train..... 1 J.12
 - avion..... 2
 - camion..... 3
 - autocar..... 4
 - auto..... 5

- Q.34 Quel temps vous a-t-il fallu ...
- (il faut intégrer dans ce temps, au trajet avion ou train, par exemple, le temps domicile-gare ou aéroport, camion-gare ou aéroport)
- a)...pour aller de votre camion à votre domicile ?
- | | |
|--------|---------|
| heures | minutes |
| heures | minutes |
- J.13-16
- b)... pour revenir de votre domicile jusqu'à votre camion ?
- J.17-20

35

APRES AVOIR VERIFIE LE BON REMPLISSAGE DU CARNET-TEMPS SELON LES INSTRUCTIONS, REMETTRE LE CATALOGUE AVEC LA FICHE-REPONSE CADEAU

FICHE CADEAU (enveloppe T)

Merci d' avoir participé activement à cette étude et de nous avoir consacré du temps.
Nous sommes heureux de vous proposer cette liste de cadeaux où vous pourrez choisir le vôtre.

1 - Cochez la case correspondante à votre choix :

- a - Duvet
- b - Organisateur électronique
- c - Lampe de voyage
- d - Niveau électronique
- e - Sac de voyage

2 - Veuillez indiquer vos coordonnées (pour l'envoi de votre cadeau)

Nom :Prénom :

RueNuméro :

Code PostalCommune.....

Téléphone

3 - Les chercheurs de l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur sécurité), qui ont conçu cette enquête, seront amenés à approfondir un certain nombre de thèmes relatifs à votre profession.

A cette fin, accepteriez -vous d'être interviewé dans quelques mois, par l'un de nos collègues *?

OUI NON

N° de fiche cadeau

Région

* Si vous refusez d'être recontacté à nouveau vos coordonnées seront détruites dès que votre cadeau sera envoyé.

Si vous acceptez d'être interviewé, vos coordonnées seront conservées dans le but exclusif d'une étude sur votre profession.

ENQUETE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE POIDS-LOURDS ET D'AUTOCARS

DOCUMENT BOULE DE NEIGE

- 1 - Quelles sont les coordonnées du conducteur ayant moins de 3 ans d'ancienneté dans le métier de conducteur ?

Nom et prénom

n°..... voie ou lieu-dit

commune

ville

département.....

téléphone.....

Document n° :

1	2
---	---

ENQUETE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE POIDS-LOURDS ET D'AUTOCARS

DOCUMENT BOULE DE NEIGE (suite)

2 - Pour retrouver le conducteur "boule de neige" à l'adresse indiquée à la 1^{ère} page de ce document, le dossier a-t-il été transmis à un enquêteur différent de celui qui a effectué la première recherche concernant ce conducteur ?

Oui..... 1 3
 Non..... 2 → Aller en 5

3 - Le dossier a-t-il été transmis à une direction régionale INSEE différente de celle où a été effectuée la première recherche concernant ce conducteur ?

Oui..... 1 4
 Non..... 2 → Aller en 5

4 - Quelle est cette nouvelle direction régionale ? (en clair)

.....
6

5 - Dans quel département habite le conducteur ? (en clair)

.....
8

6 - Quelle est la taille de la commune où habite le conducteur ?

... commune rurale 1 9
 ... commune urbaine de moins de 20 000 habitants 2
 ... commune urbaine de 20 000 à 100 000 habitants 3
 ... commune urbaine de plus de 100 000 habitants 4

7- Noter les numéros de l'identifiant et le nom du dernier enquêteur:

C'est l'identifiant qui sera à **reporter sur tous les autres documents d'enquête** (questionnaire champ, questionnaire 1^{ère} visite, carnet-temps, questionnaire 2^{ème} visite).

Identifiant:

9

FICHE

Région

--	--

RG

N° de la nouvelle région
s'il y a eu changement

--	--	--	--	--

NUMFA

Ce numéro est le même que celui du conducteur
tiré par l'INSEE et qui est à l'origine de ce contact.

10-16

Nom de l'enquêteur:

COMPTE-RENDU GENERAL "BOULE DE NEIGE"

1 - Déroulement de l'enquête :

- Conducteur non trouvé.....	1		<u>17</u>
- Conducteur trouvé mais refus de l'enquête.....	2		
- Conducteur trouvé mais hors champ; l'enquête se termine après le "questionnaire champ"	3	Aller en 4	
- Conducteur trouvé; il appartient au champ de l'enquête, mais celle-ci se termine après le "questionnaire champ" pour une raison quelconque	4		
- "Questionnaire 1 ^{ère} visite" rempli et deuxième visite non effectuée	5		
- Deuxième visite effectuée et "carnet-temps" non rempli.....	6	→ Aller en 2	
- Deuxième visite effectuée et "carnet-temps" très mal rempli, donc inexploitable	7	→ Aller en 3	
- Deuxième visite effectuée, "carnet-temps" et "questionnaire 2 ^{ème} visite" remplis	8	→ Aller en 3	

2 - Pour quelles raisons le carnet n'a -t-il pas été rempli ? 18

3 - Le catalogue de cadeaux a-il été présenté et l'enveloppe T remise?

Oui.....	1		<u>19</u>
Non.....	2		

4 - Voudriez-vous inscrire vos commentaires concernant le déroulement de cette enquête ? :

<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 40px; height: 20px;"></td><td style="width: 40px; height: 20px;"></td></tr></table>				<u>20-21</u>