

Les dossiers

Dossier 1

Enquête sur les conditions de travail des conducteurs « étrangers » en France

Dans le cadre du dispositif d'observation des conditions de travail des conducteurs routiers, le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a fait réaliser une enquête en juillet 2004 auprès de 2 900 conducteurs routiers, employés par des entreprises européennes établies dans sept États membres de l'Union Européenne (Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Italie, Espagne, Portugal). Les conducteurs routiers, travaillant dans ces entreprises étrangères, effectuent des transports pour compte d'autrui et circulent sur le réseau français¹.

Le conducteur routier « étranger » type issu de l'enquête est un homme de 42 ans, de même nationalité que celle de son entreprise. Il a une ancienneté de seize ans en tant que conducteur routier et de sept ans dans l'entreprise. Il est salarié dans une entreprise de taille moyenne (entre 10 et 50 salariés). Il est en transit une fois sur deux et une fois sur dix en train de faire du cabotage. Il parcourt 690 kilomètres par jour et 3 550 par semaine. Il conduit 9 heures par jour et passe deux nuits sur trois hors de son domicile. Il travaille 58 heures par semaine. Dans une journée, il passe 83 % de son temps au volant, et le reste à attendre le chargement ou déchargement ou à effectuer des tâches annexes. Il perçoit un salaire mensuel de 1 660 euros, qui représente deux tiers de sa rétribution totale. Il touche des primes et des majorations qui concernent plus souvent le travail du dimanche et des jours fériés que les heures supplémentaires ou le travail de nuit. Il reçoit également des frais de route qui s'ajoutent à sa rétribution et en représentent plus du quart.

Dans cette étude, on appelle conducteurs « étrangers », quelle que soit leur nationalité, les conducteurs routiers de marchandises, employés par des entreprises de transport européennes et circulant sur le territoire français. Ces entreprises sont établies dans un des sept États suivants de l'Union européenne : Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Italie, Belgique, Espagne et Portugal.

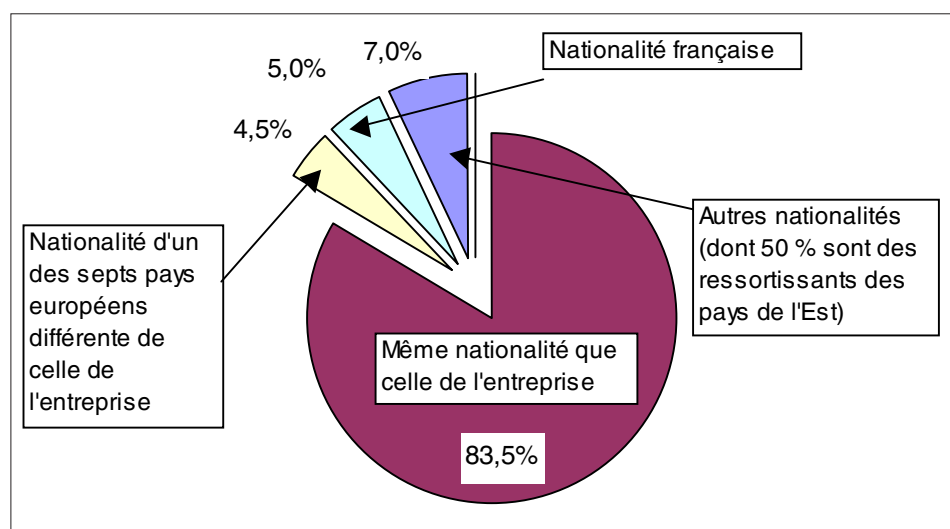
1 - Caractéristiques des conducteurs «étrangers» en France

8 conducteurs sur 10 sont de même nationalité que celle de leur entreprise

83,5 % des conducteurs interrogés sont des «nationaux» (de nationalité identique à celle de leur entreprise), 4,5 % sont des ressortissants d'un des sept pays concernés travaillant pour une entreprise d'une nationalité différente de la leur, 5 % sont français et 7 %, dits « d'autres nationalités », ne sont ni français, ni ressortissants d'un des sept pays de l'enquête. La moitié de ces derniers viennent des pays de l'Europe de l'Est, un sur six des pays de l'Union européenne (Autriche, Danemark, Grèce et Irlande), un sur dix des pays du Maghreb et un sur dix des pays d'Amérique du Sud. Parmi les conducteurs des pays de l'Europe de l'Est, la moitié est de nationalité roumaine, l'autre moitié est de nationalité polonaise, bulgare ou russe.

¹ On ne dispose pas d'enquête similaire pour les conducteurs français opérant à l'international, ce qui empêche toute comparaison.

Graphique 1
Répartition des conducteurs «étrangers» selon la nationalité de leur entreprise



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

L'Allemagne et le Portugal ont le plus fort taux d'employés nationaux - près de 90 %. Dans six des sept pays de l'enquête, cette proportion s'élève à plus de 80 %.

L'Espagne fait exception puisqu'elle n'emploie que 76 % de nationaux. Elle fait appel à 7,5 % de Portugais et à 12 % de conducteurs d'«autres nationalités », provenant pour 52 % d'Europe de l'Est, 29 % d'Amérique du Sud et 10 % du Maghreb.

Les entreprises italiennes, qui emploient 80 % de nationaux, font appel aux conducteurs d'« autres nationalités » à hauteur de 17 %, ce qui est la plus forte proportion observée dans l'enquête. Ils proviennent pour les deux tiers d'Europe de l'Est (surtout des conducteurs roumains) et pour 20 % du Maghreb. Ce type d'embauche transnationale est plus faible dans les autres pays.

La moitié des conducteurs français est employée par des entreprises belges, 14 % par des entreprises espagnoles et 11 % par des entreprises allemandes.

Les conducteurs sont expérimentés mais se caractérisent par des disparités importantes en matière de diplôme

L'âge moyen des conducteurs « étrangers » est de 42 ans, leur ancienneté moyenne est de seize ans en tant que conducteur routier et de sept ans dans l'entreprise.

Près de la moitié des conducteurs a un diplôme professionnel de transporteur routier, autre que le permis de conduire, avec toutefois de fortes disparités en fonction de la nationalité de l'employeur. La proportion des conducteurs diplômés est de 72 % aux Pays-Bas contre à peine 30 % en Espagne, Italie, Portugal et Belgique.

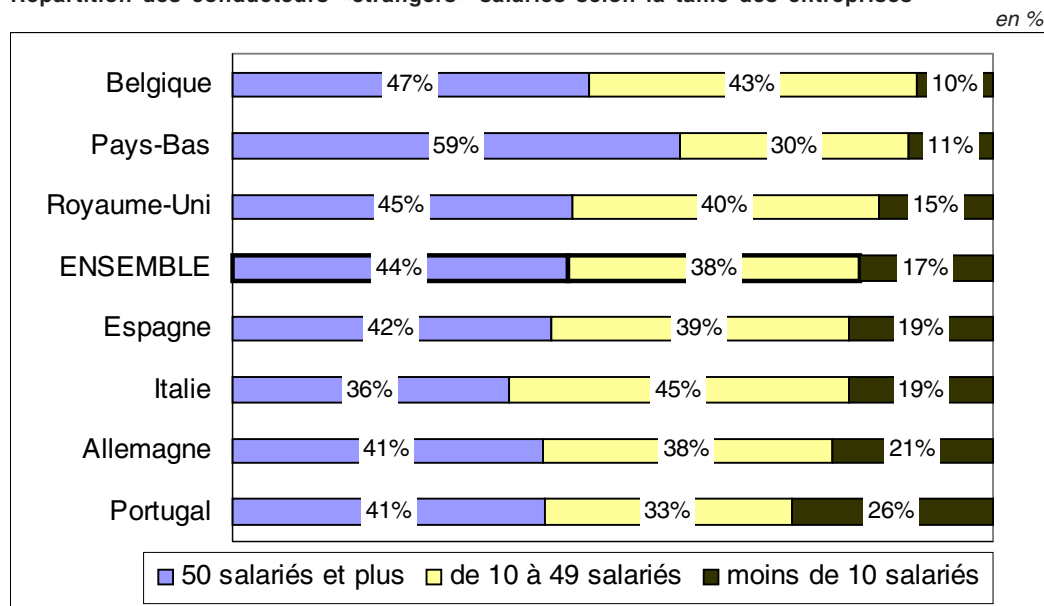
Les femmes sont très peu présentes dans cette activité : 0,4 % des personnes interrogées.

Près d'un conducteur sur deux est employé dans une entreprise de plus de 50 salariés

92 % des conducteurs «étrangers» sont salariés. Cette proportion varie de 87 % en Espagne à 95 % aux Pays-Bas. Les autres conducteurs, soit 8 % des conducteurs, sont indépendants et sous-traitent avec un seul transporteur dans 60 % des cas.

Près de 83 % des conducteurs salariés travaillent dans des entreprises de 10 salariés et plus, dont 44 % dans une entreprise de 50 salariés ou plus. Le reste, soit 17 % des conducteurs, travaille dans des entreprises de moins de 10 salariés. Une répartition analogue se retrouve quelle que soit la nationalité du pavillon avec toutefois quelques différences : 74 % des conducteurs travaillent dans une entreprise portugaise de 10 salariés ou plus; ce taux atteint 89 % pour les Pays-Bas et la Belgique.

Graphique 2
Répartition des conducteurs «étrangers» salariés selon la taille des entreprises



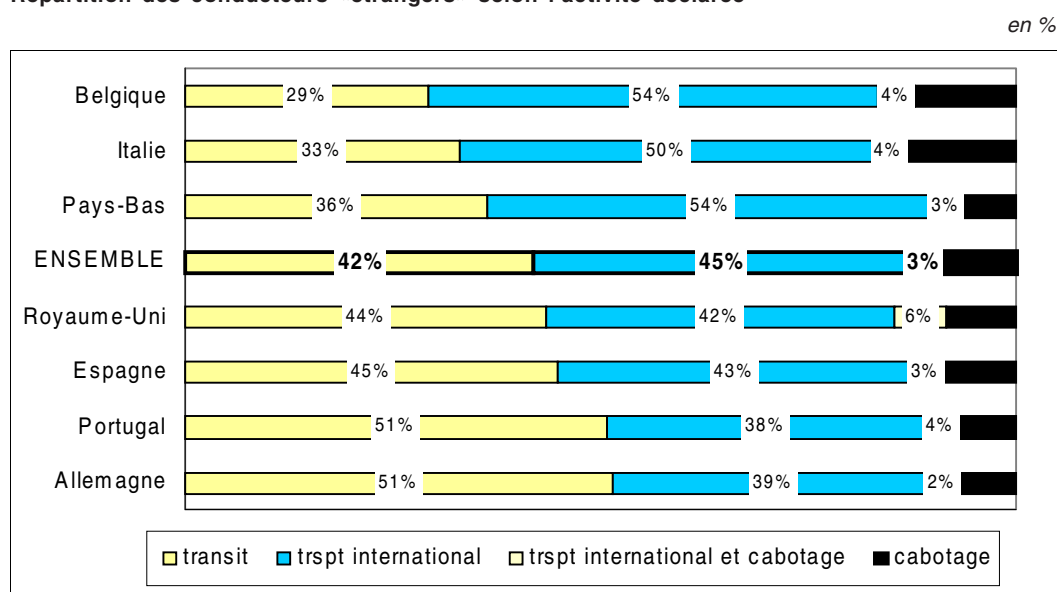
Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

2 – Les activités des conducteurs «étrangers» en France

Le transit : surtout les entreprises allemandes et portugaises

42 % des conducteurs routiers «étrangers» circulant en France sont en simple transit, c'est à dire qu'ils n'effectuent aucun chargement ni déchargement en France. Plus de 50 % des conducteurs des entreprises allemandes et portugaises sont dans ce cas. Viennent ensuite ceux des entreprises britanniques (44 %) et espagnoles (45 %). Enfin, les conducteurs des entreprises belges ne transitent en France que dans 29 % des cas.

Graphique 3
Répartition des conducteurs «étrangers» selon l'activité déclarée



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

Le transport international : les entreprises belges et hollandaises

Hors transit, les déplacements des conducteurs «étrangers» se répartissent en transport international et en cabotage. Ces deux activités peuvent aussi être associées, ce qui permet d'optimiser les déplacements.

Le transport international, ou import-export, désigne un transfert de marchandises vers la France ou en provenance de la France. Le cabotage désigne un chargement ou déchargement en France d'une même marchandise. Légal depuis 1998, il est réglementé et doit être temporaire.

Le transport international, hors cabotage, est l'activité de 45 % des conducteurs. Cette proportion est variable selon les pays, de 38 % au Portugal à 54 % en Belgique et aux Pays-Bas.

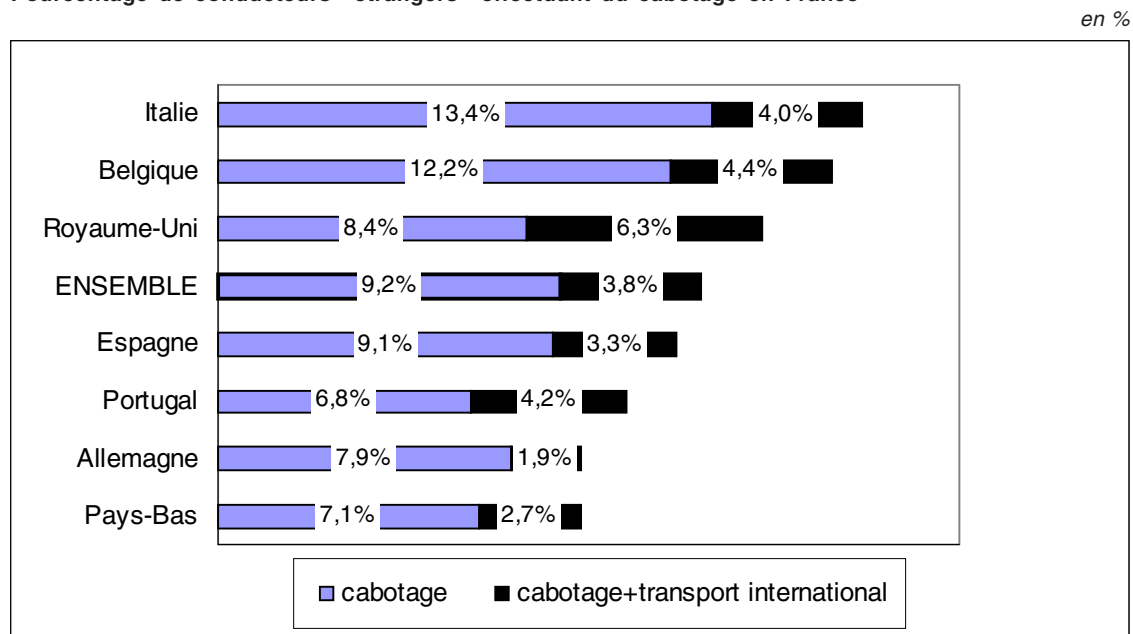
Le cabotage : les entreprises belges et italiennes

Le cabotage par des transporteurs non résidents reste encore marginal sur le territoire français, bien que plus développé que dans les autres pays de l'Union européenne. Toutefois, en 2004, sur l'ensemble des conducteurs des sept pays concernés par l'enquête, 10 % font du cabotage seul, et 3 % du cabotage associé à une activité de transport international.

Les entreprises qui réalisent le plus de cabotage sur le territoire français sont celles des pays limitrophes de la France. La part du cabotage est la plus élevée dans les entreprises italiennes et belges (16 % environ des conducteurs). Les entreprises portugaises et espagnoles interviennent moins sur le marché intérieur français où le cabotage n'est déclaré que respectivement par 12 % et 11 % des conducteurs.

Pour chacun des pays concernés par l'enquête, quelques conducteurs font à la fois du cabotage et du transport international. Cette double activité, peu pratiquée par le pavillon allemand, est plus fréquente sous les pavillons du Royaume-Uni ou de la Belgique.

Graphique 4
Pourcentage de conducteurs «étrangers» effectuant du cabotage en France



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

3 – Les conditions de travail des conducteurs «étrangers» en France

Kilométrage moyen journalier : 690 kilomètres

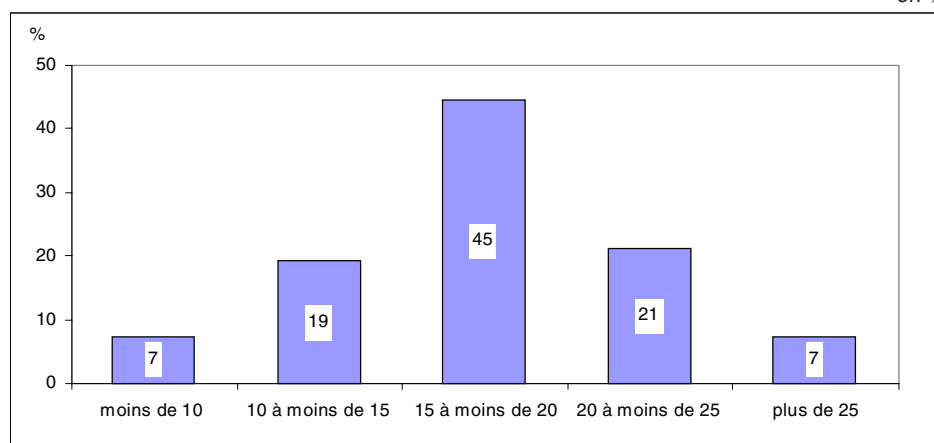
Les conducteurs «étrangers» parcourent en moyenne 690 kilomètres par jour et 3 550 kilomètres au cours d'une semaine. Les différences sont faibles selon les nationalités des entreprises. Toutefois, on observe un parcours moyen plus élevé pour les conducteurs espagnols et portugais.

Dans 10 % des cas, les trajets se font avec un autre conducteur. Les conducteurs portugais effectuent des déplacements en double équipage deux fois plus souvent que l'ensemble des conducteurs. Le kilométrage moyen journalier parcouru est alors de 720 kilomètres.

Près de 2/3 des nuits hors du domicile

D'après la définition française, sont «grands routiers» les conducteurs s'absentant 6 nuits ou plus par mois. Les conducteurs «étrangers» en France passent en moyenne 18 nuits par mois hors de leur domicile et dorment pratiquement toujours dans leur cabine. Parmi ces derniers, 7 % dépassent même 25 nuits par mois hors de leur domicile. Ce nombre extrêmement élevé de découchers est une des caractéristiques principales des conditions de travail de ces conducteurs. Ce sont donc tous de «très grands routiers».

Graphique 5
Répartition des conducteurs «étrangers» selon le nombre de découchers par mois
en %



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

Ce nombre varie peu selon la nationalité des entreprises. Il atteint 20 nuits en moyenne au Portugal et en Espagne, pays qui font relativement plus de transit, et 17 nuits en Belgique, Allemagne et Italie. Le nombre de découchers reste pratiquement identique quel que soit le type d'activité effectué en France (cabotage, transit, transport international).

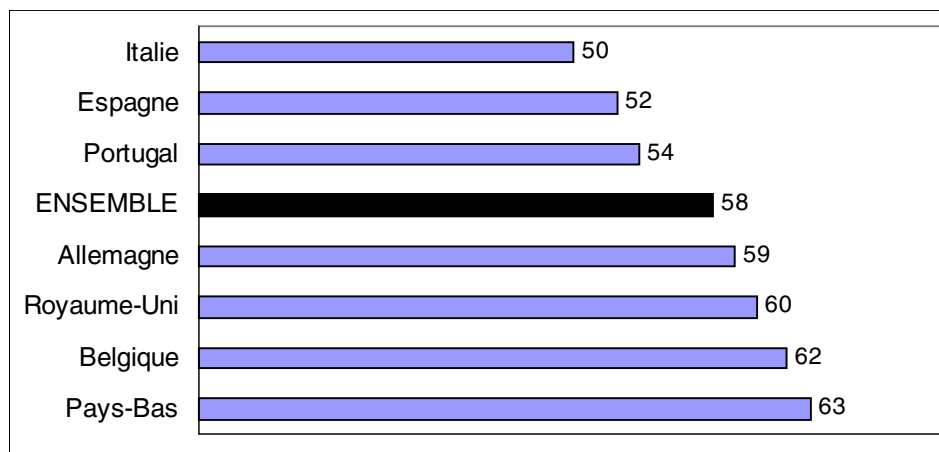
Durée moyenne hebdomadaire de travail des conducteurs «étrangers» en France : 58 heures

La notion de temps de travail est extrêmement hétérogène en Europe. Des règlements différents existent dans chacun des pays, et parfois même à l'intérieur des pays. En 2004, il n'existait pas de réglementation commune européenne, pour le temps de travail des conducteurs routiers en Europe.

La durée moyenne hebdomadaire de travail déclarée par les conducteurs routiers «étrangers» est de 58 heures qu'ils soient artisans ou salariés. Elle dépasse 65 heures pour un quart d'entre eux.

C'est dans ce domaine que les disparités selon la nationalité des entreprises sont les plus importantes. La durée de travail hebdomadaire moyenne varie de 50 heures en Italie à 63 heures aux Pays-bas. Les conducteurs déclarent des durées de travail plus courtes dans les pays du sud de l'Europe (Portugal, Espagne et Italie) où les durées moyennes sont de 52 heures, que dans les pays du Nord où les durées moyennes de travail atteignent 61 heures.

Graphique 6
Durée hebdomadaire moyenne de travail des conducteurs «étrangers» en France
en heures



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

Temps de conduite moyen journalier : 9 heures

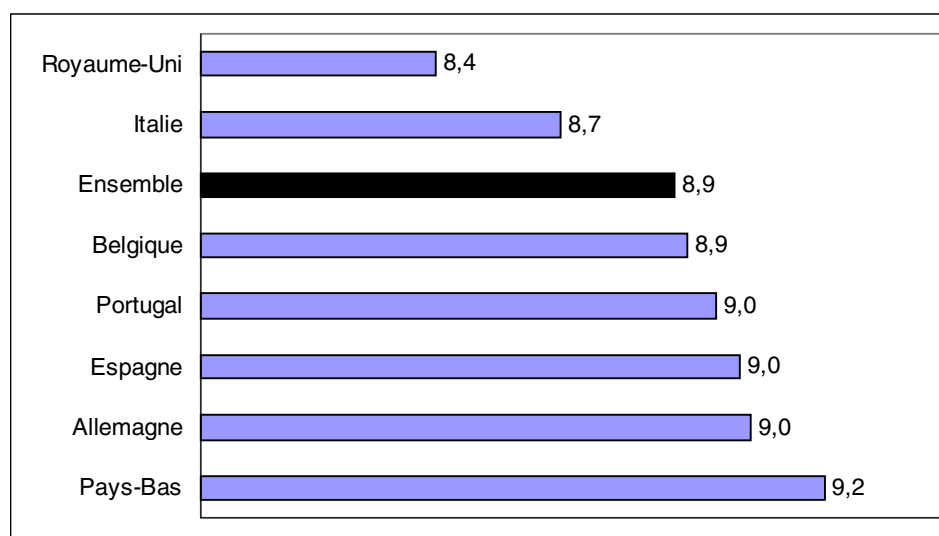
En 2004, le temps de conduite est le seul temps réglementé au niveau européen. Il obéit à une définition commune (règlement CEE n° 3820/85). La conduite maximale journalière autorisée est de 9 heures, avec dérogation à 10 heures deux fois par semaine, et de 90 heures sur deux semaines consécutives.

La moitié des conducteurs «étrangers» déclarent conduire 9 heures par jour, en moyenne, durée qui correspond exactement au maximum prévu par la législation. Un quart des conducteurs «étrangers» conduit entre 9 et 10 heures.

Cette répartition montre que les conducteurs connaissent la législation mais peut laisser penser, au regard des kilomètres parcourus, que les temps de conduite déclarés sont sous estimés.

L'écart des différents temps de conduite entre les nationalités s'élève à près d'une heure par jour. Les conducteurs britanniques passent 8,4 heures par jour au volant et les conducteurs hollandais 9,2 heures. Quatre pays ont des temps de conduite très proches de la moyenne : c'est-à-dire du maximum légal : la Belgique, le Portugal, l'Espagne et l'Allemagne. Enfin, l'Italie affiche un temps de conduite de 8,7 heures par jour.

Graphique 7
Temps de conduite journalier moyen des conducteurs «étrangers» en France
en heures



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

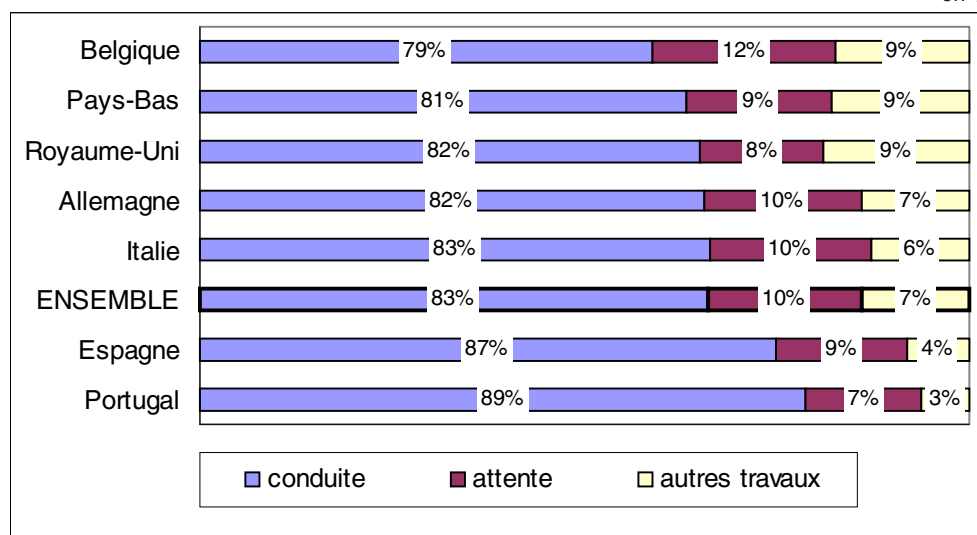
Le repos compensateur est une notion difficile à appréhender. En moyenne, 14 % des conducteurs «étrangers» déclarent récupérer le travail du dimanche et des jours fériés en temps de repos. Ce taux concerne 23 % des conducteurs en Belgique et 8 % en Espagne et au Portugal. Peu de conducteurs bénéficient d'un repos compensateur à la suite d'un travail de nuit (4 %).

Plus de 80 % du temps consacré à la conduite pour les conducteurs «étrangers» en France

L'importance du temps de conduite par rapport aux «autres travaux» (surveillance ou entretien du véhicule, formalités administratives) et au temps d'attente (avant chargement ou déchargement) est représentative des conditions de travail des conducteurs à l'international.

Les parts respectives des différents temps sont calculées par rapport au temps de service, c'est-à-dire par rapport au temps de travail hors temps de pause. En 2004, 83 % du temps de service des conducteurs «étrangers» circulant en France est consacré à la conduite. Ce nombre semble sur-estimé dans la mesure où 20 % des conducteurs déclarent ne faire que de la conduite. Il varie entre 79 % en Belgique et 89 % au Portugal.

Graphique 8
Répartition des composantes du temps de service des conducteurs «étrangers» en France
en %



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

La part moyenne des temps d'attente est de 10 %, les conducteurs portugais «attendent» relativement moins que les conducteurs allemands.

Le reste du temps est consacré aux «autres travaux» : entretien du véhicule, formalités administratives... Il s'élève, en moyenne, à 7 %, avec des différences importantes : 9 % en Belgique et 3 % au Portugal.

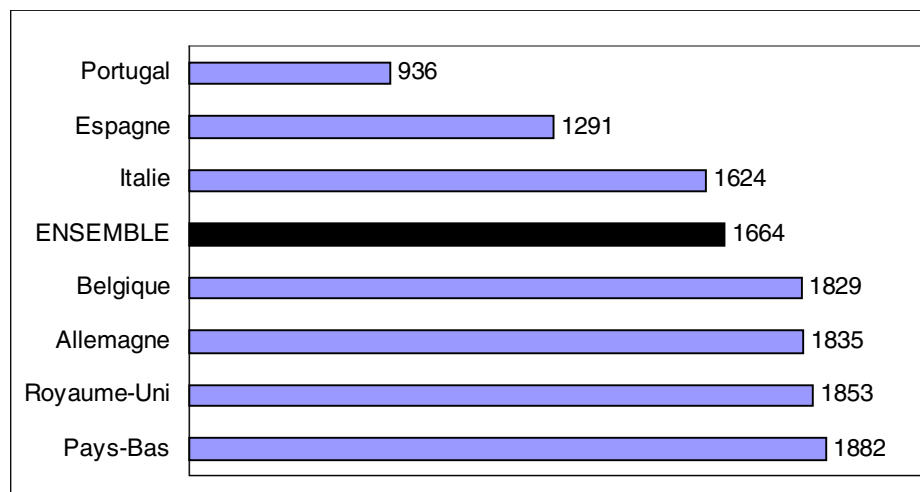
4 – Les conditions de rétribution des conducteurs «étrangers» en France

Salaires : des écarts de un à deux selon les pavillons

Les rétributions des conducteurs «étrangers» salariés comprennent à la fois les salaires, les primes et les frais de route. Les salaires des conducteurs «étrangers» représentent les deux tiers de l'ensemble de leur rémunération. Ils en constituent la part fixe. La part complémentaire est versée sous forme de primes (primes au kilomètre, à l'ancienneté, au respect du code de la route...), de bonus correspondant à des situations particulières (travail le dimanche et jours fériés, travail de nuit, heures supplémentaires...) et surtout de frais de route.

Graphique 9
Salaires des conducteurs «étrangers» en France selon les nationalités

en euros



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

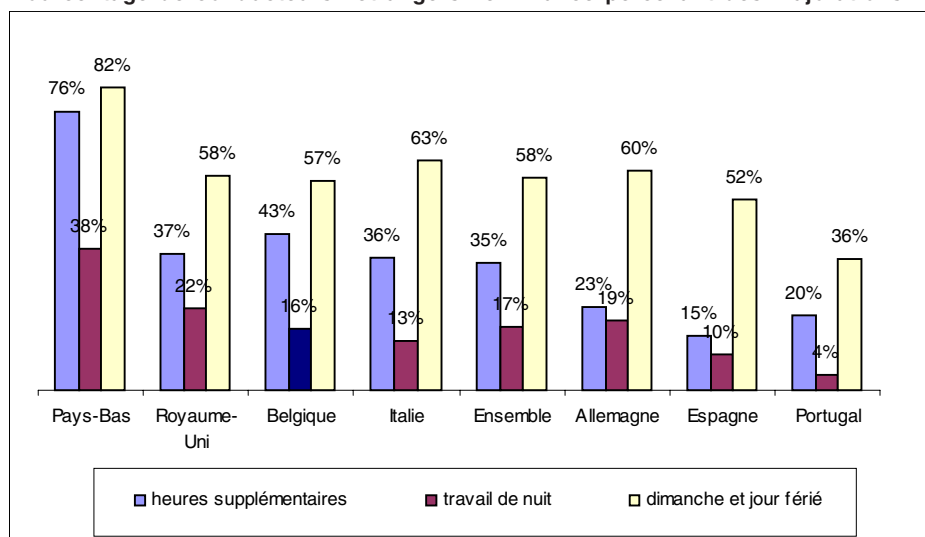
Une forte dispersion des salaires est constatée selon les pays, avec un écart du simple au double entre les entreprises portugaises et hollandaises. Toutefois, les conducteurs «étrangers» provenant des quatre pays d'Europe du Nord concernés par l'enquête ont un salaire très proche, supérieur d'environ 12 % au salaire moyen. A l'autre extrémité, les conducteurs sous pavillon portugais perçoivent un salaire inférieur de 44 % au salaire moyen. Enfin, le conducteur italien touche un salaire proche de la moyenne.

Compléments de rémunération : un tiers du montant des rétributions

Les compléments de rémunération peuvent prendre un grand nombre de formes : majorations pour heures supplémentaires, majorations du travail du dimanche et des jours fériés ainsi que celles du travail de nuit, primes au kilomètre, primes au découcher...

Ces majorations sont nettement corrélées entre elles et mettent en évidence des différences nationales dans le mode de rémunération. Les majorations perçues par les conducteurs indemnisent plus souvent le travail du dimanche et des jours fériés que les heures supplémentaires ou le travail de nuit. C'est aux Pays-Bas que les trois types de majorations concernent le plus de conducteurs, et au Portugal qu'elles en concernent le moins.

Graphique 10
Pourcentage de conducteurs «étrangers» en France percevant des majorations



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

Plus d'un conducteur «étranger» sur deux est concerné par la majoration du travail le dimanche et les jours fériés. Son taux de majoration est, en moyenne, de 44 %. Les majorations peuvent prendre également la forme d'une rétribution horaire ou, plus rarement, d'un jour de congé.

Un tiers des conducteurs «étrangers» déclare toucher des heures supplémentaires. Le nombre de conducteurs concernés passe de 15 % en Espagne à 76 % aux Pays-Bas. Le seuil des heures supplémentaires, payées à un taux majoré, n'est pas le même dans les sept pays de l'enquête. Il se situe en moyenne à la 43^{ème} heure de travail hebdomadaire.

Enfin, près de 20 % de l'ensemble des conducteurs ont des majorations pour le travail de nuit. Mais ce sont 38 % des conducteurs hollandais et seulement 5 % des conducteurs portugais qui en perçoivent.

Primes au kilomètre : Espagne et Portugal

Près d'un conducteur «étranger» en France sur cinq touche une prime au kilomètre. Elle est très utilisée dans les pays du Sud, alors qu'elle est pratiquement absente dans les pays du Nord. Son montant est fonction du kilométrage et peut atteindre dans certains cas des montants très élevés.

Les conducteurs déclarent que cette prime de rendement au kilomètre est illicite dans de nombreux pays (Belgique, Hollande et Italie). Elle incite en effet au dépassement de la durée de conduite autorisée et au non-respect des règles de sécurité.

Près d'un conducteur sur deux touche une prime au kilomètre en Espagne et au Portugal. En effet, 47% des conducteurs espagnols déclarent bénéficier d'une prime au kilomètre et 41% des conducteurs portugais. Par contre, seulement 5 % des conducteurs provenant des pays du Nord en bénéficieraient. Enfin, c'est le cas de 17 % des conducteurs italiens.

Primes au découcher : les pays d'Europe du Nord

Les primes de découcher ne font pas partie des frais de route. Bien que le nombre de nuits passées à l'extérieur du domicile soit très élevé, un conducteur sur cinq seulement est concerné par les primes au découcher. Ce sont essentiellement les conducteurs salariés des pays d'Europe du Nord qui en bénéficient, à l'inverse des primes au kilomètre.

En moyenne, 20 % des conducteurs touchent la prime au découcher : 12 % des conducteurs des pays d'Europe du Sud et 34 % des pays d'Europe du Nord.

Les frais de route : plus du quart des rétributions des conducteurs «étrangers» en France

Les frais de route comprennent les frais liés aux repas et à l'hébergement. Ils peuvent être très élevés et sont une composante importante de l'ensemble des rétributions des conducteurs «étrangers». Ils se montent, en moyenne, à 28 % des sommes perçues.

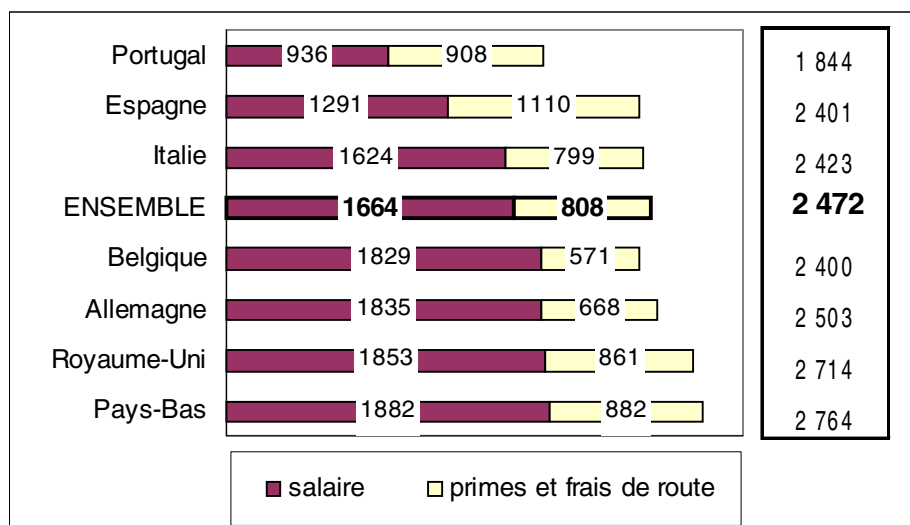
Ils sont relativement plus élevés dans les pays d'Europe du Sud (33 %, en moyenne, pour les trois pays de l'Europe du Sud et 26 % pour les quatre pays d'Europe du Nord).

Les rétributions des conducteurs «étrangers» en France

Elles comprennent les salaires, les primes et les frais de route. La rétribution nette moyenne mensuelle des conducteurs «étrangers» est de près de 2 500 euros par mois. Elle se décompose ainsi : 2/3 sous forme de salaires et 1/3 sous forme de primes et frais de route.

Graphique 11

Rétributions nettes moyennes mensuelles des conducteurs «étrangers» en France
en euros



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

L'écart relatif des rétributions totales est de 1,5 entre le Portugal et les Pays-Bas. Il est moindre que celui des salaires qui est du simple au double. Les primes et les compléments de rémunération représentent une partie flexible de la rétribution qui réduit les disparités apparentes entre les sommes perçues par les conducteurs des différentes nationalités étudiées. Les pays font ainsi des choix différents en ce qui concerne les parts fixe et variable des rétributions. Une part variable élevée peut s'interpréter comme une volonté de flexibilité dans le mode de rétribution, et peut aussi refléter une moindre protection sociale des salariés.

Les conducteurs «étrangers» indépendants

8 % des conducteurs «étrangers» circulant en France sont indépendants. Ce taux passe de 5 % aux Pays-Bas à 13 % en Espagne.

Leurs rémunérations mensuelles nettes de charges sont plus élevées que celle des conducteurs salariés. Elles atteignent, en moyenne, 3 000 euros par mois. Elles fluctuent selon les nationalités entre 2 500 euros au Portugal à 3 300 euros aux Pays-Bas.

Les conducteurs indépendants déclarent conduire autant que les conducteurs salariés, soit 9 heures par jour, pour un nombre de kilomètres légèrement supérieur.

Encadré méthodologique

2 900 conducteurs employés par les entreprises européennes de transport routier de marchandises circulant en France ont été interrogés. Sept pays sont concernés par l'enquête : Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Italie, Espagne, Portugal. L'échantillon des conducteurs a été choisi selon la méthode des quotas. La variable retenue est la nationalité de l'entreprise, elle-même repérée à partir des plaques d'immatriculation des poids lourds. L'échantillon comprend environ 400 conducteurs par nationalité.

L'enquête s'est déroulée du 3 juin au 28 juillet 2004 dans six régions françaises (Nord-Pas de Calais, Ile-de-France, Lorraine, Aquitaine, Rhône-Alpes et PACA) et sur 18 sites (parkings des aires de service, centres routiers, entrées des restaurants routiers...). L'interrogation des conducteurs a pris la forme d'une interview en face à face, durant une vingtaine de minutes, à l'aide d'un questionnaire rédigé dans une des six langues.

L'enquête porte sur les conducteurs d'entreprises qui transportent des marchandises pour le compte d'un client qui leur a confié la réalisation du transport (compte d'autrui). Elle exclut les entreprises de déménagement ainsi que les entreprises qui font du transport pour compte propre (c'est-à-dire qui transportent des marchandises uniquement dans le cadre de leur propre production).

Les résultats d'ensemble présentés dans cette enquête ont été redressés, sur la base d'information issue des enquêtes TRM européens, pour tenir compte de la part de marché des pavillons des sept pays concernés sur le territoire français. Ainsi des coefficients de pondération ont été affectés à tous les conducteurs d'un même pavillon, quelle que soit leur activité déclarée à l'enquête : Royaume-Uni (0,43) Allemagne (1,99), Pays-Bas (1,0 réf.), Belgique (1,86), Italie (0,78), Espagne (1,76), Portugal (0,20).

