



**AgEcon** SEARCH  
RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

*The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library*

**This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.**

**Help ensure our sustainability.**

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

[aesearch@umn.edu](mailto:aesearch@umn.edu)

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

*No endorsement of AgEcon Search or its fundraising activities by the author(s) of the following work or their employer(s) is intended or implied.*

---

## Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises

Patrick Hamelin

### Résumé

Constituant l'une des activités ouvrières les plus connues, le métier de conducteur routier de véhicule lourd transportant des marchandises se caractérise par un rapport spécifique à la tâche effectuée, au sens où la plupart des aléas du processus de production sont régulés au niveau même des conducteurs. Cette « autonomie relative » dans l'organisation du travail se paye par des durées d'activité plus longues que pour les ouvriers impliqués dans un processus de production intégré. Néanmoins, les conducteurs connaissent des situations de travail très différentes selon qu'ils sont employés dans le secteur des « Transports » ou dans les « autres secteurs » de l'activité économique.

### Abstract

The work of the lorry drivers is a well known activity characterized by the fact that the driver has the responsibility to adjust to most of the risks of the production process. This relative autonomy within the organization of his work however imposes on him longer hours than for the ordinary worker integrated in other production processes. Nevertheless lorry drivers experiment very different working conditions whether they belong to the transportation sector or to other economic sectors.

---

### Citer ce document / Cite this document :

Hamelin Patrick. Les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises. In: Économie rurale. N°170, 1985. pp. 3-6;

doi : <https://doi.org/10.3406/ecoru.1985.3196>

[https://www.persee.fr/doc/ecoru\\_0013-0559\\_1985\\_num\\_170\\_1\\_3196](https://www.persee.fr/doc/ecoru_0013-0559_1985_num_170_1_3196)

---

Fichier pdf généré le 08/05/2018

## LES CONDITIONS TEMPORELLES DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MARCHANDISES

Patrick HAMELIN\*

### Résumé :

Constituant l'une des activités ouvrières les plus connues, le métier de conducteur routier de véhicule lourd transportant des marchandises se caractérise par un rapport spécifique à la tâche effectuée, au sens où la plupart des aléas du processus de production sont régulés au niveau même des conducteurs. Cette « autonomie relative » dans l'organisation du travail se paye par des durées d'activité plus longues que pour les ouvriers impliqués dans un processus de production intégré. Néanmoins, les conducteurs connaissent des situations de travail très différentes selon qu'ils sont employés dans le secteur des « Transports » ou dans les « autres secteurs » de l'activité économique.

### Summary :

#### WORKING CONDITIONS OF LORRY DRIVERS CARRYING GOODS

The work of the lorry drivers is a well known activity characterized by the fact that the driver has the responsibility to adjust to most of the risks of the production process. This relative autonomy within the organization of his work however imposes on him longer hours than for the ordinary worker integrated in other production processes. Nevertheless lorry drivers experiment very different working conditions whether they belong to the transportation sector or to other economic sectors.

De multiples raisons autorisent le rapprochement entre l'Agriculture et le Transport Routier. Ainsi l'histoire des populations montre quelques points de convergence : les « laboureurs » d'autrefois ne sillonnaient-ils pas le territoire avec leurs charrois, transformés en « routiers » dès qu'ils étaient libérés des travaux de la terre ! Il en est de même de l'histoire de la diffusion des techniques. Après « l'intermède ferroviaire » de presque un siècle, les agriculteurs n'ont-ils pas fortement contribué au développement de la diffusion de « l'automobile », contribuant à redonner à la « Route » sa place dominante parmi les modes de transport terrestres. Enfin, depuis la Libération, les métiers de conduite des véhicules lourds ont absorbé une main-d'œuvre très importante (elle a doublé entre 1954 et 1975) dont la moitié environ a été élevée, sinon dans les fermes, au moins dans des zones rurales ! Et puis les 28 000 entreprises de transports routiers sont dispersées sur tout le territoire comme les activités agricoles, lesquelles font appel aux mêmes moyens techniques. Les recherches historiques soulignent les multiples liens entre « la terre » et « les activités mécaniques », l'intime continuité entre les séquentialités du travail agricole et celles de la distribution et du transport des marchandises, particulièrement marqué en ce qui concerne les produits agricoles et alimentaires, dont la route est le principal moyen de déplacement physique.

Donc, la route et l'agriculture ont de nombreux points communs : les éventuelles ressemblances entre les modes de travail, les modes d'organisation et les modalités de la « régulation sociale et économique » des deux activités sont porteuses d'enseignements. Au lecteur de les tirer ; il faut néanmoins rappeler que le « transport par route » de même que « l'agriculture » ne constituent pas des sous-ensembles homogènes. Ainsi « l'agriculture » est l'un des plus grands transporteurs routiers pour son « Compte Propre », par le biais du parc des coopératives agricoles et des sociétés agro-alimentaires privées ; tandis que les professions du transport pour le « Compte d'autrui » constituent probablement l'un des groupes professionnels les plus éclatés pour ce qui concerne la structure et l'insertion dans les marchés ou les activités économiques servies.

Cette étude rend compte d'une partie des résultats de plusieurs enquêtes réalisées par l'ONSER en 1982 et 83. Elle est centrée sur les conditions temporelles de travail des conducteurs de poids lourds transportant des marchandises.

#### CADRAGE DE LA POPULATION

Depuis 1982, l'INSEE utilise une nomenclature particulière visant à mieux cadrer la population des chauffeurs classés dans la catégorie générale des ouvriers qualifiés.

\* Chargé de recherches à l'Organisme National de Sécurité Routière. L'ONSER fait désormais partie de l'INRETS (Institut National de Recherche et d'Etude

pour les Transports et leur Sécurité) 2, avenue du Général Malleret Joinville 94110 Arcueil.

Cette catégorie particulière se décompose en cinq sous-classes dont une seule nous intéresse au premier chef : les conducteurs routiers et grands routiers, soit 325 740 individus ; l'ensemble de la catégorie comprenant 556 300 personnes actives, soit 14,9 % des ouvriers qualifiés et 9 % de l'ensemble de la population ouvrière.

« Les conducteurs routiers et grands routiers salariés » représentent donc 8,7 % des ouvriers qualifiés et 5,3 % de l'ensemble des ouvriers.

A ces chiffres il faudrait ajouter ceux des conducteurs indépendants qui, dans le secteur du Transport, constituaient presque le quart de la population juste après la guerre et ne correspondent plus aujourd'hui qu'à son dixième (leur nombre absolu a peu varié).

Globalement la croissance de la population des conducteurs est à la mesure de l'importance économique prise par le transport routier ; la population des conducteurs a presque triplé depuis la libération, tandis que celle des cheminots s'est réduite de 36 %. Cette explosion s'est réalisée par une mobilisation massive de la main-d'œuvre salariée.

#### LES SOUS-POPULATIONS SIGNIFICATIVES

La principale distinction à opérer entre les conducteurs consiste à les distinguer selon le secteur où ils exercent leur métier. L'ensemble de la production de véhiculage par route (supérieure à tous les autres modes de transports terrestres en tonnes par kilomètres effectués) est, pour près des deux tiers, réalisé par des conducteurs du secteur du Transport et, pour un peu plus du tiers, par des chauffeurs des autres secteurs de l'activité économique que nous appellerons conducteurs du Compte Propre (1).

Si la production de véhiculage du secteur du Transport Routier est près de deux fois plus importante que celle des autres secteurs, la population des conducteurs la réalisant est moins importante (38 %) que celle du Compte Propre (62 %).

La quasi-symétrie inversée entre les parts relatives de la production et de la population de chacun des secteurs est le produit de la répartition différentielle des « situations de travail » des conducteurs qui y sont employés. Le terme « situation de travail » désigne ici des modes différents de structuration du « temps unitaire » des transports réalisés. Les trois quarts des conducteurs font leurs transports dans le cadre de la journée, ils effectuent des kilométrages peu élevés mais souvent de nombreuses livraisons, ils ont la qualification de chauffeur-livreur ou de conducteur de zone courte, ils réalisent des transports régionaux (60,6 %) ou urbains (14 %).

Le quart des conducteurs s'absentent durant deux à quatre jours consécutifs (11,7 %), toute la semaine sinon plus (13,7 %), pour réaliser un seul transport ou en enchaîner plusieurs sans retour au dépôt. Ces conducteurs effectuent des kilométrages élevés, ils ont la qualification de conducteurs de zone longue, on les nomme aussi les

« grands routiers » se distribuant en deux catégories : les « internationaux » (7,4 %) et les « nationaux » (18 %).

Relativement à cette distinction entre les situations de travail selon le « temps unitaire » des transports, le secteur du Transport a une population constituée pour 47 % de « grands routiers » ; dans le Compte Propre seulement 12,4 % des conducteurs réalisent des transports de longue distance.

#### LES CONDITIONS TEMPORELLES DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS

##### Cadre général

Le travail s'échelonne sur plus de cinq jours hebdomadaires et presque cinq sont consacrés à la conduite (tableau 1). Cela montre que la multi-activité concerne beaucoup de conducteurs. Ainsi 46,1 % d'entre eux assument des tâches d'entretien (17,3 %, petit entretien et vidange-graissage ; 28,8 %, les réparations). Ils sont plus nombreux à assurer ces tâches dans les secteurs primaires (Agriculture-BTP) que dans le secondaire (Industrie, Commerce) ou dans le Transport. Ces tâches sont souvent effectuées le samedi matin.

Les kilométrages moyens journaliers sont nettement plus élevés dans le Transport que dans les autres secteurs, quelle que soit la définition du temps unitaire de réalisation des rotations.

Enfin les durées hebdomadaires de service sont plus élevées dans le Transport que dans les autres secteurs ; même dans le cas le plus favorable des conducteurs du Compte Propre, de retour tous les jours, elles sont plus importantes que pour les ouvriers qualifiés ou l'ensemble des ouvriers (48,2 h pour l'ensemble des conducteurs de PL, 44,4 h dans la situation la plus favorable, 39,1 h et 40,3 h pour les ouvriers qualifiés du type industriel et artisanal, 39,8 h pour l'ensemble des ouvriers).

Les durées hebdomadaires de service (voir tableau 2) sont d'autant plus élevées que « le temps unitaire » de réalisation des transports est plus important. Mais il faut remarquer que, contrairement à une idée reçue en la matière, les conducteurs indépendants et salariés du Transport ont des durées équivalentes ; seuls les indépendants en courte distance ont des durées supérieures à leurs collègues salariés.

Dans la réglementation du travail des conducteurs du Transport, déjà largement dérogative du droit général, les temps d'attente ne sont considérés comme « temps effectif » de travail, que pour 66,6 % de leur quantum. Ainsi les durées « de travail effectif » au sens réglementaire sont-elles plus faibles que les durées de service (30 à 35 minutes de moins par jour travaillé pour les « grands routiers », moins d'un quart d'heure pour les autres).

##### Le temps de l'activité productive

La structuration du temps de l'activité productive marque singulièrement la spécificité de métiers différents.

1. « Conducteur du Compte Propre » désigne l'ensemble des conducteurs transportant des produits appartenant à l'entreprise qui les emploie, par oppo-

sition aux conducteurs du Transport véhiculant des produits appartenant à des industriels ou commerçants dont ils sont les prestataires de services.

Les « *grands routiers* » utilisent toujours plus de temps à la conduite que leurs collègues, particulièrement dans le Transport. Mais ces derniers ont des temps d'attente notablement plus importants que les « *grands routiers* » du Compte Propre, lesquels assurent plus souvent des tâches d'entretien et consacrent une part plus forte de leur temps aux manutentions liées aux chargements-déchargements.

Les conducteurs de *courte distance* (revenant tous les jours) consacrent davantage de temps aux manutentions liées aux chargements. Ils conduisent et attendent plus dans le Transport que dans le Compte Propre où une part conséquente du temps d'activité est utilisé à des tâches d'entretien et autres travaux manuels. Cela est particulièrement marqué pour les conducteurs employés dans le secteur primaire de l'Agriculture-BTP qui, par ailleurs, ont les taux de temps consacré à la conduite les plus faibles (45,6 % d'entre eux contre 51,1 % et 62,2 % des conducteurs de l'Industrie-Commerce et du Transport, consacrant au moins la moitié de leur temps à la conduite).

### Temps de travail et entreprises

Globalement la taille de l'établissement a peu d'effet sur la quantité de travail effectué, excepté dans les plus grands (voir tableau 4). Or, on pourrait penser que la capacité d'organisation et de régulation des horaires de travail soit plus marquée dans les entreprises ayant beaucoup de salariés. Le phénomène n'apparaît pas sur les moyennes mais davantage sur la fréquence des durées de travail plus ou moins élevées. Il faut alors constater que si dans le Compte Propre les conducteurs ont tendance à travailler moins dans les grandes entreprises que dans les petites, il n'en n'est rien dans le secteur du Transport.

La capacité d'organisation d'une entreprise s'actualise aussi au plan de la productivité du travail de ses salariés. Si tout cycle de production comporte des aléas produisant des « temps morts », le processus de véhiculage-livraison des marchandises semble comporter un taux incompressible d'attentes.

2. Cet effet est un peu plus perceptible dans le Compte Propre.

Les attentes ont un effet direct sur la production du véhiculage : moins elles sont élevées, plus le taux de conduite est important. Par ailleurs, si elles sont faibles dans le Compte Propre et sans conséquence sur la durée globale de travail des salariés qui y sont employés, elles accroissent la quantité horaire de travail des conducteurs du Transport, obligeant ceux qui les subissent à allonger leur journée pour terminer le travail (le temps perdu ne peut être rattrapé en le reportant sur d'autres ouvriers). Or, dans le Transport, pas plus les durées et taux d'attente que les taux de conduite ne se différencient en fonction de la taille de l'établissement ou de l'importance de l'entreprise.

Donc, la plus ou moins grande capacité d'organisation de l'entreprise a peu d'effet sur la régulation du processus de production effectué par les conducteurs (2) du Transport. La quantité de travail qu'ils réalisent dépend davantage du « créneau » ou de la spécificité technique et sociale des transports faits. Les conducteurs doivent compter sur leur propre capacité à résoudre les problèmes avec la clientèle pour éviter d'allonger leur durée de travail. Autrement dit, le rapport social général de dépendance du Transport vis-à-vis des clients chargeurs et distributeurs se concrétise au niveau même du processus de travail des conducteurs. Ce fait structurel se traduit non seulement par de fortes durées de travail, mais aussi par une arythmie dans l'usage du temps. Beaucoup de conducteurs doivent circuler durant les périodes habituellement consacrées aux repas et au repos, sinon au sommeil (très peu de conducteurs rentrant tous les jours conduisent entre 20 h et 3 h 45, ils sont 10 % à prendre leur service à partir de 4 h ; mais 20 % des « *grands routiers* » continuent à conduire entre 20 h et 24 h et 10 % d'entre eux sont encore au travail entre 0 h et 4 h !).

Cette souplesse d'usage de la main-d'œuvre, jointe aux avantages de la technique routière (porte à porte, rapidité) a fortement contribué au succès de la route, devenu dans les années 70, le mode dominant dans les transports terrestres.

Tableau 1. - Moyennes générales définissant le cadre de l'activité productive

	Autres secteurs « Compte propre »		« Compte d'autrui »		Ensemble
	absent au moins 2 jours	retour tous les jours	absent au moins 2 jours	retour tous les jours	
Durée journalière de travail	10,1 h	8,9 h	10,8 h	9,4 h	9,4 h
σ Moyen	± 1,4	± 1,2	± 1,5	± 1,5	± 1,5
Nombre de jours de travail moyen dans la semaine	5,1 j	5,1 j	5,4 j	5,2 j	5,2 j
σ Moyen	± 0,6	± 0,6	± 0,6	± 0,6	± 0,6
Nombre de jours de travail avec conduite d'au moins une heure	4,5 j	4,7 j	5,2 j	4,9 j	4,8 j
σ Moyen	± 0,9	± 1	± 0,6	± 0,6	± 0,9
Kilométrage moyen par jour avec conduite	380 km	187 km	423 km	249,5 km	259,8 km
σ Moyen	± 86,2	± 76,6	± 90,3	± 95,6	± 110,6

**Tableau 2. - Moyennes hebdomadaires des durées de service et durée de travail effectif des salariés**  
(temps d'attente = 66,6 % de temps effectif de travail)

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

\* Non significatif, 1 seul individu dans ce cas.

**Tableau 3. - Profils des répartitions du temps d'activité productive**

	Autres secteurs « Compte propre »		Secteur Transport « Compte d'autrui »		Ensemble
	Absent au moins 2 jours	retour tous les jours	absent au moins 2 jours	retour tous les jours	
Conduite	60,0	49,3	63,8	56,0	54,8
Astreinte embarquée	0,9	0,7	1,2	0,6	0,8
Manutention Chargt./Déchargt.	22,4	33,0	18,7	30,0	28,4
Autres travaux manuels	9,6	11,3	4,8	6,0	8,5
Formalités et travail commercial	3,3	2,7	3,0	2,7	2,9
Attentes	3,8	3,0	8,5	4,7	4,6
Ensemble du travail	100	100	100	100	100
Ensemble en heures	51,6 <sup>H</sup>	44,4 <sup>H</sup>	58,6 <sup>H</sup>	48,2 <sup>H</sup>	48,2 <sup>H</sup>
Variation de l'ensemble	± 10,2	± 8,5	± 10,3	± 9	± 10,5

**Tableau 4. - Durées de travail des salariés selon la taille de l'établissement (moyennes et dispersions)**

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