



Conseil national
de l'information statistique

COMITÉ DU LABEL
DE LA STATISTIQUE PUBLIQUE

Montrouge, le 05 décembre 2025
N°2025_25433_DG75-L002

AVIS DE CONFORMITÉ

Enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers par lecture des chronotachygraphes

Service producteur : Service des données et études statistiques (SDES)

Opportunité : avis favorable émis le 20 mai 2025 par la Commission « Emploi, qualifications et revenus du travail »

Réunion du Comité du label du 15 octobre 2025 (commission « Entreprises »)

Commission	Entreprises
Type d'avis	Avis de conformité
Label d'intérêt général et de qualité statistique	Oui
Caractère obligatoire	Non
Période de validité	2026-2028
Publication JO	Oui
Périodicité	Annuelle

Descriptif de l'opération

L'enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers par lecture des chronotachygraphes vise à mesurer de manière régulière et objective la durée du travail des conducteurs routiers de poids lourds et ses composantes, afin d'informer les partenaires sociaux de ses évolutions. Les données recueillies par le chronotachygraphe sont définies légalement et collectées dans ce dispositif légal d'enregistrement automatique des temps de travail, obligatoire sur tous les véhicules de plus 3,5 tonnes de poids (charges comprises). Cette mesure objective des temps de travail des conducteurs routiers de poids lourds permet de s'assurer du respect des dispositions légales européennes relatives aux temps de conduite, de pause et de repos dans cette profession.

L'enquête s'insère dans le dispositif de suivi social des professions du transport routier de marchandises (TRM). Elle fait suite à l'accord signé après les mouvements sociaux de 1994 sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération de certains personnels de conduite de transport de marchandises, reconnaissant le temps d'entretien et le temps d'attente comme temps de travail pour les conducteurs de poids lourds. L'enquête est recensée par le Cnis (mars 2007) comme

fournissant des données nécessaires sur les transports aux acteurs institutionnels et à ceux du secteur privé.

L'enquête traite de la durée de service des conducteurs routiers de poids lourds, qui se décompose en temps de conduite, temps d'entretien et de chargement du camion, temps d'attente. Elle collecte à cette fin auprès d'employeurs des données issues de chronotachygraphes de leurs conducteurs.

Elle recueille également la catégorie de conducteurs (conducteurs de véhicules utilitaires légers ou de véhicules poids lourds), ainsi que le nombre de kilomètres parcourus et le nombre de jours de travail des conducteurs de poids lourds.

La collecte des questionnaires du volet préliminaire se déroule entre janvier et avril/mai, celle du volet final se déroule entre mai et septembre. Les entreprises sont interrogées en deux volets : le volet préliminaire concerne les établissements du TRM présents dans la base tous salariés (BTS) de l'année N-2, et de leurs salariés conducteurs routiers, grands routiers, conducteurs livreurs et coursiers. Le volet final concerne les établissements qui au volet préliminaire ont signalé la présence de conducteurs de poids lourds parmi leurs effectifs, et de leurs salariés ayant été indiqués comme conducteurs de poids lourds.

La taille de l'échantillon du volet préliminaire est d'environ 2 750 établissements interrogés sur environ 35 000 de leurs salariés. L'échantillon du volet final compte environ 700 établissements tirés parmi ceux retenus au volet préliminaire, interrogés sur environ 3 500 de leurs salariés tirés parmi ceux ayant été indiqués au volet préliminaire comme conducteurs de poids lourds.

Les résultats de l'édition 2025 de l'enquête sur les données 2024 feront l'objet de la prochaine « Publication annuelle sur la durée de service des conducteurs routiers », éditée depuis 2011, qui sera disponible sur le site du SDES en novembre 2025.

Entre 2009 et 2022, une partie des résultats a également été exploitée pour la rédaction du « Bilan social du transport routier de marchandises ». Cette publication annuelle regroupait l'ensemble des éléments utiles à la négociation collective entre tous les partenaires sociaux sur l'emploi et les salaires, la durée du travail, les conditions de travail et l'accidentologie, les formations et qualifications et le marché du travail. Les utilisateurs de cette enquête sont les administrations, les organisations professionnelles et syndicales, les universitaires et chercheurs.

~~~

### **Le Comité du label de la statistique publique émet les recommandations ou observations suivantes :**

#### **Remarques générales :**

- Le Comité relève que l'enquête a été mise en place à l'origine pour répondre à un besoin exprimé par le ministère, dans le cadre de son engagement à assurer le suivi de la mise en œuvre de l'accord du 23 novembre 1994 relatif au temps de service, aux repos récupérateurs et à la rémunération des personnels de conduite de transport de marchandises dits « grands routiers » ou « longue distance ».
- Le Comité note positivement les évolutions ci-dessous, faisant suite à des recommandations qu'il avait émises lors de son précédent examen :
  - Initialement de périodicité trimestrielle, l'enquête est devenue semestrielle en 2023, puis annuelle à compter de 2025 ;
  - Une coordination négative avec les échantillons des autres enquêtes de la statistique publique a été mise en place pour le tirage des établissements à partir de 2026 ;
  - Les données individuelles sont mises à disposition des chercheurs via le Centre d'accès sécurisé aux données (CASD) depuis 2024 (données 2023).

- Le Comité note que les évolutions récentes de l'enquête, liées au passage à une enquête annuelle, ou celles à venir (et notamment le changement de NAF), comme plus largement les évolutions concernant le secteur des transports routiers (à l'instar de l'extension de l'obligation d'être équipé d'un chronotachygraphe aux véhicules utilitaires légers en 2026) amènent à considérer que le moment est opportun pour réinterroger le dispositif, et notamment les points évoqués dans la suite de ce document. Le Comité note que le service partage cette analyse, et s'est notamment engagé à instruire la possibilité d'une enquête en une phase, et à réinterroger les besoins, y compris en termes de périodicité. Dans ce contexte, le Comité souhaitera réexaminer l'enquête une fois que l'ensemble des éléments auront été instruits et le dispositif cible stabilisé, si possible dès 2027, ou au plus tard en 2028. Il limite donc son présent avis à 2026-2028.
- Afin de redéfinir ou confirmer les besoins et modalités de l'enquête, le Comité considère comme essentiel que le service mette en place une concertation large, et qu'il recherche une participation effective des principales fédérations professionnelles du secteur, qui représentent également les unités enquêtées. Afin d'identifier les interlocuteurs concernés, le service pourra, au besoin, se rapprocher, via le secrétariat, des représentants du Medef au Comité. Le Comité salue par ailleurs que des échanges sur les évolutions de l'enquête soient déjà engagés avec la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), demandeur initial et financeur important du dispositif. Le Comité souligne que la concertation, annoncée par le service pour 2026 et dont il souhaitera avoir un compte-rendu détaillé dans le prochain dossier, pourra également utilement aborder les questions suivantes :
  - le soutien en termes de communication que les organisations professionnelles pourraient apporter à l'enquête ;
  - les modalités de collecte les plus appropriées à l'organisation des unités enquêtées (y compris la possibilité de ne pas demander à tout ou partie des établissements de procéder à une sélection des conducteurs), et le cas échéant l'obligation de réponse ;
  - la couverture de nouveaux besoins via une extension des informations exploitées parmi celles fournies par les chronotachygraphes, ou une extension éventuelle du champ de l'enquête ;
  - la nécessité de produire des données annuelles, dans un contexte où les résultats fournis par l'enquête sont relativement stables depuis une dizaine d'années, et que le besoin d'études plus structurelles, moins fréquentes, peut se manifester.

## **Méthodologie**

- Le Comité constate que le champ de l'enquête est inclus dans celui de l'accord de 1994, et qu'il cible donc à la fois des professions et des activités spécifiques au sein du transport routier. Dans le cadre de la réinterrogation des besoins, et donc du champ de l'enquête, il considère qu'il serait utile d'indiquer si la population théorique d'intérêt a plutôt vocation à être définie en termes de professions (avec l'objectif d'essayer de disposer de données sur l'ensemble des catégories de conducteurs d'intérêt, y compris le cas échéant ceux de véhicules utilitaires légers) ou en termes de secteurs d'activités (catégories de conducteurs travaillant dans des entreprises de transport de marchandises). La différence entre les deux approches correspond propre. Dans le cadre des réflexions à venir sur les besoins, et du changement de NAF, le Comité invite le service à instruire, en termes de pertinence - y compris au regard des textes européens - les avantages et inconvénients de ces deux approches, puis - uniquement dans un second temps - à justifier d'éventuels écarts entre la population théorique d'intérêt et le champ effectivement retenu pour l'enquête, en fournissant dans la mesure du possible des ordres de grandeur des écarts.
- Le Comité constate que la nature des deux phases de l'enquête a été modifiée lors du passage à une enquête annuelle. En effet, le test de faisabilité du passage à une enquête

annuelle, réalisé par le service en 2023, a mis en évidence que les unités enquêtées conservaient les données issues des chronotachygraphes sur une période relativement longue. En conséquence, la première phase de l'enquête, qui visait historiquement à identifier les conducteurs dont les données devaient être collectées chaque trimestre pour l'année à venir, permet désormais d'identifier ceux dont les données peuvent être extraites des archives de l'année précédente. Le Comité considère que ce changement de paradigme conduit à s'interroger sur la pertinence du maintien d'une enquête en deux phases. Il constate en effet que l'organisation en deux phases actuelle présente des inconvénients, du point de vue de la qualité statistique ou du nombre relativement élevé d'entreprises sollicitées en première phase (difficulté d'optimisation conjointe des deux phases, non-réponses qui se cumulent...). Il relève par ailleurs qu'une enquête conduite en une seule phase n'est pas incompatible avec un plan de sondage à deux degrés, le premier degré étant consacré à la sélection des unités à interroger<sup>1</sup>. Le Comité souhaitera disposer pour le prochain examen d'un document méthodologique complet décrivant la méthodologie finalement retenue, et abordant en sus les questions suivantes :

- disponibilité d'information auxiliaire permettant d'optimiser l'échantillonnage ou d'améliorer les procédures de traitement aval - à partir par exemple de la déclaration sociale nominative - ;
- estimation de taux de réponse du champ (y compris un taux rapportant les conducteurs pour lesquels l'information des chronotachygraphes est finalement disponible à une estimation des effectifs de conducteurs du champ dans les établissements de l'échantillon tiré) ;
- calcul, éventuellement simplifié, de la précision des estimations, à mettre en regard des objectifs de précision visés ;
- mise à disposition d'éléments de réassurance sur la robustesse des résultats produits, compte tenu des biais potentiels liés à la non-ignorabilité de la non-réponse, par exemple en comparant avec des totaux connus par ailleurs et en analysant le profil des non-répondants.

### **Protocole**

- Le Comité invite le service à mieux décrire dans le prochain dossier les données contenues dans les chronotachygraphes, et les opérations que les établissements doivent mettre en œuvre pour récupérer et transmettre ces données dans le cadre de l'enquête.
- Le Comité invite le service à porter une attention particulière aux modalités de collecte établies avec le prestataire, dans l'objectif de maximiser le taux de réponse, et donc de limiter le nombre d'établissements contactés ou les biais potentiels liés à la non-réponse. Il l'invite notamment à prévoir que toutes les unités enquêtées transmises au prestataire soient complètement exploitées (en allant au bout des procédures de relances systématiques prévues), et à mettre en place des échantillons de réserve, si possible dans le cadre du marché actuel.

---

<sup>1</sup> Ces dernières peuvent notamment être tirées proportionnellement à leur nombre de conducteurs, ou à un indicateur approchant, de manière à assurer in fine une relative équi-pondération des conducteurs, favorable par nature à la robustesse des résultats produits.

**Le Comité du label de la statistique publique émet un avis de conformité à l'enquête sur la durée du travail des conducteurs routiers par lecture des chronotachygraphes, et par délégation du Président du Cnis, lui attribue le label d'intérêt général et de qualité statistique.**

**Cet avis est valide pour les années 2026-2028.**

La Présidente du Comité du label de la  
statistique publique

Signé : Pascale BREUIL