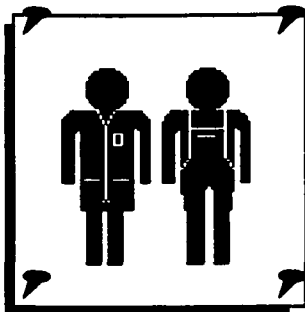


# LES DIFFICULTÉS DE L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS (SUITE)

Marie Françoise Hebert  
Maurice Girault



Ce deuxième article donne des indications sur la qualification et les salaires des travailleurs des transports, sur le développement du travail à temps partiel et sur la dégradation du marché du travail entre 1985 et 1991.

**Un marché du travail moins favorable**

La dégradation du marché du travail est nette entre 1985 et 1991. On observe que les actifs hésitent davantage à changer d'emploi :

- moins de salariés souhaitent changer d'emploi (5,6% en 1985 ; 2,9% en 1991),
- près d'une personne sur deux a plus de 10 ans d'ancienneté dans l'entreprise (bien davantage à la SNCF).

Les emplois deviennent plus instables, une proportion croissante de travailleurs ont moins d'un an d'ancienneté : 12,5% en 1991 au lieu de 9,1% en 1985. Et en conséquence, il y a moins de jeunes dans les entreprises de transport : on passe de 9 à 7% de jeunes de moins de 24 ans. Dans le transport routier de marchandises, 18% des salariés ont moins d'un an d'ancienneté en 1991.

Structure des effectifs des entreprises de transports en 1985 et 1991 en %

	jeunes 15-24 ans		salariés déclarant vouloir changer d'emploi		Ancienneté			
	1985	1991	1985	1991	< à 1 an		> à 10 ans	
	1985	1991	1985	1991	1985	1991	1985	1991
Transport ferroviaire	6,6	2,5	1,0	0,5	1,2	2,7	68,1	77,8
Transport routier	9,5	7,2	8,3	2,8	12,9	15,9	37,0	36,0
Transport routier de marchandises		9,4		3,6		17,8		29,6
Autres transports routiers		4,1		1,8		13,3		44,8
Transport aérien	7,6	6,5	4,4	3,3	11,2	9,9	50,3	48,8
Act. annexe et auxiliaires	12,3	11,2	7,3	5,8	12,3	16,6	39,8	40,4
<b>Total transport</b>	<b>9,1</b>	<b>6,9</b>	<b>5,6</b>	<b>2,9</b>	<b>9,1</b>	<b>12,5</b>	<b>48,0</b>	<b>47,5</b>

Les classes d'âge extrêmes sont peu représentées : 7% des effectifs des transports ont moins de 25 ans et 16% ont plus de 50 ans. L'emploi des plus jeunes (de moins de 24 ans) est élevé dans les transports routiers et chez les auxiliaires de transport.

**Peu d'emplois qualifiés**

La qualification moyenne de l'emploi dans les transports est inférieure à celle de l'ensemble de l'économie. Toutefois, le nombre des diplômés est beaucoup plus important dans l'aérien et le maritime que dans les transports routiers et ferroviaires.

(en %)	Bac et plus	Bac	Cap Bep	Bepc	Aucun diplôme
Structure par diplôme des effectifs des transports en 1991					
Transport ferroviaire	5	11	40	15	29
Tr. routier de march.	2	5	42	5	46
Autres tr. terrestres	7	8	36	7	42
Transport maritime	30	12	31	10	17
Transport aérien	35	28	17	12	8
Act. annexes	13	9	28	7	43
Auxiliaires	16	15	26	10	34
<b>Total transport</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>35</b>	<b>9</b>	<b>37</b>
Ensemble de l'économie	18	10	31	7	34

## SOCIAL

Les effectifs ne possédant aucun diplôme, ou seulement le BEPC, sont relativement importants dans les transports : 46% du total des effectifs, mais l'écart est assez faible avec le reste de l'économie qui atteint 41%.

### **Des salaires très variables ...**

Selon l'enquête Emploi de l'Insee, le salaire brut moyen des salariés du transport était de 8 200F en 1991 (7 650F en 1990). Le salaire brut moyen est le plus faible pour le transport routier de marchandises : 6 850F et les autres transports routiers : 7 850F; il est nettement supérieur à la moyenne pour le transport aérien : 12 300F et proche de la moyenne pour le transport ferroviaire : 8 100F. Le salaire moyen des chauffeurs en 1991 est de 6 600F contre 5 950F pour l'ensemble des ouvriers du transport.

Pour les chauffeurs, comme pour les ouvriers, les salaires dans les transports sont plus élevés que dans le reste de l'économie. Toutefois, il faut souligner que la durée du travail dans les transports routiers est généralement élevée, ce qui ramène le salaire horaire dans ce secteur à un niveau inférieur à celui du reste de l'économie.

Selon l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'oeuvre (ministère du Travail), 3,9% des salariés des transports (hors SNCF - RATP) étaient au niveau du SMIC mensuel en 1990 (5,2% en 1989) contre plus de 10% pour l'ensemble de l'économie.

Selon la Caisse Autonome de Retraite Complémentaire et de Prévoyance du Transport (CARCEPT), 25% des salaires bruts mensuels en 1990 des conducteurs de cars et des manutentionnaires sont inférieurs à 5 700F. Et 25% des salaires des conducteurs de poids lourds et de cars sont supérieurs à 9 300F par mois.

### **... dans un secteur où il y a de nombreux accidents du travail**

Les données sur les accidents du travail sont fournies par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS). Le secteur des transports est un "secteur à risques" qui occupe la seconde place derrière le BTP.

On constate que dans l'ensemble des activités de transport, le nombre et la gravité des accidents ont augmenté en 1990. Alors que, pendant une dizaine d'années, les accidents du travail avaient diminué.

De plus, la croissance économique ayant ralenti en 1990 et 1991, elle ne peut plus être évoquée pour expliquer la hausse du nombre des accidents du travail. Il faut souligner que le transport routier de marchandises et la manutention sont les domaines où le nombre d'accidents mortels et les risques d'accidents sont les plus importants.

### **Le travail à temps partiel se développe**

D'après l'enquête Emploi, le pourcentage des salariés à temps partiel a presque doublé dans les transports de 1982 à 1987, puis s'est stabilisé à 5,6% des effectifs salariés du secteur.

L'emploi dans les transports est essentiellement masculin (82% contre 58% dans l'ensemble de l'économie), cela explique en partie ce poids relativement faible du travail à temps partiel dans le secteur. De plus, les femmes qui travaillent dans les transports recourent moins au temps partiel que dans les autres secteurs (près de 10 points d'écart).

D'après l'enquête annuelle d'entreprise se rapportant aux entreprises de plus de 6 salariés, la part du temps partiel est importante dans les transports routiers de voyageurs : il concerne le quart des effectifs et continue à progresser. ■