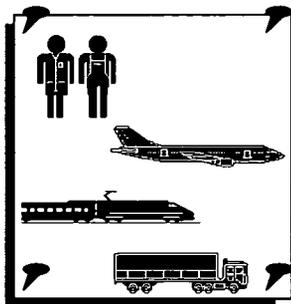


MARCHÉ DU TRAVAIL ET CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS : ÉVOLUTIONS RÉCENTES

François LEBRUN



L'année 1994 se caractérise par la stabilisation des effectifs des entreprises de transport. L'évolution a été diverse selon les secteurs : alors que les entreprises du routier ont recommencé à embaucher (+1,3%), les grandes entreprises nationales ont diminué leurs effectifs (-2,6%). Néanmoins, l'année se caractérise par une certaine amélioration du marché du travail.

Pour l'ensemble des salariés des transports, les conditions de travail ne se sont pas dégradées comme en 1993. La durée du travail s'est stabilisée et les rémunérations (+1,9%) ont augmenté plus vite que l'inflation (+1,7%). Les conditions de travail sont, néanmoins, difficiles pour les chauffeurs routiers qui s'assurent un niveau de rémunération assez élevé grâce à des durées de service importantes.

Stagnation des effectifs dans le secteur des transports en 1994

Tendanciellement, depuis 1980, les effectifs salariés du secteur des transports connaissent une évolution proche de celle de l'ensemble des salariés de l'économie. Il faut noter, toutefois, qu'au début des années 1990 (tableau 1), leur progression s'est révélée un peu plus forte de quelques dixièmes de points. A contrario, en 1994, l'évolution de l'emploi dans les transports a été légèrement inférieure à celle de l'ensemble de l'économie.

Tableau 1 : les effectifs salariés des transports (en milliers)

	1990	1991	1992	1993	1994
GEN de Transport					
. SNCF	202,1	198,6	198,1	192,1	185,7
. RATP	38,3	38,5	38,4	38,2	38,5
. AIR FRANCE	32,2	32,0	37,1	34,9	34,1
. AIR INTER	10,1	9,9	10,0	10,1	9,9
total des GEN	282,7	279,0	283,6	275,3	268,2
en évolution	-0,8	-1,3	1,6	-2,9	-2,6
Hors Gen transp.	594,0	603,7	601,2	603,1	611,1
en évolution	3,1	1,6	-0,4	0,3	1,3
Total transport	876,7	882,7	884,8	878,4	879,3
en évolution	1,8	0,7	0,2	-0,7	0,1
Total Economie	19560	19652	19583	19446	19536
en évolution	1,5	0,5	-0,4	-0,7	0,5

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Les GEN compriment leurs effectifs

En 1994, la stagnation relative des effectifs salariés des transports, dans un contexte de reprise, touche presque exclusivement les grandes entreprises nationales (GEN). Depuis deux ans, elles mènent des politiques rigoureuses de réduction de leurs effectifs (-2,6% en 1994). C'est en particulier le cas de la SNCF dont le nombre de salariés diminue d'environ 6 400 personnes en 1994 (soit - 3,3 %).

A l'inverse, les effectifs salariés des autres entreprises de transport, notamment du transport routier de marchandises, continuent de progresser (+ 1,3 %), témoignant en cela de leur plus grande sensibilité à l'évolution conjoncturelle.

COMPTES

Les effectifs de la branche transport diminuent en 1994

En 1994, la variation de l'emploi dans la branche transport¹ devient légèrement négative (-0,4%), soit une perte d'environ 3 000 emplois salariés (*tableau 1 bis*). La baisse la plus notable porte sur la branche maritime dont les effectifs chutent de +12% en 1994. Les effectifs dans l'aérien et pour les auxiliaires se réduisent à un rythme moindre en 1994 qu'en 1993. Le transport routier de marchandises (+1,6% en 1994) enregistre une croissance moyenne de ses effectifs salariés de l'ordre de 1 800 personnes par an depuis 1990. De même, les effectifs des autres transports terrestres affichent des taux d'évolution positifs en 1994 (+1,8%).

Tableau 1 bis : les effectifs salariés de la branche transport

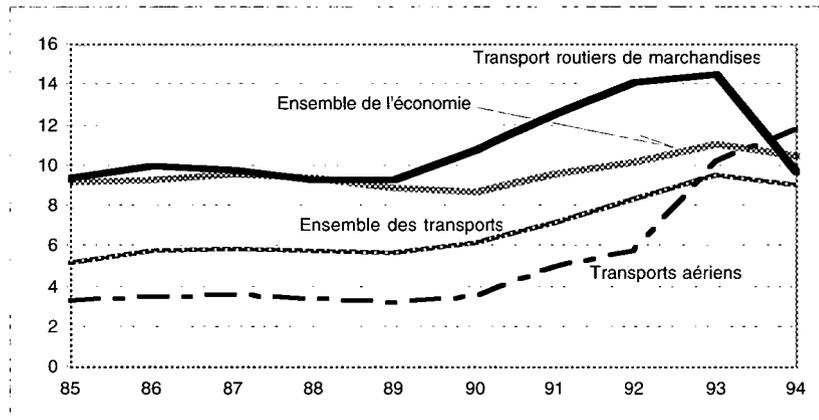
	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	niveau
68 Tr. ferroviaire	-2,3	-2,6	-2,8	-3,3	106,5
691 Tr. rout. de m.	1,6	1,1	-0,2	1,6	223,5
692 Autres tr. ter.	1,6	0,9	0,0	1,8	175,6
70 Nav. intérieure	0,0	0,0	0,0	-8,3	2,2
71 Tr. maritime	1,8	-1,2	-1,2	-12,0	14,7
72 Tr. aériens	-0,3	-0,2	-4,3	-2,0	58,6
73-4 Act. annexes auxiliaires	1,6	-1,1	-1,2	-1,3	195,2
Ens transport	0,9	-0,2	-1,1	-0,4	776,3

Source : Insee (Comptes Nationaux)

En 1994, baisse du nombre de demandeurs d'emploi

La reprise de l'activité a permis une amélioration du marché du travail. Si la situation s'améliore pour le transport routier, par contre le taux de demandeurs d'emploi émanant de l'aérien (*graphique 1*) se dégrade à la suite des réductions d'effectifs d'Air France et de certaines petites compagnies.

Graphique 1 : Taux de demandeurs d'emploi provenant du secteur des transports (en %)



Source : Ministère du travail, OEST.

Stabilisation de la durée du travail

D'après l'enquête emploi de l'Insee, la durée hebdomadaire du travail dans les transports est restée stable entre mars 1993 et mars 1994. Se plaçant à un niveau très supérieur à l'ensemble des autres secteurs, elle avoisinerait 44 heures. Selon l'enquête ACEMO, 21,1% des effectifs ouvriers du transport (roulants et sédentaires) travaillent entre 42 et 44 heures par semaine (4,5% dans l'ensemble de l'économie) et 11,6% plus de 44 heures (1,8%). L'importance des durées du travail des salariés des transports s'explique notamment par les temps de service des chauffeurs routiers.

COMPTES

Durées du travail importantes pour les chauffeurs routiers

Sur la période 1983-1993, la durée du travail des conducteurs routiers² a peu évolué : une moyenne de 48,2 heures en 1983 (tous types de routiers confondus) contre 48,7 en 1993 (*tableau 2*). Par rapport à leurs homologues du compte propre, les chauffeurs du compte d'autrui connaissent des temps de travail plus longs : 37,5% des salariés du compte propre travaillent moins de 40 heures contre seulement 10% pour le compte d'autrui; leur durée moyenne du travail s'élevant respectivement à 54,1 heures contre 43,6 heures. Ces écarts se justifient par la nature de l'activité : le compte propre recouvre essentiellement des activités de zone courte (92,2% des salariés du compte propre rentrent chez eux tous les jours), tandis que les activités du compte d'autrui sont plus diversifiées. Pour ce dernier, la durée du travail croît avec le nombre de jours consécutifs d'absence du domicile. Ce phénomène se manifeste par une durée de service accrue, mais également par une amplitude de travail plus importante entre deux phases de repos.

Les temps de conduite représentent entre 58% (zone courte) et 68% (international) du temps de service. L'évolution des temps de conduite diffère peu de celle des temps de travail. Elle est plus forte pour les chauffeurs de la zone longue, en particulier ceux du compte d'autrui.

Tableau 2 : Durée hebdomadaire moyenne des chauffeurs de poids lourds (heures pour les durées et pourcentage pour les évolutions)

	Compte propre		Compte d'autrui				Ensemble	
	1993	93/83	Absence < 1 jour		Plus de 2 jours		1993	93/83
	1993	93/83	1993	93/83	1993	93/83	1993	93/83
Durée du travail	43,6	-9,4	48,8	1,5	58,9	0,3	48,7	1,0
dont conduite	23,0	-0,2	28,3	5,3	39,5	5,0	28,4	8,4

Source : Inrets - enquête sur les conditions de travail des chauffeurs routiers en 1983 et 1993

Les frais de route, part importante des rémunérations pour le compte d'autrui

Pour les conducteurs de poids lourds, la durée du travail influe sur les rémunérations du fait de l'importance des frais de route. C'est ce qui explique que les rémunérations soient plus fortes pour le compte d'autrui que pour le compte propre (*tableau 3*). En revanche, les chauffeurs du compte propre bénéficient de salaires plus importants. Pour le chauffeur du compte d'autrui, les frais de route représentent environ 25% du revenu contre seulement 10% pour le compte propre. Les frais de route peuvent notamment représenter 50% des revenus pour les routiers s'absentant plus de quatre jours par semaine.

Tableau 3 : Salaire et revenu des chauffeurs en fonction du nombre de jours d'absence

	Nombre de jours d'absence par semaine		
	+ de 4 jours	2 à 3 jours	Retour chaque jour
Compte d'autrui			
Salaire	7563	7884	7321
Frais de route	4134	3198	1262
Revenu total	11697	11082	8583
Compte propre			
Salaire	8039		7232
Frais de route	2802		990
Revenu total	10841		8222

Source : Inrets - enquête sur les conditions de travail des chauffeurs routiers en 1993

En 1994, les salaires ont augmenté plus vite dans les transports

D'après l'enquête du Ministère du Travail³, entre octobre 1993 et octobre 1994, les gains mensuels de l'ensemble des salariés des transports ont augmenté de 1,9% contre 1,1% pour l'ensemble de l'économie. Les rémunérations sont traditionnellement plus faibles dans les transports routiers de marchandises et autres transports terrestres, secteurs employant majoritairement des ouvriers.

2 P. Hamelin Inrets - enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1993. Cette enquête fait suite à deux enquêtes identiques menées en 1975 et 1983.

3 Enquête semestrielle du Ministère du Travail sur les gains des salariés (hors RATP et SNCF).

COMPTES

En revanche, elles sont nettement supérieures à la moyenne dans l'aérien, secteur où le niveau de qualification est élevé.

Les gains des ouvriers dans les transports en 1994 ont évolué au même rythme que dans l'ensemble de l'économie

D'après l'enquête "Acemo", les rémunérations perçues par les ouvriers des transports augmentent de +2,3% en 1994 contre 2,2% pour l'ensemble des secteurs. Cette croissance est supérieure au taux d'inflation (+1,7%). Le niveau des gains mensuels moyens des ouvriers est plus élevé dans les transports que dans les autres secteurs (8 800F contre 8 400F). Dans cette enquête, le salaire de base d'un ouvrier représente environ 88% des gains des salariés des transports contre près de 92% à l'ensemble de l'économie et se compose d'environ 9% de primes contre moins de 7% pour les ouvriers des autres secteurs.

Risque d'accidents du travail⁴: les transports au deuxième rang après le BTP

Entre 1986 et 1991, le nombre d'accidents du travail a progressé avec la reprise de l'activité. En 1992⁵, il commence à diminuer pour l'ensemble des secteurs (tableau 4). L'activité "Transports et manutention" est au quatrième rang en termes d'accidents du travail. Sur 1 024 décès en 1992, 175 se sont produits dans ce secteur qui occupe seulement 4,6% des effectifs. L'activité "transport et manutention de marchandises", qui contient l'essentiel du transport routier, est le sous-secteur des industries des transports le plus dangereux. Il représente 42% des effectifs des industries du transport mais, 70% des décès et 60% des journées perdues. Les accidents du travail sont pour une large part des accidents de manutentions; en 1992, seulement 16% des accidents survenus dans le transport routier de marchandises se sont produits lors d'un déplacement. Néanmoins, ces derniers liés à l'utilisation d'un véhicule expliquent, à eux seuls, près de trois quarts des accidents mortels. ■

Tableau 4 : Accidents du travail

	1980	1989	1990	1991	1992
Ensemble des secteurs					
Milliers de salariés	14075	14015	14414	14560	14440
Nombre de décès	1423	1177	1213	1082	1024
Acc. avec arrêt (1)	69,0	52,6	52,8	54,1	51,9
Acc. avec I.P. (2)	7,2	4,6	4,7	4,7	4,3
Industries du transport et de la manutention					
Milliers de salariés	552	623	651	666	667
Nombre de décès	234	221	205	196	175
Acc. avec arrêt (1)	95,6	85,1	85,4	87,3	82,6
Acc. avec I.P. (2)	12,4	8,5	8,7	8,7	7,9
Transport et manutention de marchandises					
Milliers de salariés	220	265	275	280	278
Nombre de décès	147	125	147	140	123
Acc. avec arrêt (1)	127,6	119,1	123,2	124,3	120,5
Acc. avec I.P. (2)	15,9	11,1	11,7	12,0	11,1

Source : Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés

Notes : (1) accidents pour 10000 salariés.
(2) I.P.: incapacité permanente

⁴ Le risque d'accidents du travail se mesure en rapportant le nombre d'accidents avec arrêt et incapacité permanente au nombre de salariés.

⁵ Statistiques de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés - 1992 est la dernière année disponible.