

"BILAN SOCIAL" DANS LES TRANSPORTS : UNE DYNAMIQUE CONTRASTÉE *

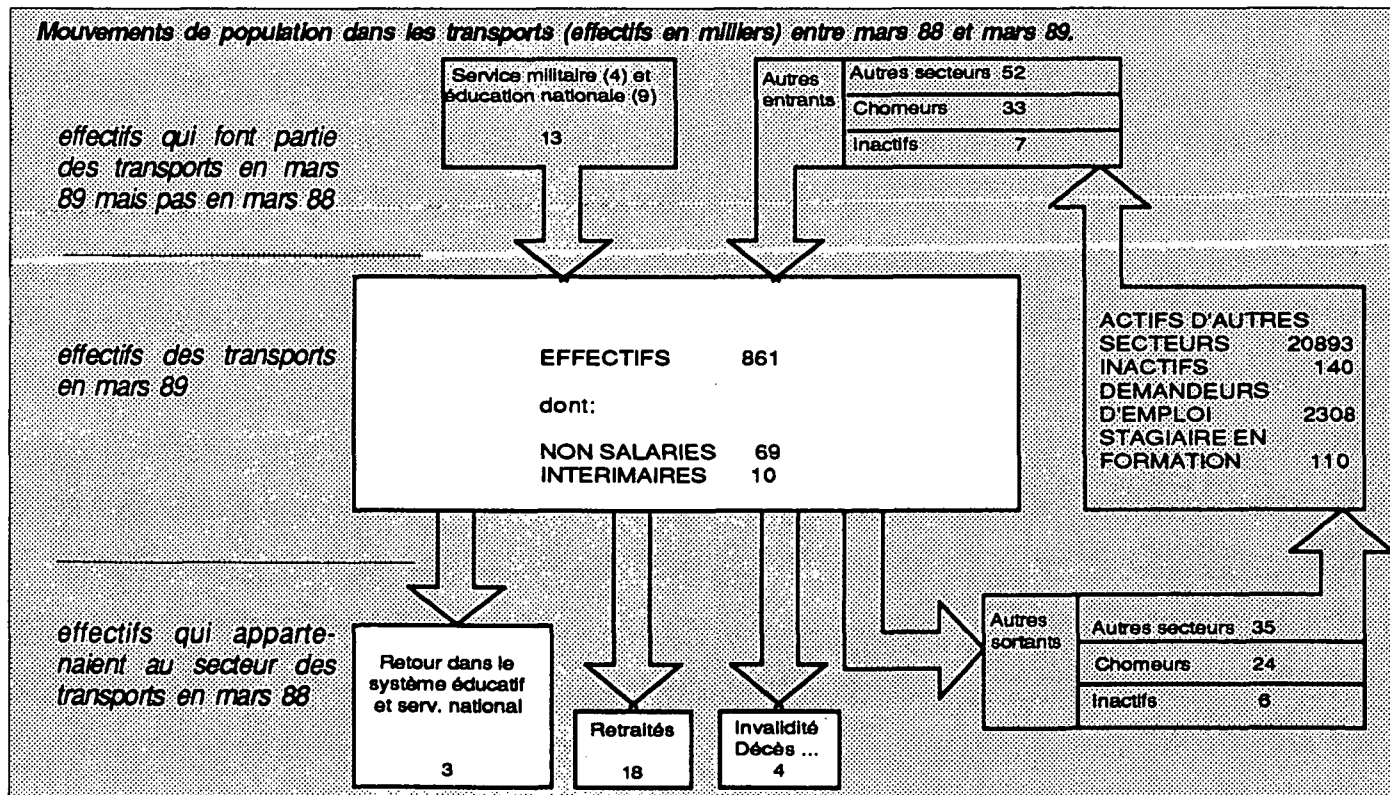
Michel BRAIBANT - Florent FAVRE

Pour étudier les conditions de travail dans les transports - emploi, chômage, ancienneté et diplômes, salaires, accidents du travail, ... - on dispose de plusieurs sources statistiques : l'Enquête Annuelle d'Entreprise (OEST), l'enquête Emploi et l'enquête sur la structure des emplois dans les établissements de plus de 20 salariés (INSEE), et des publications diverses (Bilan Social de la SNCF, brochure CCAF, ...). Il existe toutefois une certaine méconnaissance des durées réelles de travail pour certaines activités, tel le transport routier de marchandises. L'enquête emploi de l'INSEE, enquête par sondage auprès des ménages, fournit des données mais elles sont trop globales et peut-être sous-estimées.

La croissance de l'emploi dans les transports résulte d'entrées et sorties d'actifs très importantes

D'une année à l'autre, l'évolution de la population du secteur des transports résulte d'entrées et de sorties d'actifs. Ces mouvements comprennent d'une part les changements entre l'inactivité - chômage, scolarité, militaires du contingent, ... - et l'activité, d'autre part les changements de secteur d'activité. Pour évaluer cette mobilité démographique, on peut établir un "schéma d'entrées-sorties" de l'emploi. D'après l'enquête emploi de mars 1989, les entrées d'actifs dans les transports qui étaient inactifs ou au chômage en mars 1988, sont de 53 000. En outre, sont entrées dans les transports 52 000 personnes en provenance d'autres secteurs, dont 15 000 salariés classés dans un autre secteur mais dans le même établissement. Sous l'hypothèse que les changements d'activité d'établissements sont dûs à des anomalies statistiques, près de 90 000 actifs sont entrés dans les transports depuis mars 1988. Les sorties d'actifs sont au nombre de 90 000, dont 10 000 ayant quitté le secteur sans changer d'entreprise, soit 80 000 "sorties hors changements d'activité des établissements".

Mouvements de population dans les transports (effectifs en milliers) entre mars 88 et mars 89.



(*) Cet article résume une note présentée à la Commission des Comptes des Transports.

Les transports : un taux de mobilité de l'emploi de 10%

Le taux de mobilité peut alors être estimé en rapportant la moyenne des entrées et sorties à la population active salarié de l'enquête. Ce taux est proche de 10% en 1989 hors effet des changements d'activité des établissements (1). Le schéma précédent ne peut malheureusement pas être établi à partir de l'enquête emploi de l'INSEE selon un niveau plus fin de nomenclature en distinguant notamment les **transports routiers**. Il convient alors de se référer à d'autres indicateurs pour apprécier la mobilité de l'emploi par sous-secteurs. S'agissant des jeunes (15-24 ans), leur part est élevée dans les transports routiers et les activités annexes et auxiliaires. Ceux-ci ont d'ailleurs vu croître, depuis 1985, la part des salariés ayant moins d'un an d'ancienneté (19% dans le transport routier de marchandises). On peut ainsi estimer à plus de 15% le taux de mobilité (précédemment défini) dans ce secteur (contre seulement 2% pour le ferroviaire qui se caractérise de fait par une ancienneté croissante).

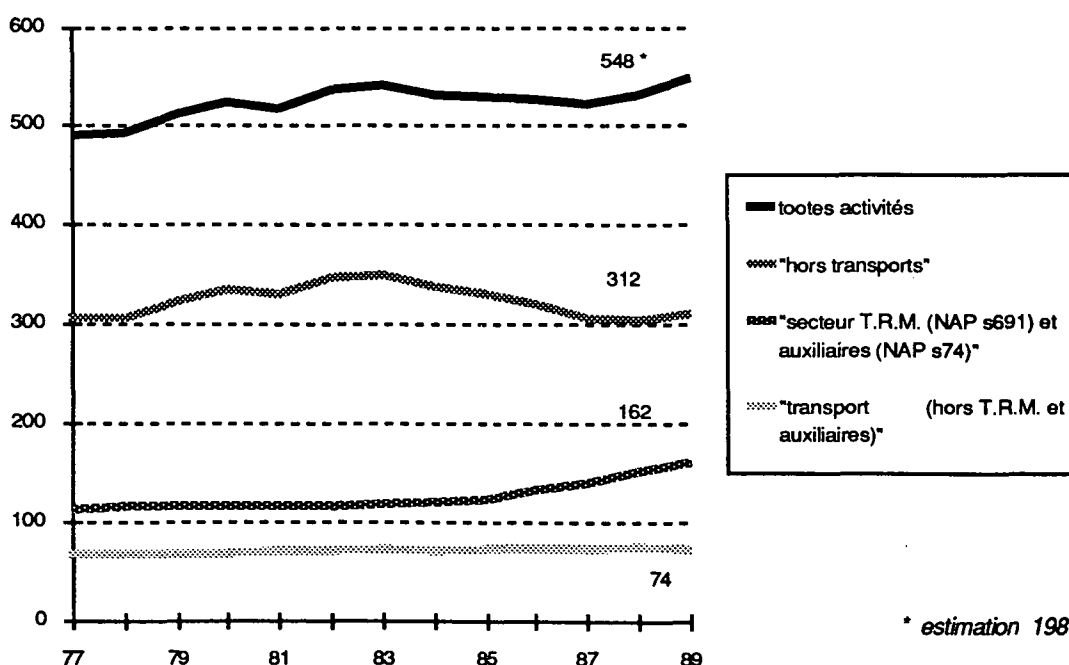
Structure des effectifs des transports en 1989 en %.

	jeunes 15-24 ans		effectifs déclarant vouloir changer d'emploi		Ancienneté			
	1985	1989	1985	1989	< à 1 an 1985	1989	> à 10 ans 1985	1989
s68 Transport ferroviaire	6,6	1,9	1,0	1,0	1,2	2,5	68,1	72,6
s69 Transport routier	9,5	7,1	8,3	6,3	12,9	15,2	37,0	36,2
s691 Transport routier de marchandises		8,8		6,9		18,7		29,7
s692 Autres transports routiers		4,9		5,5		10,8		44,6
s71 Transport maritime	10,5	2,1	6,2	2,1	9,1	8,5	52,1	56,6
s72 Transport aérien	7,6	6,7	4,4	4,9	11,2	10,8	50,3	50,7
s73-4 Act. annexe et auxiliaires	12,3	11,5	7,3	9,5	12,3	15,7	39,8	42,5
t31 Total transport	9,1	6,8	5,6	5,6	9,1	12,1	48,0	47,0

source : enquête emploi de l'INSEE - mars 89

Cette rotation des effectifs du transport routier de marchandises élevée, accompagne la forte croissance des chauffeurs du secteur. Leur nombre passe de 105 000 en 1977 à 162 000 en 1989 alors que les chauffeurs des entreprises "hors-transports" (312 000 en 1989) évoluent peu. Cette spécialisation (ou externalisation), qui peut être liée à la déréglementation (licences et tarifs), provient uniquement de la période "1985 à 1989".

Effectifs de la CSP "chauffeurs" en transport et "hors" transport (en milliers)



(1) Notons que ce taux est proche de celui calculé à partir des mouvements d'entreprises (soit 9000 entreprises créées dans les transports, hors reprises, sur un total de l'ordre de 90 000).

Un chômage important en nombre dans le transport routier, et en pourcentage dans le maritime.

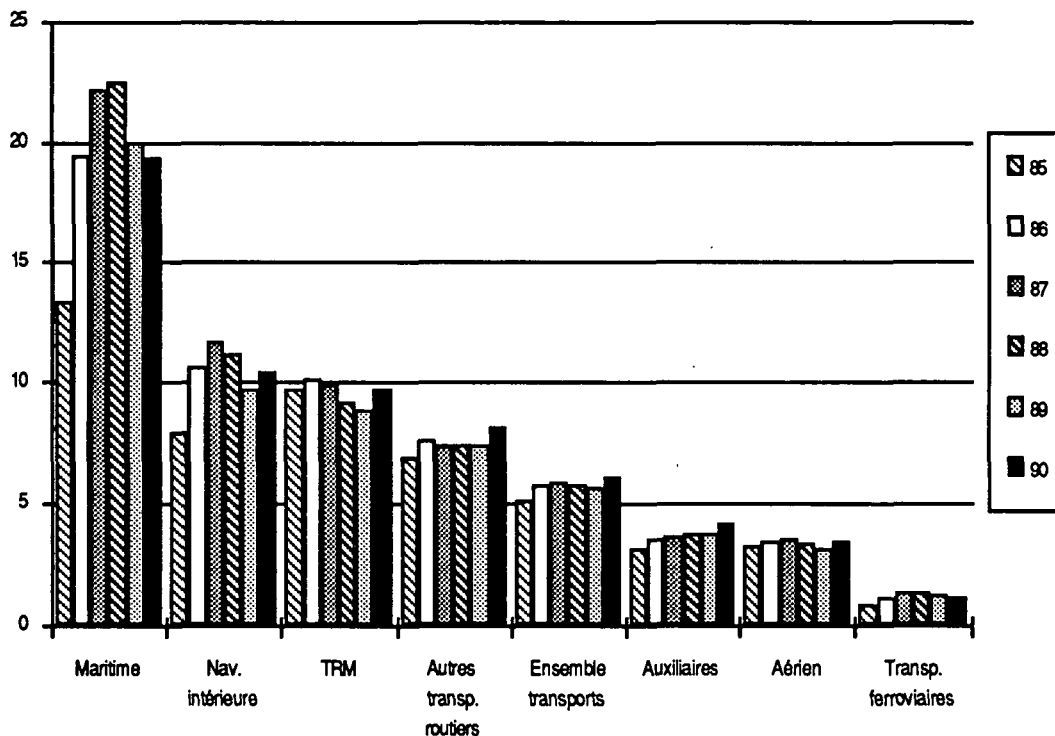
S'agissant du **chômage**, on définit le taux de demande d'emplois, mesuré par les demandes d'emplois en fin de mois (D.E.F.M.) des actifs qui travaillaient auparavant dans les transports rapportées aux effectifs du secteur. En 1990, ces demandeurs d'emplois étaient au nombre de 57 800 contre 51 800 en 1986. Le taux de demandeurs d'emploi augmente de nouveau en 1990 après être passé par un minimum en 1989. Ce taux diverge fortement d'un sous-secteur des transports à l'autre: il est maximal pour le transport maritime, 20% en 1990. Il est relativement élevé pour TRM, régressant entre 1986 et 1989 du fait d'une forte progression des effectifs mais augmentant de nouveau en 1990. Les évolutions du nombre de chômeurs depuis 1982 montrent d'ailleurs une croissance non négligeable (+56%). Les demandes d'emplois augmentent fortement chez les auxiliaires qui comprennent les dockers.

Nombre de demandeurs d'emplois des transports en 1990 (en milliers)

	90 niveau	évol % 90/82
68 Tr. ferrov.	2,3	-7,9
69.1 T.R.M.	25,1	56,4
69.2 T.R.V.	16,2	56,4
70 Nav. fluv.	0,7	41,8
71 Tr. maritime	2,9	3,8
72 Tr. aérien	2,2	37,6
73.4 auxiliaires	8,4	81,7
total	57,8	50,4

Source : ministère du travail

Taux de demande d'emplois dans les transports en % (1)



Le salaire moyen des chauffeurs progresse plus vite que celui des ouvriers avec la reprise des trafics ...

S'agissant des **salaires**, celui des chauffeurs s'établissait, à 6280 francs contre 5860 francs pour l'ensemble des ouvriers. Depuis 1988, le salaire des chauffeurs progresse plus rapidement que celui de l'ensemble des ouvriers.

Salaires mensuel (en francs) évolution en %

	1986	1987	1988	1989	1989
Chauffeurs	4,6	2,7	3,3	4,9	6280
Ouvriers	5,2	2,7	2,6	3,5	5860

Le salaire moyen des salariés du transport routier de marchandises, était, en 1989, de 5540 francs, celui des salariés des autres transports routiers de 6180 francs et celui des auxiliaires de 6940 francs.

Dans le secteur transport (6650F en moyenne), on trouve les salaires les plus élevés dans les transports maritimes et aériens, là où la part des diplômés est la plus élevée.

Structure par diplôme des effectifs des transports en 1989 en %.

	Bac +	Bac	Cap Bep	Bepc	aucun diplôme
s68 transport ferroviaire	4,7	8,7	41,1	13,4	30,7
s691 tr. routier de march.	2,9	6,2	35,8	6,7	46,2
s692 autres tr. terrestres	4,6	8,8	33,8	7,4	42,5
s71 transport maritime	36,5	5,9	33,2	4,1	18,3
s72 transport aérien	28,2	26,5	21,6	8,8	14,2
s73-4 act. annexes et auxiliaires	10,0	12,9	27,5	10,3	36,4
total transport	7,4	10,0	33,9	9,1	37,3
total "économie"	16,7	10,8	27,5	7,7	35,3

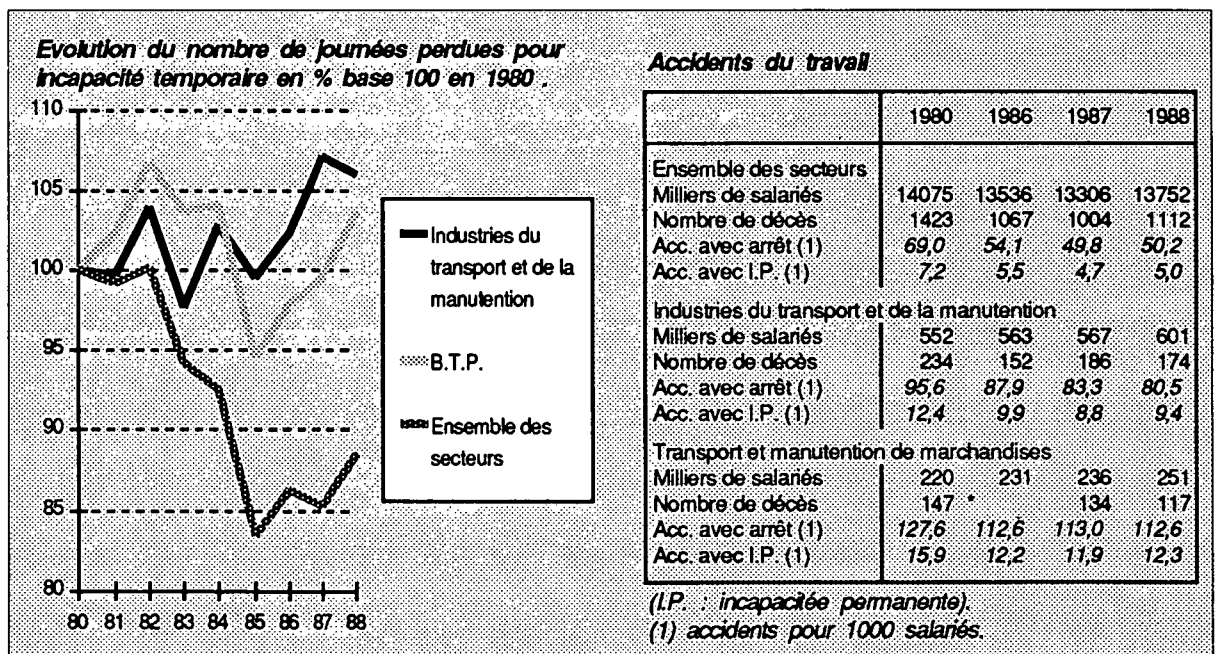
source : enquête emploi de l'INSEE - mars 89

Les données sur les accidents du travail sont fournies par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (C.N.A.M.T.S.) qui a recensé en 1988 13,7 millions de salariés dans ses fichiers. Elle a relevé en 1988, 48 366 accidents avec arrêt dans les transports et la manutention, ce qui représentait un total de 2,15 millions de journées perdues. Alors que le nombre d'accidents a baissé entre 1982 et 1986, il s'est remis à croître depuis lors. Le nombre de décès a progressé en 1987 dans les transports et la manutention pour revenir à un niveau plus faible en 1988. La reprise de l'activité se note très nettement dans l'évolution du nombre des accidents.

... la route : une profession assez dangereuse où le risque d'accident augmente avec la reprise des trafics

Rapportés aux nombre de salariés, on note une plus grande fréquence des accidents dans les transports et la manutention que dans l'ensemble des secteurs. Sur 1112 décès en 1988, 174 appartenaient aux secteurs des transports et la manutention. Par "risque", ces industries occupent la seconde place derrière les BTP. En outre, le transport et la manutention de marchandises, dans lequel est incluse la majeure partie des transports routiers de marchandises, est le sous-secteur des transports où le nombre de décès et les risques d'accidents sont les plus importants.

En outre, si on regarde la répartition des accidents suivant l'origine de l'accident, on note qu'en 1988 les véhicules ont été responsables de 3,6% des accidents avec arrêt, de 6,4% du nombre de journées perdues par incapacité temporaire, de 7,7% des accidents avec incapacité permanente, pour représenter 16% du nombre des incapacités permanentes. Sur 1112 décès en 1988, 457 avaient pour origine un véhicule dont 399 un véhicule routier automobile sur roues.



En conclusion, cet article fournit quelques tendances : il apparaît que les fortes croissances de l'emploi et du salaire moyen dans les transports routiers depuis 1987, liées à l'explosion des trafics, s'accompagnent d'une croissance tout aussi nette des risques d'accidents du travail dans ce secteur.

En outre, un schéma des mouvements de l'emploi montre qu'au delà de cette croissance dans les transports routiers, il existe une forte mobilité, où le poids des jeunes et de ceux qui ont moins d'un an d'ancienneté est élevé, cette spécificité ayant tendance à se renforcer ces dernières années.