

L'EMPLOI DANS LES MÉTIERS DU TOURISME, DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE : ÉTAT DES LIEUX ET PROSPECTIVE

Christian CALZADA, Guillaumette ABADIE¹

En 2002, les métiers du tourisme et des transports comptaient près de 1,8 million d'actifs, en augmentation de 13,4 % par rapport à 1997. Près de 130 000 emplois ont été créés sur la période dans les seuls métiers de la « logistique » au sens de la présente note. L'évolution de l'emploi dans ces métiers a été inégale selon les régions. Entre 1990 et 1999, l'effectif de salariés âgés a progressé de 4,3 %. Le grand nombre de départs en retraite de la génération de l'après-guerre et l'ampleur de la demande pour des métiers très qualifiés devraient entraîner des besoins de recrutement importants de cadres des transports à l'horizon 2010.

Forte progression de l'emploi dans la logistique

Au cours de la période 1997-2002, l'emploi dans les métiers du tourisme et des transports a progressé de près de 13,4 %, soit environ 215 000 postes supplémentaires en cinq ans (Figure 1). Par ailleurs, 130 000 postes supplémentaires ont été créés en cinq ans dans les seuls métiers de la logistique, soit une augmentation de 18 %, dans un domaine qui comptait 831 000 emplois en mars 2002. Quatre grands métiers ont contribué à la croissance générale : les ouvriers de la manutention, qualifiés ou non, les conducteurs de véhicules, et dans une moindre mesure les responsables d'exploitation des transports (Encadré 1).

Figure 1 : L'emploi dans les métiers du tourisme, des transports et de la logistique

Code Fap	Métiers	Effectif en milliers	Évolution 1997-2002 (%)
J020	Ouvriers non qualifiés de la manutention*	388,8	+16,0
J140	Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention*	324,3	+15,5
J180	Responsables du magasinage*	77,7	+27,3
J240	Conducteurs d'engins de traction	16,9	nd
J241	Conducteurs d'engins de levage	29,7	+11,1
J340	Conducteurs de véhicules légers	74,8	-2,7
J341	Conducteurs de transports en commun	80,0	+1,1
J342	Conducteurs-livreurs	222,2	+5,2
J343	Conducteurs routiers	293,3	+3,3
J344	Conducteurs sur réseaux guidés	20,8	+2,7
J440	Agents d'exploitation des transports	36,5	+34,7
J460	Contrôleurs des transports	11,4	nd
J480	Responsables d'exploitation des transports	54,3	+60,7
J560	Agents et hôtesses d'accompagnement	19,1	nd
J561	Agents administratifs des transports	26,9	+13,4
J562	Employés du tourisme et des transports	51,1	+42,6
J580	Techniciens du tourisme et des transports	35,3	+19,4
J690	Cadres des transports et de la logistique	37,6	+43,1
J691	Personnels navigants de l'aviation	9,1	nd
	Tourisme et transports	1 809,8	+13,4
G171	Techn. méthodes-ordonnancement-planification*	38,1	+38,9
H092	Ingén. méthodes-ordonnancement-planification*	2,0	nd
	Logistique*	830,8	+18,0

* La logistique comprend, au sens de cet article, les 5 métiers marqués d'un astérisque.

Source : Enquêtes Emploi (Insee), traitements Dares et SES

¹ Les auteurs tiennent à remercier Frédéric Lainé de la Dares (Ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité) pour son concours et ses conseils.

Encadré 1

Identification des métiers

Les familles professionnelles : un concept fédérateur

Les familles d'activité professionnelles² (Fap) constituent une nomenclature de métiers articulée autour de deux axes : le domaine professionnel et le niveau de qualification. La nécessité d'analyser conjointement emploi et marché du travail, par métier, a conduit l'Insee, l'ANPE et la Dares à travailler au rapprochement de la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) qui sert à la codification du recensement et des enquêtes de l'Insee auprès des ménages, avec le code « Rome » (répertoire opérationnel des métiers et des emplois) de l'ANPE, utilisé pour codifier le métier recherché par les demandeurs et les offreurs d'emplois. Ce rapprochement a abouti en 1994 à la réalisation d'une table de correspondance nationale entre ces deux nomenclatures. La nomenclature des FAP existe en 224 postes (sous-familles professionnelles) et 84 postes (familles professionnelles).

Les métiers du tourisme et des transports sont répertoriés dans les familles J020 à J691.

Contour des emplois dans la logistique

« La logistique dans l'entreprise consiste à gérer le mouvement des produits et des informations, dans un souci de gain de temps, de réduction des coûts et de satisfaction du client final. Depuis plusieurs années, la logistique évolue vers un projet global de l'entreprise. On parle ainsi de gestion globale de la chaîne logistique ou « supply chain management ». Cette notion intègre plusieurs niveaux d'opération. On peut en distinguer quatre : la planification des opérations, l'approvisionnement, la fabrication, la commande et la livraison. A chaque étape de la supply chain, il s'agit de piloter des flux physiques, financiers ou d'information entre une entreprise, ses fournisseurs et ses clients » (source : <http://www.aft-iftim.com/>).

Pour le statisticien, identifier la fonction logistique, que ce soit dans les nomenclatures d'activités (Naf) ou de métiers (Fap) est délicat. Néanmoins pour les besoins de l'étude, cinq familles professionnelles susceptibles d'être dédiées à la logistique ont été identifiées : les techniciens méthodes-ordonnancement-planification (G171), les ingénieurs méthodes-ordonnancement-planification (H092), les ouvriers non qualifiés de la manutention (J020), les ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention (J140) et les responsables magasinage (J180) (voir carte des métiers de la "logistique").

La moitié des professionnels de la logistique se concentre dans quatre grands secteurs : plus du quart est dans les entreprises du commerce (19,3 % dans le commerce de gros et 7,6 % dans le commerce de détail en 1999), 14,3 % dans les services opérationnels et 13,5 % dans le secteur des transports. Ces secteurs principaux ont particulièrement développé leur fonction logistique, affectant en moyenne plus de 10 % de leur personnel à ce domaine : 14,5 % dans le commerce de gros et 10,5 % dans les services opérationnels.

Spécificités régionales

De fortes spécificités régionales et locales existent, qui sont à la fois le produit de l'histoire, des spécialisations sectorielles des territoires et des structures locales de qualification ou de fonction.

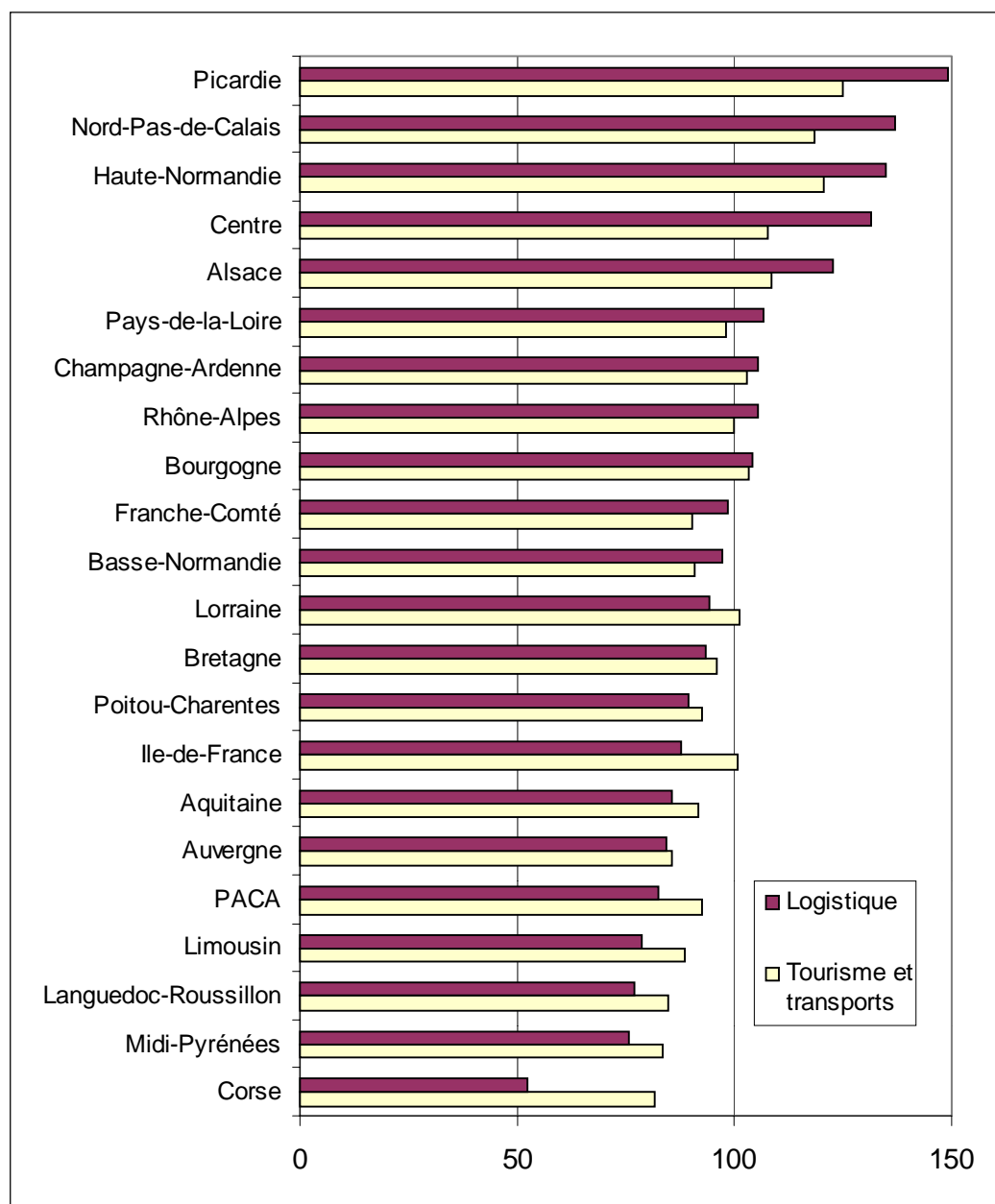
Ainsi, les métiers de la logistique sont davantage représentés dans un triangle nord-est de la France, constitué des régions Centre, Haute-Normandie, Picardie, Nord - Pas-de-Calais, Alsace (*Figure 2*).

De 1990 à 1999, dans le secteur du tourisme et des transports, l'évolution de l'emploi a été très différente d'un métier à l'autre, mais aussi d'une région à l'autre. Dans cette évolution, interviennent un facteur structurel, tenant au poids relatif de chacun des métiers, et un facteur « régional » propre. Leurs effets se superposent à une évolution tendancielle nationale établie à 1,7 % sur la période en moyenne annuelle (*Encadré 2*). La composante structurelle, ainsi que la composante résiduelle régionale peuvent jouer positivement ou négativement. De ce fait, les régions peuvent théoriquement se répartir en quatre groupes :

² Voir aussi le site de la Dares : www.travail.gouv.fr/etudes/etudes_i.html

EMPLOI

Figure 2 : Indice de spécificité régionale



Calcul de l'indice : La part de la Fap dans l'emploi régional est rapportée à la part de cette même Fap dans l'emploi de la métropole.

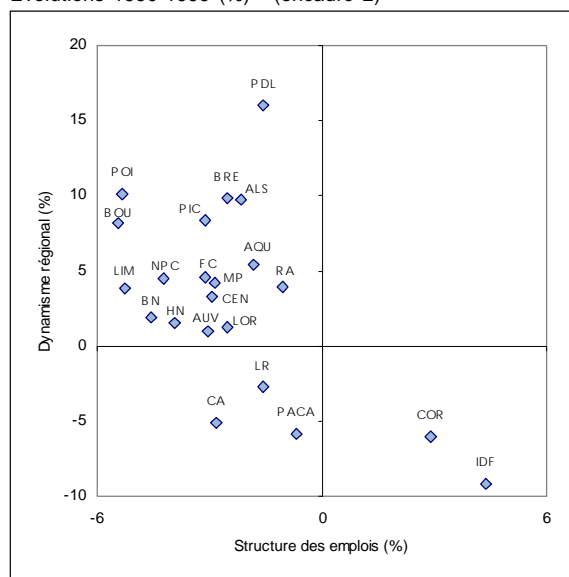
Source : Recensement de la population 1999 (Insee), traitements Dares et SES

- Dans la plupart des régions, un dynamisme local fort vient contrecarrer l'effet d'une spécialisation professionnelle pénalisante, en particulier en Poitou-Charentes et Pays-de-Loire (Figure 3).
- Mais symétriquement, une structure professionnelle favorable peut aussi voir son effet amoindri faute d'une dynamique régionale suffisante en direction des métiers concernés : c'est le cas de l'Île-de-France et de la Corse.
- Aucune région ne cumule les effets bénéfiques d'une spécificité régionale et d'une structure par métier favorables.
- Le dernier cas où une spécialisation professionnelle défavorable à l'emploi salarié est renforcée par une atonie résultant de facteurs propres à la région, concerne les régions Languedoc-Roussillon, Champagne-Ardenne et Paca, en position difficile.

EMPLOI

Figure 3 : Dynamisme des régions en termes d'emplois du tourisme et des transports

Evolutions 1990-1999 (%) - (encadré 2)



Champ : Métiers du tourisme et des transports

Source : Recensements de la population 1990 et 1999 (Insee), traitements Dares et SES

Des quinquagénaires de plus en plus nombreux

En 1999, près de 300 000 personnes âgées de plus de 50 ans travaillent dans les métiers du tourisme et des transports ; elles sont de plus en plus nombreuses sur le marché du travail, à la fois en nombre et en proportion. Elles représentent ainsi 17,4 % des effectifs en 1999, contre 16,7 % en 1990. En neuf ans, l'effectif de salariés âgés a progressé de 4,3 %, essentiellement en raison de l'arrivée à la cinquantaine des générations du baby-boom.

Dans la majorité des métiers du tourisme et des transports, le « poids » dans l'emploi des individus de plus de 50 ans progresse de 1 point en moyenne entre 1990 et 1999, à l'exception notable des ingénieurs méthodes-ordonnancement-planification et des contrôleurs des transports (*Figure 4*). Dans la logistique, sur la même période, la proportion des plus de 50 ans est restée constante autour de 15 %.

Plusieurs facteurs ont contribué à l'évolution de la part des salariés âgés dans un métier donné : le vieillissement, les mouvements de main d'œuvre et l'évolution générale de l'emploi dans le métier (*Encadré 2*). « L'effet vieillissement » est fort dans tous les métiers : les quinquagénaires sont nettement plus nombreux en 1999 qu'en 1990. Le solde des « entrées » et « sorties » de main-d'œuvre a une incidence négative dans tous les métiers du tourisme et des transports. Il est presque toujours inférieur en valeur absolue à l'effet du vieillissement, à quelques exceptions près : les ouvriers non qualifiés de la manutention, les conducteurs sur réseaux guidés, les agents d'exploitation des transports, les contrôleurs des transports et les agents administratifs des transports. Enfin, dans certains métiers, la diminution des effectifs a pu induire des augmentations mécaniques de la proportion de salariés âgés, en particulier pour les agents et hôtesses d'accompagnement (+ 82,9 %) et les cadres des transports et de la logistique (+ 81,6 %).

Les caractéristiques purement démographiques, la dynamique des métiers et des secteurs employeurs et la géographie régionale permettent de caractériser des phénomènes de polarisation de la ressource humaine sur le territoire national. Si en moyenne, les quinquagénaires et sexagénaires ne représentent qu'un salarié sur six, l'analyse des pyramides des âges des métiers par département de travail, révèle une diversité des situations locales (*Encadré 2*). Les départements à pyramides des âges « ventrale » sont ainsi plus présents dans les métiers des personnels navigants de l'aviation, les conducteurs sur réseaux guidés et les contrôleurs des transports (*Figure 5*).

EMPLOI

Figure 4 : Décomposition de l'évolution de la part des actifs âgés de 50 ans ou plus

En %

Métiers	Emplois créés 1990-1999 (milliers)	Actifs occupés de 50 ans ou + Evolution 1990-99	Part des actifs occupés de 50 ans et + Evolution 1990-99				
			1999	Evolution 1990-99			
				Total*	Effet "vieillesse ment pur" (1)	Effet "mouvements de main d'œuvre" (2)	Effet "évolution de l'emploi" (3)
Techn. méthodes-ordonnancement-planification*	+9,7	+ 97,5	21,0	+36,9	+210,9	-113,4	+60,7
Ingén. méthodes-ordonnancement-planification*	+0,7	+ 32,8	19,6	-16,8	+151,4	-118,6	+49,6
Ouvriers non qualifiés de la manutention*	-14,5	- 10,4	12,1	-7,0	+134,0	-144,4	-3,3
Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention*	-0,5	+ 1,5	16,2	+1,7	+142,5	-141,0	-0,2
Responsables magasinage*	+7,4	+ 8,7	23,2	-2,1	+135,2	-126,5	+10,8
Conducteurs d'engins de traction	+0,5	+ 27,1	13,7	+19,4	+215,7	-188,6	+7,8
Conducteurs d'engins de levage	-3,6	+ 9,7	29,9	+34,1	+159,3	-149,6	-24,4
Conducteurs de véhicules légers	+6,1	+ 17,4	27,5	+9,1	+107,7	-90,3	+8,3
Conducteurs de transports en commun	+13,5	+ 38,8	24,4	+16,2	+138,8	-99,9	+22,7
Conducteurs-livreurs	+24,6	+ 16,0	15,1	-1,3	+126,6	-110,6	+17,2
Conducteurs routiers	-20,9	+ 3,0	21,1	+9,5	+139,1	-136,1	-6,5
Conducteurs sur réseaux guidés	+0,7	- 2,3	6,3	-5,6	+562,9	-565,2	+3,3
Agents d'exploitation des transports	-10,4	- 32,0	15,8	+2,7	+193,4	-225,5	-34,7
Contrôleurs des transports	-1,3	- 31,3	13,6	-17,3	+153,4	-184,7	-14,0
Responsables d'exploitation des transports	+12,1	+ 59,7	20,5	+11,1	+172,8	-113,1	+48,6
Agents et hôtesses d'accompagnement	+8,3	+ 112,5	7,7	+29,6	+335,1	-222,6	+82,9
Agents administratifs des transports	-8,1	- 7,8	13,0	+12,6	+179,9	-187,7	-20,4
Employés du tourisme et des transports	+14,8	+ 81,0	9,4	+16,0	+205,1	-124,1	+65,0
Techniciens du tourisme et des transports	+1,6	+ 0,9	16,2	-2,4	+186,8	-185,9	+3,3
Cadres des transports et de la logistique	+18,8	+ 75,7	27,6	-5,8	+137,3	-61,6	+81,6
Personnels navigants de l'aviation	+1,3	+ 34,3	27,9	+12,4	+157,1	-122,8	+21,9
Logistique*	+2,9	- 0,0	15,0	-0,4	+139,6	-139,7	+0,4
Tourisme et transports	+50,4	+ 7,4	17,4	+4,3	+142,6	-135,1	+3,2

* Total = (1) + (2) - (3)

Source : Recensements de la population 1990 et 1999 (Insee), traitements Dares et SES

Figure 5 : Profils départementaux des pyramides des âges par métier en 1999

Proportion de départements ayant tel profil de pyramide des âges

Métiers	Pyramide des âges selon quatre profils				
	Ensemble	Ventrale	Elargie au sommet	Elargie à la base	Elargie aux deux extrémités
Techn. méthodes-ordonnancement-planification*	100	16,7	33,3	33,3	16,7
Ingén. méthodes-ordonnancement-planification*	100	0,0	0,0	50,0	50,0
Ouvriers non qualifiés de la manutention*	100	15,6	34,4	34,4	15,6
Ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention*	100	15,6	34,4	34,4	15,6
Responsables magasinage*	100	19,8	30,2	30,2	19,8
Conducteurs d'engins de traction	100	20,8	29,2	28,1	21,9
Conducteurs d'engins de levage	100	16,7	33,3	33,3	16,7
Conducteurs de véhicules légers	100	17,7	32,3	32,3	17,7
Conducteurs de transports en commun	100	17,7	32,3	32,3	17,7
Conducteurs-livreurs	100	15,6	34,4	34,4	15,6
Conducteurs routiers	100	12,5	37,5	37,5	12,5
Conducteurs sur réseaux guidés	100	29,2	20,8	20,8	29,2
Agents d'exploitation des transports	100	17,7	31,3	32,3	18,8
Contrôleurs des transports	100	24,0	26,0	26,0	24,0
Responsables d'exploitation des transports	100	17,7	32,3	32,3	17,7
Agents et hôtesses d'accompagnement	100	20,8	29,2	29,2	20,8
Agents administratifs des transports	100	17,7	32,3	32,3	17,7
Employés du tourisme et des transports	100	19,8	30,2	30,2	19,8
Techniciens du tourisme et des transports	100	18,8	31,3	31,3	18,8
Cadres des transports et de la logistique	100	20,8	29,2	29,2	20,8
Personnels navigants de l'aviation	100	34,4	15,6	15,6	34,4
Tourisme-Transports	100	12,5	37,5	37,5	12,5
Logistique*	100	15,6	34,4	34,4	15,6

Lecture : 15,6 % des départements présentent une pyramide des âges "ventrale" pour les métiers du champ "logistique" (encadré 2).

Source : Recensement de la population 1999 (Insee), traitements Dares

Encadré 2

Méthodes

Décomposition de l'évolution de l'emploi

L'évolution de l'emploi régional dans les métiers du tourisme et des transports peut se décomposer en trois éléments : un effet « d'entraînement national », un effet « structurel » et un effet de « dynamisme des régions ».

L'effet « d'entraînement national » renseigne sur l'évolution qu'enregistrerait la région, si elle avait présenté des structures et des évolutions sectorielles d'effectifs identiques à celle de la moyenne nationale. L'effet « structurel » traduit l'incidence qu'apporte à la région sa spécificité sectorielle (i.e. la répartition des effectifs des métiers du tourisme et des transports par secteur d'activités), comparée à la structure sectorielle nationale. L'effet de « dynamisme des régions », dit aussi « effet résiduel », intègre tous les éléments propres à la région que la seule structure par métier ne peut expliquer (position géographique, aides régionales à l'emploi, etc...).

Décomposition de l'évolution de la proportion de personnes âgées de 50 ans ou plus

L'évolution de la part des individus âgés dans un métier peut s'écrire :

$$\frac{N_{>50ans}^{1999} / N_{total}^{1999} - N_{>50ans}^{1990} / N_{total}^{1990}}{N_{>50ans}^{1990} / N_{total}^{1990}}$$

Cette évolution peut être décomposée³ en trois facteurs : évolution = [1] + [2] - [3], avec :

[1] effet « vieillissement pur », qui représente l'effet sur la proportion d'individus âgés de 50 ans ou plus, de l'arrivée à la cinquantaine, entre 1990 et 1999, des individus âgés de 40 à 49 ans. A effectif total du métier maintenu constant, :

$$\text{Effet « vieillissement pur »} = \frac{N_{40-49ans}^{1990} / N_{total}^{1990}}{N_{>50ans}^{1990} / N_{total}^{1990}}$$

[2] effet « mouvements de main-d'œuvre », qui traduit l'impact du solde des entrées (embauches) et des sorties (départs volontaires, licenciements, préretraites, retraites) dans le métier par tous les individus âgés de plus de 50 ans en 1999 (ou de manière équivalente, âgés de plus de 40 ans en 1990), divisé par l'effectif du métier en 1990.

$$\text{Effet « mouvements de main-d'œuvre »} = \frac{N_{>50ans}^{1999} - N_{>40ans}^{1990}}{N_{>50ans}^{1990}}$$

$$\text{[3] terme « résiduel »} = \frac{N_{>50ans}^{1999}}{N_{>50ans}^{1990}} * \left(\frac{N_{total}^{1999} - N_{total}^{1990}}{N_{total}^{1999}} \right)$$

³ D'après Patrick Aubert, « La situation des salariés âgés de plus de cinquante ans dans le secteur privé », série des documents de travail de la Direction des Études et Synthèses Économiques de l'Insee, G 2003/05, août 2003 (www.insee.fr).

Étude des pyramides des âges des métiers par département

Les départements ont été regroupés suivant la part respective des moins de 30 ans (« jeunes ») et celle des 50 ans ou plus (« individus âgés ») dans les métiers du tourisme, des transports et de la logistique, pour caractériser leur structure démographique. On dira, pour un département donné, dans un métier donné, que la part des jeunes est faible (resp. forte) lorsqu'elle est inférieure ou égale (resp. supérieure) à la part médiane⁴ des jeunes, soit 16,3 % dans l'ensemble des départements. De même, on dira que la part des individus âgés, est faible (resp. forte) lorsqu'elle est inférieure ou égale (resp. supérieure) à la part médiane des individus âgés, soit 20,5 %.

Ainsi quatre profils de départements ont été construits pour chaque métier :

- départements où la part des jeunes est forte et celle des individus âgés est faible (« structure à base élargie ») ;
- départements où ces deux populations sont faiblement représentées (« structure ventrale ») ;
- départements où la part des jeunes est faible et celle des individus âgés est forte (« structure à sommet élargi ») ;
- départements où ces deux populations sont fortement représentées (« structure élargie aux deux extrémités »).

Des besoins de recrutement importants chez les cadres des transports d'ici à 2010

Entre 1990 et 2000, l'âge moyen de cessation d'activité, tous secteurs confondus, a baissé d'un an, passant de 58,9 ans à 57,8 ans. Les différences sexuées sont assez faibles sur l'âge de sortie du marché du travail, âge qui dépend surtout du statut et du niveau de qualification des emplois occupés. Ainsi il existe, suivant les métiers, de nombreuses disparités dans l'âge de départ en retraite (Figure 6). Certaines de ces disparités, en dehors de spécificités individuelles (durée de cotisation, état de santé, situation financière et familiale) peuvent tenir à des statuts spécifiques, tels celui des conducteurs de transports (avant 55 ans), mais aussi à la plus ou moins grande pénibilité du travail ou l'existence de dispositifs de départ anticipé.

Figure 6 : Evolution prévisionnelle de l'emploi dans les métiers du tourisme et des transports à l'horizon 2010

en milliers

N° Fap	Métiers	Emploi		Age moyen de départ en retraite*	Flux de départ à la retraite**
		2010	2000/2010 (%)	1998-2000	2005-2010
G1	Techniciens, agents de maîtrise de la maintenance et de l'organisation	269	+4,5	56,9	7,9
H0	Ingénieurs et cadres techniques de l'industrie	147	+10,3	56,8	4,0
J0J1	Ouvriers non qualifiés de la manutention et conducteurs d'engins de traction et de levage	919	+19,9	57,8	14,7
J2	Conducteurs d'engins de traction et de levage	33	-14,3	57,1	1,3
J3	Conducteurs de véhicules	818	+15,9	58,6	20,9
J4	Agents d'exploitation des transports	90	+14,0	53,8	3,2
J5	Agents administratifs et commerciaux du tourisme et des transports	137	+23,4	52,5	2,8
J6	Cadres des transports et navigants de l'aviation	44	+17,2	53,1	1,6
J	Tourisme et transports	2 041	+17,4	-	44,5
	Ensemble des domaines professionnels	19 545	+17,9	62,3	652,6

* : ou préretraite

** Scénario central : les individus partent en retraite en 2000/2010, à l'âge moyen de départ observé en 1998-2000

Sources : modèle FLIP-FAP-Dares et Enquêtes Emploi (Insee) 1998, 1999, 2000

⁴ Valeur (non nécessairement unique) qui partage en deux groupes d'effectifs égaux les observations rangées par valeurs croissantes de la variable X.

EMPLOI

L'analyse prospective menée par la Dares⁵ montre que les départs devraient être relativement nombreux pour les conducteurs de véhicules, environ 21 000 personnes par an entre 2005 et 2010 (17 700 entre 2001 et 2005).

D'autre part d'ici à 2010, la part du flux moyen de départs en retraite dans le stock moyen d'emploi au sein de chaque métier devrait augmenter de façon sensible bien que la demande de travail soit orientée à la hausse.

Sur la période 2000-2010, la part des départs en retraite dans l'emploi s'élève en moyenne à 2,2 % contre 1,3 % sur la période précédente, mais à 4,4 % pour les cadres des transports et navigants de l'aviation (*Figure 7*).

Figure 7 : Besoins de recrutement prévisionnels dans les métiers du tourisme et des transports à l'horizon 2010

Estimations annuelles moyennes sur la période 2000-2010

en milliers

N° Fap	Métiers	Emploi moyen (1)	VAM* (2)	Départs** (3)	Besoins de recrutement	
					(2) + (3)	[(2)+(3)] / (1) (en %)
G1	Techniciens, agents de maîtrise de la maintenance et de l'organisation	263	1	7,2	8,2	3,2
H0	Ingénieurs et cadres techniques de l'industrie	139	2	4,1	6,1	4,0
J0/J1	Ouvriers de la manutention	828	18	12,4	30,4	3,7
J2	Conducteurs d'engins de traction et de levage	35	0	1,0	1,0	1,5
J3	Conducteurs de véhicules	753	13	18,8	31,8	4,2
J4	Agents d'exploitation des transports	84	1	2,8	3,8	4,8
J5	Agents administratifs et commerciaux du tourisme et des transports	121	3	3,0	6,0	5,1
J6	Cadres des transports et navigants de l'aviation	40	1	1,8	2,8	6,2
J	Tourisme et Transports	1 863	36	43,7	79,7	4,3
	Ensemble des domaines professionnels	25 280	196	565,1	761,1	3,0

* VAM : Variation Annuelle Moyenne

** Départs annuels moyens en retraite ou préretraite (source Enquête Emploi (Insee))

Sources : modèle FLIP-FAP-DARES et Enquêtes Emploi (Insee) 1998, 1999, 2000

Dans les métiers du tourisme et des transports, la demande de travail s'ajoutera au besoin de remplacement des départs en retraite dans les prochaines années.

Ces métiers devront faire face à des besoins de recrutement croissants, dans la mesure où les générations qui arriveront sur le marché du travail seront moins nombreuses que celles qui vont quitter l'emploi. Les besoins de recrutement devraient ainsi s'accroître dans les métiers tels que les cadres des transports et navigants de l'aviation.

⁵ Modèle FLIP-FAP : outil (Dares-Bipe-Tersud) de réalisation de projections de demande de travail par métiers (nomenclature des Fap en 75 postes) à l'horizon 2010, à partir des résultats des enquêtes emploi (Insee) de 1983 à 2000 ; le modèle s'appuie sur un scénario macro-économique à moyen terme élaboré par la Dares à partir du modèle macro-sectoriel Hermes (Laboratoire Erasme).

Encadré 3

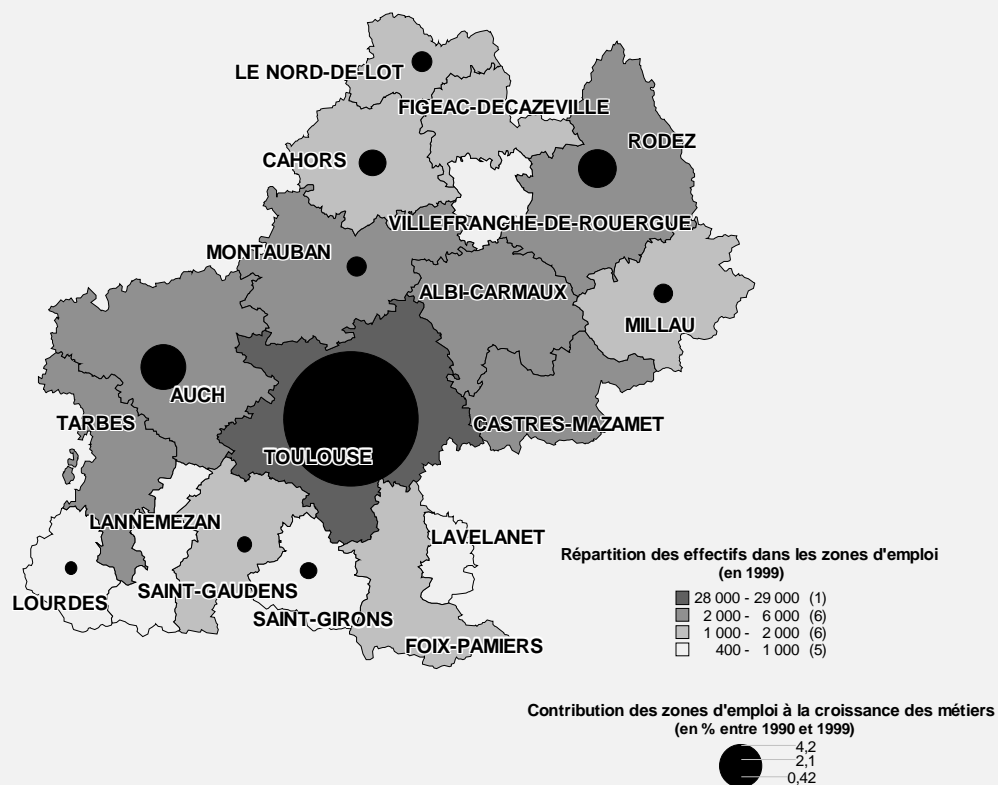
Les métiers du tourisme, des transports et de la logistique en Midi-Pyrénées

Des emplois majoritairement situés dans la zone d'emploi de Toulouse

La région Midi-Pyrénées compte en 1999 environ 61 500 emplois dans les 21 métiers du tourisme, des transports et de la logistique, contre 59 000 en 1990. Cette augmentation, de près de 4 %, est légèrement inférieure à celle de l'ensemble des emplois de la région au cours de la même période (+ 5,5 %). Ces métiers représentent, tant en 1990 qu'en 1999, autour de 6 % des emplois.

En 1999, près de la moitié des emplois des métiers du tourisme, des transports et de la logistique sont localisés dans la zone d'emploi de Toulouse qui a majoritairement contribué à leur croissance depuis 1990. Celle de Montauban concentre environ 9 % des emplois, celles d'Albi-Carmaux et Tarbes entre 5 et 6 % chacune. Les zones de Lavelanet, de Saint-Girons et de Lannemezan ne comptent à elles trois que 2 % des effectifs (*Figure T1*).

Figure T1 : Répartition et évolution des effectifs des métiers du tourisme, du transport et de la logistique dans les zones d'emploi de Midi-Pyrénées entre 1990 et 1999



Les deux tiers de ces emplois exercés dans trois secteurs d'activité...

Les métiers du tourisme, des transports et de la logistique s'exercent principalement dans le secteur des transports ; celui-ci rassemble près de 39 % des personnes employées dans ces professions en 1999. Viennent ensuite le commerce de gros et les services opérationnels avec respectivement 15 % et 7 % de ces emplois. Ces trois secteurs sont prédominants dans la plupart des zones d'emploi, dans des proportions plus ou moins comparables. Les zones de Castres-Mazamet et de Lavelanet font exception : l'industrie du textile y fait fortement appel aux compétences de la logistique, du tourisme et des transports. La zone d'emploi de Firmi-Decazeville se distingue également : c'est ici le secteur de la métallurgie et de la transformation des métaux qui les sollicite le plus fréquemment.

... et une fois sur deux comme conducteur de véhicules

Avec plus de 25 000 emplois en Midi-Pyrénées en 1999, la famille professionnelle des conducteurs de véhicules, composée de cinq métiers (conducteurs routiers, de véhicules légers, de transports en commun, sur réseaux guidés et conducteurs-livreurs), occupe une place prépondérante (45 % des effectifs) au sein des métiers du tourisme, des transports et de la logistique. Tout en maintenant ses effectifs au niveau de 1990, la profession de conducteur de véhicule s'est transformée au cours de la décennie. Recul du travail indépendant, progrès de la féminisation, vieillissement, élévation du niveau de qualification sont les traits dominants de cette évolution (*Figure T2*). Toutefois, les femmes restent moins représentées dans la conduite de véhicule que dans les autres métiers du tourisme, des transports et de la logistique (8,5 % contre 16 %) et les « non-diplômés » y sont toujours plus nombreux (32 % contre 27 %).

Figure T2 : Les conducteurs de véhicules en Midi-Pyrénées

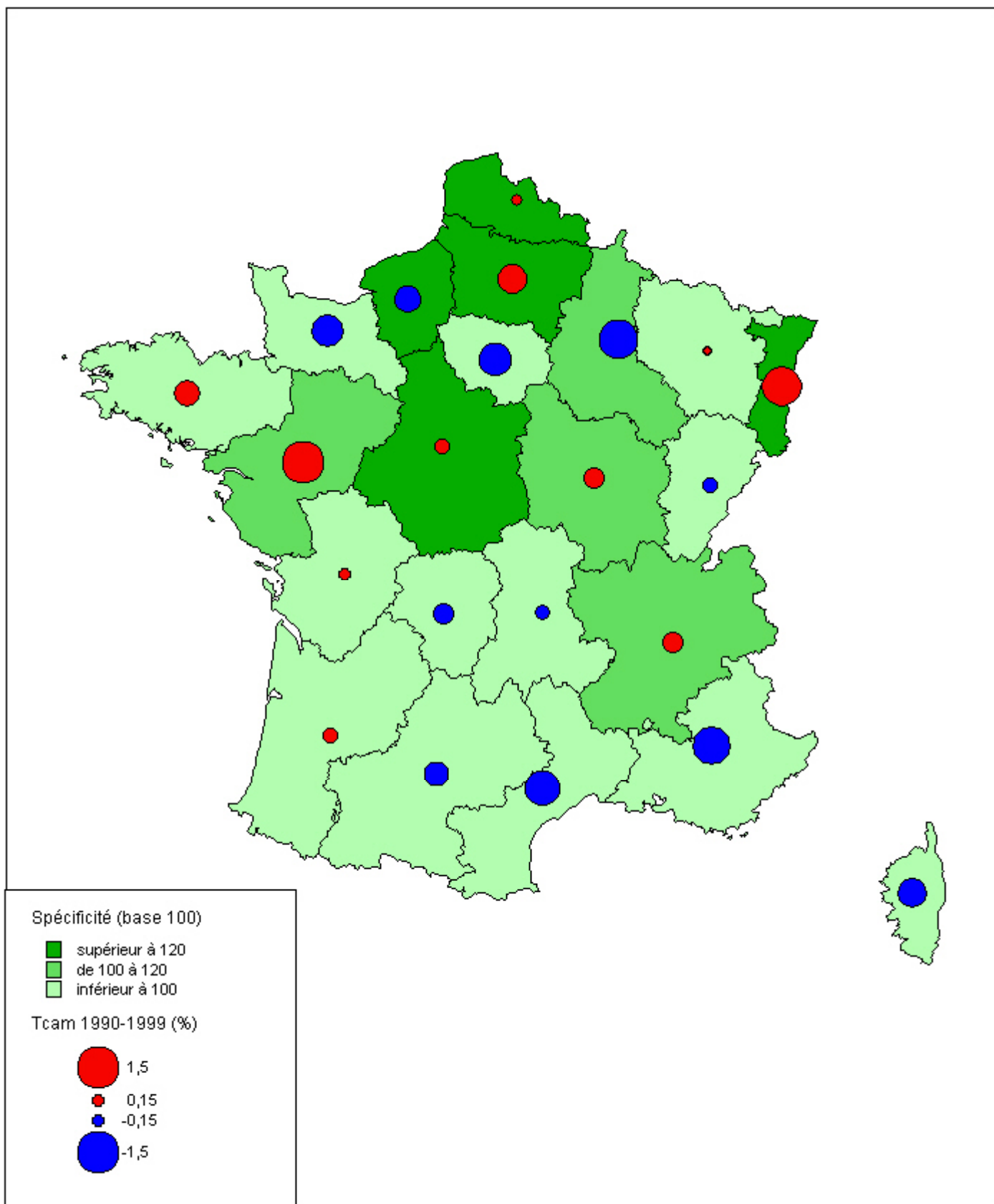
	1999	Evolution 1990-99*
Effectifs (milliers)	27 515	+ 0,4
dont non salariés	2 630	-0,9
Taux de féminisation (%)	8,5	+ 2,3
Structure par âge (%)		
15-29 ans	16,8	-7,4
30-49 ans	62,5	+ 5,8
50 ans et plus	20,7	+ 1,6
Structure par diplôme (%)		
Bac+2 et plus	1,0	+ 0,7
Bac+2	3,1	+ 2,1
Bac, BP	8,6	+ 3,1
BEP, CAP	46,7	+ 10,7
BEPC, Brevet	9,0	+ 0,2
Sans diplôme ou CEP	31,6	-16,8
Part dans les métiers du tourisme, des transports et de la logistique (%)	44,8	-0,3

* Pour les effectifs : taux de croissance annuel moyen (%)

Pour les proportions : différence absolue en points de pourcentage

Source : recensements de la population 1990 et 1999 (Insee), traitements Dares

Métiers de la "logistique"



* Spécificité : part de la Famille Professionnelle (FAP) dans l'emploi régional, rapportée à la part de cette même FAP dans l'emploi métropolitain.

* Tcam : Taux de croissance annuel moyen.

Champ des Métiers de la logistique : techniciens méthodes-ordonnancement-planification (G171), ingénieurs méthodes-ordonnancement-planification (H092), ouvriers non qualifiés de la manutention (J020), ouvriers qualifiés du magasinage et de la manutention (J140), responsables magasinage (J180).

Source : recensement de la population 1990 et 1999 (INSEE), traitements DARES et DAEI-SES.