

La question clef de l'emploi

La question de l'emploi est, partout en Europe, primordiale. Elle se pose fortement, et de manière particulière, pour le transport. Pour la traiter, il faut d'abord régler quelques questions de méthode : d'une part, l'activité de transport ne se limite pas à la branche des transports, constituée des entreprises dont le transport est l'activité marchande principale, et les emplois du transport "pour compte propre" sont nombreux mais relèvent des branches industrielles et commerciales produisant du transport avec leurs propres moyens ; d'autre part, les frontières du transport avec d'autres activités se font de plus en plus floues, que l'on considère les activités postales (les postes européennes sont désormais les premiers transporteurs de fret d'Europe et même, avec la Deutsche Post - DHL, du monde) ou que l'on considère les activités logistiques.

Plus largement encore, on pourrait dessiner les contours d'une vaste filière du transport, incluant la fabrication et l'entretien des matériels de transport (automobile, aéronautique, ferroviaire, etc.), des infrastructures (génie civil et exploitation), l'énergie et l'assurance, etc., représentant une part considérable de l'activité totale et pour laquelle l'Europe est particulièrement compétitive à l'échelle du monde, exportant largement son savoir-faire et ses produits.

Du panorama très varié qu'ont établi les experts de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, des traits communs et des tendances fortes se dégagent. Le transport est une activité riche en emploi (labour intensive) et occupe directement de 4 % à 7 % de la population active. Ces écarts reflètent à la fois le caractère plus ou moins "transportivore" des économies et des modes de vie nationaux et la spécialisation relative de certains pays, qui exportent des services de transport et de logistique à destination des autres membres de l'Union et au-delà. Avec une tendance à l'externalisation (transfert du compte propre au compte d'autrui) et malgré les gains de productivité, l'emploi des transports augmente, d'autant que l'industrie du transport et de la logistique n'est pas délocalisable.

Bien que très divers et couvrant tout le spectre des qualifications, l'emploi du transport reste massivement un emploi masculin, ouvrier, peu diplômé, avec un salaire horaire peu élevé et des conditions de travail atypiques (mobilité, amplitude des temps de travail). Les salariés sont largement majoritaires, même si les travailleurs indépendants du transport routier jouent, dans plusieurs pays, un rôle important. On constate une légère tendance à la hausse des qualifications (ainsi, une

formation obligatoire des conducteurs routiers a-t-elle été établie à l'échelle de l'Union) et à la féminisation des emplois (limitée au transport urbain de voyageurs et aux fonctions commerciales du fret).

Pour assurer la flexibilité de leur volume d'activité, les entreprises de transport et de logistique jouent sur les mécanismes de la sous-traitance et de l'intérim, plutôt que sur des statuts de travail précaires. La question de la disponibilité de la main d'œuvre est en effet très vive. Le départ à la retraite de la génération d'après-guerre est engagé et dans plusieurs pays les transporteurs routiers ont des difficultés à recruter de jeunes conducteurs.

Quelles sont les perspectives pour affronter ce problème inédit ? Le recours à la main d'œuvre mobile, provenant en particulier des nouveaux pays membres de l'Union, peut être une réponse locale mais qui ne fait souvent que déplacer le problème (la Pologne manque aujourd'hui de conducteurs), tandis que le recours à la main d'œuvre extérieure à l'Union est plus limité encore et soulève d'autres difficultés (en termes de compétence, de contrôle de qualité, de sécurité, de réglementation, etc.).

La question de l'emploi dans le transport pose ainsi une question fondamentale pour les orientations européennes : peut-on durablement faire fonctionner un marché unique sans harmonisation des conditions sociales et fiscales de la concurrence ? L'Europe fera-t-elle appel à une main d'œuvre interne et externe peu qualifiée et peu payée pour ses transports intérieurs (comme c'est trop souvent le cas pour le transport maritime international) ou poursuivra-t-elle une politique délibérée de professionnalisation, de qualification et de rémunération de la main d'œuvre, gage de qualité et de performance ? Face au choix entre ces deux scénarios contrastés, imbriquant les dimensions économiques et sociales, le transport apparaît une fois encore comme un enjeu essentiel.

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

| | Page |
|---|-------|
| <i>Editorial</i> | 1 |
| <i>L'emploi dans les transports en Europe :</i> | |
| - <i>Analyse par pays</i> | 2 à 6 |
| - <i>Données de cadrage statistique</i> | 7 à 8 |

L'emploi dans les transports en Europe

Analyse par pays

- Le transport emploie en **Allemagne** environ 1,4 million de personnes. Les chiffres de 2004, les derniers disponibles pour couvrir l'ensemble de l'activité, y compris le transport "pour compte propre" exercé à l'intérieur d'entreprises industrielles ou commerciales, sont de 337 000 emplois pour le transport routier de marchandises en compte propre, 576 000 pour le transport routier en compte d'autrui, 14 000 pour le transport maritime, 8 000 pour le transport fluvial, 55 000 pour le transport aérien et 434 000 pour le transport routier de voyageurs et le fer (passagers et fret confondus). Le secteur de la distribution gagne de l'importance. Ainsi, le nombre d'entreprises spécialisées dans cette activité aurait crû de 60 % de 1999 à 2004 alors que le transport routier de marchandises stagne dans son ensemble mais que la messagerie est en croissance rapide.

Les chiffres fournis par l'administration de l'assurance sociale ne couvrent pas les travailleurs indépendants, ni les fonctionnaires, ni les apprentis. Ils ont l'avantage de croiser les professions et les secteurs d'activité et montrent que le secteur des transports (pour compte d'autrui) emploie 1,2 million de salariés au 30 juin 2006, quels que soient leurs métiers, tandis que le nombre de salariés exerçant une profession spécifique du transport sont 1,8 million, répartis entre tous les secteurs.

Sur les 1,2 million d'emplois du secteur des transports, on compte 500 000 emplois pour le transport terrestre (380 000 pour la route et 112 000 pour le fer), 30 000 pour le transport maritime, 32 000 pour le transport aérien, et 665 000 auxiliaires dont 430 000 pour l'organisation des transports. Le nombre de conducteurs a diminué de 6 % entre 2001 et 2006, celui des emplois dans la manutention et l'entreposage de 13 %. Le profil typique de ces emplois est celui d'hommes relativement âgés et peu diplômés, en particulier pour le transport routier de marchandises. Les femmes sont surtout employées dans des fonctions commerciales, de personnel technique du transport maritime et comme ouvrières du tri et de l'emballage.

La pénurie de conducteurs routiers est fréquemment évoquée. La population concernée est importante : 470 000 conducteurs dans 56 000 entreprises de transport et 220 000 conducteurs au titre du compte propre dans 42 000 entreprises. Les besoins d'embauche vont augmenter avec le départ à la retraite de la génération d'après-guerre et la baisse des heures supplémentaires. Pour recruter, ce n'est pas tant la qualification professionnelle qui fait défaut que des compétences personnelles (civilité, ponctualité) et sociales (accepter de ne pas dormir chez soi tous les soirs). La formation est insuffisante mais les entreprises de transport ne s'engagent pas fortement dans cette direction, alors que la source de recrutement de chauffeurs sortant de l'armée se tarit. Il est vrai que la concurrence sur le marché du transport est forte et que la pression sur les coûts se répercute sur les conditions de travail, comme le montrent les nombreuses fraudes à la réglementation sociale, ce qui ne renforce pas l'attractivité de ces métiers. Une nouvelle loi sur le temps de travail dans le transport s'applique aux travailleurs de la manutention et pas seule-

ment aux conducteurs et touche également au temps de mise à disposition. Elle devrait entraîner une refonte de l'organisation de certaines entreprises.

- Les emplois totaux en **Belgique** s'élevaient, en 2005, à 4 235 000, en augmentation de 3,5 % par rapport à 2000. Cette augmentation est due surtout à la progression des emplois féminins qui se sont accrus de 7,2 %.

Dans le secteur Transport, entreposage et communication, comprenant tous les modes de transport, y compris les pipelines, les activités annexes, les agences de voyages et les activités postales et de télécommunications, les emplois étaient de 313 000, en diminution de 1,3 % par rapport 2000 malgré une augmentation de 12,8 % du nombre d'emplois féminins. Ce secteur représente ainsi quelque 7,4 % de l'emploi total, proportion élevée par comparaison avec la moyenne européenne confirmant la relative spécialisation de l'économie belge dans l'industrie du transport et de la logistique. La majorité de ces emplois (205 000) sont situés en Région flamande, ce qui traduit l'importance de l'activité des ports, des terminaux et des centres de distribution de cette région qui, contrairement aux Régions bruxelloise et wallonne, est seule à connaître une progression.

L'emploi salarié représente 94 % de l'emploi total du secteur, la part des emplois salariés féminins est de 24,7 %. L'emploi salarié a diminué de 2% entre 2000 et 2005. Le travail à temps partiel (9 % de l'emploi salarié) est par contre en forte progression (de l'ordre de 46 %) sur cette même période. Parmi les classes d'âge, on observe une diminution de la part des salariés de 15 à 49 ans et une augmentation de celle des plus de 50 ans. Les conducteurs représentent plus du quart des emplois du secteur.

Les statistiques nationales ne distinguent pas les emplois pour compte propre et pour compte d'autrui. Il n'y a pas non plus de publication sur l'emploi par mode de transport.

- En **Espagne**, la branche des transports représente environ 5,5 % du PIB et montre une augmentation plus rapide que l'activité générale. De 1997 à 2001, la valeur ajoutée du transport a crû de 19 %, celle des seuls transports terrestres de 22 %, tandis que le reste de l'économie croissait de 14,5 %. Pour l'heure, le modèle de développement espagnol est donc assez "*transport intensive*".

La branche des transports emploie en 2005 4,3 % de la main d'œuvre nationale. Cette part relative est à peu près constante, du fait de la croissance des emplois du transport routier et du déclin des emplois ferroviaires sur la période étudiée. Mais en chiffres absolus, c'est la croissance qui l'emporte. On compte aujourd'hui 821 400 emplois dans la branche des transports, qui se répartissent entre 569 000 pour les transports terrestres (43 900 pour le fer, 524 500 pour la route), 18 600 pour le transport maritime et 44 000 pour le transport aérien, sans omettre 189 800 emplois chez les auxiliaires de transport (commissionnaires, transitaires, etc.).

L'emploi salarié dans le transport montre une stabilité plus grande que son image publique ne le laisserait croire, avec un grand nombre de contrats à durée

indéterminée (96 % pour le transport de voyageurs, mais seulement 63 % pour le transport de marchandises). La féminisation progresse pour les emplois du transport collectif urbain mais reste très faible pour le transport routier de marchandises. On constate aussi un recours croissant à l'intérim.

Le nombre d'entreprises de transport est très élevé en Espagne, avec 126 000 entreprises de transport routier de marchandises (2,6 employés par entreprise en moyenne), 62 000 entreprises de taxis (1,2 employé) et 4 600 de transport routier de voyageurs (16 employés). Les petites entreprises travaillent couramment en sous-traitance des plus grandes, et notamment des "auxiliaires" qui sont souvent de fait des organisateurs de transport.

Une enquête portant sur 3 000 entreprises a permis de préciser la composition de l'emploi. Pour 70 %, les postes sont des postes de conducteur, tandis que 15 % correspondent à des fonctions administratives et commerciales. L'âge moyen des travailleurs indépendants est de 52 ans, celui des salariés de 42 ans. On constate un vieillissement de cette population, ce dont plusieurs rapports s'inquiètent. Dans les années 80, on a observé un fort mouvement d'externalisation du transport, du compte propre vers le compte d'autrui indépendant, notamment au moment des restructurations des industries anciennes.

Le recours aux travailleurs étrangers est assez fréquent mais touche surtout le transport routier de marchandises. Ces travailleurs viennent majoritairement d'Amérique latine, de Bulgarie et de Roumanie (seuls les travailleurs venant des pays extérieurs à l'Union apparaissent dans ces statistiques).

Quant au niveau d'études, le taux de titulaires d'un diplôme d'enseignement secondaire et supérieur dans le transport est deux fois moins élevé que la moyenne nationale espagnole. De manière générale le besoin de formation est très vif mais la moitié des entreprises n'ont aucune action en ce sens.

La question des accidents est aussi une préoccupation professionnelle. Depuis 2001, un observatoire particulier s'occupe des accidents du transport routier de marchandises et de voyageurs. 24,5 % des accidents impliquent en effet un véhicule utilitaire ou de transport de voyageurs et l'on compte annuellement 1 100 morts, dont 260 chauffeurs et 100 passagers. Entre 2001 et 2005, le nombre d'accidents impliquant des professionnels a décliné de 2,8 %, alors que l'ensemble des accidents a décliné de 6,3 %. La gravité des accidents s'est réduite plus rapidement, avec une baisse de 15 % du nombre de morts et de 17 % du nombre de blessés graves. On pose couramment la question du lien entre la durée du temps de conduite et la fréquence des accidents, alors que cette durée est en moyenne plus courte pour les travailleurs indépendants que pour les salariés !

Les salaires sont couramment de l'ordre de 1 000 à 1 200 € par mois, charges non comprises. La productivité du travail dans les transports passe pour assez basse en comparaison avec les autres pays européens et son augmentation est l'objet de négociations collectives. Celles-ci portent aussi sur les orientations sociales telles que l'égalité entre hommes et femmes, la non-discrimination, le travail des handicapés, etc.

Ces questions sociales se discutent dans le cadre propre à l'Espagne, alors que la part des capitaux étrangers dans les grandes entreprises de transport espagnoles est élevée. Le dernier événement en ce sens est la prise de contrôle de l'opérateur de transport intermodal rail-route Transfesa par la Deutsche Bahn.

- Pour étudier l'emploi dans les transports en **France**, la définition du champ à couvrir n'est pas toujours évidente, en particulier quand on y inclut la logistique. Pour ce qui est du secteur du transport, selon l'Institut national de la statistique et des études économiques, la part du transport dans l'emploi national a augmenté de 1997 à 2001 et s'est stabilisée depuis autour de 4,70 %, un ordre de grandeur proche de celui observé dans la plupart des pays européens, malgré la croissance des trafics et la réduction du temps de travail. L'élasticité du nombre d'emplois du transport par rapport au PIB, jadis supérieure à 1, diminue.

Le service statistique du ministère des transports a effectué un exercice de projection des emplois du transport et de la logistique à l'horizon de 2015, à partir des tendances mesurées depuis 1985. Il conclut au besoin d'embauches de conducteurs et de manutentionnaires. Les données INSEE/DADS estiment l'emploi du transport et de la logistique à environ 1,5 million d'emplois, soit 6,7 % de l'emploi national. Ces emplois se répartissent entre le compte propre et le compte d'autrui : 68 % des emplois de transport relèvent du compte d'autrui, 78 % des emplois logistiques relèvent du compte propre.

La composition de l'emploi montre un faible taux de féminisation (7 % pour le transport, 18 % pour la logistique). La population professionnelle du transport est plus âgée et moins diplômée que pour la moyenne des professions. La population de la logistique est plus jeune, plus féminine et est gérée plus fréquemment avec des contrats temporaires. Les conditions de travail en France sont plutôt meilleures qu'ailleurs en Europe, avec une durée du travail de 47 heures par semaine pour les grands routiers et de 36,3 heures pour l'ensemble du secteur. Depuis 2002, le nombre d'accidents a diminué, mais leur fréquence reste deux fois plus élevée que pour les autres professions, surtout pour le fret.

L'emploi augmente dans le transport urbain de personnes, les bas salaires y évoluent de façon plus favorable que ceux des cadres. Les entreprises de ce secteur font un effort notable de formation du personnel.

La tension sur le marché du travail des chauffeurs routiers, qui avait augmenté entre 1997 et 2001, s'est stabilisée, mais ce n'est pas forcément bon signe quant à la situation économique du secteur. Avec la disparition du service militaire qui formait des chauffeurs de poids lourds, une pression assez forte s'exerce sur les bons conducteurs, les salaires ont augmenté. De fait, le secteur a cessé depuis quelques années de créer de l'emploi, dès lors que les entreprises françaises perdent des parts de marché pour les transports internationaux et se replient sur le marché intérieur. Une part de la croissance du trafic est donc assurée par des entreprises étrangères.

- Pour étudier l'emploi dans les transports en **Italie**, le recours à des sources privées d'organisations professionnelles palie l'insuffisance des sources administratives.

En termes de structures, l'industrie italienne est particulièrement fragmentée, avec une moyenne de 2,7 salariés par entreprise. La fragmentation n'est toutefois pas propre au transport, elle touche aussi bien les entreprises des chargeurs. On distingue couramment les entreprises avec des capitaux, les entreprises de personnes et les entreprises individuelles. Les coopératives, relativement importantes dans le domaine des transports, s'apparentent aux entreprises avec capitaux. Pour le transport, entre 1995 et 2006, le nombre d'entreprises à capitaux a baissé de 10 000 mais leur taille moyenne a augmenté, tandis que les autres catégories étaient stables : on compte environ 134 000 entreprises individuelles dans le transport routier de marchandises. De fait, une coopération inégale s'établit entre les grandes entreprises, qui se renforcent, et les petites entreprises qui interviennent en sous-traitance.

On estime à 5,2 % du total l'emploi dans le transport, du même ordre de grandeur que la part de la production de la branche dans le PIB. Ce chiffre était de 4,9 % il y a 10 ans. Le revenu brut du travail a connu une chute très nette, puisqu'il est à un niveau de 79 en 2006 pour une base 100 en 1995.

Les relations sociales dans le transport italien sont difficiles. Les salaires sont bas, surtout en début de carrière, les accords de 1993 ayant limité la négociation au niveau national et interdit les négociations décentralisées. Mais la majorité des conventions n'ont pas été renouvelées et les possibilités d'emploi atypiques se multiplient (à terme, à temps partiel, contrat de projet, comme collaborateur permanent, etc., toutes formes précaires qui affectent la majorité des nouvelles embauches). La représentation syndicale est fragmentée. Pour le chemin de fer où existe un contrat unique, le salaire a augmenté, mais dans le transport maritime on compte 22 types de contrat différents. Le revenu du travail moyen en Italie est de 34 000 € par an, il est de 47 000 € dans le chemin de fer et de 27 000 € dans le transport routier de marchandises. Le plus haut salaire va au transport aérien et aux auxiliaires de transport, dont le revenu a augmenté de 24 % en 10 ans.

L'emploi évolue aussi sous l'effet des changements structurels. Le chemin de fer est désormais une activité ouverte à de nouveaux entrants, qui se portent sur les niches de marché les plus rentables. Ainsi, Rail Traction Company, filiale de l'autoroute du Brenner et de la DB, assure-t-elle 40 % du trafic du tunnel du Brenner en utilisant une compagnie suisse, les CFF ou le BLS, pour la traction. Ces nouveaux entrants n'ont pas adopté la convention collective des chemins de fer, ce qui distord la concurrence. On observe du reste que l'ouverture du tunnel ferroviaire suisse du Lötschberg a augmenté le trafic routier du côté italien, faute de continuité dans les capacités du réseau ferré !

Globalement, on peut estimer l'emploi dans le transport et la logistique à 1,6 million d'emplois (pour 9 millions en Europe). Selon la fédération patronale Confetra, le transport routier emploie 327 000 personnes (sans donc compter le transport pour compte propre), les commissionnaires 28 000, l'entreposage 27 000 et la maintenance 58 000, le fer 63 000, le transport maritime 27 000, le transport aérien 24 000. Soit environ 1 million d'emplois pour le transport, auxquels s'ajoutent 600 000

emplois logistiques. Ce nombre augmente, en dépit de la stagnation de l'économie italienne : cela résulte-t-il d'une régularisation de travail clandestin ?

- Les statistiques officielles de la **Pologne** sont assez pauvres, puisque les transports, la poste et les télécommunications sont souvent réunis dans une même branche. Il faut alors rechercher l'information du côté des entreprises. En outre, la notion de transport pour compte propre est relativement floue, ce qui n'améliore pas la situation.

Il convient tout d'abord de bien distinguer emploi total et emploi salarié, l'un étant en Pologne le double de l'autre. La population en âge de travailler a augmenté, passant de 22 millions à 24,5 millions entre 1990 et 2006, alors que la population totale tend aujourd'hui à diminuer (de quelque 200 000 personnes par an). Cette augmentation explique partiellement l'augmentation du taux de chômage.

L'emploi dans les transports est important, malgré la transformation des structures de l'industrie du transport qui se sont opérées depuis vingt ans. Les chômeurs issus de l'industrie traditionnelle, nombreux dans les petites villes, ont cherché du travail dans les transports routiers : un camion, voire une camionnette suffisent à tenter l'entrée sur le marché, compatible avec une deuxième activité, paysanne. On peut considérer qu'environ 1 Polonais sur 12 travaille dans une activité liée au transport. Pour s'en tenir aux salariés, ils représentent 5 % de l'emploi total.

Le transport routier de marchandises est dominant pour le fret et présente une structure très atomisée. 98 % des entreprises sont de petite et très petite taille, 1 % d'entre elles seulement détiennent plus de 10 véhicules. L'emploi a sévèrement chuté dans le secteur ferroviaire (les PKP ont perdu 180 000 emplois !), mais il reprend depuis peu avec l'arrivée de nouveaux entrants, des compagnies privées qui emploient environ 12 000 cheminots.

Le partage du transport entre secteurs public et privé est à peu près à parts égales aujourd'hui, selon le bureau central de la statistique. On sait que la privatisation n'a pas seulement touché les chemins de fer, mais aussi les compagnies d'autobus. Mais cette statistique ne concerne que les salariés et le secteur privé est désormais majoritaire, avec environ 80 % des postes, si l'on compte l'ensemble des emplois.

C'est pour le transport routier en compte propre que l'estimation de l'emploi est la moins fiable, sachant que l'on compte un parc de 2 millions de véhicules utilitaires (poids lourds et véhicules utilitaires légers). Il est vrai que ceux-ci, les VUL notamment, ne font pas que du transport de marchandises.

La crise est grave dans le transport maritime, avec la disparition de la flotte nationale, jadis puissante. Les ports demeurent actifs, avec un trafic en augmentation.

Le transport aérien est dynamique, mais les compagnies low cost, très dynamiques, créent peu d'emplois.

Enfin, l'activité de stockage et de logistique est connexe au transport et se développe avec lui. On estime ses effectifs à quelque 70 000 emplois. Cette activité est dominée par les filiales polonaises d'opérateurs étrangers.

Au-delà du transport *stricto sensu*, la question de l'emploi touche aussi l'administration des routes qui se plaint de manquer de main d'œuvre (alors que le taux de chômage officiel est de 12 %) et fait appel à des travailleurs venus de Biélorussie.

La pénurie de main d'œuvre touche également le transport routier, y compris pour le transport urbain de personnes. Les entreprises essaient d'attirer la main d'œuvre féminine (les femmes représentent 45 % de la main d'œuvre polonaise, mais seulement 15 % dans le transport), les personnes qui n'ont pas le permis de conduire, etc. En effet, beaucoup de professionnels sont partis en Grande Bretagne et aux Pays-Bas, attirés par de meilleurs salaires quand le salaire polonais est de 660 € par mois. La règle est le travail à temps complet (avec seulement 6 % de temps partiel).

Pour cerner les qualifications, on ne dispose pas de données statistiques. Le taux de diplôme est probablement supérieur à celui observé en Espagne, par exemple, car le nombre de formations en transport dans les écoles et les universités est important : on y forme environ 600 spécialistes de haut niveau par an.

● Au **Royaume Uni**, selon les données de l'*Office for National Statistics*, le chiffre d'affaires du secteur des transports, qui regroupe tous les modes et leurs activités annexes, le stockage, la manutention, les agences de voyage, le courrier et la messagerie, se situe autour de 6,3 % du chiffre d'affaires de l'ensemble de l'économie. Les emplois (salariés et indépendants) s'élèvent, en 2006, à 1,4 million de personnes et représentent 6 % des emplois totaux du pays. Ils progressent plus vite depuis 1998 que les emplois totaux.

Les transports terrestres totalisent le tiers des emplois du secteur. La stabilité observée entre 1998 et 2006 masque une diminution du nombre des cheminots et des salariés du fret routier au profit du transport routier de voyageurs. Le transport maritime et le transport aérien ont perdu des emplois. Par contre, les emplois complémentaires au transport (manutention, entreposage...), qui constituent un autre tiers, sont en nette progression.

Les femmes représentent moins de 20 % des salariés du secteur. Le salaire médian des hommes est plus élevé que celui des femmes dans toutes les catégories professionnelles, à l'exception des agents de voyage. La différence provient moins du niveau de salaire que du temps de travail et notamment du temps partiel.

Avec un taux de chômage national inférieur à 5 %, et des disparités régionales qui conduisent à un taux de moins de 1 % autour de l'aéroport de Londres-Stansted, le manque de main d'œuvre se fait sentir depuis quelques années. En 2003, la Freight Transport Association faisait état d'une pénurie de 45 000 chauffeurs dans le transport routier de marchandises. Dans les transports collectifs ferroviaires ou routiers, on observe également un besoin de conducteurs, de personnels de maintenance mais aussi d'ingénieurs. Parallèlement, les licenciements ont connu un pic en 2002, dû aux restructurations d'entreprises.

La formation a pris une grande importance, en particulier dans le transport ferroviaire après l'accident de Paddington. Certains opérateurs ont engagé des actions

de formation des conducteurs en matière de signalisation et un code national de la formation des conducteurs de trains a été mis en place. L'accent a aussi été mis par la Stratégie Rail Authority sur les obstacles au recrutement, la promotion de certains métiers, l'obtention de diplômes et le financement des actions de formation prioritaires.

Dans le transport routier de marchandises, les efforts d'amélioration de la formation sont en rapport avec les directives européennes (heures de travail, tachygraphe électronique...), mais portent également sur la conduite économique, la gestion des entreprises et l'image du secteur.

Les entreprises lient la formation aux stratégies de recrutement, en dehors de problèmes ponctuels tels que le certificat de compétence professionnelle des conducteurs routiers ou les métiers de la conduite et de l'entretien dans le secteur ferroviaire ; la question la plus préoccupante restant la pénurie de main d'œuvre.

Les approches de l'État et des entreprises ne sont pas tout à fait les mêmes. Tandis que l'État a tendance à privilégier les formations généralistes et l'acquisition de diplômes nationaux, les entreprises préfèrent développer les formations spécifiques pour conserver leur personnel. Toutefois, pour bénéficier des subventions à la formation, quelques entreprises ont commencé à entreprendre des programmes de formation à partir de modules théoriques et pratiques validés comme titres nationaux. Le débat sur la formation reste cependant ouvert, les universités n'étant pas toutes prêtes à reconnaître les titres délivrés par les entreprises pour accéder à l'enseignement supérieur.

● En **Suède**, on compte environ 36 000 entreprises avec un emploi de 150 000 personnes dans le secteur des transports, ce qui correspond à 7 % de l'emploi total et 4 % du PIB. Si l'on y inclut le transport pour compte propre, la production est de l'ordre de 6 % du PIB et l'emploi est de 220 000 personnes.

Les effectifs se décomposent en 37 000 emplois pour le transport routier de marchandises, 19 000 pour les transports routiers de voyageurs, 13 000 dans le secteur aérien, 13 000 pour le chemin de fer, 13 000 pour les auxiliaires, 9 000 pour les taxis, etc. Les femmes sont pour 3 % dans les effectifs de conduite des poids lourds, 10 % dans ceux des taxis et 30 % chez les transitaires, ces proportions étant plus élevées parmi les travailleurs les plus jeunes.

Le chômage global dans le pays est de 4,4 % de la population active à la fin de l'année 2007, avec en outre 2 % des actifs en formation d'insertion. Le taux de chômage est inférieur pour les professions du transport. L'intérim touche principalement la distribution et le stockage, mais des agences spécialisées existent aussi pour le transport aérien ou maritime. Cette forme d'emploi est très rare parmi les chauffeurs routiers (0,3 %).

La répartition modale du trafic influence bien sûr l'emploi, la route transportant 41 % du fret, la mer 40 % et le fer 19 %. Les prévisions pour 2020 reconduisent à peu près ces proportions, avec une croissance de l'ordre de 20 %. Pour le transport de voyageurs, la croissance devrait être plus rapide, de l'ordre de 25 %.

La conjoncture actuelle est assez soutenue pour le transport, les limites de capacité sont atteintes. Le départ des générations d'après-guerre à la retraite entraînera-t-il une

pénurie de chauffeurs ? La génération des 15 à 24 ans est assez fournie et il suffirait donc de les attirer vers ces métiers, avec des formations dès le niveau du lycée (bac professionnel), tout en développant des formations pour adultes et avec le système d'assurance contre le chômage. Outre les chauffeurs routiers, des pénuries de main d'œuvre sont apparues chez les techniciens de l'aviation, chez les ingénieurs et commandants de la marine et, dans le secteur ferroviaire, chez les conducteurs de locomotives et les spécialistes de la maintenance. Si pour certaines branches (chemin de fer, transport aérien) la formation est développée par les organisations patronales, c'est un organisme bipartite patronat-syndicat, TYA, qui gère la formation des routiers.

Le recours à des travailleurs d'autres pays contribue-t-il à la solution de ces problèmes ? L'appel aux professionnels issus des nouveaux pays membres de l'Union n'est pas suffisant et l'on voit venir des chauffeurs russes, mais les écarts culturels à prendre en compte sont encore plus grands. La question du cabotage n'est pas clairement tranchée, les textes européens laissant aux États membres une marge d'interprétation. Le maximum autorisé en Suède est de 10 jours par total de 30 jours mais n'est pas encore ratifié par le gouvernement, tandis que la norme européenne serait plutôt 3 jours sur 7.

La formation obligatoire, établie par une directive européenne, revient à environ 2 000 € par salarié, à la charge des entreprises. C'est une barrière à l'entrée supplémentaire sur ce marché du travail. Le Danemark a créé un fonds particulier pour financer cette formation.

Enfin, la déréglementation du transport semble avoir eu peu d'effet sur l'emploi, du fait peut-être d'une bonne croissance qui a effacé les effets des gains de productivité.

● En Suisse, le secteur des transports comptait, en 2005, 10 100 entreprises, soit 3,3 % des entreprises du pays. Les emplois à plein temps du transport s'élevaient à 140 000 (4,5 % des emplois totaux). Avec une progression de 1,6 % entre 1995 et 2005, la dynamique des entreprises de transport est nettement plus faible que celle de la moyenne nationale (5,4 %). Il en est de même des emplois, en augmentation de 1,4 % sur la même période.

Le transport terrestre prédomine largement, tant au niveau des entreprises que des emplois. Sa très faible progression sur dix ans s'explique par les efforts de rationalisation des entreprises publiques et par la politique de taxation routière nationale (RPLP). La redévance poids lourds liée aux prestations a en effet contraint toutes les entreprises de transport de fret à optimiser les chargements et les itinéraires, ce qui a conduit à des fusions ou acquisitions des petites entreprises. Parallèlement le poids des véhicules autorisé passant de 28 à 34 tonnes a permis aux entreprises de réduire le nombre de véhicules et de chauffeurs. Les emplois du transport aérien ont fortement diminué, suite principalement aux difficultés puis à la faillite de Swissair ainsi qu'aux restructurations de Swiss pour passer sous l'égide de Lufthansa. Seuls les emplois des auxiliaires de transport et des agences de voyageurs ont connu une forte progression, au moins jusqu'en 2001.

Les transports montrent un faible taux d'emploi féminin, dont la progression est très en retrait par rapport à la santé et à l'action sociale, aux services aux entreprises, à l'éducation et à l'administration publique.

Les principales questions à l'ordre du jour sont liées à la libéralisation des marchés et à l'ouverture sur l'Europe, et visent les conventions collectives. Le débat est plus avancé dans le secteur ferroviaire et les transports publics que dans le secteur routier.

Les accords de Schengen et de Dublin ainsi que l'élargissement de la libre circulation des personnes modifient le rôle des frontières nationales. Les marchandises continuent d'être contrôlées à la frontière; tandis que les contrôles de police sont déplacés de la frontière vers l'intérieur du pays. Le gouvernement fédéral a adopté des mesures d'accompagnement pour garantir que les échanges se passent bien avec les partenaires de l'Union européenne. L'accord sur les transports terrestres vise à garantir un bon niveau de sécurité, il valide les normes suisses, tandis que l'accord sur l'élargissement de la libre circulation des personnes, (accepté par votation en 2005) comprend des mesures d'accompagnement qui permettent au Conseil fédéral de déclarer obligatoire l'application générale des conventions collectives, si des abus sur les conditions de travail sont constatés.

Le trafic de transit est soumis à l'accord sur les transports terrestres, mais ne comporte aucune disposition sur les conditions de travail. La sécurité est par contre garantie par des contrôles sur la formation des conducteurs, le respect de la durée du travail.

Pour le trafic intérieur, toute entreprise ferroviaire doit verser les salaires usuels de la branche pour recevoir l'autorisation de l'Office Fédéral des Transports d'accéder au réseau. De même pour le trafic international, le syndicat du personnel des transports (SEV) a fait pression pour que les salaires des conducteurs des opérateurs étrangers soient conformes aux conditions usuelles de la branche à partir de la frontière suisse.

Afin de garantir la sécurité du transport routier, des centres de contrôle ont été mis en place pour vérifier que les routiers respectent leur temps de repos.

*

Synthèse établie par Michel Savy et Christine Aubriot à partir des contributions de : Catharina Horn (Allemagne), Michel Beuthe (Belgique), Rafael Gimenez i Capdevila (Espagne), Antoine Beyer (France), Sergio Bologna (Italie), Jan Burnewicz (Pologne), June Burnham (Royaume Uni), Bertil Carstam (Suède), Tristan Chevroulet (Suisse).

LE CNT est installé à La Défense depuis le mois d'avril 2008.

**Nouvelles coordonnées de l'OPSTE :
Tour Pascal A – F 92055 La Défense
Téléphone (+33) 01.40.81.86.70**

Données de cadrage statistique : l'emploi dans les transports en Europe

L'activité du transport contribue de façon notable à la création d'emplois, largement non délocalisables, sur le marché du travail européen.

Les emplois du transport (transport routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien, services auxiliaires des transports) dans l'UE à 25 sont estimés à un peu plus de huit millions (8 163 000) en 2004 (ils étaient de l'ordre de sept millions en 2000 dans l'UE à 15). Ils représentent 7 % des emplois totaux.

Cette évaluation, dictée par le système statistique, ne recouvre que les emplois des entreprises de transport. Il faudrait y ajouter (mais le décompte en est bien plus imprécis) les emplois de transport pour compte propre, exercés dans des entreprises agricoles, industrielles ou de services pour leurs propres besoins et avec leurs propres moyens.

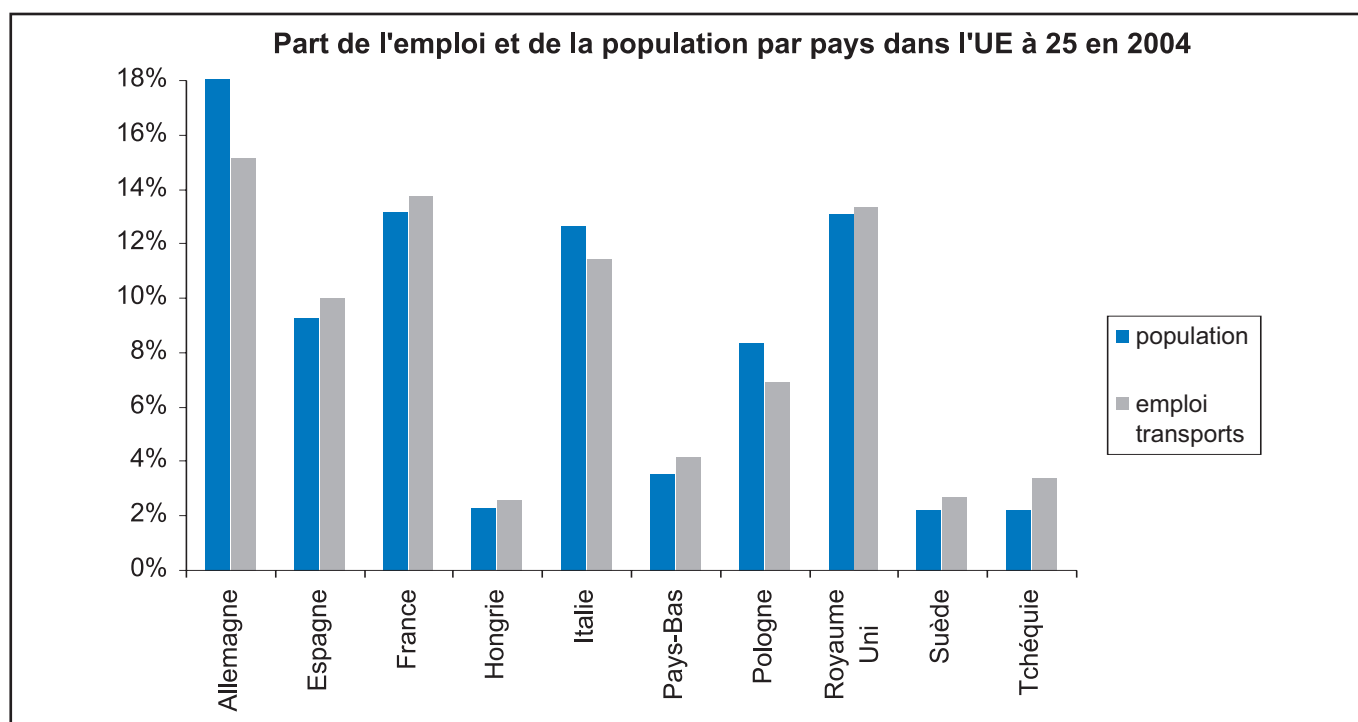
Ces chiffres ne recouvrent pas non plus les emplois logistiques hors transport, qu'ils soient exercés chez des prestataires spécialisés ou à l'intérieur des firmes industrielles ou commerciales.

La valeur ajoutée du secteur des transports, c'est à dire des entreprises de transport, évaluée pour la même année 2004 à 363 milliards d'euros est de l'ordre de 7,5 % de la valeur ajoutée totale de l'UE à 25.

De 2000 à 2004, les emplois du transport dans l'UE à 25 ont progressé de 10 % et la valeur ajoutée de 23 %.

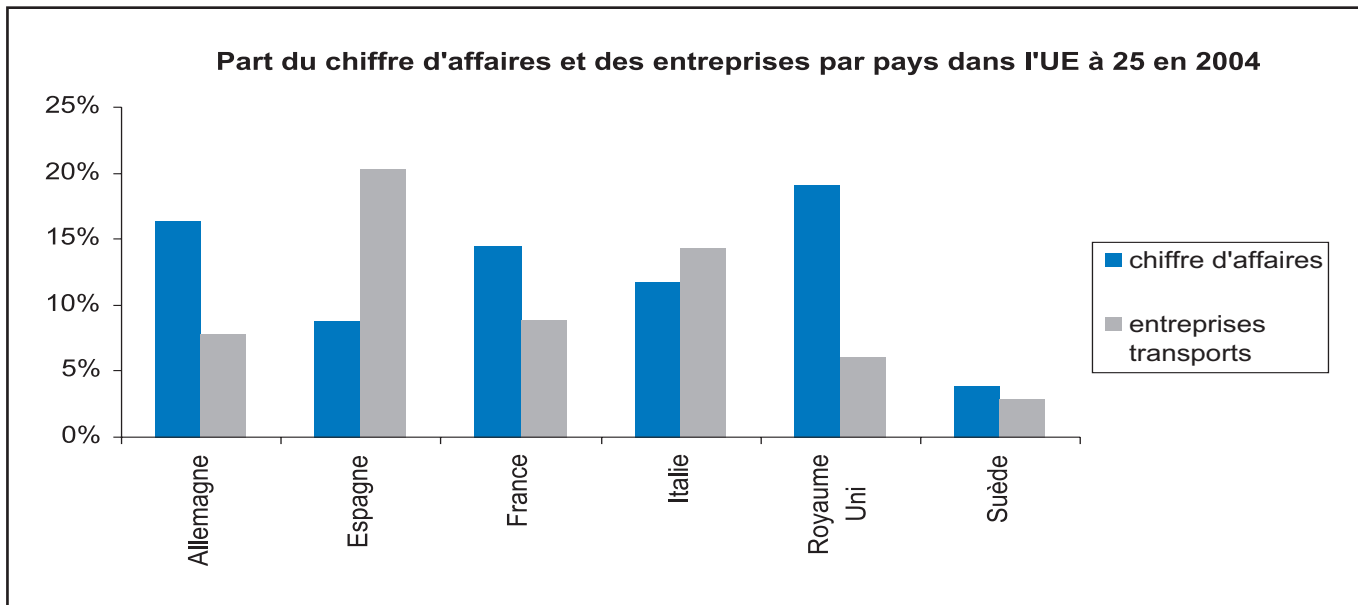
Le **taux d'emploi féminin** de l'UE est, en 2005, de 21 % dans les transports, taux faible au regard du taux de féminisation qui atteint 44 % en moyenne dans le secteur tertiaire. La fourchette, par pays, oscille entre 16 et 30 %. C'est dans le transport aérien et les services auxiliaires de transport que le pourcentage d'emplois féminins est le plus élevé (respectivement 40 et 33 %). Il ne dépasse pas 14% dans les transports terrestres.

Répartition des emplois par pays



Source : Eurostat/Commission européenne - Panorama des transports Edition 2007

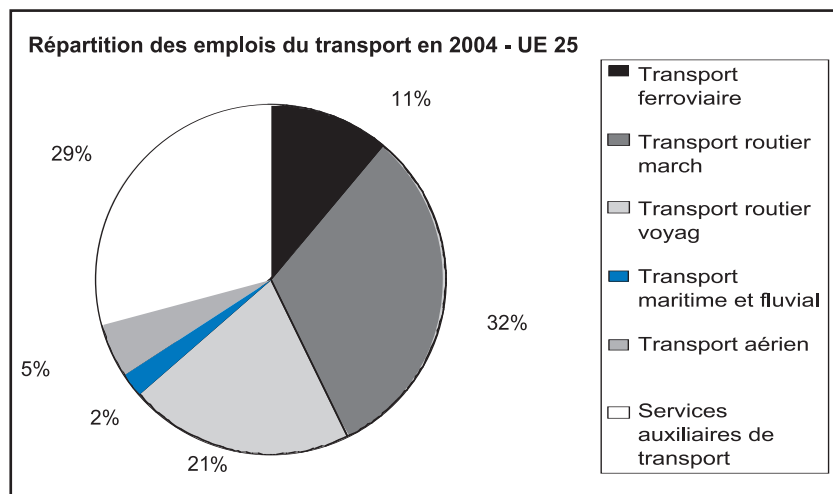
Si l'Allemagne, la France, le Royaume Uni, l'Italie et l'Espagne représentent plus de 60 % des emplois offerts dans les transports, tous modes confondus, au sein de l'UE à 25, chacun de ces pays n'occupe pas la même position par rapport à son poids de population. Ainsi, en Allemagne et en Italie, la part de la population est supérieure à celle des emplois, traduisant une sous représentation de l'activité des transports, tandis que l'Espagne, la France ou le Royaume Uni connaissent une situation inverse. La spécialisation relative en transport est plus forte encore aux Pays-Bas ou en Tchéquie.



Source : Eurostat/Commission européenne - Panorama des transports Edition 2007

Quant au nombre d'entreprises de transport, l'Espagne, l'Italie et la Pologne (14 %) rassemblent à elles seules près de 50 % du total de l'UE. L'atomisation du secteur est forte au Sud et à l'Est de l'Europe, où petites entreprises et travailleurs indépendants sont souvent sous-traitants de transporteurs ou commissionnaires de plus grande taille.

Répartition des emplois par mode de transport



Source : Eurostat/Commission européenne - Panorama des transports Edition 2007

La part des transports terrestres comprenant le transport ferroviaire, le transport routier (fret et voyageurs) et le transport par oléoducs reste largement majoritaire et dépasse 60 % du total des emplois du transport. On constate également une prédominance des emplois du transport routier de marchandises.

Pour en savoir plus : consulter « Panorama of transport » (Eurostat Statistical books - European commission) Edition 2007

Le bulletin Transports/Europe est accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT. Les Dossiers de l'Observatoire sont également téléchargeables - rubrique « Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe ».

La diversité des situations en Europe en matière d'emploi dans les transports reflète ainsi deux logiques conjuguées. D'une part, des particularités nationales liées à la morphologie du territoire, à la spécialisation industrielle ou au modèle de consommation, plus ou moins consommateur de services. D'autre part, la spécialisation de certains pays d'Europe dans les métiers du transport et de la logistique, à destination des autres membres de l'Union et du reste du monde.

Christine Aubriot
Chargée de mission au CNT

CNT
**Observatoire des Politiques
et des Stratégies de transport en Europe**

Tour Pascal A - 92055 La Défense Cedex
(France)
Téléphone : 01 40 81 86 70
Télécopie : 01 40 81 86 75
Internet : www.cnt.fr
ISSN n° 1620-2775

Directeur de la publication : *Michel Savy*
Rédactrice en chef : *Christine Aubriot*
Impression : LAG - les ateliers gilles