

Dix ans d'évolution de l'emploi dans le transport routier de voyageurs : plus de salariés et plus de temps partiels

En dix ans (2002-2012), les effectifs salariés des entreprises du transport routier de voyageurs progressent de 39,3 %, sous l'effet de l'augmentation du nombre de voyageurs transportés. Le temps partiel, très fréquent dans ce secteur, continue à se développer. La croissance des effectifs salariés ne s'accompagne pas d'un rajeunissement de la profession qui reste âgée et le taux de féminisation stagne depuis 2009, après une forte progression. Les salaires nets augmentent faiblement. Le nombre de demandeurs d'emploi dans les métiers du transport de voyageurs s'accroît cependant nettement depuis 2008. La progression du nombre de formations délivrées, soit initialement, soit par reconversion de professionnels venus du transport de marchandises, témoigne du besoin de main-d'œuvre qualifiée.

Le développement de l'activité de transport en commun par autocar ces dernières années a un effet positif sur l'emploi, notamment de salariés plus âgés, nombreux à venir occuper ces postes en deuxième partie de carrière. Cette hausse de l'emploi est également soutenue par un développement continu du temps partiel.

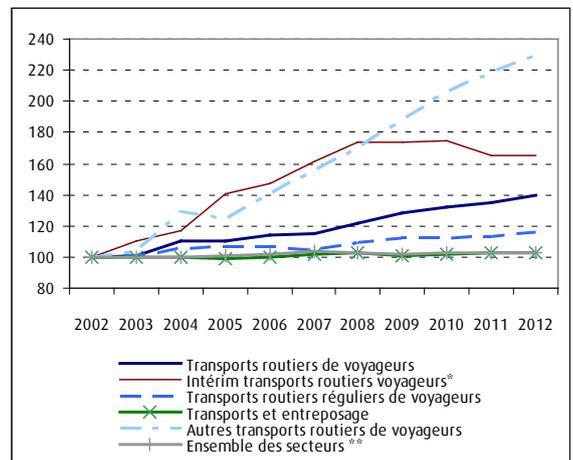
Des effectifs salariés en hausse soutenue

Entre 2002 et 2012, l'emploi salarié (en fin d'année) progresse de 39,3 % dans le transport routier de voyageurs par autocar, ce dernier comprenant les transports routiers réguliers (code NAF 4939A) et les autres transports routiers (4939B). La hausse s'observe à la fois dans le transport régulier et dans les autres transports routiers de voyageurs (appelé ensuite transport occasionnel). Elle est très élevée dans ce dernier secteur, où les effectifs ont plus que doublé en dix ans. Le transport régulier reste toutefois le plus important en termes d'emploi. Il compte ainsi 60 900 salariés fin 2012 (données CVS), contre 31 300 dans le transport occasionnel.

La hausse des effectifs salariés est très nettement supérieure à celle des effectifs dans le transport et entreposage hors activités de courrier (+ 2,5 %) ou à celle de l'ensemble des activités hors fonction publique (+ 2,4 %) - (graphique 1). Cette augmentation est la conséquence de la croissance du nombre de voyageurs transportés par autobus ou autocar entre 2002 et 2012 : + 24 % de voyageurs-km en interurbain, occasionnel, scolaire et personnel. Elle est aussi le fruit d'une volonté affirmée de la part des pouvoirs publics de développer l'offre de services de transport collectif de voyageurs ces dernières années. Elle est enfin liée à l'augmentation de la durée de vie et du nombre de retraités, qui constituent un public ayant plus fréquemment recours aux voyages organisés en autocar.

Graphique 1 : évolution du nombre de salariés dans le transport routier de voyageurs entre 2002 et 2012

Base 100 en 2002



* L'intérim est compté en équivalent temps plein.

** Hors fonction publique.

Sources : SOEs à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste, Air France

Le transport routier de voyageurs (TRV) est ainsi moins sensible à la conjoncture. La crise débutée en 2008 n'a pas eu d'effet sur la progression de l'emploi salarié du secteur : de 2002 à 2007, la croissance est en moyenne de 2,9 % par an. De 2008 à 2012, elle est de 3,9 % par an. Dans l'ensemble du secteur transports et entreposage, les effectifs se réduisent un peu de 2008 à 2012 et l'ensemble des secteurs économiques hors fonction publique perdent de l'emploi salarié.

Le TRV fait peu appel à l'intérim pour des besoins ponctuels avec un taux de recours à l'intérim qui s'établit à 0,9 % en 2012. Tous secteurs confondus, il est de 3,0 %. Il varie faiblement entre 2002 et 2012 (entre 0,8 % et 1,1 %). Le transport régulier fait davantage appel aux intérimaires que le transport occasionnel : le taux de recours est de 0,6 % dans ce dernier secteur, contre 1,1 % pour le premier. Globalement, le nombre d'emplois intérimaires a progressé jusqu'en 2007, puis a ensuite stagné, atteignant environ 850 postes (en équivalent temps plein) en 2012.

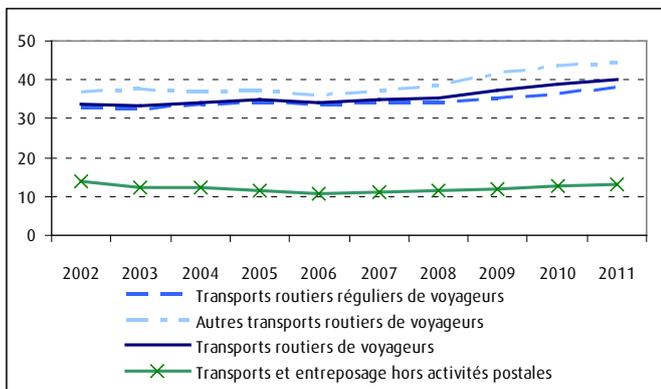
Un temps partiel très développé et toujours en progression

La hausse globale des effectifs salariés est également due à une nette augmentation du nombre de postes salariés à temps partiel. En 2011, 40,2 % des salariés du TRV sont à temps partiel, contre 13 % dans l'ensemble des transports et entreposage (hors activités postales) – (graphique 2). Cette part a progressé de 6,4 points entre 2002 et 2011 (- 1,0 point dans le transport et entreposage) et elle dépasse 40 % des effectifs pour la première fois en 2011. C'est aussi le double du taux observé dans l'ensemble des secteurs de l'économie hors fonction publique (19,8 % en 2010).

Le temps partiel est plus développé dans le transport occasionnel (44,3 %), que dans le transport régulier (38,3 %). Cette importance est liée à l'organisation de l'activité de ce secteur. Le transport scolaire, par exemple, est concentré sur certaines plages horaires, le matin et le soir. De même, le transport régulier interurbain est en partie lié aux déplacements domicile-travail. Ce type d'organisation de l'activité a tendance à se renforcer.

Graphique 2 : part des postes à temps partiel entre 2002 et 2011, par secteur

En %



Source : Insee - DADS, calculs SOEs

Les salariés âgés sont plus souvent à temps partiel que les plus jeunes. Après 55 ans, 65,1 % d'entre eux sont à temps partiel, contre 29,8 % avant 30 ans.

Les ouvriers, parmi lesquels on trouve les conducteurs de véhicules, sont les premiers concernés : 43 % d'entre eux travaillent à temps partiel, alors que cela ne touche que 14,6 % des cadres.

L'évolution de la structure socioprofessionnelle des emplois n'explique qu'une part négligeable de la hausse du temps partiel. 85 % des salariés du TRV sont des ouvriers, part qui a peu évolué en dix ans. Il s'agit donc plus d'une évolution des pratiques de gestion de la main-d'œuvre.

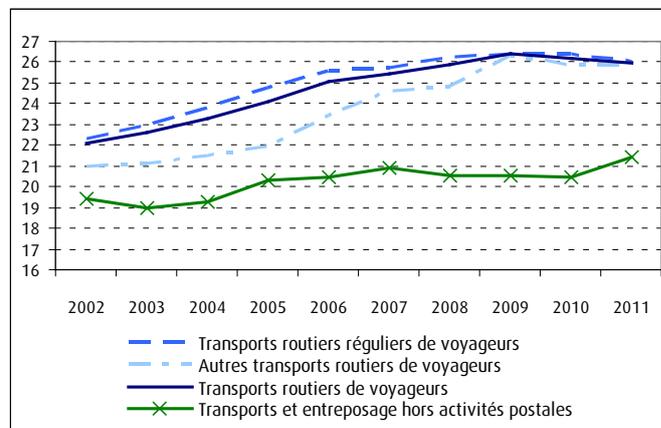
Le temps partiel concerne moins les hommes que les femmes (36 % contre 51 %), mais cette part est toutefois nettement plus élevée que dans les autres secteurs.

Un secteur majoritairement masculin mais plus féminisé que le reste du transport

La hausse des effectifs s'accompagne d'une progression de la part des femmes dans l'emploi de 4 points entre 2002 et 2011, malgré une stagnation les dernières années. Cette croissance est plus forte que dans l'ensemble du transport (+ 2 points). En 2011, 26 % des salariés du TRV sont des femmes, soit proportionnellement plus que dans l'ensemble transport et entreposage (21,4 %) – (graphique 3). La proportion est identique dans les deux composantes du TRV. 21,9 % des conducteurs sont des femmes (+ 5,2 points depuis 2002). Cette part stagne depuis deux ans. Le secteur reste nettement moins féminisé que l'ensemble des secteurs économiques hors fonction publique (46 %).

Graphique 3 : part des femmes dans l'emploi salarié entre 2002 et 2011

En %



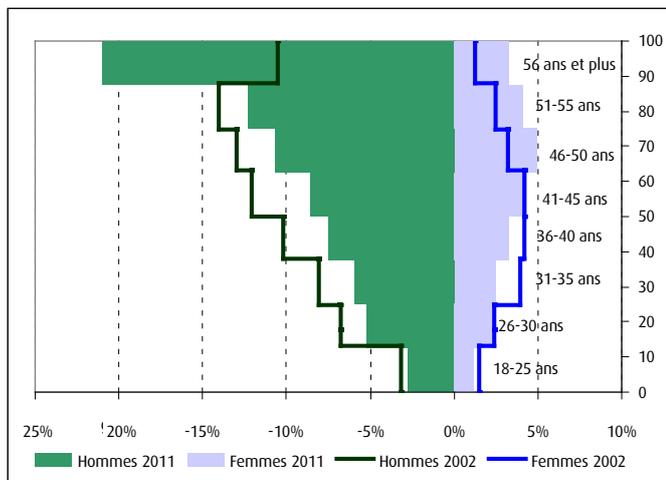
Source : Insee - DADS, calculs SOEs

De nouveaux entrants déjà âgés

Entre 2002 et 2011, l'augmentation des effectifs s'accompagne d'un vieillissement de la structure de l'emploi salarié du TRV, l'âge moyen des salariés du TRV passant de 43,4 ans à 46,5 ans. La part des salariés âgés de 51 ans et plus augmente sur la même période ; elle passe de 28,3 % à 40,7 % des salariés du secteur (graphique 4). Cette hausse est pour partie due à la démographie : la part des seniors dans l'emploi salarié total a augmenté du fait de l'arrivée à la cinquantaine des classes d'âge nombreuses nées dans les années cinquante. Elle s'explique également par l'allongement de la durée de cotisation pour bénéficier d'une retraite à taux plein et par les mesures mises en œuvre en application de la stratégie de Lisbonne afin d'augmenter le taux d'activité des seniors (obligations d'élaborer des plans d'action en faveur de l'emploi des seniors, de négocier la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences - suppression de la contribution Delalande...).

Le TRV emploie peu de jeunes : seuls 11,5 % des salariés ont de 18 à 30 ans (- 2,1 points depuis 2002). Cette situation particulière s'explique par un recours à de nombreux salariés en seconde partie de carrière. En 2010, selon les déclarations annuelles des données sociales (DADS), 31 % des salariés conducteurs de transports en commun entrés dans les établissements de transport avaient 50 ans et plus, contre 18 % seulement des conducteurs de poids lourds. Tous secteurs et catégories socioprofessionnelles confondus, cette part n'est que de 11 %.

Graphique 4 : comparaison des pyramides des âges des salariés en 2002 et 2011 dans le transport routier de voyageurs



Source : Insee - DADS, calculs SOes

Des salaires en faible hausse depuis 2008

Entre 2008 et 2012, le salaire brut moyen par tête, obtenu en rapportant la masse salariale aux effectifs moyens de l'année, progresse de 2,4 % dans les entreprises du TRV pour s'établir en 2012 à 1 780 euros par salarié. Il augmente nettement dans le transport régulier (+ 4,4 %) où il atteint 1 870 € en 2012 alors qu'il stagne dans les autres transports de voyageurs (- 0,3 %) à un niveau moins élevé (1 600 €). Compte tenu de la hausse des prix sur ces années (+ 5,8 %), le pouvoir d'achat par tête baisse dans tous les cas. Sur la période précédente, entre 2002 et 2008, la progression du salaire mensuel par tête était supérieure à celle des prix (+ 12,5 %) que ce soit dans le transport régulier (+ 30,9 %) ou dans le transport occasionnel (+ 20,1 %).

Le salaire brut moyen par tête est plus faible que dans l'ensemble des secteurs concurrentiels (champ : Agence centrale des organismes de sécurité sociale - AcoSS) où il atteint 2 490 euros. Cette différence s'explique en partie par le poids important en proportion de postes ouvriers et du temps partiel dans l'emploi du TRV.

Hors effet du nombre d'heures travaillées et des cotisations sociales sur le salaire, le salaire net en équivalent temps plein est de 1 800 euros par mois en 2011 dans le TRV. Il reste plus faible que dans l'ensemble du secteur privé et des entreprises publiques (2 130 € - champ France entière), à la fois en raison d'une moindre part de cadres et d'une surreprésentation du temps partiel dans les effectifs. Le salaire net par heure travaillée des postes à temps partiel est en effet inférieur à celui des postes à temps complet, en moyenne de 19,8 %. La différence est en partie due à un effet de structure car le temps partiel est moins développé parmi les cadres, à revenus élevés, que chez les ouvriers et employés aux revenus plus bas. Toutefois, à catégorie socioprofessionnelle équivalente, le salaire horaire est toujours supérieur pour les salariés à temps plein, en moyenne de 9,9 %.

Le pouvoir d'achat des salariés du TRV, en équivalent temps plein et net de charges, augmente de 1,2 % depuis 2008, davantage dans le transport régulier (+ 3,1 %), alors qu'il stagne dans le transport occasionnel (- 0,2 %). Par rapport à 2002, en revanche, le pouvoir d'achat affiche une progression dans les deux secteurs (respectivement + 11,7 % et + 4,6 %).

Une demande d'emploi en forte hausse, comme pour les autres métiers

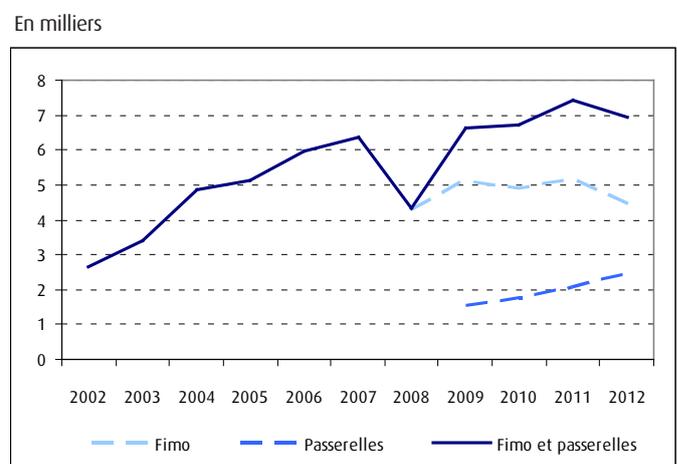
Comme dans l'ensemble des métiers, le nombre de demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi sur un métier du domaine des transports augmente fortement et on dénombre 14 800 demandeurs d'emploi à la recherche d'un poste de conducteur de transport en commun sur route fin décembre 2012 (données CVS), soit une progression de 50 % en cinq ans. Le nombre de demandeurs d'emploi dépasse le dernier pic observé en 2005, lors de la crise précédente. Le dynamisme de l'emploi dans le TRV et les possibilités d'embauche qui en découlent ont incité des demandeurs d'emploi à s'inscrire sur ces métiers plus porteurs que ceux des secteurs où l'emploi est atone. Toutefois, cet afflux n'a pu être absorbé par la dynamique de l'emploi dans le transport collectif de voyageurs.

Les difficultés de recrutements, mesurées, entre autres, par le taux de tension qui rapporte le nombre d'offres collectées au nombre d'inscriptions à Pôle emploi, sont donc peu élevées en 2012. En un an, Pôle emploi a reçu 15 000 inscriptions pour ce métier et, dans le même temps, 10 200 offres ont été déposées, soit un taux de tension de 0,68. Ce taux est nettement plus bas qu'en 2008 (0,91), mais augmente un peu depuis 2010, où un point bas avait été atteint à 0,61. Les contrats proposés sont plus souvent stables : 57 % sont des contrats à durée indéterminée (CDI) ou des contrats à durée déterminée (CDD) de plus de six mois, contre 29 % dans l'ensemble transport et logistique.

Hausse de la formation professionnelle

Si le nombre de salariés progresse au cours des dix dernières années, la formation aux métiers du transport de voyageurs suit également la même tendance. Le nombre de bénéficiaires de formations courtes à la conduite de transports en commun routiers fait plus que doubler entre 2002 et 2012 (graphique 5). En 2009, la formation « passerelle » permettant aux conducteurs routiers de poids lourds d'obtenir par équivalence une formation initiale minimum obligatoire (Fimo) pour le transport collectif de voyageurs est mise en place. Cette passerelle est utilisée par 2 481 conducteurs en 2012, expliquant la relative stabilité entre 2009 et 2012 autour de 5 000 du nombre de formations initiales classiques délivrées, contre 6 375 en 2007.

Graphique 5 : nombre de formations initiales et permis de conduire délivrés pour le transport en commun sur route



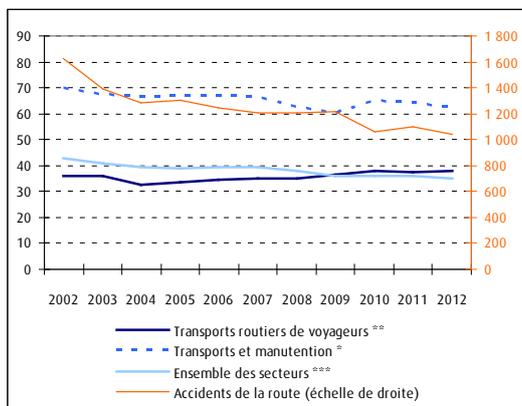
Source : DGITM / DST, DSCR

Un recul du nombre d'accidents de la route, mais une fréquence des accidents du travail en légère augmentation

Malgré une forte hausse du nombre de kilomètres parcourus, le nombre d'accidents de la route impliquant un transport en commun recule nettement, suivant en cela l'évolution du nombre d'accidents tous véhicules confondus. De plus, malgré un rebond en 2012, le nombre de tués dans des accidents impliquant des autobus ou autocars diminue sur la période. Il a été divisé par deux en dix ans.

Indice de fréquence des accidents du travail

Nombre d'accidents du travail pour 1 000 salariés (échelle de gauche); nombre d'accidents de la route impliquant un véhicule de transport en commun (échelle de droite)



* Transports et manutention : champ SOeS.

** Transport routier de voyageurs : code risque 602BB Caisse nationale de l'assurance-maladie des travailleurs salariés (CNAMTS).

*** Champ CNAMTS.

Source : CNAMTS, calculs SOeS

Cependant, d'après les données de la Caisse nationale d'assurance-maladie (Cnam), dans les entreprises soumises au code risque 602BB (transport routier de voyageurs), le risque de survenue d'un accident du travail augmente depuis 2004. En 2012, 38,1 accidents du travail pour 1 000 salariés sont dénombrés dans les établissements de transport routier de voyageurs, soit un peu plus que pour l'ensemble des secteurs d'activité, mais nettement moins que dans l'ensemble des transports et entreposage. En 2004, avec 32,4 accidents du travail pour 1 000 salariés, le transport routier de voyageurs se situait nettement en dessous du niveau observé tous secteurs confondus (39,5).

Définitions

Acess : Agence centrale des organismes de sécurité sociale.

Cnam : Caisse nationale d'assurance-maladie.

CNAMTS : Caisse nationale de l'assurance-maladie des travailleurs salariés.

DADS : déclarations annuelles des données sociales.

DGITM : Direction générale des infrastructures des transports et de la mer.

DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières.

DST : Direction des services de transport.

Demandeurs d'emploi de catégories A, B, C : personnes qui s'inscrivent à Pôle emploi, tenues de faire des actes positifs de recherche d'emploi (i.e. immédiatement disponibles), sans emploi ou ayant exercé une activité réduite dans le mois.

Salaire brut : correspond à l'intégralité des sommes perçues par le salarié au titre de son contrat de travail, avant toute déduction de cotisations obligatoires.

Salaire moyen en équivalent temps plein : calculé en prenant en compte tous les postes de travail des salariés (y compris les postes à temps partiel). Chaque poste de travail est pris en compte au prorata de son volume horaire de travail rapporté à celui d'un poste à temps complet.

Salaire moyen par tête : l'évolution du salaire moyen par tête (SMPT) reflète celle des salaires versés par l'ensemble des entreprises. Cet indicateur rapporte l'évolution de la masse salariale totale au nombre de salariés (effectifs physiques). Il intègre les effets de structure (évolution des qualifications, de la part du temps partiel), conjoncturels (niveau des heures supplémentaires) et saisonniers (primes).

Salaire net (de prélèvements sociaux) : salaire que perçoit effectivement le salarié. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris contribution sociale généralisée (CSG) et contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS).

Salaire réel : salaire corrigé de l'inflation.

Taux de recours à l'intérim : nombre de postes intérimaires rapporté aux effectifs salariés moyens de la période.

Taux de tension : nombre d'offres d'emploi collectées rapporté au nombre de demandes d'emploi enregistrées dans une année. Cet indicateur est un des éléments de mesure des difficultés de recrutement pour un métier donné.

Pour en savoir plus

Bilan social du transport routier de voyageurs, Service de l'observation et des statistiques, Repères, mai 2014, 48 p.

Ten years of evolution in employment in the road passenger transport sector: more employees and more part time working

Over ten years (2002–2012), the numbers of employees in road transport firms increased by 39.3%, owing to an increase in numbers of passengers. Part-time working, very frequent in this sector, continued to develop. The growth in numbers of employees was not accompanied by rejuvenation of the workforce which remains relatively elderly. After a sharp rise, the rate of women entering the profession, has stagnated since 2009. Net salaries increased only slightly. The number of people seeking employment in the passenger transport sector has, nonetheless, grown strongly since 2008. The increase in the amount of training delivered, either initial or for conversion of professionals from the freight transport sector, indicates a need for qualified workers.

François Rageau, SOeS

le point sur

Commissariat général
au développement durable

Service de l'observation
et des statistiques

Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mel : diffusion.soes.cgdd
@developpement-durable.
gouv.fr

Directeur de la publication :
Sylvain Moreau

Rédacteur en chef :
Anne Bottin

Coordination éditoriale :
Patricia Repérant

Conception :
Catherine Grosset

Impression :
Bialec, Nancy (France)

ISSN : 2100-1634

Dépôt légal : juin 2014