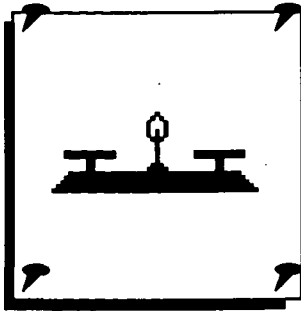


# LES TRANSPORTS : MOBILITÉ ET EMPLOI

Florent FAVRE



La mobilité professionnelle des actifs du secteur des transports reste en 1992 au même niveau qu'en 1990.

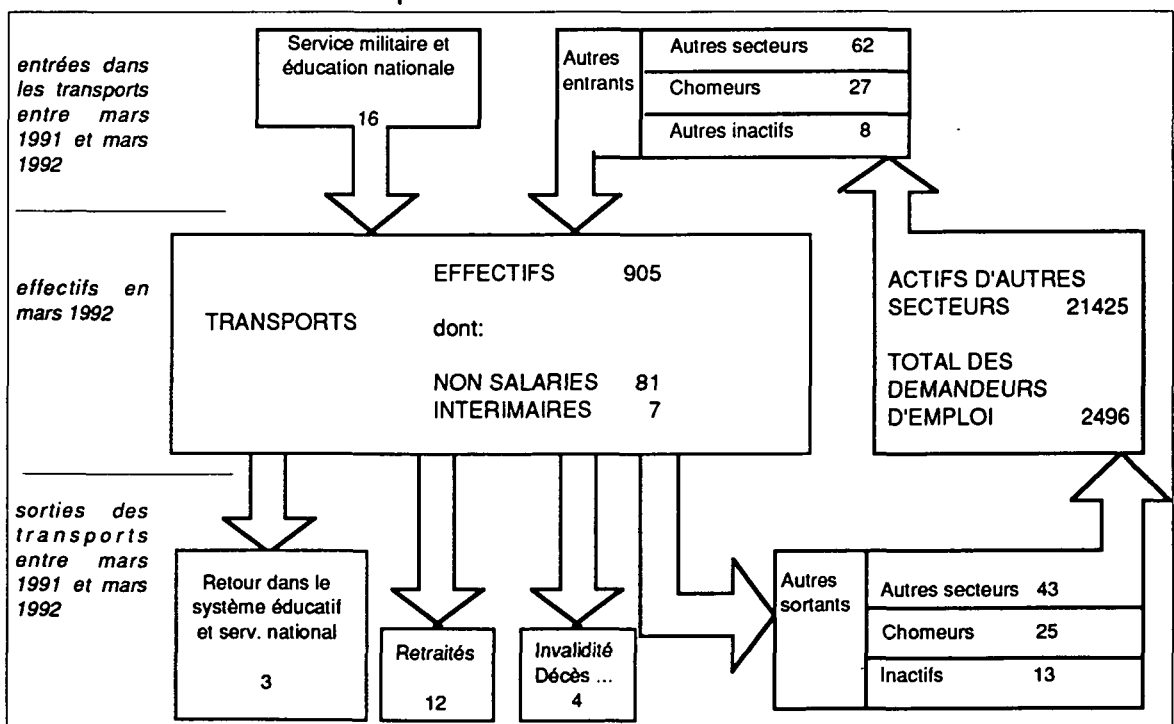
La dégradation de la situation se traduit par une croissance des demandes d'emploi de salariés issus des transports et par un recul des effectifs salariés au cours du dernier semestre 1992. Dans cette conjoncture, les transports maritimes et aériens sont les plus touchés.

Le schéma des mouvements d'actifs retrace les entrées et sorties dans le secteur des transports. Ces mouvements comprennent, d'une part les passages entre l'inactivité (scolarité, ...) et l'activité, d'autre part les changements de secteur d'activité.

D'après l'enquête Emploi de mars 1992, le nombre d'actifs occupés dans les transports et qui étaient inactifs (service militaire, éducation nationale, autres inactifs) ou chômeurs en mars 1991, est de 51 000. 62 000 personnes en provenance d'autres secteurs sont entrées dans les transports (dont environ 15000 suite à un changement de classification de l'établissement). En éliminant les changements d'activité de certains établissements, 98 000 (51+62-15) actifs sont entrés dans les transports entre mars 1991 et mars 1992.

Mouvements d'actifs dans les transports entre mars 1991 et mars 1992

en milliers



## COMPTES

Les sorties sont de 100 000, dont 10 000 ayant quitté le secteur sans changer d'établissement, soit 90000 sorties hors changements d'activité des établissements.

Le taux de mobilité, estimé en rapportant la moyenne des entrées et sorties à la population active totale, est proche de 10% en 1992 pour l'ensemble des transports.

Il est du même ordre de grandeur qu'en 1990. Si les sorties et les entrées dans le secteur ont toutes deux augmenté, la croissance du nombre de sorties est sensiblement plus vive que celle des entrées.

### Une dégradation dans l'aérien

La part des jeunes (15-24 ans) est la plus élevée dans les transports routiers et dans les activités annexes et auxiliaires.

La part des salariés désirant changer d'emploi est nettement plus faible en 1992 qu'en 1989. Elle a particulièrement reculé dans les transports aériens et pour les activités annexes et auxiliaires et, dans une moindre mesure, dans le transport routier. On peut y voir une indication de la dégradation du marché du travail dans ces trois secteurs des transports.

La part des personnels ayant moins d'un an d'ancienneté est relativement stable, alors qu'elle avait progressé entre 1985 et 1989. Seuls les transports aériens voient celle-ci chuter de moitié. Elle passe de 10,8% en 1989 à 5,4% en 1992, traduisant ainsi la crise du secteur.

On peut ainsi estimer à plus de 15% le taux de mobilité dans le transport routier de marchandises contre seulement 2% pour le ferroviaire, caractérisé de fait par une ancienneté croissante des effectifs de la SNCF.

### Structure des effectifs des transports en 1989 et 1992

en %

	jeunes 15-24 ans		salariés déclarant vouloir changer d'emploi		Ancienneté			
	1989	1992	1989	1992	< à 1 an		> à 10 ans	
					1989	1992	1989	1992
Transport ferroviaire	1,9	2,3	1,0	0,9	2,5	1,7	72,6	79,5
Transport routier	7,1	7,5	6,3	4,7	15,2	16,4	36,2	31,6
Transport routier de marchandises	8,8	9,4	6,9	5,7	18,7	19,9	29,7	25,9
Autres transports routiers	4,9	5,1	5,5	3,4	10,8	12,0	44,6	38,9
Transport aérien	6,7	6,1	4,9	0,6	10,8	5,4	50,7	54,1
Act. annexe et auxiliaires	11,5	10,1	9,5	3,3	15,7	13,4	42,5	38,3
<b>Total transport</b>	<b>6,8</b>	<b>6,8</b>	<b>5,6</b>	<b>3,3</b>	<b>12,1</b>	<b>11,9</b>	<b>47,0</b>	<b>45,3</b>

Source : Insee - enquêtes emploi (mars 1989, mars 1992)

### Nombre de demandeurs d'emploi ayant travaillé précédemment dans les transports

évolution en %

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	milliers
Transport ferroviaire	-12,3	-8,9	-1,9	-8,3	2,1
Transports routiers	1,5	11,7	13,2	10,4	51,6
dont :					
- TRM	2,5	12,9	14,3	11,5	32,3
- Aut. transp. routiers	0,0	10,0	11,4	8,6	19,3
Navigation intérieure	-13,0	10,3	5,9	4,4	0,8
Maritime	-15,9	-2,5	2,3	7,2	3,2
Aérien	-1,2	16,9	40,0	15,9	3,6
Auxiliaires	2,5	13,4	26,4	13,7	12,0
<b>Total transports</b>	<b>-0,6</b>	<b>10,3</b>	<b>14,9</b>	<b>10,3</b>	<b>73,2</b>
<b>Ens. de l'économie</b>	<b>-3,3</b>	<b>-1,0</b>	<b>10,2</b>	<b>5,6</b>	<b>2285,4</b>

Source : ministère du Travail

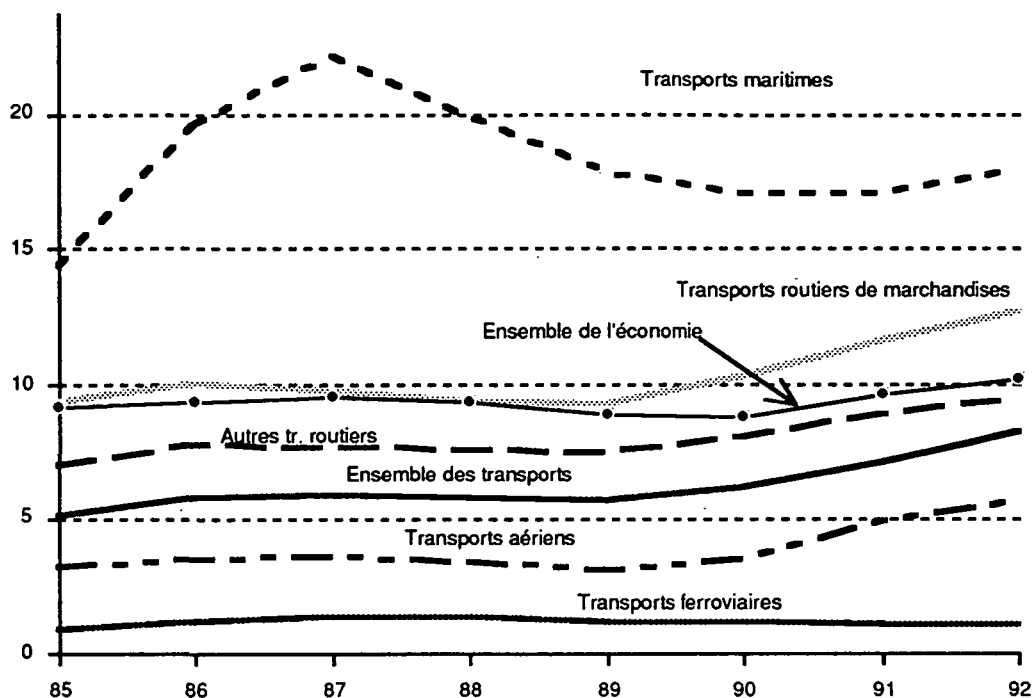
La dégradation du marché du travail se note aussi dans l'accroissement du nombre de demandeurs d'emplois issus des transports. Le chômage dans les transports est ici mesuré par les demandes d'emploi en fin de mois (DEFM) enregistrées en décembre parmi les actifs ayant travaillé auparavant dans les transports.

Le nombre de demandeurs d'emploi a fortement augmenté depuis 1989, + 39,8% en trois ans contre + 15,3% dans l'ensemble des secteurs. La croissance des demandes d'emploi est un peu plus modérée en 1992 qu'en 1991. La forte progression des

**Un taux de demandeurs d'emplois en hausse depuis 1989**

**Taux de demandeurs d'emploi dans les transports**

en %



Source : ministère du Travail, OEST

demandes d'emploi dans le secteur des auxiliaires s'explique en partie par la crise du Golfe (agences de tourisme) et par la mise en place du marché unique européen (transitaires en douanes).

On définit le taux de demande d'emploi par le rapport des demandeurs aux effectifs du secteur (1). Ce taux de demande d'emploi a connu une nouvelle hausse en 1992, après être passé par un minimum en 1989 (5,6%). Il reste néanmoins inférieur à celui de l'ensemble de l'économie, 8,2% dans les transports contre 10,2%.

Ce taux diverge fortement d'un secteur des transports à l'autre: il est maximal pour le transport maritime, 18% en 1992, et minimal dans les secteurs abritant les Grandes Entreprises Nationales (GEN). Il est de 12,7% pour le transport routier de marchandises (TRM). Sa hausse à partir de 1990 résulte du ralentissement des trafics et des difficultés économiques des entreprises, les transports aériens et les activités annexes et auxiliaires (yc agences de voyage) étant là aussi parmi les plus touchés.

**Des destructions d'emploi au second semestre 1992**

Une autre indication de la dégradation de la situation de l'emploi transparait dans l'évolution trimestrielle des effectifs, telle qu'elle est retracée par les données de l'UNEDIC (2).

Au vu de ces chiffres, il semble que la situation de l'emploi dans les transports se serait nettement détériorée dans le courant du second semestre 1992. En moyenne annuelle, les chiffres UNEDIC annoncent un très léger recul de l'emploi dans les transports entre 1991 et 1992 (-0,1%). La même évolution entre le premier semestre 1991 et le premier semestre 1992 donnait une évolution de +0,2%. C'est au cours du second semestre 1992 que la situation

(1) Le taux de demandeurs d'emploi n'est pas identique au taux de chômage. Ce dernier concept n'existe pas pour chacune des branches de l'économie. Le taux de demandeurs d'emplois est égale au nombre de demandeurs d'emplois en fin de moi divisé par les effectifs totaux.

(2) Les évolutions 1992 sont estimées à partir de la variation des effectifs salariés des établissements de plus de 10 salariés. En outre, l'UNEDIC ne prend pas en compte les effectifs des grandes entreprises nationales soit : La SNCF qui représente l'essentiel du transport ferroviaire et dont les effectifs ont reculé de 2,3% en moyenne annuelle en 1992, la RATP dont les effectifs, à un peu plus de 38000 personnes sont stables depuis plusieurs années, Air France (hors UTA), dont les effectifs sont en repli de 2,2% et Air Inter qui a accru ses effectifs de 3%.

**Baisse des effectifs dans le privé**

**Evolution des effectifs salariés du transport (\*)**

	évolution en %			effectifs en milliers	
	premier semestre	premier semestre	moyenne 1992/1991	1991 moyenne annuelle	1992
Transports routiers	0,9	0,4	0,7	361,0	363,4
Navigation intérieure	11,9	1,0	6,3	2,0	2,1
Maritime	-5,4	-6,2	-5,8	14,0	13,2
Aérien	-6,0	-5,1	-5,6	30,3	28,6
Activités annexes	1,2	-1,4	-0,1	41,7	41,7
Auxiliaires	0,0	-1,3	-0,6	110,7	110,0
<b>Total transports</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,1</b>	<b>560,8</b>	<b>560,1</b>

Source : UNEDIC

(\*) L'évolution du premier semestre est calculée en rapportant les effectifs moyens du premier semestre 1992 au premier semestre de 1991. L'évolution du second semestre est calculée selon les mêmes principes.

se serait détériorée. Entre les seconds semestres 1992 et 1991, les effectifs salariés ont reculé de 0,5%.

Par modes de transport, le profil infra annuel des évolutions des effectifs salariés est hétérogène. Les effectifs des transports aériens (hors Air France et Air Inter, voir note de bas de page) et maritimes ont baissé aussi bien au premier semestre qu'au deuxième. En moyenne annuelle, ils sont en repli de plus de 5,5% en 1992. Les effectifs salariés des activités annexes et auxiliaires (hors agences de voyage), qui progressaient légèrement au premier semestre 1992, se sont repliés à partir du second semestre (dans ces secteurs se trouvent les transitaires en douanes dont le métier a disparu avec la mise en place du grand marché unique européen). Si les transports terrestres continuent de créer des emplois, le taux de croissance des effectifs est passé de 0,9% au premier semestre à 0,4% au second (1).

**Emploi : -0,8% dans les transports et -0,1% dans l'ensemble de l'économie.**

Si nous ajoutons aux effectifs salariés UNEDIC ceux des quatre Grandes Entreprises Nationales du transport, soit 273100 personnes en 1992, l'évolution des effectifs serait encore plus défavorable, -0,8%, dont -2,0% pour les seules GEN (2). La dégradation de l'emploi dans le secteur des transports serait plus importante que dans l'ensemble de l'économie où l'emploi salarié ne reculerait que de 0,1%.

Ces premières estimations demandent à être confirmées. Si la baisse des effectifs de la SNCF résulte d'une tendance longue, les baisses constatées dans les activités annexes et auxiliaires et dans l'aérien ressortent d'événements plus conjoncturels.

(1) Rappelons que les effectifs 1992 sont estimés à partir des évolutions des effectifs des entreprises de plus de 10 salariés. Nous avons fait ici l'hypothèse qu'elles se comportaient comme les entreprises de plus de 10 salariés. De plus, les secteurs des transports terrestres emploient un grand nombre d'artisans, donc de non salariés, dont l'évolution démographique reste encore incertaine.

(2) Les comptes de la nation donnait une évolution de l'emploi de 0,8% pour le secteur des transports (source Insee, voir l'article de M. Amar dans cette même note de synthèse). L'écart entre ces deux évolutions tient unique à l'estimation des effectifs des entreprises de transport hors GEN Cette dernière estimation a été calculée au mois de mars à partir d'informations moins précises (les données de la fin de l'année n'étaient pas disponibles alors que la dégradation de l'emploi est plus sensible). De plus, les chiffres de l'Insee comprennent les agences de voyage que nous n'avons pas repris ici.