

## L'EMPLOI ET LES RÉMUNÉRATIONS DANS LE TRANSPORT URBAIN ET ROUTIER DE VOYAGEURS

Gérard BOUSSAC



A partir de l'exploitation de bilans sociaux, une étude a été entreprise afin d'apporter des éclairages sur l'emploi et les rémunérations. Les résultats ne sont évidemment pas représentatifs de l'ensemble de la branche puisque les bilans sociaux ne concernent que les entreprises de 300 salariés et plus et que l'étude porte sur un échantillon réduit.

Malgré l'érosion de leur activité économique, les entreprises de transport urbain et routier de voyageurs ont créé de 1991 à 1993 environ 4 000 emplois. Dans la structure des effectifs, la part des personnels d'encadrement, des professions intermédiaires et celle des employés est plus faible que dans le transport routier de marchandises (TRM). En revanche, la part des ouvriers est nettement supérieure à celle du TRM (80% contre 49%). Les personnels roulants représentent 61% des effectifs ouvriers.

Comme pour les autres secteurs du transport, les emplois féminins occupent une place importante parmi les employés, mais très faible parmi les cadres et les ouvriers. Le taux de rotation des effectifs est plus faible que dans le TRM. Corrélativement le taux des entrées et des sorties est inférieur. On constate dans ces entreprises une plus grande stabilité des effectifs, par ailleurs «vieillissants».

### L'emploi

Dans une période de stabilité globale de l'activité, les entreprises des deux secteurs étudiés se caractérisent par une faible création d'emplois associée à une grande stabilité des effectifs.

La répartition selon les postes de la nomenclature des professions et catégories sociales (PCS), de 1991 à 1993, est stable, avec un vieillissement des effectifs. Pour l'ensemble des deux secteurs du transport urbain et du transport routier de voyageurs, on note les taux suivants :

- 2 % de personnel d'encadrement,
- 10 % de professions intermédiaires,
- 6 % d'employés,
- 82 % d'ouvriers, dont 61 % de roulants et 19 % de sédentaires.

De 1991 à 1993, les embauches, pour chacune des trois années, ont été inférieures aux départs. Il faut également noter qu'en 1992 et 1993, l'écart entre les entrées et les sorties sur des contrats à durée déterminée s'est considérablement accentué.

La féminisation des emplois reste faible dans les postes «cadre» et «ouvrier». En revanche les personnels féminins représentent 50 % des effectifs de la catégorie «employé».

Mis à part l'année 1992, la différence entre l'effectif total au 31 décembre de chaque année et l'effectif mensuel moyen des entreprises étudiées se situe autour de 3 %, ce qui traduit la faible part des emplois à durée déterminée (3 %). Le taux de rotation des effectifs est inférieur à celui constaté dans l'ensemble des secteurs des transports.

Etudié pour le seul transport urbain, le temps partiel est voisin de 4 % de l'effectif mensuel moyen, le taux le plus élevé (4,4 %) étant observé en 1992, année où l'évolution de l'emploi a été la plus forte.

## EMPLOI

L'écart très différent entre «effectif total» et «effectif permanent» pour chacun des deux sous-secteurs est confirmé par les données de l'enquête annuelle d'entreprise de 1992 réalisée par l'OEST selon lesquelles, dans le transport routier de voyageurs, 25 % des effectifs sont à temps partiel contre 6 % dans le transport urbain (sur le champ des entreprises de 200 salariés et plus).

On constate également un taux d'absentéisme plus élevé dans le transport urbain que dans le transport routier de voyageurs. Il est plus important dans la catégorie «roulant» pour le transport urbain et dans la catégorie «haute-maîtrise et maîtrise» pour le transport routier de voyageurs. L'absentéisme généré par les accidents du travail a baissé.

### Evolution de la structure des effectifs mensuels moyens par catégorie (en %)

	Cadre	Maîtrise	Employé	Ouvrier	Roulant	Total
1991	1,7	12,7	4,7	30,3	50,5	100,00
1992	1,6	12,6	5,0	31,6	49,1	100,00
1993	1,8	12,2	4,5	29,1	52,5	100,00

Sources : bilans sociaux

### Evolution de l'ancienneté moyenne par tranche d'ancienneté (en %)

	Moins d'1 an	De 1 à 5 ans	De 5 à 15 ans	Plus de 15 ans	Total
1991	4,7	18,0	42,3	35,0	100
1992	5,4	19,0	39,6	36,0	100
1993	4,0	19,9	37,1	39,0	100

Sources : bilans sociaux

### Les rémunérations

Les rémunérations en «net» des personnels masculins dans le transport urbain ont été supérieures en 1992 à celles du transport routier de voyageurs pour les catégories «cadre» et «employé», inférieures pour les catégories «haute-maîtrise et maîtrise» et «roulant», identiques pour les ouvriers sédentaires.

Dans un contexte général d'une durée de travail moins élevée dans le transport urbain, toutes catégories confondues, le salaire mensuel moyen en «net» pour un homme était en 1992 de l'ordre de 9 500 francs dans le transport urbain et de l'ordre de 9 000 francs dans le transport routier de voyageurs.

Les niveaux de rémunération dans ces deux secteurs sont inférieurs à ceux que l'étude analogue des bilans sociaux avait permis d'observer pour le transport routier de marchandises.

Comme dans d'autres activités économiques, les écarts de rémunération entre les personnels masculins et féminins sont souvent importants dans la catégorie «cadre». Pour les personnels roulants, l'écart entre personnels masculins et féminins est plus important dans le transport routier de voyageurs que dans le transport urbain : 55 % contre 21 %.

L'échelle des rémunérations est plus élevée dans le transport urbain (1 à 2,5 contre 1 à 1,7 dans le transport routier de voyageurs). L'écart entre les rémunérations des cadres et des personnels «haute-maîtrise et maîtrise» est beaucoup plus important dans le transport urbain que dans le transport routier de voyageurs (79 % contre 12 %) marquant ainsi une différence d'organisation du travail.

Les emplois se féminisent progressivement, ceux à temps partiel jouant un rôle modérateur dans l'évolution des rémunérations.

## EMPLOI

Durant la période étudiée, l'évolution des rémunérations a été différente selon les catégories professionnelles et selon les sous-secteurs :

- les cadres, les employés et les ouvriers du transport urbain ont bénéficié d'augmentations de rémunérations supérieures à celles du transport routier de voyageurs;

- l'évolution de la rémunération des personnels roulants du transport routier de voyageurs a été légèrement supérieure à celle du transport urbain.

### **La formation**

La formation professionnelle est plus développée dans les secteurs du transport urbain et routier de voyageurs que dans le transport routier de marchandises.

En 1993 les entreprises du transport urbain ont consacré 2,8 % de leur masse salariale à la formation, celles du transport routier de voyageurs 2 %, alors que le taux légal est de 1,50 %.

De 1991 à 1993, les deux sous-secteurs ont accru de 16 % leur taux de participation, soit une augmentation supérieure à l'évolution légale (+ 12 %).

En 1993, 75% des «cadre», «employé» et «ouvrier», 58% des ouvriers roulants, 83% des personnels «haute-maîtrise et maîtrise» ont bénéficié de la formation professionnelle continue. ■

*Dans le cadre du dispositif d'observation sociale qu'il est en train de mettre en place, l'OEST a réalisé une étude fondée sur l'exploitation de bilans sociaux, de novembre 1994 à janvier 1995. Elle a porté sur 12 entreprises du transport urbain et sur 5 entreprises du transport routier de voyageurs. Les effectifs de ces entreprises étaient compris respectivement entre 300 et 1 700 salariés, et entre 300 et 600 salariés. Ils représentaient environ 30 % des salariés totaux des entreprises de 300 salariés et plus dans chacun des deux sous-secteurs.*