

2 – L'emploi

2A – L'emploi

Le transport

De 2001 à 2005, les évolutions de l'effectif salarié des transports (hors agences de voyages) ont été similaires à celles de l'ensemble de l'économie : + 0,4 % par an, en moyenne.

En 2006, on note une augmentation annuelle de l'effectif salarié plus importante pour l'ensemble de l'économie, avec + 1,5 %, que pour les transports, + 0,6 %.

Le TRM élargi

Si sur la période 1997-2001, l'effectif salarié du transport routier de marchandises élargi, augmentait régulièrement au rythme de 5 % par an en moyenne, les quatre années suivantes ont été marquées par une diminution continue de 0,8 % par an.

L'année 2006 marque une nouvelle rupture : l'effectif du TRM élargi augmente à nouveau,

avec + 1,9 % entre décembre 2005 et décembre 2006. La conjoncture est surtout favorable au TRM de proximité, avec + 5,3 %, mais aussi au TRM interurbain, avec + 1,2 %. Quant à la messagerie, elle continue à perdre des effectifs, avec une baisse de 2,6 % en 2006, après - 3,7 % en 2005 (figure 2A.1).

Si la structure de l'emploi par taille d'entreprises varie peu depuis 2001 dans le TRM élargi dans sa généralité, il n'en est pas de même pour le TRM de proximité. Entre 2004 et 2005, la part des effectifs salariés des petites entreprises (moins de 10 salariés) a baissé de 5,7 points, au profit de ceux des « grandes » entreprises (50 salariés et plus). Parallèlement, on compte près de 300 petites entreprises en moins (figure 2A.4 et annexe 2.4).

Figure 2A.1 Effectif salarié au 31 décembre _ Données brutes

effectifs en milliers ; évolutions et structures en %

Secteur d'activité	1993	1997	2001	2005	2006	Struct. 2006	Évolutions annuelles		
							01/97	05/01	06/05
Transport (hors agences de voyages)	825,8	865,1	1009,6	1025,5	1032,1	100,0	3,9	0,4	0,6
TRM élargi	283,1	315,0	382,5	370,5	377,4	36,6	5,0	-0,8	1,9
TRM de proximité	75,2	83,7	104,0	106,2	111,8	10,8	5,6	0,5	5,3
TRM interurbain	149,1	169,5	199,4	196,2	198,6	19,2	4,1	-0,4	1,2
Loc. avec chauffeur	18,8	19,5	22,1	19,1	19,4	1,9	3,2	-3,6	1,6
Messagerie	40,0	42,3	57,0	49,0	47,6	4,6	7,7	-3,7	-2,9
TRV	47,8	55,8	65,3	75,8	77,8	7,5	4,0	3,8	2,6
Ensemble de l'économie	13 668,1	14 288,6	16 037,7	16 265,2	16 503,4		2,9	0,4	1,5

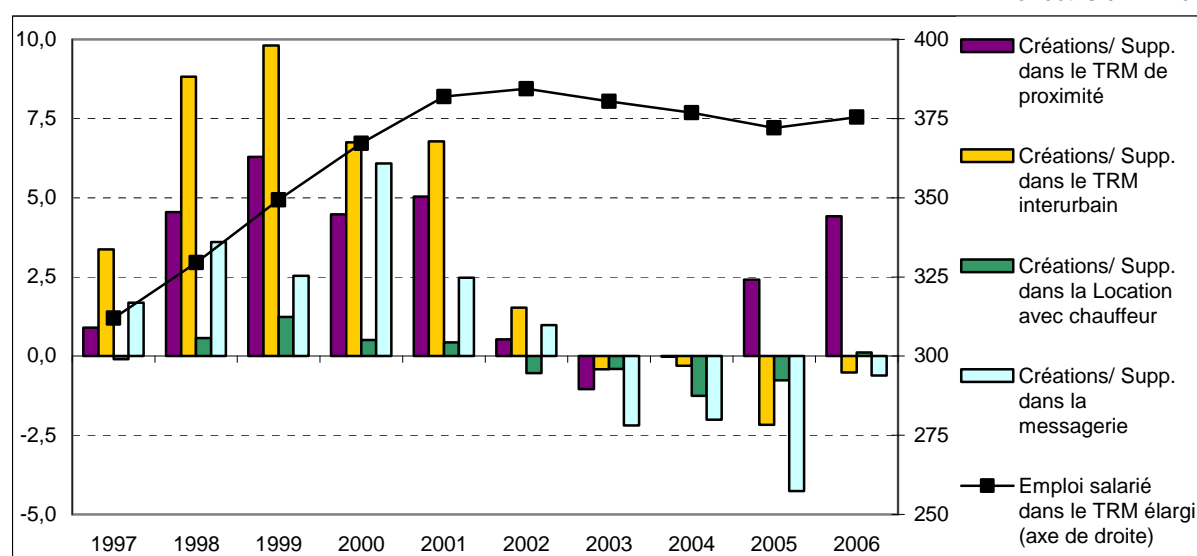
Sources : RATP, SNCF, Air France, Unedic (données 2006 provisoires), calculs MEDAD/SESP

Champ : secteur privé et les ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France)

TRV : Transports routiers réguliers de voyageurs (602B), Autres transports routiers de voyageurs (602G)

Figure 2A.2 Évolution de l'emploi salarié dans le TRM (en moyenne annuelle)

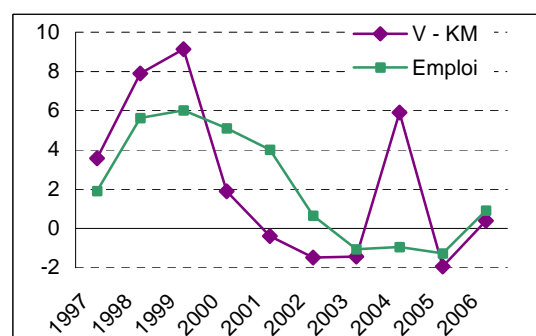
effectifs en milliers



Source : Unedic, données 2006 provisoires, calculs MEDAD/SESP

Figure 2A.3 Évolution de l'effectif salarié dans le TRM et des véhicules-km réalisés par le compte d'autrui

en %



Source : enquête TRM, Unedic ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2A.4 Structure de l'effectif salarié du TRM élargi selon la taille de l'entreprise

en %

Activité	Taille	2000	2004	2005
TRM interurbain	0 à 9 salariés	14,1	12,4	11,9
	10 à 49 salariés	36,9	35,6	35,0
	50 salariés et plus	49,0	52,0	53,1
	Total	100,0	100,0	100,0
TRM de proximité	0 à 9 salariés	35,7	36,0	30,3
	10 à 49 salariés	40,9	41,2	41,1
	50 salariés et plus	23,4	22,9	28,6
	Total	100,0	100,0	100,0
Location avec cond.	0 à 9 salariés	11,5	11,9	9,0
	10 à 49 salariés	29,0	32,2	35,8
	50 salariés et plus	59,5	55,8	55,2
	Total	100,0	100,0	100,0
Messagerie	0 à 9 salariés	1,5	1,8	1,7
	10 à 49 salariés	7,7	7,8	8,1
	50 salariés et plus	90,7	90,4	90,2
	Total	100,0	100,0	100,0
Ensemble	0 à 9 salariés	16,1	16,0	15,0
	10 à 49 salariés	31,0	31,3	31,6
	50 salariés et plus	52,9	52,7	53,4
	Total	100,0	100,0	100,0

Source : MEDAD/SESP – EAE

2B – Les caractéristiques des salariés

Une population ouvrière qualifiée

Au 31 décembre 2005, 61 % de la population salariée des établissements de l'ensemble des secteurs du transport sont des ouvriers. Cette part est plus importante dans le TRM élargi, avec 81 % d'ouvriers.

Au sein du TRM élargi, le taux d'encadrement est très faible : on compte 3,8 % de cadres, et 6,9 % de professions intermédiaires. Toutefois dans cet ensemble, la messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de cadres en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (59,9 %), mais aussi moins qualifiés (figure 2B.2). A l'opposé, la location avec chauffeur compte 88,5 % d'ouvriers, mais très peu d'ouvriers non qualifiés (1,7 %), les ouvriers étant essentiellement des conducteurs. De façon générale, dans le TRM élargi, 9 ouvriers qualifiés sur 10 sont des conducteurs (figure 2B.3 et annexe 2.7).

La conduite, une activité masculine

La dominante ouvrière conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession « conducteur » explique le faible taux de féminisation au sein du TRM élargi : 12,2 % contre 23,2 % dans les transports (hors RATP, SNCF et Air France) et 43,4 % dans l'ensemble des établissements relevant de l'Unedic. La messagerie se distingue avec 22,8 % de femmes (figures 2B.3, 2B.4 et annexe 2.3).

38 ans et 10 mois, l'âge moyen d'un salarié

La pyramide des âges des salariés du TRM élargi est légèrement plus jeune que celle des transports. L'âge moyen y est de 38 ans et 10 mois contre 39 ans et 6 mois pour l'ensemble des transports. C'est dans la messagerie et le TRM de proximité que la population est la plus jeune : un salarié sur deux a 37 ans ou moins. C'est aussi dans la

messagerie que le vieillissement de la population salariée est le plus important : un an et deux mois entre décembre 2002 et décembre 2005 (annexe 2.8).

Si la sous-population des conducteurs est en moyenne plus âgée que l'ensemble des salariés du secteur, elle tend à vieillir moins rapidement que les autres professions de ce secteur dans la mesure où elle se renouvelle plus rapidement : l'âge moyen des conducteurs s'est accru de 10 mois entre décembre 2002 et décembre 2005 contre 11 mois pour l'ensemble des salariés du secteur.

En 2005, au sein du TRM élargi, l'âge moyen des conducteurs est supérieur à celui des salariés : 39 ans et 6 mois (annexe 2.8). Il varie selon la catégorie de véhicule utilisé : ainsi, en 2003, parmi les adhérents à la CARCEPT, les conducteurs-livreurs ont en moyenne 38 ans et les conducteurs de poids lourds de plus de 19 tonnes, 41 ans et 10 mois (annexe 2.9).

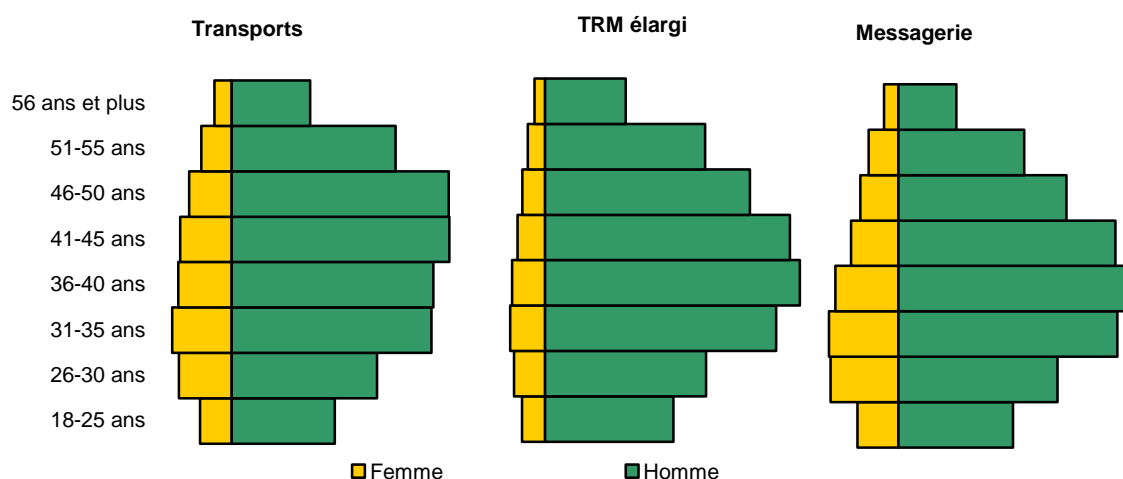
Une ancienneté plus forte chez les grands routiers

En 2006, selon l'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers, l'ancienneté des conducteurs du transport routier de marchandises est, en moyenne, de 17 ans dans la profession et de 8 ans dans l'établissement.

L'ancienneté dans la profession est plus forte parmi les conducteurs « grands routiers » (18 ans en moyenne) que parmi les conducteurs courte distance (16,5 ans).

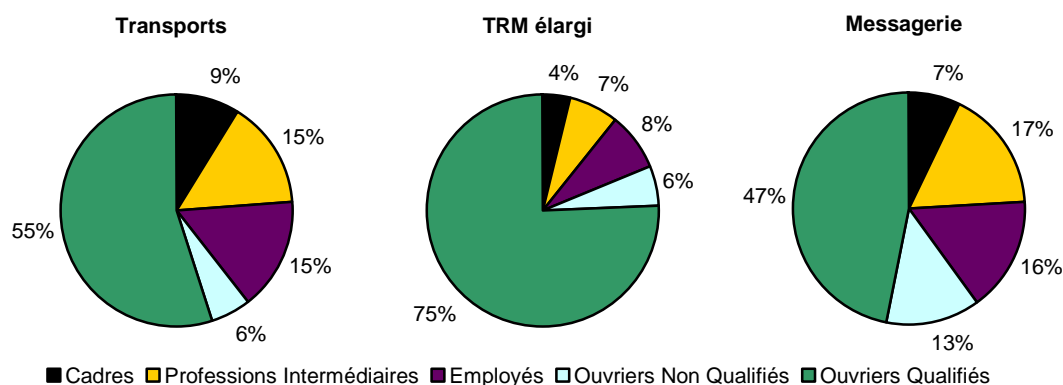
De même l'ancienneté dans l'établissement est légèrement plus élevée chez les « grands routiers » que parmi les conducteurs courte distance : 8,3 ans contre 7,8 ans.

Figure 2B.1 Pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2005



Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Figure 2B.2 Structures par catégories professionnelles des salariés au 31 décembre 2005



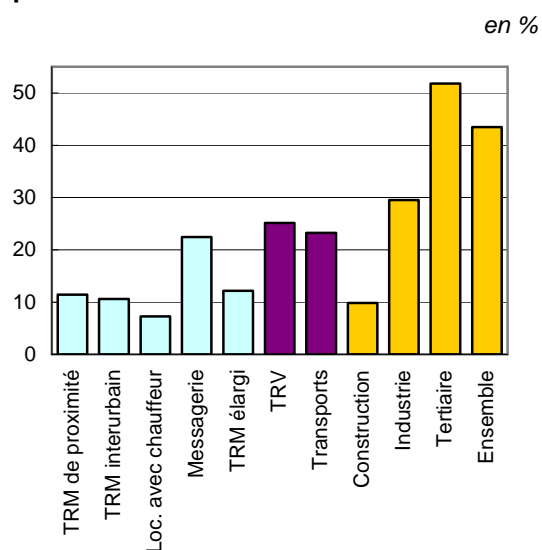
Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Figure 2B.3 Proportion des conducteurs dans la population salariée au 31 décembre 2005

Secteur d'activité	en %	
	Conduc.	Dont Femmes
TRM élargi	68,8	2,3
TRM de proximité	72,4	3,2
TRM interurbain	74,2	1,6
Loc. de camions avec conducteur	79,2	2,8
Messagerie, fret express	35,8	3,2
Transports	37,2	6,3

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Figure 2B.4 Taux de féminisation de la population salariée au 31 décembre 2006



Source : Unedic, données provisoires
Champ : secteur privé, hors ex-Grandes Entreprises Nationales (RATP, SNCF, Air France)

2C – Les caractéristiques des emplois

Forte augmentation de la mobilité des effectifs du TRM élargi en 2006

L'analyse des entrées et des sorties de salariés, à partir des déclarations de mouvements de main d'œuvre (EMMO / DMMO) dans les entreprises de dix salariés ou plus, permet d'éclairer quelque peu le fonctionnement de ce segment du marché du travail.

En 2006, le taux de rotation du personnel est élevé dans le TRM élargi (34,4 % ; figure 2C.1). Il est nettement plus élevé que dans l'industrie (19,7 %) et la construction (23,6 %). C'est un taux néanmoins inférieur à celui de l'ensemble de l'économie (42,1 %) et en particulier à l'ensemble du tertiaire (53,9 %).

En 2006, le taux de rotation dans le TRM élargi augmente fortement, de 5,2 % par rapport à 2005, alors qu'il est constant pour l'ensemble des transports.

Un recours à l'intérim élevé dans le TRM, et en particulier dans la messagerie

Le recours à l'intérim assure une adaptation souple à l'évolution de la demande et permet de gérer au mieux l'incertitude sur le moment de la reprise et son ampleur.

Il est relativement développé dans le transport, moins que dans la construction et l'industrie, mais plus que dans l'agriculture ou les services (figure 2C.2).

En 2006, le recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises se maintient à niveau constant (4,8% contre 4,7 % en 2005). Il reste supérieur à celui de l'ensemble des transports, en dépit de la forte augmentation de ce dernier (4,3 % en 2006 contre 3,7 % en 2005).

Le taux de recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises se maintient dans tous les sous-secteurs du TRM, à l'exception de la messagerie, plus soumise aux variations conjoncturelles de l'activité. Déjà fortement élevé dans ce secteur, il augmente encore en 2006 et atteint les 13% contre 12,2 % en 2005.

Le recours au temps partiel, moins fréquent dans le TRM

Dans le transport routier de marchandises élargi, comme dans ses sous-secteurs, le taux de temps partiel est plus faible que celui de l'ensemble des transports : 8,2 % contre 11,6 %.

Comme dans l'ensemble de l'économie, les employés sont les salariés qui travaillent le plus à temps partiel (21,4 % en moyenne en 2005), les ouvriers qualifiés venant en deuxième position (figure 2C.4).

Dans la messagerie, ce sont les ouvriers non qualifiés qui ont le taux de temps partiel le plus élevé (15,6%).

Figure 2C.1 Taux de rotation, selon l'activité des établissements

en %

Activité	Rotation en 2005	Rotation en 2006	Évolution 06/05
Industrie	19,3	19,7	2,1
Construction	22,2	23,6	6,3
Tertiaire	52,9	53,9	1,9
Transport dont :	31,8	31,8	0,0
TRV	30,6	29,8	-2,6
TRM	32,7	34,4	5,2
Ensemble	41,2	42,1	2,2

Sources : Dares DMMO/EMMO

Champ : entreprises de 10 salariés et plus

Définitions

Le taux d'entrée (respectivement de sortie) est le rapport du nombre total des entrées de l'année (respectivement des sorties) à l'effectif du début d'année.

Taux de rotation = (taux d'entrée + taux de sortie) / 2.

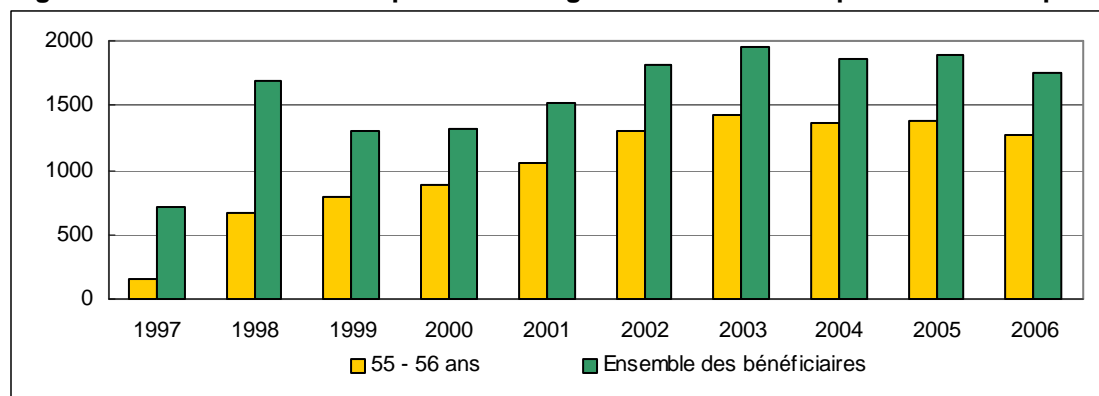
Figure 2C.2 Recours au travail temporaire, selon le secteur d'activité

taux de recours en %, intérimaires en milliers

	Taux de recours moyen				Intérimaires 2006
	2003	2004	2005	2006	
Agriculture	1,1	1,1	1,2	1,3	3,9
Industrie	6,3	6,6	6,7	7,0	274,3
Construction	7,5	8,1	8,6	8,8	126,3
Services	1,5	1,5	1,6	1,6	198,3
Transport	3,6	3,7	3,7	4,3	48,1
TRM	4,3	4,4	4,7	4,8	18,1
Ensemble	3,1	3,2	3,3	3,4	602,8

Source : Dares, exploitation des déclarations mensuelles des agences d'intérim à l'Unedic, calculs MEDAD/SESP

* intérimaires en équivalents temps plein

Figure 2C.3 Entrée dans le dispositif de congé de fin d'activité depuis sa mise en place

Source : DGMT

Le congé de fin d'activité

Après le mouvement social de novembre 1996, les partenaires sociaux du transport routier et l'État ont décidé de mettre en place le congé de fin d'activité pour les conducteurs routiers de marchandises de plus de 55 ans et ayant au moins 25 ans de conduite d'un poids lourd de plus de 3,5 tonnes dans des entreprises relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR). L'accord de branche mettant en place le congé de fin d'activité prévoit une contrepartie d'emploi applicable pour chaque départ, ce qui peut permettre le rajeunissement de la profession. Au 31 décembre 2006, 15 803 conducteurs routiers de marchandises avaient bénéficié de ce dispositif ; 65 % des bénéficiaires avaient entre 55 et 56 ans lors de leur entrée dans le dispositif et les routiers concernés avaient conduit pendant près de 29 ans en moyenne.

Figure 2C.4 Taux de temps partiel des effectifs salariés au 31 décembre 2005

en %

Catégorie Professionnelle et Sociale	TRM de proximité	TRM interurbain	Loc. de camions avec conducteur	Messagerie fret express	TRM élargi	Transports
Cadres	16,4	14,1	11,9	6,4	12,7	9,5
Professions Intermédiaires	11,8	10,4	7,5	6,1	9,3	8,5
Employés	26,3	23,6	24,6	12,5	21,4	19,5
Ouvriers Qualifiés	8,2	4,8	5,5	5,0	5,9	10,1
Ouvriers Non Qualifiés	13,9	19,1	19,2	15,6	16,6	16,6
Total	10,2	7,4	6,9	7,8	8,2	11,6

Source : Insee – DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

2D – Le marché du travail « Transport et Logistique »

Le marché du travail « Transport et Logistique » (T&L) est plus vaste que celui des transports au sens strict : avec les conventions retenues par le SESP, il couvre 33 métiers, chacun caractérisé par un code ROME (Répertoire Opérationnel des Métiers, de l'ANPE). Mais 78,3 % des offres sont concentrées sur 4 métiers : les conducteurs de transport de marchandises (réseau routier), (24,2 %), les agents de stockage (24,4 %), les conducteurs livreurs (12,1 %), et les agents de manipulation (17,7 % ; figure 2D.1).

Une offre « transport et logistique » sur trois est émise par les agences de travail temporaire

Les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs de ce marché. En effet, sur les 259 500 offres d'emploi enregistrées (OEE) en 2006, seules 25,5 % sont émises par des établissements du secteur : les agences de travail temporaire et le commerce sont respectivement à l'origine de 35,8 % et 15,6% des offres. Sur le marché des conducteurs de TRM, l'influence du secteur est plus grande : les établissements du transport représentent 42,2 % des offres (figure 2D.1).

39,6 % des offres de conducteurs TRM sont des CDI

En 2006, les régions Île de France, Rhône-Alpes et PACA concentrent 35,6 % des 62 700 offres d'emploi enregistrées de conducteurs de TRM (figure 2D.2).

Par opposition aux conducteurs TRM et aux conducteurs livreurs, les agents de manipulation et les agents de stockage sont des métiers précaires : le taux de contrats proposés pour une durée inférieure à un mois est de 21,1 % et 13,3 %.

Pour les conducteurs TRM, les offres de CDD d'une durée inférieure à 6 mois restent majoritaires, mais la part des CDI augmente sensiblement : 39,6 %, contre 36,1 % en 2005. Une offre de conducteurs livreurs sur deux est un CDI (figure 2D.4).

Chômage en baisse de 11 %

De fin décembre 2005 à fin décembre 2006, le nombre de demandeurs d'emploi catégorie 1 (DEFM1) des métiers « Transport et Logistique » a baissé de 11 %.

Fin décembre 2006, au sein de ceux-ci, 30,5 % sont des chômeurs de longue durée. Le

chômage de longue durée touche moins les jeunes : la proportion de jeunes actifs (moins de 25 ans) de 15,5 % au sein des demandeurs, descend à 4,9 % pour les chômeurs de longue durée (figure 2D.3).

Augmentation des tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM en 2006

De 2005 à 2006, les tensions sur le marché du travail des conducteurs de TRM ont connu une forte augmentation (+ 14,4 %) : l'indicateur de tension est passé de 0,75 à 0,86. Le marché est très saisonnier et au deuxième trimestre 2006, les tensions culminent à 1,34 en métropole, et en particulier à 1,79 en Ile de France (figure 2D.5).

De ce fait, le laps de temps écoulé entre le dépôt d'une offre d'emploi et sa satisfaction est en augmentation : en 2005, après 30 jours, une offre sur deux est satisfaite ; en 2006, il faut attendre 34 jours. Le pic des offres du deuxième trimestre explique les délais extrêmes du troisième : 40 jours en 2006.

Au quatrième trimestre 2006, les tensions sont retombées (0,64), mais les délais avant satisfaction des offres n'ont jamais été aussi élevés depuis 2 ans : 72 jours et plus pour une offre sur 4.

Comparé au marché du travail des conducteurs de TRM, celui des autres métiers « Transport et Logistique » est relativement stable. En dépit d'une hausse sensible des tensions sur le marché des conducteurs livreurs (0,30 en 2005 contre 0,36 en 2006), les délais de satisfaction d'une offre restent très inférieurs : 20 jours pour une offre sur deux. Quant aux indicateurs de tension des agents de manipulation et des agents de stockage, ils sont stables (figure 2D.6).

DEFM1

Les statistiques officielles sur le nombre de demandeurs d'emploi portent sur les demandeurs inscrits à l'ANPE en fin de mois en catégorie 1 : recherche de contrat en CDI, sans activité réduite au cours du mois ou d'une durée n'excédant pas 78 heures.

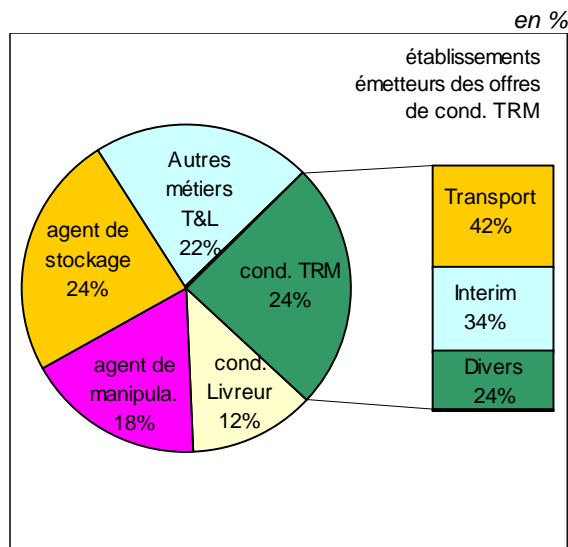
Les chômeurs de longue durée (CLD)

sont les demandeurs d'emploi dont l'ancienneté de la demande est supérieure ou égale à un an.

L'indicateur de tension

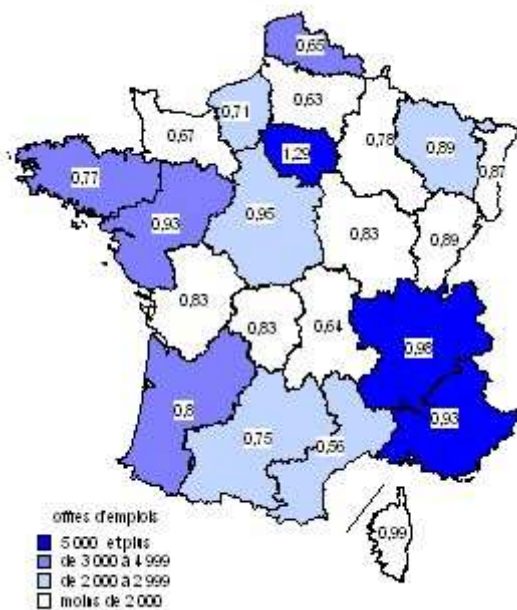
est le nombre d'Offres d'Emploi Enregistrées (OEE) rapporté au nombre de Demandes d'Emploi Enregistrées (DEE) sur une même période.

Figure 2D.1 Offres d'Emploi Enregistrées « Transport & Logistique » en 2006



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2D.2 Offres d'Emploi Enregistrées et indicateur de tension des « conducteurs de TRM » en 2006



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

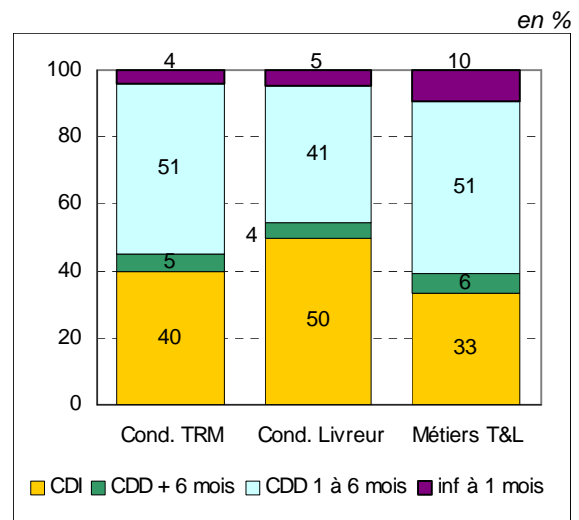
Figure 2D.3 DEFM1 « Transport & Logistique »

niveaux en unités, taux et évolutions en %

Tranche d'âge	déc. 2005	déc. 2006	Évol 05/06	Chômeurs de longue durée déc. 2006 (%)
< 25 ans	33 041	28 111	-14,9	14,2
25 à 49 ans	144 807	129 602	-10,5	31,0
50 ans et +	26 203	23 872	-8,9	46,8
Total	204 051	181 585	-11,0	30,5

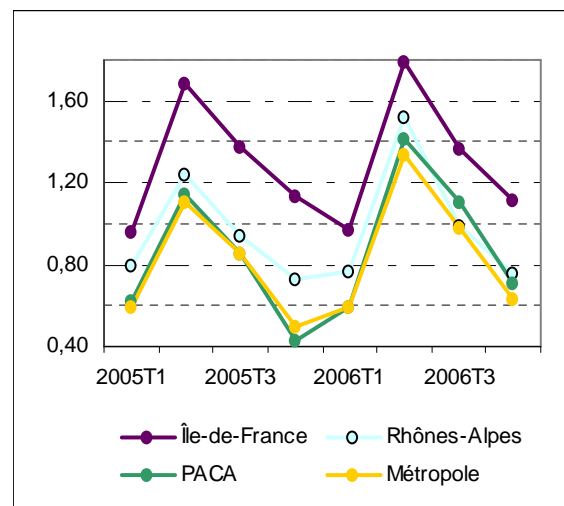
Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2D.4 Offres d'Emploi Enregistrées selon le contrat de travail proposé en 2006



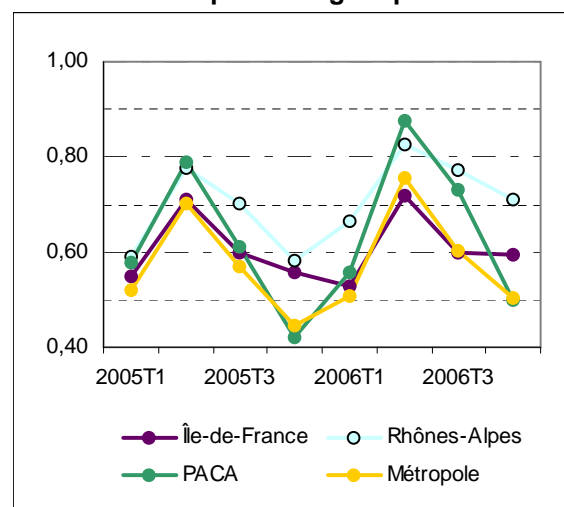
Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2D.5 Indicateur de tension des conducteurs de TRM



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP

Figure 2D.6 Indicateur de tension des métiers « Transport & Logistique »



Sources : STMT – Dares ; calculs MEDAD/SESP