

Études

www.insee.fr/pays-de-la-loire

N° 54. Février 2007



Fin 2004, le secteur des transports en Pays de la Loire compte 2 500 établissements qui emploient 50 500 salariés et versent 1,2 milliard d'euros de salaires. Les problématiques liées au vieillissement de la population active salariée et à son renouvellement toucheront le secteur des transports de façon différenciée selon les métiers et les territoires. Les effets se feront principalement sentir dans le transport routier de voyageurs, le transport ferroviaire et dans certains territoires de Mayenne, de Sarthe et du nord de la Loire-Atlantique.

Jean COLLOBERT
Jeannine RABAUD

Transports : un vieillissement des salariés inégal selon les métiers et les territoires

En décembre 2004, dans les Pays de la Loire, le secteur des transports compte 2 500 établissements employeurs qui fournissent 50 500 postes de salariés. Ce secteur a versé 1,2 milliard d'euros de salaires en 2004. En termes d'effectifs salariés dans les transports, les Pays de la Loire occupent le cinquième rang des régions françaises. Les transports représentent 4,4 % des effectifs salariés ligériens (champ Industrie, Commerce, Services).

Au sein des transports, le transport routier de marchandises est surreprésenté en Pays de la Loire : il emploie plus de la moitié des salariés du secteur contre seulement 35 % en France métropolitaine et 42 % dans la France des régions (hors île-de-France). À l'inverse, les transports ferroviaires (12,5 % des salariés du secteur contre 18 % des salariés dans la France des régions), les activités de manutention et d'entreposage (5,9 % contre 8,3 %), l'organisation du transport de fret (3,9 % contre 5,5 %) font figure de parents pauvres dans la région.

Cette surreprésentation du transport routier de marchandises se retrouve en Bretagne, autre région périphérique de l'Ouest.

Forte spécialisation dans les transports dans les zones d'emploi du Mans, de Laval et de Nantes

À l'échelon infrarégional, la spécialisation dans les activités de transport est très poussée dans les zones d'emploi du Mans, de Laval, Nantes et La Roche-sur-Yon. À l'opposé, ces activités de transport sont faiblement implantées dans les zones du Segréen-Sud-Mayenne, de Sarthe-Nord et de Mayenne-Nord-et-Est. Ces spécialisations territoriales sont aussi dépendantes des infrastructures et des activités locales : aéroport de Nantes-Atlantique (transports aériens), port de Saint-Nazaire (transports maritimes), plateformes logistiques, zones industrielles (Choletais, Vendée-Est). Ces spécialisations recouvrent aussi les grands axes de transit : axe ligérien Saint-Nazaire-Nantes-Angers et axe Paris-Bretagne.



Transports : un vieillissement des salariés inégal

selon les métiers et les territoires

Secteur des transports en Pays de la Loire : établissements, salariés, rémunérations

Codes APE	Libellé	Établissements	Salariés	Rémunérations brutes (en milliers)
602L, 602M, 602N, 602P, 634A	Transports routiers de marchandises	1 289	25 587	572 760
601Z, 621Z, 622Z, 632E	Transport ferroviaires, aériens & services aéroportuaires	112	7 913	232 250
602A, 602B, 602G	Transports routiers de voyageurs	173	7 144	140 020
611A, 611B, 612Z, 632C	Transports maritimes et fluviaux & services portuaires	60	1 734	58 780
631A, 631B, 631D, 631E	Maintenance et entreposage	137	2 957	69 180
634B, 634C	Organisation du transport de fret	131	1 986	51 910
602E, 632A, 633Z	Autres (taxis, sociétés d'autoroutes et agences de voyages)	554	3 153	73 260
Ensemble transports		2 456	50 474	1 198 160
Ensemble de l'appareil productif		25 349	463 271	12 415 240

Source : CLAP 2004

Vieillissement et amorce de féminisation des salariés des transports

Entre 1999 et 2004, la structure par sexe et âges du secteur des transports s'est profondément modifiée avec un vieillissement et une féminisation des salariés. Entre ces deux dates, les effectifs employés dans le secteur se sont accrus de 13 %. Cette hausse des effectifs s'est traduite pour les hommes par des recrutements qui ont permis de

contrebalancer le vieillissement des actifs : la proportion des plus de 40 ans s'est certes accrue, mais le nombre de moins de 30 ans s'est maintenu. Parallèlement, la féminisation du secteur a progressé à tous les âges : en 1999, on dénombrait 42 hommes pour 10 femmes ; en 2004 ce rapport est de 37 hommes pour 10 femmes.

Globalement, le secteur des transports présente une pyramide des âges plus vieillissante que celle de l'ensemble de l'appareil productif ligérien. En particulier, le déficit de salariés est manifeste dans les tranches d'âges inférieures à 30 ans. Ce déficit de jeunes doit cependant être

CLAP, un nouvel outil pour la connaissance des emplois et des rémunérations au niveau local.

Le dispositif « Connaissance locale de l'appareil productif » a été conçu pour mesurer l'emploi et les salaires au niveau local, en utilisant les données issues de plusieurs sources, notamment SIRENE, EPURE (URSSAF), DADS. CLAP rassemble à un niveau géographique fin et sur un champ complet, non limité au traditionnel champ ICS (Industrie, Construction, Commerce et Services), des données sur la localisation des établissements employeurs, les effectifs employés, les rémunérations versées par secteur d'activité sur l'ensemble de l'économie, marchande et non marchande, hors agriculture, personnels militaires dépendant du ministère de la Défense et employés domestiques. CLAP vise la fourniture d'une information de qualité homogène au niveau du croisement zone d'emploi - secteur d'activité en NES114.

Les non-salariés, comme les artisans et les professions libérales, ne sont pas comptabilisés.

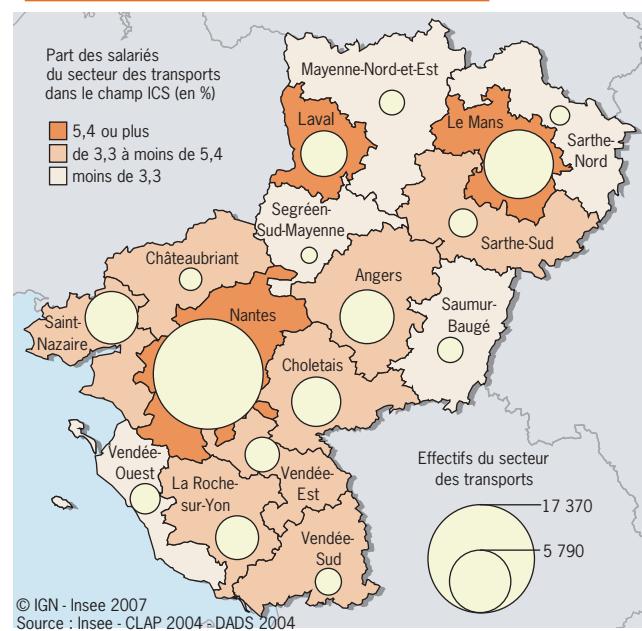
Dans CLAP, l'emploi est mesuré au sens des « postes de travail » pourvus au 31 décembre de l'année par établissement employeur. Cette approche centrée sur la notion de « facteur travail » au sein du système productif ne se substitue donc pas aux estimations d'emploi, centrées sur le nombre de personnes en emploi dans un territoire, leurs caractéristiques sociales et leurs trajectoires.

relativisé : les délais d'obtention des permis de conduire « poids lourds » ou « transports de voyageurs », sésames de ces professions, sont souvent longs et reculent l'âge d'entrée dans la vie active.

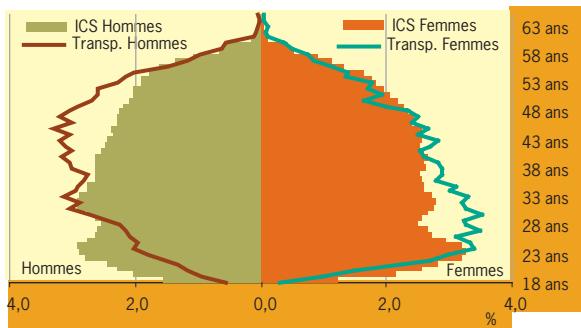
Transport ferroviaire et transport routier de voyageurs sont les plus affectés par le vieillissement

Ce diagnostic global ne doit cependant pas occulter des situations démographiques contrastées à des niveaux plus fins d'activités. Le transport ferroviaire est ainsi le plus vieillissant, avec une concentration forte sur les tranches d'âges 40-55 ans. Le transport routier de voyageurs présente aussi un profil nettement plus vieillissant que l'ensemble de l'appareil productif ligérien : moins de personnes âgées de moins de 40 ans et beaucoup plus de salariés âgés de plus de 50 ans. Ceci s'explique en partie par le mode de recrutement très particulier de cette activité : beaucoup de chauffeurs « seniors », dont de nombreuses femmes, sont recrutés en fin de carrière. Le transport routier de marchandises est moins affecté par le vieillissement que l'ensemble de l'appareil productif. La démographie y est ainsi plus équilibrée : on dénombre moins de jeunes (de moins de 25 ans)

Nantes, Le Mans, Laval : trois zones d'emploi à forte spécialisation dans les transports



Vieillissement dans les transports et dans l'appareil productif



Source : DADS

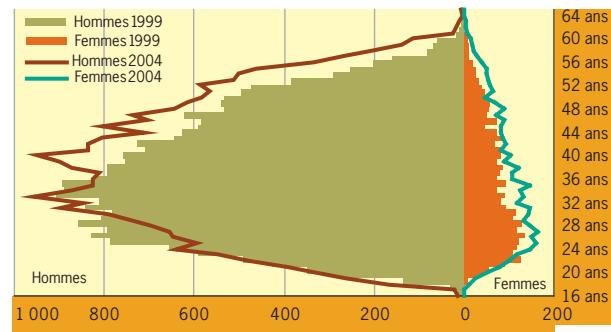
et moins de seniors (de plus de 50 ans), mais la présence des 30-45 ans y est plus forte.

En conséquence, le remplacement des départs en retraite sera plus malaisé dans le transport routier de voyageurs que dans celui de marchandises. Dans le transport routier de voyageurs, on dénombre trois salariés de plus de 50 ans contre un de moins de 30 ans, alors que dans le transport routier de marchandises ces deux classes d'âges sont du même ordre. Dans la décennie

à venir, 3 500 conducteurs routiers partiront à la retraite dans le transport de marchandises ; dans le transport routier de voyageurs, 1 800 conducteurs quitteront la vie active.

Le secteur de la logistique (manutention et entreposage, organisation du transport de fret) présente pour sa part le profil le plus jeune des transports. Les recrutements ont été nombreux et ont concerné toutes les classes d'âges, et aussi bien les hommes que les femmes. Ils ont porté prioritairement sur les 30-50 ans.

Les transports routiers de marchandises : une démographie équilibrée

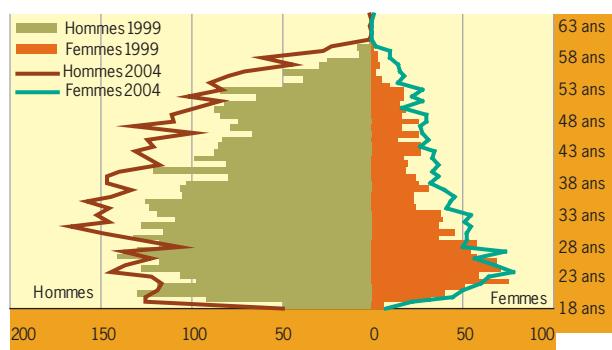


Source : DADS (ensemble des salariés du secteur)

Un renouvellement des générations malaisé dans certains territoires de Mayenne, de Sarthe et du nord de la Loire-Atlantique

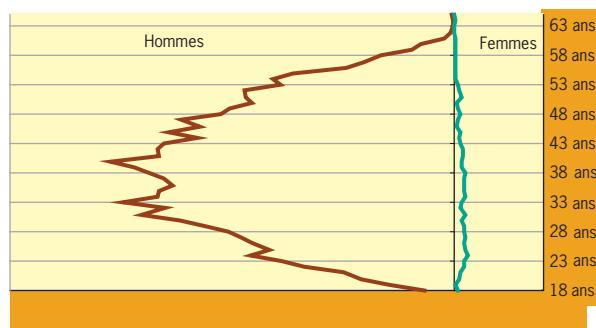
Face au vieillissement des salariés du transport routier, les territoires ne sont pas logés à la même enseigne. L'âge médian des salariés des transports est le plus élevé (41 ans) dans les zones d'emploi de Sarthe-Nord et du Segréen-Sud-Mayenne. Les zones d'emploi les plus « jeunes » sont celles du Choletais,

Logistique : un secteur jeune qui recrute



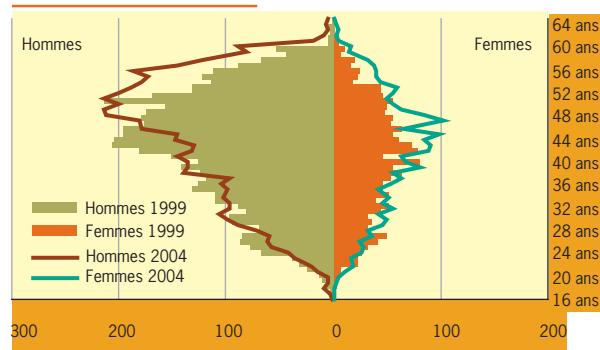
Source : DADS 2004 (ensemble des salariés du secteur)

Des conducteurs plutôt jeunes dans les transports routiers de marchandises :



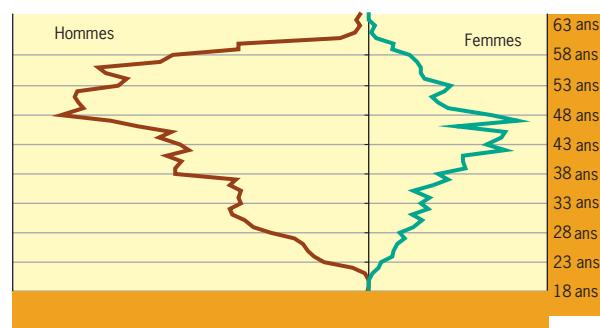
Source : DADS 2004 (conducteurs salariés)

Les transports routiers de voyageurs : un secteur vieillissant



Source : DADS 2004 (ensemble des salariés du secteur)

Des conducteurs plutôt âgés dans les transports routiers de voyageurs :



Source : DADS 2004 (conducteurs salariés)

Transports : un vieillissement des salariés inégal

Près de 3 000 non-salariés dans les transports

Les non-salariés dans le secteur des transports ne sont pas pris en compte dans cette étude, faute de sources actualisées fiables. Cependant, on peut estimer leur nombre à près de 3 000 personnes.

Source Recensement de la Population 1999 :

1 700 non-salariés dans le Transport routier de marchandises (routiers indépendants)

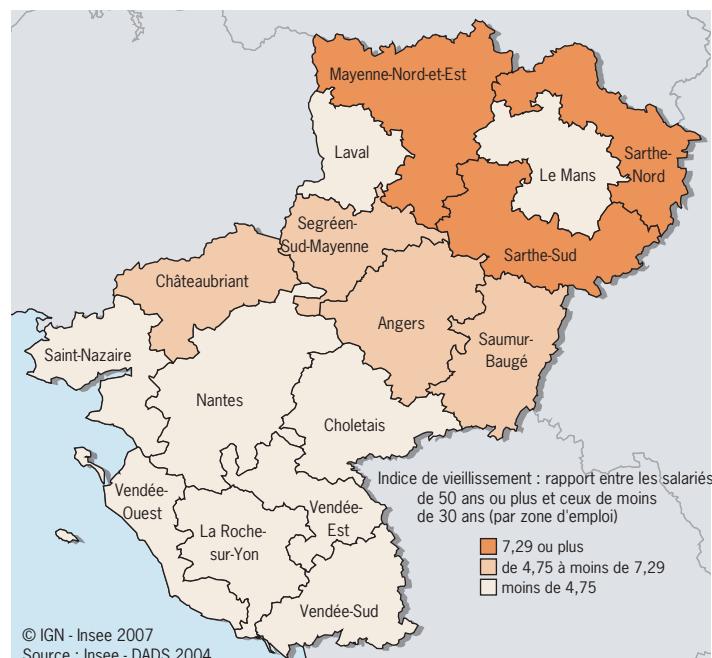
900 non-salariés dans le Transport routier de voyageurs (conducteurs de taxis indépendants).

Source Observatoire Régional des Transports pour l'année 2004 :

1 800 non-salariés dans le Transport routier de marchandises (routiers indépendants)

1 100 non-salariés dans le Transport routier de voyageurs (conducteurs de taxis indépendants).

Transports routiers de voyageurs : un renouvellement des salariés incertain



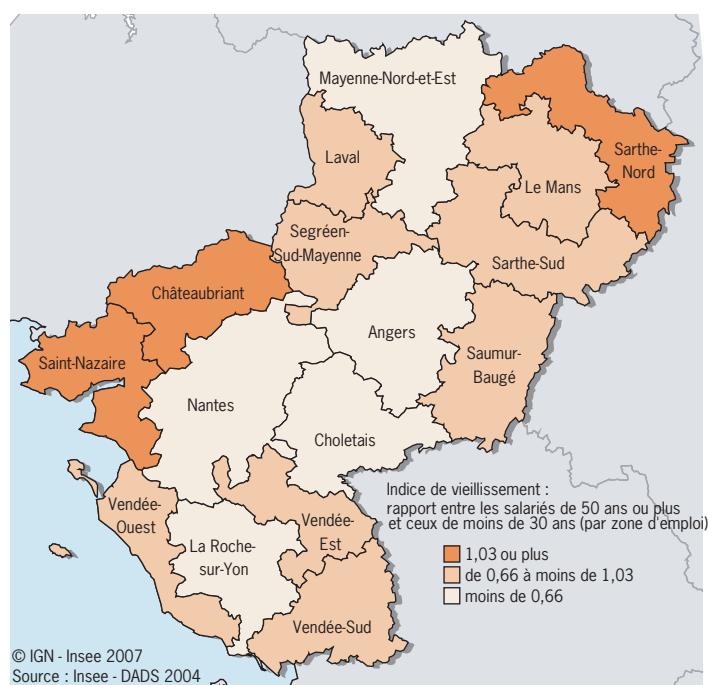
de Nantes, Laval et La Roche-sur-Yon, dans lesquelles l'âge médian oscille autour de 37-38 ans.

En termes de renouvellement des salariés, la Mayenne Nord-et-Est, la Sarthe-Nord et la Sarthe-Sud sont les zones d'emploi les plus pénalisées par le vieillissement

des salariés du transport routier de voyageurs : sept salariés âgés de plus de 50 ans pour un seul de moins de 30 ans. Pour le transport routier de marchandises, les zones d'emploi les plus vieillissantes sont celles de Saint-Nazaire, Châteaubriant et Sarthe-Nord.

Le problème de renouvellement des salariés est cependant moins aigu dans ce secteur, même si les quinquagénaires sont plus nombreux que les jeunes de moins de 30 ans.■

Transports routiers de marchandises : un renouvellement des salariés globalement assuré



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Pierre MULLER

RÉDACTEUR EN CHEF

Xavier PÉTIILLON

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION

Gabrielle BRIZARD

MISE EN PAGE

Annick HARNOIS

IMPRIMEUR

La Contemporaine - Sainte-luce-sur-Loire

Prix : 2,30 €

Photos : INSEE

Dépôt légal 1^{er} trimestre 2007 - ISSN 1633-6283

CPAP 0707 B 06116 - Code Sage IETU05444

© INSEE Pays de la Loire - Février 2007

INSEE Pays de la Loire

105, rue des Français Libres

BP 67401 - 44274 NANTES Cedex 2

Tél. : 02 40 41 75 75 - Fax : 02 40 41 79 39

Informations statistiques au 0825 889 452

(0,15 € la minute)