

et PREMIÈRES SYNTHÈSES

LES CHAUFFEURS ROUTIERS : emploi, conditions de travail, mobilité 1990 - 1997

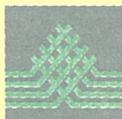
La tendance à externaliser de plus en plus la fonction transport dans l'industrie et la grande distribution s'est poursuivie au cours de la période 1990-1997, au profit des entreprises du transport routier de marchandises.

De ce fait, si le nombre total de salariés exerçant le métier de chauffeur routier est resté stable, une proportion de plus en plus grande d'entre eux se retrouve salarié dans le secteur du transport routier de marchandises. Or, les conditions d'exercice de cette profession sont très différentes selon qu'on l'exerce dans le secteur des transports ou ailleurs, notamment en termes de durée du travail.

Dans ce métier, la qualification est plus souvent liée à l'expérience professionnelle qu'à la formation initiale. La mobilité professionnelle y est importante. Chaque année, le nombre d'entrées nouvelles dans ce métier est élevé. Parmi ces entrées, si la proportion de jeunes directement issus du système scolaire est faible, par contre celle de chômeurs est forte, tout particulièrement dans les entreprises de transport.

Le monde du transport routier a connu ces quinze dernières années de profonds changements : la demande s'est modifiée avec le développement des flux tendus et l'offre y a répondu notamment avec l'essor de la messagerie express et de la logistique. L'environnement a également été modifié avec la suppression de la Tarification Routière Obligatoire (TRO), l'accentuation de la concurrence et une forte chute des prix au profit des chargeurs. Cette baisse des prix a d'ailleurs permis à la profession des gains de part de marché sur le transport ferroviaire.

Tous ces changements ont affecté les conditions d'exercice du métier de chauffeur routier. Et ces changements ne sont pas étrangers aux mouvements sociaux de ces dernières années ainsi qu'aux modifications importantes du cadre social, contractuel, réglementaire et législatif qui détermine les conditions d'exercice de cette profession.

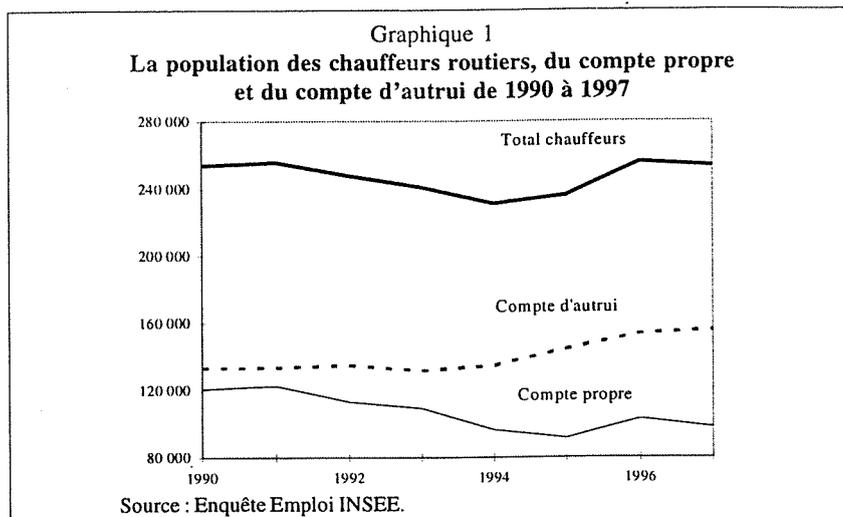


L'exploitation de l'Enquête Emploi sur la période 1990-1997 permet d'apporter, ici, un regard spécifique (1) sur l'évolution de l'emploi et des conditions de travail des chauffeurs routiers dans cet environnement en mouvement.

Les emplois de chauffeurs routiers : stabilité mais forte externalisation

Le secteur du transport routier de marchandises (TRM) a connu, sur la période 1990-1997, une croissance sensible de ses effectifs (13 % de 1990 à 1997 selon le Bilan Social du TRM), prolongeant celle observée depuis le milieu des années 80. Cette évolution correspond aux parts de marché qu'il a continué de gagner sur le chemin de fer (dans l'ensemble des trafics terrestre de marchandises, tous modes confondus, la part acheminée par la route est passée de 61% en 1985 à 70 % en 1990 et 74 % en 1996). Et, dans ce secteur, les conducteurs routiers représentent 75 % des emplois, cette proportion ayant eu même tendance à légèrement augmenter sur la période.

Or, selon l'enquête emploi, le nombre total de chauffeurs routiers est, en mars 1997, très proche de celui de 1990 (graphique 1). Cette contradiction s'explique par les modifications intervenues à l'intérieur de la profession. Si on se limite au seul compte d'autrui (encadré 1), c'est-à-dire aux chauffeurs salariés par le secteur du transport routier de marchandises l'emploi est effectivement en croissance (+16 % en 7 ans, soit 22 000 chauffeurs de plus de 1990 à 1997). Mais cette croissance, dans le secteur du transport routier, s'est accompagnée d'une réduction des effectifs du même ordre de grandeur dans le compte propre, c'est-à-dire des chauffeurs qui sont employés par l'industrie ou la grande distribution. Le mouvement



Encadré 1

COMPTE PROPRE, COMPTE D'AUTRUI, DÉFINITIONS

Le terme "Transport" recouvre ici deux sens : c'est d'abord un secteur d'activité, celui du transport routier de marchandises. Mais c'est aussi une fonction dans le processus de production et de distribution des biens. Cette fonction est appréhendée ici à travers le métier de chauffeur routier qui peut être exercé dans toutes sortes d'entreprises, de l'industrie, du commerce ou des transports.

On parlera ici de transport pour compte propre pour le transport de marchandises que réalisent en interne, en propre, les entreprises de l'industrie ou de la distribution. Le transport pour compte d'autrui correspond lui aux prestations de transports de marchandises que ces entreprises externalisent au profit du secteur du transport routier de marchandises.

d'externalisation de la fonction transport, entamé durant la décennie précédente, s'est donc poursuivi.

En 1982, le compte propre représentait 60 % de la profession. En 1990 son poids n'était plus que de 48 % pour se situer à 39 % en 1997. La baisse des prix du transport routier de marchandises - qui se situe, en termes de prix relatifs, à -25 % de 1985 à 1990 et -9 % de 1990 à 1996 - a sans doute largement contribué à cette évolution, comme elle explique pour une part le recul du transport ferroviaire.

Ce mouvement est particulièrement marqué dans l'industrie et le commerce, mais n'est pas observé dans le BTP (tableau 1). Dans l'industrie, le repli du nombre de chauffeurs est presque de même ampleur que celui de l'emploi total (16 % contre 14 %) (2). La tendance à externaliser la fonction transport y

a été modérée. Par contre, dans le commerce, la réduction des effectifs de chauffeurs est beaucoup plus forte que celle de l'emploi total (22 % contre 2 %). C'est dans ce secteur que l'offre nouvelle du TRM, notamment en termes de logistique, s'est révélée la plus performante.

La stabilité, entre 1990 et 1997, de l'emploi total des chauffeurs (3) recouvre, en outre, deux mouve-

(1) - Cette enquête par sondage, réalisée en mars de chaque année sur un échantillon d'environ 60 000 ménages dont 800 chauffeurs routiers, permet d'observer de manière continue sur la période, l'emploi, les embauches et les conditions de travail de la profession en les comparant à ceux des autres professions.

(2) - Pour les effectifs de l'ensemble des branches industrielles (Source : Comptes de la Nation).

(3) - Il s'agit ici du seul emploi salarié. Les transporteurs routiers indépendants ou chefs d'entreprises de moins de dix salariés, qui, souvent, conduisent eux-mêmes un camion, ne sont pas pris en compte ici. Leur nombre, selon l'enquête emploi, est stable de 1990 à 1996, autour de 25000.

ments distincts, correspondant aux cycles conjoncturels qu'a connus l'économie française. A partir de la fin 1989, point haut de la conjoncture du secteur, l'emploi décline; jusqu'en mars 1994. Dans ce contexte, c'est plutôt le compte propre qui réduit ses effectifs, le transport routier conservant le même niveau d'emploi. A partir de 1994, avec la reprise du trafic, les entreprises du TRM embauchent alors que les effectifs du compte propre se stabilisent.

Age, formation, ancienneté : un tableau très contrasté

Cet essor de l'emploi des chauffeurs routiers du secteur du transport au détriment de celui des autres secteurs de l'économie a un impact sur le profil moyen de cette profession. Ceux-ci ne sont pas particulièrement jeunes. Si l'âge moyen du conducteur routier employé dans le secteur du transport routier de marchandises (4) est inférieur à celui des chauffeurs relevant du compte propre (38 ans et 11 mois contre 40 ans et 9 mois), il reste supérieur à celui de l'ensemble de la population

ouvrière (38 ans). Au total, de 1990 à 1997, cette maturité de la profession s'est accentuée puisque l'âge moyen s'est accru de presque 2 ans (de 1 an et 9 mois pour le compte d'autrui et de 1 an et 11 mois pour le compte propre). On observe chez les routiers, une concentration autour de l'âge moyen dans la tranche des 25-50 ans, tout particulièrement dans le TRM (tableau 2).

La part (5) des moins de 25 ans est partout très faible (4 % contre 11 % pour l'ensemble des ouvriers). Et, dans le compte d'autrui, la part des plus de 50 ans est légèrement plus réduite que pour l'ensemble des ouvriers (14 % contre 15 %), mais dans le compte propre, où les embauches sont faibles, elle est de 20 %.

La faible présence des jeunes dans une profession où, à priori, la sortie du système scolaire est assez précoce, s'explique par deux facteurs. D'abord on ne peut passer son permis de conduire poids-lourd (point de passage obligé pour exercer ce métier) qu'à 18 ans révolus. Ensuite, compte tenu de la valeur du capital (6) confié aux chauffeurs, les entreprises recherchent des sa-

lariés ayant un minimum d'expérience, confirmé par ce qu'on sait de l'âge moyen d'entrée dans le métier, 22 ou 23 ans (7), après le service militaire (8).

La dureté (9) des conditions de travail pousse certains seniors à abandonner ce métier bien avant la retraite.

Le contraste entre les conducteurs routiers du transport et ceux des autres secteurs est encore plus marqué en termes d'ancienneté dans l'entreprise. Celle-ci est relativement faible dans le compte d'autrui (6 ans et 6 mois contre 9 ans et 5 mois pour l'ensemble des ouvriers). Mais elle est forte dans le compte propre (de près de 11 ans). Seulement 22% des conducteurs du compte d'autrui ont plus de 10 ans d'ancienneté contre 46 % dans le compte propre et 37 % pour l'en-

Tableau 1
Les chauffeurs routiers selon le secteur d'activité

	1990	1997	97/90 (en %)
Compte d'autrui	133 798	155 493	16
Compte propre	119 417	97 512	-18
dont :			
Industrie	24 176	20 342	-16
BTP	26 257	27 774	6
Commerces	23 742	18 494	-22
Services	20 828	14 552	-30
Divers	24 414	16 350	-33
Total	253 215	253 005	0

Source : Enquête Emploi INSEE.

Tableau 2
Répartition des chauffeurs routiers selon leur âge

En pourcentage

	Moins de 25 ans	25 à 39 ans	40 à 49 ans	plus de 50 ans	Total
Chauffeurs du compte propre	4	47	30	20	100
Chauffeurs du compte d'autrui	4	51	30	14	100
Ensemble des ouvriers	11	46	27	15	100

Source : Enquête Emploi INSEE.

(4) - L'âge moyen d'un artisan du transport routier est logiquement un peu plus élevé (41 ans et 7 mois).

(5) - Par contre, parmi les chauffeurs-livreurs du TRM, qui sont au nombre de 40 000 environ, et dont on peut penser qu'ils conduisent plutôt des véhicules utilitaires légers (VUL), la part des moins de 25 ans est de plus de 10%. Cette profession constitue probablement, pour certains, un sas d'entrée dans le métier.

(6) - Le camion et la marchandise transportée.

(7) - Source " La durée du travail des conducteurs routiers de marchandises: deux ans d'enquêtes " mars 1998. SES

(8) - Rappelons qu'il s'agit d'une profession essentiellement masculine. C'est d'ailleurs parfois durant le service national que le jeune passait son permis poids lourds, " diplôme " qui a longtemps constitué l'essentiel du bagage des chauffeurs routiers.

(9) - En plus des contraintes d'horaires et d'éloignement, on doit rappeler qu'il s'agit d'un des métiers ouvriers les plus exposés en termes d'accidents du travail, juste derrière les métiers du BTP, soit du fait des risques liés à la manutention de la marchandise, soit du fait de l'insécurité routière (128 morts et 1800 blessés parmi les chauffeurs, en 1996).

Tableau 3
Les chauffeurs routiers selon le niveau de formation initiale

En pourcentage

	En 1990			En 1997		
	Bac et plus	CAP et BEP	BEPC ou moins	Bac et plus	CAP et BEP	BEPC ou moins
Ensemble des ouvriers	3,3	37,0	59,3	7,2	41,5	51,3
Total chauffeurs routiers	1,8	34,9	63,3	2,8	42,1	55,1
dont : compte d'autrui	1,9	36,5	61,6	3,5	45,6	50
compte propre	1,7	33,2	65,1	1,6	36,4	62,0

Source : Enquête Emploi INSEE.

Tableau 4
Les jeunes chauffeurs routiers selon le niveau de formation initiale

En pourcentage

Pour les moins de 40 ans	En 1997		
	Bac et plus	CAP et BEP	BEPC ou moins
Ensemble des ouvriers	10,0	46,7	43,2
Total chauffeurs routiers	4,1	51,0	44,9

Source : Enquête Emploi INSEE.

Tableau 5
Durée du travail et astreintes des chauffeurs routiers et de l'ensemble des ouvriers en 1997

	Horaire hebdomadaire habituel	Pourcentage de personnes travaillant habituellement ou parfois :		
		le dimanche	le samedi	la nuit
Chauffeurs du compte d'autrui	50,1 h	24	65	66
Chauffeurs du compte propre	40,5 h	17	38	33
Ensemble des métiers ouvriers	38 h	16	42	18

Source : Enquête Emploi INSEE

semble des ouvriers. Ce contraste s'est d'ailleurs accentué ces dernières années : de 1990 à 1997, l'ancienneté moyenne dans l'entreprise a été stable dans le compte d'autrui et s'est à nouveau accrue d'un an et demi dans le compte propre.

Cette situation résulte de plusieurs facteurs. Les entreprises du transport routier de marchandises ont embauché ces dernières années alors que dans le compte propre la tendance est plutôt au repli. En outre, moins de 30 % des chauffeurs du compte d'autrui travaillent dans des entreprises de plus de 100 salariés contre près de 40 % dans le compte propre. Or, l'ancienneté croît avec la taille, comme d'ailleurs les possibilités de promotion ou de mobilité interne. Enfin, les meilleures conditions de travail dans le compte propre incite à une plus grande stabilité.

Bien que classés parmi les ouvriers qualifiés, les conducteurs n'ont pas un niveau de formation supérieur à celui de l'ensemble des ouvriers, bien au contraire (tableau 3) : 3 % ont un niveau supérieur ou égal au bac (contre 7 % pour les ouvriers) et à l'opposé plus de 54 % n'ont aucun diplôme professionnel, CAP ou BEP (contre 51 %).

Mais cette différence peut en partie s'expliquer par l'âge relativement élevé de la profession.

L'évolution du niveau de formation de 1990 à 1997 le confirme : dans le compte d'autrui où il y a un fort renouvellement des effectifs, la proportion des non qualifiés (sans CAP ou BEP) chute de 10 points alors que dans le compte propre le niveau moyen de formation est plutôt stationnaire.

Cette situation est en train d'évoluer avec l'arrivée de jeunes conducteurs dans le compte d'autrui (tableau 4) et les accords contractuels de la fin 1994 qui imposent aux entrants puis aux conducteurs en place une formation minimale de 4 semaines (en plus du permis poids lourd).

Des conditions de travail plus difficiles pour les chauffeurs des entreprises de transport

C'est en termes de conditions de travail que le contraste est le plus marqué entre les deux catégories (tableau 5). Quel que soit l'indicateur, durée hebdomadaire de travail, fréquence du travail de nuit ou le week-end, le compte d'autrui se distingue par des conditions de travail plus difficiles. Le travail de nuit (habituel ou occasionnel) y concerne les deux tiers des effectifs et celui du dimanche un quart. A ces astreintes s'ajoute la longueur de la semaine de travail (10).

Il ne semble d'ailleurs pas que la situation ait radicalement changé sur la dernière période, malgré la signature par les partenaires sociaux d'un accord sur la réduction du temps de travail des « grands

(10) - Selon l'enquête INRETS la semaine de travail dans le compte d'autrui est encore plus longue, 54 heures en 1993, l'écart s'expliquant par des différences méthodologiques de ces deux enquêtes. Par contre les deux sources convergent totalement quant à l'écart des durées entre compte propre et compte d'autrui qui est dans les deux sources d'environ 10 heures.

(11) - Conducteurs passant habituellement plus de six nuits par mois hors de leurs domicile, soit environ 45% des chauffeurs du secteur du transport routier de marchandises.

routiers » (11), entrant en application en octobre 1995 (graphique 2).

Les conditions de travail plus difficiles des chauffeurs employés par le compte d'autrui ne se retrouvent guère au niveau des salaires : ceux-ci bénéficient de rémunérations supérieures d'environ 1% à celles du compte propre. Cet écart serait, bien entendu, plus grand si l'on prenait en compte les frais de route (12) qui ne sont pas connus dans l'Enquête Emploi et qui sont, implicitement, une forme de rémunération ou des compensations des astreintes auxquelles sont soumis les chauffeurs grands routiers.

Par rapport à l'ensemble des ouvriers, les routiers ont, toutefois, des salaires supérieurs de 14% (soit près de 1 000 francs de plus par mois). Cet avantage s'est cependant réduit puisque le salaire médian a cru, en 7 ans, de 18% pour l'ensemble des ouvriers (13), contre seulement 13% pour les conducteurs du compte d'autrui (et 18% pour ceux du compte propre).

Ceux qui partent, ceux qui bougent

On a vu précédemment que l'ancienneté dans l'entreprise est faible dans cette profession, du moins pour le compte d'autrui. La mobilité (14) y est donc importante, mobilité choisie, au sein du métier pour y rechercher de meilleures rémunérations, hors du métier ou encore vers le chômage.

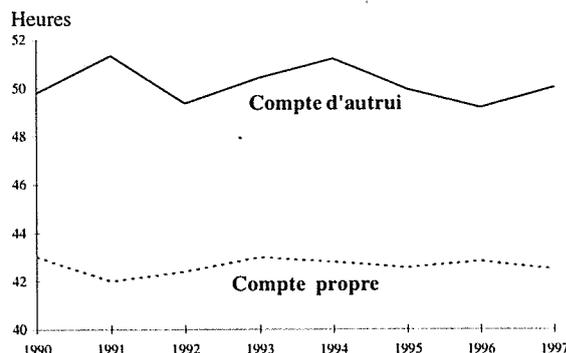
Les graphiques 3 et 4 décrivent les principaux flux qu'on peut observer.

(12) - Il s'agit de sommes versées par les employeurs et liées aux astreintes imposées aux chauffeurs, notamment pour les nuits passées hors du domicile. Ces sommes qui, fiscalement ne sont pas des rémunérations, se montent, en moyenne pour un "grand routier", c'est à dire un conducteur qui s'absente plus de trois nuits par semaine, à environ 4 000 francs par mois.

(13) - L'augmentation du niveau moyen de qualification de l'ensemble des ouvriers peut biaiser quelque peu cette comparaison.

(14) - Ici, on définit une mobilité comme le fait de changer de métier ou d'entreprise ou d'état (actif occupé ou chômeur ou inactif, etc....).

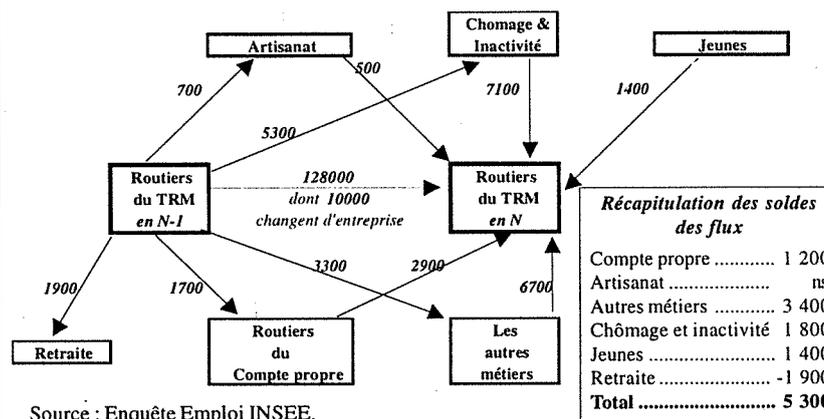
Graphique 2
La durée du travail des chauffeurs routiers (1) de 1990 à 1997



Source : Enquête Emploi INSEE.

(1) - Il s'agit ici de la durée hebdomadaire de travail de la semaine précédant l'enquête. Pour se rapprocher au mieux des concepts des enquêtes de l'INRETS et du SES sur ce sujet, on s'est limité aux chauffeurs ayant travaillé normalement la semaine en question.

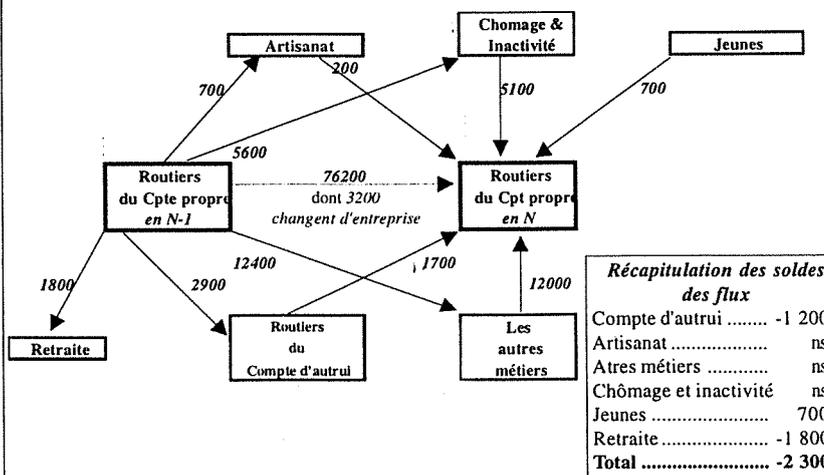
Graphique 3
Les flux moyens de mobilité pour les chauffeurs du compte d'autrui (1) (94-97)



Source : Enquête Emploi INSEE.

(1) - Les indications présentées dans ce graphique sur les flux doivent se comprendre comme des informations sur leur ordre de grandeur plutôt que comme des estimations précises des niveaux atteints. On a, malgré tout, vérifié que ces données n'évaluaient pas de manière trop erratique pour les quatre années analysées, de 1994 à 1997. Par ailleurs, le flux de jeunes est composé ici des personnes qui, en N-1, étaient, soit dans le système scolaire, soit à l'armée. Les jeunes chômeurs entrants dans le métier sont ici comptabilisés comme venant du chômage. Au niveau des soldes des flux, un chiffre positif (pour le compte propre par exemple) signifie que ce secteur contribue positivement à la croissance de la population des chauffeurs du compte d'autrui.

Graphique 4
Les flux moyens de mobilité pour les chauffeurs du compte propre (94-97)



Source : Enquête Emploi INSEE.

server, calculés en moyenne annuelle sur la période 1994-1997.

Chaque année, les entrants, ceux qui viennent d'un autre métier, de l'inactivité ou tout simplement d'une autre entreprise du TRM représentent 20 % des effectifs totaux, soit près de 29 000 personnes. Et les « mobiles » sont en moyenne plus jeunes - de 4 ans en moyenne - que ceux qui restent dans la même entreprise et le même métier. Si on bouge, c'est plutôt avant 40 ans. Au-delà, la probabilité d'être mobile chute, et cela dans tous les cas de figures. La probabilité de changer de situation d'une année sur l'autre passe de 21 % pour les moins de 25 ans à 6 % pour les plus de 50 ans. Même le passage vers le chômage ou l'arrivée du chômage se fait plus rare au-delà de 50 ans.

Dans cet ensemble, le flux le plus important (35 %) concerne ceux qui changent d'entreprise tout en restant dans la profession : l'objectif d'une telle mobilité est sans doute le plus souvent d'améliorer ses conditions d'emploi.

Le deuxième flux (25 %) qui alimente la profession est celui qui vient du chômage : cela confirme l'image d'un métier ouvert à des ouvriers relativement peu qualifiés mais prêts à accepter ces conditions de travail spécifique. Le troisième flux (24 %) est constitué d'actifs ayant pratiqué un autre métier. La moitié d'entre eux étaient chauffeurs-livreurs-courriers, profession

(15) - Ce qui distingue ces deux métiers, selon les nomenclaturistes, c'est essentiellement la taille du véhicule conduit (mesurée par sa charge utile qui, pour les routiers, peut être supérieure à 3,5 tonnes). Un chauffeur routier a obligatoirement un permis de conduire poids-lourd, pas le chauffeur livreur.

(16) - Mais la part des moins de 25 ans dans les entrées est plus forte (11%).

Pour en savoir plus sur les chauffeurs routiers et le secteur du TRM

Les principales sources spécifiques sur l'emploi et les conditions de travail des conducteurs routiers sont les enquêtes menées par l'INRETS en 1975, 1983 et 1993 sur ce sujet, l'enquête trimestrielle sur la durée du travail des chauffeurs et le Bilan Social du Transport Routier de Marchandises réalisés par le Service Économique et Statistique du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement dans le cadre de l'Observatoire Social des Transports.

Pour ce qui est des données plus générales sur le secteur du transport routier de marchandises, les principales sources sont l'Enquête Annuelle d'Entreprises des transports du Service Économique et Statistique et le rapport annuel de la Commission des Comptes des Transports de la Nation.

proche de celle des chauffeurs routiers (15), et souvent employés dans la même entreprise.

Le compte propre est le quatrième contributeur avec 10 % des entrées. Quant à l'apport des personnes directement issues du système éducatif ou du service militaire, il est extrêmement réduit (5 %) (16).

En termes de sorties, le nombre de chauffeurs du compte d'autrui qui, chaque année, s'établissent petit patron dans le transport routier est très faible.

Au total, du fait de ces entrées et sorties, chaque année les effectifs du compte d'autrui s'enrichissent de plus de 5 000 personnes venant principalement des autres métiers, du chômage et du compte propre.

Dans le compte propre, le turnover n'est pas plus faible que dans le compte d'autrui, bien au contraire. Il est surtout de nature différente. Le taux de sortie est deux fois plus fort (23 % contre 9 %). Le taux d'entrée est du même ordre, autour de 20 %. Là encore, la mobilité est plus l'affaire des jeunes. Une seule exception à ce constat, le passage de la situation de chauffeur du compte propre à une autre activité ne décroît pas au-delà de 40 ans.

Quand un chauffeur routier du compte propre veut changer d'entreprise, en conservant son métier, une fois sur deux, il se dirige vers le compte d'autrui, alors que l'inverse ne se produit que très rarement.

Du fait de la dynamique du secteur et de sa pyramide des âges, le flux de jeunes est très faible et celui des départs à la retraite est relativement fort.

Mais la spécificité du compte propre réside surtout dans l'importance des échanges avec les autres métiers (plus de la moitié des flux). Il s'agit alors, dans trois cas sur quatre, d'une mobilité interne dans la même entreprise. Dans ces entreprises du commerce ou de l'industrie, la variété des métiers autorise plus facilement la mobilité professionnelle. Les échanges avec le métier de chauffeur-livreur-courrier y sont aussi importants, comme dans le compte d'autrui.

Au total, il résulte de tous ces flux que, chaque année, la population des chauffeurs du compte propre se réduit d'environ 2 000 personnes, soit au profit du compte d'autrui, soit du fait des départs à la retraite.

Michel AMAR (DARES).

PREMIERES INFORMATIONS et PREMIERES SYNTHESSES sont éditées par le Ministère de l'emploi et de la solidarité, Direction de l'animation de la recherche des études et des statistiques (DARES) 20 bis rue d'Estrées 75700 Paris 07 SP. Tél. : 01.44.38.22.60. Télécopie 01.44.38.24.43. Directeur de la publication : Claude Seibel.

Secrétariat de rédaction : Catherine Demaison et Evelyn Ferreira. Maquettistes : Daniel Lepesant et Guy Barbut. Conception graphique : Ministère de l'emploi et de la solidarité. Flashage : AMC, Paris. Impression : Ecoprint, Pontcarré et JCDM-BUDY, Paris. Reprographie : DARES. Abonnements : la documentation Française, 124 rue Henri Barbusse 93308 Aubervilliers cedex. Tél. : 01.40.15.70.00. Télécopie : 01.40.15.68.00 - PREMIERES INFORMATIONS et PREMIERES SYNTHESSES : 1 an (52 n°) : 665 F - Europe : 700 F - Autres pays : 715 F. Publicité : Ministère de l'emploi et de la solidarité. Dépôt légal : à parution. Numéro de commission paritaire : 3124 AD. ISSN 1253 - 1545.



Ministère de l'emploi
et de la solidarité

Direction de l'Animation de la Recherche,
des Études et des Statistiques

DARES

Les Dossiers de la DARES

numéro 8

Janvier 1998

L

ESSALARIÉS

ÉTRANGERS

95 F

AU 31 DÉCEMBRE 1995

Les résultats présentés dans ce dossier proviennent d'une enquête réalisée en décembre 1995 auprès de 60 300 établissements de 11 salariés et plus.

La population étrangère salariée étudiée couvre environ 60 % des effectifs salariés étrangers (1 190 000 personnes selon le recensement de 1990).

Fin 1995, 6,6 % des salariés étaient des étrangers (au lieu de 7,7 % en 1991). La baisse du nombre de salariés étrangers s'observe dans toutes les activités économiques et dans les grands établissements comme dans les petits. La politique de l'immigration, la situation de l'emploi et le vieillissement des salariés concourent à cette baisse.

Les Européens sont de loin les plus nombreux (45,1 % de la population étrangère) et leur part augmente. Viennent ensuite les Maghrébins dont la part diminue.

Les salariés étrangers sont de plus en plus employés dans le tertiaire. Ils sont plus qualifiés qu'en 1991, mais plus des deux tiers restent des ouvriers. La part des femmes continue de progresser.

Abonnements et diffusion :

La Documentation Française

124, rue Henri Barbusse - 93308 Aubervilliers

Téléphone : 01 40 15 70 00 - Télécopie : 01 40 15 68 00



Ministère de l'emploi
et de la solidarité

Direction de l'Animation de la Recherche,
des Études et des Statistiques

DARES

Les Dossiers de la DARES

numéro 7

Décembre 1997

L

LA PARTICIPATION FINANCIÈRE EN 1995

95 F

Un salarié sur trois est concerné par la participation financière

Depuis la fin des années quatre-vingt, et jusqu'à la reprise économique de 1994, le tassement de l'intéressement est contrebalancé par un essor des accords de participation, devenus obligatoires pour les entreprises de 50 à 100 salariés.

Au début des l'année 1995, le nombre d'entreprises possédant un accord de participation ou d'intéressement n'a jamais été aussi élevé et celui des bénéficiaires aussi important. Près de 3,2 millions de salariés se sont répartis 17,6 milliards de francs au titre de la participation et 2,1 millions de bénéficiaires se sont partagés 9,4 milliards de francs de primes d'intéressement.

Plus du tiers des entreprises qui pratiquent l'intéressement ou la participation disposent d'un plan d'épargne d'entreprise. Début 1995, plus d'un million de salariés épargnants avaient placé 9,5 milliards de francs sur ce plan.

L'intéressement est un véritable enjeu. Les petites et moyennes entreprises le conçoivent avant tout comme un instrument de motivation et de cohésion sociale. Les grandes entreprises l'intègrent davantage dans leur stratégie de politique salariale. Par son caractère collectif, l'intéressement serait un contrepois idéal à l'individualisation des salaires.

Mais souvent les accords d'intéressement ne sont pas renouvelés. La mauvaise conjoncture économique est fréquemment invoquée. Des primes insuffisantes à distribuer aux salariés dissuadent les entreprises de reconduire l'expérience. Un refus de renouvellement de la part des salariés n'est, en revanche, jamais cité.

Abonnements et diffusion :

La Documentation Française

124, rue Henri Barbusse - 93308 Aubervilliers

Téléphone : 01 48 39 56 00 - Télécopie : 01 48 39 56 01