MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES
Liberté
Égalité
Fraternité

DATA Essentiel LAB TRANSPORT

Les salaires dans le secteur des transports et de l'entreposage en 2021

SEPTEMBRE 2023

En 2021, un salarié du secteur des transports et de l'entreposage gagne en moyenne 2 330 euros nets par mois en équivalent temps plein (EQTP). Le salaire net moyen en EQTP diminue de 1,3 % sur un an en euros constants après une hausse de 0,5 % en 2020. Par rapport à 2019, dernière année avant la crise sanitaire, il est en baisse de 0,8 % en euros constants. Lorsqu'il n'est pas mesuré en EQTP, mais rapporté à la durée en jours du contrat de travail dans l'année (qui inclut les périodes de chômage partiel), le salaire journalier moyen du secteur diminue davantage : - 3,9 % en euros constants entre 2019 et 2021. Cette baisse est toutefois partiellement compensée par les indemnités versées dans le cadre du chômage partiel. Une fois intégrées ces indemnités, les revenus professionnels diminuent de 1,7 % en euros constants entre 2019 et 2021. En 2021, dans le secteur des transports et de l'entreposage, les salaires des femmes sont inférieurs à ceux des hommes, à poste comparable.

EN 2021, DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENTREPOSAGE, LE SALAIRE NET EN ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN EST EN MOYENNE DE 2 330 EUROS PAR MOIS

En 2021, un salarié du secteur des transports et de l'entreposage gagne en moyenne 2 330 euros nets par mois en équivalent temps plein (EQTP) - (*tableau 1*). Compte tenu de l'inflation (+ 1,6 % en 2021), le salaire net moyen en EQTP baisse de

Tableau 1 : salaires nets mensuels moyens et répartition des effectifs en équivalent temps plein (EQTP) dans le secteur des transports et de l'entreposage en 2021

	Salaires mensuels nets en EQTP			Répartition des effectifs en 2021, en %, en EQTP	Répartition des effectifs par CSP en 2021, en %			
	2021 (en euros)	Évolution (en %, en euros constants)			Cadres	Prof. intermédiaires	Employés	Ouvriers
		2021/2020	2021/2019					
HZ. Transports et entreposage (hors intérim)	**2 330**	**- 1,3**	**- 0,8**	**100,0**	**12,9**	**15,0**	**14,9**	**57,1**
49. Transports terrestres et transports par conduites	**2 164**	**- 0,8**	**- 1,0**	**55,2**	**6,8**	**8,5**	**10,5**	**74,2**
Transport ferroviaire (49.1, 49.2)	2 746	- 1,1	0,7	6,3	19,4	24,8	24,3	31,5
Transport urbain et suburbain de voyageurs (49.31Z)	2 617	0,2	- 1,5	7,7	5,3	13,3	11,3	70,1
Transport de voyageurs par taxis (49.32Z)	1 699	3,1	3,6	2,1	9,3	1,4	15,3	74,0
Transport routier de voyageurs (49.39A, 49.39B)	1 950	- 0,2	- 0,3	7,1	2,2	3,5	5,8	88,5
Transport routier de fret (49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)	1 963	- 0,1	- 0,5	30,7	4,8	4,6	7,1	83,5
Autres transports terrestres (49.31C, 49.50Z)*	///	///	///	1,3	12,3	17,8	26,3	43,5
50. Transports par eau*	**///**	**///**	**///**	**1,2**	**29,6**	**16,1**	**25,4**	**28,9**
51. Transports aériens	**4 070**	**- 1,4**	**2,5**	**4,0**	**30,9**	**28,3**	**33,5**	**7,3**
52. Entreposage et services auxiliaires des transports	**2 509**	**- 1,6**	**0,9**	**26,1**	**15,3**	**20,0**	**16,5**	**48,3**
Manutention, entreposage (52.1, 52.24)	2 235	- 1,7	1,5	9,6	8,4	13,9	10,6	67,1
Services auxiliaires (52.21Z, 52.22Z, 52.23Z)	2 851	- 2,9	0,3	8,4	22,3	28,4	18,0	31,2
Organisation du transport de fret (52.29A, 52.29B)	2 464	0,2	1,9	8,1	15,5	17,8	21,5	45,3
53. Activités de poste et de courrier	**2 124**	**- 2,7**	**- 0,7**	**13,5**	**24,5**	**26,1**	**21,9**	**27,5**
Ensemble secteur privé	**2 524**	**- 1,3**	**1,9**	**///**	**22,4**	**20,6**	**26,5**	**30,5**

** Les statistiques de salaire ne sont pas diffusées pour les activités de transport par eau (50), le transport par conduites (49.50Z) et le transport par téléphériques et remontées mécaniques (49.31C), chacune de ces activités comptant en effet peu d'effectifs répartis dans un faible nombre d'entreprises. Elles sont cependant prises en compte dans le calcul des agrégats dont elles font partie.*
Lecture : entre 2020 et 2021, le salaire net moyen de l'ensemble des salariés du secteur des transports et de l'entreposage a diminué de 1,3 % en euros constants. Entre 2019 et 2021, il baisse de 0,8 %.
Champ : France hors Mayotte, salariés du secteur des transports et de l'entreposage, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors intérimaires, apprentis, stagiaires.
***Source :** Insee, Base Tous salariés 2021*

1,3 % en euros constants par rapport à 2020. Cette baisse, identique à celle observée pour l'ensemble du secteur privé, succède à la hausse modérée de 2020 (+ 0,5 %). Toutefois, les évolutions de 2020 et 2021 ne reflètent pas complètement celles des revenus professionnels réellement perçus car elles ne prennent pas en compte les indemnités de chômage partiel, exclues du calcul du salaire en EQTP.

Par rapport à 2019, dernière année avant la crise sanitaire, le salaire net moyen en EQTP est en baisse de 0,8 % en euros constants.

Les disparités de salaire moyen par activité du secteur s'expliquent essentiellement par des différences de structure des emplois par catégorie socioprofessionnelle (CSP). Le transport aérien compte par exemple, en proportion, trois fois plus de postes de cadres et dix fois moins de postes d'ouvriers que l'activité de transport par taxis.

COMME EN 2020, LE DISPOSITIF DE CHÔMAGE PARTIEL A COMPENSÉ EN PARTIE LA BAISSE DES SALAIRES EN 2021

Malgré un retour progressif à la normale, le secteur des transports et de l'entreposage a encore eu recours à l'activité partielle en 2021. Les salariés du secteur ont bénéficié en moyenne de 39 heures de chômage partiel sur l'année, contre 102 heures en 2020.

La part des indemnités de chômage partiel dans le revenu professionnel annuel des salariés du secteur est en moyenne de 1,8 % en 2021 (contre 4,3 % en 2020) - (*graphique 1*). Dans le transport aérien, activité du secteur la plus durement affectée par la crise sanitaire, les indemnités de chômage partiel représentent encore 13,3 % du revenu professionnel annuel en 2021, contre 19,3 % en 2020. Dans une moindre mesure, le transport de voyageurs par taxis (3,6 % du revenu sous forme d'indemnités en 2021, contre 10,9 % en 2020) et le transport routier de voyageurs (2,9 % du revenu sous forme d'indemnités en 2021, contre 9,1 % en 2020) ont aussi bénéficié du dispositif de chômage partiel. À l'opposé, les activités de poste et de courrier, dont la majorité des salariés relèvent du droit public, le transport collectif urbain et le transport ferroviaire ont été relativement peu touchés par le chômage partiel. Dans la manutention et l'entreposage, le faible recours à l'activité partielle s'explique par la forte part de contrats de travail courts, qui permet un ajustement rapide des effectifs à l'activité économique.

Rapportés à la durée contractuelle des emplois qui inclut les périodes éventuelles de chômage partiel (*voir encadré*), les salaires perçus au titre de l'activité (hors indemnités de chômage partiel) en 2021 ont diminué de 3,9 % en euros constants par rapport à 2019 (*graphique 2*). Cette baisse a néanmoins été en partie compensée par les indemnités versées dans le cadre du recours au chômage partiel. Les revenus professionnels des salariés du secteur ont ainsi moins diminué, de 1,7 % en euros constants en deux ans.

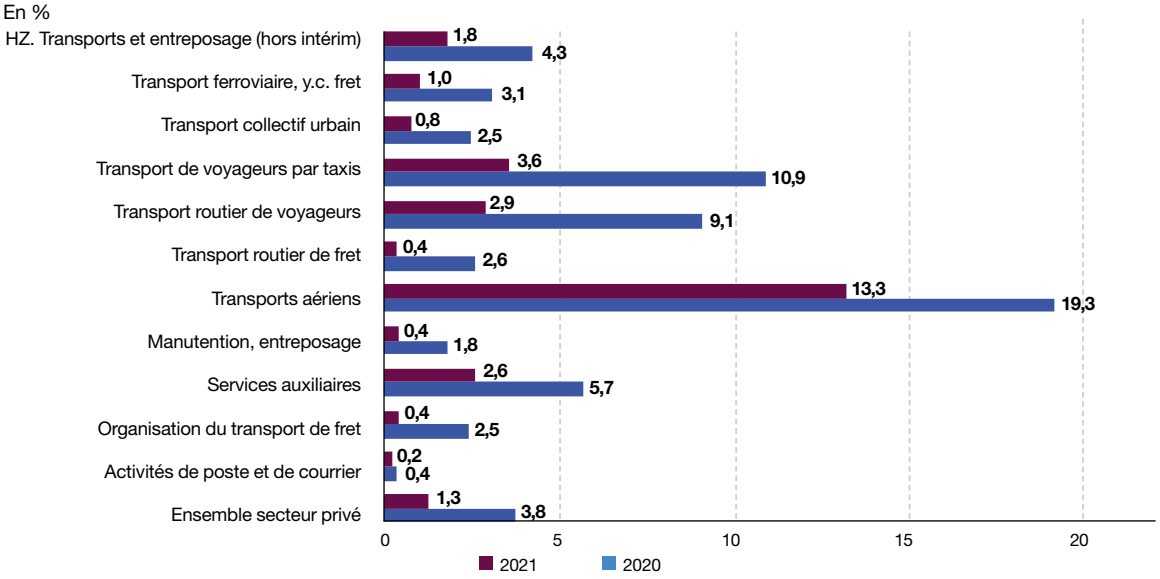
ENCADRÉ

Le salaire journalier, un indicateur alternatif au salaire en EQTP

Le concept de salaire en EQTP, habituellement utilisé pour suivre les salaires, ne peut rendre compte à lui seul des effets de la crise sanitaire sur les revenus perçus en 2020 et 2021 au titre de l'emploi. Il rapporte en effet le salaire versé au titre de l'activité rémunérée (hors indemnités de chômage partiel, qui ne sont pas considérées comme des salaires mais comme des revenus de remplacement) au volume de travail des périodes effectivement travaillées (en dehors donc des périodes de chômage partiel éventuelles). Le ***salaire journalier*** *est un indicateur alternatif qui rapporte le salaire (hors indemnités) à la durée en jours du contrat de travail dans l'année. Cette durée inclut les périodes éventuelles de chômage partiel, lors desquelles le contrat n'est en effet que suspendu. Le* ***salaire journalier « étendu »*** *est calculé en ajoutant au numérateur les indemnités de chômage partiel.*

Graphique 1 : part des indemnités de chômage partiel dans le revenu professionnel annuel des salariés du secteur des transports et de l'entreposage en 2020 et 2021

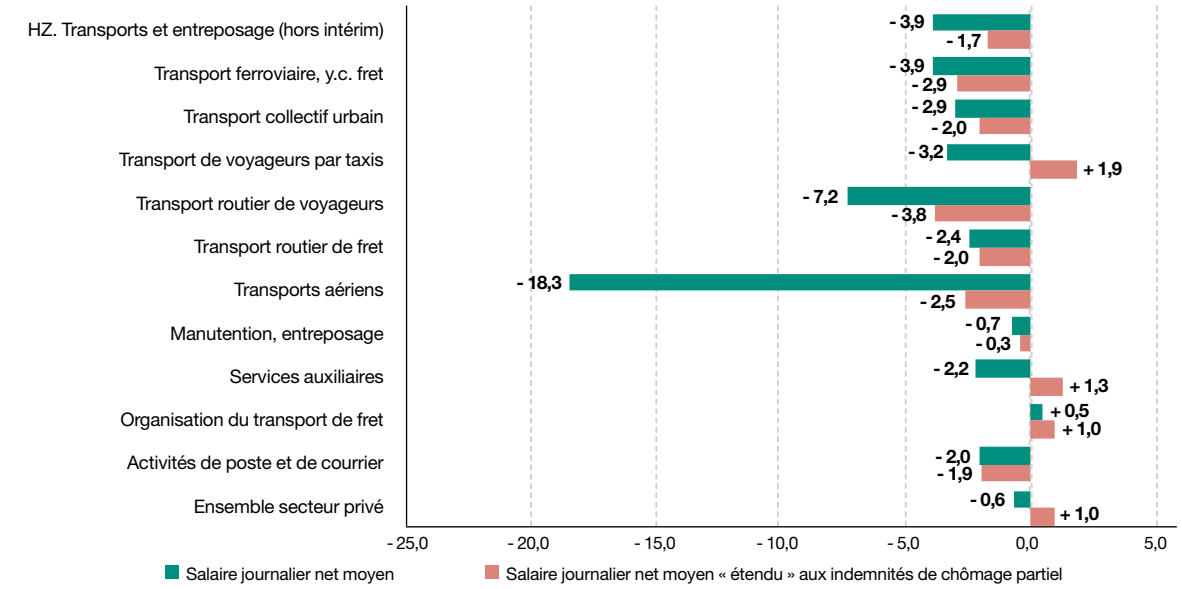
En %



Lecture : dans le transport de voyageurs par taxis, les indemnités de chômage partiel représentent 10,9 % du revenu professionnel annuel (salaire et indemnités de chômage partiel) en 2020 et 3,6 % en 2021.
Champ : France hors Mayotte, salariés du secteur des transports et de l'entreposage, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors intérimaires, apprentis, stagiaires.
Source : *Insee, Base Tous salariés 2021*

Graphique 2 : évolution entre 2019 et 2021 du salaire journalier net moyen et du salaire journalier net moyen « étendu » aux indemnités de chômage partiel dans les principales activités du secteur des transports et de l'entreposage, en euros constants

En %



Lecture : entre 2019 et 2021, le salaire journalier net moyen a baissé de 7,2 %, en euros constants, dans le transport routier de voyageurs. En étendant le salaire journalier net aux indemnisations de chômage partiel, il baisse de 3,8 % en euros constants en deux ans.
Champ : France hors Mayotte, salariés du secteur des transports et de l'entreposage, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors intérimaires, apprentis, stagiaires.
***Source :** Insee, Base Tous salariés 2021*

L'effet amortisseur du chômage partiel est particulièrement prononcé dans le transport aérien, où le salaire journalier « étendu » aux indemnités de chômage partiel baisse de 2,5 %, alors que le salaire journalier issu des seuls revenus d'activité chute de 18,3 %. Dans le transport routier de voyageurs, la baisse du salaire journalier est réduite de près de la moitié lorsqu'il est « étendu » aux indemnités de chômage partiel (- 3,8 % au lieu de - 7,2 %). Dans le transport par taxis, où les salaires sont les plus faibles du secteur, le salaire journalier baisse de 3,2 %, mais, après prise en compte des indemnités de chômage partiel, il augmente de 1,9 %.

EN 2021, UN SALARIÉ DU SECTEUR SUR DEUX PERÇOIT UN SALAIRE NET EN EQTP INFÉRIEUR À 2 031 EUROS

En 2021, la moitié des salariés du secteur et de l'entreposage perçoit moins de 2 031 euros par mois en EQTP (*graphique 3*). Ce salaire net médian est inférieur de 12,8 % au salaire moyen (2 330 euros), ce qui traduit une plus forte concentration des salaires dans le bas de la distribution.

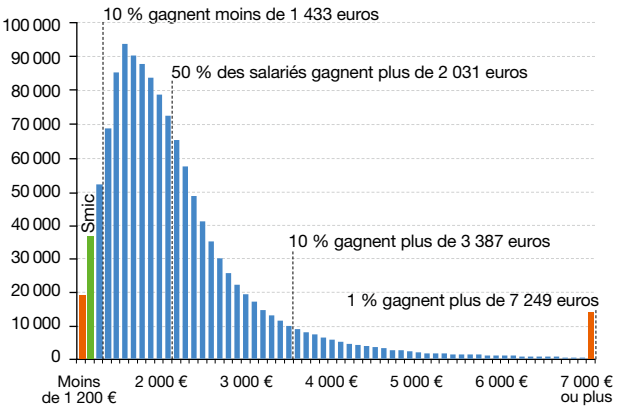
Aux extrémités de la distribution, un salarié sur dix gagne moins de 1 433 euros nets par mois tandis qu'un sur dix perçoit plus de 3 387 euros. Le rapport interdécile (D9/D1), qui mesure les disparités salariales, s'établit à 2,4 dans le secteur des transports et de l'entreposage, soit 0,5 point de moins que celui de l'ensemble du secteur privé (2,9).

LES FEMMES PERÇOIVENT UN SALAIRE INFÉRIEUR À CELUI DES HOMMES QUELS QUE SOIENT LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE ET LE SOUS-SECTEUR DES TRANSPORTS

En 2021, dans le secteur des transports et de l'entreposage, le salaire moyen des femmes est de 2 287 euros nets mensuels

Graphique 3 : distribution des salaires mensuels nets en équivalent temps plein (EQTP) dans le secteur des transports et de l'entreposage en 2021

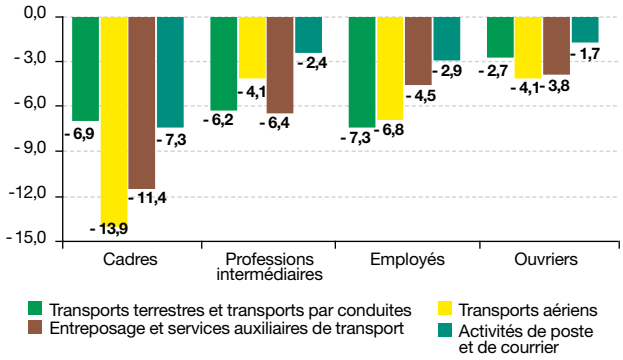
Effectifs en EQTP, salaires en euros



Note : certains salaires en EQTP sont inférieurs au Smic ; ceci est en effet permis par certains statuts. Cependant, l'existence de rémunérations inférieures au Smic peut aussi provenir d'incohérences entre salaires et durées travaillées dans les déclarations administratives, qui ne peuvent être toutes redressées.
Lecture : en 2021, un salarié sur deux gagne moins de 2 031 euros nets en EQTP par mois.
Champ : France hors Mayotte, salariés du secteur des transports et de l'entreposage, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors intérimaires, apprentis, stagiaires.
***Source :** Insee, Base Tous salariés 2021*

en équivalent temps plein (EQTP), inférieur de 2,4 % à celui des hommes (2 344 euros). Cet écart moyen en défaveur des femmes est nettement plus faible que celui mesuré pour l'ensemble du secteur privé (- 14,8 %), ce qui résulte en large partie de la structure des emplois occupés par les femmes. Le secteur des transports compte en effet, parmi les femmes, une

Graphique 4 : écart salarial par catégorie socio-professionnelle entre les femmes et les hommes en 2021 dans les sous-secteurs des transports et de l'entreposage
Écart de salaire net moyen en EQTP femmes/hommes en %



Note : l'écart de salaire moyen entre les femmes et les hommes est estimé ici par la méthode de décomposition de Oaxaca et Blinder (voir définition) en comparant le salaire en EQTP des femmes et des hommes occupant une même profession dans une même entreprise. Le champ est limité de ce fait aux entreprises où plusieurs salariés occupent la même profession.
Lecture : en 2021, parmi les cadres du secteur des transports et de l'entreposage, l'écart de salaire en défaveur des femmes est de 13,9 % dans le transport aérien, de 11,4 % dans l'entreposage et les services auxiliaires, de 7,3 % dans les activités de poste et de courrier, et de 6,9 % dans les transports terrestres et par conduites.
Champ : France hors Mayotte, salariés du secteur des transports et de l'entreposage, y compris bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation ; hors intérimaires, apprentis, stagiaires.
***Source :** Insee, base Tous salariés 2021*

proportion plus élevée de cadres et de professions intermédiaires, catégories socioprofessionnelles (CSP) les mieux rémunérées.

En revanche, au sein de chacune des catégories socioprofessionnelles, les écarts de salaire entre femmes et hommes sont nettement marqués (*graphique 4*). C'est parmi les cadres que l'écart de salaire en défaveur des femmes est le plus important. Les écarts s'atténuent graduellement pour les professions intermédiaires, les employés puis les ouvriers.

À poste comparable, c'est-à-dire pour une même profession (PCS) exercée chez un même employeur, l'écart moyen de salaire en défaveur des femmes varie de 1,7 % pour les ouvriers des activités postales et de courrier à 13,9 % parmi les cadres du transport aérien.

Toutefois, cet écart ne peut s'interpréter directement comme une mesure de l'ampleur des discriminations salariales entre femmes et hommes. Des différences de caractéristiques entre les postes occupés et/ou les salariés (ancienneté, expérience, niveau de diplôme, niveau de responsabilités et tâches effectuées, etc.), non observables dans les sources administratives mobilisées pour cette étude, peuvent en partie contribuer aux écarts observés.

SOURCE

Les résultats publiés proviennent de l'exploitation de la base Tous salariés de l'Insee, issue des déclarations sociales nominatives (DSN).

DÉFINITIONS

Le **salaire en équivalent temps plein (EQTP)** est un salaire, converti à un temps plein pendant toute l'année pour les salariés à temps partiel et/ou présents seulement sur une partie de l'année. Ainsi, pour un salarié ayant occupé un poste de travail durant six mois à 80 % et ayant perçu au total 10 000 euros, le salaire en EQTP est de 10 000 / (0,5*0,8) = 25 000 euros par an. Tous les postes, y compris ceux à temps partiel, sont pris en compte au prorata de leur volume de travail effectif (soit 0,5*0,8 = 0,4 EQTP dans l'exemple précédent). Le volume de travail mesuré par le concept d'équivalent temps plein ne prend pas en compte les heures supplémentaires, plus fréquentes chez les hommes.

Le **salaire net** (de prélèvements sociaux) est le salaire que perçoit effectivement le salarié avant prélèvement de l'impôt sur le revenu. Il s'obtient en retranchant du salaire brut les cotisations sociales salariales, la contribution sociale généralisée (CSG) et la contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS). Calculé à partir du salaire net fiscal (qui sert d'assiette à l'impôt sur le revenu), il ne comprend pas la participation et l'intéressement placés sur un plan d'épargne entreprise, car ceux-ci ne sont principalement pas imposables, mais comprend les cotisations patronales pour les complémentaires santé obligatoires.

Les évolutions en **euros constants** sont calculées en référence aux évolutions de l'indice des prix à la consommation (y compris tabac) de l'ensemble des ménages.

Le **chômage partiel** (ou activité partielle) est un dispositif permettant à une entreprise, qui réduit son activité au-dessous de l'horaire légal ou arrête momentanément tout ou partie de son activité, de ne pas rompre les contrats de travail qui la lient à ses salariés. Le système d'indemnisation du chômage partiel procure un revenu de remplacement aux salariés soumis à ce dispositif, dont le salaire a été de ce fait diminué.

La **méthode de décomposition d'Oaxaca et Blinder** permet d'analyser l'écart de salaire moyen entre un groupe supposé favorisé et un groupe supposé défavorisé (ou discriminé). L'intérêt de cette méthode est de dépasser le simple constat de différences brutes de salaires entre hommes et femmes en séparant la part d'écart de salaire expliquée par des caractéristiques sociales différentes en moyenne dans le groupe des femmes et celui des hommes de la part inexpliquée par ces caractéristiques. Pour en savoir plus : www.insee.fr/fr/statistiques/4130571

Sébastien DEFRANCE, SDES
Serge LAMBREY, SDES

Dépôt légal : septembre 2023
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Rédacteur en chef : Hugues Cahen
Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet
Maquettage et réalisation : Agence Citizen Press

Commissariat général au développement durable
Service des données et études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES
Liberté Égalité Fraternité
STATISTIQUE PUBLIQUE