



# Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport

## Fiche d'information

### Contexte

L'enquête européenne sur les conditions de travail (EWCS) d'Eurofound est menée tous les cinq ans depuis 1991. Chaque édition de l'enquête fournit un aperçu des conditions de travail en Europe et indique la nature et l'ampleur des changements affectant la force de travail et la qualité du travail. La dernière édition de l'EWCS d'Eurofound a été menée en 2005 dans 31 pays : les 27 États membres de l'UE, 2 pays candidats (la Croatie et la Turquie) ainsi que 2 pays de l'AELE (la Norvège et la Suisse). En 2005, la taille de l'échantillon était de 1000 salariés et travailleurs indépendants dans chaque pays à l'exception de Chypre, l'Estonie, le Luxembourg, Malte et la Slovénie où 600 personnes au travail ont été interrogées.

Eurofound a confié à *TNO Work & Employment* la tâche de réaliser une analyse statistique secondaire des données 2005 de cette quatrième enquête sur les conditions de travail afin d'établir des profils sectoriels des conditions de travail dans les 27 États membres. Les secteurs sélectionnés et étudiés sont au nombre de 26. Vingt six fiches sectorielles ont été réalisées couvrant chacune l'un des 26 secteurs de la nomenclature NACE (rév. 1.1)<sup>1</sup> Chaque fiche présente:

- le profil des caractéristiques socio-démographiques de l'emploi dans le secteur défini au niveau NACE à 1 et 2 chiffres selon les cas;
- un profil des conditions de travail dans ce même secteur.

<sup>1</sup> Il s'agit d'une révision de la «Nomenclature générale des activités économiques dans la Communauté européenne» connue sous l'acronyme NACE et publiée à l'origine par Eurostat en 1970. Le code NACE a ensuite été révisé (REV. 1.1) dans les années 90.

Cette fiche sectorielle donne un aperçu des conditions de travail dans le secteur de l'industrie automobile et de la fabrication d'autres matériels de transport (NACE, REV. 1.1, D 34-35).

### Profil du secteur

L'industrie automobile et la fabrication d'autres matériels de transport est un secteur typiquement masculin (80,2% d'hommes). Ce secteur se caractérise également par une proportion supérieure à la moyenne de travailleurs employés par des entreprises de 250 personnes ou plus (56,8% contre une moyenne intersectorielle de 15%).

La grande majorité des travailleurs de ce secteur sont salariés (96,5%), alors que la moyenne de l'ensemble des secteurs est de 83,3%. Le travail indépendant est très peu répandu: à peine 3,5% des travailleurs de ce secteur sont indépendants contre une moyenne de 16,7%.

En ce qui concerne l'ancienneté professionnelle, 33,1% des travailleurs de ce secteur occupent leur emploi actuel depuis 16 ans ou plus, alors que seulement 13,3% font état de deux ans d'ancienneté, voire moins (les moyennes intersectorielles correspondantes étant respectivement de 22,4% et 27,1%).

En termes de niveau d'éducation, 55,2% des travailleurs de ce secteur ont un niveau d'enseignement secondaire supérieur contre une moyenne de 44,5% pour l'ensemble des secteurs. Enfin, seulement 15,5% se situent dans la tranche de revenus la plus basse, contre une moyenne intersectorielle de 25,1%.

Les différences concernant les autres caractéristiques socio-démographiques entre ce secteur et la moyenne de tous les secteurs n'étant pas statistiquement significatives, elles ne justifient pas une analyse plus approfondie.

Sexe		
	Hommes	femmes
Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport	80.2% ▲▲▲	19.8% ▼▼▼
Tous les secteurs	55,5%	44,5%

Âge					
	Âge moyen	Tranche d'âge			
		≤ 24 ans	25-39 ans	40-54 ans	≥ 55 ans
Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport	41.2	5.7%	39.0%	44.5%	10.9%
Tous les secteurs	40,0	11,8%	36,8%	38,6%	12,7%

Ancienneté dans l'entreprise ou l'organisation				
	≥ 2 ans	3-5 ans	6-15 ans	≤ 16 ans
Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport	13.3% ▼▼▼	18.2%	35.3%	33.1% ▲▲▲
Tous les secteurs	27,1%	20,9%	29,6%	22,4%

Type d'emploi		
	Indépendant	Salarié
Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport	3.5% ▼▼▼	96.5% ▲▲▲
Tous les secteurs	16,7%	83,3%

Contrat de travail		
	Contrat permanent	Contrat non permanent
Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport	85.3%	14.7%
Tous les secteurs	76,6%	23,4%

Taille de l'entreprise					
	Entreprise unipersonnelle	Micro entreprise (2-9 personnes)	Petite entreprise (10-49 personnes)	Entreprise moyenne (50-249 personnes)	Grande entreprise (250+ personnes)
Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport	0.07% ▼▼▼	6.5% ▼▼▼	10.9% ▼▼▼	25.7%	56.8% ▲▲▲
Tous les secteurs	10,4%	27,5%	27,7%	19,4%	15,0%

Niveau d'instruction							
	Pas d'éducation	Enseignement primaire (CITE 1)	Enseignement secondaire inférieur (CITE 2)	Enseignement secondaire supérieur (CITE 3)	Enseignement post-secondaire dont enseignement pré-professionnel ou professionnel	Premier cycle de l'enseignement supérieur (CITE 5)	Deuxième cycle de l'enseignement supérieur (CITE 6)
Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport	0.4%	4.0%	16.6%	55.2% ▲▲▲	5.2%	17.2%	1.3%
Tous les secteurs	0,9%	5,3%	16,5%	44,5%	7,3%	23,5%	2,0%

Niveau de revenus				
	Tranche de revenus			
	Plus faible	Faible	Elevée	Plus élevée
Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport	15.5% ▼▼▼	25.2%	35.2%	24.1%
Tous les secteurs	25,1%	23,9%	26,7%	24,3%

#### Comment interpréter le tableau

La comparaison concerne le sous-groupe/secteur et la moyenne de tous les secteurs basée sur l'échantillon de l'enquête européenne sur les conditions de travail de 2005 pour l'UE-27.

Les symboles ▲ (p<0.05), ▲▲ (p<0.01), et ▲▲▲ (p<0.001) indiquent les différences entre le secteur examiné et la moyenne de l'échantillon à différents degrés de signification statistique (chaque moyenne est testée avec le test t). Plus le nombre de triangles est élevé, plus la signification statistique du chiffre est importante (c'est-à-dire qu'il est plus susceptible de refléter une différence réelle dans la population).

Lorsqu'il n'y a pas de triangles à côté des estimations, cela signifie que les différences observées ne sont pas significatives d'un point de vue statistique.

## Conditions de travail et impact

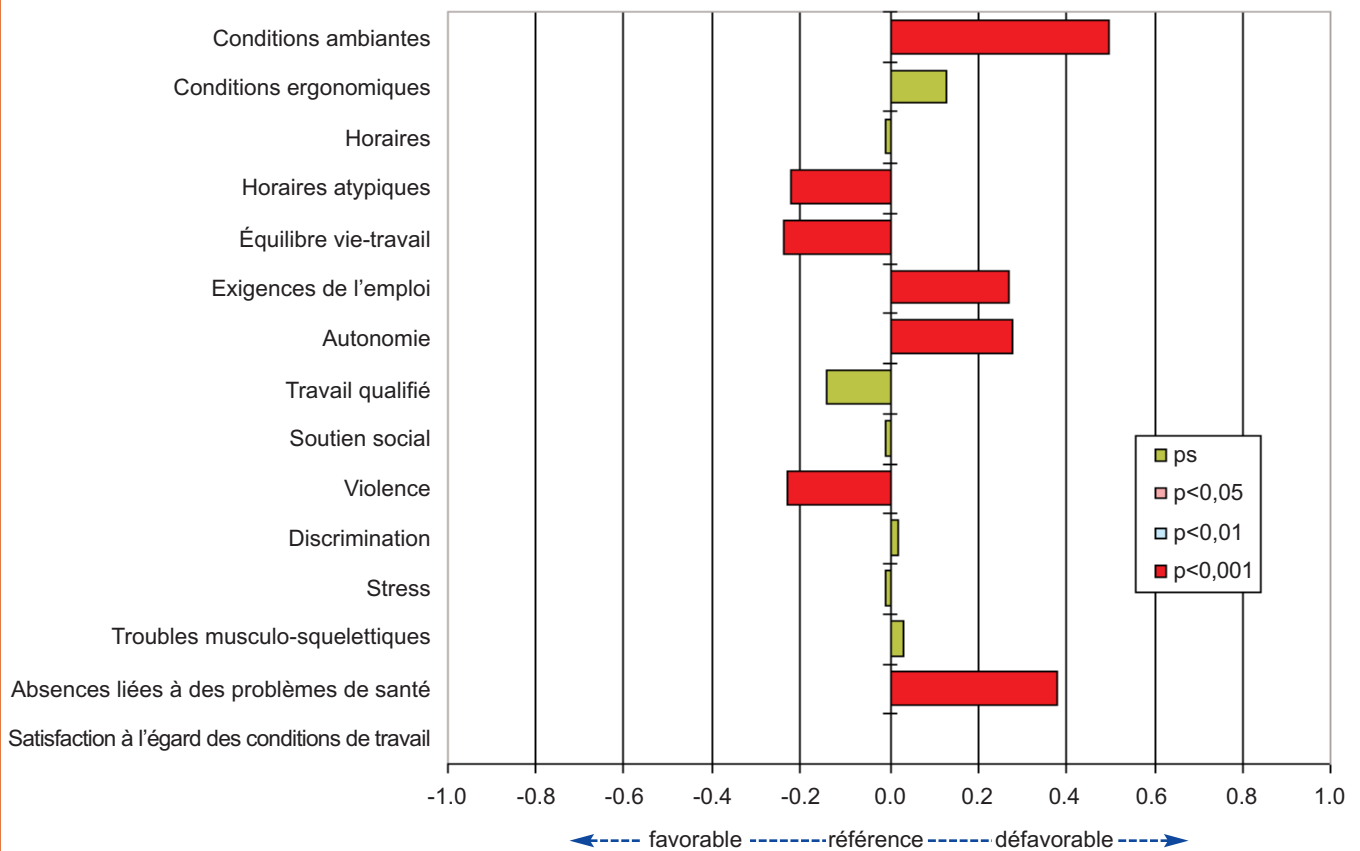
L'illustration ci-dessous présente certaines dimensions spécifiques des conditions de travail qui sont favorables ou défavorables dans le secteur de l'industrie automobile et de la fabrication d'autres matériels de transport, par rapport à une référence d'exposition moyenne (0,0 dans le graphique ci-dessous).

En examinant uniquement les différences statistiquement significatives, les travailleurs de ce secteur semblent plus exposés que la moyenne aux risques ambiants (exposition aux vibrations, bruits, températures élevées/basses, inhalation de fumées, gaz, poudres ou poussières, inhalation de vapeurs, manipulation de produits ou substances chimiques), ont des niveaux d'exigences professionnelles/d'intensité du travail élevés (rythme de travail élevé et contraintes de délais serrés) et

un degré d'autonomie dans le travail moindre (possibilité de choisir ou de modifier l'ordre des tâches, méthodes de travail, rapidité ou niveau de travail). Le résultat concernant les absences liées à des problèmes de santé est également défavorable.

Du côté positif, les travailleurs de ce secteur semblent satisfaits de leur équilibre entre temps de travail et engagements sociaux ou familiaux. Ceci peut s'expliquer en partie par l'exposition inférieure à la moyenne à des horaires de travail atypiques, ce qui caractérise également ce secteur. Enfin, l'analyse révèle des niveaux inférieurs d'exposition à la violence au travail (menaces de violence physique ou faits réels de violence) de la part de collègues ou de tierces personnes.

Industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport



### Comment interpréter l'illustration

Pour établir le profil du secteur, onze aspects des conditions de travail (essentiellement des indices composites basés sur plusieurs variables) et quatre impacts (stress, troubles musculo-squelettiques, absences liées à des problèmes de santé et satisfaction professionnelle) ont été pris en compte.

Dans le graphique ci-dessus, p < 0,001 représente le niveau de signification statistique le plus élevé, alors que p < 0,01 et p < 0,05 indiquent comparativement des niveaux plus faibles de signification statistique; «ns» signifie pas de différence statistiquement significative. Les différences statistiques par rapport à la moyenne peuvent être favorables (côté gauche du graphique) ou défavorables (côté droit du graphique) pour un ensemble donné de conditions de travail.

Les valeurs supérieures à +/- 0,2 indiquent un léger écart par rapport à l'exposition moyenne (0,0) alors que les valeurs allant de +/- 0,2 à +/- 0,5 et supérieures à +/- 0,5 désignent respectivement des écarts substantiels et très substantiels par rapport à l'exposition moyenne.

Par exemple, le graphique ci-dessus montre que les valeurs indiquant le niveau d'autonomie sont statistiquement significatives (p < 0,001) et supérieures à 0,2, ce qui signifie que les travailleurs de l'industrie automobile et fabrication d'autres matériels de transport font état de niveaux d'autonomie du travail inférieurs à la moyenne.

## Principales conclusions

En termes de caractéristiques socio-démographiques, le secteur de l'industrie automobile et de la fabrication d'autres matériels de transport est un secteur à prédominance masculine avec une proportion supérieure à la moyenne de travailleurs employés par de grandes entreprises.

- Ce secteur est caractérisé par une relative sécurité et stabilité d'emploi, ainsi que par une ancienneté professionnelle plus longue que la moyenne.
- Le nombre de travailleurs se situant dans la tranche de revenus la plus basse est inférieur à la moyenne de l'ensemble des secteurs.
- Les travailleurs de ce secteur font état d'une forte exposition aux risques ambiants, de niveaux élevés d'exigences professionnelles/d'intensité du travail et de faibles degrés d'autonomie. Le résultat concernant les absences pour raisons de santé est également élevé.
- Ce secteur enregistre des résultats favorables concernant l'exposition à des horaires de travail atypiques, la violence au travail et l'équilibre vie-travail.

## Méthodologie

L'enquête européenne sur les conditions de travail (EWCS) est menée tous les cinq ans par la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound), une agence européenne tripartite basée à Dublin. Le questionnaire est élaboré par l'équipe d'Eurofound, en étroite coopération avec un groupe d'experts. Ce groupe réunit des représentants des partenaires sociaux européens, d'organisations européennes (Commission européenne, Eurostat, Agence européenne de la sécurité et la santé au travail), des organisations internationales (OCDE, OIT), des instituts nationaux de statistique, ainsi que d'éminents experts européens dans le domaine. L'échantillon de l'EWCS est représentatif des personnes occupant un emploi (salariés et travailleurs indépendants âgés d'au moins 15 ans, d'après la définition d'Eurostat) et résidant dans un des pays couverts au moment de l'enquête. L'échantillon de l'EWCS est un échantillon aléatoire stratifié par région et degré d'urbanisation où les répondants sont sélectionnés par la procédure dite de la «marche aléatoire». Tous les entretiens ont été menés en face à face, au domicile des personnes interrogées.

### Informations complémentaires

La quatrième enquête européenne sur les conditions de travail et l'analyse secondaire sur les données de l'enquête sont disponibles sur le site web de l'observatoire européen des conditions de travail à l'adresse suivante: <http://www.eurofound.europa.eu/ewco/surveys/ewcs2005/>

Pour de plus amples informations, veuillez contacter Sara Riso, responsable de l'information [sri@eurofound.europa.eu](mailto:sri@eurofound.europa.eu).

EF/08/14/FR16