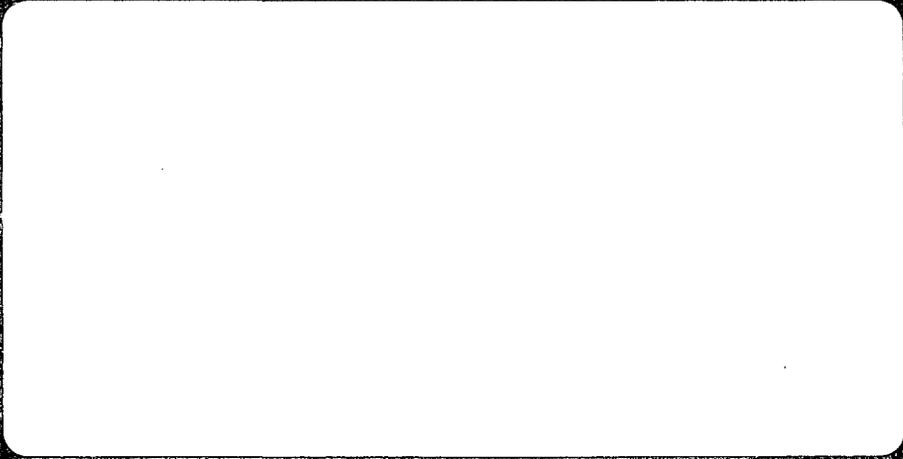


MINISTERE DE L' URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS



OBSERVATOIRE
ECONOMIQUE ET STATISTIQUE
DES TRANSPORTS

55-57, RUE BRILLAT-SAVARIN – 75775 PARIS CEDEX 16

CDAT

EVOLUTION COMPAREE DE L'EMPLOI ET
DE LA SITUATION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ENTRE 1980 ET 1984

août 1986
Gaston BESSAY

EVOLUTION COMPAREE DE L'EMPLOI ET DE LA SITUATION
DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ENTRE 1980 ET 1984

	Page
1) Evolution annuelle de l'emploi pour l'ensemble de la branche (sauf G.E.N.).....	1
2) Comparaison de quelques ratios de gestion.....	8
3) Examen des évolutions par mode	11
4) Evolution des activités à l'intérieur de chaque secteur	26
5) Evolution annuelle de chaque activité	31
6) Evolution de la répartition des emplois dans les G.E.N.	44
7) Evolution annuelle des effectifs dans chaque G.E.N.	47

Après l'étude sur l'emploi dans les transports entre 1954 et (1962-1982) il paraissait souhaitable d'examiner l'évolution sur les derniers chiffres disponibles et sur la courte période 1980-1984. En outre il pouvait être opportun d'essayer de comparer l'évolution de l'emploi à la situation des entreprises (essentiellement à partir de l'enquête annuelle d'entreprise-EAE 1983-).

Compte tenu, d'une part de la nature des sources (UNEDIC) et d'autre part du poids des G.E.N., le parti a été pris de partir de l'analyse globale de l'ensemble de la branche pour aller vers une étude plus détaillée d'abord des modes, ensuite des activités à l'intérieur de chaque mode.

L'ambition n'était pas bien entendu d'établir des corrélations indiscutables entre la situation financière des entreprises et celle de l'emploi, les effets ne sont pas aussi mécaniques et d'autres paramètres sont à prendre en compte ; cependant il est intéressant de noter certaines tendances qui peuvent aussi, si elles se prolongent, donner des indications sur l'évolution future de l'emploi dans le secteur. C'est dans ce but qu'une tentative de rapprochement de l'évolution quantitative de l'emploi et de certains indicateurs de gestion a été tentée dans chaque secteur.

En préalable - et sur la période observée - il faut constater un assez bon comportement de l'emploi surtout si l'on tient compte de l'évolution des autres secteurs économiques.

Entre 1980 et 1984 la progression pour les entreprises hors G.E.N. est de + 3 % (en 1985 les chiffres ont dû se tasser pour retrouver leur niveau de 1983 mais la tendance est encore satisfaisante). La progression est surtout due au transport routier qui enregistre une augmentation de + 5 %. Si l'on examine certains ratios de gestion on constate notamment que ce sont les secteurs qui ont le meilleur ratio

recette par effectifs
frais de personnel

qui connaissent la plus grande progression d'emploi : respectivement 3,18 pour l'air et 3,09 pour le transport routier de marchandises (T.R.M.). A l'inverse le transport maritime et les auxiliaires de transport terrestre (respectivement 1,70 et 2,11) moins bien placés voient leurs effectifs évoluer de façon moins favorable ou même régresser pour les auxiliaires de transport terrestre.

L'étude par mode fait aussi apparaître certains mouvements de restructuration et notamment une concentration des entreprises dans le T.R.M. qui correspond à la recherche d'une plus grande rationalisation dans ce secteur puisqu'il y a aussi un rapprochement des investissements et recettes par salarié selon la taille des entreprises.

Dans le secteur maritime le nombre d'entreprises est resté stable et les difficultés semblent les affecter de façon assez identique.

Un mouvement de concentration des entreprises peut aussi se constater dans le secteur aérien où l'augmentation des recettes par salarié est également significative (sauf pour les entreprises de moins de 10 salariés).

Chez les auxiliaires la tendance de l'emploi est nettement à la baisse tandis que le nombre d'entreprises augmente. La progression des recettes des auxiliaires de transport terrestre (+ 27 % de 1978 à 1983) est notoirement inférieure à celle du T.R.M. (+90 % sur la même période).

Il faut aussi constater la bonne tenue du transport routier de voyageurs (sauf en non urbain en 1984).

Dans les G.E.N. les effectifs sont restés globalement assez stables. Cependant la répartition interne s'est modifiée puisque la S.N.C.F. perd 6 000 emplois et cela en dépit d'embauchages importants en 1982 et 1983. Pour cette entreprise il y a dégradation de la plupart des ratios de gestion, la baisse la plus importante concernant le taux d'autofinancement, alors que le taux d'investissement régresse légèrement. Il n'y a donc pas de d'effet mécaniste entre la situation de l'entreprise et celle des effectifs puisque c'est en 1982 et 1983, époque où la situation est particulièrement mauvaise, que sont réalisés les embauchages les plus importants à la S.N.C.F.

A l'inverse on peut dire que la plupart des taux de gestion sont en amélioration pour Air France et expliquent la progression régulière de l'emploi.

Enfin la R.A.T.P. (qui voit ses effectifs augmenter avec un tassement en 1985) est dans une situation financière un peu comparable à celle de la S.N.C.F.

De son côté Air Inter progresse et la C.G.M. perd régulièrement des emplois.

En conclusion, sauf pour certaines G.E.N. (S.N.C.F. et R.A.T.P.) il y a bien certains liens immédiats entre la situation financière des entreprises et l'évolution des effectifs, celles qui se portent le mieux connaissent la meilleure situation d'emploi et si les tendances devaient se prolonger - ce qui n'est plus impossible compte tenu de l'environnement actuel - il faudrait prévoir une meilleure situation pour le T.R.M. et l'aérien tandis que les auxiliaires, les services annexes, le transport routier de voyageurs pourraient se tasser, enfin les baisses les plus importantes pourraient affecter le maritime, la voie d'eau mais aussi la S.N.C.F. qui avec du retard voit la dégradation de sa situation financière se traduire en terme de nombre de salariés.

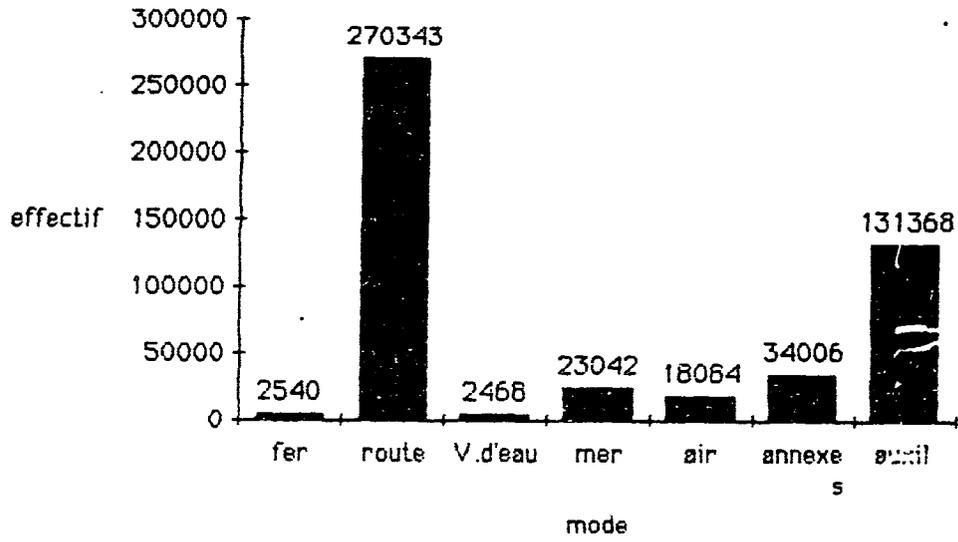
EVOLUTION COMPAREE DE L'EMPLOI ET DE LA SITUATION DES ENTREPRISES ENTRE 1980 et 1984

1-évolution annuelle de l'emploi pour l'ensemble de la branche transport (sf GEN)

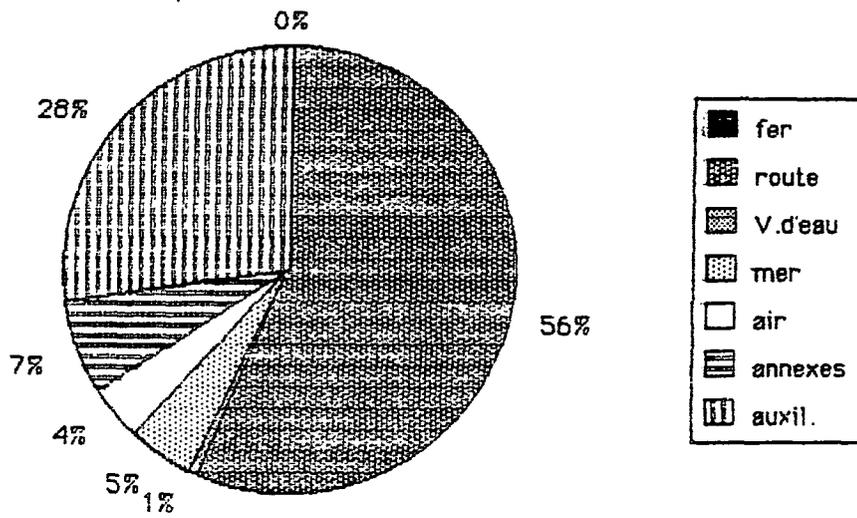
Pour chaque année l'évolution de l'emploi peut être constatée à travers les chiffres de chaque secteur et la part que représente chacun de ces secteurs dans l'ensemble de la branche. En effet sur les 5 ans étudiés la part relative de chaque secteur semble peu évoluer c'est pourquoi il a paru opportun d'examiner de manière plus fine l'évolution annuelle de chaque secteur afin de mieux cerner les grandes tendances.

Le poids de la route et des auxiliaires est bien entendu prépondérant, il faut cependant observer que ces chiffres ne tiennent pas compte des GEN puisque les sources proviennent de l'UNEDIC. Il n'était pas inutile d'examiner de façon séparée le secteur privé et les GEN dans la mesure où les fluctuations des GEN peuvent découler de causes assez externes à l'entreprise.

80 sf GEN

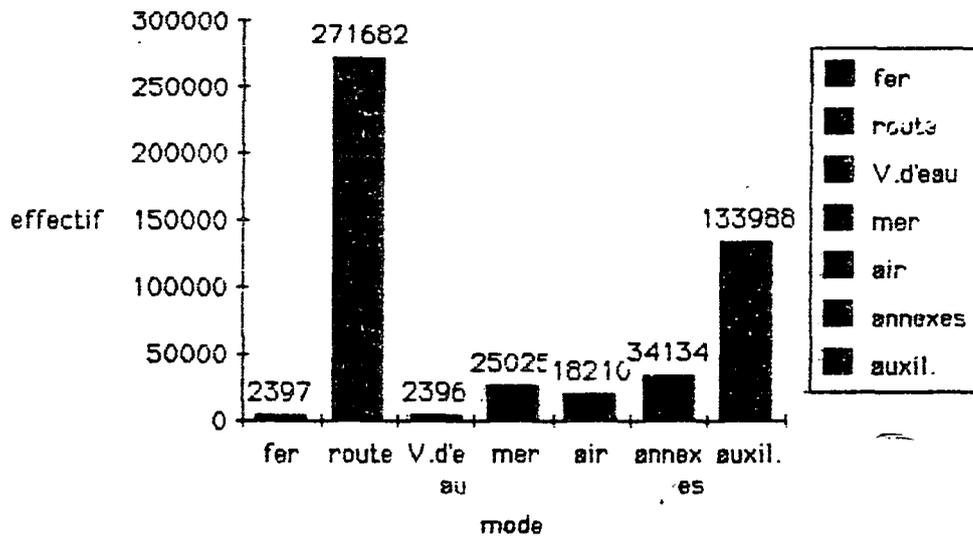


80 sf GEN

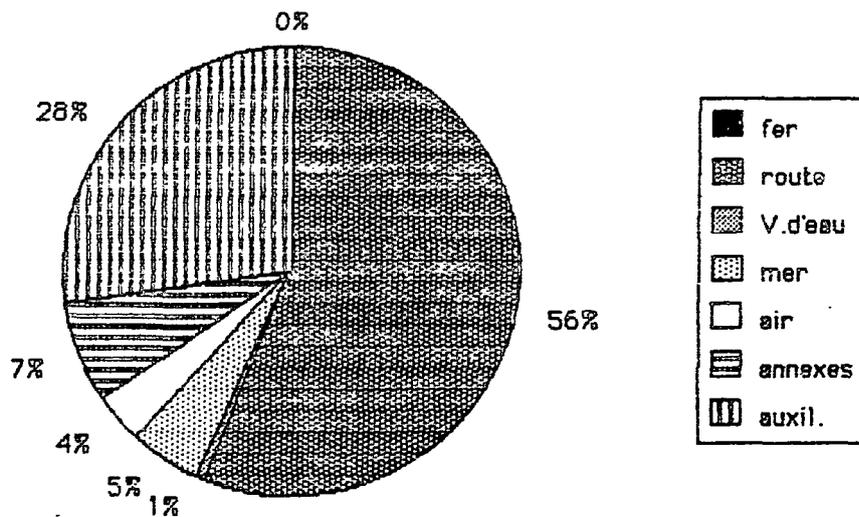


En 81 il faut surtout observer une légère progression de la route et une hausse des auxiliaires.

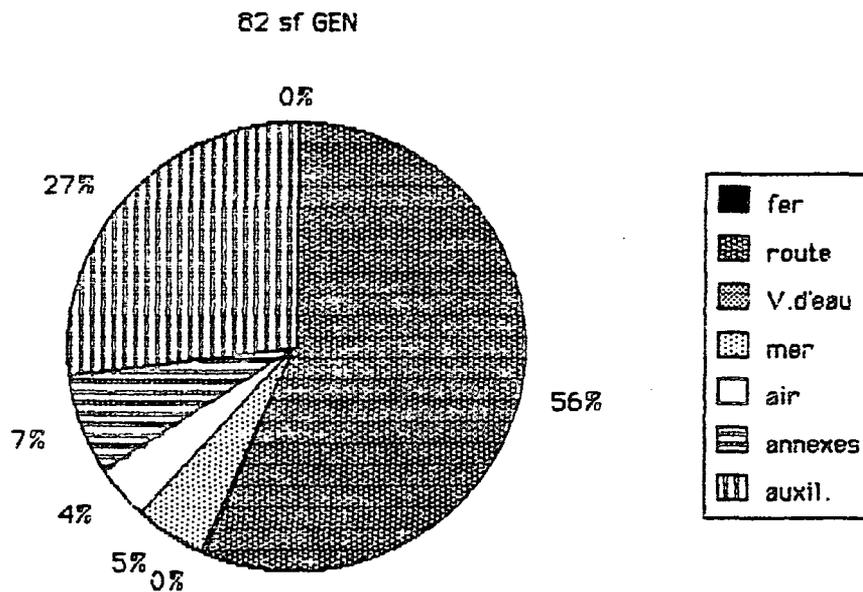
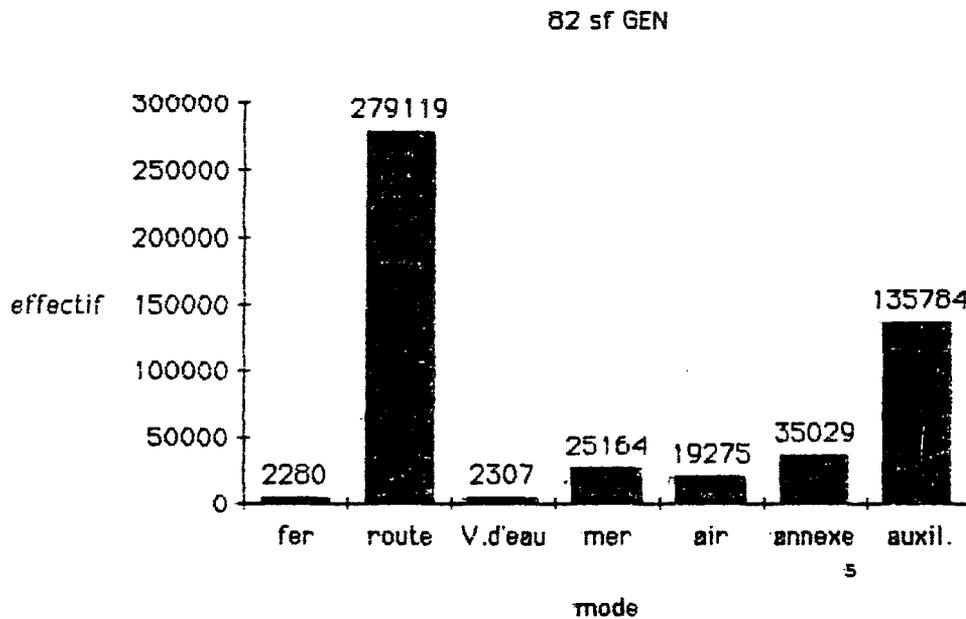
81 sf GEN.



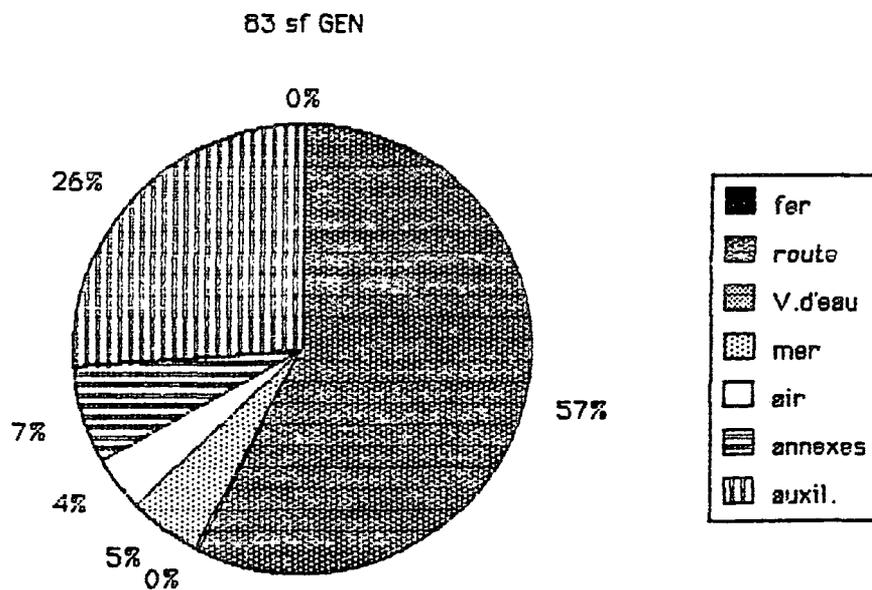
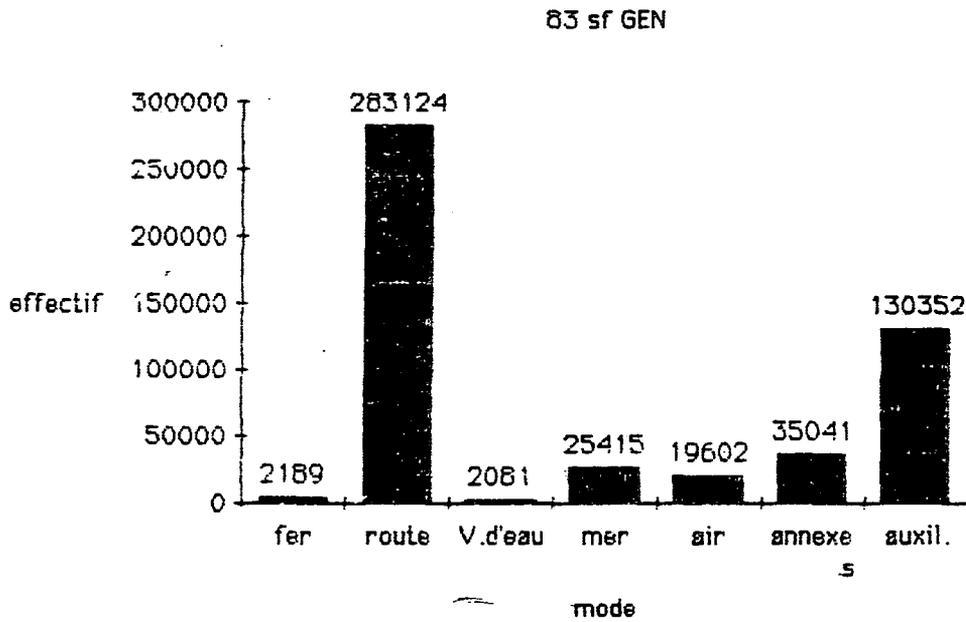
81 sf GEN



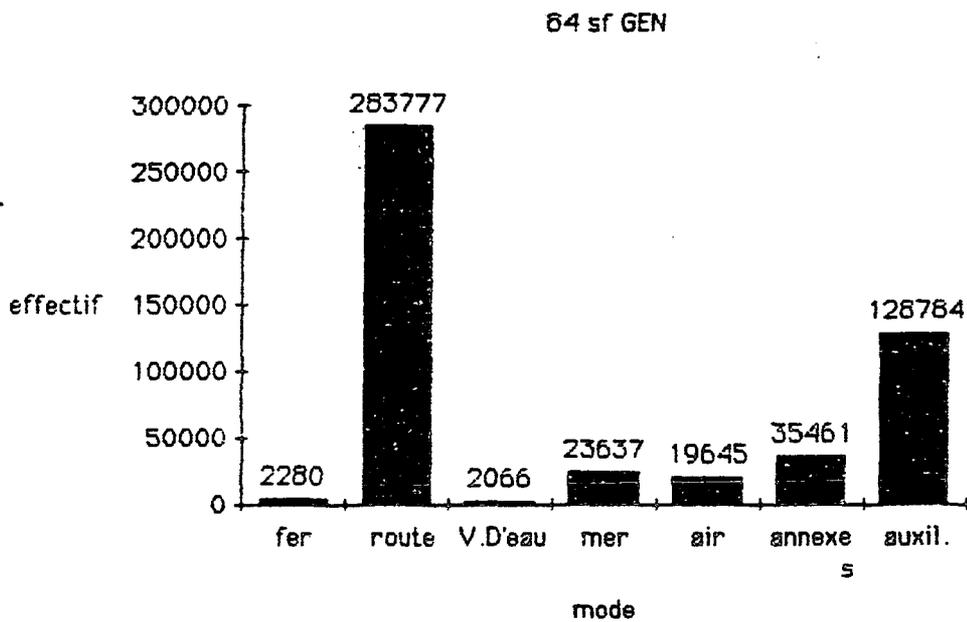
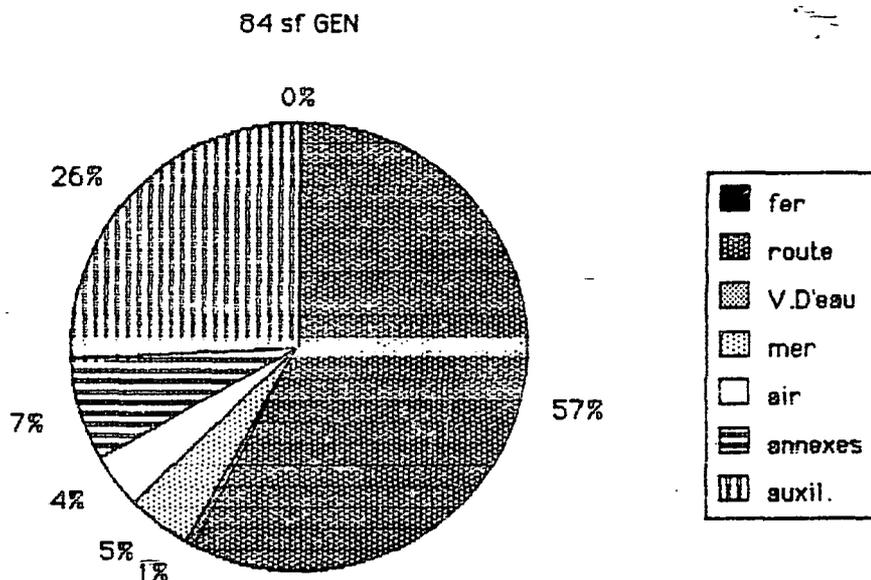
en 82 La route fait un bond important, les auxiliaires connaissent leur point culminant, les aériens et les services annexes progressent également de façon non négligeable.



En 83 la route connaît encore une progression importante tandis que les secteurs aériens, maritimes et celui des services annexes stagnent, les auxiliaires enregistrent une baisse assez importante.



En 84 il faut observer une certaine stabilité sauf pour le maritime et les auxiliaires.



examen des écarts sur la période 80-84

Sur cette période les écarts sont les suivants:

route	+13434	+5%
fer(sf sncf)	-260	-12%
voie d'eau	-402	-16%
mer	+595	+2,5%
air	+1518	+8%
annexes	-1455	-4%
auxil.	-2584	-2%
total	+13799	+3%

Très schématiquement on peut donc convenir que la progression essentielle est due à la route tandis que les autres mouvements s'annulent; parmi ces derniers la baisse de l'activité de transport par voie d'eau ne fait pas de doute par contre la baisse des services annexes et surtout des auxiliaires pourrait provenir d'un transfert vers le secteur actuellement repéré "route" comme activité principale mais dont la palette de prestations s'élargit dans le domaine de la logistique.

Au total le secteur observé se porte relativement bien surtout comparé à l'évolution de l'ensemble des autres activités économiques.

En 85 les chiffres de l'UNEDIC ne sont pas encore disponibles toutefois les effectifs devraient se tasser pour retrouver environ leur niveau de 83 ce qui soutient encore la comparaison avec les autres secteurs ; au total la branche transport constitue une branche relativement active et apporte donc une contribution assez positive à l'emploi. Pour le secteur observé l'évolution peut provenir à la fois d'une amélioration des conditions de travail (toujours difficilement quantifiables compte-tenu de l'insuffisance -ou de l'inexistence- d'outils statistiques) et de celle de la situation des entreprises.

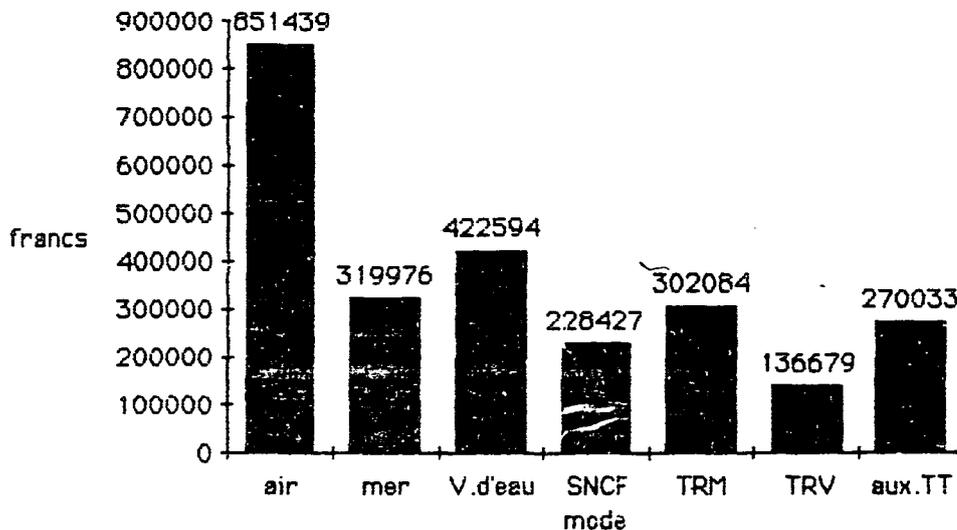
2 - comparaison de quelques ratios de gestion

Afin de procéder à un premier essai de comparaison plusieurs ratios sont utilisés (source EAE 1983):

- les recettes par effectifs
- les frais de personnel par effectifs
- les investissements par effectifs
- les recettes par effectifs sur les frais de personnel

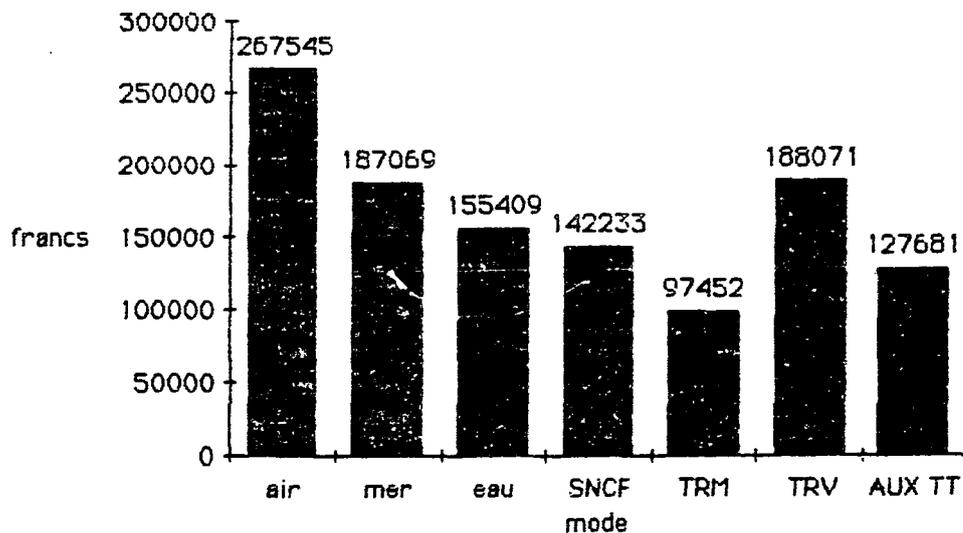
Bien entendu les différentes activités ne sauraient être comparées de façon simpliste compte tenu de leur hétérogénéité cela permet toutefois de donner des ordres de grandeur sur ce qui différencie chaque secteur.

recettes/effectifs



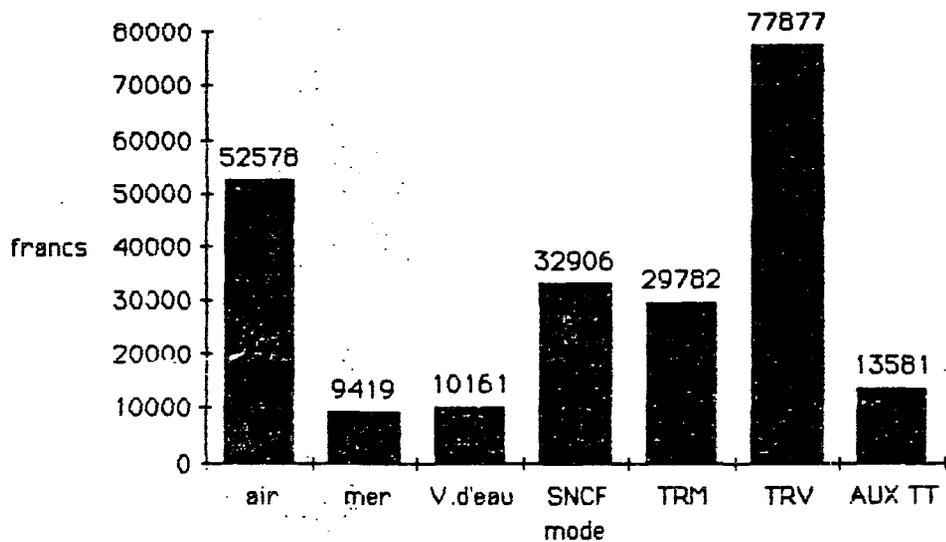
Le secteur aérien procure évidemment les recettes les plus élevées par salarié ce qui peut facilement se comprendre compte tenu des très fortes valeurs ajoutées de cette activité, la différence est particulièrement importante avec les autres secteurs; il faut aussi noter le rapport important de la voie d'eau qui peut s'expliquer par le fait que les chiffres étudiés portent sur les entreprises de plus de 6 salariés soit 1673 au lieu de 2066 ; si l'on prend en compte la totalité des effectifs (donc en intégrant les artisans qui travaillent seuls) le rapport serait notoirement plus faible. Ensuite pour des activités comparables en transport terrestre le transport routier de marchandises occupe la première place.

frais pers./effectif



En tenant compte de recettes les frais de personnel de la mer, du TRV et du fer paraissent plus importants que ceux des autres secteurs.

investissement/effect.



En ce qui concerne les investissements la mer et la voie d'eau sont très bas ce qui peut s'expliquer par le vieillissement des flottes ; les activités d'auxiliaires ne paraissent pas exiger d'investissements importants (mais cela pourrait aussi expliquer la tendance à la baisse des effectifs). Enfin le niveau constaté pour le TRV pourrait provenir de l'effort de renouvellement d'un parc qui avait beaucoup vieilli et qui avait d'ailleurs justifié la mise en place d'un dispositif de modernisation (DMA).

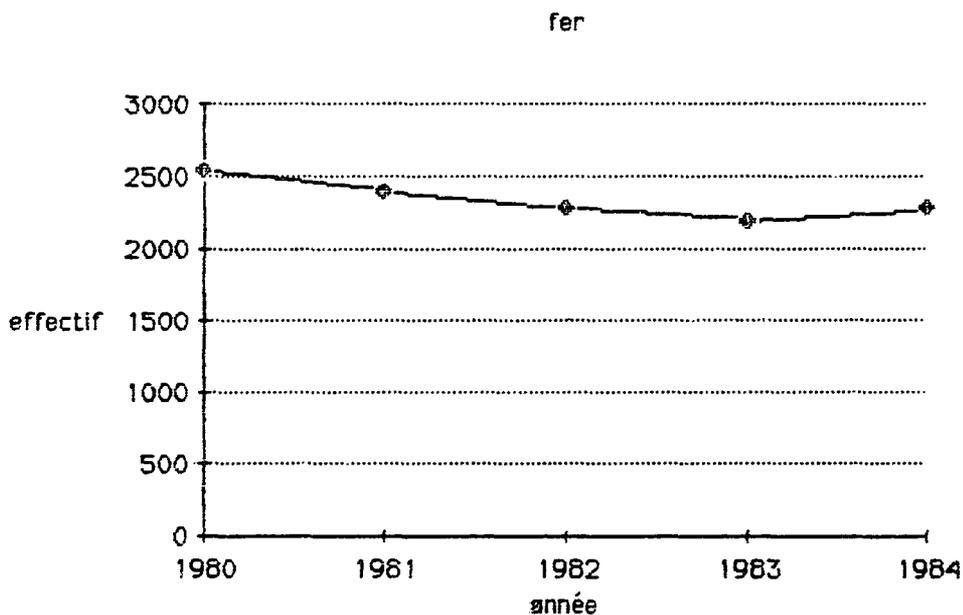
ratio recettes par effectifs sur frais de personnel

air	3,18
mer	1,70
V.eau	2,71
SNCF	1,60
TRM	3,09
TRV	0,70
aux.TT	2,11

En première analyse il faut noter que ce sont les secteurs qui ont le meilleur ratio recettes sur frais de personnel qui ont le plus progressé à savoir la route + 5% et l'aérien + 8% ; inversement la mer progresse peu + 2,5 et les auxiliaires diminuent - 4%. On peut aussi constater que ce sont les modes qui investissent le plus qui connaissent aussi la plus grande progression d'effectifs (la SNCF constitue un cas un peu à part compte tenu des modalités particulières de financement des investissements (voir ci-après)).

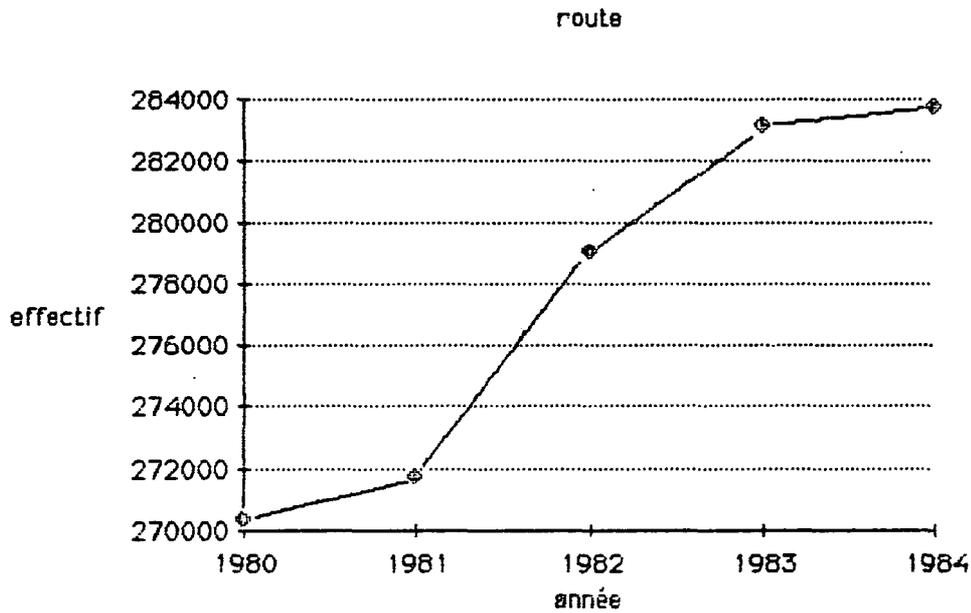
3-examen des évolutions par mode

fer



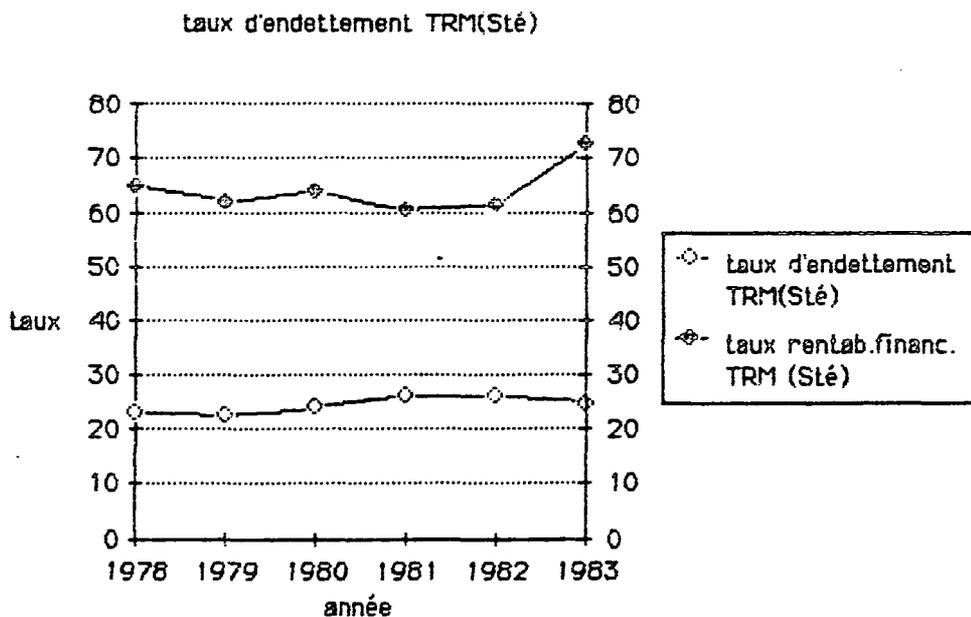
Malgré une légère remontée en 84 la tendance générale est à la baisse ,d'autant que 80 était déjà nettement en diminution par rapport à 79,année où les effectifs étaient de 3350.Bien entendu les effectifs SNCF ne sont pas compris dans ces chiffres (voir ci-après S GEN).

route : évolution de l'emploi

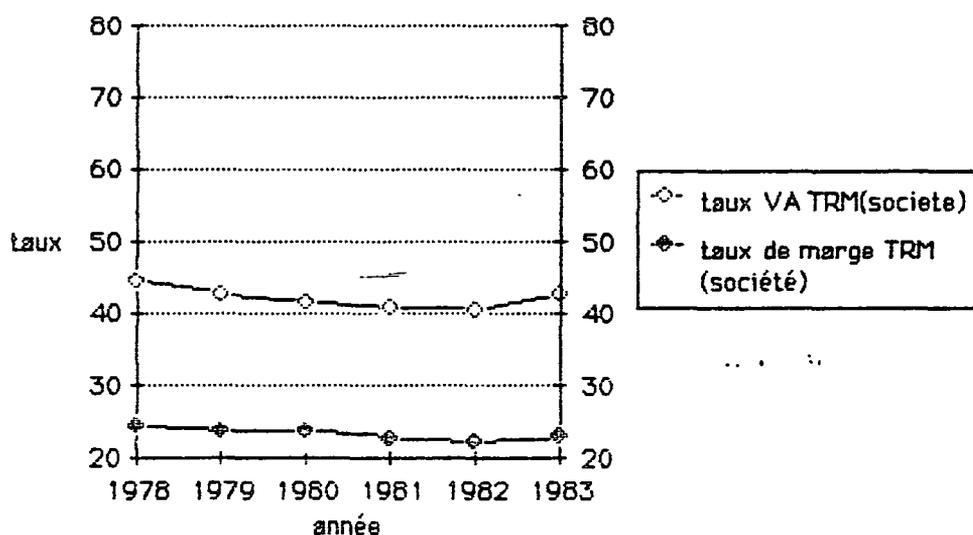


Pour la route la croissance est particulièrement importante et assez régulière malgré le tassement de 84, comme on pourra le constater dans une analyse plus détaillée figurant ci-après cette hausse affecte la plupart des activités de la route avec une progression plus esnsible pour le TRM et en particulier la zone courte.

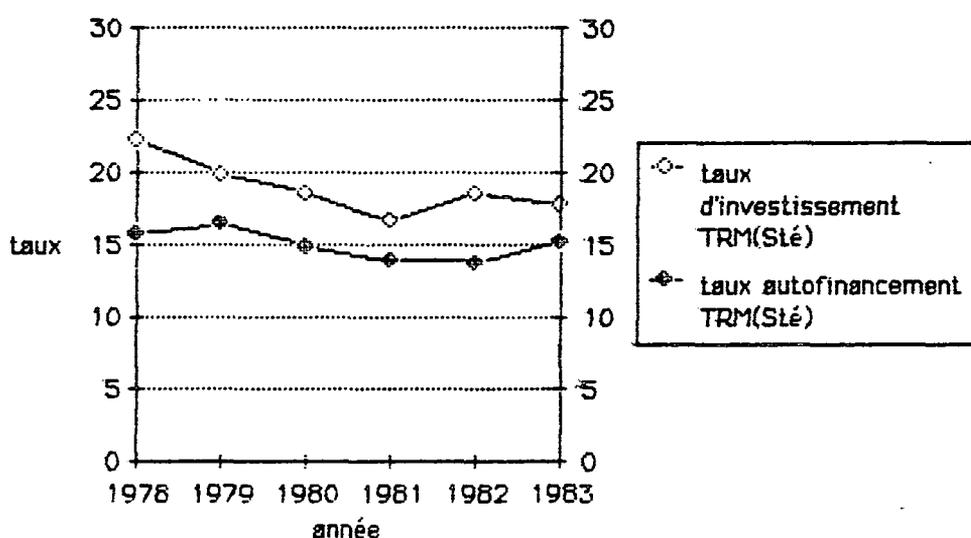
route : évolution de la situation des entreprises



taux VA TRM(societe)



taux d'investissement TRM(Sté)



Globalement les différents taux évoluent assez peu sur les 5 ans observés, le plus gros écart concerne la rentabilité financière qui gagne près de 8 points ; En dépit d'un contexte apparemment peu favorable le secteur du TRM se porte donc relativement bien surtout comparé aux autres secteurs économiques. Les chiffres ne traitent que des sociétés et les entreprises individuelles ne sont pas concernées par ces tableaux, il y a aussi une certaine stabilité des taux pour ce type d'entreprise.

Les effectifs du TRM qui étaient de 155794 en 1980 sont passés à 164560 +8766 soit +5,62%.

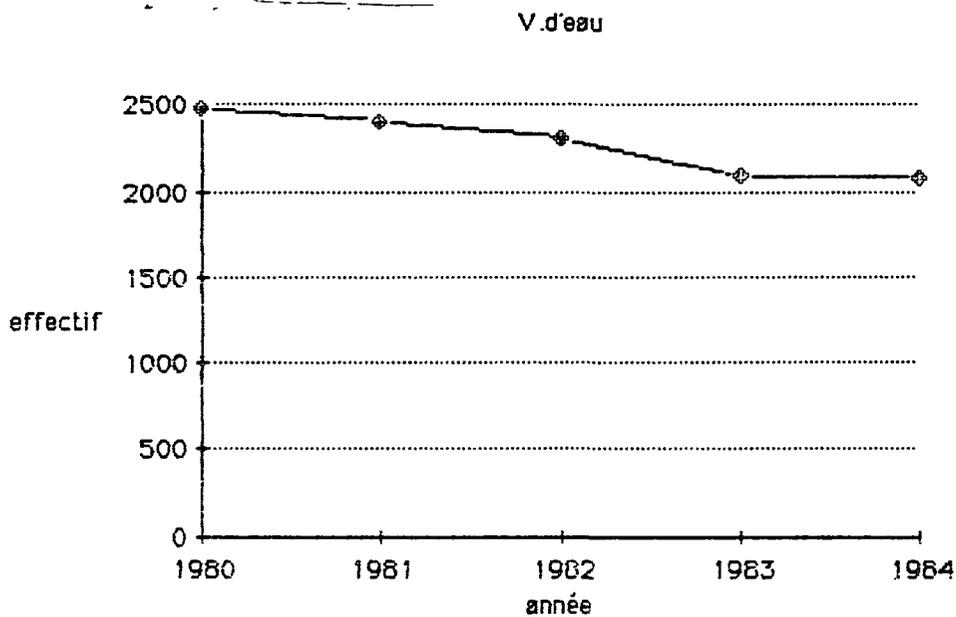
Le nombre d'entreprise de son coté a évolué de la façon suivante:

	1978	1983
moins de 10 salariés	23609	23508
10 à 49	3445	3671
=ou + de 50	457	491
total	27511	27670

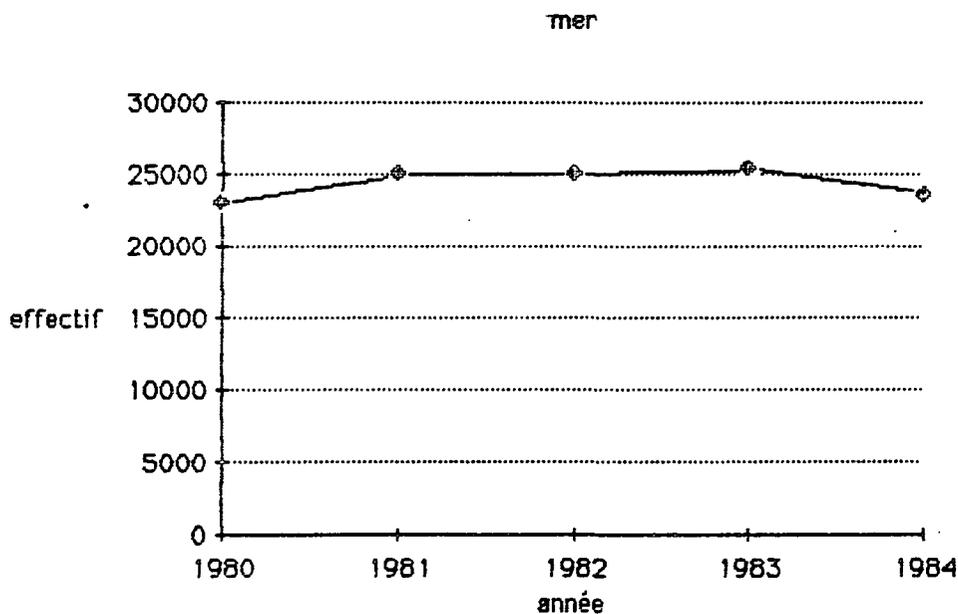
Parallèlement à une augmentation des effectifs une tendance à la concentration des entreprises peut être observée, ce qui peut témoigner d'une certaine rationalisation et de la recherche d'une plus grande compétitivité. Si l'on examine les recettes par personne en (1000) francs constants de 83 l'évolution est la suivante:

	1978	1983
moins de 10 salariés	163,2	309
10 à 49	171,7	313,9
=ou + de 50	150,5	282,8
total	159,6	302,1

les recettes par taille d'entreprise sont assez peu éloignées, les rapprochements sont encore plus spectaculaires pour les investissements ainsi en 83 les investissements sont autour de 30000F pour toutes les tailles d'entreprise. Ce rapprochement pourrait témoigner d'un certain alignement vers le haut des différents critères de gestion et pourrait donc expliquer la relative bonne santé du secteur toujours en comparaison avec les activités voisines et -bien entendu- en tenant compte de l'environnement.

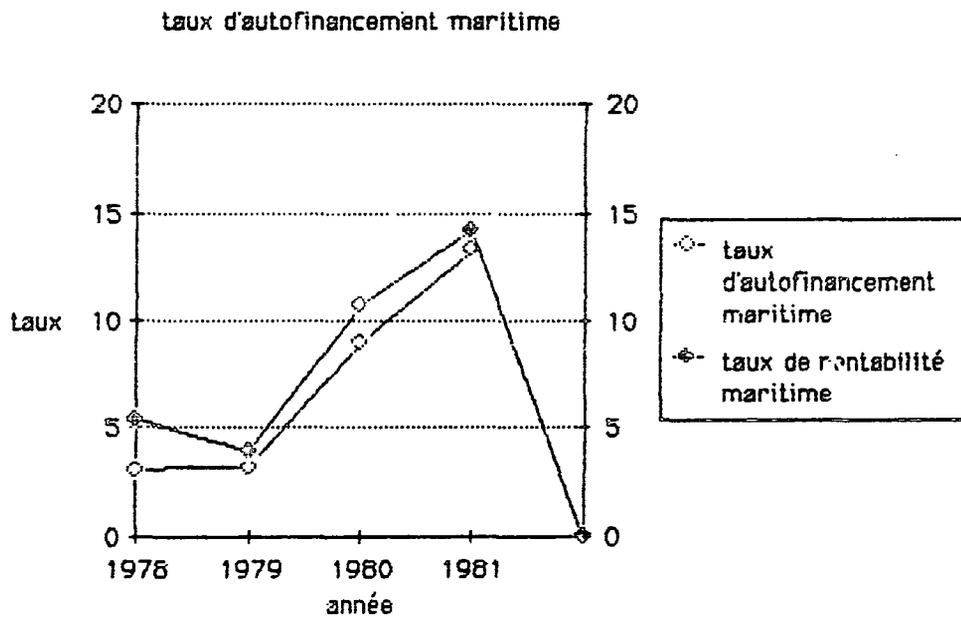
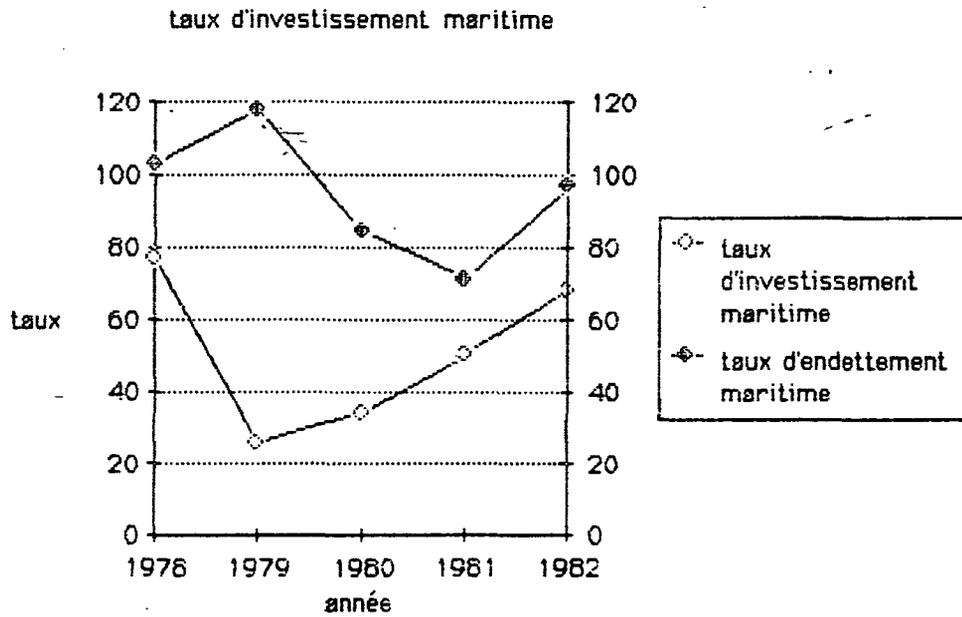
voie d'eau:évolution des effectifs

la réduction des effectifs paraît inexorable malgré un tassement en 84 cette réduction découle pour une grande part de l'évolution structurelle des échanges et des difficultés du secteur à s'adapter.

mer:évolution des effectifs

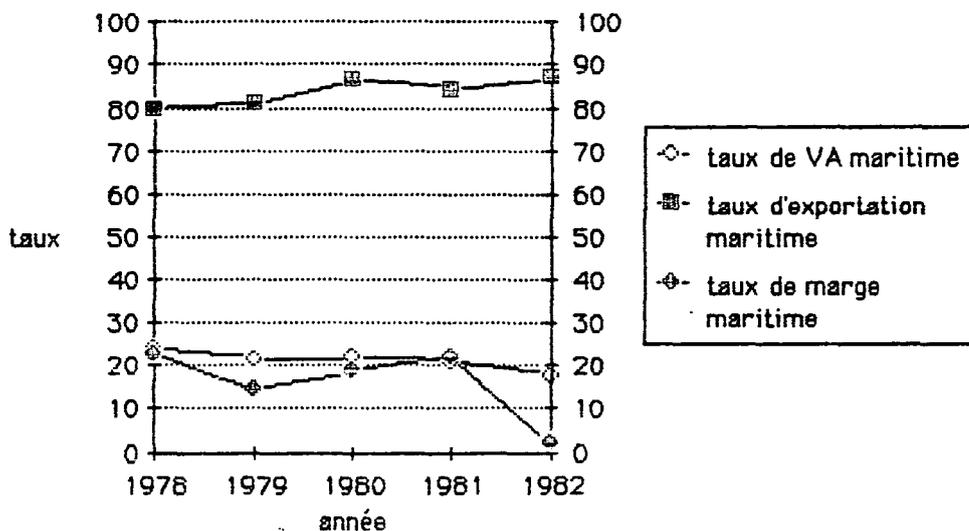
L'apparente reprise en 80 ne doit pas faire illusion puisqu'en 79 les effectifs étaient à 26608, il y a donc une lente érosion des effectifs essentiellement liée à la situation du pavillon français comparée à celle d'autres pavillons et notamment aux pavillons dits de complaisance où les coûts sociaux sont particulièrement bas.

mer: évolution de la situation des entreprises:



nota: le chiffre d'autofinancement en 1982 est de _ 3

taux de VA maritime



Globalement sur l'ensemble de la période il y a dégradation de l'ensemble des paramètres, ce qui traduit bien la situation difficile du transport maritime. Le chiffre d'affaires progresse très peu et en francs constants il régresse même certaines années. Le taux de valeur ajoutée se dégrade notamment du fait du poids des consommations intermédiaires; comme par ailleurs le poste salaire augmente en dépit de la réduction des effectifs les résultats ne peuvent être satisfaisants pour les entreprises dont le nombre évolue comme suit:

	1978	1983
pétrole	16	20
autres	65	65
nav.cotière	106	106

Le nombre d'entreprise est assez stable et il a même progressé pour le pétrole, cela signifie donc que les difficultés affectent à peu près toutes les entreprises de la même manière; de leur côté les effectifs moyens évoluent de la façon suivante par catégorie d'activité:

	1978	1983
pétrole	334	196
autres	337	288
nav.cotière	32	38
total	265	223

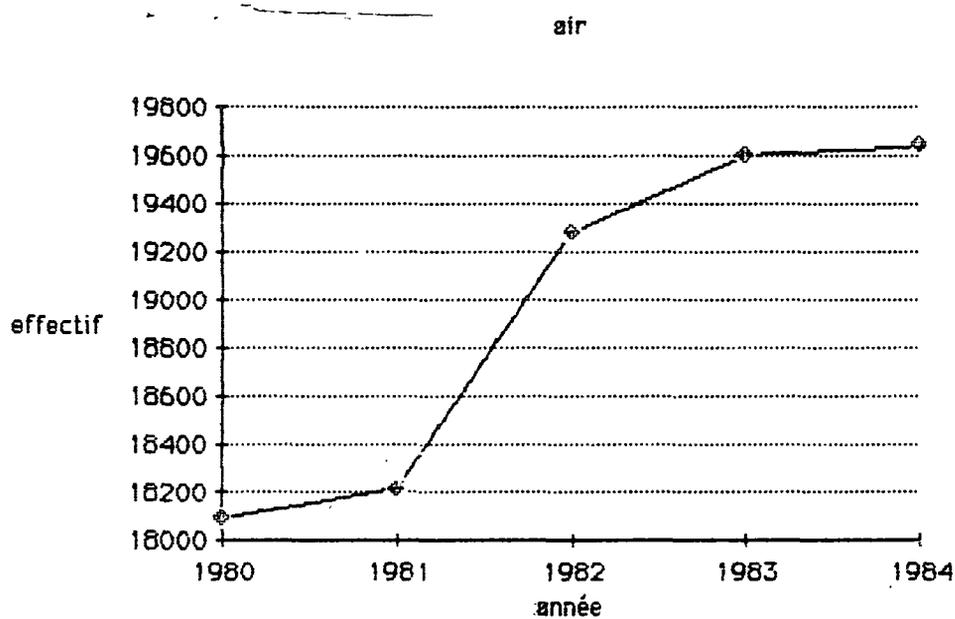
Ces chiffres ne doivent pas être interprétés hâtivement puisque le nombre d'entreprises de pétrole a augmenté, si l'on examine l'évolution sur l'ensemble des effectifs les transports non pétroliers perdent 1714 emplois sur la période soit -8% et le pétrole 237 emplois soit -5%.

Il est également intéressant de comparer cela à l'évolution des recettes par personne en (1000)franc constants:

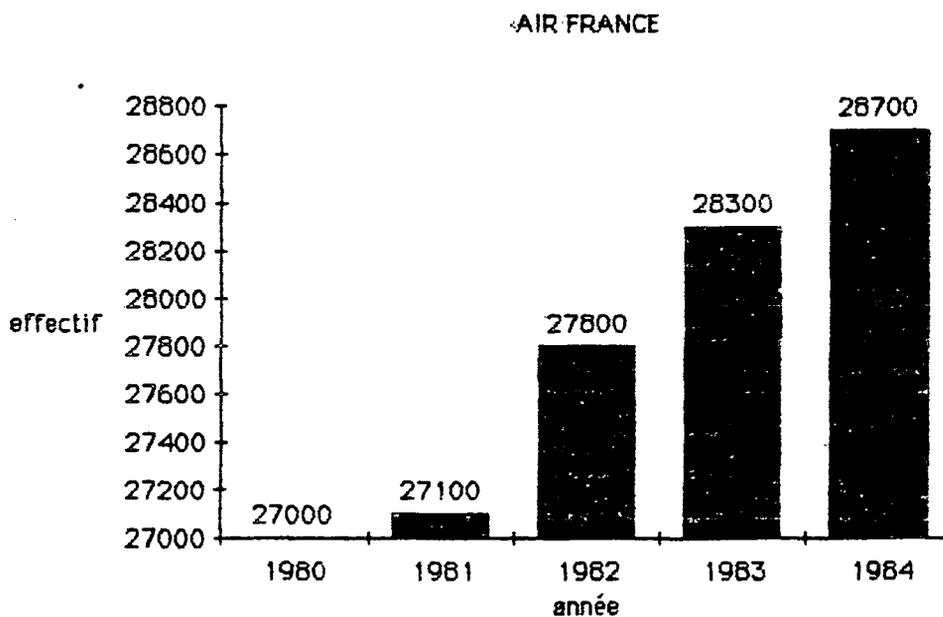
	1978	1983
pétrole	366	955
autres	751	893
nav.cotière	262	304
total	728	887

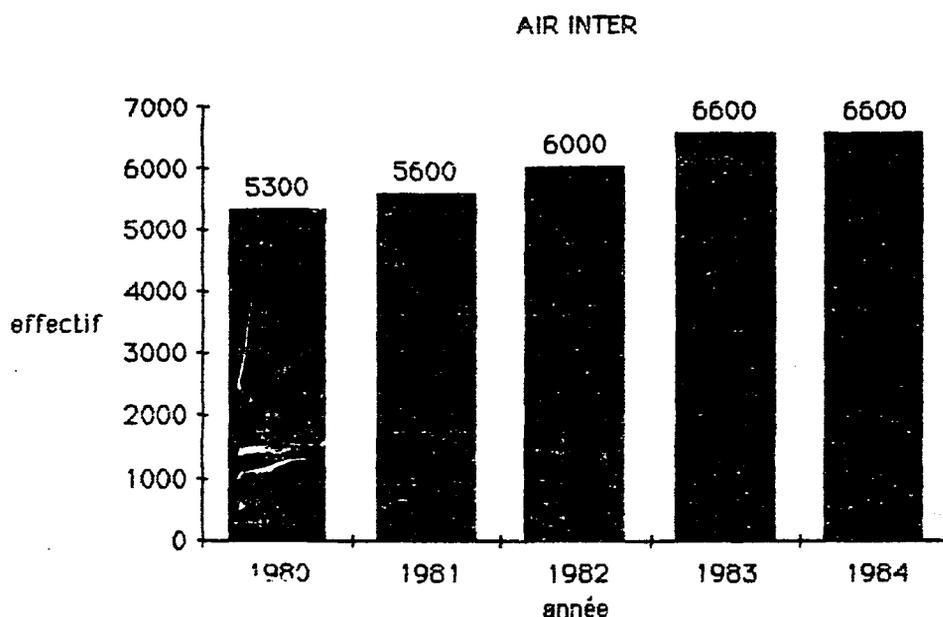
La hausse est évidemment très importante pour le transport des produits pétroliers, cette augmentation suit -dans une certaine mesure- l'évolution des prix du pétrole transporté (inversement la baisse actuelle pourrait bien entraîner une réduction du chiffre d'affaires, ce qui sera à vérifier le moment venu). En conclusion malgré la baisse des effectifs la situation des entreprises reste précaire et la tendance lourde peut laisser présager de nouvelles réductions. Il faut enfin noter que la baisse des effectifs a été plus importante chez les navigants (de l'ordre de 20%) que chez les sédentaires puisque l'ensemble des emplois diminue de l'ordre de 11%.

secteur aérien : évolution de l'emploi:



Sur les 5 ans la tendance générale est à la progression, il faut cependant observer que ces chiffres ne tiennent pas compte des GEN qui représentent environ 35000 emplois.





la progression est donc générale pour le secteur aérien en dépit d'un certain mouvement de concentration des entreprises hors grandes compagnies comme le démontre le tableau ci-après:

	1978	1983
—de 10 salariés	66	51
10 à 49	26	22
=ou+ de50	7	6
total	99	79
gdes compagnies	3	3
total secteur	102	82

Ce mouvement de concentration s'est accompagné d'une augmentation d'effectif moyen par entreprise ce qui témoigne d'une nette tendance vers une plus grande rationalité conjugué à un développement; l'effectif moyen par entreprise évolue comme suit:

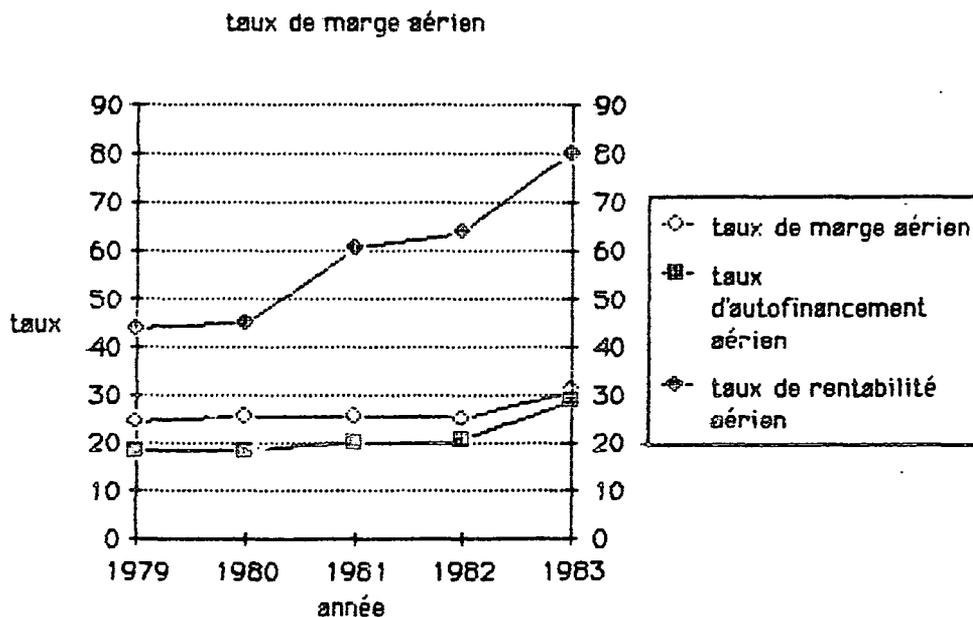
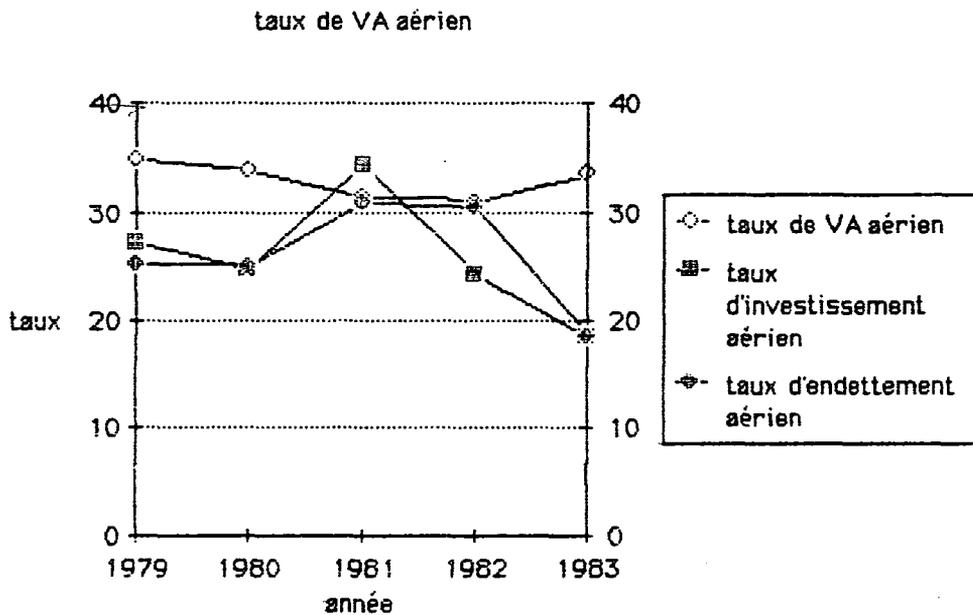
	21	
	1978	1983
_de 10 salariés	3	3
10 à 49	32	43
=ou+ de50	230	411
total	27	45
gdes compagnies	12773	13569

Sauf pour les très petites compagnies où il y a stabilité (et même régression en tenant compte de la diminution du nombre d'entreprises) l'évolution est bien en hausse pour l'ensemble du secteur. Cette évolution se conjugue d'ailleurs avec un accroissement de la recette par salarié en (1000)francs constants:

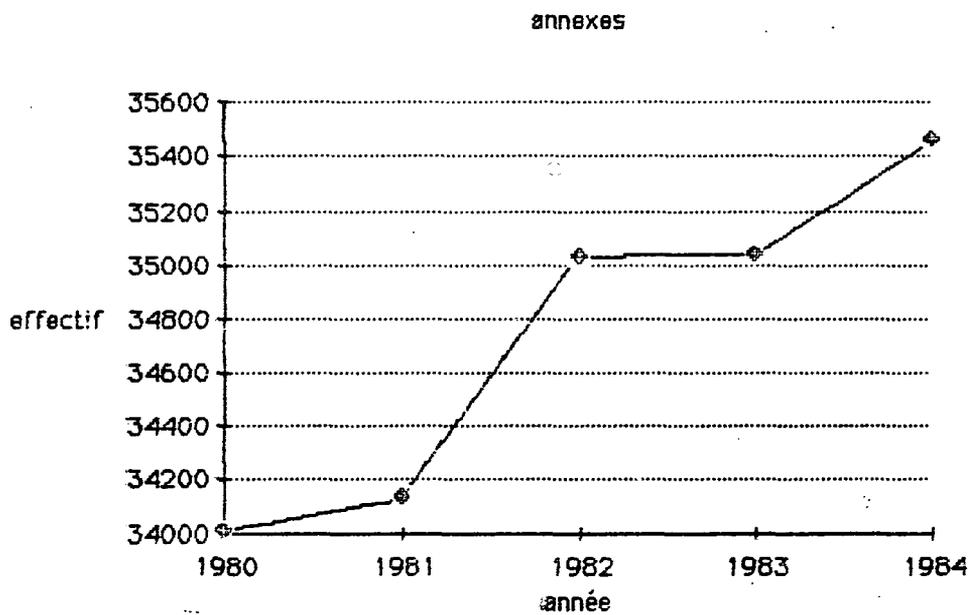
	1978	1983
_de 10 salariés	1040	712
10 à 49	1022	1485
=ou+ de50	781	846
total	876	1009
gdes compagnies	672	838
total secteur	685	851

Ce tableau explique la progression générale du secteur et la corrélation entre les recettes et l'évolution des effectifs; pour les très petites compagnies la diminution des recettes par personne a été amorcée en 1980 et s'est immédiatement traduite par une diminution du nombre d'entreprises et donc de l'emploi global dans cette tranche de sociétés.

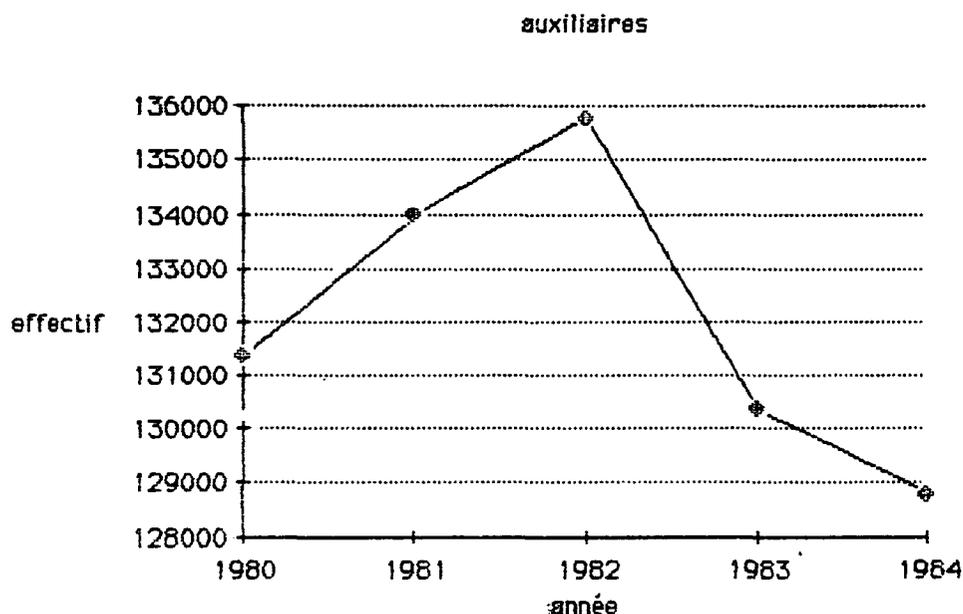
évolution de la situation des entreprises:



La plupart des taux sont particulièrement satisfaisants sauf le taux d'investissement qui est à la baisse en raison surtout de la diminution du taux d'investissement d'AIR-FRANCE; la conjonction de l'ensemble des éléments favorables explique facilement le développement des emplois dans ce secteur qui cumule à peu près tous les facteurs positifs.

services annexes : évolution de l'emploi

Après la stagnation 1983 ces services connaissent une nouvelle progression en 1985 ; sur l'ensemble de la période cette augmentation provient surtout des ouvrages à péage, des parkings et des entrepôts.

auxiliaires: situation de l'emploi

Depuis 79 à 82 la hausse a été continue ,en 82 la décroissance commence; sur l'ensemble de la période la baisse affecte l'ensemble des activités sauf le routage et les agences de voyage et dans une moindre mesure le fret aérien.

auxiliaires:évolution de la situation des entreprises

En l'absence d'éléments il est difficile d'examiner la totalité des activités d'auxiliaires ,il est toutefois possible à travers l'évolution des activités d'auxiliaires de transport terrestre de se faire une idée de la situation des entreprises ,en effet les effectifs d'auxiliaires de transport terrestre représentent environ la moitié du total.

nombre d'entreprises:

	1978	1983
moins de 10 salariés	456	572
10 à 49	316	363
=ou + de 50	181	169
total	953	1104

Alors que le nombre de salariés a nettement tendance se diminuer le nombre d'entreprises au contraire augmente ; ainsi les entreprises de moins de 10 salariés qui représentaient 48% du total en 79 passent à 52 % en 83, les entreprises de 10 à 49 restent stables à 33% et celles de plus de 50 et plus passent de 19 à 15%; il y a donc une atomisation des entreprises dont le nombre moyen des salariés passe de 65 à 53.

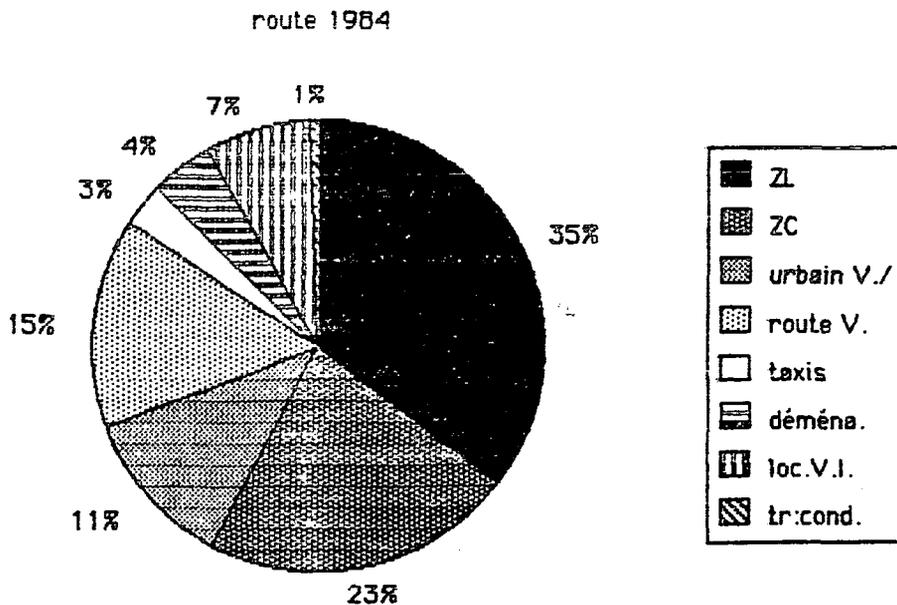
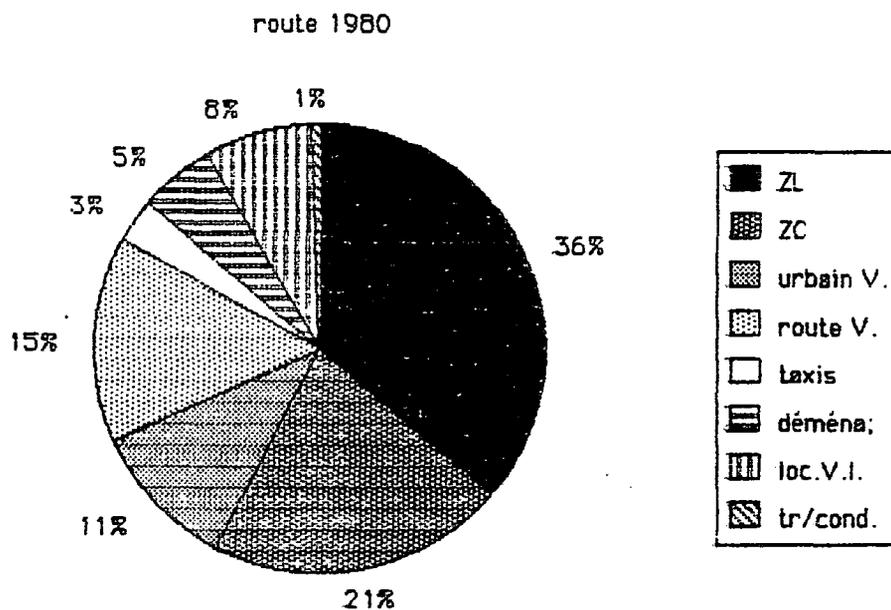
recettes par personne en (1000) francs constants:

	1978	1983
moins de 10 salariés	266	329
10 à 49	260	273
=ou + de 50	208	266
total	212	270

Curieusement le chiffre d'affaires par personne augmente davantage pour les grandes entreprises que pour les petites (+ 24% au lieu de + 28%), cependant le taux de marge est encore meilleur pour les petites sociétés en 1983 24,7% pour les _ de 10 salariés au lieu de 19,6 % pour les entreprises de 50 et plus.

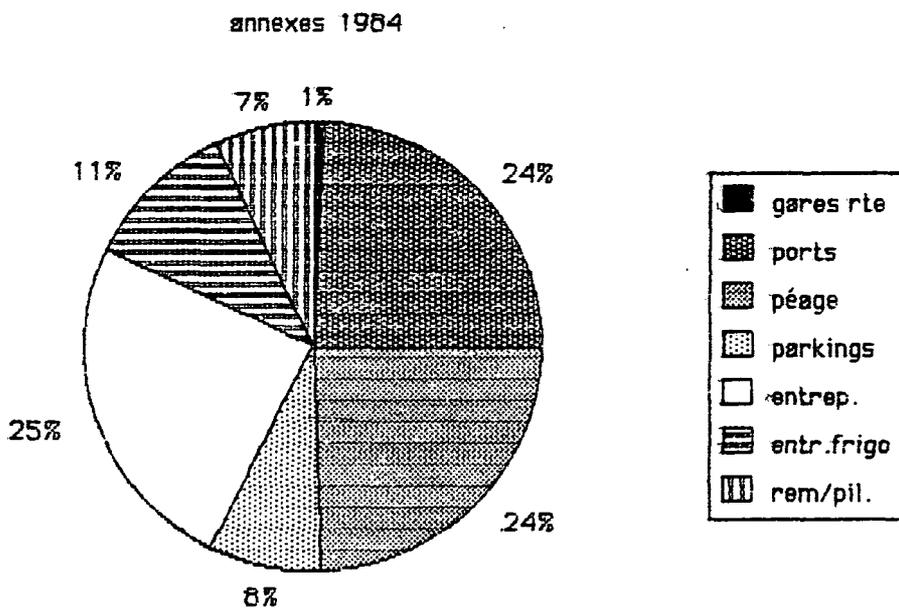
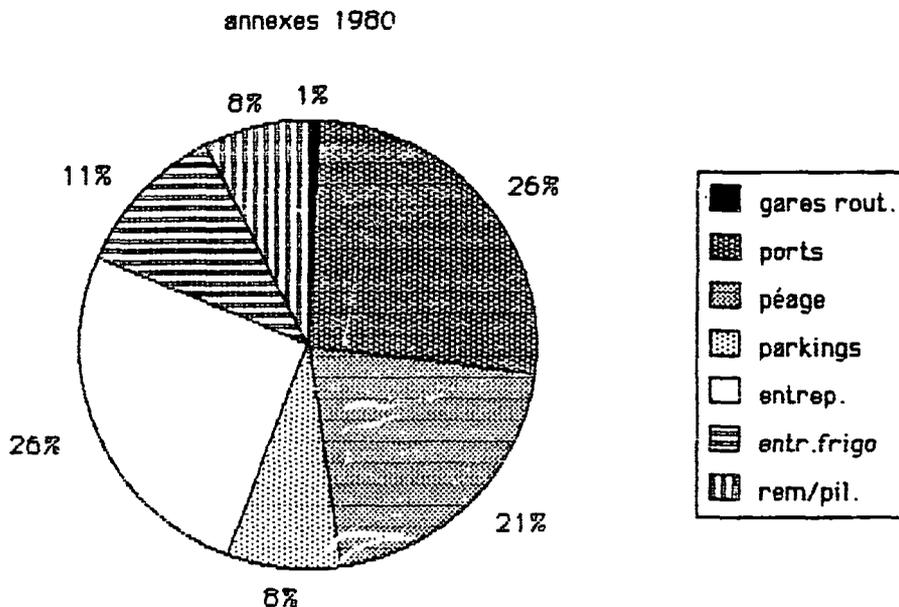
4-EVOLUTION DES ACTIVITES A L'INTERIEUR DE CHAQUE SECTEUR

route:



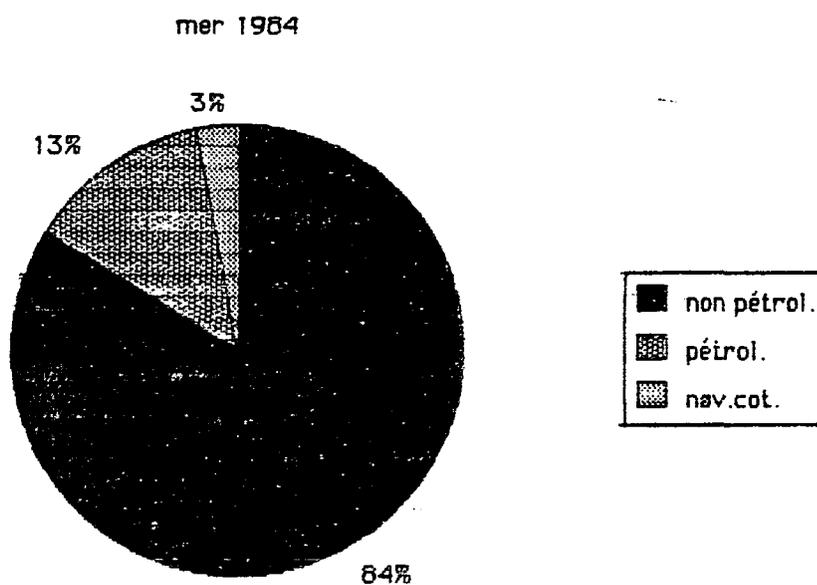
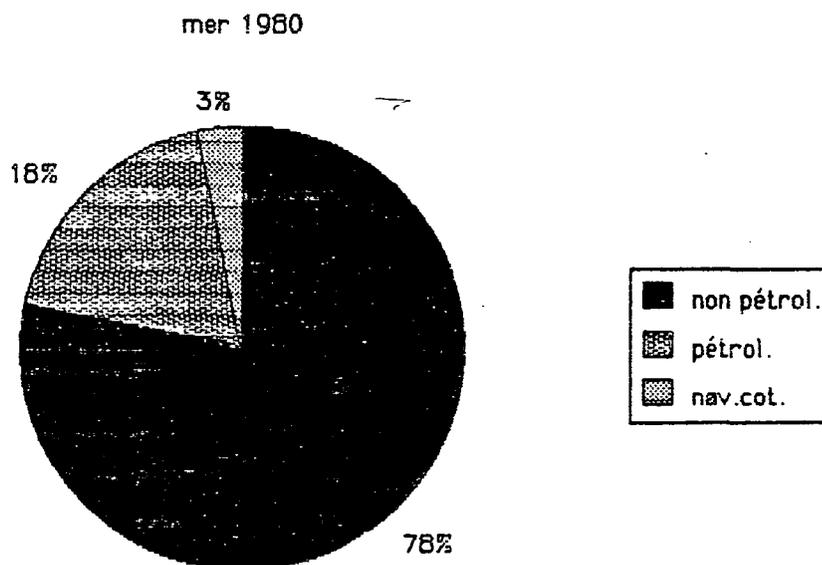
Compte tenu de la progression de la plupart des activités (sauf les taxis et les déménagements) l'examen des pourcentages ne donnent pas une vue très précise des évolutions dont les hausses les plus significatives concernent le TRM mais aussi le TRV (urbain et interurbain). Les taxis passent de 8699 en 79 à 7966 en 84 et le déménagement de 15397 à 13084; enfin la location de VI stagne de 20448 à 20631.

activités annexes



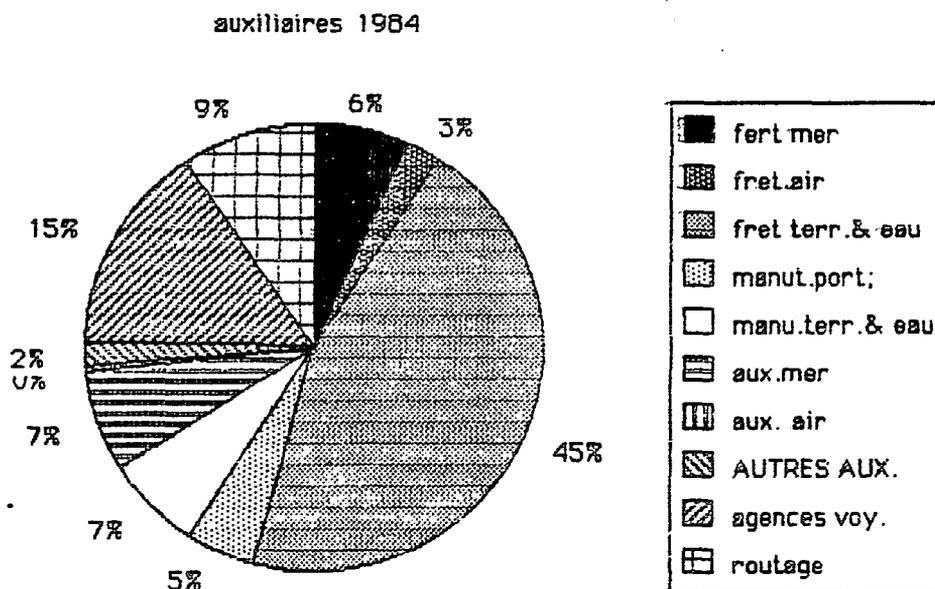
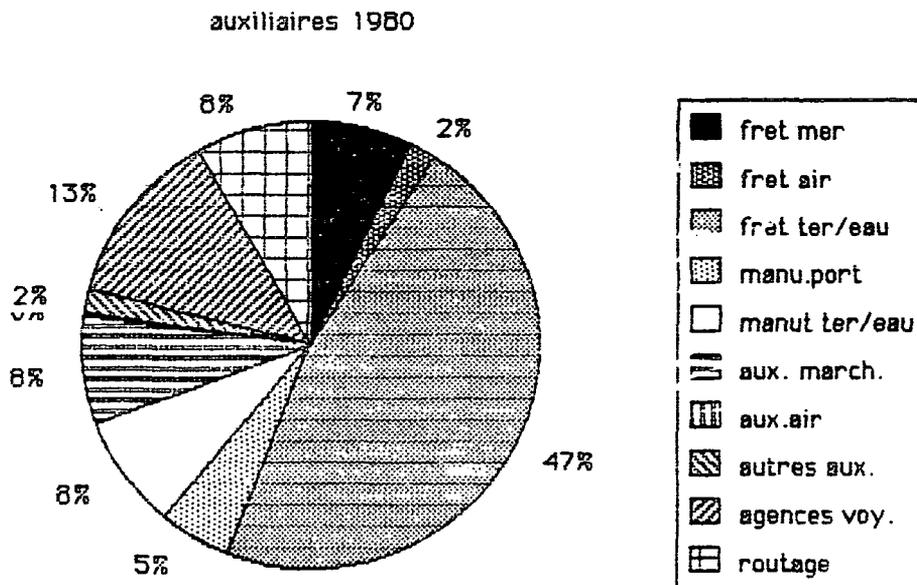
Les activités annexes progressent régulièrement du fait des ouvrages à péage, des parkings et des entrepôts.

secteur maritime



Le secteur maritime décroît à la fois dans le secteur pétrolier qui passe de 4365 salariés en 79 à 3068 en 1984 et pour le secteur non pétrolier qui passe de 21569 à 19855.

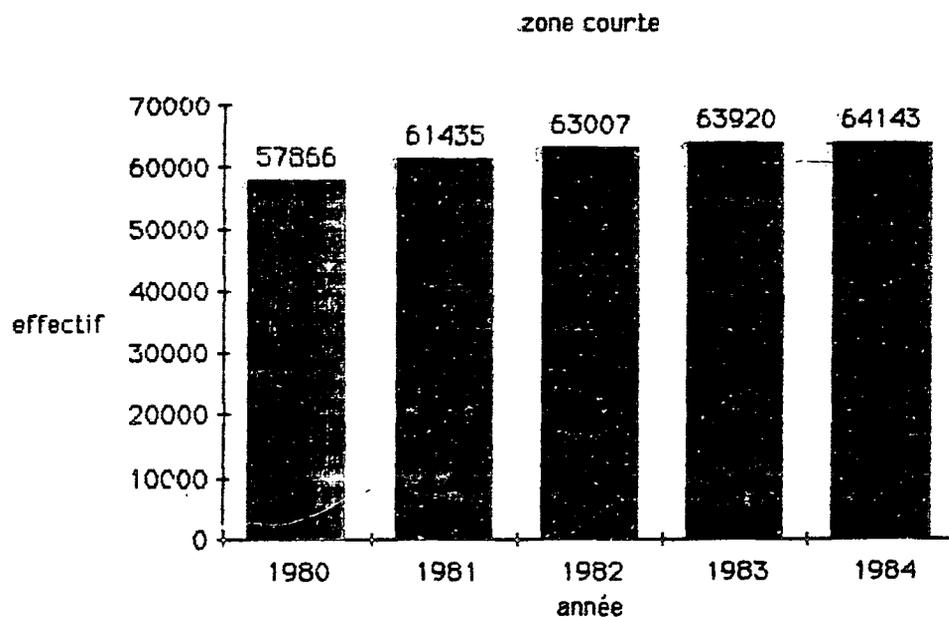
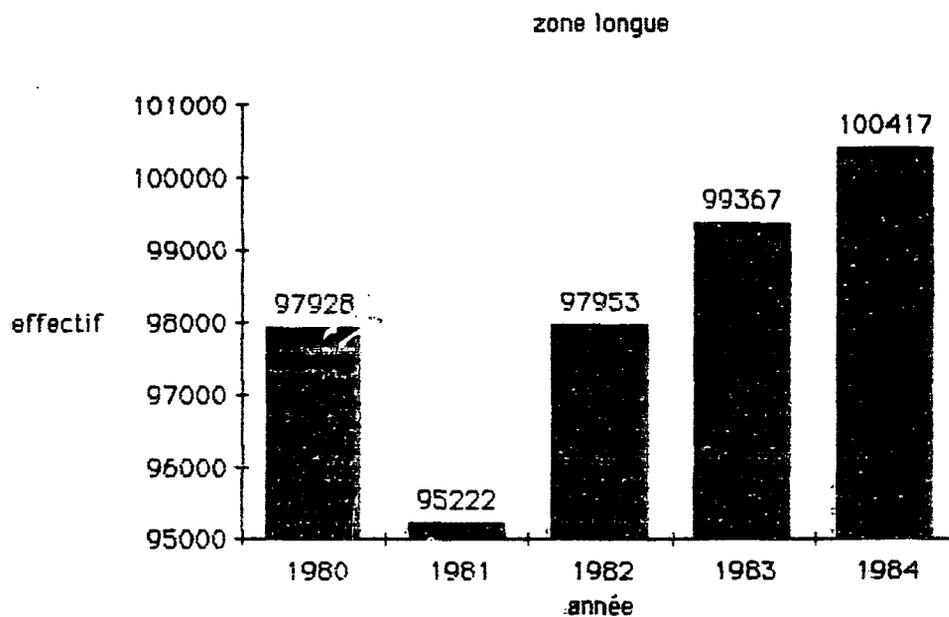
activités d'auxiliaires



La diminution est surtout sensible pour le fret terrestre et fluvial mais aussi pour le fret maritime, la manutention, les auxiliaires de transport maritime; au contraire les agences de voyage (qui passent de 16552 à 19250) et le routage (qui passe de 10367 à 12089) augmentent.

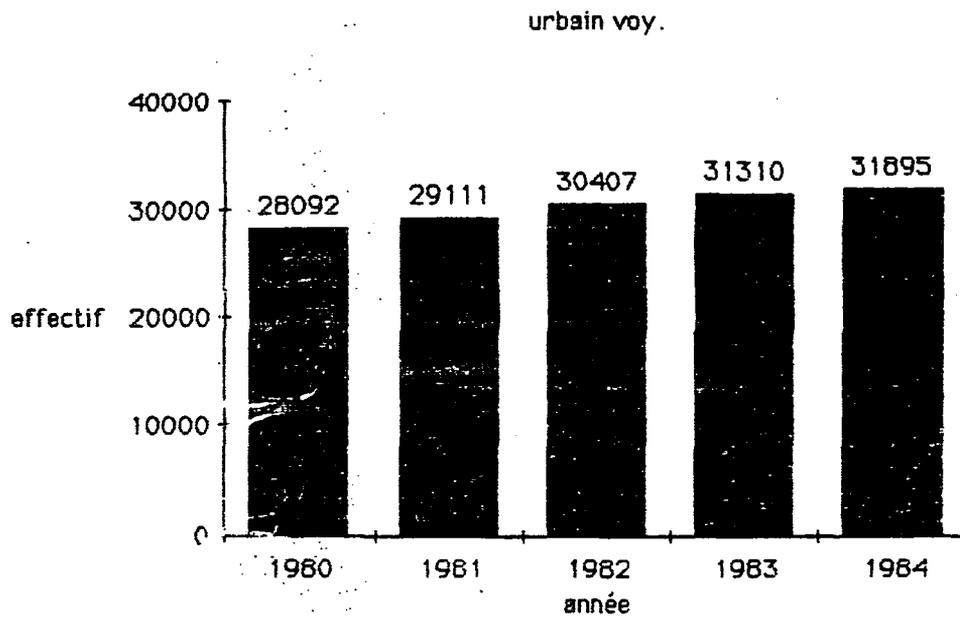
5-EVOLUTION ANNUELLE DE CHAQUE ACTIVITE

TRM



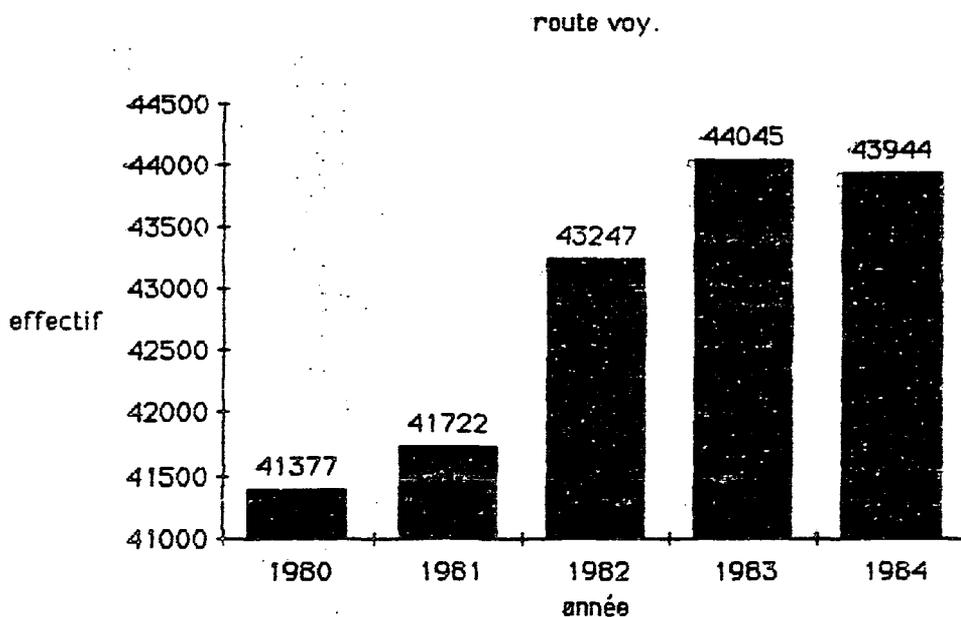
Sauf en 81 pour la zone longue la progression est régulière.

URBAIN



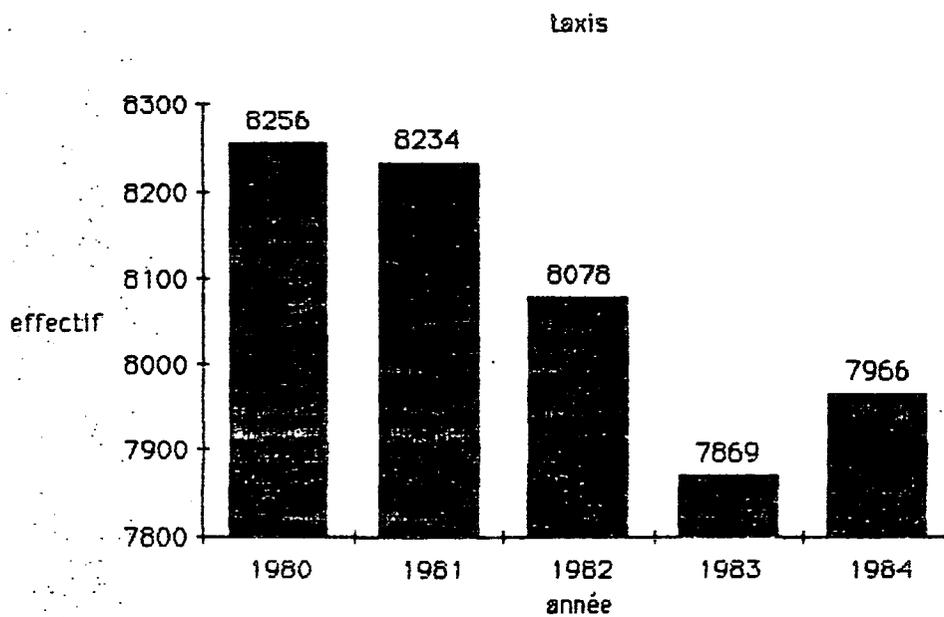
Pour l'urbain la croissance - par ailleurs particulièrement régulière sur l'ensemble de la période est de près de 1,4%.

route voyageurs



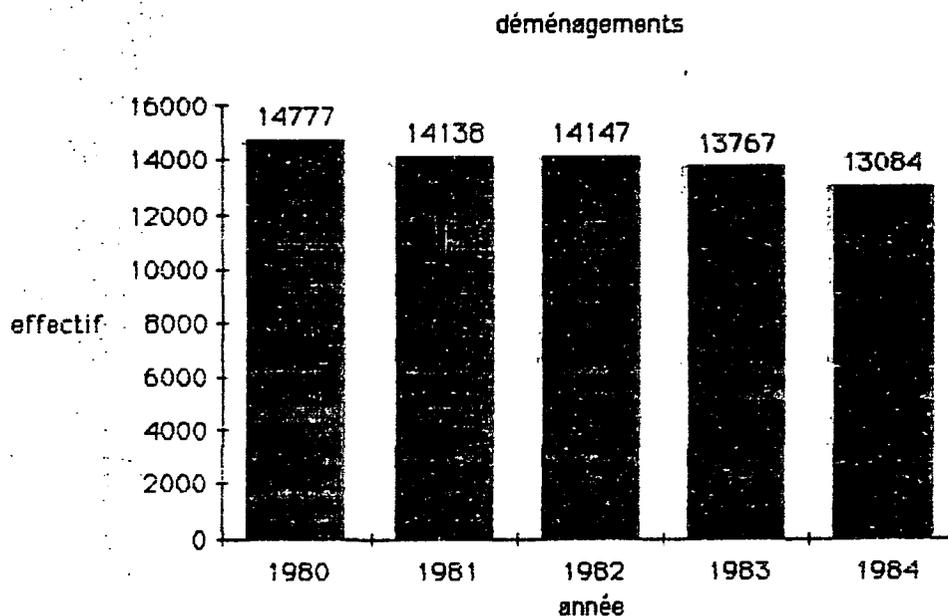
La légère baisse constatée en 84 n'est sans doute pas étrangère aux difficultés rencontrées dans cette activité.

Taxis



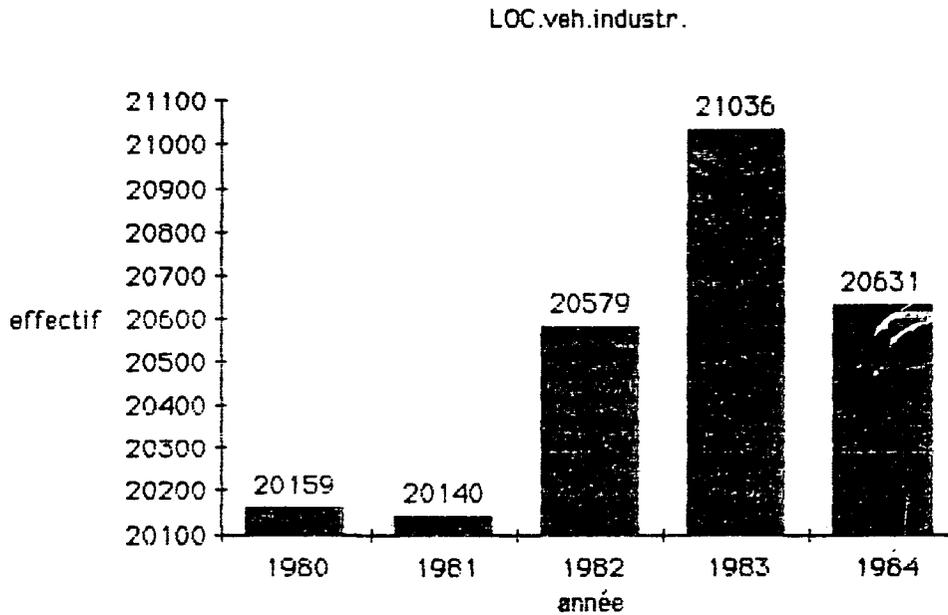
Sur les 5ans la baisse est de près de 4%.

déménagement



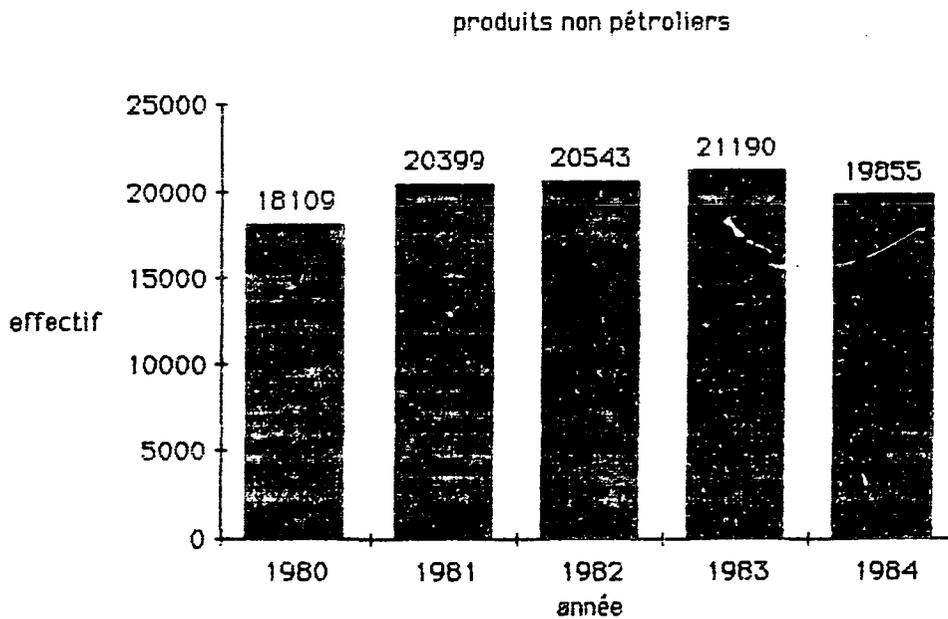
L'érosion semble régulière et peut s'expliquer du fait de la diversification des activités du TRM et de la montée du déménagement privé en petit véhicule de location (jusqu'à 25 m³ avec le permis VL).

location

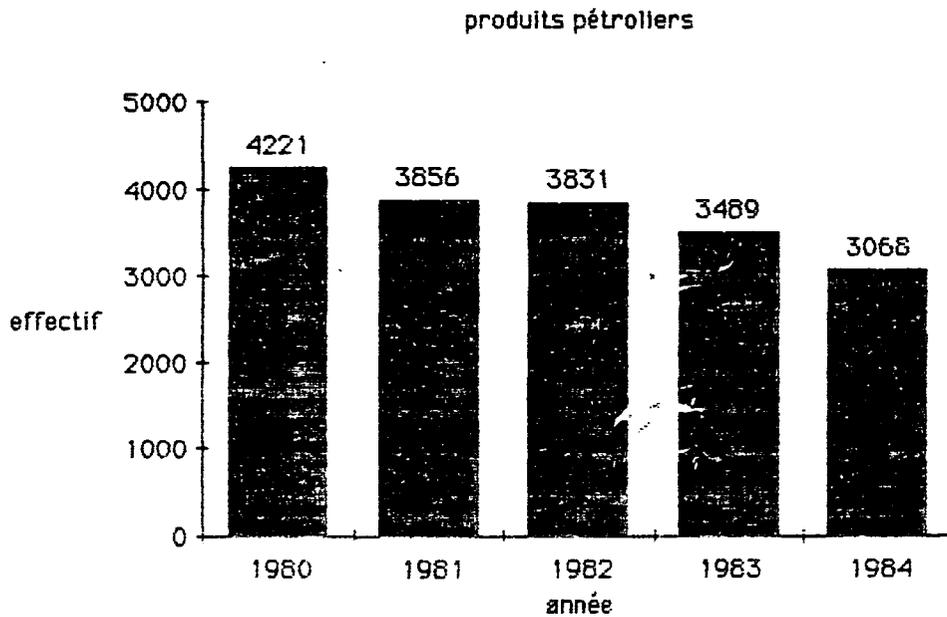


Pour la location comme pour d'autres activités il conviendrait de s'interroger sur le transfert possible vers ce qui est repris sous TRM ; en effet certaines entreprises du TRM effectuent également de la location et la baisse de 84 pourrait dissimuler un transfert et non une réduction de l'activité.

maritime

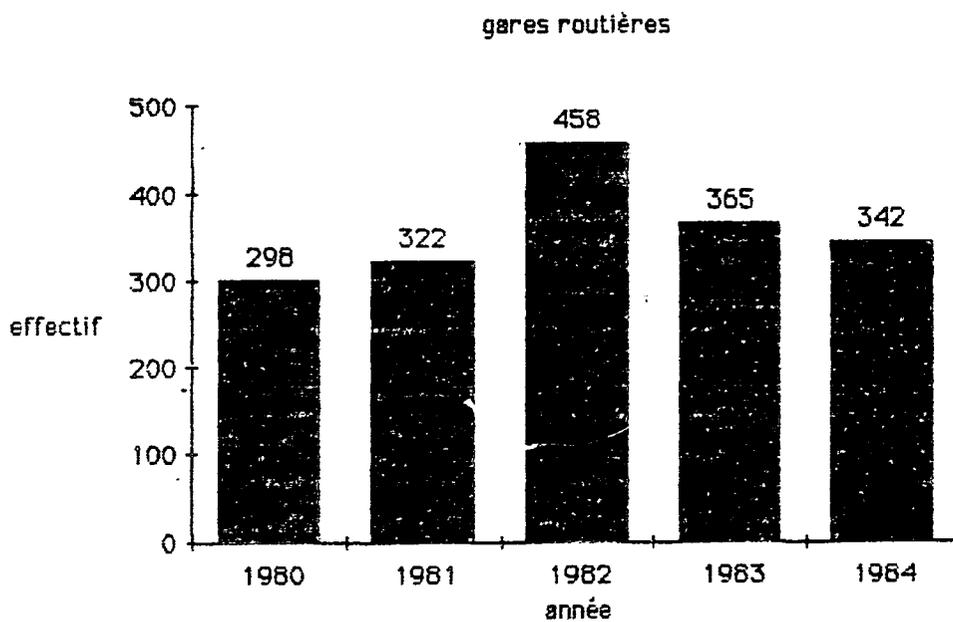


si l'on prend en compte l'année 1979 la graphique ferait apparaître une nette tendance à la baisse sur 6 ans puisque le nombre de salariés en 79 était de 21569.

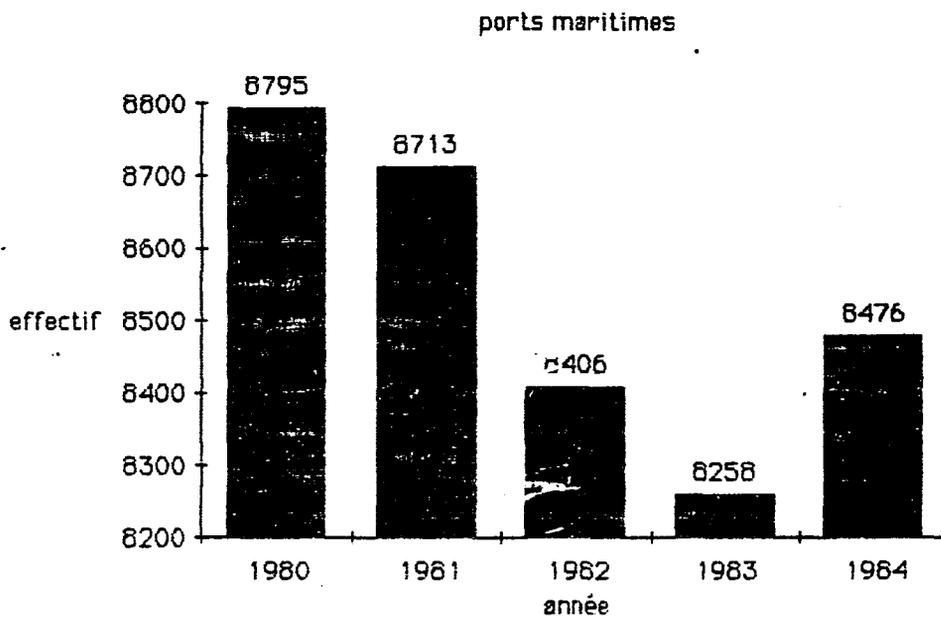


Globalement la tendance est à la baisse pour le secteur maritime qui perd 11% des effectifs de 79 à 84.

gares routières

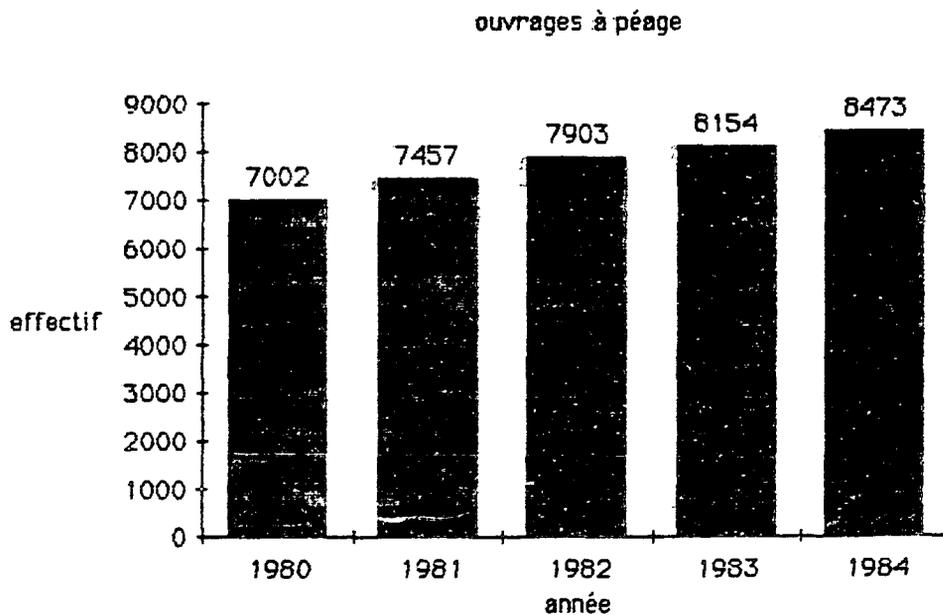


ports maritimes

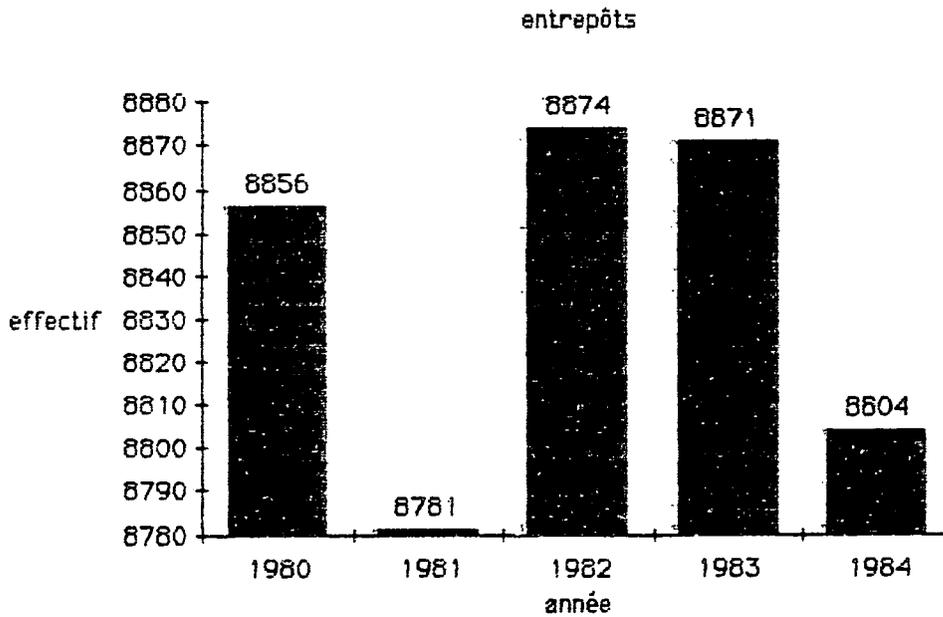
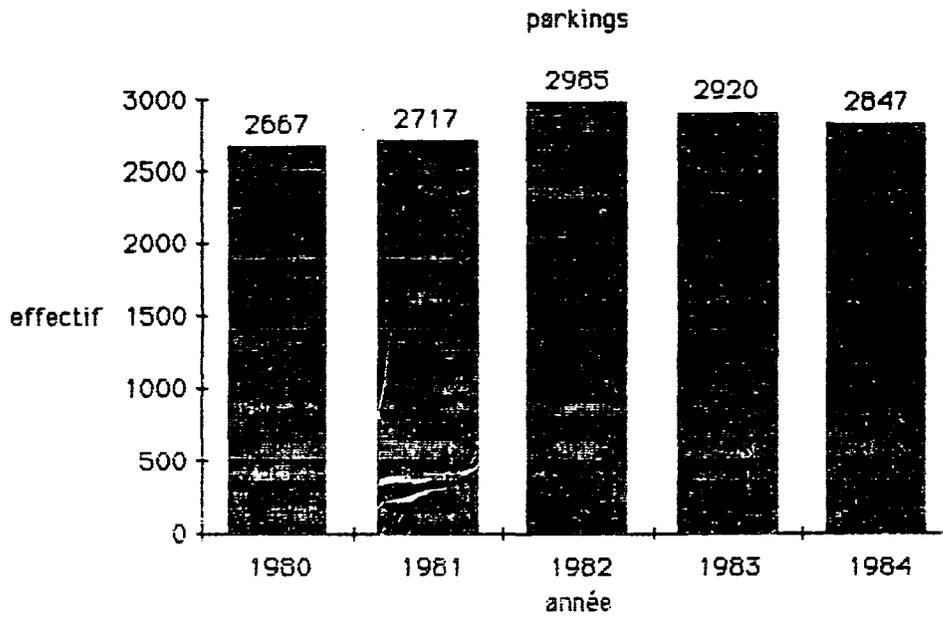


La diminution est très lente, moins de 1% en moyenne annuelle, mais la tendance est au tassement, ceci étant les effectifs régressent moins que ceux du secteur maritime moins 11% de 79 à 84.

ouvrage à péage

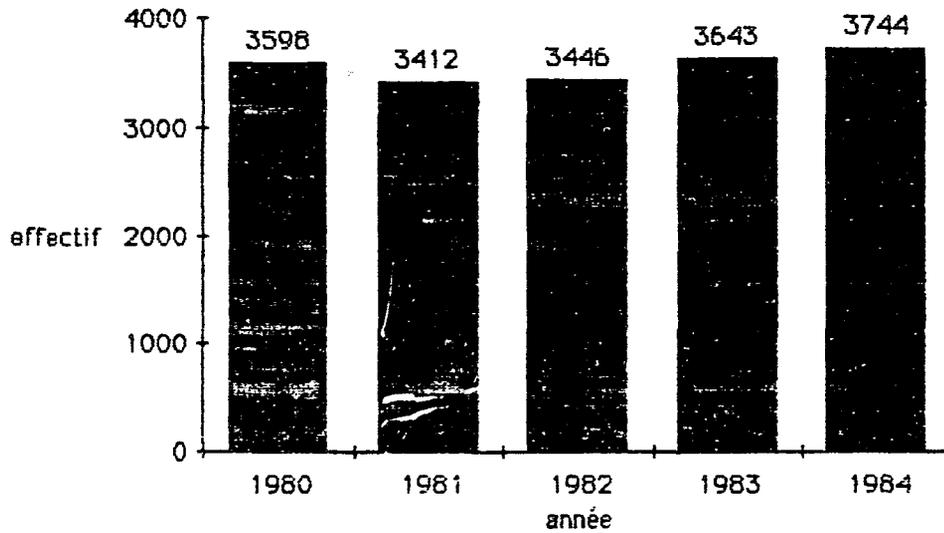


En moyenne annuelle la progression est de 4%.



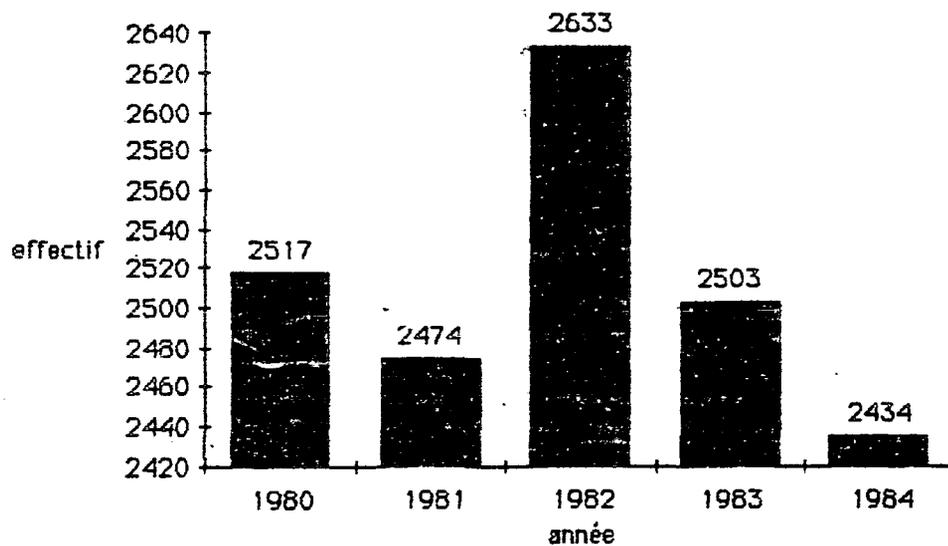
L'échelle du graphique fait apparaître des variations qui masquent en fait une relative stabilité des effectifs.

entrepôts frigo.

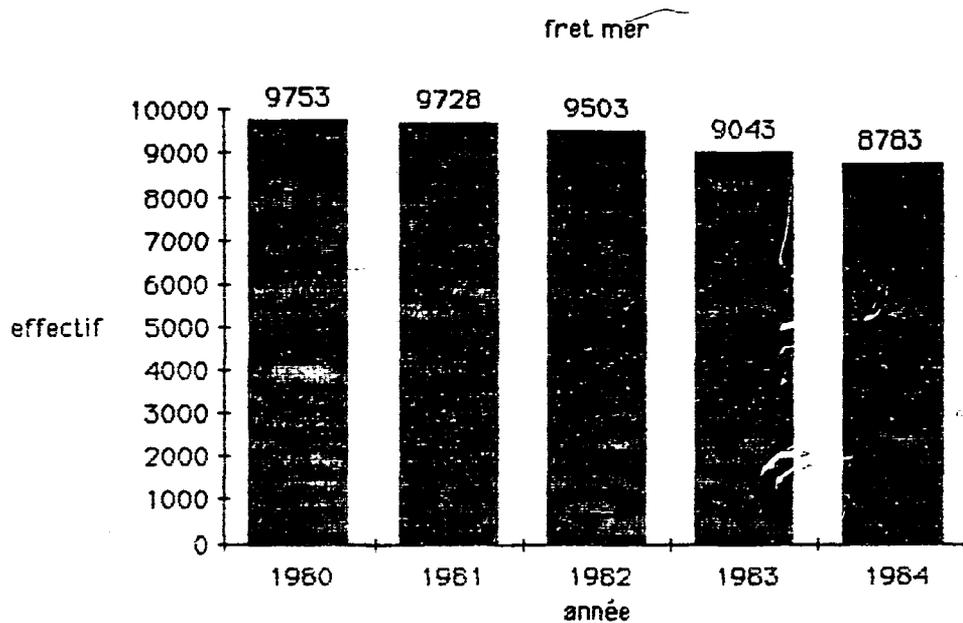


Comme pour les entrepôts les effectifs sont assez stables avec cependant une tendance à la hausse de 1% par an en moyenne annuelle depuis 79, le développement plus important des produits sous froid peut expliquer cette différence.

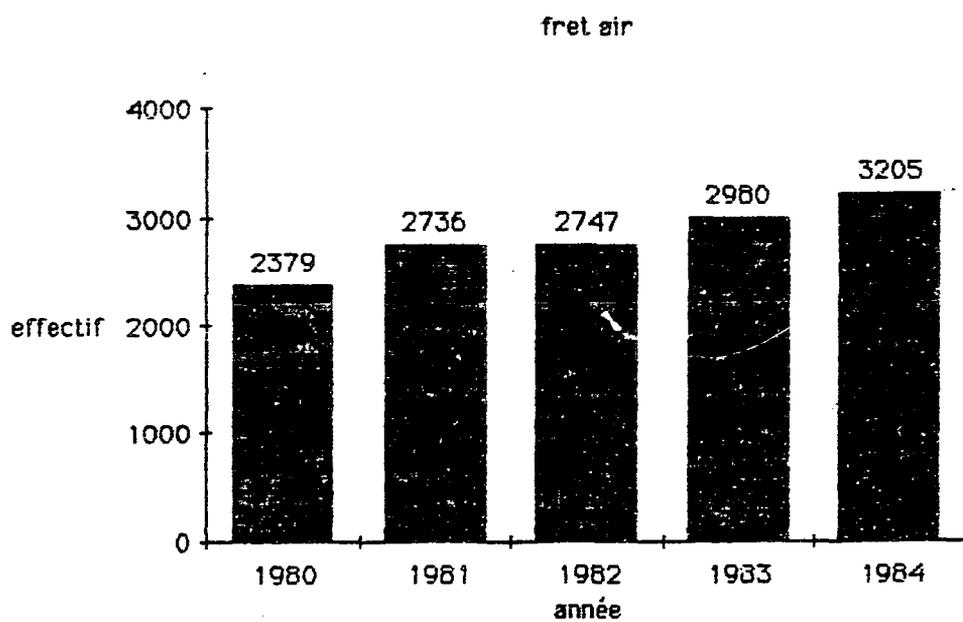
remor. & pilotage



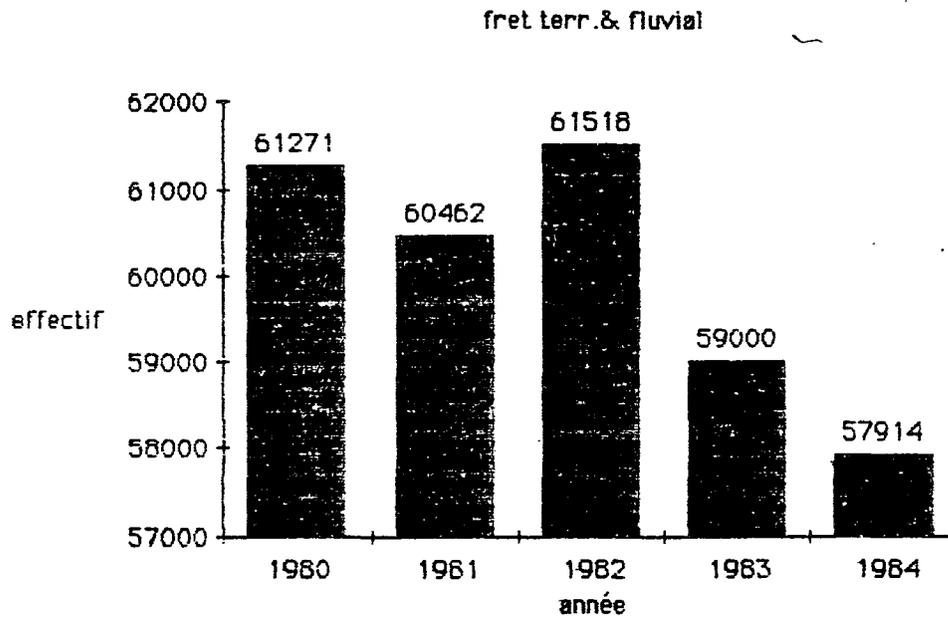
fret mer



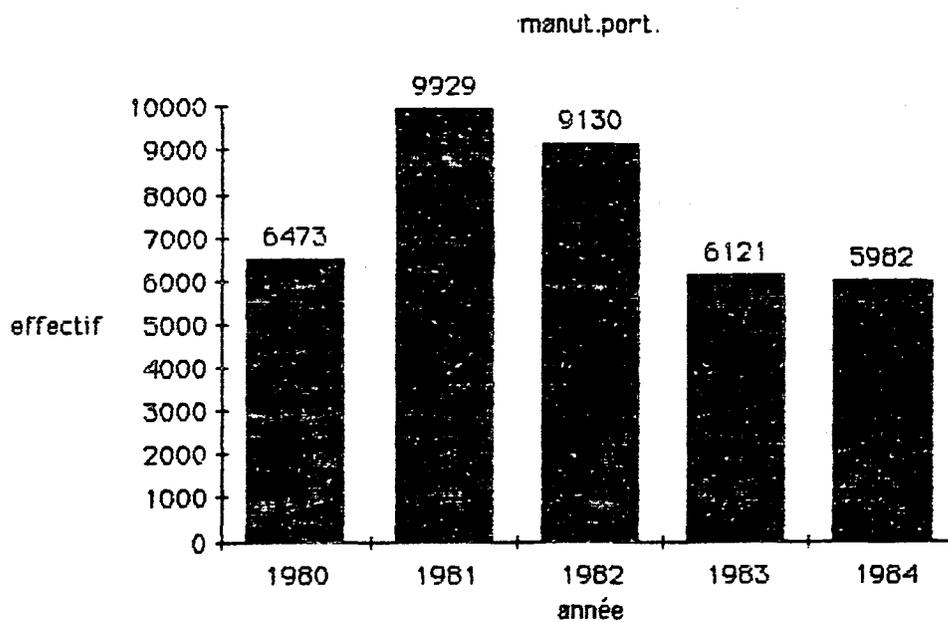
fret air



fret terrr. et fluvial

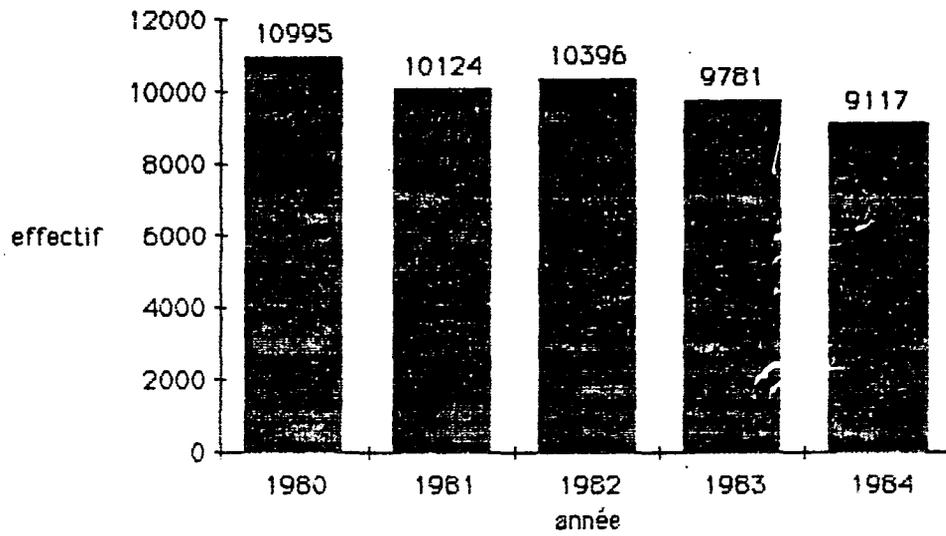


manutention portuaire



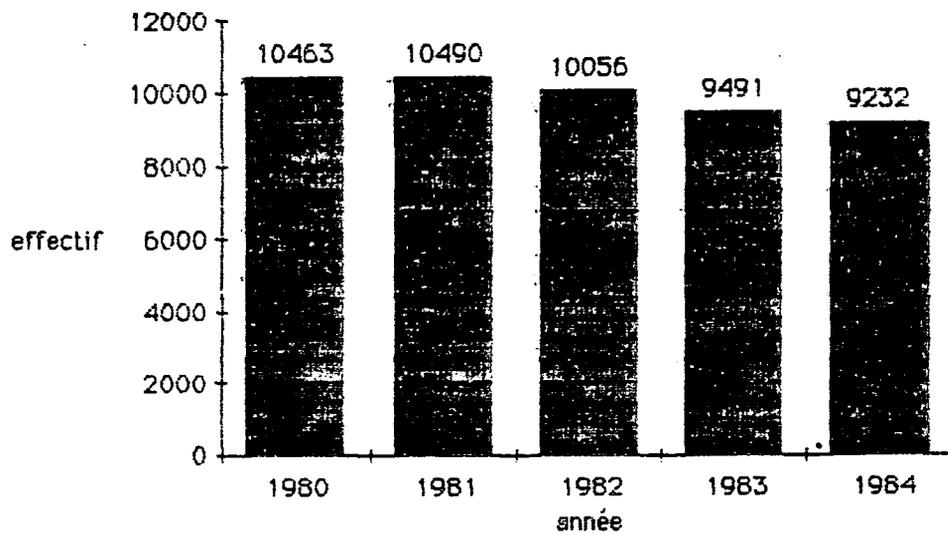
manutention terrestre et fluvial

manut.terr. & fluvial

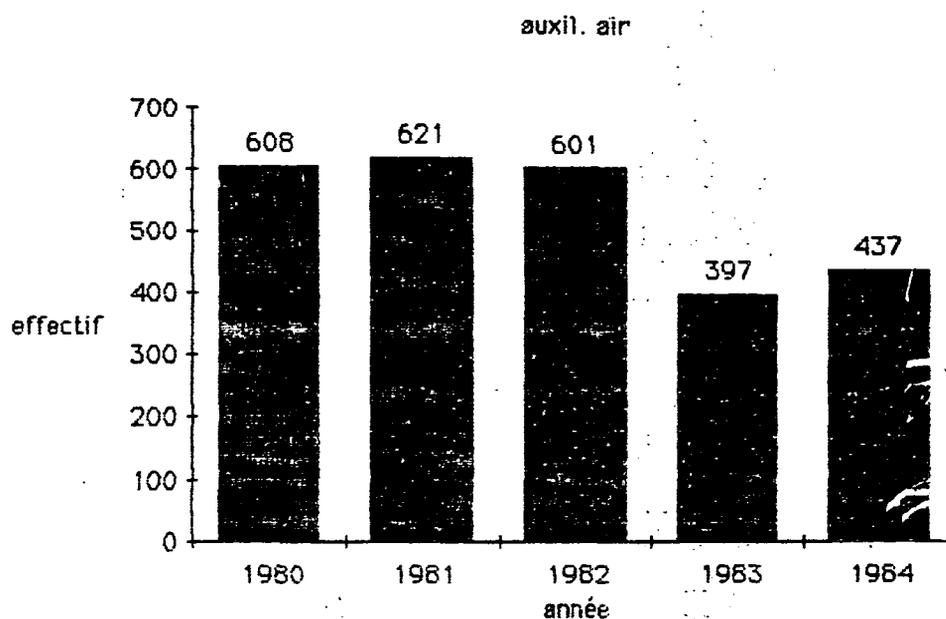


auxiliaires maritimes

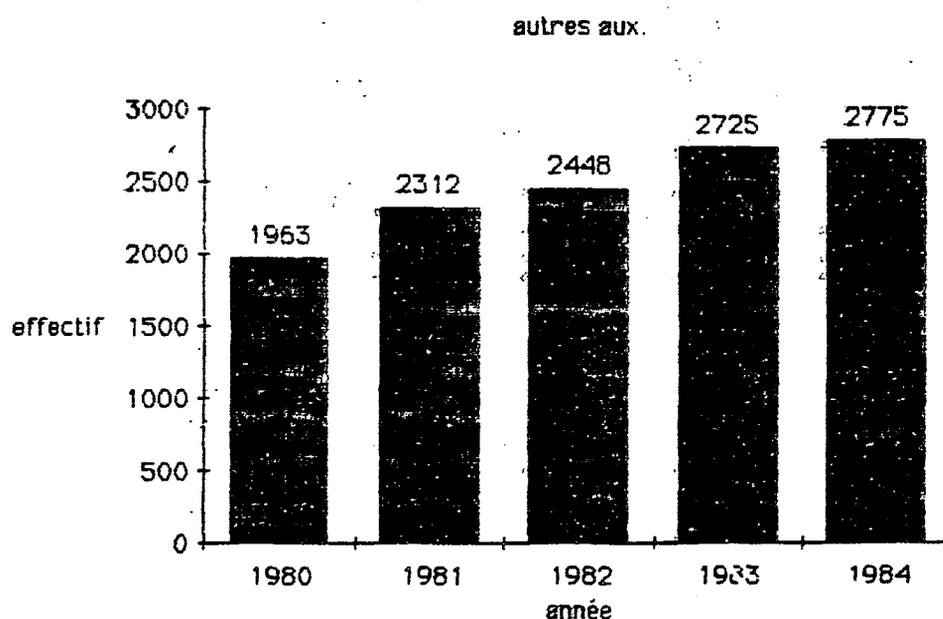
auxil.march.



aux.air

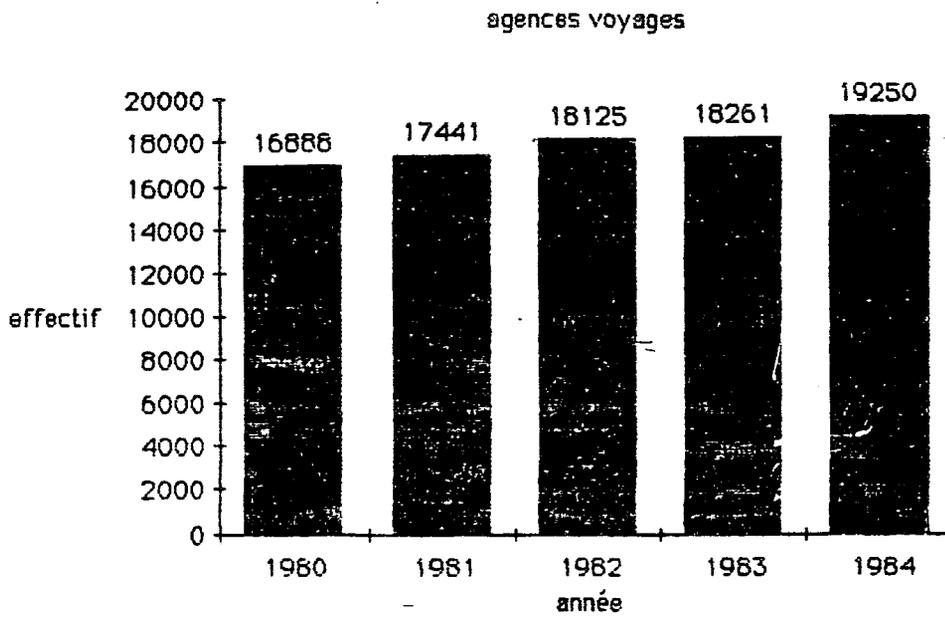


autre aux.

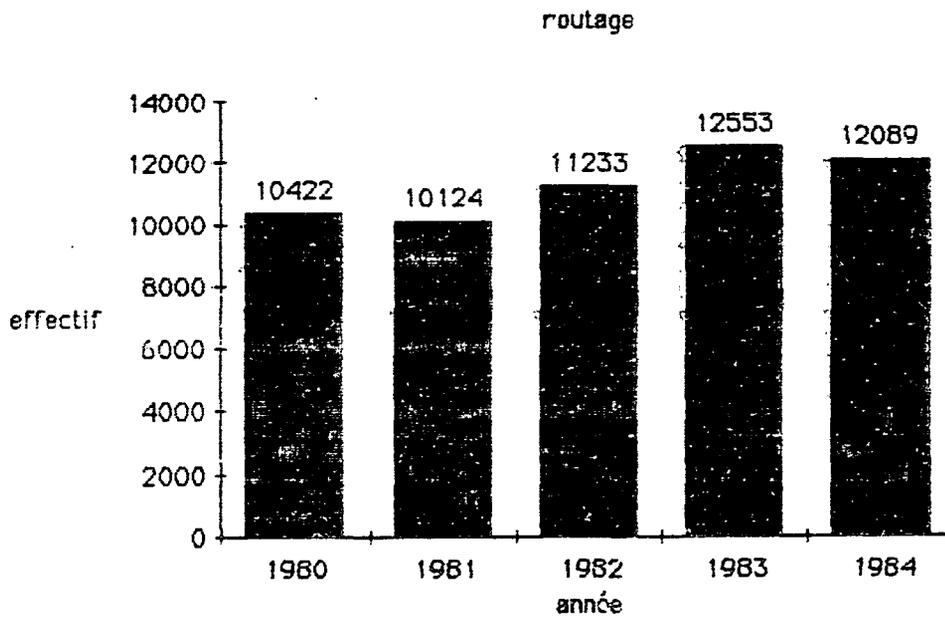


Pour l'ensemble des activités d'auxiliaires il apparaît que celles relatives aux transports terrestres et à la mer ont tendance à regresser tandis qu'au contraire le fret aérien progresse; il convient cependant de ne pas interpréter trop rapidement ces chiffres dans la mesure où certaines activités ont pu être transférées dans des entreprises dont l'activité principale est repérée comme transporteur en particulier pour le transport terrestre.

agences de voyage

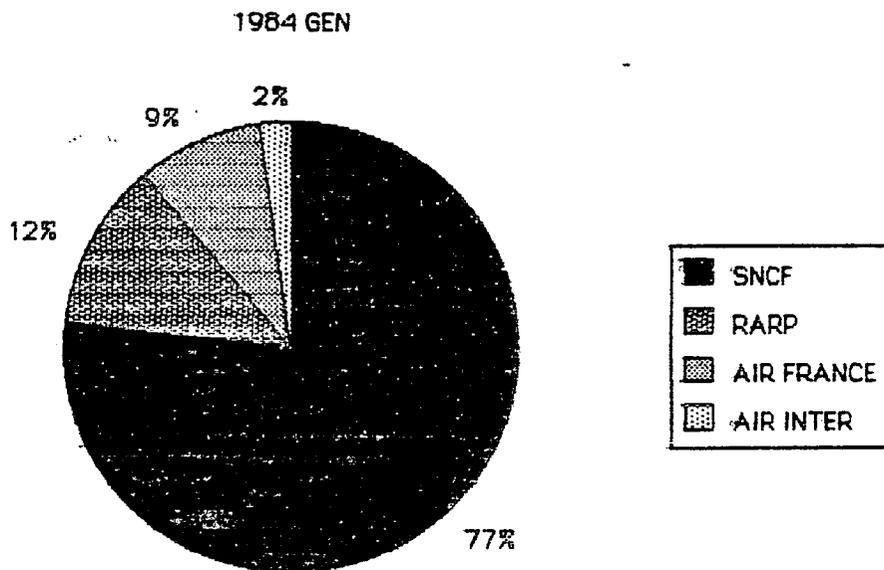
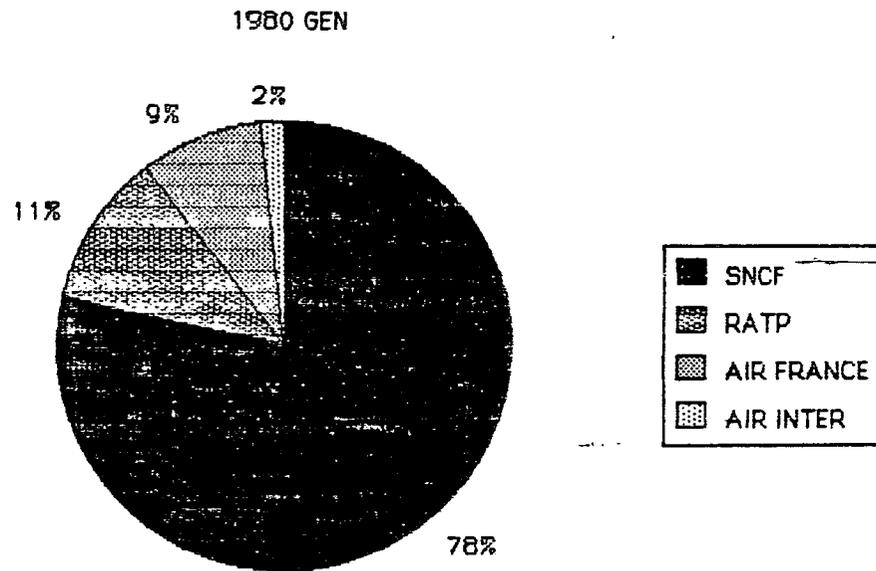


La progression est de 14% sur l'ensemble de la période ce qui s'explique facilement compte tenu de la vitalité de ce secteur.
routage



Le routage fait partie des activités qui se développent et enregistre une augmentation de 16% sur l'ensemble de la période.

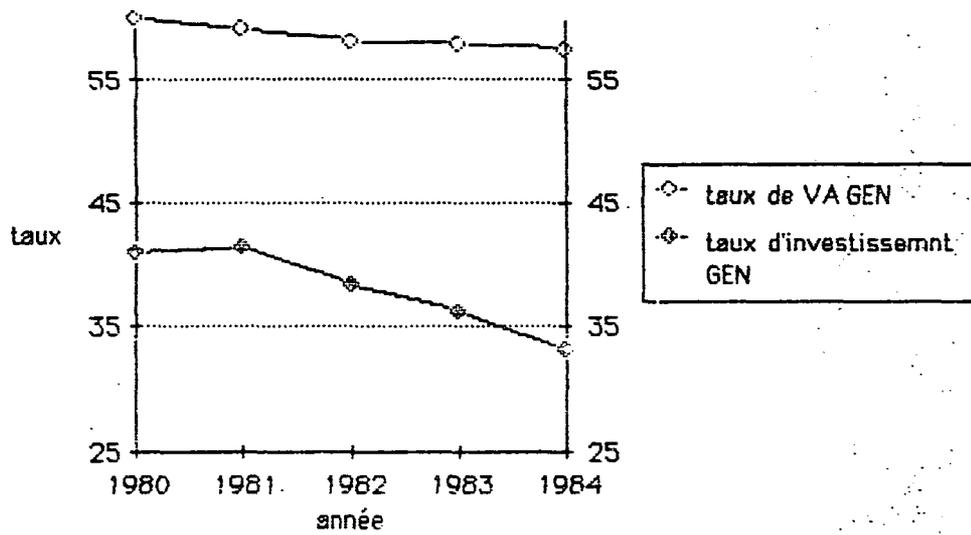
6_EVOLUTION DE LA REPARTITION DES EMPLOIS DANS LES GEN



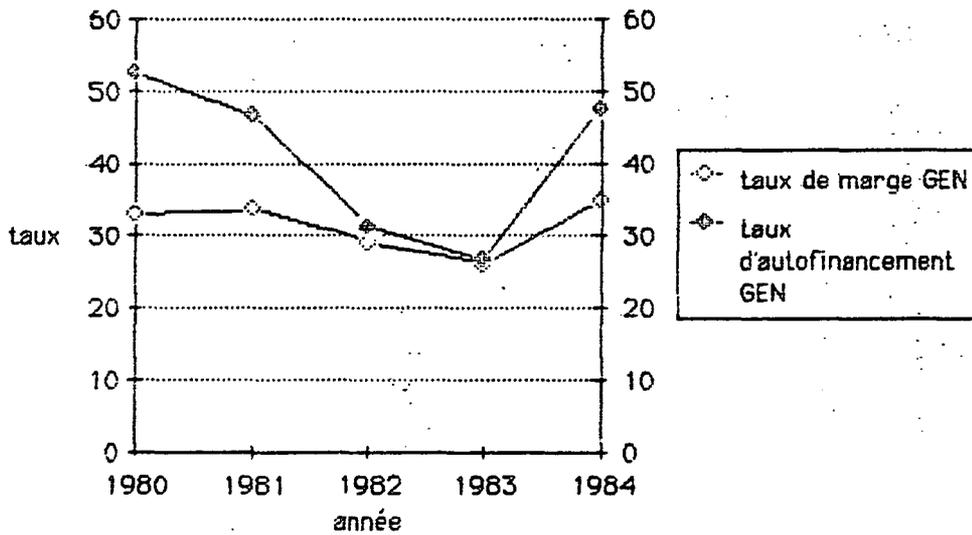
Globalement les effectifs des GEN sont restés stables ,près de 323.000 ,cependant la répartition interne a été modifiée au désavantage de la SNCF qui perd 6 000 emplois sur la période .

évolution de la situation des entreprises

taux de VA GEN



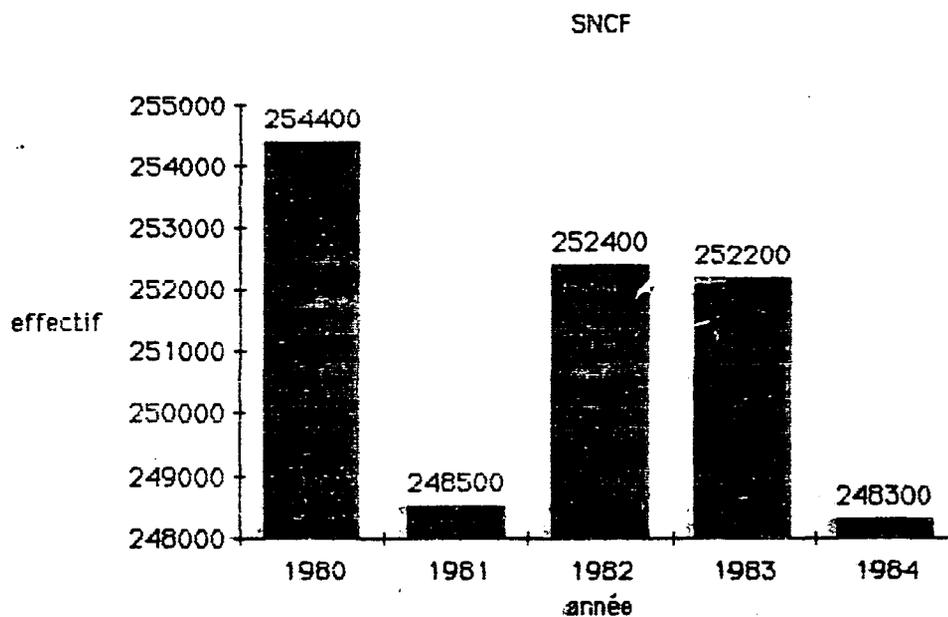
taux de marge GEN



Le taux d'autofinancement suit à peu près le même mouvement que le taux de marge mais en l'accentuant; il faut aussi noter que le taux d'investissement , abaissé de plusieurs points , facilite aussi une amélioration du taux d'autofinancement. Sur l'ensemble de la période il y a donc une tendance à la baisse des différents taux qu'on ne retrouve pas dans les effectifs du fait des embauchages réalisés à la SNCF en 82 et 83.

7_EVOLUTION ANNUELLE DES EFFECTIFS DANS CHAQUE GEN

SNCF



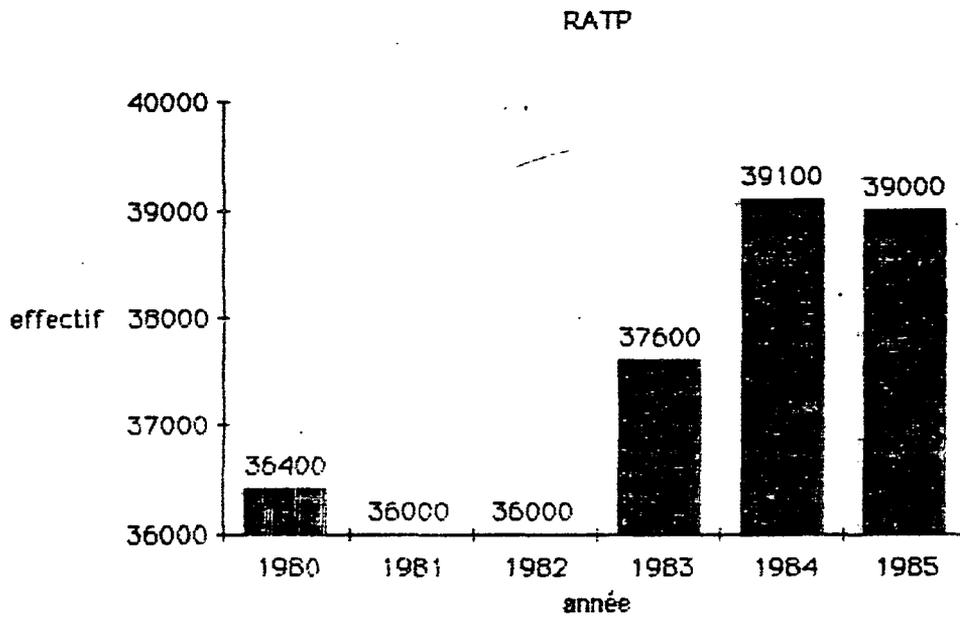
Ce graphique met nettement en évidence l'influence de embauchages de 82 et 83 (il faut noter que des embauchages sont nécessaires même si l'on veut seulement maintenir le niveau des effectifs du fait des départs naturels et notamment des départs en retraite.

Evolution de la situation de l'entreprise

	1980	1984
taux de VA	67,1	65,3
taux de marge	32,3	34,2
taux d'épargne	22,2	13,6
taux d'investissement	41,5	36,3
taux d'autofinancement	53,6	37,3

Le taux de VA est assez stable sur l'ensemble de la période; le taux de marge progresse très fortement en 84 du fait des apports financiers des Pouvoirs Publics (subventions d'exploitation et normalisation des charges de retraites); la très forte progression de intérêts versés comparés à l'EBE fait chuter le taux d'épargne en 82 et 83 et a bien entendu des conséquences sur le taux d'autofinancement. L'évolution des effectifs de l'entreprise n'est donc pas la conséquence de la situation -notamment financière- de l'entreprise puisque c'est précisément lorsque la situation est particulièrement mauvaise, en 82 et 83 que les embauchages les plus forts sont réalisés. Inversement le redressement de 84 voit les embauchages se réduire et les effectifs diminuer.

RATP

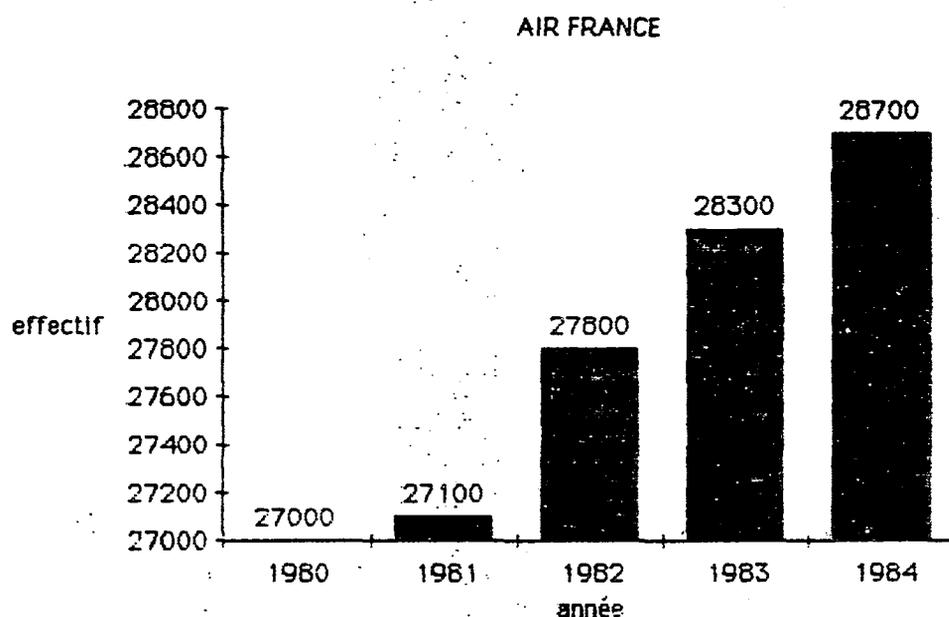


Evolution de la situation de l'entreprise

	1980	1984
taux de VA	76,2	70,2
taux de marge	43,7	37,1
taux d'épargne	23,7	9,3
taux d'investissement	66	60,5
taux d'autofinancement	35,8	15,3

Le taux de VA diminue légèrement et le taux de marge baisse également; un mouvement du même sens encore plus important s'observe pour le taux d'épargne ce qui témoigne de la fragilité financière de l'entreprise pour le financement des investissements dont le taux diminue de plus de 20 points. Comme pour la SNCF la hausse des effectifs de 83 n'est pas liée à la situation de l'entreprise.

AIR-FRANCE

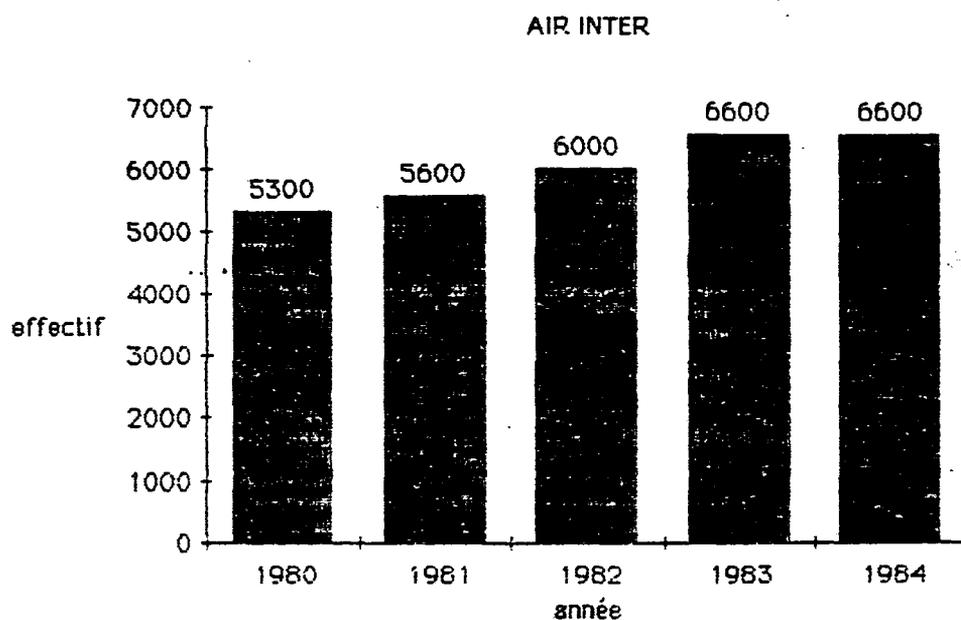


Evolution de la situation de l'entreprise

	1980	1984
taux de VA	40,5	41,5
taux de marge	32	38,5
taux d'épargne	16,5	23,2
taux d'investissement	27,9	11,7
taux d'autofinancement	59	198,7

Le taux de VA se redresse et le taux de marge progresse de façon sensible; certes le taux d'autofinancement s'améliore de façon spectaculaire toutefois le taux d'investissement a fortement diminué depuis 5 ans ; au cours de cette période la situation financière de l'entreprise s'est donc améliorée et la progression des effectifs suit la même évolution puisqu'ils augmentent de plus de 6%. Il y a une corrélation certaine entre les résultats de l'entreprise et l'emploi.

AIR-INTER

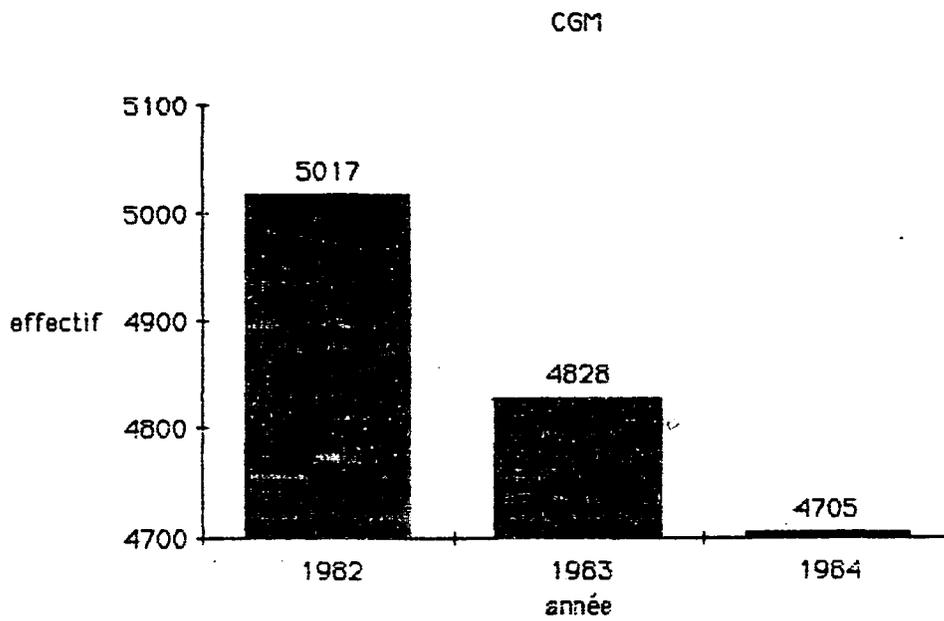


Evolution de la situation de l'entreprise

	1980	1984
taux de VA	48,9	43,9
taux de marge	33,6	16,9
taux d'épargne	23	13,2
taux d'investissement	24,4	27,5
taux d'autofinancement	94,5	47,9

Le taux de VA se tasse sensiblement tandis que le taux de marge diminue de moitié et un tout petit peu moins pour le taux d'épargne. Par contre le taux d'investissement qui était tombé très bas en 81 et 82 (12,1 et 9,5) progresse sur 80. Enfin le taux d'autofinancement connaît de très sérieuses variations (208,5 en 81). Il faut cependant noter que le trafic a augmenté de plus de 37 % de 80 à 84 (en passagers KM payants), avec une quasi stabilisation en 84 ; Les effectifs pendant la même période progresse de plus de 11%.

CGM



La CGM connaît les mêmes difficultés que les autres armements. Ses effectifs diminuent de 6% en deux ans tandis que ceux de l'ensemble des armements français se réduisent de près de 13%.

