

ENTREPRISES ET EMPLOIS TRANSPORTS : FORTES DISPARITES REGIONALES

Maurice GIRAULT David KOM Victor SANDOVAL

L'OEST élabore et publie de nombreuses statistiques régionales, notamment à partir des enquêtes qu'il effectue en transport routier de marchandises et de voyageurs. La banque de données SITRAM fournit aussi des statistiques régionales de trafics de marchandises, en transport intérieur et en transport international. Mais il existe peu de statistiques régionales dans le domaine des entreprises.

Aussi l'OEST a centralisé dans un tableau de bord régional des transports des indicateurs partiels, mais néanmoins très significatifs pour décrire les entreprises, leurs effectifs, ceci à partir de deux sources : l'UNEDIC et les recensements de population. Les données couvrent le moyen terme 1975-82 et le court terme 1986-87. Elles sont complétées par quelques données synthétiques sur les trafics de voyageurs et de marchandises.

Sur les entreprises proprement dites, ce tableau de bord régional fournit le nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs, le nombre d'établissements recensés par l'Unedic pour chaque activité et le nombre de défaillances d'entreprises de transport en 1985 et 1987. Un indicateur, le taux de couverture du pavillon régional, renseigne sur le niveau de concurrence du marché régional des transports routiers et sur la place des entreprises de la région.

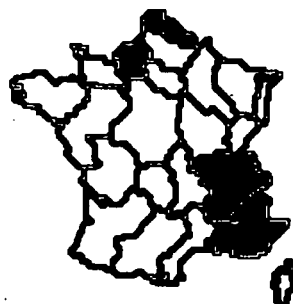
Le document comporte 21 dossiers régionaux constitués de façon homogène. Un bref commentaire, trois graphiques et quelques ratios présentent les évolutions principales et situent chaque région par rapport à la France.

Dans cette synthèse, trois points sont abordés: l'importance relative des transports dans les régions, la dynamique régionale des entreprises au travers de leurs effectifs, et l'évolution des trafics de marchandises qui sera abordée dans un prochain article.

TABLEAU DE BORD REGIONAL DES TRANSPORTS

"détail des emplois, indications sur les trafics". 250 pages, disponible à l'OEST, 150F.

**Principaux pôles
d'emplois :**
**les régions
portualres...**



En noir : les régions où le poids relatif des emplois transport est le plus élevé

Le poids des transports est proportionnellement très important dans trois régions: Nord Pas de Calais, Haute Normandie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Relativement à leur production régionale, les emplois des entreprises de transport (hors SNCF) y sont davantage développés, ainsi que les trafics, tant intérieurs qu'internationaux.

De même, Rhône-Alpes compte de nombreux emplois transports; et les trafics de marchandises sont relativement importants en Picardie, Bretagne, Pays de Loire, Poitou-Charentes, Lorraine et Alsace.

A l'opposé, cette importance est bien moins que proportionnelle dans plusieurs régions : Basse Normandie, Limousin, Aquitaine, Bourgogne, Auvergne et

Poids relatif par rapport à la France en 1987

	PIB régional	Emplois transports (Effectifs Unedic)	Trafics		
			Trafics intérieurs (Trafics en tonnage)	Trafic international import	Trafic international export
Nord Pas-de-Calais	6,0%	6,3%	7,0%	19,1%	11,3%
Haute Normandie	3,3%	5,4%	3,9%	16,0%	11,9%
Provence-Alpes-C. A.	6,9%	8,8%	6,8%	17,6%	9,8%
Basse-Normandie	2,1%	1,9%	2,2%	1,0%	1,0%
Limousin	1,0%	0,8%	1,1%	0,1%	0,2%
Aquitaine	4,7%	4,6%	4,8%	2,4%	5,0%
Bourgogne	2,5%	2,3%	3,5%	0,7%	1,8%
Auvergne	1,9%	1,6%	2,9%	0,3%	0,3%
Languedoc-Roussillon	2,8%	2,7%	3,5%	1,5%	2,0%

Languedoc-Roussillon. Il en est de même (en termes d'emplois) mais à un degré moindre (les trafics intérieurs sont plus développés), dans le Centre, Midi-Pyrénées et Champagne-Ardenne.

L'Île de France se singularise: du fait de l'importance des activités tertiaires, elle génère relativement peu de trafics; mais 25% des effectifs des entreprises de transport y sont localisés, notamment dans les sièges sociaux, et ceci sans compter la SNCF et la RATP, Air France et Air Inter.

Mais les régions du centre-ouest sont les plus dynamiques



En noir : les plus fortes croissances d'emplois

Outre le poids des transports dans chaque région, **les disparités des évolutions des effectifs sont particulièrement importantes.** Là encore nous privilégions le total des effectifs hors SNCF, sachant qu'en moyenne en France, ces emplois ont augmenté de 13% pendant la période 1976-1987.

Les emplois hors SNCF augmentent de plus de 40% dans trois régions: Centre, Midi-Pyrénées et Auvergne; et de près de 30% dans trois autres régions: Bretagne, Poitou-Charentes et Bourgogne.

En région Centre, ce sont les entreprises de transports routiers de voyageurs et de marchandises (y compris les artisans) qui se développent, ainsi que les services annexes, notamment les entreprises d'entreposage; inversement les auxiliaires régressent.

Les mêmes facteurs jouent en Midi Pyrénées et en Auvergne, mais les auxiliaires contribuent aussi à la croissance du secteur.

De même, en Poitou-Charentes, en Bourgogne et en Rhône-Alpes, toutes les professions du secteur voient leurs effectifs progresser sensiblement. En Bretagne, les transporteurs routiers sont particulièrement dynamiques mais les auxiliaires et les services annexes régressent.

Deux régions, Haute-Normandie et Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), connaissent un recul global des effectifs de leurs entreprises de transport, notamment chez les auxiliaires et ceci malgré la croissance chez les transporteurs routiers. En Haute Normandie, les services annexes régressent à cause des ports. Les effectifs de ces derniers retrouvent en PACA leur niveau de 1976 en 1987, après une période de croissance puis de décrue.

Quand les auxiliaires jouent un rôle prépondérant

Les effectifs du secteur stagnent quasiment en Nord - Pas-de-Calais et en Île de France (hors entreprises publiques). Pour la première, un recul des auxiliaires et surtout des transports maritimes est compensé par le développement des transports routiers (marchandises et voyageurs) et des services annexes, principalement les entrepôts. Pour la seconde aussi, les transports maritimes sont le principal secteur en recul (baisse des effectifs des sièges sociaux, et des marins qui leurs sont rattachés), les transports routiers et urbains présentant une faible croissance (+ 5%), les services annexes et les auxiliaires à peine plus forte (10 et 12%).

