

*h*

ITHAQUE

5, rue de Charonne

75011 - Paris

**RETROSPECTIVE DE LA  
DYNAMIQUE DE L'EMPLOI  
DANS LES TRANSPORTS**

**Etude réalisée par :  
Claude Vauclore (Ithaque)  
Georges Ribeill (Latts-ENPC)**

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports

**DOCUMENTATION**

Réf. n°

*10688.*

**RAPPORT FINAL**

**Avril 1996**

**Lettre de commande OEST n°31**

Tel 33 1 47 00 55 34

Fax 33 1 47 00 57 20

R.C. B 378 625 396

**TABLE DES MATIERES**

**INTRODUCTION** \_\_\_\_\_ **3**

**CHAPITRE 1 - DONNEES DE CADRAGE GENERALES SUR LA PERIODE  
1973-1992** \_\_\_\_\_ **5**

**CHAPITRE 2 - LES DONNEES EMPLOI PAR TRANCHES D'EFFECTIFS ET PAR  
MODES** \_\_\_\_\_ **21**

Le transport routier de marchandises \_\_\_\_\_ **21**

Le transport urbain de voyageurs \_\_\_\_\_ **22**

Le transport routier de voyageurs \_\_\_\_\_ **22**

Le transport fluvial \_\_\_\_\_ **23**

Le transport maritime \_\_\_\_\_ **23**

Le transport aérien \_\_\_\_\_ **23**

**CHAPITRE 3 - DE L'EMPLOI AUX METIERS...** \_\_\_\_\_ **40**

Le Recensement Général de la Population \_\_\_\_\_ **40**

Les données métiers des organisations professionnelles et des GEN \_\_\_\_\_ **45**

La SNCF \_\_\_\_\_ **45**

La RATP \_\_\_\_\_ **45**

L'aérien \_\_\_\_\_ **46**

Le fluvial \_\_\_\_\_ **46**

Le routier \_\_\_\_\_ **46**

Remarques sur l'approche quantitative par familles de métiers dans les transports \_\_\_\_\_ **47**

**CHAPITRE 4 : EVOLUTION QUALITATIVE DE L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT  
ROUTIER DE MARCHANDISES** \_\_\_\_\_ **56**

**1 - Données de cadrage sur l'évolution du trm** \_\_\_\_\_ **56**

**2 - Impact du contexte économique general sur l'évolution du secteur** \_\_\_\_\_ **57**

Avant 1973 \_\_\_\_\_ **57**

Période 1974-1980 \_\_\_\_\_ **58**

Période 1988-1992 \_\_\_\_\_ **58**

**3 - Evolution du contexte réglementaire** \_\_\_\_\_ **59**

**4 - Evolution des coûts et des conditions d'exploitation** \_\_\_\_\_ **59**

Evolution des prix de revient \_\_\_\_\_ **60**

Evolution des principaux postes de dépenses \_\_\_\_\_ **60**

Frais de personnel \_\_\_\_\_ **61**

Coût du matériel \_\_\_\_\_ **62**

Carburant \_\_\_\_\_ **62**

<b>5 - Evolution des métiers</b>	<b>63</b>
Les entreprises enquêtées	63
Les principaux facteurs d'évolution	66
L'impact de ces évolutions sur le contenu des métiers	68

**CHAPITRE 5 - EVOLUTION QUALITATIVE DE L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT  
ROUTIER DE VOYAGEURS** \_\_\_\_\_ **74**

<b>1 - Les évolutions du tissu des entreprises</b>	<b>74</b>
<b>2 - Les services réguliers publics de transports routiers</b>	<b>76</b>
Les services réguliers de transports interurbains	77
Les transports réguliers urbains	78
<b>3 - Les transports scolaires</b>	<b>79</b>
<b>4 - Les transports de personnel</b>	<b>80</b>
<b>5 - Les transports occasionnels et touristiques</b>	<b>81</b>
<b>6 - L'organisation générale d'une grande entreprise polyvalente et ses métiers</b>	<b>82</b>

**SYNTHESE GENERALE : VERS UN NOUVEAU PARADIGME SOCIO-TECHNIQUE  
DES TRANSPORTS ?** \_\_\_\_\_ **90**

<b>BIBLIOGRAPHIE SELECTIVE</b>	<b>95</b>
Generalites transports	95
Generalites transport routier de marchandises	95
L'emploi et les métiers du transport	96

**ANNEXE - TABLEAUX DE SYNTHESE EAE 1973-1992** \_\_\_\_\_ **98**

## INTRODUCTION

La première partie de l'étude concerne le bilan quantitatif de l'emploi dans les différents modes de transport sur une période de 20 ans : 1973-1992. Ce bilan est réalisé à partir de sources statistiques et de travaux existants. La première phase du travail a donc consisté à recenser les sources statistiques disponibles.

Catherine Roy nous ayant confié la base de données qu'elle a constituée pour l'OEST à partir d'une exploitation très complète de l'Enquête Annuelle d'Entreprises (1973-1991), c'est essentiellement à partir de celle-ci que nous avons travaillé (Cf. chapitre 1). Nous avons complété cette base, notamment par une approche par tranche d'effectifs et collecté une série de documents qui permettent de compléter cette approche rétrospective de l'emploi par la seule EAE (Cf. chapitre 3).

L'EAE est sans conteste la source la plus homogène et la plus solide sur la longue durée. En effet, *"les enquêtes annuelles d'entreprises (EAE) constituent une pièce maîtresse du dispositif de connaissance de l'activité économique. Réalisées par l'Insee et les différents services statistiques des ministères, elles sont harmonisées pour l'ensemble des secteurs. La première génération pour les entreprises de transport, a vu le jour en 1974 sur l'exercice 1973. Elle succédait à une enquête biennale, dite de "structure", proche de l'EAE actuelle, mais qui comportait en outre des questions sur l'utilisation du parc routier. La seconde génération a intégré des modifications permettant une meilleure approche des investissements ; l'actuelle et troisième génération est issue de la réforme du plan comptable de 1982. La quatrième génération devrait être mise en oeuvre à partir de 1997 sur l'exercice 1996. Elle tentera simultanément de collecter des éléments nouveaux pour améliorer les analyses économiques, de raccourcir les délais de disponibilité des résultats, d'homogénéiser les traitements statistiques et d'accroître la compatibilité des traitements statistiques et d'accroître ainsi la comparabilité entre les différents secteurs (agriculture, industrie, transports, services, commerces)."*<sup>1</sup>

Le traitement de cette enquête fait l'objet des trois premiers chapitres de la présente étude. Les chapitres suivants proposent une interprétation de ces évolutions rétrospectives de l'emploi sur deux modes : le transport routier de marchandises (TRM) et le transport routier de voyageurs (TRV).

---

<sup>1</sup> - *Vers la quatrième génération des enquêtes annuelles d'entreprises*, Elisabeth Legoff, Note de synthèse de l'Oest, Février 1994.

Le travail d'analyse quantitative à partir de l'EAE a été complété par différents documents existants, et surtout par une enquête approfondie dans cinq grandes entreprises dont les résultats permettent une approche qualitative de l'impact des évolutions économiques et technologiques par métiers.

Un travail analogue pourrait être mené sur les autres modes de transport. En effet, la comparaison entre le routier (TRM et TRV) et les autres modes permettrait de situer le rail et la batellerie, mais aussi l'aérien et le maritime, par rapport au paradigme socio-technique proposé et qui repose, pour la première fois, sur la prise en compte d'une période de vingt ans.

## CHAPITRE 1 - DONNEES DE CADRAGE GENERALES SUR LA PERIODE 1973-1992

Une première exploitation de l'EAE a été initiée par Catherine Roy<sup>2</sup>. Les résultats de cette première partie de l'étude sont construits à partir de ce travail qui a été :

- actualisé en incluant les résultats de l'EAE pour 1992,
- complété les séries initiales en ajoutant les secteurs "transports maritimes" et "transports fluviaux". Les séries sur les auxiliaires des transports terrestres ont été complétées par les auxiliaires du maritime et les auxiliaires de l'aérien.

Notons que la constitution de séries longues est possible car les trois générations d'EAE qui ont traversé cette période n'ont pas provoqué de bouleversements fondamentaux dans la présentation de celle-ci. En revanche, le changement de nomenclature (les codes NAF devenant code NACE), qui intervient à partir de la publication des résultats d'enquête pour 1993, rendra certainement la comparaison sur la longue durée plus difficile.

Le champ pris en compte par l'étude est donc le suivant :

- Transports routiers de marchandises (zone longue + zone courte)
- Location
- Déménagement
- Transports routiers de voyageurs
- Transports urbains de voyageurs
- Transport Maritime
- Transport Aérien
- Transport Fluvial
- RATP
- SNCF
- Auxiliaires des transports terrestres
- Auxiliaires des transports maritimes
- Auxiliaires des transports aériens

Les données SNCF et RATP ont pour origine les entreprises elles-mêmes puisqu'elles ne ressortissent pas de l'EAE<sup>3</sup>. Les auxiliaires des transports ne sont pris en compte que pour les variables "emploi" et "nombre d'entreprises". Ils permettent de restituer une vision globale de la branche (modes + auxiliaires) et surtout de repérer des éventuels basculements d'emplois sédentaires des modes vers les activités auxiliaires de ces modes.

<sup>2</sup> - *L'emploi dans les transports depuis 20 ans*, Catherine Roy, Note de synthèse Oest, mars 95

<sup>3</sup> - Déjà collectées pour partie par C. Roy

L'effet "taille" des entreprises dans chacun des secteurs doit être pris en compte pour permettre une interprétation assez fine des évolutions d'emploi. Le chapitre 2 du présent document rend compte du traitement spécifique que nous avons réalisé dans ce domaine.

Les indicateurs issus de l'EAE qui sont retenus pour les traitements sont les suivants (Cf. données dans les tableaux de l'annexe<sup>4</sup>) :

- nombre d'entreprises
- effectifs totaux, salariés, non salariés
- salariés sédentaires/ non sédentaires (roulants et ou navigants)
- frais de personnel
- rémunération
- chiffre d'affaires
- investissements
- valeur ajoutée
- EBE
- parc
- trafics (sauf maritime)
- production

Les tableaux et graphes joints à la fin du présent chapitre ont été élaborés à partir de ces données. Ils concernent :

- l'évolution du nombre d'entreprises de transport
- l'évolution des effectifs de la branche
- l'évolution des effectifs (en indice)
- l'évolution du nombre de salariés (en indice)
- l'évolution du nombre de salariés roulants ou navigants (en indice)
- l'évolution du chiffre d'affaires par secteur (en indice et en francs constants, base 100 = 1980)
- l'évolution des rémunérations en francs constants

Les principaux ratios<sup>5</sup> qui ont été construites à partir des tableaux joints en annexe sont les suivants :

- CA (en francs constants)/effectifs
- rémunérations (en francs constants)/ salariés
- investissements (en francs constants)/effectifs
- VA (en francs constants)/effectifs
- Croissance de l'emploi et de la VA (moyenne 1973/1992)
- Evolution de la production en indice

Ces résultats sont des résultats bruts en ce qui concerne le transport aérien, le transport fluvial, le transport urbain de voyageurs et le transport maritime. En revanche, le

<sup>4</sup> - Ces tableaux ont été réalisés à partir de la base de données de Catherine Roy, complétée comme annoncé précédemment.

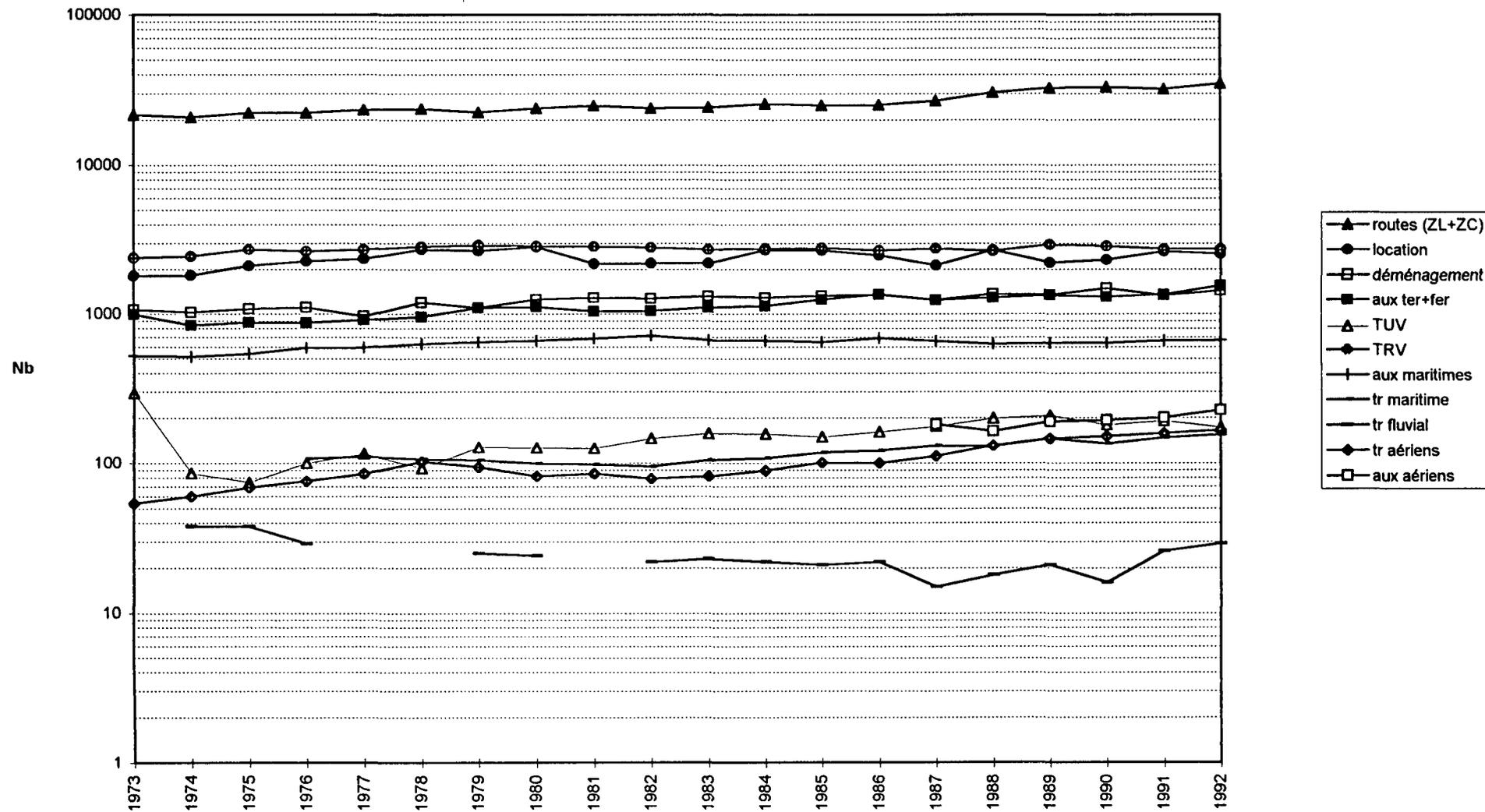
<sup>5</sup> - La conversion de la base de données en francs constants a retardé la constitution de ces ratios.

transport routier de marchandises (TRM) et le transport routier de voyageurs (TRV) font l'objet d'une analyse détaillée dans les chapitres 4 et 5.

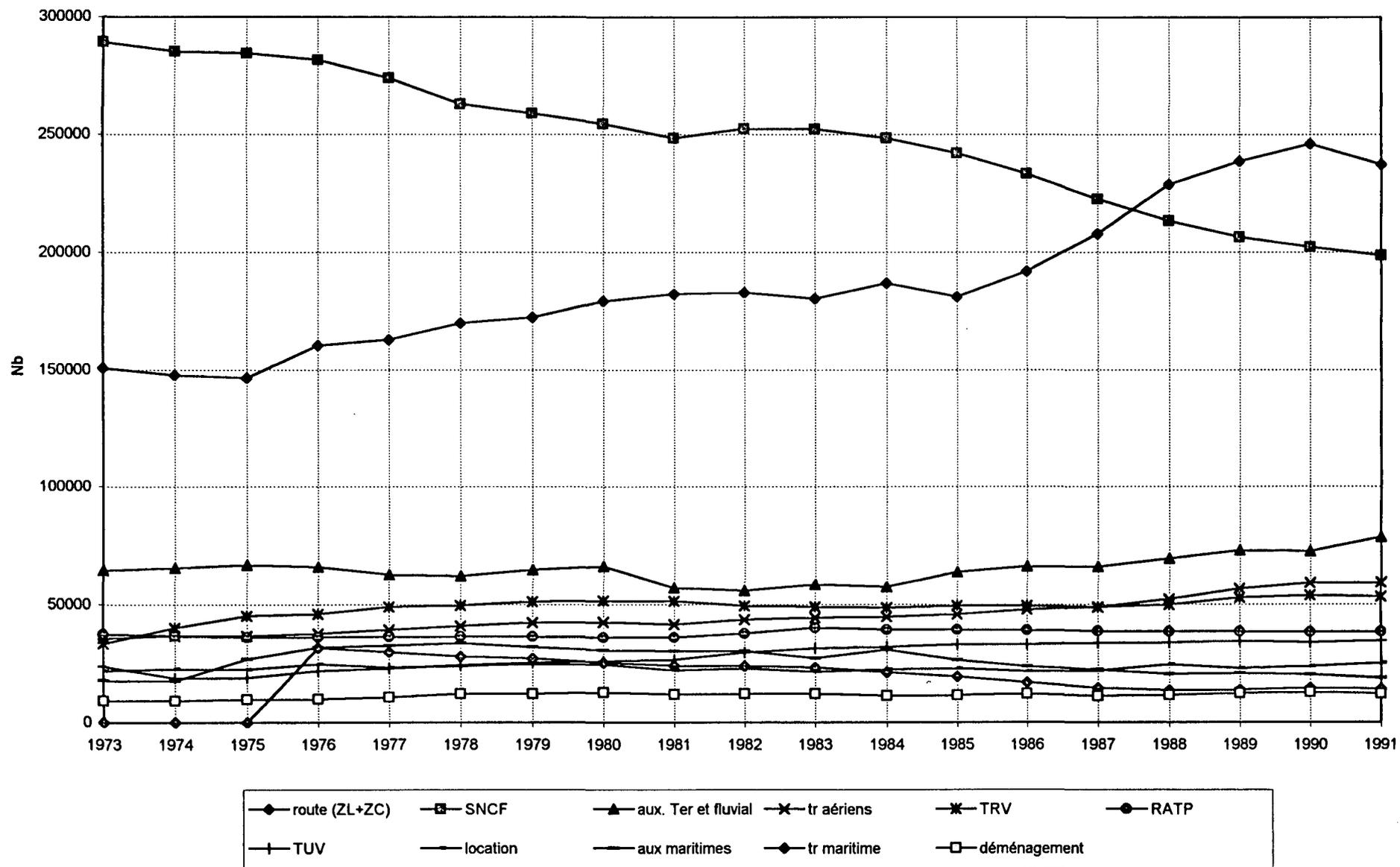
Rappelons que la principale finalité de cette étude était avant tout méthodologique, et que le temps et les moyens impartis à sa réalisation ne permettaient pas une approche analogue pour l'ensemble des modes de transport.

Cependant, la traduction en graphiques des principales séries retenues, devraient apporter une valeur ajoutée à la base de données statistiques constituée par Catherine Roy et complétées par nous.

### Evolution du nombre d'entreprises de transport par mode



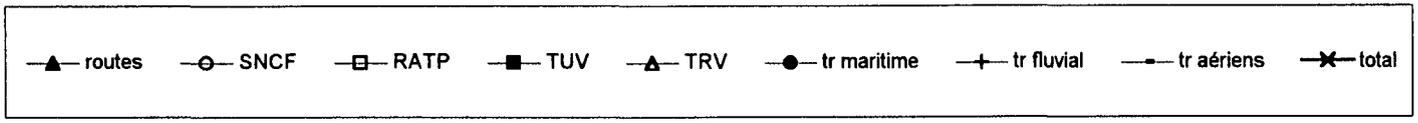
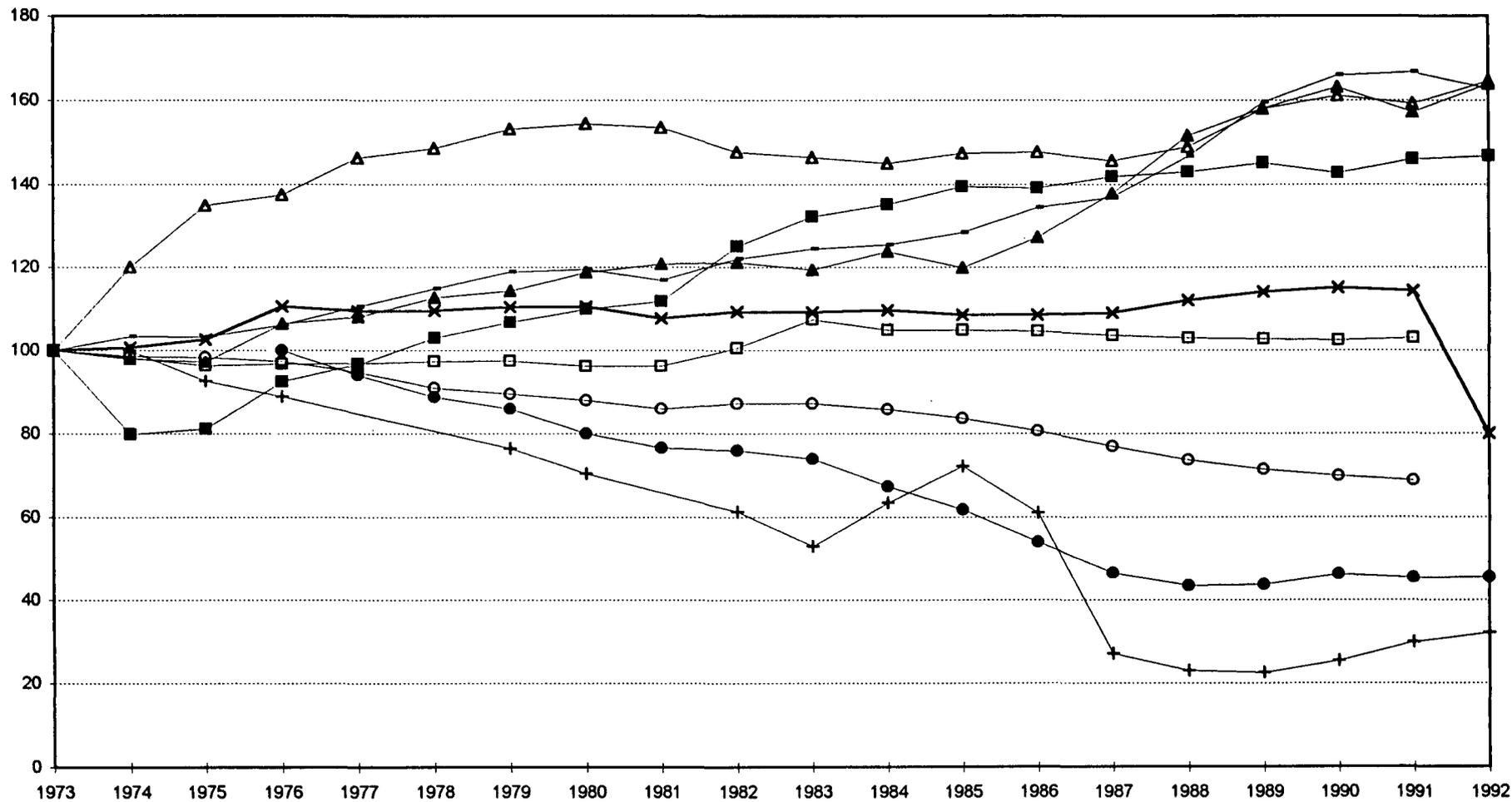
# Evolution des effectifs de la branche



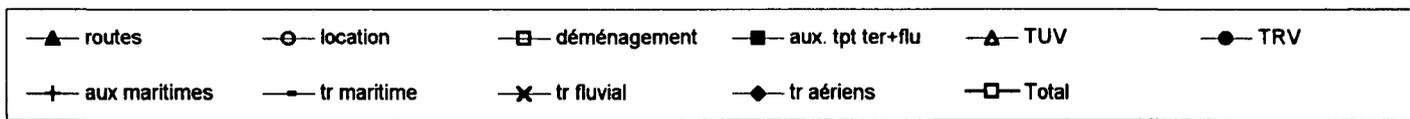
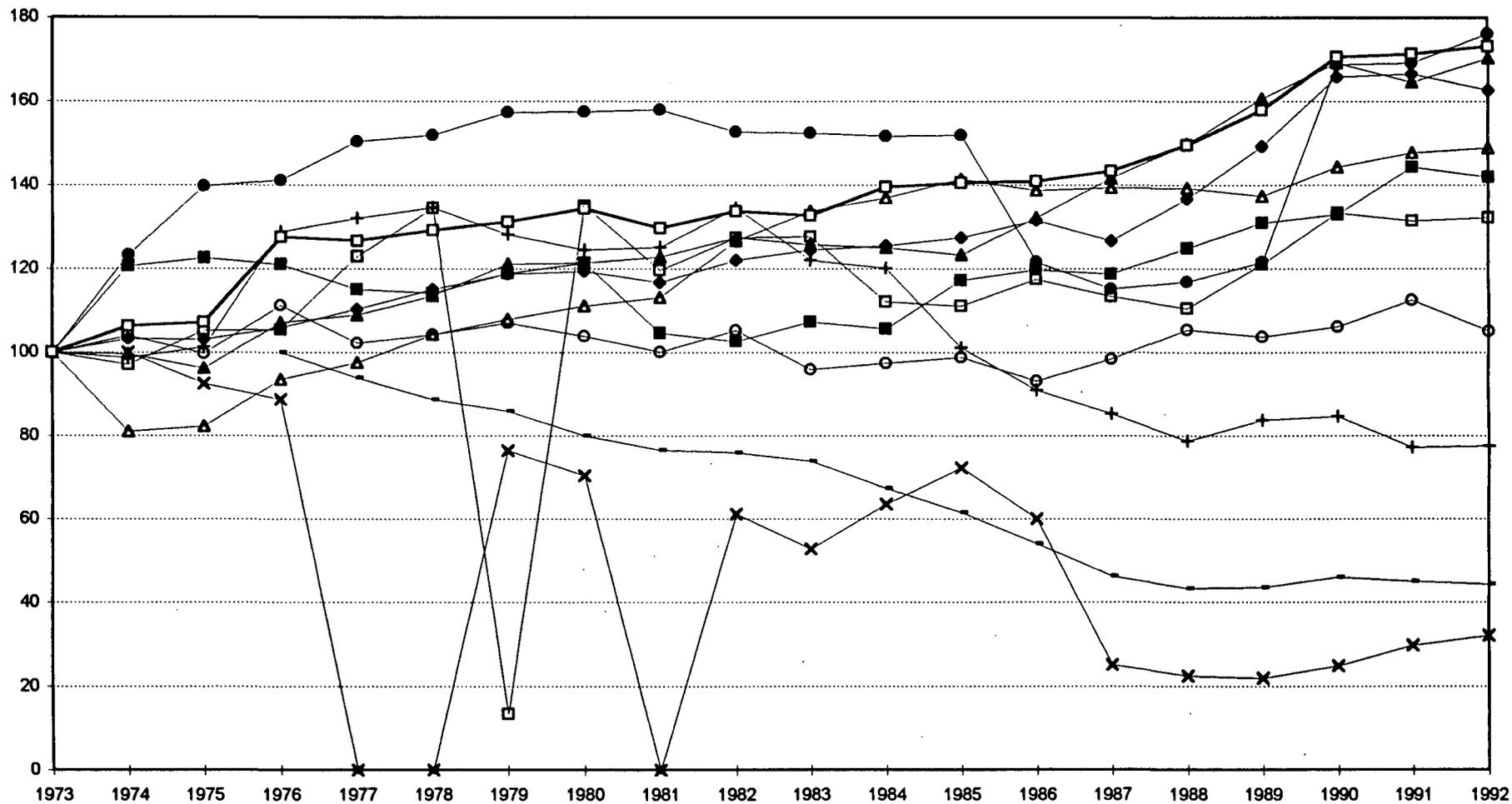
Source : EAE

# EVOLUTION DES EFFECTIFS PAR MODE

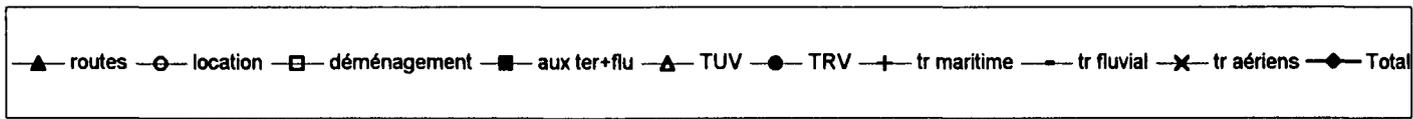
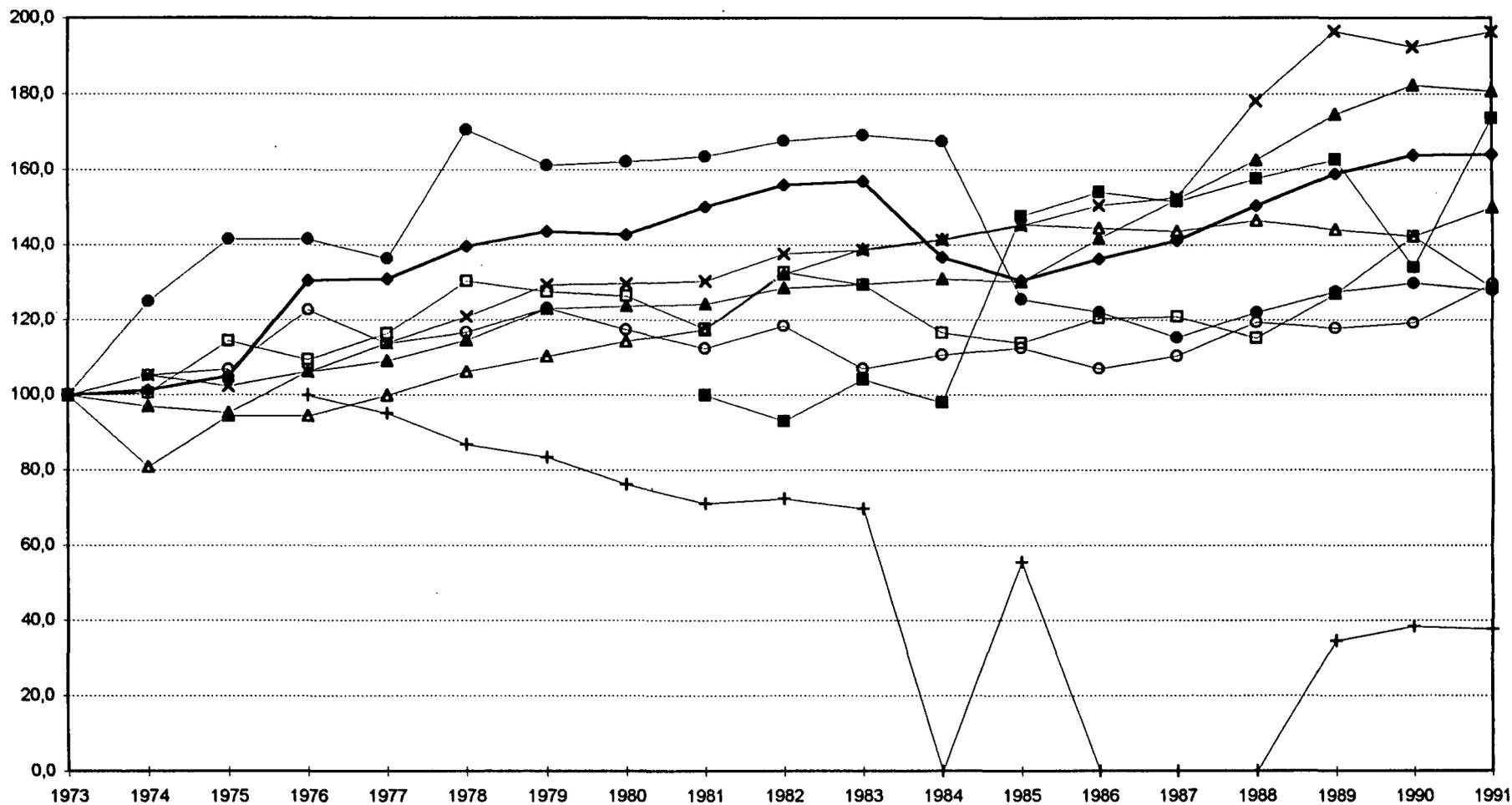
Indice 100 = 1973



Evolution du nombre de salariés-Indice

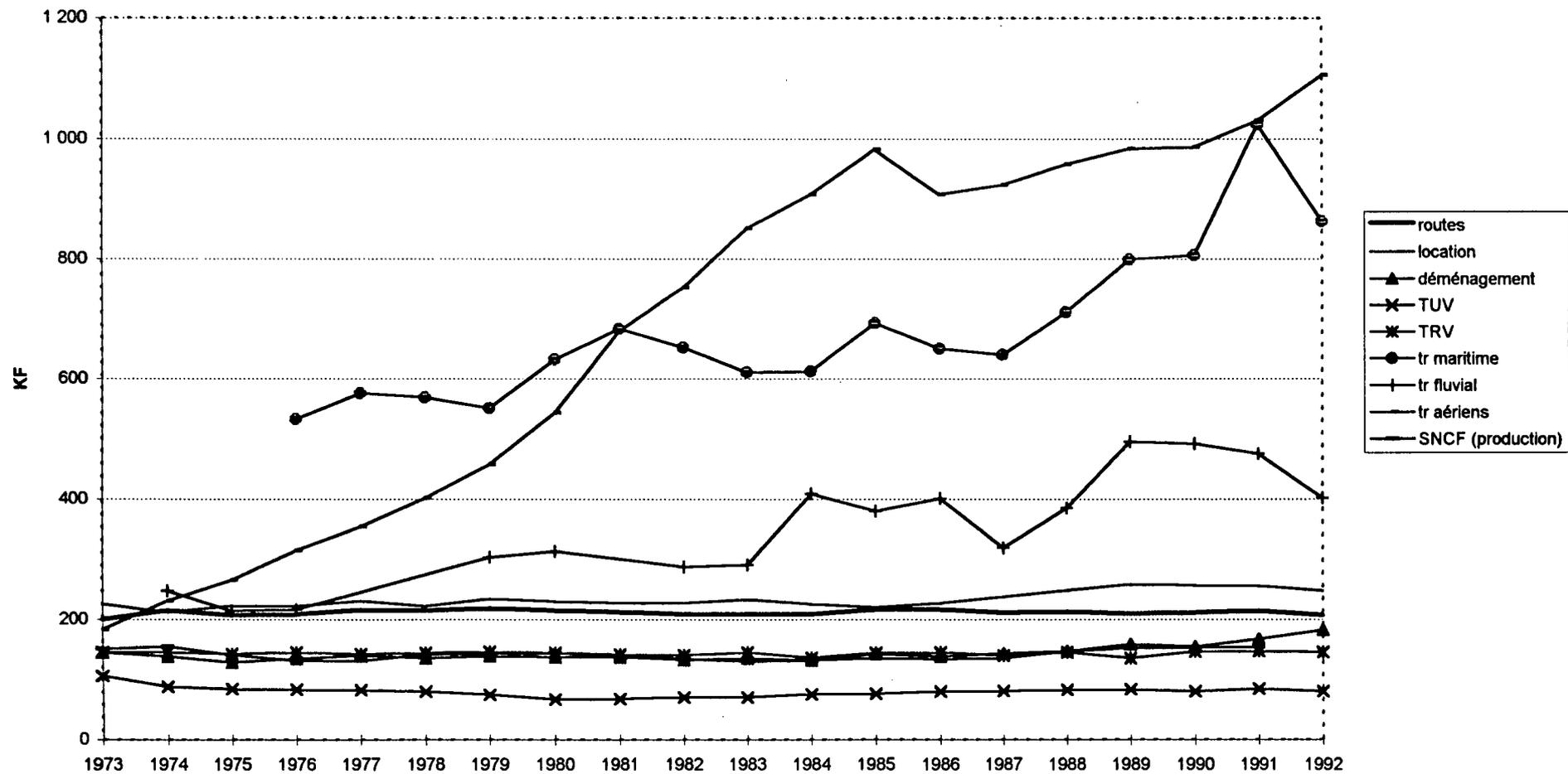


evolution du nombre de salariés roulants ou navigants



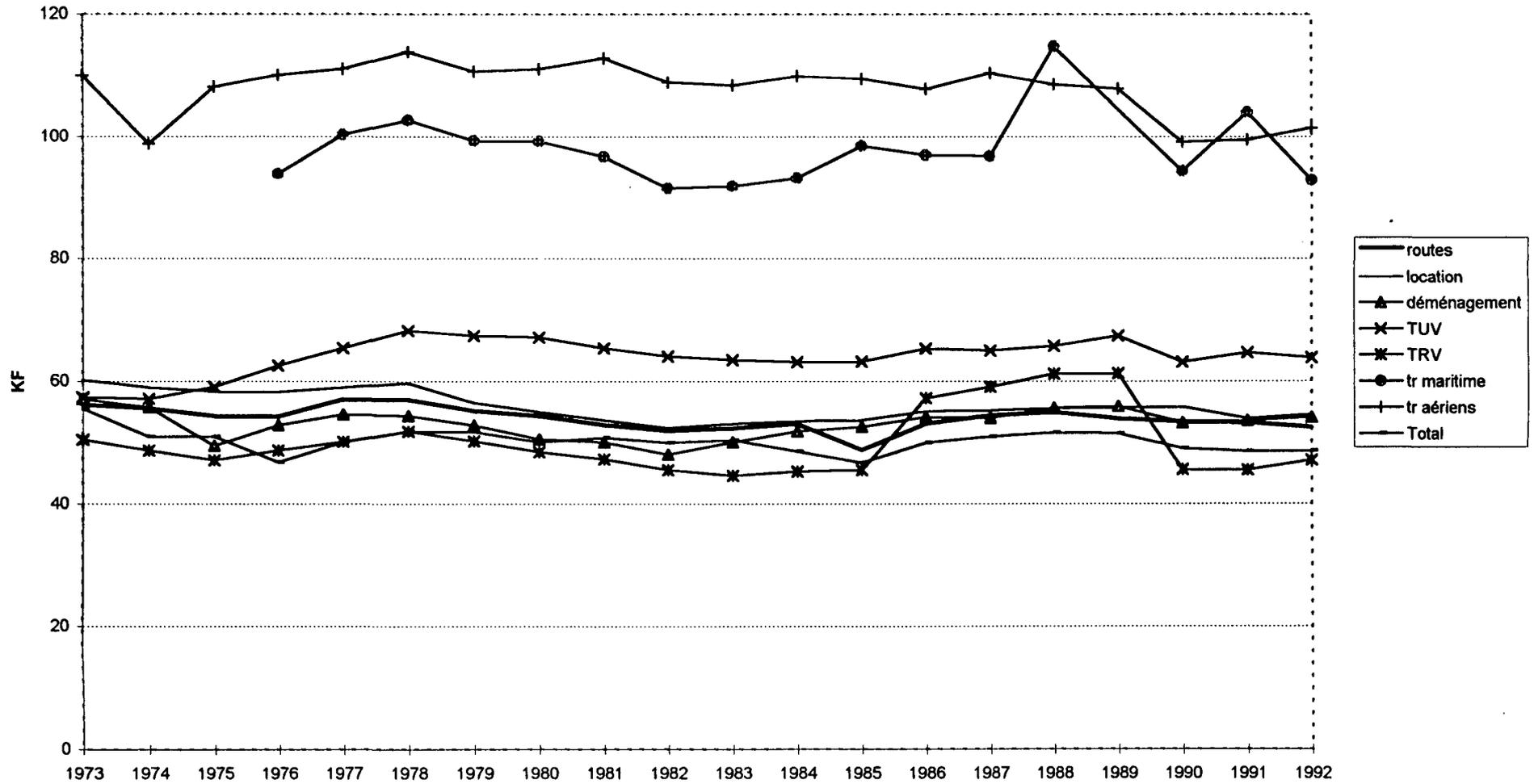
# RATIO : CHIFFRES D'AFFAIRES/EFFECTIFS PAR MODE

En francs constants 1980



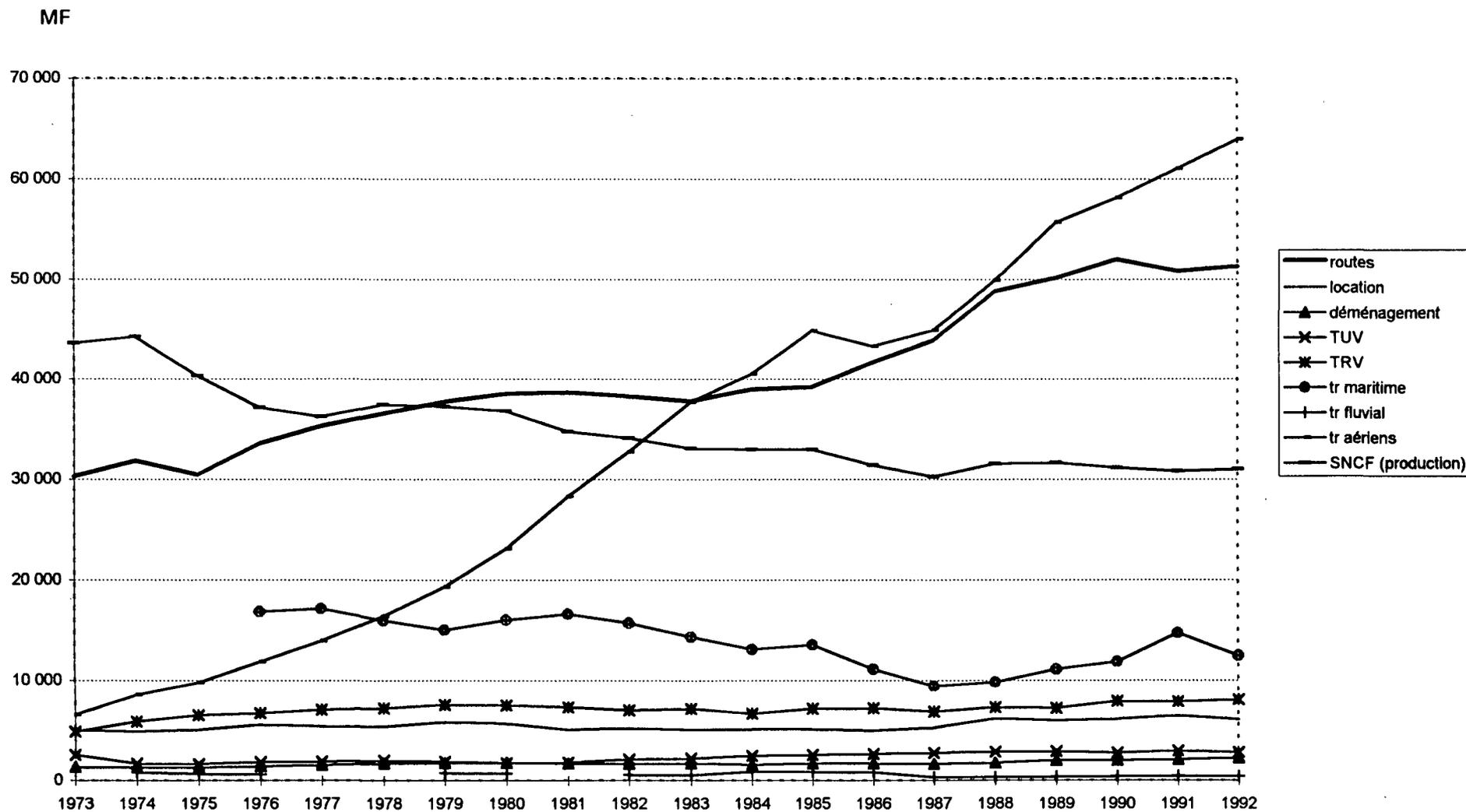
SOURCE / EAE

### Rémunération en francs constants 1980/salariés



Source : EAE

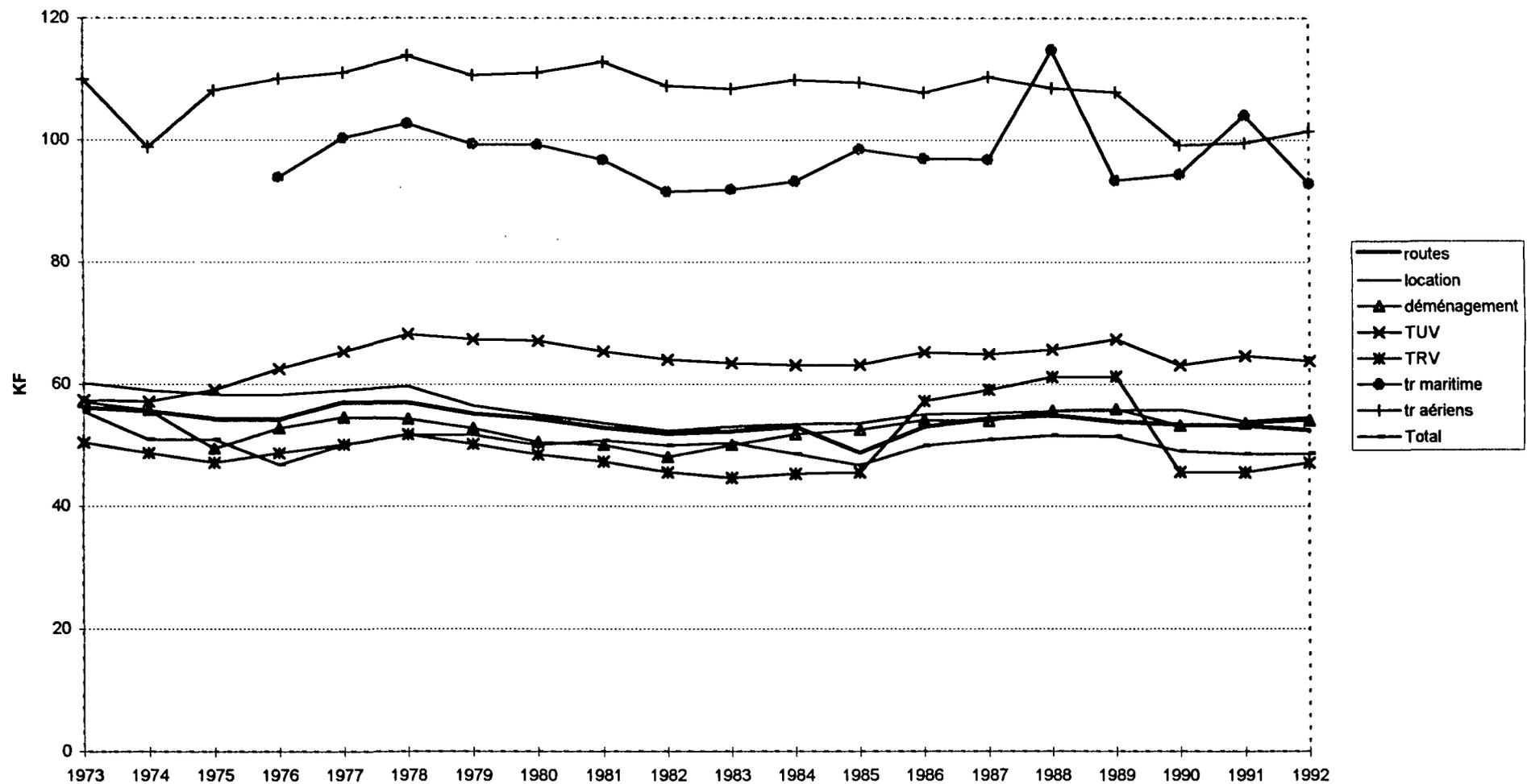
# EVOLUTION DES CHIFFRES D'AFFAIRES EN FRANCS CONSTANTS (1980)



Source : EAE + SNCF (production)

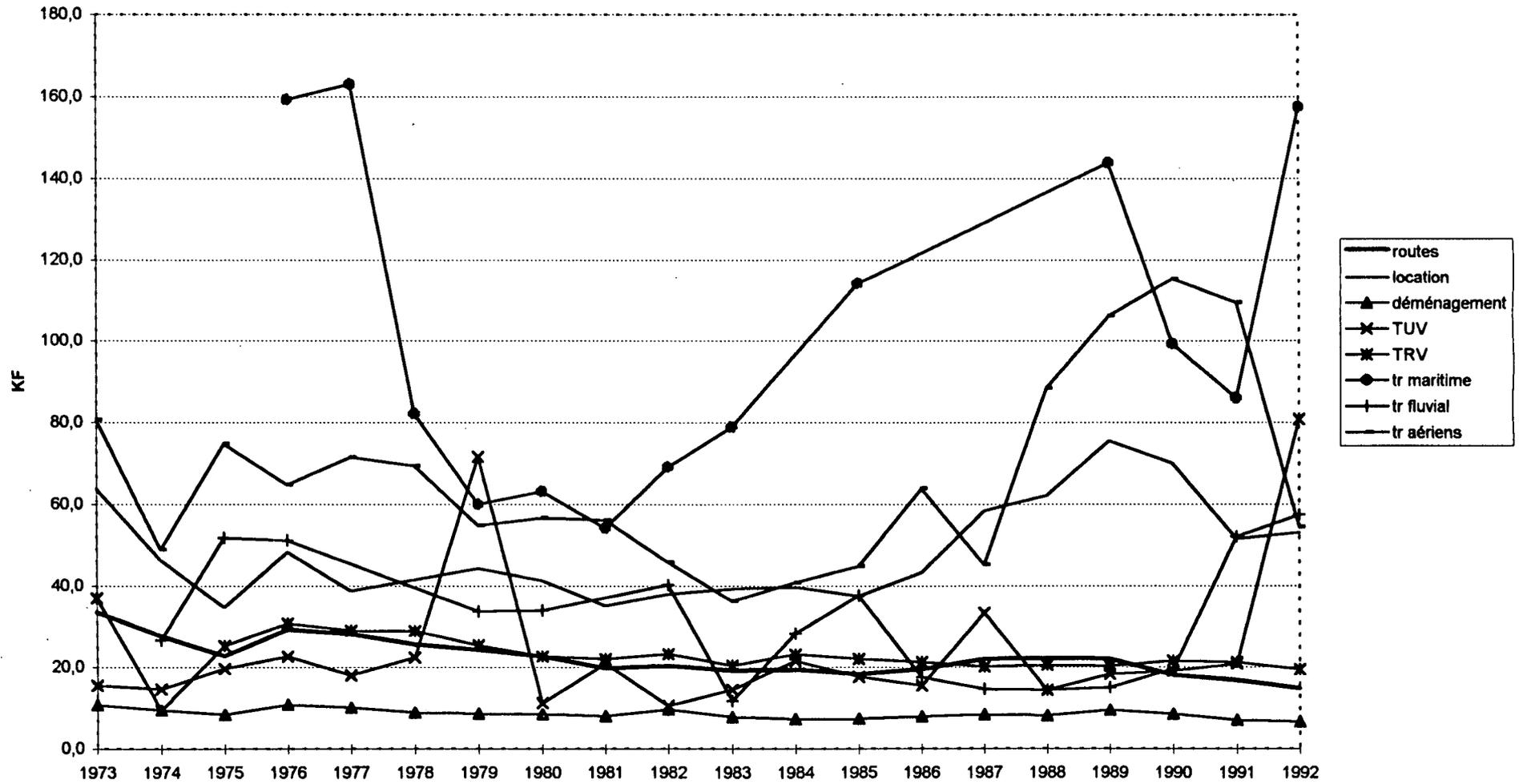
# RATIO : REMUNERATION/SALARIES PAR MODE

En francs constants 1980



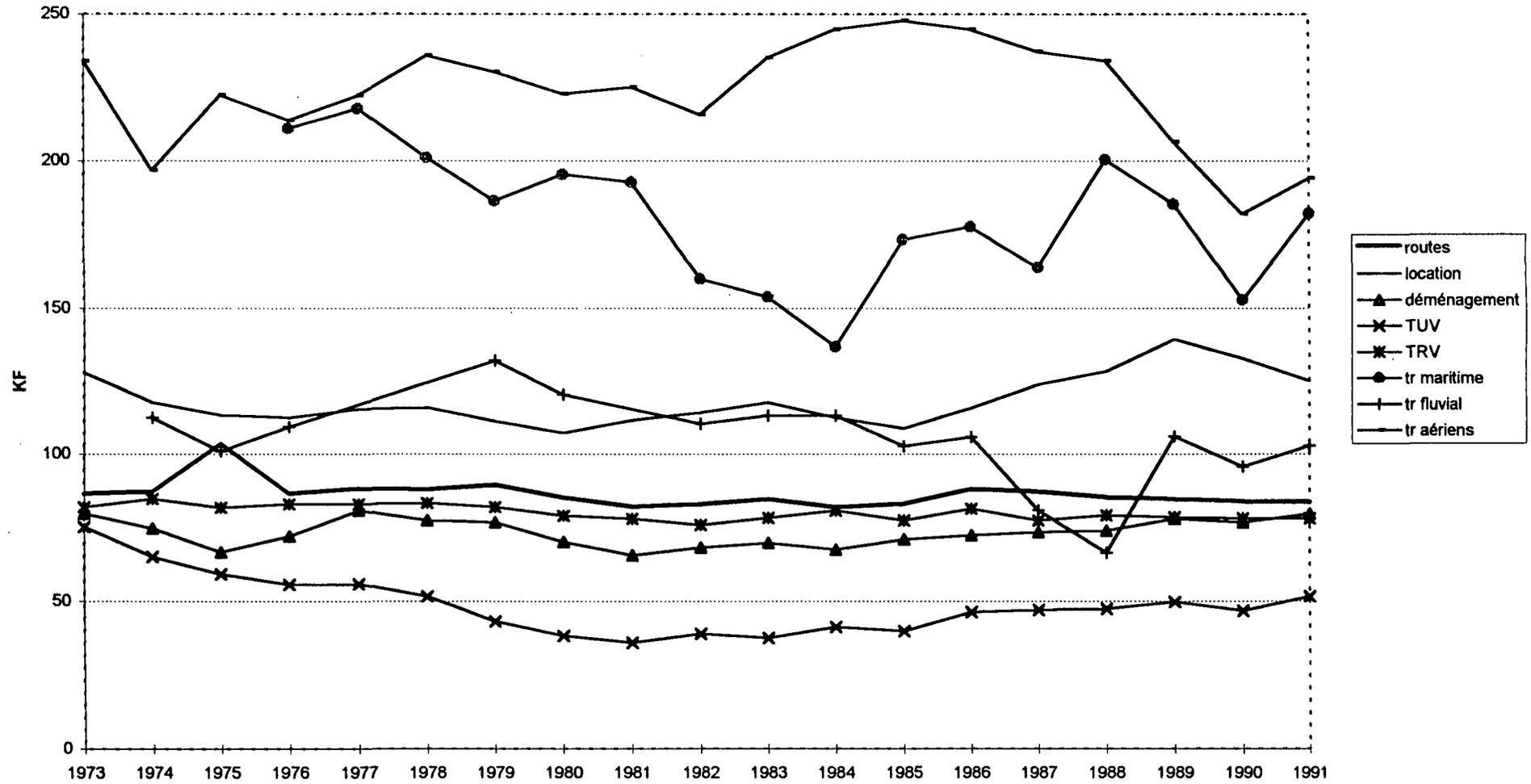
Source : EAE

### Investissements en francs constants 1980/effectifs



# RATIO : VALEUR AJOUTEE/EFFECTIFS PAR MODE

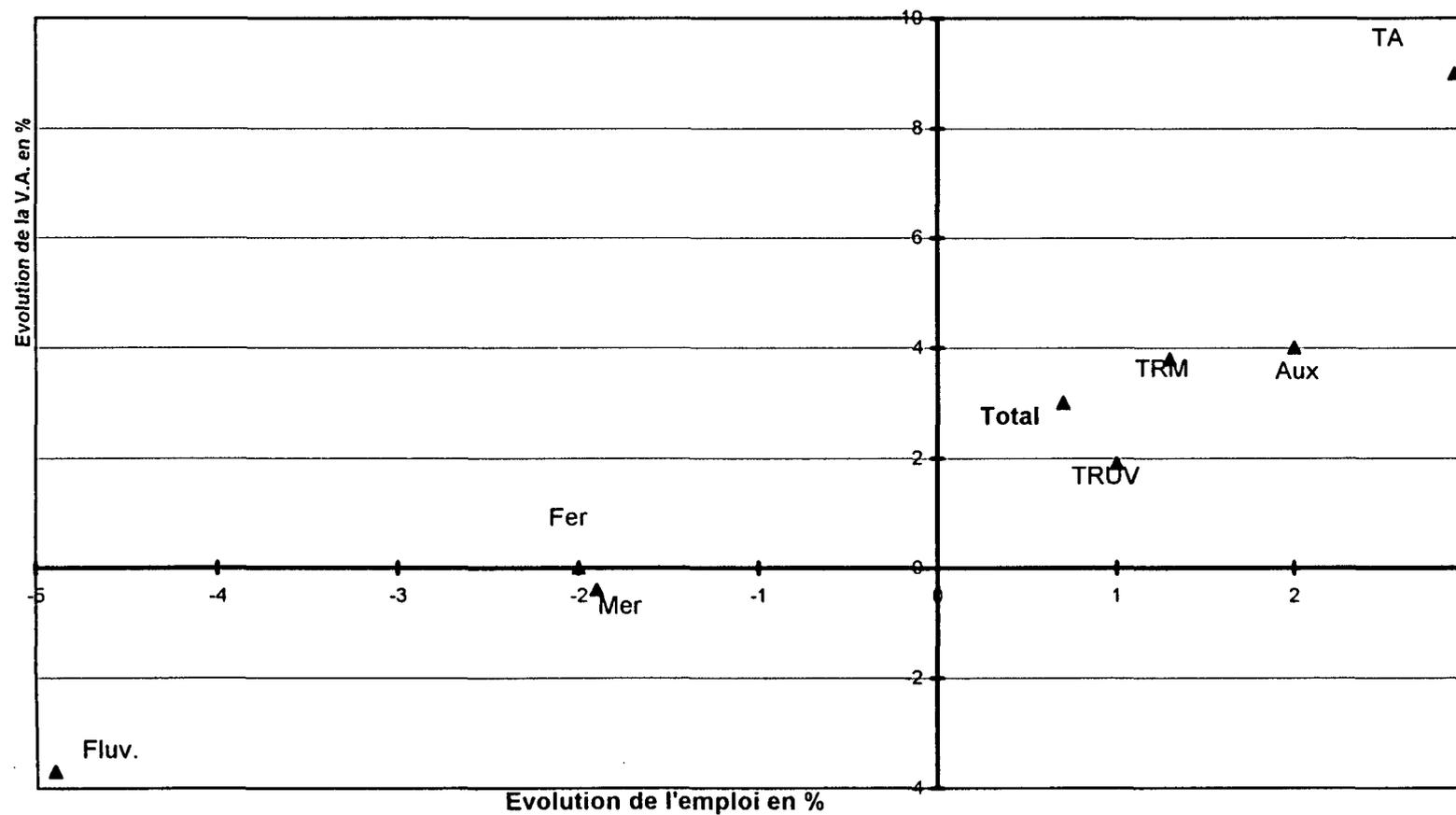
En francs constants 1980



Source : EAE

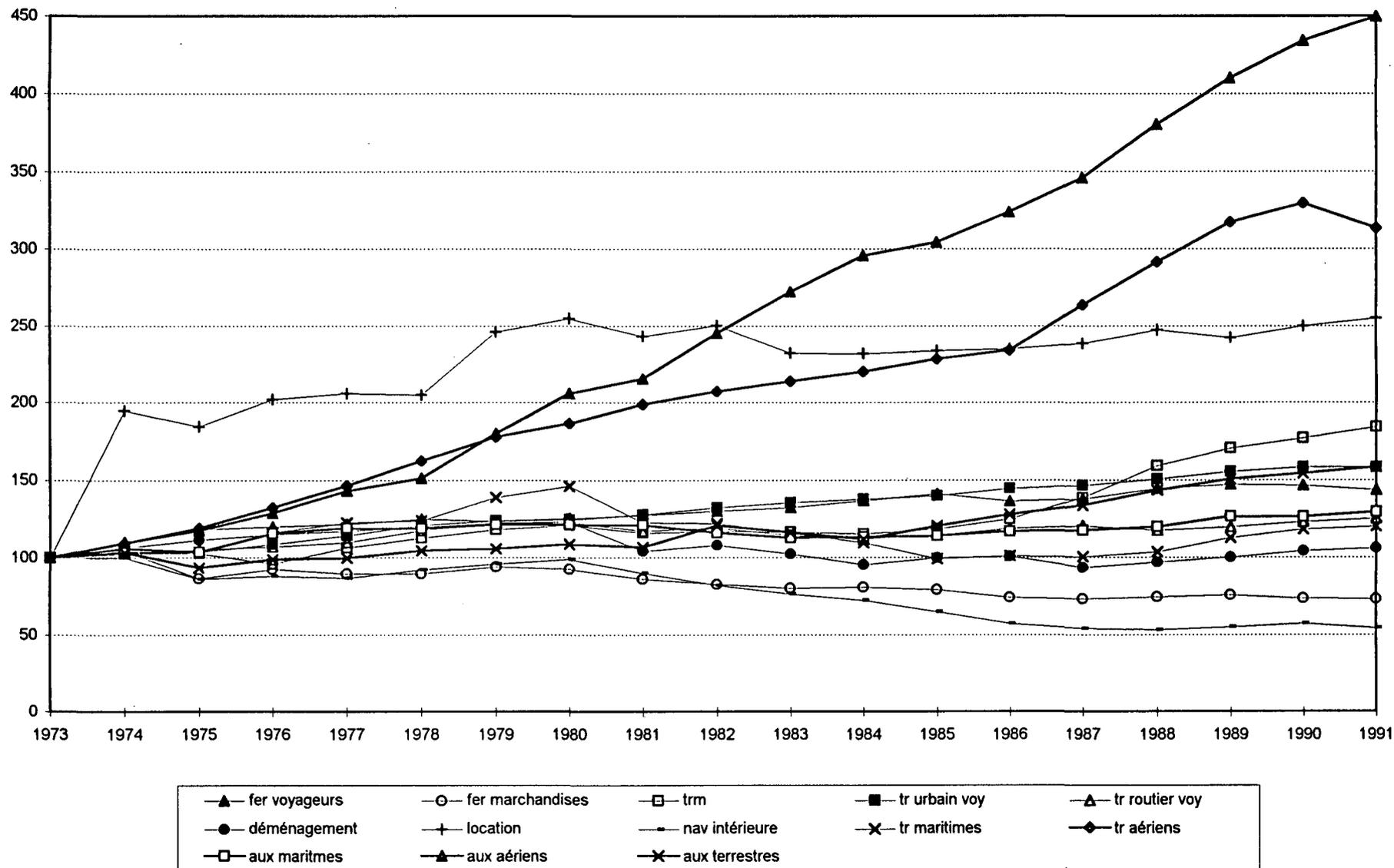
### Croissance de l'emploi et de la V.A. dans les transports

Moyenne 1970-1993



Source : OEST

## Evolution de la production (en indice et en francs constants 1980)



Source : EAE

## CHAPITRE 2 - LES DONNEES EMPLOI PAR TRANCHES D'EFFECTIFS ET PAR MODE

S'agissant de séries longues, la décomposition des tendances repérées par taille d'entreprises apporte un éclairage indispensable. Cette approche connaît cependant deux limites : la faiblesse de l'EAE sur la catégorie des petites entreprises (enquête sur échantillon), et le manque de continuité sur 20 ans dans le découpage par tranche.

Pour chacune des tranches d'effectifs, quatre séries de données ont été traitées :

- les entreprises,
- les effectifs,
- les salariés,
- le pourcentage des roulants sur l'ensemble des effectifs salariés.

Cinq années de référence ont été retenues sur la période : 1973, 1978, 1983, 1988 et 1992 (dernière année de l'EAE par code NAF). Les résultats font l'objet d'un tableau de synthèse des données brutes et d'une série de graphes présentés pour des raisons de lisibilité sur une même page. Les tableaux et graphes sont publiés à la fin du présent chapitre et les commentaires de ces graphes font l'objet des commentaires ci-dessous.

### LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

C'est le mode pour lequel l'approche par tranche est la plus pertinente puisqu'elle révèle des écarts intéressants selon les tailles d'entreprises.

Le nombre d'entreprises de moins de 10 salariés est de loin le plus important mais ce n'est pas la tranche qui connaît la croissance la plus forte : 2,8% par an. Au sein de cette tranche, les entreprises sans-salariés croissent plus fortement que les entreprises ayant de 1 à 9 salariés. La tranche 50-200 emplois est celle qui a le taux de croissance annuel le plus élevé du secteur (+3,2% par an).

En terme d'effectifs, ce sont les entreprises de taille moyenne qui dominent le secteur : les entreprises de 50-200 connaissent une croissance élevée (+3,8% par an). Les 10-50 ont aussi une croissance forte (+3%) et constituent par ailleurs la tranche la plus importante en effectifs. Les petites entreprises (<10) et les grandes (>200) pèsent moins lourd et connaissent une croissance plus faible.

La part des salariés roulants sur l'ensemble des salariés présente des différences significatives : elle décroît logiquement selon la taille des entreprises (de 80% à 50% entre les > 200 et les <10. Mais les évolutions présentent des différences intéressantes :

- elle baisse tendanciellement pour les <10 montrant ainsi le poids croissant des fonctions commerciales et administratives.
- elle augmente faiblement pour les 10-50 et les >200,
- elle augmente fortement pour les entreprises de 50-200 passant de 57% à 68% en 20 ans.

## LE TRANSPORT URBAIN DE VOYAGEURS

Le nombre d'entreprises fluctue selon les tranches<sup>6</sup>: les 20-50 connaissent la croissance la plus forte. Inversement les autres tranches sont relativement stables.

Le nombre de salariés est en très légère croissance sur les 20 années pour les entreprises de taille moyenne (20-50 et 50-100), mais nettement plus forte pour les > 100 et surtout les > 200.

On notera que la proportion de roulants dans l'effectif salarié est assez homogène (de 60% à 80% selon les tailles) mais décroît pour les plus petites entreprises. Elle paraît stable pour les moyennes, et augmente pour les plus grandes (>100 notamment).

## LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

Les petites entreprises (<10) représentent près de la moitié du nombre total d'entreprises. Leur nombre été multiplié par 1,5 en 20 ans mais cette croissance se déroule sur 10 ans. Depuis 1982, le nombre d'entreprises de cette tranche est stable. C'est la tranche des entreprises moyennes (20-50) qui croît le plus fortement en 20 ans (+ 7,7% par an).

En nombre de salariés, c'est également la tranche des moyennes entreprises (20-50) qui se développe, alors que les >200 fluctuent au cours de la période : cette dernière connaît un forte croissance jusqu'en 1978, puis décline nettement après, alors que le nombre d'entreprises de cette catégorie est beaucoup plus stable (en légère croissance).

La proportion de roulants dans l'effectif est assez homogène selon les tranches (de 60% à 80%) mais elle augmente pour les 100-200, et décroît légèrement pour les petites entreprises (6-9).

---

6. Pour les <20 (peu nombreuses) les variations semblent plutôt liées aux conditions de réalisation de l'EAE.

## LE TRANSPORT FLUVIAL

La structure de la branche est dominée par l'artisanat (hors champ) d'un côté et par quelques grandes entreprises d'autre part (>100). L'approche par tranches présente donc un intérêt limité.

Contrairement aux autres modes, le nombre d'entreprises est stable pour les petites tranches d'effectifs et décroît fortement pour les plus grandes (peu nombreuses au demeurant) jusqu'en 1984-85 à partir de laquelle leur nombre se stabilise.

Le nombre de salariés est divisé par trois en 20 ans, déclin qui est logiquement le fait des grandes entreprises.

La part de navigants n'est significative que pour les >20 (effectifs très faibles pour les <20). Elle décroît pour les >20, passant de 80% à 60% des effectifs salariés.

## LE TRANSPORT MARITIME

Pour le transport maritime, l'EAE retient :

- les transports maritimes de produits pétroliers, au long cours ou en cabotage,
- les transports maritimes de marchandises autres que de produits pétroliers, au long cours ou en cabotage,
- la navigation côtière et d'estuaire.

En ce qui concerne ce dernier type de navigation, seules les entreprises de plus de 5 salariés sont interrogées de façon à laisser de côté les très nombreuses entreprises artisanales dont l'activité est saisonnière.

Malgré cela, près de la moitié des entreprises de la branche ont moins 5 salariés, le nombre de celles-ci ayant été multiplié par 3 au cours de la période considérée. Une vingtaine d'entreprise ont plus de 100 salariés. Ce sont elles qui forment le noyau dur de ce que l'on nomme le "shipping". Elles sont cependant deux fois moins nombreuses en 1992 qu'en 1973.

Le nombre de salariés est divisé par deux en 20 ans, déclin qui est essentiellement le fait de la diminution du nombre d'entreprises de plus de 200 salariés. Ce sont essentiellement les effectifs navigants qui ont été touchés (plus de 60% de suppression d'emplois contre 38% pour les sédentaires).

## LE TRANSPORT AERIEN

Hors GEN, l'ensemble des tranches connaît une croissance homogène en nombre d'entreprises.

La croissance des effectifs est globalement forte : supérieure à 22% par an en moyenne, mais c'est sur la tranche des >100 que repose l'essentiel de cette croissance (+ 33,7% par an).

Comme pour les autres modes, la part des navigants décroît sur le long terme pour les petites entreprises, qui renforcent leur potentiel administratif et commercial. Pour les entreprises de 20-100 la part des navigants est stable sur 20 ans, alors qu'elle progresse pour les >100, qui ont de ce point de vue une évolution comparable - mais plus forte - que celle des GEN. Pour ces dernières, la part des navigants passe de 20% à 27% de l'effectif.

Les navigants commerciaux ont une croissance supérieure à celle des navigants techniques, pour les GEN et pour les >100.

## TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### DONNEES PAR TRANCHES D'EFFECTIFS

Nb d'ent.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0à9	21113	20329	22085	22114	22776	23609	21838	23682	24220	23246	23508	25513	24717	24484	25412	29431	31595	31707	30692	33499
10à49	3083	2977	2940	3121	3345	3445	3773	3653	3507	3623	3671	3568	3665	3982	4230	4388	4478	4601	4639	4667
50-200	363	346	339	383	371	382	417	414	397	417	424	436	451	474	509	578	600	634	607	644
>200	68	70	71	73	74	75	77	75	78	80	67	63	62	65	76	81	89	95	87	84
<b>TOTAL</b>	<b>24627</b>	<b>23722</b>	<b>25435</b>	<b>25691</b>	<b>26566</b>	<b>27511</b>	<b>26105</b>	<b>27824</b>	<b>28202</b>	<b>27366</b>	<b>27670</b>	<b>29580</b>	<b>28895</b>	<b>29005</b>	<b>30227</b>	<b>34478</b>	<b>36762</b>	<b>37037</b>	<b>36025</b>	<b>38894</b>

Tot. eff.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0à9	59164	55999	58848	64381	64266	68074	62946	68540	72134	66081	65036	70515	67136	68194	71692	74048	82249	85637	81035	
10-49	61933	63137	62397	66604	69095	72976	78231	76626	75152	77079	77802	77534	78384	84001	90000	94155	97112	99586	100798	100103
50-200	32477	31033	30222	33394	33554	35365	39158	39116	35945	37513	38370	40203	41643	43631	15468	50638	52908	55795	54522	57589
>200	28671	29829	27695	30910	29598	29812	31080	32266	33202	37257	32742	32749	28493	30194	64019	36024	40377	41674	38297	38869
<b>TOTAL</b>	<b>182245</b>	<b>179998</b>	<b>179162</b>	<b>195289</b>	<b>197113</b>	<b>206227</b>	<b>211415</b>	<b>216548</b>	<b>216433</b>	<b>217930</b>	<b>213950</b>	<b>221001</b>	<b>215656</b>	<b>226020</b>	<b>241179</b>	<b>264865</b>	<b>272646</b>	<b>282692</b>	<b>274652</b>	<b>283805</b>

Salariés	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1-9	38519	36207	37288	41875	40408	44064	40644	44208	47491	42982	42397	46227	43896	45713	48537	56952	53387	57137	53777	
10-49	60728	61701	61208	65447	68374	71686	76829	75283	74067	76016	76563	76578	77417	82859	89155	93094	96064	98645	99786	99195
50-200	32351	31001	30081	33786	33409	34920	38541	38542	35316	37373	38229	39669	41501	43495	45336	50505	52768	55656	54364	57449
>200	28664	29828	27466	30067	29216	29393	31077	32204	33200	36766	32252	32660	28040	29713	33538	35497	39941	41242	37860	38436
<b>TOTAL</b>	<b>160261</b>	<b>158797</b>	<b>156043</b>	<b>171175</b>	<b>171407</b>	<b>180363</b>	<b>197091</b>	<b>190237</b>	<b>190074</b>	<b>193137</b>	<b>189441</b>	<b>195134</b>	<b>190854</b>	<b>201780</b>	<b>216566</b>	<b>236048</b>	<b>242160</b>	<b>252680</b>	<b>245807</b>	<b>252662</b>

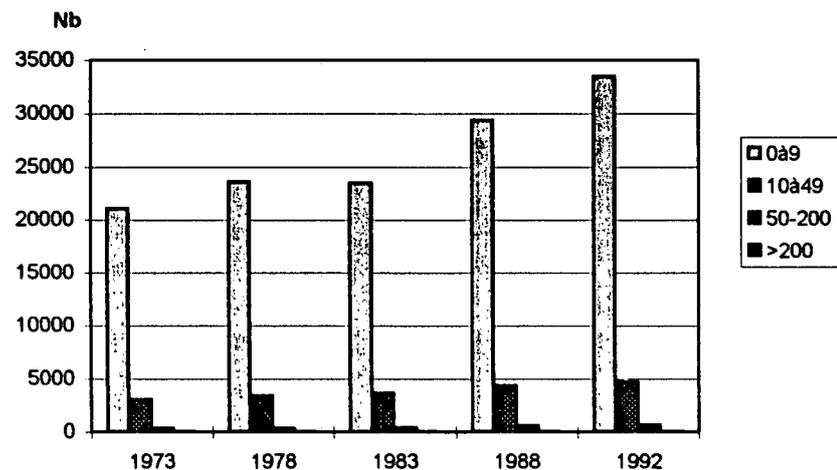
Sal. roul.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1-9	32519	30462	31605	28665	33842	36171	33257	36484	38570		34407	37164	36022	37630	39307	46270	43730	47116	44049	
10-49	40932	41520	40996	44455	47074	49373	52972	52118	50505	52412	53062	52869	53780	57634	62173	65670	68103	70724	72122	72741
50-200	18288	17078	17291	19228	19173	20333	22687	22618	21565	23394	23626	24642	26176	26712	28456	32627	34922	37042	37174	40232
>200	13301	13322	13187	13807	13151	13961	14961	15517	15242	16818	15420	15227	13704	14803	16512	17373	20907	21448	19865	20273
<b>TOTAL</b>	<b>105040</b>	<b>102382</b>	<b>103079</b>	<b>106155</b>	<b>113150</b>	<b>119838</b>	<b>123877</b>	<b>126737</b>	<b>125882</b>		<b>126515</b>	<b>129917</b>	<b>129682</b>	<b>136779</b>	<b>146448</b>	<b>161940</b>	<b>167662</b>	<b>176330</b>	<b>173210</b>	

% Rou/Sal	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1-9	84%	84%	85%	68%	84%	82%	82%	83%	81%		81%	80%	82%	82%	81%	81%	82%	82%	82%	
10-49	67%	67%	67%	68%	69%	69%	69%	69%	68%	69%	69%	69%	69%	70%	70%	71%	71%	72%	72%	73%
50-200	57%	55%	57%	57%	57%	58%	59%	59%	61%	63%	62%	62%	63%	61%	63%	65%	66%	67%	68%	70%
>200	46%	45%	48%	46%	45%	47%	48%	48%	46%	46%	48%	47%	49%	50%	49%	49%	52%	52%	52%	53%
<b>TOTAL</b>	<b>66%</b>	<b>64%</b>	<b>66%</b>	<b>62%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>63%</b>	<b>67%</b>	<b>66%</b>		<b>67%</b>	<b>67%</b>	<b>68%</b>	<b>68%</b>	<b>68%</b>	<b>69%</b>	<b>69%</b>	<b>70%</b>	<b>70%</b>	

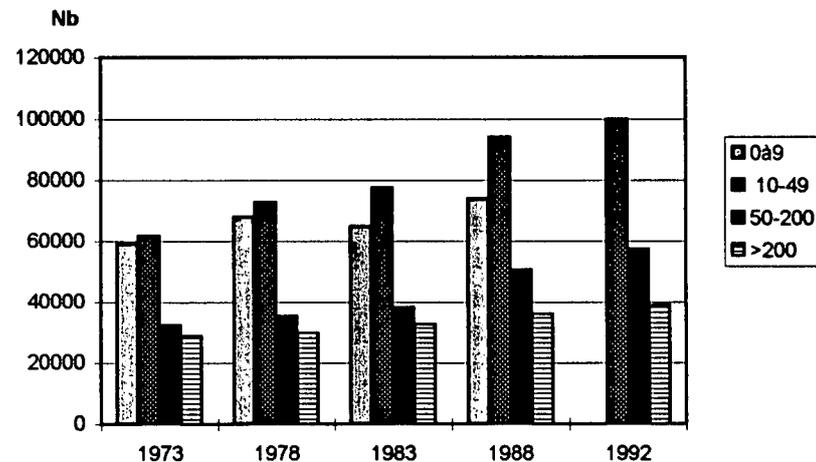
# TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

## Données par tranche d'effectifs

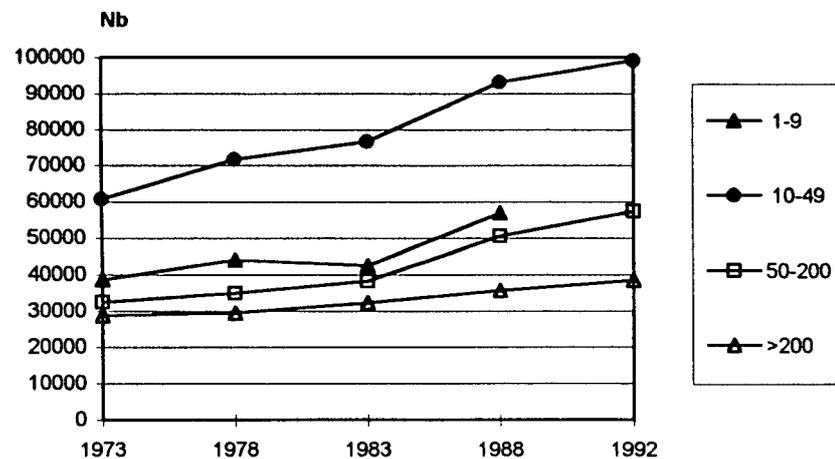
### Nombre d'entreprises



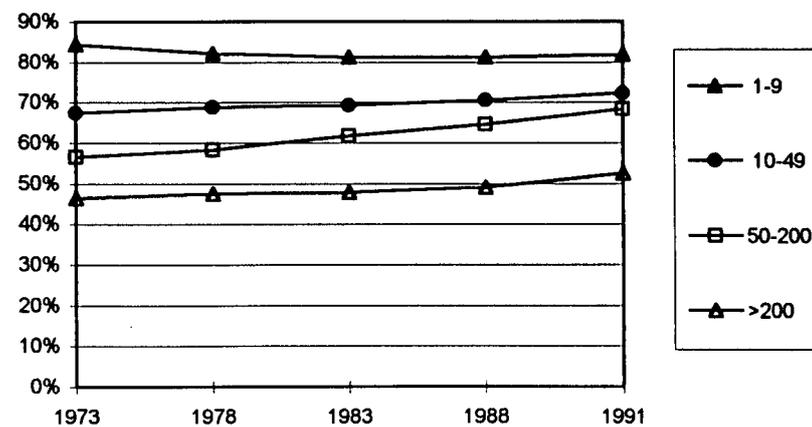
### Effectifs



### Nombre de salariés



### Roulants / Salariés en %



# TRANSPORTS URBAINS DE VOYAGEURS

## DONNEES PAR TRANCHE D'EFFECTIFS

Nb Ent.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	33	6	5				3	3	5	19	9	12	8	8	16	13	13	6	7	14
10 à 19	45	15	10				11	11	15	20	20	24	18	14	17	32	32	14	21	19
6 à 19	78	21	15	10	15	9	14	14	20	39	29	36	26	22	33	45	45	20	28	33
20 à 49	37	19	13	22	15	17	24	24	22	28	31	29	34	46	41	44	46	45	50	57
50 à 99	20	14	13	14	15	13	13	11	13	12	11	15	20	15	16	17	16	21	24	24
100 à 199	13	8	11	12	15	16	16	20	20	24	22	23	25	25	25	26	27	22	21	19
200 et +	26	24	23	30	29	32	31	31	30	30	37	36	36	38	40	39	37	39	40	40
<b>TOTAL</b>	<b>174</b>	<b>86</b>	<b>75</b>	<b>88</b>	<b>89</b>	<b>87</b>	<b>98</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>133</b>	<b>130</b>	<b>139</b>	<b>141</b>	<b>146</b>	<b>155</b>	<b>171</b>	<b>171</b>	<b>147</b>	<b>163</b>	<b>173</b>

Nb Salariés	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	259	46	41				18	20	30	140	67	72	45	45	80	85	82	39	39	84
10 à 19	608	200	130				154	150	205	259	257	340	191	190	235	426	414	175	266	271
6 à 19	867	246	171	135	185	109	172	170	235	399	324	412	236	235	315	511	496	214	305	355
20 à 49	1344	635	435	760	500	568	768	748	674	920	1013	898	1044	1391	1268	1441	1465	1259	1501	1779
50 à 99	1508	1021	927	1012	1110	930	1002	812	956	887	803	1075	1468	1061	1163	1151	1068	1407	1556	1600
100 à 199	1815	1061	1545	1573	2149	2096	2311	2882	2895	3613	3120	3516	3797	3730	3586	3672	3667	2954	2837	2511
200 et +	17835	15967	16141	18385	18859	20672	20979	21371	21682	23787	25977	26083	25993	25992	26235	25746	25378	25941	26366	26443
<b>TOTAL</b>	<b>23369</b>	<b>18930</b>	<b>19219</b>	<b>21865</b>	<b>22803</b>	<b>24375</b>	<b>25232</b>	<b>25983</b>	<b>26442</b>	<b>29606</b>	<b>31237</b>	<b>31984</b>	<b>32538</b>	<b>32409</b>	<b>32567</b>	<b>32521</b>	<b>32074</b>	<b>31775</b>	<b>32565</b>	<b>32688</b>

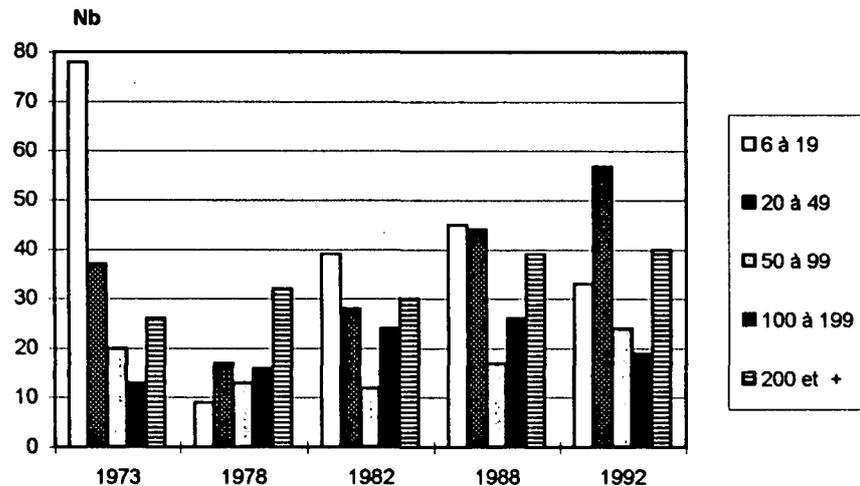
Nb Roulants	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	204	37	34				16	19	27	116	57	66	40	39	60	79	56	17	27	68
10 à 19	490	174	111				126	116	166	205	204	272	149	153	194	350	337	141	210	211
6 à 19	694	211	145	108	156	85	142	135	193	321	261	338	189	192	254	429	393	158	237	279
20 à 49	981	487	316	578	368	420	593	573	512	718	778	686	798	1071	976	1066	1028	952	1168	1402
50 à 99	949	608	623	686	792	671	695	583	702	648	593	811	1144	809	906	878	810	1078	1238	1235
100 à 199	1139	690	1017	1057	1498	1418	1652	2043	1992	2558	2185	2376	2513	2503	2505	2573	2605	2096	2034	1803
200 et +	10881	9861	10064	11390	11821	12943	13067	13376	13766	15090	16520	16519	16652	16575	16394	16490	16249	16542	17283	17377
<b>TOTAL</b>	<b>14644</b>	<b>11857</b>	<b>12165</b>	<b>13819</b>	<b>14635</b>	<b>15537</b>	<b>16149</b>	<b>16710</b>	<b>17165</b>	<b>19335</b>	<b>20337</b>	<b>20730</b>	<b>21296</b>	<b>21150</b>	<b>21035</b>	<b>21436</b>	<b>21085</b>	<b>20826</b>	<b>21960</b>	<b>22096</b>

%Roul/Sal	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	79%	80%	83%				89%	95%	90%	83%	85%	92%	89%	87%	75%	93%	68%	44%	69%	81%
10 à 19	81%	87%	85%				82%	77%	81%	79%	79%	80%	78%	81%	83%	82%	81%	81%	79%	78%
6 à 19	80%	86%	85%	80%	84%	78%	83%	79%	82%	80%	81%	82%	80%	82%	81%	84%	79%	74%	78%	79%
20 à 49	73%	77%	73%	76%	74%	74%	77%	77%	76%	78%	77%	76%	76%	77%	77%	74%	70%	76%	78%	79%
50 à 99	63%	60%	67%	68%	71%	72%	69%	72%	73%	73%	74%	75%	78%	76%	78%	76%	76%	77%	80%	77%
100 à 199	63%	65%	66%	67%	70%	68%	71%	71%	69%	71%	70%	68%	66%	67%	70%	70%	71%	71%	72%	72%
200 et +	61%	62%	62%	62%	63%	63%	62%	63%	63%	63%	64%	63%	64%	64%	62%	64%	64%	64%	66%	66%

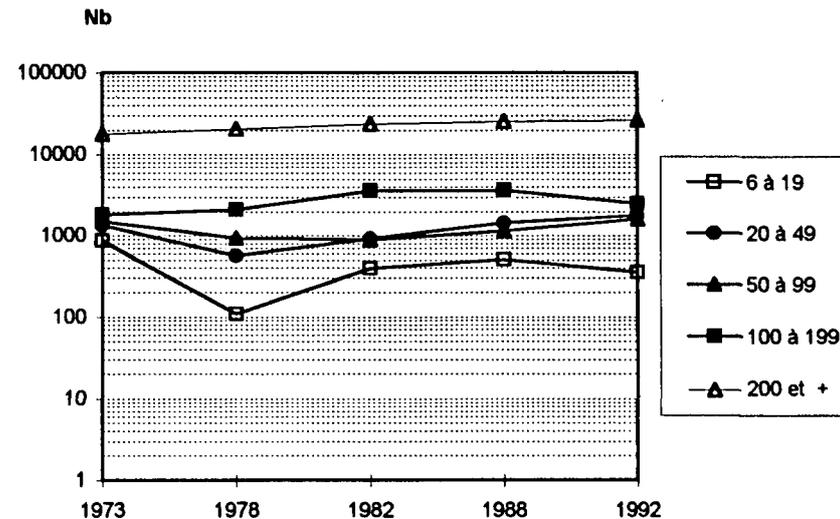
# TRANSPORT URBAIN DE VOYAGEURS

## Données par tranche d'effectifs

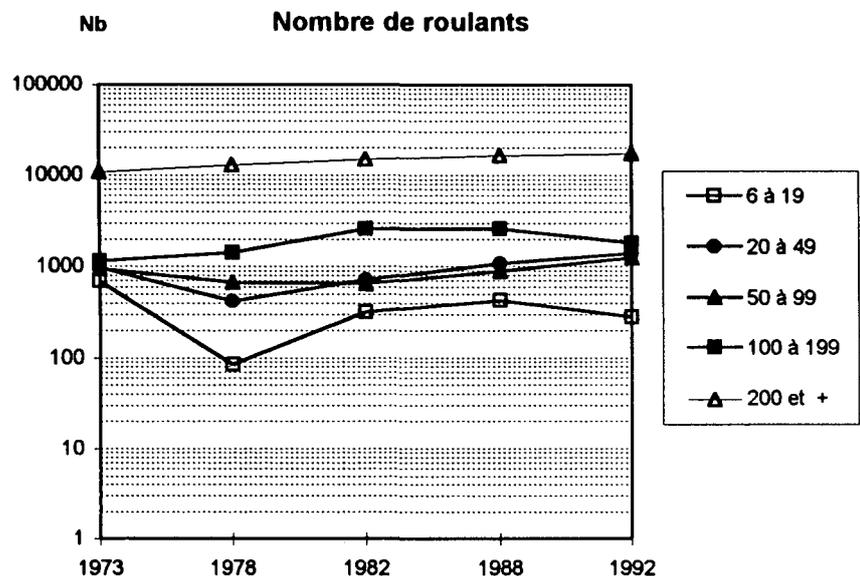
### Nombre d'entreprises



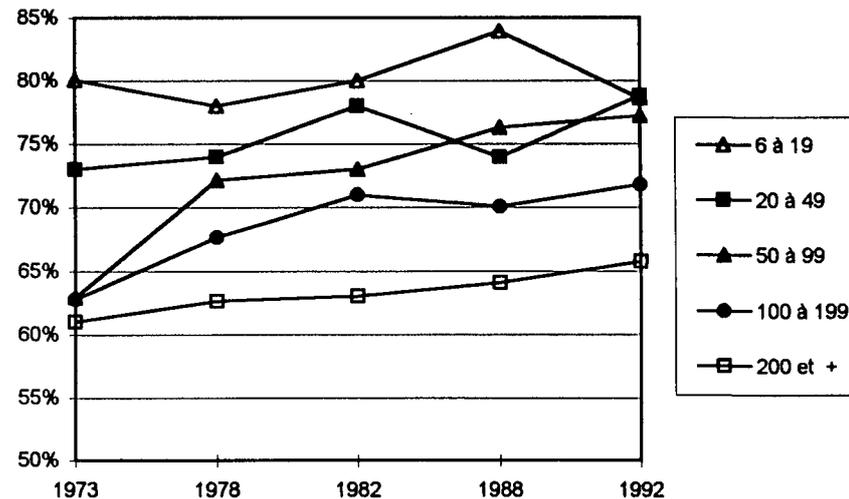
### Nombre de salariés



### Nombre de roulants



### Roulants/Salariés en %



## TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

### DONNEES PAR TRANCHE D'EFFECTIFS

Nb Ent.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	328	291	289	288	310	326	350	331	343	397	383	392	340	396	367	366	322	354	353	399
10 à 19	244	318	332	358	360	362	382	366	417	418	436	432	437	417	429	450	468	435	484	442
6 à 19	572	609	621	646	670	688	732	697	760	815	819	824	777	813	796	816	790	789	837	841
20 à 49	198	233	259	268	301	305	343	335	342	363	367	395	394	404	408	391	433	458	432	463
50 à 99	38	62	63	66	71	70	78	75	76	78	94	93	91	91	97	94	106	99	109	108
100 à 199	32	32	37	33	33	36	35	39	41	42	41	41	37	42	44	47	50	54	54	61
200 et +	25	32	32	33	35	35	35	36	35	35	33	31	35	33	29	33	34	35	40	41
<b>TOTAL</b>	<b>865</b>	<b>968</b>	<b>1012</b>	<b>1046</b>	<b>1110</b>	<b>1134</b>	<b>1223</b>	<b>1182</b>	<b>1254</b>	<b>1333</b>	<b>1354</b>	<b>1384</b>	<b>1334</b>	<b>1383</b>	<b>1374</b>	<b>1381</b>	<b>1413</b>	<b>1435</b>	<b>1472</b>	<b>1514</b>

Nb Salariés	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	2408	2237	2118	2128	2273	2490	2652	2549	2512	2935	2784	2732	1719	2027	1802	1871	1665	1778	1757	1832
10 à 19	3295	4328	4525	4941	4821	4980	5159	5023	5655	5721	6039	5957	4315	4003	4083	4129	4121	3814	3847	3754
6 à 19	5703	6565	6643	7069	7094	7470	7811	7572	8167	8656	8823	8689	6034	6030	5885	6000	5786	5592	5604	5586
20 à 49	6351	7294	8159	8325	9073	9688	10623	10501	10780	11466	11604	12394	9447	9757	9327	8883	9665	10078	9048	9632
50 à 99	2675	4372	4382	4561	4955	4707	5724	5649	5303	5464	6619	6539	5360	5257	5656	5165	5627	5373	5678	5328
100 à 199	4319	4444	5177	4564	4381	4874	4777	5266	5438	5309	5110	5290	3745	4678	4665	4909	5315	5593	5342	6000
200 et +	9808	12918	15391	16179	17884	17080	16451	16440	15905	13132	11797	10843	10991	9382	7812	8751	8702	8761	9518	8997
<b>TOTAL</b>	<b>28856</b>	<b>35593</b>	<b>39752</b>	<b>40698</b>	<b>43387</b>	<b>43819</b>	<b>45386</b>	<b>45428</b>	<b>45593</b>	<b>44027</b>	<b>43953</b>	<b>43755</b>	<b>35577</b>	<b>35104</b>	<b>33345</b>	<b>33708</b>	<b>35095</b>	<b>35397</b>	<b>35190</b>	<b>35543</b>

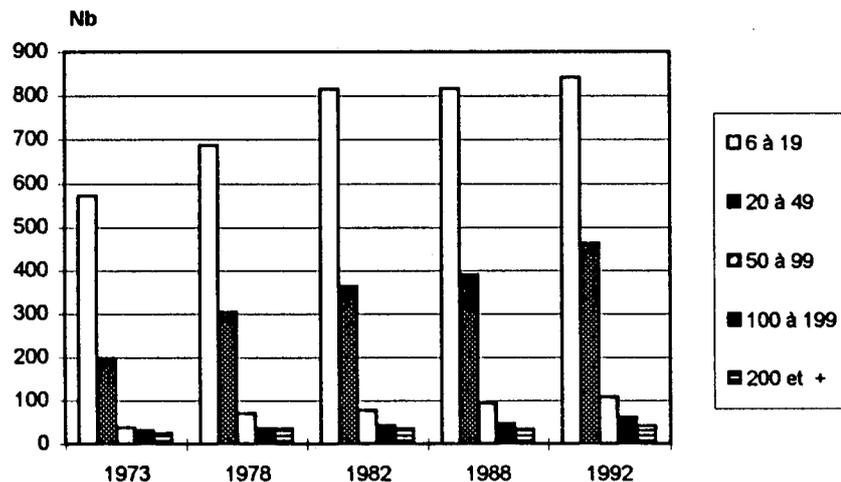
Nb Roulants	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	2048	1927	1861	1785	1932	2113	2248	2175	2127	2557	2362	2358	1454	1707	1477	1518	1369	1499	1460	1477
10 à 19	2644	3555	3698	4083	3927	4037	4208	4121	4684	4726	4970	4851	3401	3156	3158	3167	3204	2965	2933	2867
6 à 19	4692	5482	5559	5868	5859	6150	6456	6296	6811	7283	7332	7209	4855	4863	4635	4685	4573	4464	4393	4344
20 à 49	4687	5561	6166	6285	7022	7411	8247	8115	8265	9056	9115	9670	7134	7288	6991	6660	7222	7581	6860	7285
50 à 99	1813	3018	3019	3161	3503	3411	4108	4169	3927	4113	5033	4962	3846	3864	4036	3764	4106	3977	4102	3837
100 à 199	2670	2764	3419	3090	2962	3144	3104	3399	3615	3681	3627	3723	2529	3120	3217	3414	3641	3855	3647	4214
200 et +	5961	7924	9105	9661	10883	10476	10031	10157	9804	9079	8425	7632	6490	5991	4632	5640	5702	5817	6344	5877
<b>TOTAL</b>	<b>19823</b>	<b>24749</b>	<b>27268</b>	<b>28065</b>	<b>30229</b>	<b>30592</b>	<b>31946</b>	<b>32136</b>	<b>32422</b>	<b>33212</b>	<b>33532</b>	<b>33196</b>	<b>24854</b>	<b>25126</b>	<b>23511</b>	<b>24163</b>	<b>25244</b>	<b>25694</b>	<b>25346</b>	<b>25557</b>

%Roul/Sal	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	85%	86%	88%	84%	85%	85%	85%	85%	85%	87%	85%	86%	85%	84%	82%	81%	82%	84%	83%	81%
10 à 19	80%	82%	82%	83%	81%	81%	82%	82%	83%	83%	82%	81%	79%	79%	77%	77%	78%	78%	76%	76%
6 à 19	82%	84%	84%	83%	83%	82%	83%	83%	83%	84%	83%	83%	80%	81%	79%	78%	79%	80%	78%	78%
20 à 49	74%	76%	76%	75%	77%	76%	78%	77%	77%	79%	79%	78%	76%	75%	75%	75%	75%	75%	76%	76%
50 à 99	68%	69%	69%	69%	71%	72%	72%	74%	74%	75%	76%	76%	72%	74%	71%	73%	73%	74%	72%	72%
100 à 199	62%	62%	66%	68%	68%	65%	65%	65%	66%	69%	71%	70%	68%	67%	69%	70%	69%	69%	68%	70%
200 et +	61%	61%	59%	60%	61%	61%	61%	62%	62%	69%	71%	70%	59%	64%	59%	64%	66%	66%	67%	65%

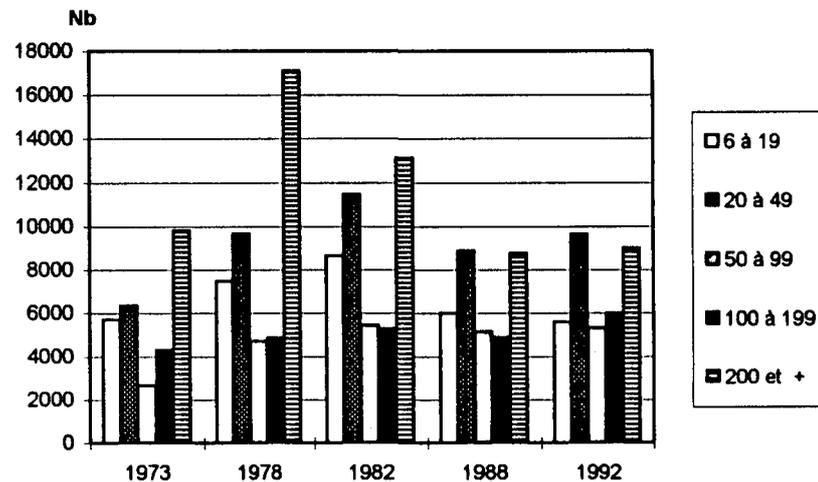
# TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEUR

## Données par tranches d'effectifs

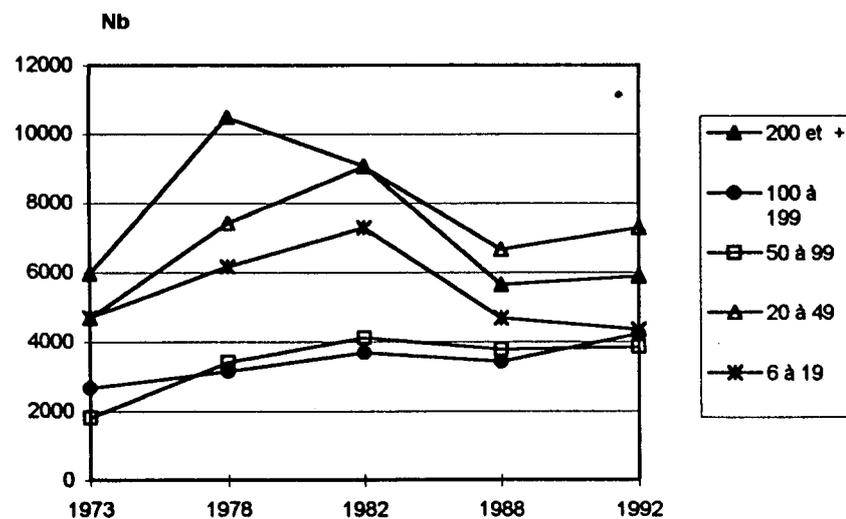
### Nombre d'entreprises



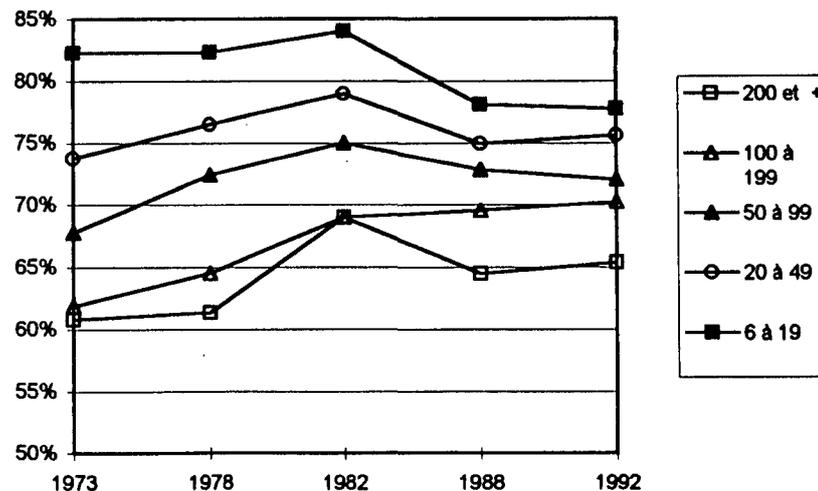
### Nombre de salariés



### Nombre de salariés



### Roulants / Salariés en %



## TRANSPORT FLUVIAL

### DONNEES PAR TRANCHE D'EFFECTIFS

Nb entr.	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	10	13	7			8	10		8	8	11	11	13	8	7	7	11	18	12
10 à 19	7	6	8			6	3		4	5	3	6	3	4	4	5	3	5	7
20 à 99	10	14	8			6	7		6	6	3		3						
>100	6	5	6			6	4		4	4	5		3						
>20	16	19	14			12	11		10	10	8	4	6	6	4	4	7	6	7
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>38</b>	<b>29</b>			<b>26</b>	<b>24</b>		<b>22</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>29</b>	<b>26</b>

Nb Sal	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	76	77	44			38	53		33	32	56	64	54	35	22	19	29	69	47
10 à 19	118	89	132			53	42		61	75	44		37	48	51	62	39	61	84
20 à 99	302	567	338			226	321		225	281	152		88						
>100	2651	2179	2279			2088	1796		1603	1273	1476	2016	1709						
>20	2953	2746	2617			2314	2117		1828	1554	1628	2016	1797	711	636	618	719	813	883
<b>TOTAL</b>	<b>3147</b>	<b>2912</b>	<b>2793</b>			<b>2405</b>	<b>2212</b>		<b>1922</b>	<b>1661</b>	<b>1728</b>	<b>2080</b>	<b>1888</b>	<b>794</b>	<b>709</b>	<b>699</b>	<b>787</b>	<b>943</b>	<b>1014</b>

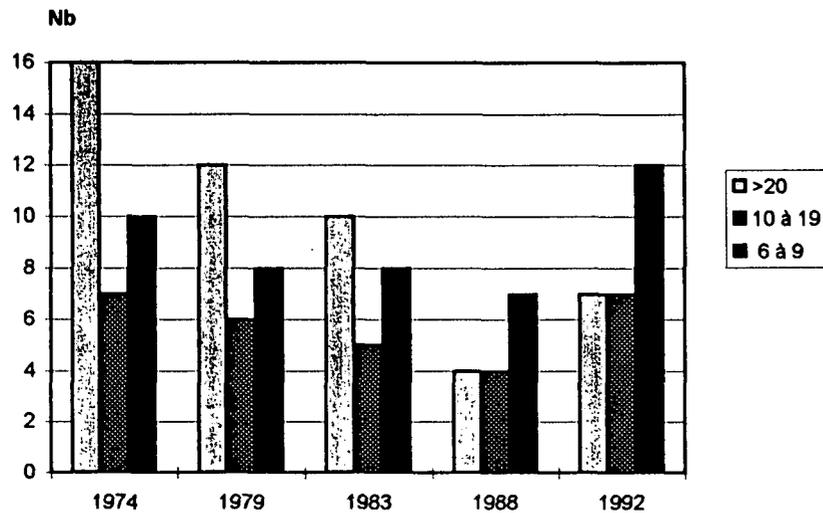
Nb Nav.	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	62	51	35			30	40		16	17	36	34	26	24	14	10	12	49	27
10 à 19	55	51	65			29	26		40	46	30		27	27	36	40	33	54	68
20 à 99	219	332	189			169	214		168	160	95		67						
>100	1782	1422	1545			1447	1261		1097	877	1267	908	720						
>20	2001	1754	1734			1616	1475		1265	1037	1362	908	787	422	351	425	465	524	580
<b>TOTAL</b>	<b>2118</b>	<b>1856</b>	<b>1834</b>			<b>1675</b>	<b>1541</b>		<b>1321</b>	<b>1100</b>	<b>1428</b>	<b>942</b>	<b>840</b>	<b>473</b>	<b>401</b>	<b>475</b>	<b>510</b>	<b>627</b>	<b>675</b>

% Nav/Sal	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
6 à 9	82%	66%	80%			79%	75%		48%	53%	64%	53%	48%	69%	64%	53%	41%	71%	57%
10 à 19	47%	57%	49%			55%	62%		66%	61%	68%		73%	56%	71%	65%	85%	89%	81%
>20	68%	64%	66%			70%	70%		69%	67%	84%	45%	44%	59%	55%	69%	65%	64%	66%

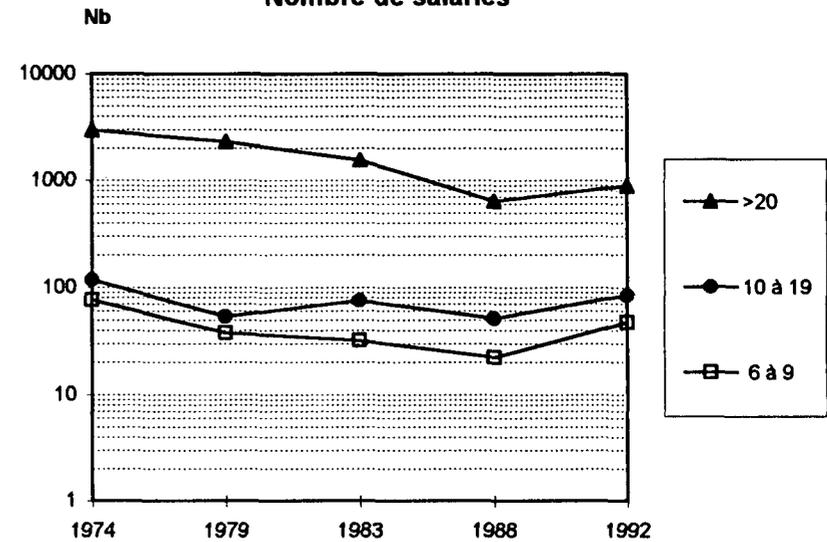
# TRANSPORT FLUVIAL

## Données par tranche d'effectifs

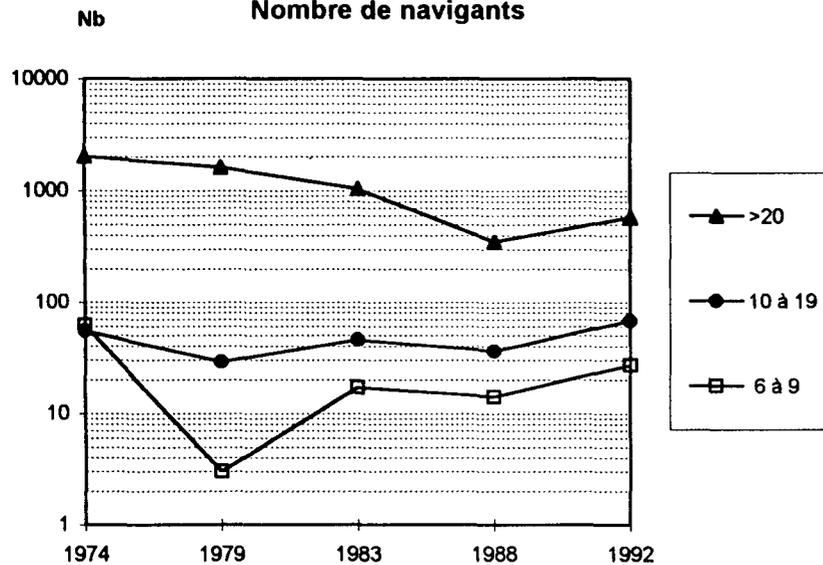
### Nombre d'entreprises



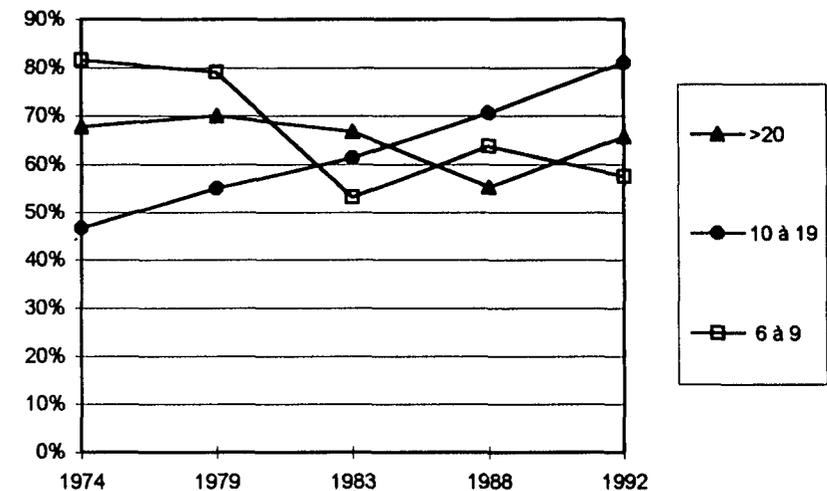
### Nombre de salariés



### Nombre de navigants



### Navigants / Salariés en %



## TRANSPORT MARITIME

### DONNEES PAR TRANCHE D'EFFECTIFS

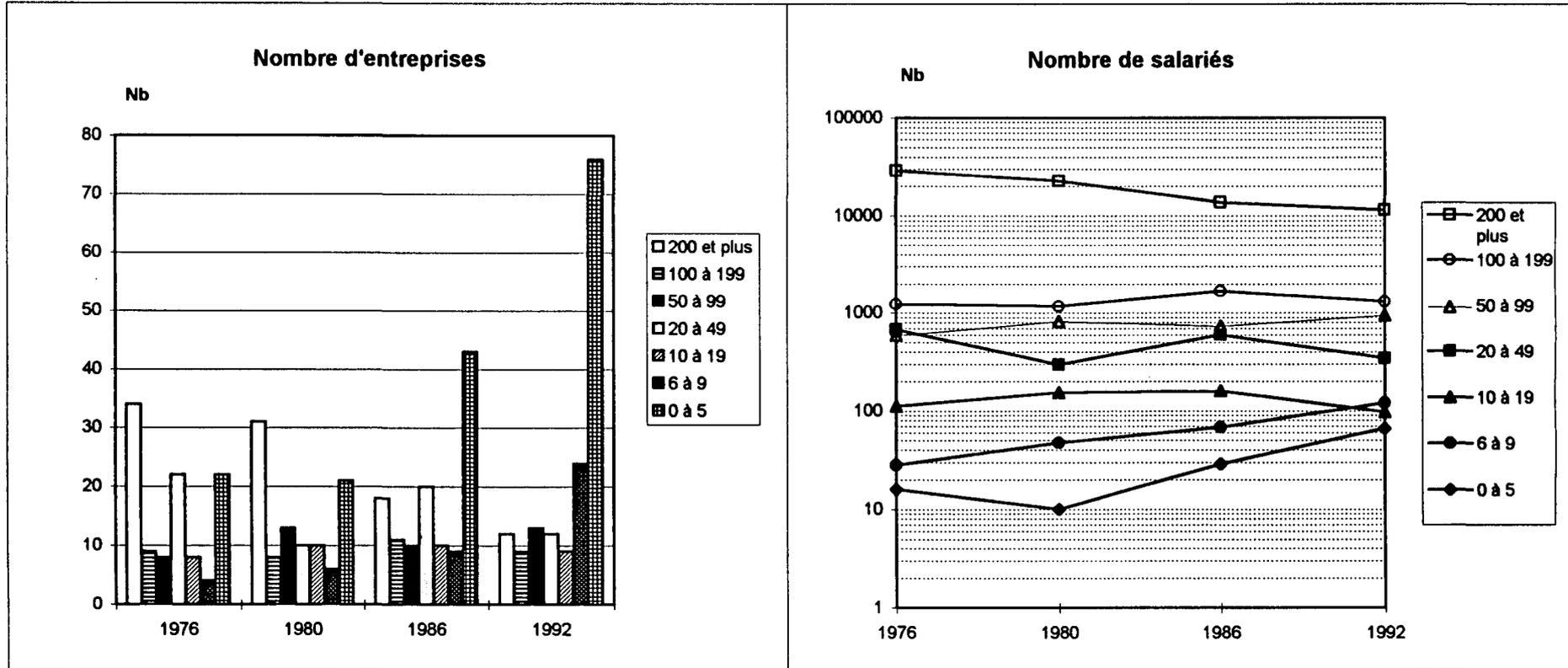
Nb Ent.	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0 à 5	22	22	17	18	21	22	24	31	30	40	43	76	58	77	57	66	76
6 à 9	4	11	11	8	6	9	7	9	9	9	9	24	14	13	23	27	24
10 à 19	8	9	7	11	10	8	7	5	7	8	10	9	9	11	10	9	9
20 à 49	22	18	21	18	10	11	7	10	17	17	20	12	15	18	11	9	12
50 à 99	8	7	7	10	13		10	13	11	9	10	13	11	11	11	13	13
100 à 199	9	10	14	11	8	9	9	13	10	11	11	9	7	6	8	10	9
200 à 499	19	18	16	16	18	18	16	16									
500 et plus	15	15	13	13	13	11	12	10									
200 et plus	34	33	29	29	31	29	28	26	26	23	18	12	16	15	15	13	12
<b>TOTAL</b>	<b>107</b>	<b>110</b>	<b>106</b>	<b>105</b>	<b>99</b>	<b>88</b>	<b>92</b>	<b>107</b>	<b>110</b>	<b>117</b>	<b>121</b>	<b>155</b>	<b>130</b>	<b>151</b>	<b>135</b>	<b>147</b>	<b>155</b>

Nb Sal.	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0 à 5	16	11	4	9	10	10	10	12	10	21	29	66	60	76	51	57	66
6 à 9	28	81	87	64	47	57	55	63	67	58	68	120	113	96	123	146	120
10 à 19	112	128	89	171	152	89	97	59	99	112	158	97	144	142	126	117	97
20 à 49	683	541	702	577	296	362	230	306	521	526	602	345	485	569	349	279	345
50 à 99	591	549	342	638	825	813	985	802	632	638	733	944	790	813	792	962	944
100 à 199	1230	1449	2003	1649	1165	1316	1291	1892	1295	1593	1689	1316	1083	893	1055	1421	1316
200 à 499	5865	5512	5287	5526	5791	6081	4979	5516									
500 et plus	23104	21425	19551	18537	17007	15488	16376	14719									
200 et plus	28969	26937	24838	24063	22798	21569	21355	20235	13466	16511	13781	11484	11070	11234	12125	11347	11484
<b>TOTAL</b>	<b>31629</b>	<b>29696</b>	<b>28065</b>	<b>27171</b>	<b>25293</b>	<b>24216</b>	<b>24023</b>	<b>23369</b>	<b>16090</b>	<b>19459</b>	<b>17060</b>	<b>14372</b>	<b>13745</b>	<b>13823</b>	<b>14621</b>	<b>14329</b>	<b>14372</b>

source EAE

# TRANSPORT MARITIME

## Données par tranche d'effectifs



## TRANSPORT AERIEN

### DONNEES PAR TRANCHE D'EFFECTIFS

Nb Entr.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0 à 9	26	33	44	49	54	66	65	50	55	49	51	54	62	58	70	86	89	91	94	106
10 à 19	8	5	5	7	8	12	8	9	7	6	6	9	7	11	10	10	17	15	18	13
20 à 99	12	14	12	12	14	14	10	14	13	13	16	17	7	18	16	20	20	23	28	28
> 100	5	5	5	5	6	7	8	6	7	8	6	6	7	10	12	12	16	19	15	15
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>	<b>57</b>	<b>66</b>	<b>73</b>	<b>82</b>	<b>99</b>	<b>91</b>	<b>79</b>	<b>82</b>	<b>76</b>	<b>79</b>	<b>86</b>	<b>83</b>	<b>97</b>	<b>108</b>	<b>128</b>	<b>142</b>	<b>148</b>	<b>155</b>	<b>162</b>
AF,UTA,AI	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>	<b>60</b>	<b>69</b>	<b>76</b>	<b>85</b>	<b>102</b>	<b>94</b>	<b>82</b>	<b>85</b>	<b>79</b>	<b>82</b>	<b>89</b>	<b>86</b>	<b>100</b>	<b>111</b>	<b>131</b>	<b>145</b>	<b>151</b>	<b>158</b>	<b>165</b>

Nb Sal.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0 à 9	69	89	111	133	137	153	159	123	128	123	125	116	126	140	181	103	93	108	186	224
10 à 19	112	77	53	98	110	159	118	120	109	94	89	130	100	145	110	112	214	176	226	149
20 à 99	453	571	425	423	545	670	446	606	514	615	848	883	1092	899	607	858	845	969	1310	1204
> 100	898	1016	1176	1123	1387	1608	2020	2105	2091	2448	2647	2284	2378	2890	3560	4406	5737	6924	6892	6958
<b>TOTAL</b>	<b>1532</b>	<b>1753</b>	<b>1765</b>	<b>1777</b>	<b>2179</b>	<b>2590</b>	<b>2743</b>	<b>2954</b>	<b>2842</b>	<b>3280</b>	<b>3709</b>	<b>3413</b>	<b>3696</b>	<b>4074</b>	<b>4458</b>	<b>5479</b>	<b>6889</b>	<b>8177</b>	<b>8614</b>	<b>8535</b>
AF,UTA,AI	34018	34978	34912	35886	37081	38319	39485	42461	38663	40106	40707	41204	41550	46766	40551	42965	46024	45447	45069	44791
<b>TOTAL</b>	<b>35550</b>	<b>36731</b>	<b>36677</b>	<b>37663</b>	<b>39260</b>	<b>40909</b>	<b>42228</b>	<b>45415</b>	<b>41505</b>	<b>43386</b>	<b>44416</b>	<b>44617</b>	<b>45246</b>	<b>50840</b>	<b>45009</b>	<b>48444</b>	<b>52913</b>	<b>53624</b>	<b>53683</b>	<b>53326</b>

Nb Nav.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0 à 9	40	48	55	71	76	75	57	57	59	59	63	59	61	67	71	102	99	99	85	109
10 à 19	38	22	18	25	39	33	56	49	56	40	33	43	44	66	55	52	108	72	100	70
20 à 99	166	203	123	152	197	154	228	221	228	268	341	393	478	418	277	327	342	371	511	444
> 100	298	310	387	334	407	651	644	616	644	771	674	663	766	993	1329	1476	2285	2862	2776	3097
<b>TOTAL</b>	<b>542</b>	<b>583</b>	<b>583</b>	<b>582</b>	<b>719</b>	<b>913</b>	<b>985</b>	<b>943</b>	<b>987</b>	<b>1138</b>	<b>1111</b>	<b>1158</b>	<b>1349</b>	<b>1544</b>	<b>1732</b>	<b>1957</b>	<b>2834</b>	<b>3404</b>	<b>3472</b>	<b>3720</b>
AF,UTA,AI	6617	7531	7327	7017	7426	8339	8288	8375	8288	8708	9916	8948	9041	9235	10779	10526	11230	10370	10583	12159
<b>TOTAL</b>	<b>7159</b>	<b>8114</b>	<b>7910</b>	<b>7599</b>	<b>8145</b>	<b>9252</b>	<b>9273</b>	<b>9318</b>	<b>9275</b>	<b>9846</b>	<b>11027</b>	<b>10106</b>	<b>10390</b>	<b>10779</b>	<b>12511</b>	<b>12483</b>	<b>14064</b>	<b>13774</b>	<b>14055</b>	<b>15879</b>

## TRANSPORT AERIEN

### DONNEES PAR TRANCHE D'EFFECTIFS

% Nav.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0 à 9	58%	54%	50%	53%	55%	49%	36%	46%	46%	48%	50%	51%	48%	48%	39%	99%	106%	92%	46%	49%
10 à 19	34%	29%	34%	26%	35%	21%	47%	41%	51%	43%	37%	33%	44%	46%	50%	46%	50%	41%	44%	47%
20 à 99	37%	36%	29%	36%	36%	23%	51%	36%	44%	44%	40%	45%	44%	46%	46%	38%	40%	38%	39%	37%
> 100	33%	31%	33%	30%	29%	40%	32%	29%	31%	31%	25%	29%	32%	34%	37%	33%	40%	41%	40%	45%
<b>TOTAL</b>	<b>35%</b>	<b>33%</b>	<b>33%</b>	<b>33%</b>	<b>33%</b>	<b>35%</b>	<b>36%</b>	<b>32%</b>	<b>35%</b>	<b>35%</b>	<b>30%</b>	<b>34%</b>	<b>36%</b>	<b>38%</b>	<b>39%</b>	<b>36%</b>	<b>41%</b>	<b>42%</b>	<b>40%</b>	<b>44%</b>
AF,UTA,AI	19%	22%	21%	20%	20%	22%	21%	20%	21%	22%	24%	22%	22%	20%	27%	24%	24%	23%	23%	27%
<b>TOTAL</b>	<b>20%</b>	<b>22%</b>	<b>22%</b>	<b>20%</b>	<b>21%</b>	<b>23%</b>	<b>22%</b>	<b>21%</b>	<b>22%</b>	<b>23%</b>	<b>25%</b>	<b>23%</b>	<b>23%</b>	<b>21%</b>	<b>28%</b>	<b>26%</b>	<b>27%</b>	<b>26%</b>	<b>26%</b>	<b>30%</b>

Nb Nav Tec.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0 à 9	32	41	52	64	69	80	63	54	57	55	54	48	53	54	58	99	85	90	81	98
10 à 19	21	20	18	17	39	47	31	40	47	33	40	36	27	46	47	39	91	49	81	61
20 à 99	127	146	97	121	156	176	118	179	183	287	238	336	368	336	185	267	276	326	763	358
> 100	242	250	332	254	310	346	449	467	432	431	392	396	479	596	760	905	1200	1488	1362	1435
<b>TOTAL</b>	<b>422</b>	<b>457</b>	<b>499</b>	<b>456</b>	<b>574</b>	<b>649</b>	<b>661</b>	<b>740</b>	<b>719</b>	<b>806</b>	<b>724</b>	<b>816</b>	<b>927</b>	<b>1032</b>	<b>1050</b>	<b>1310</b>	<b>1652</b>	<b>1953</b>	<b>2287</b>	<b>1952</b>
AF,UTA,AI	2790	2905	2890	2878	2904	2960	3096	3049	3010	3046	3043	3049	3052	3112	3085	3351	3443	3481	3765	4032
<b>TOTAL</b>	<b>3212</b>	<b>3362</b>	<b>3389</b>	<b>3334</b>	<b>3478</b>	<b>3609</b>	<b>3757</b>	<b>3789</b>	<b>3729</b>	<b>3852</b>	<b>3767</b>	<b>3865</b>	<b>3979</b>	<b>4144</b>	<b>4135</b>	<b>4661</b>	<b>5095</b>	<b>5434</b>	<b>6052</b>	<b>5984</b>

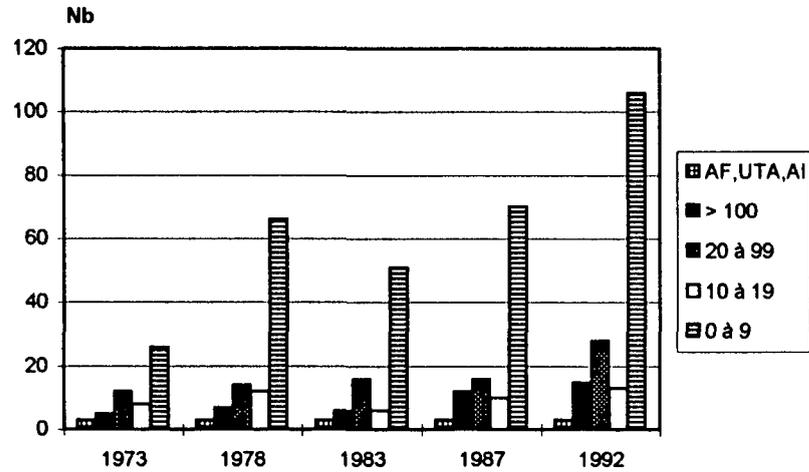
Nb Nav Com.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
0 à 9	8	7	3	7	7	5	12	3	2	4	9	11	8	13	13		14	9		11
10 à 19	17	2		8		2	2	16	2			7	17	20	8	13	17	23	19	9
20 à 99	39	57	26	31	41	35	36	49	38	54	30	57	110	82	92	60	66	45	48	86
> 100	56	60	55	80	97	141	202	197	184	243	379	267	287	397	569	841	1085	1374	1414	1662
<b>TOTAL</b>	<b>120</b>	<b>126</b>	<b>84</b>	<b>126</b>	<b>145</b>	<b>183</b>	<b>252</b>	<b>265</b>	<b>226</b>	<b>301</b>	<b>418</b>	<b>342</b>	<b>422</b>	<b>512</b>	<b>682</b>	<b>914</b>	<b>1182</b>	<b>1451</b>	<b>1481</b>	<b>1768</b>
AF,UTA,AI	3827	4043	3854	4139	4522	4859	5243	5239	5365	5759	5665	5899	5989	6123	6115	7175	7787	6889	6818	8127
<b>TOTAL</b>	<b>3947</b>	<b>4169</b>	<b>3938</b>	<b>4265</b>	<b>4667</b>	<b>5042</b>	<b>5495</b>	<b>5504</b>	<b>5591</b>	<b>6060</b>	<b>6083</b>	<b>6241</b>	<b>6411</b>	<b>6635</b>	<b>6797</b>	<b>8089</b>	<b>8969</b>	<b>8340</b>	<b>8299</b>	<b>9895</b>

# TRANSPORT AERIEN

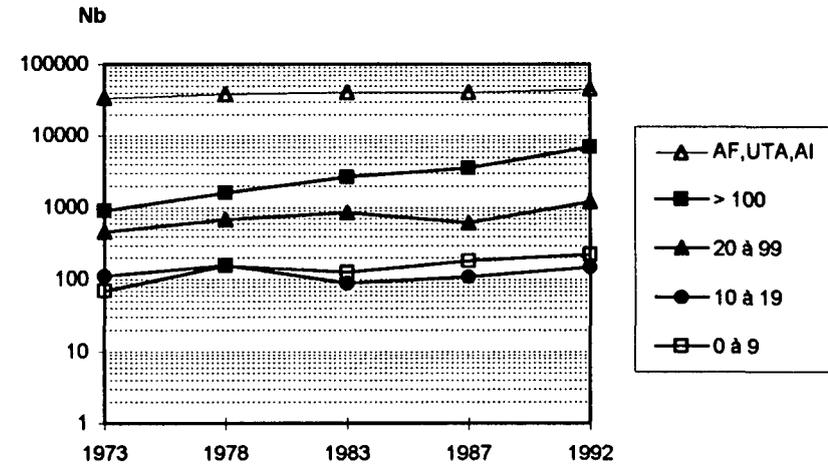
## Données par tranches d'effectifs

Total y c. GEN

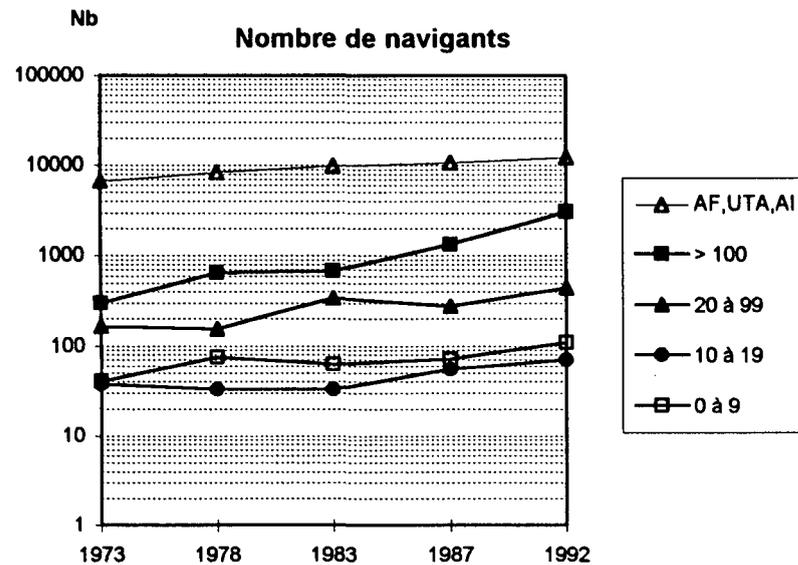
### Nombre d'entreprises



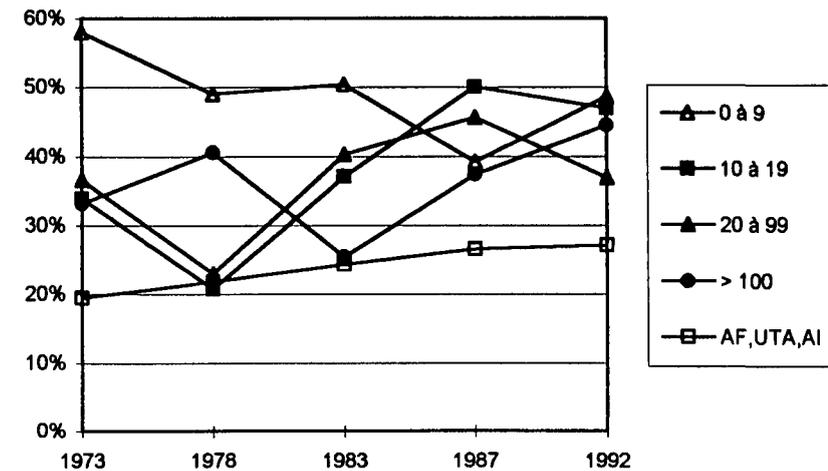
### Nombre de salariés



### Nombre de navigants



### Navigants / Salariés en %

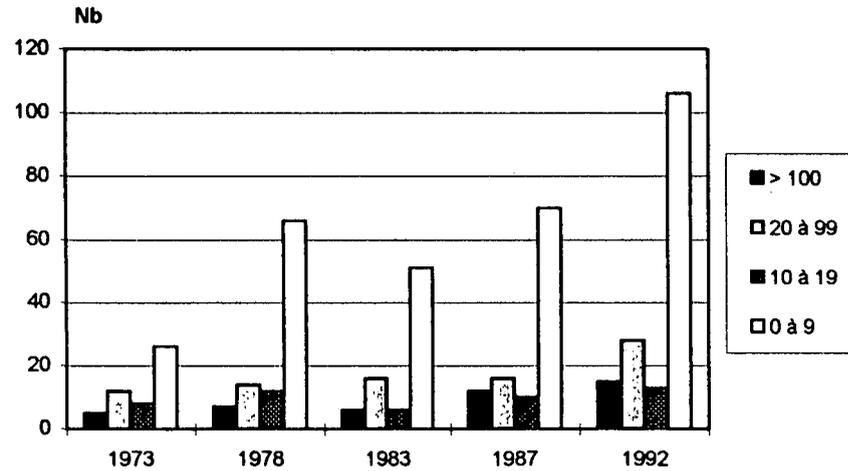


# TRANSPORT AERIEN

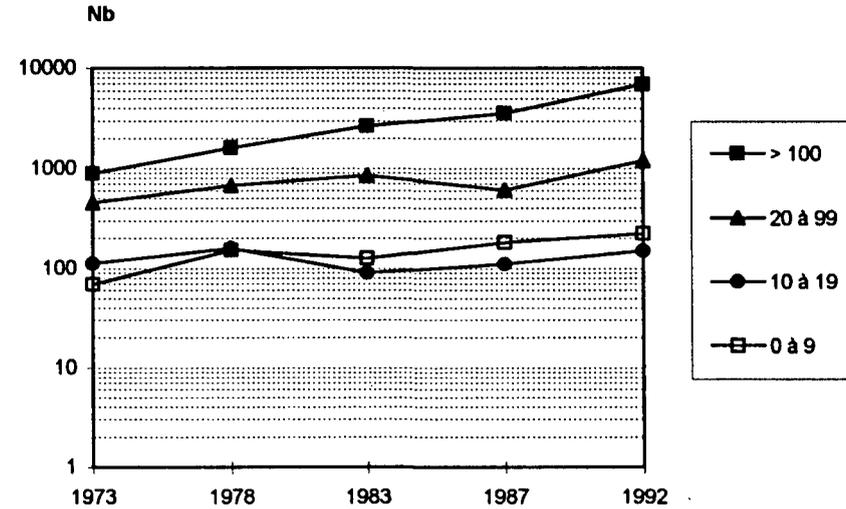
## Données par tranches d'effectifs

Total non compris GEN

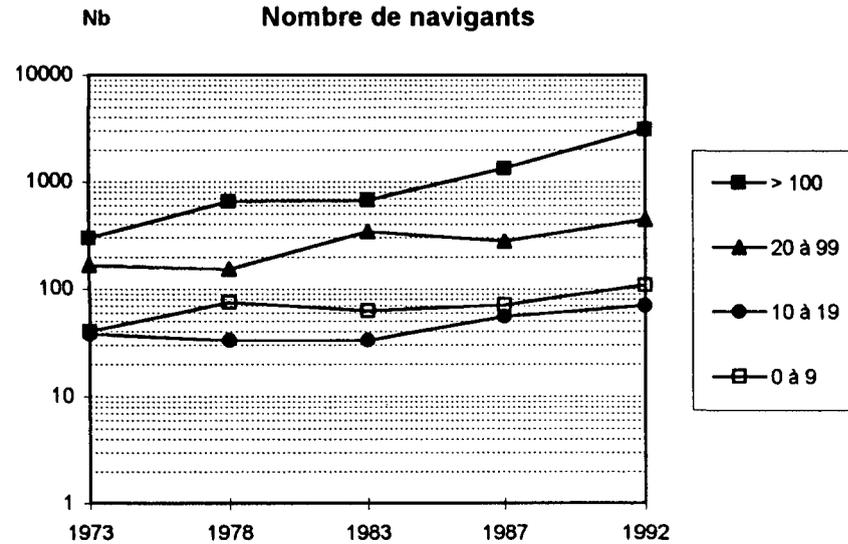
### Nombre d'entreprises



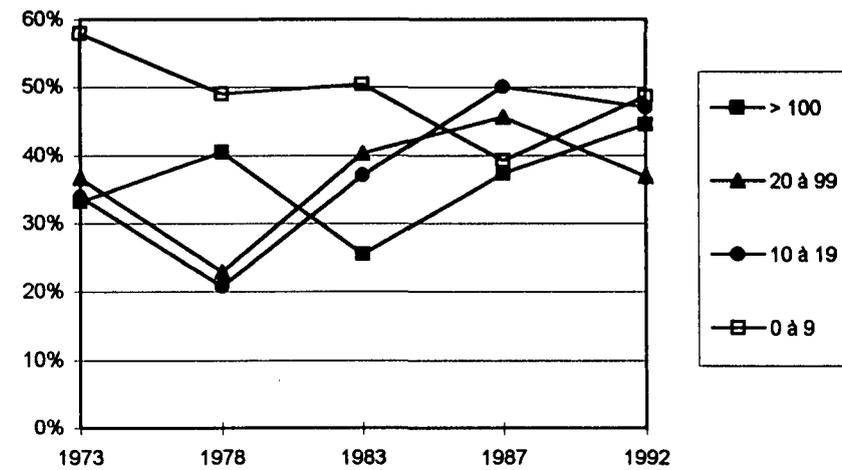
### Nombre de salariés



### Nombre de navigants

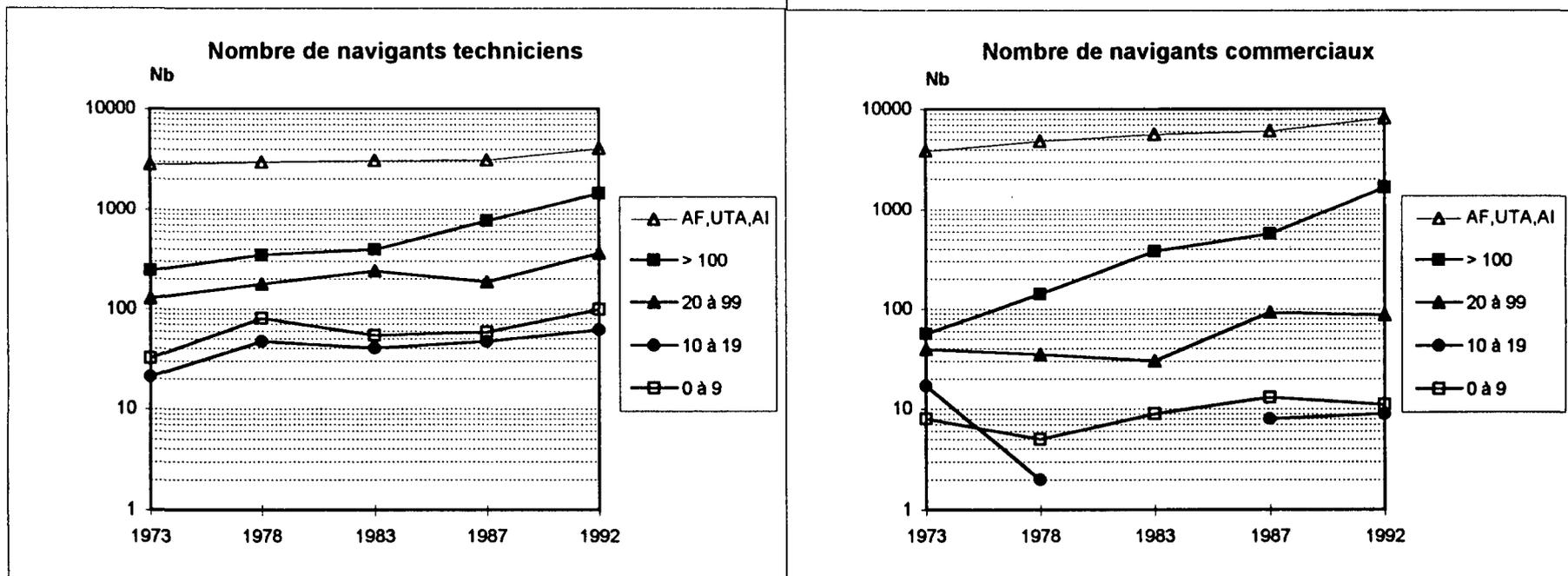


### Navigants / Salariés en %



# TRANSPORT AERIEN

## Données par tranches d'effectifs



### CHAPITRE 3 - DE L'EMPLOI AUX METIERS...

Les données des deux précédents chapitres sont des données concernant l'emploi dans les différents secteurs du transport. La partition sédentaires/navigants et roulants traitée précédemment donne une première idée de l'impact des mutations technologiques et économiques sur les effectifs employés dans les transports. Toutefois, dans le cadre de la présente étude, il nous semble intéressant d'élargir cette approche par une approche "métiers". Seule cette approche métiers peut nous permettre d'appréhender la qualification, et c'est bien cette dernière que ces mutations affectent principalement.

Nous avons donc tenté de recenser les sources potentielles permettant de cerner le poids respectif de chaque métier par mode au cours la période 1973-1992. Nos premières investigations se sont tournées vers les données du Recensement Général de la Population disponibles. Puis, faute d'une source nationale homogène, nous nous sommes tournés vers des sources professionnelles, voire des sources d'entreprises lorsqu'il s'agit de GEN.

En l'état actuel de notre travail, nous avons choisi de dresser l'inventaire mode par mode des informations recueillies, de publier les tableaux des principales séries que nous avons reconstituées. Cependant, en l'état actuel de la collecte de ces données, il nous semble prématuré de commenter ces premiers résultats. Ils seront néanmoins pour nous un support précieux pour aborder le travail sur la dynamique de l'emploi et l'évolution des qualifications dans les entreprises de notre échantillon.

#### LE RECENSEMENT GENERAL DE LA POPULATION

L'idée initiale était de comparer les 3 derniers RGP. Après examen de ceux-ci, cette comparaison s'avère impossible.

1°) Le RGP 1975 est difficilement exploitable dans le contexte de notre travail. La branche transport n'est pas identifiée en tant que telle, ni ventilée par mode.

2°) Le RGP 1982 fournit des indications plus intéressantes. La branche transport est identifiée en tant que telle, et les effectifs sont ventilés entre non-salariés (indépendants, employeurs, aides familiaux) et salariés (apprentis sous-contrat, salariés des établissements privés, des établissements publics, de l'État).

3°) Le RGP 1990 ventile la population active des transports :

- par sexe
- par secteurs d'activité (code APE)
- par code d'emploi

On trouvera dans les pages suivantes un tableau et des graphes reprenant ces données.

Ce traitement-ci amène les commentaires suivants :

- il permet une estimation par code d'emploi et par mode de la population active travaillant pour le compte propre (colonne "autres" du tableau).
- la répartition par sexe permet de disposer de taux de féminisation par type d'emploi et surtout par mode.
- il ne permet pas de distinguer les sédentaires des navigants et des roulants. Le code d'emploi se réfère au statut du contrat de travail, et non au métier pratiqué (pas d'utilisation du code ROME...). Il est par ailleurs à craindre que cette typologie des statuts faisant référence à des statuts définis par la politique de l'emploi actuelle (contrat de qualification, travail d'utilité collective...), il soit difficile de les retrouver à l'identique dans les prochains recensements.
- cette présentation des résultats du RGP étant unique pour l'année 1990, elle ne permet pas de comparaison avec les résultats des RGP précédents.

On notera également que le RGP, et tout particulièrement celui de 1990, est la seule source statistique qui donne des éléments sur le taux de féminisation dans les transports.

L'autre utilisation possible du RGP aurait pu être un traitement spécifique sur quelques CSP spécifiques. Nous y avons songé. Mais, outre le temps et le coût de ce traitement, il nous semble impossible de croiser les données qui en seraient extraites avec la partie emploi de la présente étude car ce traitement ne saurait distinguer le compte propre du compte d'autrui.

Pour les raisons évoquées précédemment, l'utilisation du RGP dans le cadre de cette étude nous semble devoir se limiter à l'élaboration du tableau et des graphes réalisés à partir des données 1990 (Cf. pages suivantes).

**POPULATION ACTIVE PAR STATUT ET SECTEURS D'ACTIVITES**

ENSEMBLE	TR FER ROU.	TRM (ZL+ZC)	Autres tr terre	Tr fluvial	Tr maritime	Tr aérien	ACTIVITE AN.	Aux des tr	Autres	Total
Apprenti sous contrat	416	853	440	17	8	112	184	396	205983	208409
Sous contrat d'adaptation ou de qualification	644	1624	912	12	44	424	288	1124	148128	153200
Sous contrat à durée déterminée	4376	11661	7232	210	1012	3040	3493	8444	1000697	1040165
Placé par une agence d'interim	364	1048	460	1	32	356	808	1352	210275	214696
Stagiaire (principalement en entreprise)	180	368	344	0	36	156	104	296	59292	60776
Stagiaire (principalement dans un centre de formation)	368	436	296	6	44	176	184	360	107496	109366
Exerçant un travail d'utilité collective	324	244	532	8	4	56	144	264	139560	141136
Sans situation particulière (ou non précise)	210200	202844	146980	2370	13989	57772	51559	119054	16323577	17128345
Independant ou employeur	96	32175	31880	240	280	172	668	4428	2551386	2621325
Aide familial	4	4517	2344	40	15	4	52	232	588681	595889
<b>TOTAL</b>	<b>216972</b>	<b>255770</b>	<b>191420</b>	<b>2904</b>	<b>15464</b>	<b>62268</b>	<b>57484</b>	<b>135950</b>	<b>21335075</b>	<b>22273307</b>

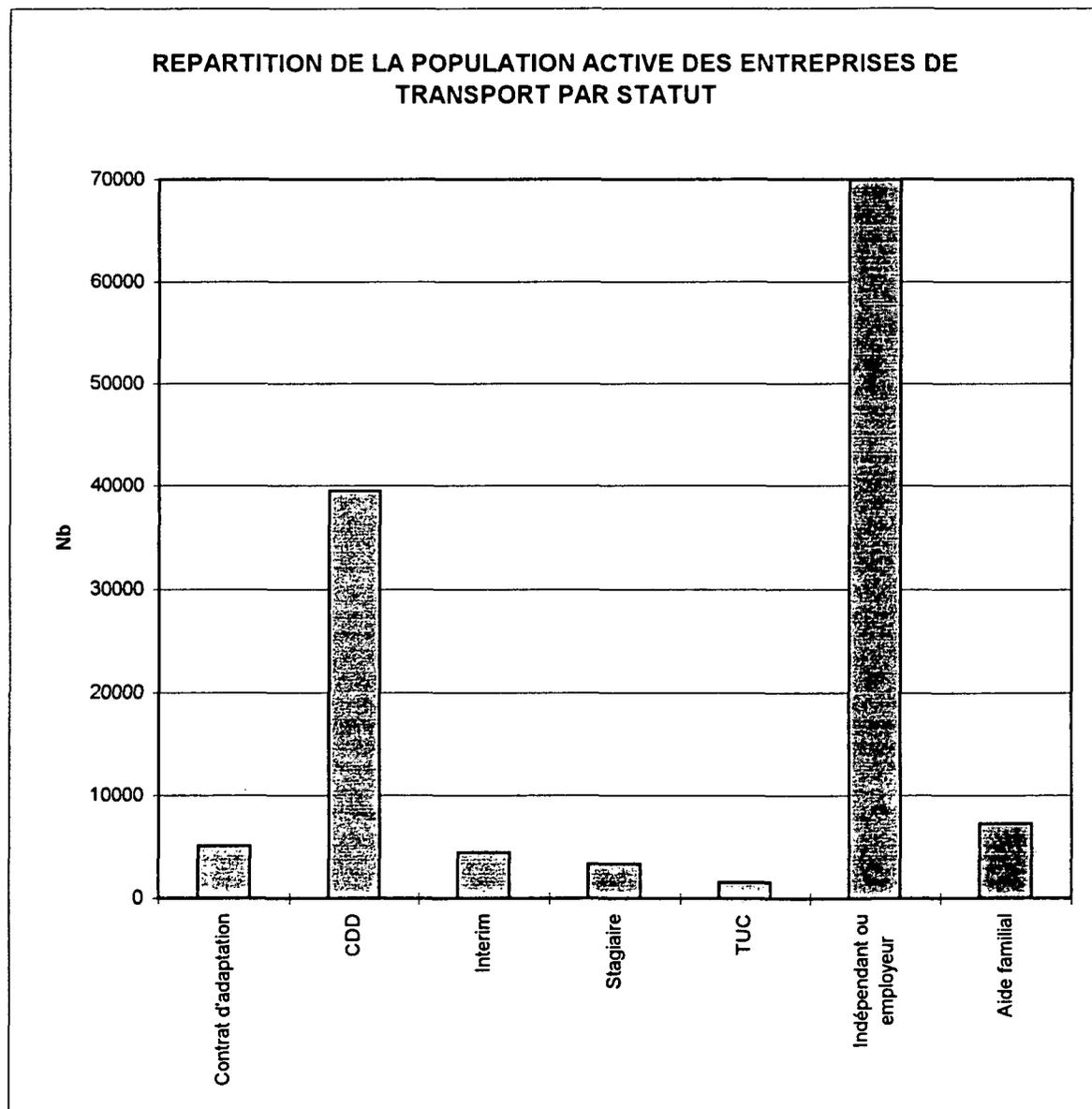
HOMMES	TR FER.	TRM (ZL+ZC)	Autres tr terre	Tr fluvial	Tr maritime	Tr aérien	ACTIVITE AN.	Aux des tr	Autres	Total
Apprenti sous contrat	284	580	384	12	8	60	128	228	142962	144646
Sous contrat d'adaptation ou de qualification	580	1324	688	12	36	240	176	440	75356	78852
Sous contrat à durée déterminée	3132	10093	5664	160	740	1448	2193	4624	499001	527055
Placé par une agence d'interim	292	916	372	1	16	248	552	796	145722	148915
Stagiaire (principalement en entreprise)	148	236	216	0	32	104	60	124	27484	28404
Stagiaire (principalement dans un centre de formation)	280	344	200	2	32	104	88	176	48843	50069
Exerçant un travail d'utilité collective	224	200	384	8	0	36	60	164	45016	46092
Sans situation particulière (ou non précise)	185888	179791	125332	1735	11408	38024	39519	75396	9032430	9689523
Independant ou employeur	80	29320	29104	176	272	160	600	3620	1887047	1950379
Aide familial	4	1440	736	4	8	4	28	116	169464	171804
<b>TOTAL</b>	<b>190912</b>	<b>224244</b>	<b>163080</b>	<b>2110</b>	<b>12552</b>	<b>40428</b>	<b>43404</b>	<b>85684</b>	<b>12073325</b>	<b>12835739</b>

FEMMES	TR FER.	TRM (ZL+ZC)	Autres tr terre	Tr fluvial	Tr maritime	Tr aérien	ACTIVITE AN.	Aux des tr	Autres	Total
Apprenti sous contrat	132	88	56	5	0	52	56	168	63021	63578
Sous contrat d'adaptation ou de qualification	64	300	224	0	8	184	112	684	72772	74348
Sous contrat à durée déterminée	1244	1568	1568	50	272	1592	1300	3820	501696	513110
Placé par une agence d'interim	72	132	88	0	16	108	256	556	64553	65781
Stagiaire (principalement en entreprise)	32	132	128	0	4	52	44	172	31808	32372
Stagiaire (principalement dans un centre de formation)	88	92	96	4	12	72	96	184	58653	59297
Exerçant un travail d'utilité collective	100	44	148	0	4	20	84	100	93544	94044
Sans situation particulière (ou non précise)	24312	23053	21648	635	2580	19748	12040	43658	7291147	7438821
Independant ou employeur	16	2855	2776	64	8	12	58	808	664339	670936
Aide familial	0	3077	1608	36	8	0	24	116	419217	424086
<b>TOTAL</b>	<b>26060</b>	<b>31341</b>	<b>28340</b>	<b>794</b>	<b>2912</b>	<b>21840</b>	<b>14070</b>	<b>50266</b>	<b>9260750</b>	<b>9436373</b>

% FEMMES	TR FER	TRM (ZL+ZC)	Autres tr terre	Tr fluvial	Tr maritime	Tr aérien	ACTIVITE AN.	Aux des tr	Autres	Total
Apprenti sous contrat	32%	10%	13%	29%	0%	46%	30%	42%	31%	31%
Sous contrat d'adaptation ou de qualification	10%	18%	25%	0%	18%	43%	39%	61%	49%	49%
Sous contrat à durée déterminée	28%	13%	22%	24%	27%	52%	37%	45%	50%	49%
Placé par une agence d'interim	20%	13%	19%	0%	50%	30%	32%	41%	31%	31%
Stagiaire (principalement en entreprise)	18%	36%	37%		11%	33%	42%	58%	54%	53%
Stagiaire (principalement dans un centre de formation)	24%	21%	32%	67%	27%	41%	52%	51%	55%	54%
Exerçant un travail d'utilité collective	31%	18%	28%	0%	100%	36%	58%	38%	67%	67%
Sans situation particulière (ou non précise)	12%	11%	15%	27%	18%	34%	23%	37%	45%	43%
Independant ou employeur	17%	9%	9%	27%	3%	7%	9%	18%	26%	26%
Aide familial	0%	68%	69%	90%	53%	0%	46%	50%	71%	71%
<b>TOTAL</b>	<b>12%</b>	<b>12%</b>	<b>15%</b>	<b>27%</b>	<b>19%</b>	<b>35%</b>	<b>24%</b>	<b>37%</b>	<b>43%</b>	<b>43%</b>

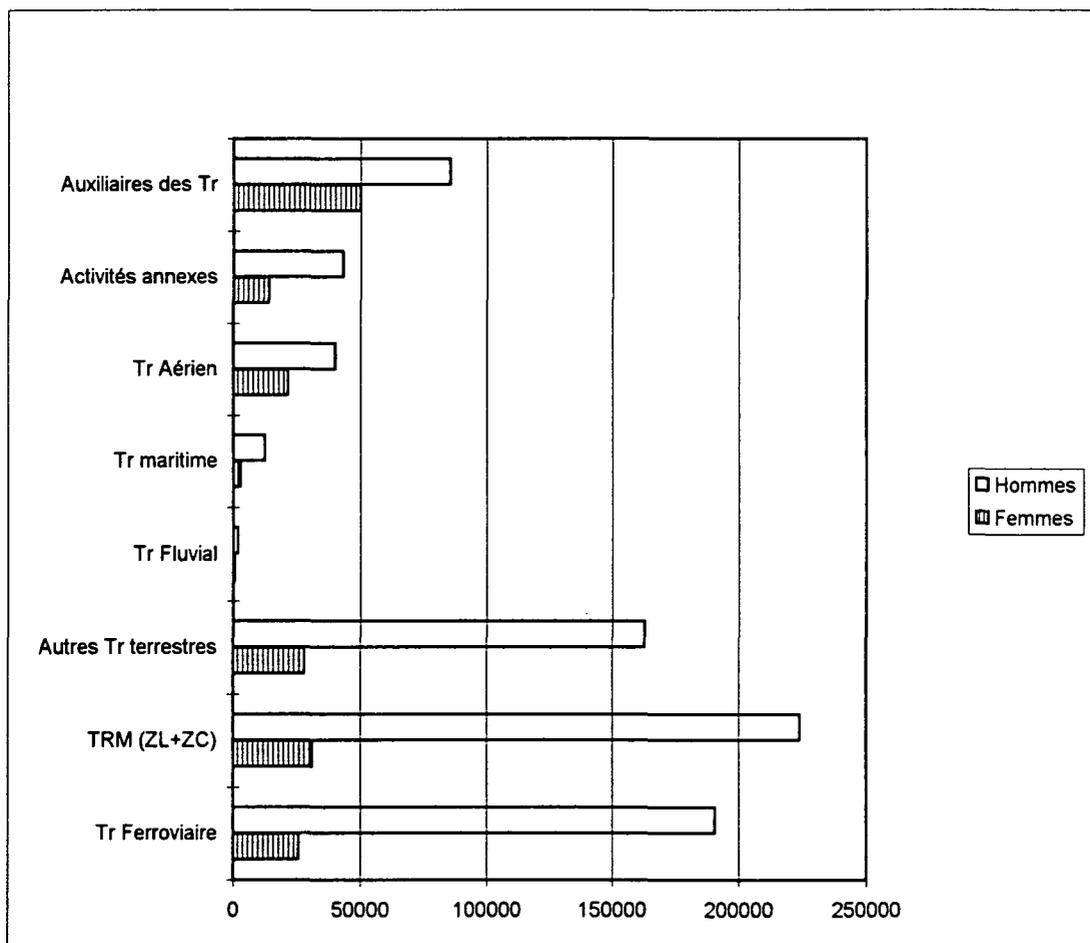
Apprenti sous contrat	2426
Contrat d'adaptation	5072
CDD	39468
Interim	4421
Stagiaire	3354
TUC	1576
Indépendant ou employeur	69939
Aide familial	7208
Total*	133464

\* ne comprend pas les sans situation particulière (ou non précisé)  
qui représente 86% de l'effectif global recensé



# RGP 1990 : REPARTITION FEMMES/HOMMES DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

	Femmes	Hommes
Tr Ferroviaire	26060	190912
TRM (ZL+ZC)	31341	224244
Autres Tr terrestres	28340	163080
Tr Fluvial	794	2110
Tr maritime	2912	12552
Tr Aérien	21840	40428
Activités annexes	14070	43404
Auxiliaires des Tr	50266	85684



## LES DONNEES METIERS DES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES ET DES GEN

La collecte de ces données s'est effectuée de manière empirique, aucune source nationale ne les recensant sur l'ensemble des modes (du moins à notre connaissance). Nous proposons donc ci-dessous une approche modale de ces données. Nous ne prétendons pas dans cette présentation à l'exhaustivité des sources existantes. Les tableaux et le graphes qui ont été réalisés à partir de ces données se trouvent à la fin du présent chapitre.

### *La SNCF*

Pour la SNCF, comme pour la plupart des entreprises, l'approche par "métiers" est toute récente. Une carte des métiers a été réalisée pour la première fois en janvier 1991. Cette carte propose une ventilation de tous les métiers par grands secteurs fonctionnels d'activité : transport, matériel, équipement, grandes lignes, fret, Sernam et services centraux<sup>7</sup>. Mais, l'approche qui prévaut au sein de la SNCF pour décompter les effectifs est une approche fonctionnelle et hiérarchique<sup>8</sup>, croisée à la dimension spatiale :

- Établissements : commerciaux trains, exploitation (voyageurs, fret, transport), traction, matériel, équipement.
- Directions régionales : divisions (grandes lignes, fret, transport, matériel, équipement), services communs.
- Directions des activités.
- Directions techniques.
- Direction de l'entreprise, services centraux, autres directions.
- Autres directions
- SERNAM
- Services annexes

### *La RATP*

Le tableau réalisé ne permet pas de distinguer l'exploitation ferroviaire de l'exploitation routière de la RATP en ce qui concerne la maîtrise et l'exécution. En revanche, il permet de constater des évolutions dans la structuration du personnel roulant (disparition des chefs de train et receveurs).

<sup>7</sup> - Le format de la carte et le fait qu'elle soit en couleur ne permet pas sa reproduction dans ce rapport.

<sup>8</sup> - Cf. "Fonctions et métiers liés à l'exploitation ferroviaire", G. Ribeill, *Frontières et identités professionnelles dans les métiers du transport, GRECO Travail et travailleurs en France aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.*

### *L'aérien*

A notre connaissance, il n'existe pas de ventilation par métiers du personnel des compagnies aériennes autre que celles des trois grandes compagnies. On trouvera à la fin du présent chapitre un tableau et un graphe reprenant cette ventilation pour les années de référence<sup>9</sup>.

### *Le fluvial*

L'Office National de la Navigation publie depuis plus de vingt ans une répartition du personnel du transport fluvial qui distingue :

- les travailleurs indépendants
- les salariés des compagnies
- le personnel de traction sur barge
- le personnel administratif et technique des compagnies
- le personnel des bureaux d'affrètement

Nous avons repris ces données dans un tableau joint dans les pages suivantes.

### *Le maritime*

Si grâce à l'Enim<sup>10</sup>, la population de navigants est facile à suivre, et ce y compris sur la longue durée, il n'en va pas de même des sédentaires des compagnies de navigation. En 1990, dans le cadre de l'étude sur "*le personnel sédentaires des compagnies de navigation*"<sup>11</sup>, une première enquête de la population des sédentaires par famille de métiers a été réalisée. La logique mise en oeuvre rejoignait celle adoptée par la CPNEF routes (cf. infra). L'enquête n'a toutefois pas été poursuivie après.

### *Le routier*

Les données communiquées par la Commission paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des

<sup>9</sup> - Les données 1992 ont été demandées, sans succès, à la DGAC.

<sup>10</sup> - L'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) gère via le Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM) de Saint-Malo l'ensemble du système de protection social des navigants. Il dispose donc sur cette population de toutes les informations nécessaires (répartition par niveaux hiérarchiques, genres de navigation, brevets, lieux d'habitation...)

<sup>11</sup> - Les métiers des personnels sédentaires des compagnies de navigation, Ithaque, pour le Comité Central des Armateurs de France, et le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, 1991.

transports routiers et des activités auxiliaires (CPNEF) permettent de reconstituer sur les vingt dernière année une série qui préfigure les données actuelles que cette dernière publie.

En effet, la CPNE du routier est apparemment la seule dans le secteur des transports qui ait mis en place un suivi de l'emploi par famille de métiers. Les tableaux de bord des 14 régions qui ont mis en place ce suivi<sup>12</sup> répartissent les emplois selon les 8 familles suivantes :

- Direction
- Gestion
- Ventes/achats
- Techniques d'exploitation
- Manutention/magasinage
- Conduite de véhicules
- Maintenance des véhicules
- Interprofessionnel

Chaque famille professionnelle est constituée par l'ensemble des emplois qui correspondent à une finalité et à une même technicité professionnelle, quel que soit le niveau de compétence dans cette technicité.

Cette approche nous semble la plus pertinente pour suivre l'évolution des qualifications. Cependant, comme le montrent les paragraphes précédents, elle est récente et mise en oeuvre seulement pour le routier.

#### REMARQUES SUR L'APPROCHE QUANTITATIVE PAR FAMILLE DE METIERS DANS LES TRANSPORTS

Du travail de collecte de données sur les métiers que nous avons mené, il ressort :

- des difficultés à trouver pour chacun des modes des données homogènes sur les vingt années considérées,
- une impossibilité à croiser des sources par trop spécifiques à chaque mode, voire à chaque entreprise dans le cadre des GEN.

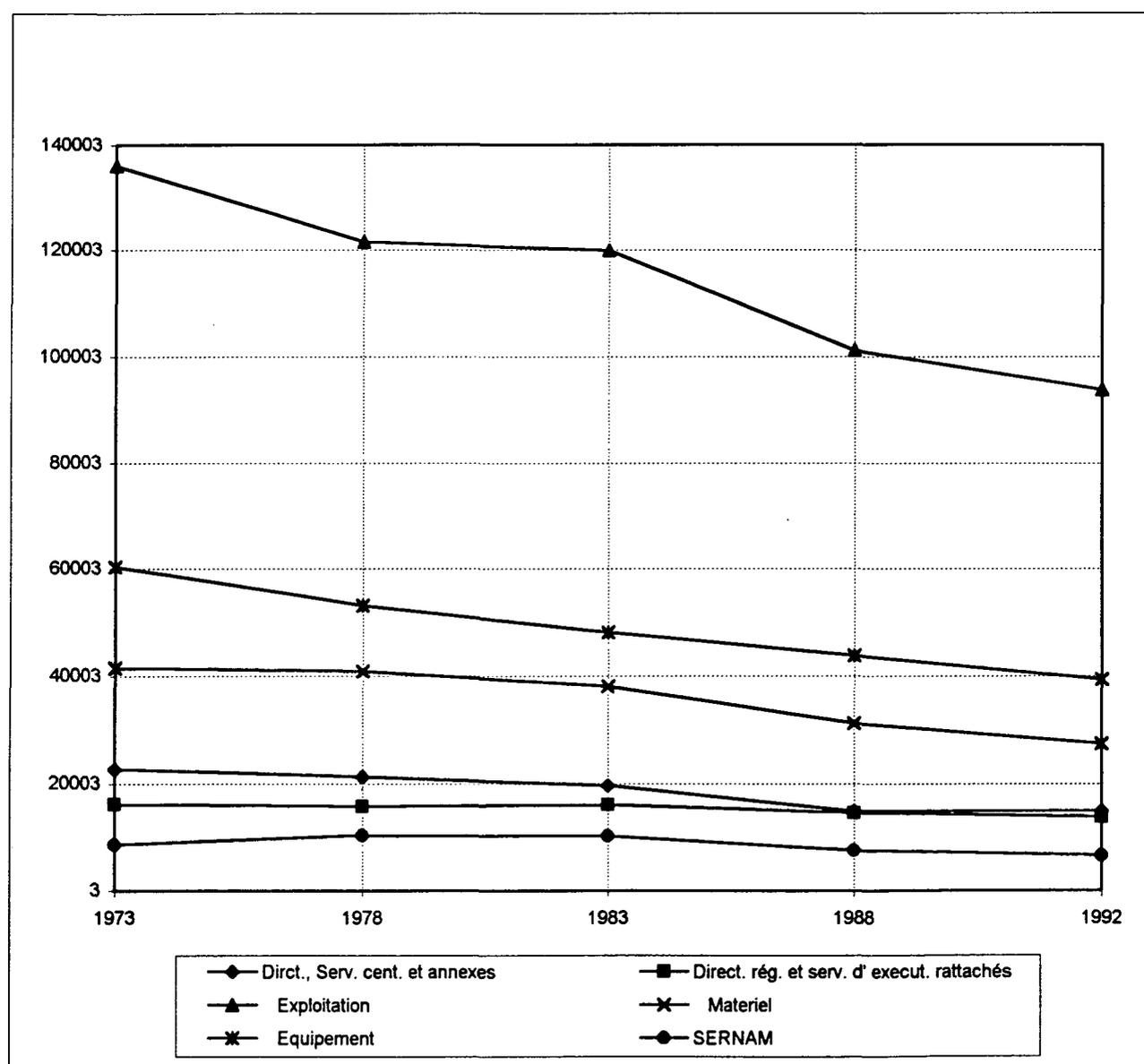
Ces difficultés limitent toute possibilité de comparaison d'un mode à l'autre. Cependant, cette approche par familles professionnelles est celle qui est la plus pertinente pour appréhender l'évolutions des métiers, car elle seule permet de "déterminer l'espace naturel dans lequel évoluent habituellement les salariés, et à l'intérieur duquel se produit l'évolution la plus fréquente de la carrière"<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> - Ce qui représente à ce jour : 69 départements et 83% des établissements.

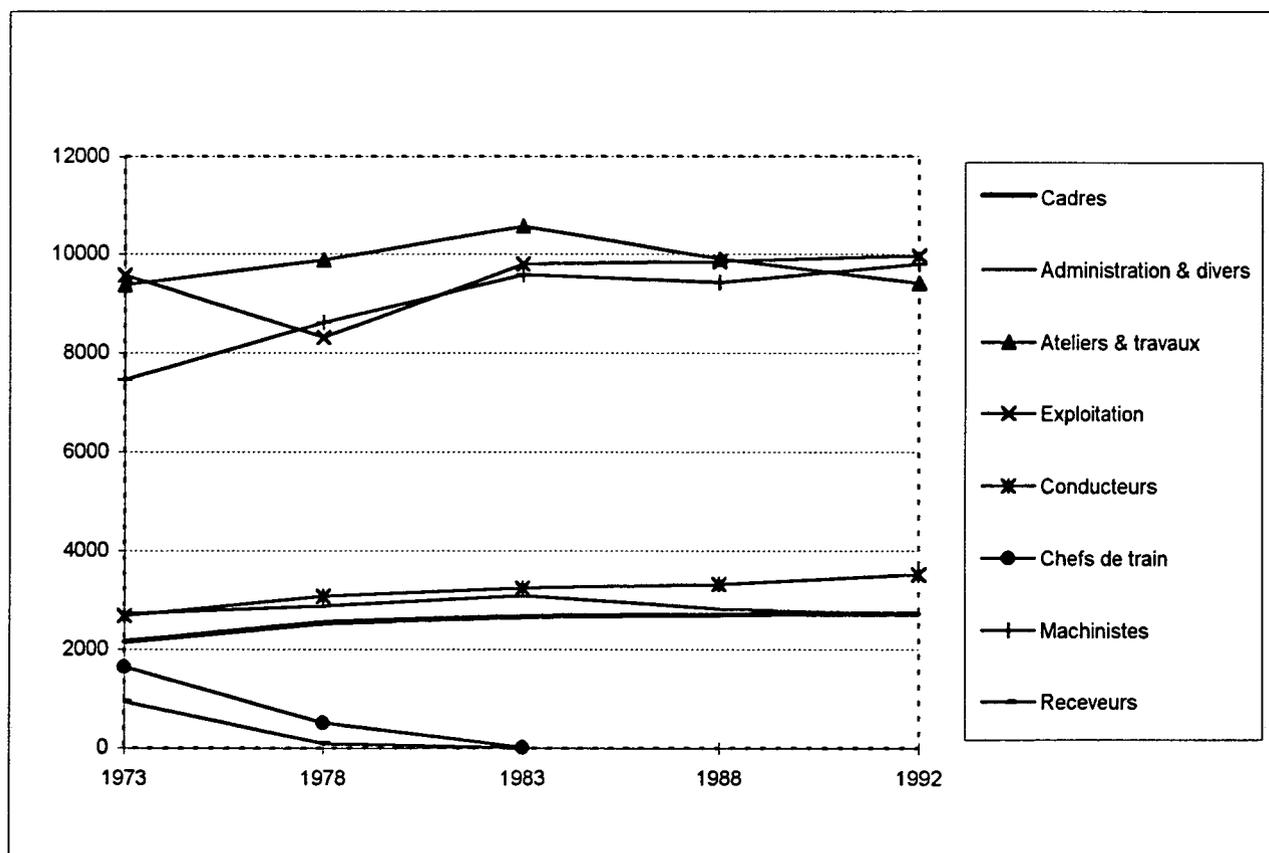
<sup>13</sup> - Définition des familles professionnelles données par la Commission paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

## SNCF : REPARTITION PAR FAMILLE D'EMPLOI

FAMILLES	1973	1978	1983	1988	1992
Dirct., Serv. cent. et annexes	22670	21310	19610	14940	14860
Direct. rég. et serv. d' execut. rattachés	16150	15810	16090	14540	13830
<b>Etablissements :</b>					
Exploitation	136030	121560	119940	101130	93710
Materiel	41570	40890	38120	31190	27440
Equipement	60350	53130	48140	43800	39440
<b>Total</b>	<b>237950</b>	<b>215580</b>	<b>206200</b>	<b>176120</b>	<b>160590</b>
<b>SERNAM</b>	<b>8640</b>	<b>10320</b>	<b>10290</b>	<b>7600</b>	<b>6540</b>
<b>TOTAL</b>	<b>285410</b>	<b>263020</b>	<b>252190</b>	<b>213200</b>	<b>195820</b>



FAMILLES	1973	1978	1983	1988	1992
<b>CADRES</b>	2149	2533	2660	2701	2727
<b>MAITRISE ET EXECUTION FIXES :</b>					
Administration & divers	2721	2879	3082	2820	2706
Ateliers & travaux	9380	9868	10564	9904	9419
Exploitation	9573	8316	9792	9839	9965
<b>Total</b>	<b>21674</b>	<b>21063</b>	<b>23438</b>	<b>22563</b>	<b>22090</b>
<b>EXECUTION ROULANTS :</b>					
Conducteurs	2681	3067	3238	3322	3507
Chefs de train	1644	515	8		
Machinistes	7457	8620	9583	9432	9792
Receveurs	935	94	3		
<b>Total</b>	<b>12717</b>	<b>12296</b>	<b>12832</b>	<b>12754</b>	<b>13299</b>
<b>TOTAL</b>	<b>36540</b>	<b>35892</b>	<b>38930</b>	<b>38018</b>	<b>38116</b>



1973	1978	1983	1988	1992
------	------	------	------	------

AIR FRANCE				
<b>Personnel navigant :</b>				
<b>Total des navigants</b>	<b>5002</b>	<b>5492</b>	<b>6301</b>	<b>7492</b>
Pilotes, copilotes, navigateurs	1270	1312	1338	1308
Mécaniciens, radionavigateur	691	660	747	699
Personnel commercial de bord	3041	3520	4216	5285
<b>Personnel au sol :</b>				
Personnel d'entretien	8271	8618	8507	8696
Personnel administratif	16644	17275	19667	20833
<b>TOTAL</b>	<b>29917</b>	<b>31385</b>	<b>34475</b>	<b>37021</b>

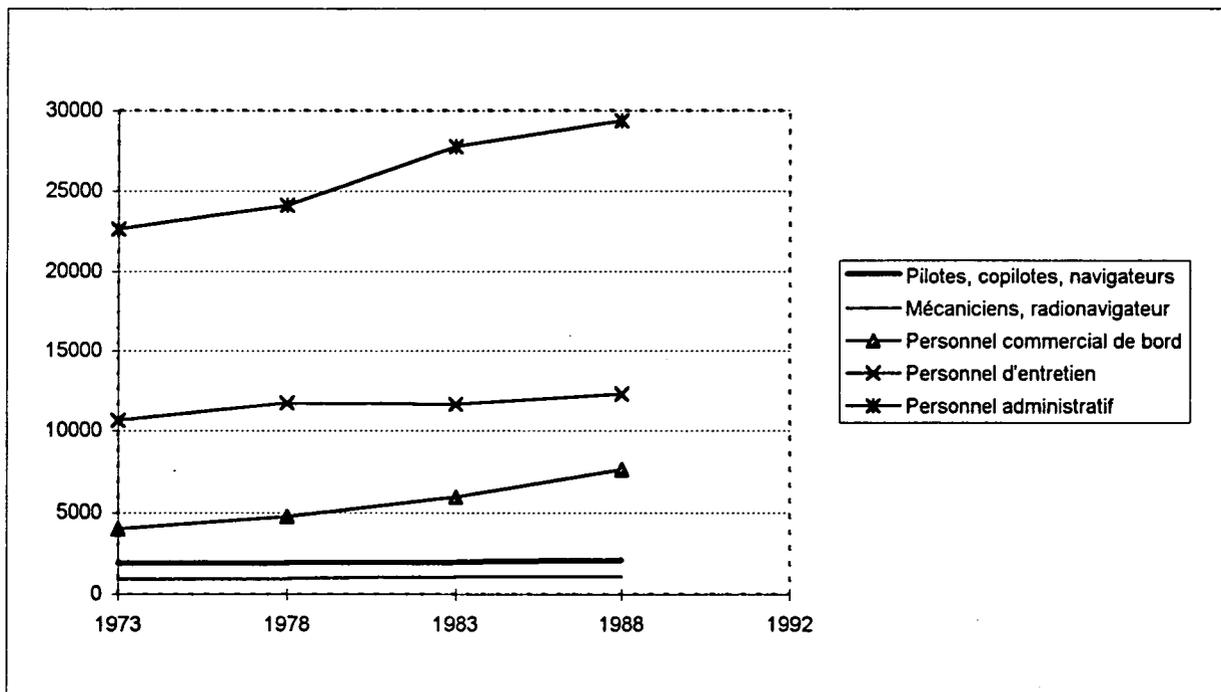
UTA				
<b>Personnel navigant :</b>				
<b>Total des navigants</b>	<b>800</b>	<b>1012</b>	<b>1033</b>	<b>1200</b>
Pilotes, copilotes, navigateurs	225	260	215	210
Mécaniciens, radionavigateur	111	137	110	130
Personnel commercial de bord	464	615	708	860
<b>Personnel au sol :</b>				
Personnel d'entretien	1948	2373	2179	1902
Personnel administratif	3059	3856	3754	3378
<b>TOTAL</b>	<b>5807</b>	<b>7241</b>	<b>6966</b>	<b>6480</b>

AIR INTER				
<b>Personnel navigant :</b>				
<b>Total des navigants</b>	<b>1024</b>	<b>1178</b>	<b>1671</b>	<b>2290</b>
Pilotes, copilotes, navigateurs	402	389	440	580
Mécaniciens, radionavigateur	130	170	217	249
Personnel commercial de bord	492	619	1014	1461
<b>Personnel au sol :</b>				
Personnel d'entretien	414	748	979	1676
Personnel administratif	2964	3002	4348	5163
<b>TOTAL</b>	<b>4402</b>	<b>4928</b>	<b>6998</b>	<b>9129</b>

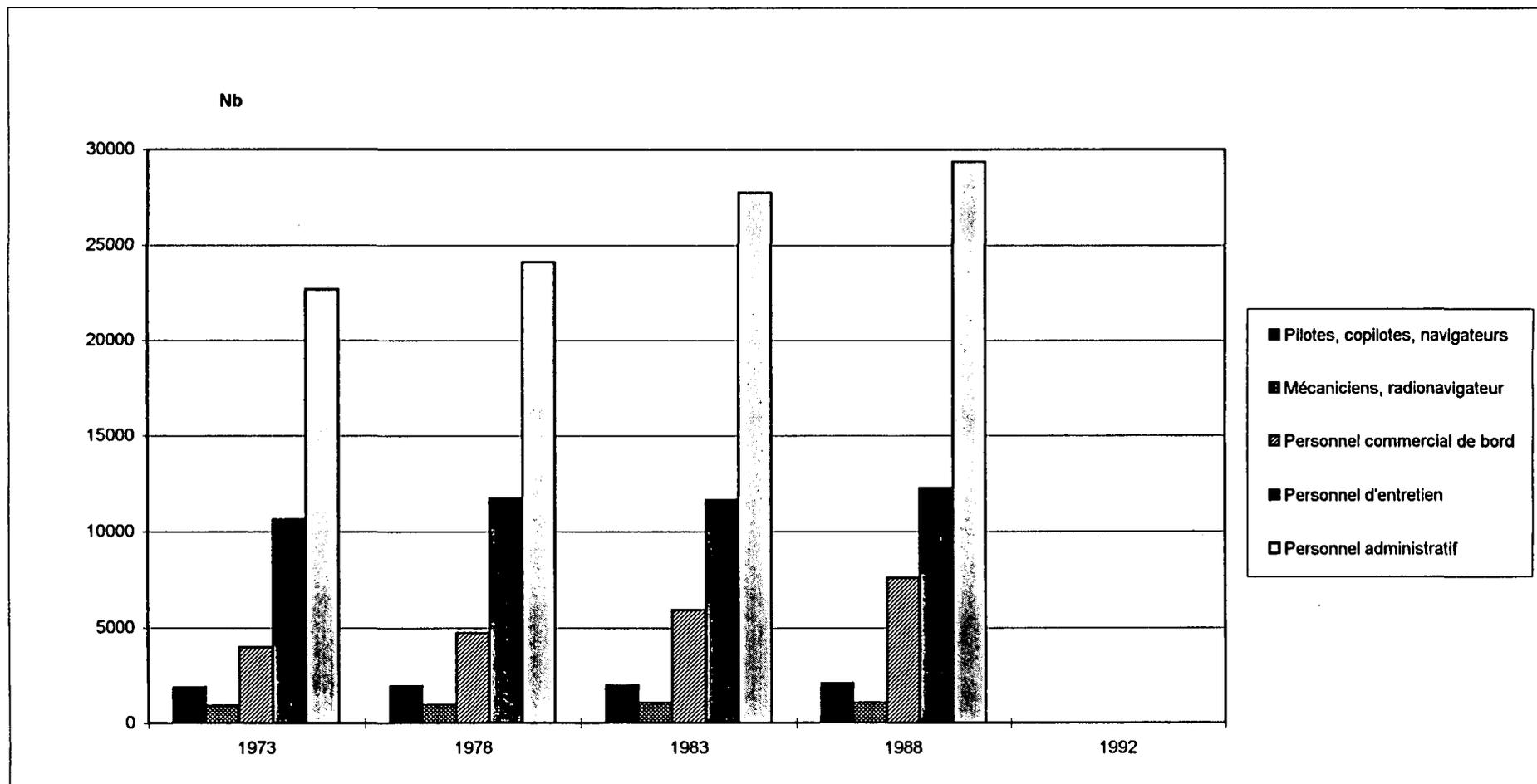
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>40126</b>	<b>43554</b>	<b>48439</b>	<b>52630</b>
----------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

TOTAL : AF, UTA, AI				
<b>Personnel navigant :</b>				
<b>Total des navigants</b>	<b>6826</b>	<b>7682</b>	<b>9005</b>	<b>10982</b>
Pilotes, copilotes, navigateurs	1897	1961	1993	2098
Mécaniciens, radionavigateur	932	967	1074	1078
Personnel commercial de bord	3997	4754	5938	7606
<b>Personnel au sol :</b>				
Personnel d'entretien	10633	11739	11665	12274
Personnel administratif	22667	24133	27769	29374

	1973	1978	1983	1988	1992
Pilotes, copilotes, navigateurs	1897	1961	1993	2098	
Mécaniciens, radionavigateur	932	967	1074	1078	
Personnel commercial de bord	3997	4754	5938	7606	
Personnel d'entretien	10633	11739	11665	12274	
Personnel administratif	22667	24133	27769	29374	

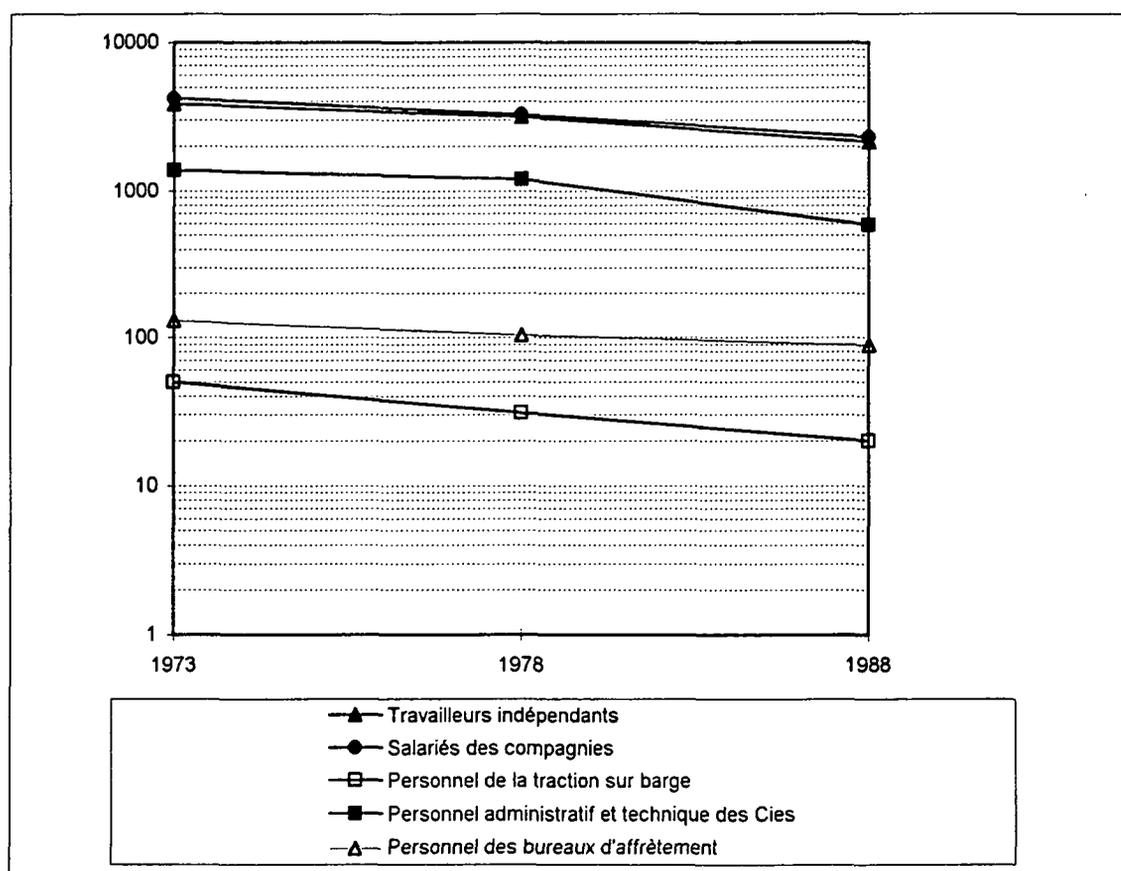


# Répartition du personnel des principales compagnies de transport aérien au 31/12



Source: Annuaire rétrospectif de la France

	1973	1978	1988	1992
Travailleurs indépendants	3847	3143	2137	
Salariés des compagnies	4222	3281	2319	
Personnel de la traction sur barge	50	31	20	
Personnel administratif et technique des Cies	1380	1200	585	
Personnel des bureaux d'affrètement	131	104	89	
<b>TOTAL</b>	<b>9630</b>	<b>7759</b>	<b>5150</b>	



	1986	1988	1990	1992	1994
Cadres	19 500	25 550	36 900	43 000	42 000
O,E,T,AM & vente	6 500	7 300	8 250	8 500	8 600
Techniciens d'exploitation :					
<i>Tr int</i>	16 250	18 250	18 450	15 000	12 000
<i>Tr nat</i>	32 500	34 675	38 950	29 500	28 400
<i>Déménagements</i>	9 750	10 950	8 200	6 500	1 100
<b>Total</b>	<b>58 500</b>	<b>63 875</b>	<b>65 600</b>	<b>51 000</b>	<b>41 500</b>
Magasinage et manutention	22 750	23 725	41 000	29 750	25 600
Conduite de véhicules :					
Tr voyageurs	35 750	40 150	47 150	55 250	56 600
Tr marchandises :					
<i>Groupe 1</i>	39 000	45 625	63 550	76 000	78 400
<i>Groupe 2</i>	68 250	76 650	71 750	85 000	88 600
<i>Groupe 3</i>	26 000	29 200	32 800	42 500	47 500
<i>Total tr marchandises</i>	<i>133 250</i>	<i>151 475</i>	<i>168 100</i>	<i>203 500</i>	<i>214 500</i>
<b>Total conduite</b>	<b>169 000</b>	<b>191 625</b>	<b>215 250</b>	<b>258 750</b>	<b>271 100</b>
Maintenance de véhicules	13 000	14 600	16 400	12 750	13 200
Interprofessionnel	35 750	38 325	26 650	21 250	17 500
<b>TOTAL</b>	<b>325 000</b>	<b>365 000</b>	<b>410 050</b>	<b>425 000</b>	<b>419 500</b>

	1986	1988	1990	1992
Cadres	19 500	25 550	36 900	43 000
Ouv., empl. maîtrise vente	6 500	7 300	8 250	8 500
Techniciens d'exploitation	26 000	32 850	45 150	51 500
Magasinage et manutention	22 750	23 725	41 000	29 750
Conducteurs voyageurs	35 750	40 150	47 150	55 250
Conducteurs marchandises	84 500	96 725	133 300	136 500
Maintenance de véhicules	13 000	14 600	16 400	12 750
Interprofessionnel	35 750	38 325	26 650	21 250

