

L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS URBAINS: SITUATION ET PERSPECTIVES

Béatrice GASSER - Michel HOUEE

Une partie de l'analyse s'appuie sur les chiffres de l'Annuaire Statistique sur les Réseaux de Transports Urbains de Province, publié par le CETUR. L'analyse de l'existant ne concerne que les 101 réseaux communs aux annuaires couvrant la période 1978-1987.

L'évolution des emplois varie suivant la taille des villes

La taille des villes est un facteur discriminant pour le choix des politiques de transport (réseau de bus ou trolleybus pour les villes de moins de 300 000 habitants, apparition du tramway et bientôt du VAL à partir de 300 000 habitants et métro pour les villes de plus de 900 000 habitants) et pour le comportement des usagers.

Cette situation se traduit aussi dans l'évolution des emplois. Ainsi, la part des agents d'entretien et administratifs augmente avec la taille des villes, comme le montre le tableau suivant. Cette répartition est stable sur la période 1978-1987.

L'EMPLOI EN 1987 DANS LES 101 PRINCIPAUX RESEAUX - source CETUR

	Emploi total	% du total des réseaux	Roulants (% du total)	Entretien (% du total)	Autres (% du total)
moins de 100 000 hab	3289	11 %	74 %	11 %	15 %
de 100 à 300 000 hab	10832	37 %	70 %	15 %	15 %
de 300 à 900 000 hab	7810	27 %	62 %	19 %	19 %
plus de 900 000 hab	7504	25 %	52 %	25 %	23 %
TOTAL	29435	100 %	62 %	19 %	19 %

Après une période de forte création d'emplois en 1981-82 (plus de 6% pour le total des réseaux), la croissance s'est ralentie à partir de 1983 (0,5 % entre 1986 et 1987, pour les villes de moins de 300 000 habitants), voire a disparu. Pour les villes de 300 à 900 000 habitants le personnel diminue de 0,5 % par an depuis 1984, et de 1,2 % par an pour Lille, Lyon et Marseille.

Des tentatives de modélisation de l'emploi

L'évolution de l'emploi apparaît naturellement liée à celle de l'offre de transport, en particulier pour le nombre d'agents roulants. Nous avons essayé de construire un petit modèle économétrique itératif, qui permettrait de calculer les perspectives d'emploi à moyen terme.

L'emploi est ainsi estimé en fonction de l'offre (exprimée en places x kms offertes).

L'offre est modélisée en fonction de la fréquentation des réseaux (en nombre de voyages).

L'usage des transports publics est une fonction de la consommation des ménages, d'un produit moyen TCU (recettes totales/voyages en francs constants), et de l'offre.

Des modèles ont été estimés pour les 3 classes de réseaux (de 100 à 300 000 habitants, de 300 à 900 000 habitants, plus de 900 000 habitants). Les tests statistiques ne sont satisfaisants que pour les deux premières classes de villes. Différents scénarii de croissance ont été envisagés:

Scénario 1 : d'après les hypothèses de croissance du BIPE, la Consommation Finale des Ménages augmenterait de 2,7 % par an de 1988 à 1994. Cette hypothèse donne des résultats élevés en terme d'emplois car la reprise de la croissance économique est un phénomène assez récent et l'élasticité à la consommation des ménages est peut-être surestimée.

Des prévisions plutôt optimistes pour les agglomérations de moins de 900 000 habitants

PREVISIONS A L'HORIZON 1994 (en % de croissance annuelle)

	S.1	S.2
100 à 300 000 hab		
personnel total	+ 5,8 %	+ 1,8 %
places*kms offertes voyages	+ 8,6 %	+ 2,6 %
	+ 6,6 %	+ 2,0 %
300 à 900 000 hab		
personnel total	+ 3,9 %	+ 2,4 %
places*kms offertes voyages	+ 4,1 %	+ 2,6 %
	+ 3,2 %	+ 2,0 %

Scénario 2 : d'après les travaux du Conseil National des Transports, l'usage des transports urbains augmenterait en moyenne de 2 % par an .

Les résultats obtenus avec cette hypothèse paraissent plus vraisemblables, par rapport à l'évolution précédente.

Néanmoins ces résultats restent à nuancer. Les réseaux de la seconde classe vont en effet bientôt être modifiés par l'introduction du VAL, technologie qui privilégie l'automatisation et modifie les structures d'emploi. Le cas du VAL à Lille est encore trop récent pour en tirer de véritables enseignements.

Des résultats plus modérés pour les grandes villes...

Pour les agglomérations de plus de 900 000 habitants (Lille, Lyon et Marseille) un module emploi a été commandé au Laboratoire d'Economie des Transports en complément de son modèle «petit Quin-Quin» de simulation du fonctionnement des transports urbains lyonnais. Bien qu'il s'agisse d'un modèle plus descriptif que prédictif, et que sa transposabilité hors du champ lyonnais sur lequel il est ajusté ne soit pas assurée, il est intéressant de confronter les prévisions d'emploi auxquelles il conduit selon divers scénarii de projection, ainsi que les répercussions correspondantes sur le coût du système de transport pour les collectivités. Ces prévisions sont résumées dans le tableau ci-dessous.

PREVISIONS A L'HORIZON 2000 (en % de croissance annuelle)

revenu	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,0	1,0
tarif	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,0	1,0	1,5	1,0	1,0
p.k.o./83	fil de l'eau	110,0	120,0	130,0	110,0	fil de l'eau	fil de l'eau	130,0	fil de l'eau	fil de l'eau	110,0
promotion T.C.											
demande T.C./83	91,8	98,0	103,4	108,5	108,9	93,1	105,7	124,2	91,8	97,4	103,3
motorisation						-1pt multi					
productivité									-0,5		
emploi total	-1,0	0,1	0,6	1,1	0,1	-0,9	-0,4	1,0	-0,5	-0,7	0,1
emploi surface	-1,7	-0,6	-0,1	0,3	-0,6	-1,6	-1,1	0,3	-1,2	-1,4	-0,6
roulant	-1,7	-0,6	-0,1	0,3	-0,6	-1,6	-1,1	0,3	-1,2	-1,4	-0,6
autres	-1,7	-0,6	-0,1	0,3	-0,6	-1,6	-1,1	0,3	-1,2	-1,4	-0,6
emploi metro	2,5	3,6	4,2	4,6	3,6	2,6	3,2	4,7	3,0	2,9	3,6
roulant	-0,6	0,5	1,0	1,5	0,5	-0,5	0,0	1,5	0,0	-0,3	0,5
autres	3,3	4,4	4,9	5,4	4,4	3,3	3,9	5,4	3,7	3,6	4,4
déficit C.L.	7,1	9,2	10,0	10,8	8,4	7,2	8,1	10,3	8,0	5,1	4,9
pression fiscale	4,2	6,2	7,0	7,7	5,4	4,2	5,1	7,3	5,0	4,1	3,9

...la croissance économique y étant défavorable à l'emploi du secteur

Il ressort que dans un premier scénario de référence de croissance soutenue favorable à l'usage de l'automobile et de relèvement progressif des tarifs sans politique de développement de l'offre par ailleurs, l'emploi diminue de 1% l'an en moyenne, la baisse affectant en fait le réseau de surface, ce qui n'empêche pas le déficit des collectivités de croître au rythme non négligeable de plus de 7% par an.

Le développement de l'offre a fort logiquement un effet positif sur l'emploi et négatif sur le déficit: 30% de place-kilomètres offertes supplémentaires se traduisent par 2% en plus de taux de croissance moyen annuel de l'emploi et 3% d'aggravation pour le déficit.

La politique tarifaire a un impact plus sensible que l'évolution de la motorisation, un passage de 1,5% à 1% de croissance des tarifs faisant gagner 0,5% de croissance des effectifs.

Enfin, une plus faible croissance des revenus est favorable à l'emploi dans les transports collectifs urbains, le passage de 3% à 1% annuels faisant progresser l'emploi de 0,3%.