

# LES EVOLUTIONS DE L'EMPLOI DANS LES ENTREPRISES ROUTIERES DE MARCHANDISES ENTRE 1981 ET 1988 (1)

Michel BRAIBANT - Florent FAVRE

**56 000 emplois salariés créés entre 1981 et 1988.**

Entre 1981 et 1988, l'emploi dans les entreprises routières de marchandises (c.à.d. les entreprises de transport routier de marchandises et de collecte de fret terrestre) a progressé de 27% (+ 9% dans l'ensemble des transports) alors qu'il a stagné dans l'ensemble de l'économie. Cela pose plusieurs questions :

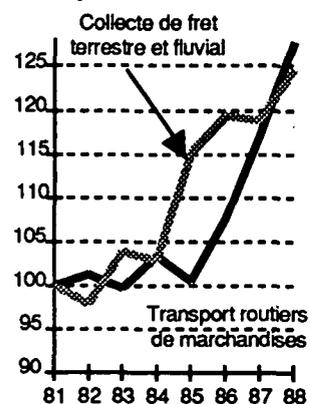
- Comment évoluent les effectifs du transport routier et des auxiliaires ?
- Quelle est la part des roulants ?
- Y-a-t-il eu spécialisation, concentration ?

A travers ces évolutions, on peut dégager les grandes tendances du transport routier de marchandises à la fin des années 1990 : développement de grands groupes, notamment chez les commissionnaires de transport, mais aussi création de nombreuses petites entreprises tractionnaires.

En 1988, les salariés du "transport routier de marchandises" (T.R.M.) sont 203 000, ceux des auxiliaires 63 000. Ces entreprises réalisent respectivement un chiffre d'affaires hors sous-traitance de 88 milliards de F et 22 milliards de F. Si le chiffre d'affaires par tête est plus élevé dans TRM, la valeur ajoutée par tête est en revanche plus forte chez les auxiliaires car leurs achats sont faibles.

Entre 1981 et 1988, la croissance des effectifs salariés est un peu plus forte dans le transport routier de marchandises (+ 28%) que dans la collecte de fret terrestre (+ 25%). Toutefois, pour TRM, cette évolution s'est produite entre 1985 et 1988, au moment de la forte croissance des trafics alors que l'emploi chez les auxiliaires évolue plus régulièrement (2).

**Evolution de l'emploi dans TRM et dans la collecte de fret (base 100 en 1981)**



La croissance des recettes est proche en valeur (+96% dans TRM et +100% dans la collecte de fret terrestre). En revanche, l'investissement augmente plus vite chez les auxiliaires (+ 59 % en volume) que dans le transport routier de marchandises (+ 45 %), ce qui peut traduire une substitution capital-travail plus importante (3). Toutefois, l'investissement par salarié reste plus élevé dans les entreprises de TRM.

**Principales caractéristiques des entreprises de TRM et de collecte de fret terrestre.**

	niveau (*)			évolution de 1981 à 1988 en %		
	Recettes	Salariés	Invest.	Recettes	Salariés	Invest.
transport routier de marchandises	88	203	9	96	28	120
collecte de fret terrestre et fluvial	22	63	1	100	25	141

(\*) Les recettes et investissements sont en milliards de francs tandis que les effectifs salariés sont en milliers.

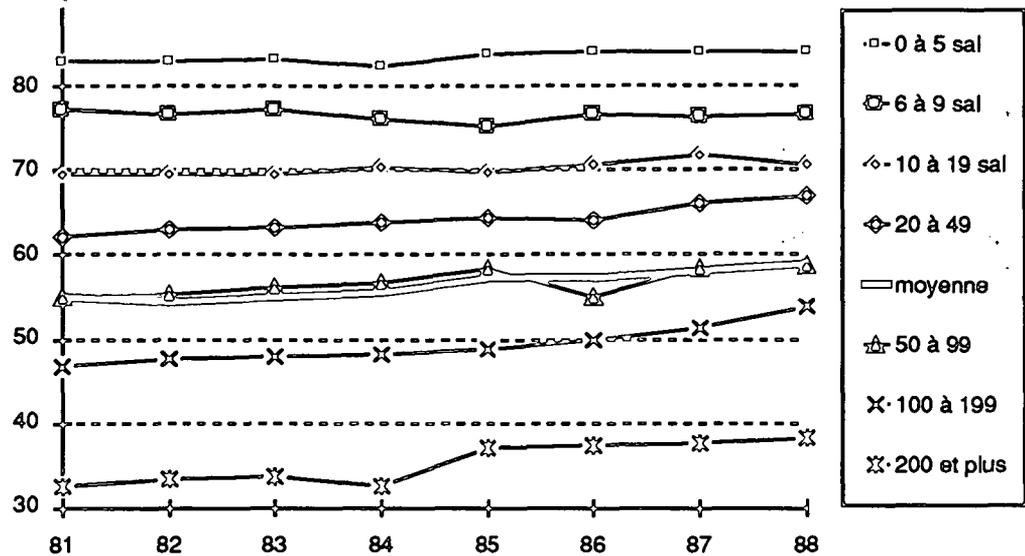
(1) Les données qui servent de support à cette étude sont pour la plupart issues de l'Enquête Annuelle d'Entreprise de l'OEST et de l'Enquête sur les "liaisons financières" entre sociétés de l'INSEE.

(2) En outre, le transport de marchandises est de plus en plus le fait d'entreprises ayant pour activité principale le transport: entre 1983 et 1988, les salariés de la branche et du secteur "transport routier de marchandises" augmentent respectivement de 28% et 16%, évolution corroborée par celle des trafics : les tonnes-kilomètres transportées du secteur T.R.M. en compte d'autrui augmentent de 50% et celles de la branche de 37%. Il y a donc eu forte spécialisation du transport pendant la période de relance des trafics.

(3) Il faut toutefois prendre avec une certaine prudence ces évolutions, les entreprises de TRM ayant de plus en plus eu recours au crédit-bail, non comptabilisé ici dans les investissements.

*Le poids des roulants augmente nettement dans les entreprises de plus de 100 salariés*

Evolution du pourcentage des "roulants" parmi les salariés à temps plein dans les entreprises routières de marchandises



S'agissant des catégories d'emploi, le poids des salariés "roulants" parmi l'ensemble des salariés à temps plein a régulièrement crû depuis 1982. Cette croissance se retrouve aussi bien dans TRM que dans la collecte de fret. Elle se manifeste surtout dans les entreprises de plus de 100 salariés (1).

*Baisse du poids des non salariés.*

	Effectifs		
	81	85	88
en milliers			
Salariés	209,0	217,1	265,3
Non salariés	23,5	21,8	26,0
- en % du total	10,1	9,1	8,9

En outre, le poids des non-salariés (26 000 en 1988) continue de baisser même si leur nombre augmente fortement depuis 1985, avec les créations de nombreuses petites entreprises, surtout en zone courte. Cette évolution n'est toutefois pas aussi importante que la croissance des salariés dans les petites entreprises : entre 1981 et 1988, le nombre de non-salariés des entreprises de 0 à 5 salariés augmente de 1156, celui des salariés de 9600 et celui des entreprises de 4900. Ainsi, une partie des entreprises créées depuis 1985 ne comprend aucun non salarié dans ses effectifs.

Enfin, de 1981 à 1988, l'emploi salarié a surtout crû dans les entreprises moyennes (de 20 à 200 salariés), mais cette évolution est uniquement due à une forte croissance du nombre d'entreprises dans ces strates. En effet, les effectifs moyens par entreprise augmentent dans les petites (moins de 10 salariés) et les grandes entreprises (plus de 100 salariés). Depuis 1985, c'est dans les petites entreprises que la hausse de l'emploi salarié est la plus forte.

Evolution des salariés et du nombre d'entreprises routières de marchandises

	Salariés						Entreprises					
	en millier			en pourcentage			en unité			en pourcentage		
	81	85	88	81	85	88	81	85	88	81	85	88
0 à 5 sal	23,0	22,1	32,4	11,0	10,2	12,2	19258	19583	24205	74,7	74,9	76,4
6 à 9 sal	19,2	17,3	18,7	9,2	8,0	7,0	2694	2504	2535	10,5	9,6	8,0
10 à 19 sal	24,4	26,2	30,5	11,7	12,1	11,5	1796	1917	2277	7,0	7,3	7,2
20 à 49 sal	44,4	47,6	58,1	21,2	21,9	21,9	1466	1567	1929	5,7	6,0	6,1
50 à 99 sal	20,1	21,8	29,3	9,6	10,0	11,1	298	308	437	1,2	1,2	1,4
100 à 199 sal	17,9	21,5	25,6	8,6	9,9	9,6	139	157	189	0,5	0,6	0,6
200 et plus	60,0	60,7	70,7	28,7	28,0	26,7	125	109	128	0,5	0,4	0,4
Total	209,0	217,1	265,3	100	100	100	25776	26145	31700	100	100	100

(1) Du fait du changement de plan comptable en 1984, il convient d'être prudent dans les comparaisons entre 1983 et 1984. La hausse de la part des roulants en 1985 dans les entreprises de plus de 200 salariés s'explique en partie par des fusions. Néanmoins la progression des effectifs roulants dans les entreprises de plus de 100 salariés semble confirmée par le tassement de la sous-traitance dans le chiffre d'affaires des plus de 100 salariés et par la baisse, depuis 1981 du taux de valeur ajoutée de ces entreprises (l'ordre des strates est le même, qu'on les classe selon leur taux de valeur ajoutée ou selon leur pourcentage de roulants). Les autres strates ont connue une évolution de sens contraire des deux valeurs.

## COMPTES

### Evolution de l'emploi à champ constant et champ variable

On peut décomposer l'évolution globale des effectifs du secteur entre celle des effectifs d'un champ constant d'entreprises et celle des effectifs d'un champ variable d'entreprises (changements d'activité, créations d'entreprises, ....). Soit avec les notations :

- E : emploi total; Ec : emploi d'un champ constant d'entreprises; Ev : emploi du champ variable.
- N, Nc, Nv : nombre d'entreprises respectifs des 3 champs, 0 et 1 indiquant les périodes.

Notons que  $E = Ec + Ev$  et que  $Nc1 / Nc0 = 1$

$$E1 / E0 = (Ec1 + Ev1) / (Ec0 + Ev0) = (1 / (1 + (Ev0 / Ec0))) * ((Ec1 / Ec0) + (Ev1 / Ev0) * (Ev0 / Ec0))$$

en divisant par l'évolution du nombre d'entreprises et si on pose :  $1 / (1 + (Ev0 / Ec0)) = A$

$$((E1 / E0) / (N1 / N0)) = A * (((Ec1 / Ec0) / (N1 / N0)) + ((Ev1 / Ev0) * (Ev0 / Ec0) / (N1 / N0)))$$

comme  $N1 / N0 = (N0 + N1 - N0) / N0 = 1 + (Nv1 / Nv0) * (Nv0 / N0) - (Nv0 / N0)$   
 $= (B * (Nv1 / Nv0)) + C$ ; on a, avec  $B = 1 / (B + C * (Nv0 / Nv1))$ :

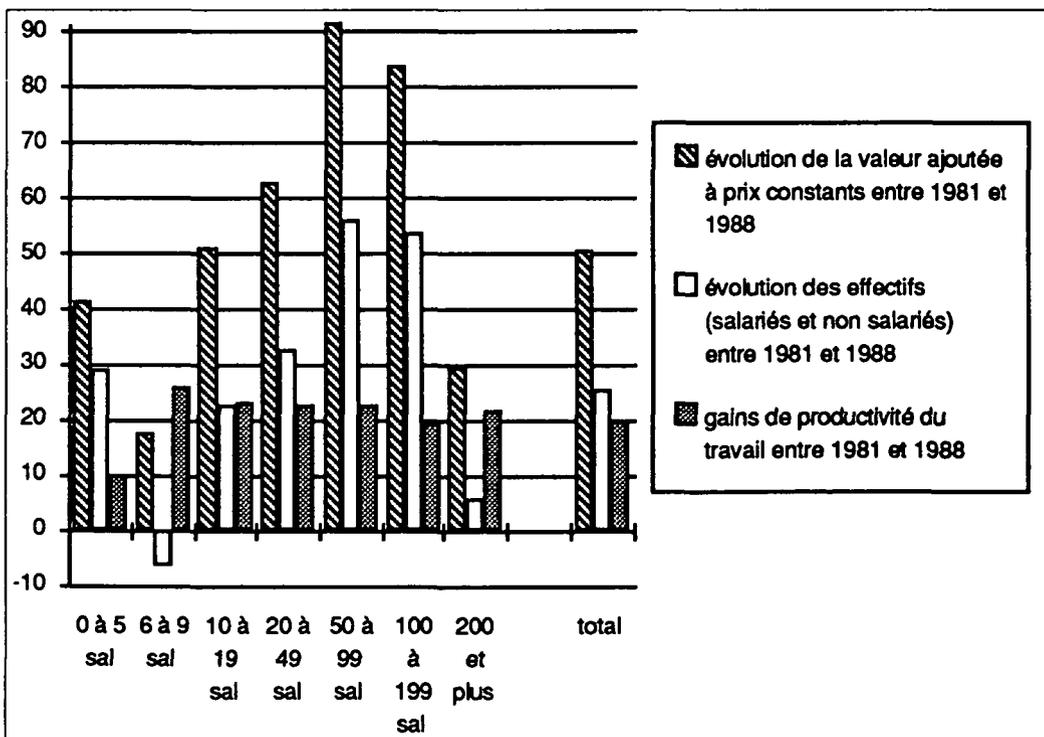
$$(E1 / E0) / (N1 / N0) = A' / (N1 / N0) * (Ec1 / Ec0) + (B' * (Ev1 / Ev0) / (Nv1 / Nv0))$$

Ainsi, la croissance de l'emploi global par entreprise  $((E1 / E0) / (N1 / N0))$  résulte des évolutions du nombre moyen de salariés par entreprise du champ constant  $(Ec1 / Ec0)$  et des effectifs moyens par entreprise hors champ constant  $((Ev1 / Ev0) / (Nv1 / Nv0))$ . Ainsi, entre 1985 et 1988, dans les entreprises routières de marchandises de plus de 20 salariés, l'emploi à champ constant (à peu près les trois quarts de l'emploi global) a augmenté de 10% (dont +12,4% dans les entreprises de plus de 100 salariés et +7,9% dans les entreprises de 20 à 100 salariés) alors que l'emploi moyen par entreprise du champ global reste stable car les effectifs moyens par entreprise du champ variable ont diminué de 10%, le nombre d'entreprises augmentant fortement.

**Une croissance de la productivité par tête dans TRM plus importante pour les entreprises de taille moyenne**

Dans le seul transport routier de marchandises, les gains de productivité du travail sont, de 1981 à 1988, les plus élevés dans les strates de 6 à 100 salariés (cf. graphique). Ces gains sont les plus faibles pour les entreprises de moins de 5 salariés et se situent dans la moyenne pour les entreprises de plus de 100 salariés. Pour ces dernières, notons que le taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée/ chiffre d'affaires) n'a toujours pas retrouvé son niveau de 1981, la croissance des activités de traction au sein de ces entreprises (pourcentage de roulants), par la plus grande part de consommations intermédiaires qu'elle implique, a certainement induit des modifications dans la répartition relative de chacune des dépenses.

**Evolution des gains de productivité par strates de salariés des entreprises du transport routier de marchandise ( NAP : s691 donc hors auxiliaires) : en %**



**Des groupes (\*) très présents dans la collecte de fret ...**

Mais cette évolution favorable aux "P.M.E." n'empêche pas une nette tendance à la concentration durant ces dernières années.

D'une part, de grands groupes (\*) se développent chez les auxiliaires, l'accès à certain marché (obtention de chargements sur les trajets de retour, de transports à partir des ports européens, ...) passant par le contrôle de la chaîne "transport". De plus, les activités d'auxiliaires sont plus rémunératrices que celles du transport. Les grands groupes du transport routier se sont "déplacés" vers l'exercice de ces prestations, "laissant" le transport à de petites entreprises dont le nombre augmente fortement. Le poids des groupes est nettement plus élevé dans la collecte de fret terrestre que dans les secteurs des transports : en 1987, 27 200 salariés appartenaient à des groupes de transports exerçant une activité de collecte de fret terrestre, soit presque la moitié des effectifs du secteur. Ce poids des groupes - dont plusieurs sont publics (le capital est détenu majoritairement par l'Etat, notamment la SNCF à travers plusieurs filiales, ayant une forte "personnalité" et une grande indépendance de gestion, "tels Calberson, Bourgey Montreuil"), ou contrôlés par un groupe étranger - ne cesse d'augmenter : 45% des effectifs en 1987 contre 36% en 1983 dans la collecte de fret terrestre (20% en 1987 contre 16% en 1983 si on prend l'ensemble "auxiliaires + TRM zone longue et zone courte".) (1).

(\*) Dans cet article, on considère qu'un groupe appartient au secteur transport routier de marchandises (s691) lorsque cette activité est la principale exercée par les effectifs du groupe.

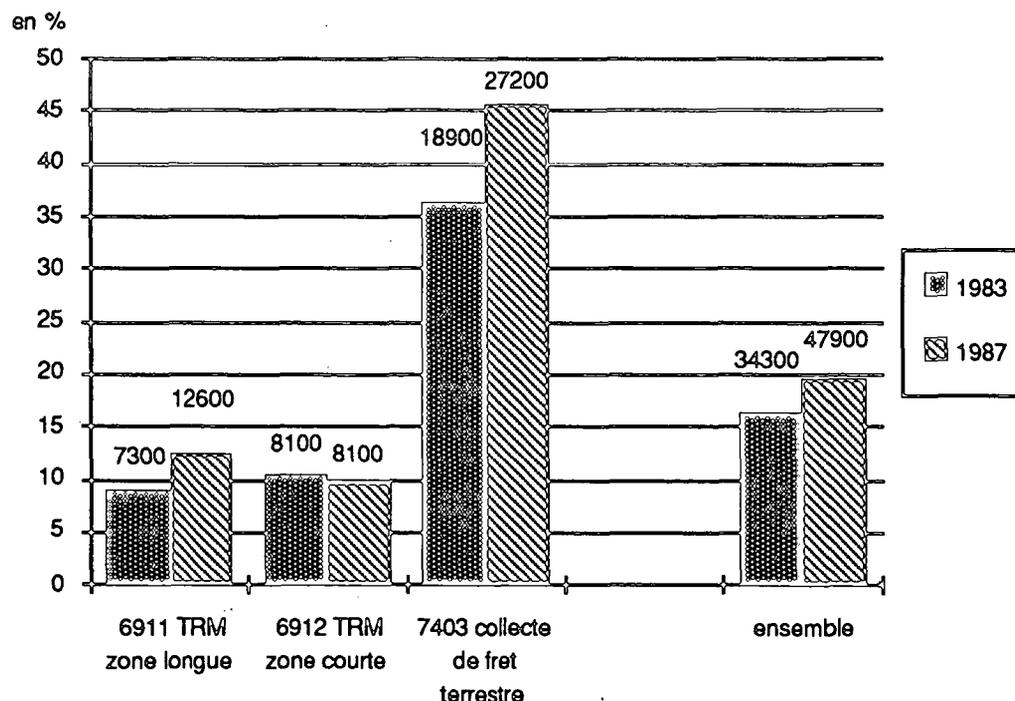
D'autre part, la sous-traitance a fortement crû ces dernières années avec la reprise des trafics : son poids dans le chiffre d'affaires des secteurs TRM (hors collecte de fret) est passé de 11,5% à 14,5% entre 1984 et 1988 (22,2% à 28,7% pour les entreprises de plus de 200 salariés). On estime à 10 000, le nombre de sous-traitants dans les transports routiers de marchandises. □

**Secteurs d'entreprises des groupes de transport en 1987: salariés en milliers; chiffre d'affaires en milliards de f..**

	public	privé	étran-	total
	gers			
<b>Effectifs</b>				
TRM zone longue	1,9	9,7	0,9	12,6
TRM zone courte	3,6	4,3	0,2	8,1
Collecte de fret	8,6	14,9	3,7	27,2
<b>Chiffre d'affaires</b>				
TRM zone longue	1,3	5,3	0,4	7,0
TRM zone courte	1,9	1,9	0,1	3,9
Collecte de fret	8,5	11,2	3,1	22,8

Sources : INSEE, Enquête sur les liaisons financières entre sociétés

Poids des groupes de transports par secteurs d'entreprises : en % du total des salariés; au dessus, salariés de ces groupes en milliers.



(1) Ce mouvement de restructuration par la constitution de pôles français intégrant, outre le transport sur des gammes plus étendues de produits, un service complet de logistique, d'implantation de réseaux à l'image des concurrents étrangers ne peut que s'accélérer avec l'échéance européenne. De fait, le secteur des transports routiers semble attirer de façon croissante les "financiers". Cette évolution s'accompagne d'une ouverture au privé des entreprises nationalisées de transport routier de marchandises (cf. Note de Synthèse octobre 90 - P.SELASSE "qui achète les entreprises de transport de marchandises en Europe").