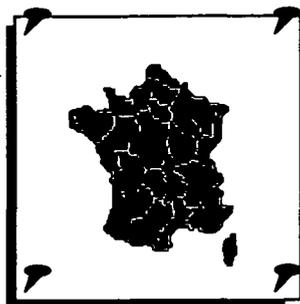


L'EMPLOI TRANSPORT DANS LES RÉGIONS DE 1986 À 1990

Catherine Roy - David Kom

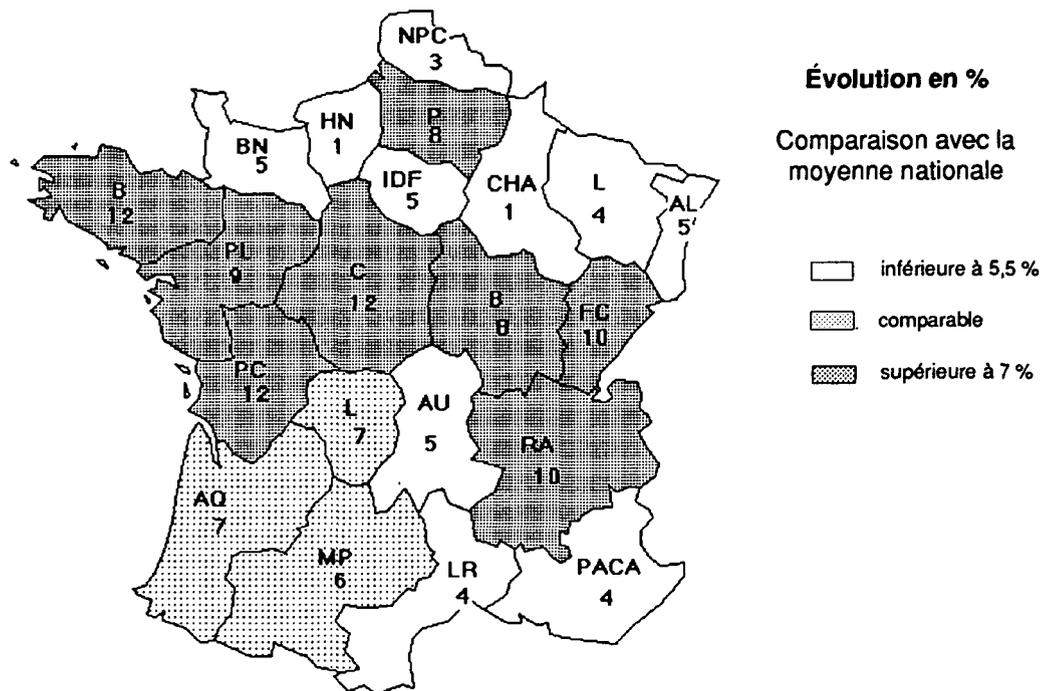


L'emploi salarié des entreprises de transport par région est connu de façon précise, à partir des statistiques Unedic par établissement, au niveau le plus fin des nomenclatures d'activité. Ces évolutions régionales dépendent du contexte économique national, et des aspects spécifiques à chaque région. Pour distinguer ces deux facteurs, on a décomposé l'évolution en effets structurel et résiduel selon la méthode de calcul présentée en fin d'article. Ceci a permis d'établir une typologie des évolutions régionales.

La croissance des effectifs salariés des transports atteint 6,6 % en moyenne entre 1986 et 1990, et 14 % pour les seules entreprises privées, l'écart provenant des grandes entreprises nationales (SNCF, RATP, Air France). L'évolution de l'emploi dans chaque région varie dans une plage de 1 à 12 %, comme le montre la carte ci-dessous. Les effectifs des transports stagnent presque en Haute-Normandie et Champagne-Ardenne, alors que Bretagne, Poitou-Charentes, Centre, Franche-Comté et Rhône-Alpes bénéficient des croissances les plus fortes.

Evolution des effectifs du secteur des transports sur la période 1986-1990

Les plus fortes croissances de l'emploi dans une bande de Rennes à Lyon



Cette croissance est fortement différenciée par sous-secteur : 19 % en transport routier et urbain, 43% en transport aérien (hors l'entreprise Air France), 11% pour les services annexes et enfin 6% pour les auxiliaires des transports; alors que les effectifs diminuent de - 15 % à la SNCF, de - 1 % en transport fluvial et de - 21% en transport maritime.

Pour chaque région, l'évolution de l'emploi transport peut se décomposer en effets structurel et résiduel. L'effet structurel décrit ce que l'on observerait si chaque sous-secteur avait une croissance de l'emploi identique à la moyenne

EMPLOI

nationale. L'effet résiduel mesure l'écart entre l'évolution régionale effective et l'évolution structurelle.

L'effet de structure qui résulte du poids des différents modes dans les régions se traduit par une croissance voisine de 4 à 8 %, sauf en Lorraine et Champagne-Ardenne où il avoisine 2%, et 0% en Bourgogne et Limousin.

L'effet résiduel varie entre - 4% et + 8 %.

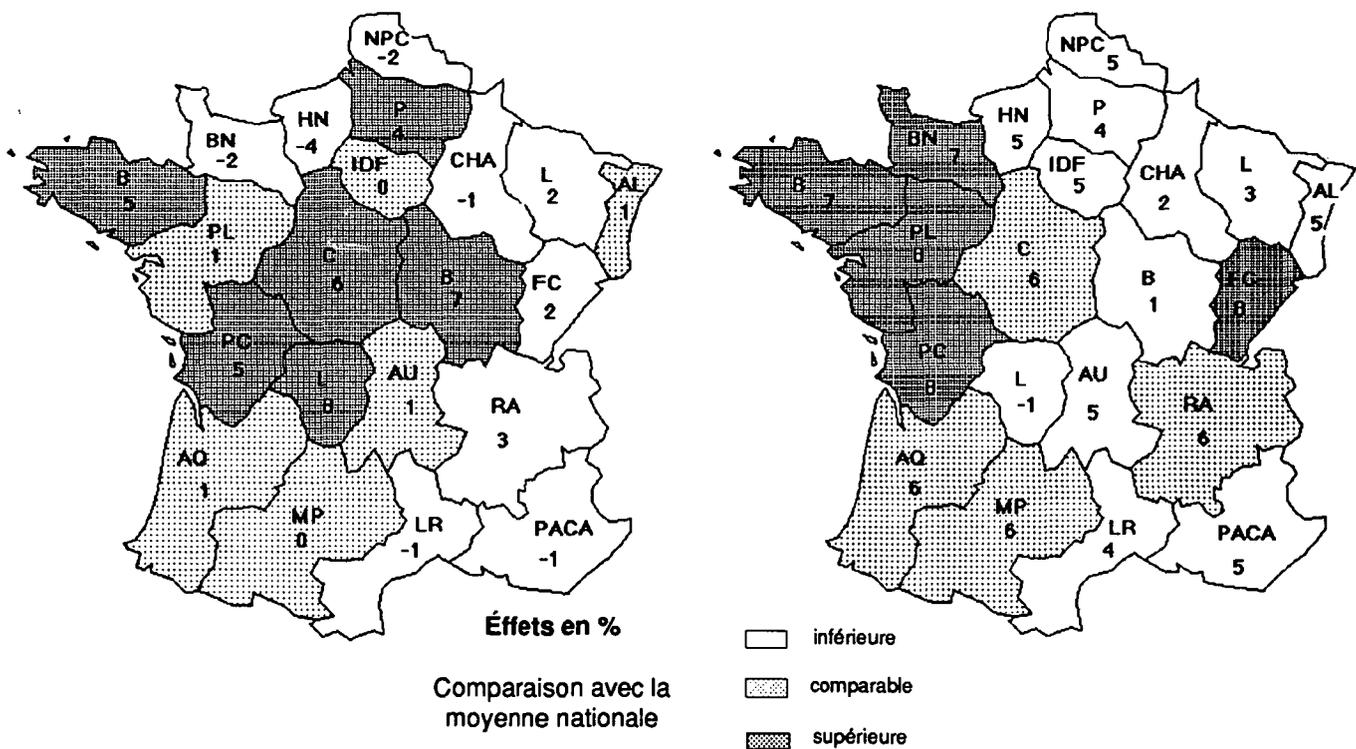
A partir de ces deux taux de croissance structurel et résiduel, on peut caractériser et classer les régions :

- bien ou mal positionnées selon que l'effet de structure est supérieur ou inférieur à la moyenne nationale de 6,6%, ou en position moyenne (effet de structure de 6 à 7%) ;
- l'effet résiduel étant positif ou négatif, ce qui dénote une dynamique régionale ou son absence.

Les deux cartes ci-dessous décrivent ces deux effets, et le classement des régions figure dans le tableau ci-contre.

Effet structurel
période 1986-1990

Effet résiduel
période 1986-1990



La carte des évolutions globales est proche de celle des effets structurels, la répartition géographique des différents modes apparaît de ce fait importante devant la dynamique propre régionale. Ensuite la carte des effets résiduels fait ressortir des caractéristiques classiques de ce type d'analyse au niveau de l'ensemble de l'économie; à savoir un dynamisme particulier de régions de l'Ouest, du Centre et du Sud-Ouest et une absence de dynamique de l'ensemble de l'arc Nord-Est. Il y a de ce fait un lien probable entre dynamisme régional des transports et dynamisme régional global.

EMPLOI

L'évolution des effectifs régionaux dépend des différents modes de transport de marchandises ou de voyageurs. Aussi l'effet résiduel additionne des évolutions spécifiques à chaque mode dans une région, elles-mêmes reflétant des particularités : - en termes d'activité, portuaire ou ferroviaire par exemple, - ou de transport public de voyageurs, comme le transport urbain ou régional. On comprend alors pourquoi les effets résiduels ne sont corrélés ni avec la valeur ajoutée régionale ou la population active employée, ni avec les transports de marchandises. Seule semble exister une liaison entre l'effet structurel et la population active.

Un classement des régions selon leurs effets structurels et résiduels

Trois régions bénéficient d'un effet de structure voisin de 8%, et d'une dynamique locale favorable : avec les services annexes ou les auxiliaires en Poitou-Charentes et Pays de la Loire, avec les transports routiers et urbains de voyageurs en Franche-Comté.

La Basse-Normandie se classe parmi les régions "bien positionnées", le poids des transports routiers et urbains y est élevé, mais elle se singularise par un effet résiduel négatif : elle a des taux de croissance inférieurs à la moyenne nationale chez les auxiliaires des transports et les services annexes, et les effectifs chutent davantage en transport ferroviaire.

Deux autres régions, Nord-Pas-de-Calais et Haute-Normandie, ont également un effet résiduel négatif, principalement à cause des activités portuaires, qui se conjugue avec une position structurelle légèrement inférieure à la moyenne

Classement des régions	Classement selon l'effet résiduel		
	positif	nul	négatif
Bien positionnée effet structurel > 7 %	Poitou-Charentes Franche-Comté	Pays de Loire	Basse-Normandie
Position moyenne effet structurel de 6 à 7%	Bretagne Centre Rhône-Alpes	Aquitaine Midi- Pyrénées	
Mal positionnée effet structurel ≤ 5 %	Picardie Lorraine Limousin Bourgogne	Champagne-Ardenne Alsace Ile- de-France Auvergne	Nord-Pas-de-Calais Haute-Normandie Languedoc- Roussillon Provence-Alpes-Côte d'Azur

Quatre régions "mal positionnée", à taux de croissance structurel inférieur à 5%, la Picardie, la Lorraine, le Limousin et la Bourgogne, ont cependant des spécificités favorables, c'est-à-dire un effet résiduel positif .

Ces régions ont une part importante de l'effectif total dans le secteur ferroviaire mais elles ont des taux de croissance favorables dans d'autres secteurs : le fluvial et les auxiliaires pour la première et la seconde, le routier et les auxiliaires pour la troisième et la quatrième.

Même effet résiduel positif en Bretagne, Centre et Rhône-Alpes, tous les modes y contribuant (sauf les services annexes en Bretagne) avec un effet de structure voisin de la moyenne.

La route et le fer sont prédominants en matière d'effectifs. C'est pourquoi des calculs identiques aux précédents ont été effectués pour le secteur "route et urbain" et pour l'ensemble "fer et route" : ils montrent des effets résiduels très voisins, mais n'expliquent pas l'effet résiduel total, comme cela a déjà été indiqué précédemment.

EMPLOI

Le tableau suivant détaille les effets résiduels pour chaque mode. Ces poids doivent être relativisés selon les régions lorsqu'ils concernent des effectifs faibles. Mais on observe des effets très marqués, qui peuvent être déterminants pour expliquer les spécificités des régions.

L'emploi transport dans les régions

Evolution de 1986 à 1990 en %

	Evolution des effectifs	Effet structurel	Effet résiduel	Décomposition de l'effet résiduel						
				fer	route et urbain	fluvial	mer	air	services annexes	auxil.
Nord-Pas-de-Calais	3 %	5 %	-2 %	2	-6	-1	24	-7	-20	4
Picardie	8 %	4 %	4 %	4	-1	26			2	58
Ile-de-France	5 %	5 %	0 %	6	-3	-14	-6	-4	5	-4
Centre	12 %	6 %	6 %	3	2			0	51	13
Haute-Normandie	1 %	4 %	-3 %	2	3	54	-13		-10	-9
Basse-Normandie	5 %	7 %	-2 %	-7	5		9	11	-34	-26
Bretagne	12 %	7 %	5 %	4	5		16	95	-34	4
Pays de la Loire	9 %	8 %	1 %	1	2	30	-3	33	8	-2
Poitou-Charentes	12 %	8 %	5 %	3	0				4	43
Limousin	7 %	-1 %	8 %	2	6					57
Aquitaine	7 %	6 %	1 %	2	4	-87	4	42	-25	1
Midi-Pyrénées	6 %	6 %	0 %	1	2			-16	41	-1
Champagne-Ardenne	1 %	2 %	-1 %	-5	-1				-9	26
Lorraine	4 %	2 %	2 %	0	0	61			-1	17
Alsace	5 %	5 %	1 %	4	-5	0		-13	13	6
Franche-Comté	10 %	8 %	2 %	1	5				-13	-9
Bourgogne	8 %	1 %	7 %	5	10	-23			-10	4
Auvergne	5 %	5 %	1 %	0	2				46	-14
Rhône-Alpes	10 %	6 %	3 %	6	1	28		-16	9	4
Languedoc-Roussillon	4 %	4 %	-1 %	-1	-7			65	-5	9
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 %	5 %	-1 %	3	-1	8	16	12	-12	-5
Corse	29 %	4 %	25 %							
France entière	6,6%									

Ainsi nous pouvons fournir quelques exemples, à partir de cette décomposition de l'effet résiduel par mode, et des données détaillées de notre tableau de bord régional à paraître prochainement.

Forte augmentation des effectifs des autoroutes à péage du Centre et d'Auvergne

Les effectifs ferroviaires diminuent fortement en Basse-Normandie. En Auvergne, la forte croissance des effectifs routiers provient principalement de la location de véhicules et des taxis salariés. Dans un contexte de diminution du nombre de marins, leur nombre augmente dans le Nord-Pas-de-Calais et résiste mieux en Bretagne et PACA. Les effectifs du transport aérien doublent en Languedoc-Roussillon. Les effectifs des entrepôts diminuent en Bretagne et Basse-Normandie mais augmentent dans le Centre; mêmes augmentations fortes pour les autoroutes à péage du Centre et d'Auvergne, pour la collecte de fret et la manutention en Picardie. En Poitou-Charentes, les effectifs doublent presque en collecte de fret et dans le routage. ■

TECHNIQUE D'ANALYSE : pour la France entière et pour chacune des 22 régions, on a calculé les taux de croissance des effectifs salariés de chaque mode au niveau 100 de la nomenclature d'activité et de produit : fer, route, fluvial, maritime, aérien, services annexes et auxiliaires des transports. Pour chaque région, le taux de croissance structurel ($\sum p_i n_i$) est calculé en pondérant les taux de croissance de chaque mode au niveau français par leur poids dans la région (effectifs salariés en 1986); l'effet résiduel ($\sum p_i (e_i - n_i)$) est obtenu en soustrayant le taux de croissance structurel du taux de croissance des effectifs de la région ($\sum p_i e_i$). Où p_i , n_i , et e_i signifient respectivement le poids, le taux de croissance national et le taux de croissance de la région i .