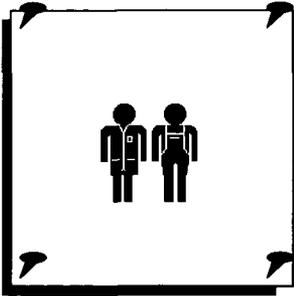


L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS DEPUIS VINGT ANS

Catherine ROY

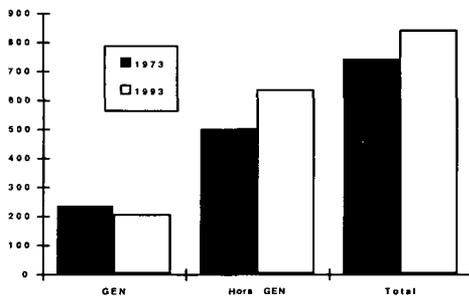


L'article analyse l'emploi dans les transports en France de 1973 à 1992. Il distingue les grandes entreprises nationales (GEN) du reste du secteur qualifié de secteur "privé". La démarche adoptée est progressive, elle cherche d'abord à mettre en évidence des corrélations partielles avant d'estimer des relations explicatives.

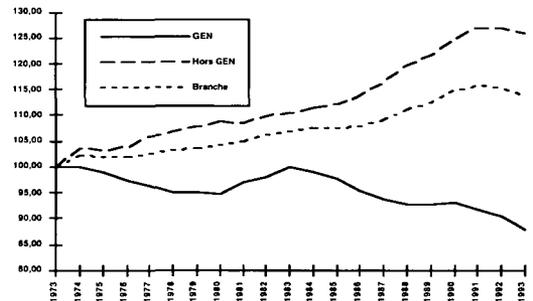
Les GEN représentent en 1993 20% des effectifs contre 32% vingt ans auparavant

Entre 1973 et 1992, les effectifs des grandes entreprises nationales suivent une tendance décroissante (en moyenne -1,2% par an). En revanche ceux des entreprises "privées" ont crû, d'abord à un rythme modéré (0,5% par an jusqu'en 1975) puis plus rapidement (3% par an entre 1986 et 1991). Les rémunérations moyennes, supérieures en niveau dans les GEN, progressent moins vite que dans les entreprises du secteur "privé".

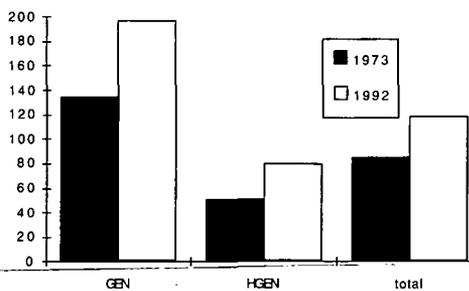
Niveaux des effectifs en 1973 et 1992



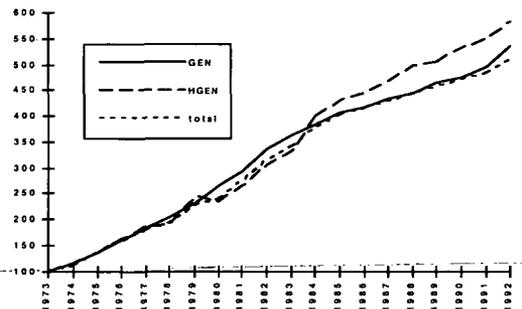
Evolution des effectifs de 1973 à 1992



Niveaux des rémunérations moyennes en 1973-1992 (francs constants)



Evolution des rémunérations moyennes de 1973 à 1992 (francs constants)



Mobilité des emplois :
 -un secteur "protégé": le fer,
 -un secteur exposé : le transport routier

Les deux sous-secteurs diffèrent fortement pour ce qui concerne la croissance de l'emploi et les demandes d'emploi non satisfaites issues d'anciens actifs du secteur, les rémunérations et la qualification.

Dans les GEN : l'aérien se caractérise par une forte croissance des effectifs, qui n'exclut pas un taux de demandeurs d'emploi de 10%, une forte qualification, des rémunérations élevées, mais contenues dans leur croissance. Cette situation n'est pas sans rappeler celle du secteur maritime toutefois plus touché par le chômage. La RATP et la SNCF se caractérisent par des qualifications "moyen-

EMPLOI

nes" (26% n'ont aucun diplôme), des rémunérations relativement élevées et dynamiques, des demandes d'emploi non satisfaites très faibles; les effectifs diminuent fortement pour la SNCF et restent stables pour la RATP.

Des marchés de l'emploi très différents

Dans le "privé", les qualifications sont quelquefois très faibles, plus de 40% n'ont pas de diplômes dans les transports terrestres (46% pour le transport routier de marchandises), seuls les auxiliaires, avec un taux de 33%, se rapprochent de la moyenne nationale; les rémunérations, assez médiocres sans être considérablement en-deçà de la moyenne nationale, ont une évolution conforme à la moyenne nationale, l'emploi est en expansion mais n'exclut pas un taux de 15% de demandeurs d'emploi pour le transport routier de marchandises. Dans les GEN, l'emploi s'est caractérisé par son dynamisme dans l'aérien et sa stabilité dans la SNCF et la RATP. Dans le secteur "privé", exception faite pour l'urbain dont les caractéristiques sont celles d'un secteur public, l'emploi est beaucoup plus exposé. La mobilité est très variable selon les secteurs:très forte dans le transport routier, elle est très faible dans les Grandes Entreprises Nationales des secteurs ferré et urbain.

Ces spécificités sont à rapprocher du caractère concentré et oligopolistique de l'aérien et quasi monopolistique de la RATP et de la SNCF. Le secteur privé est hétérogène : il est concurrentiel pour la plupart des secteurs, sauf pour le transport routier de voyageurs, et surtout pour le transport urbain fonctionnant sous le régime de la concession de service public. On y trouve de nombreuses entreprises, sauf dans le transport maritime, secteur concurrentiel et tourné vers l'international où la concentration est forte.

Evolutions en francs courants et en taux de croissance moyen annuel

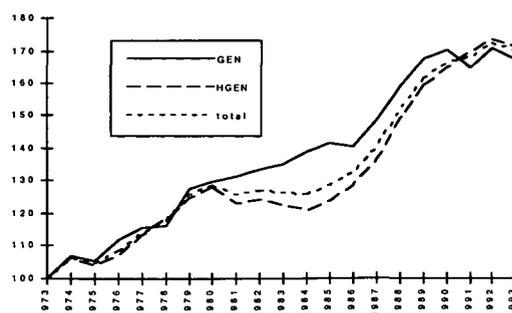
	TRM valeur	taux %	route voy. valeur	taux %	fer valeur	taux	urbain valeur		air valeur	
V.A. milliards Fs	42,20	2,90	9,10	2,90	40,80	1,50	3,40	2,20	22,80	2,80
V.A./personne milliers Fs	170,85	2	165,76	2	205,96	2	97,70	1,5	393,78	1,75
rémunérations moy. milliers Fs	95,55	2	94,72	1,9	222,61	2,3	135,06	2,3	212,44	2
investissements/pers. Milliers F	31,17	1,2	40,07	1,3	126,20	3,9	169,54	2,75	113,99	2,7

source : EAE-CCTN

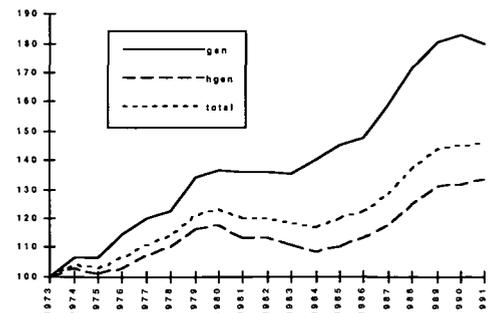
Une productivité doublant dans les GEN et qui augmentant de 25% ailleurs

Les trafics de voyageurs, caractéristiques de l'activité des GEN, ont mieux résisté aux difficultés et mutations économiques que les trafics de marchandises. **La production** en volume évolue de la même façon dans les deux secteurs jusqu'en 1980, on peut simplement noter une inflexion au début des années 1980, avec ensuite un rattrapage dans le secteur des GEN.

Production de 1973 à 1992 dans les GEN et les entreprises privées (francs constants)



Productivité dans les GEN et les entreprises privées

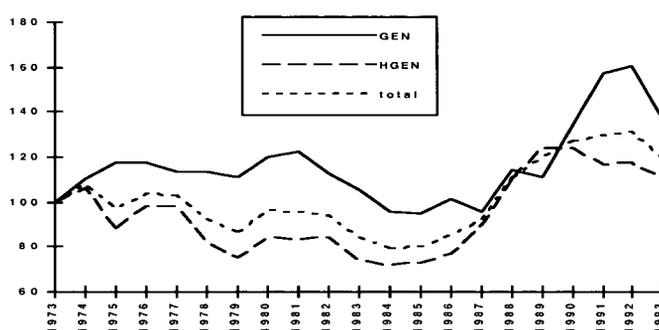


EMPLOI

Par contre, la **productivité** du travail évolue plus favorablement dans les GEN que dans le secteur "privé". Pour une croissance comparable sur longue période, cette différence de rythme de la productivité du travail se reflète dans celle de l'emploi. Le volume des **investissements**, qui permettent bien souvent les gains de productivité, restent stables jusqu'en 1986, pour augmenter ensuite très vivement dans les GEN, et un peu moins fortement dans les autres secteurs. D'inférieure en 1973 à celle des autres secteurs, la FBCF par personne employée dans les GEN est devenue supérieure en 1993 à celle du "privé".

Les investissements de modernisation des GEN ont probablement contribué à la forte augmentation de la productivité. Toutefois, cette comparaison de l'effort d'investissement est délicate, dans la mesure où, dans les GEN et notamment à la SNCF, il inclut l'investissement d'infrastructure.

Evolution de la FBCF de 1973 à 1992 dans les GEN et entreprises privées



Des élasticités positives excepté par rapport

Les **élasticités** qui mesurent la sensibilité de l'emploi à une autre variable ont été estimées.

Dans les GEN, les élasticités, toutes significatives, sont les suivantes : emploi-FBCF de 2,2, emploi-production de 1,4, emploi-productivité de -3,3 et emploi-rémunération de 1,1.

Pour le secteur "privé", les valeurs des élasticités sont les suivantes : emploi-FBCF de 1,9, emploi-production de 1,3, emploi-productivité de -4,5 et emploi-rémunération de 1. Elles sont assez comparables dans les deux cas. Les élasticités ont toutes le signe attendu, sauf pour les rémunérations, mais il est vrai que la corrélation négative supposée par la théorie ne peut s'exercer que dans le temps.

L'emploi des GEN bien "expliqué" par la productivité ...

Le **modèle explicatif retenu pour les GEN** est une relation entre l'emploi pris en logarithme et le niveau de la productivité :

$$\text{LEMPLG} = 6 - 1,6 \text{ PROTTG}$$

... et le trend temporel

L'introduction du pouvoir d'achat des rémunérations moyennes n'améliore pas la qualité statistique de la relation. La production a bien une influence sur l'emploi mais elle ne l'explique qu'imparfaitement, lorsque d'autres variables viennent compléter cette influence, c'est alors au détriment de son caractère significatif.

La tendance à la décroissance de l'emploi des GEN apparaît clairement dans la relation descriptive suivante : $\text{EMPLG} = 357,5 - 3,85T$. La variance des résidus est assez forte, puisque de 38,3, traduisant l'absence de véritable variable explicative dans cette équation.

EMPLOI

Dans les GEN, prises globalement, les relations estimées ne mettent pas en lumière une influence sur l'emploi du niveau de la demande adressée au secteur. L'emploi reste ainsi déterminé par des évolutions tendanciennes ainsi que par l'offre de transport.

L'emploi, dans le secteur "privé", est bien expliqué par la production de l'année précédente et les rémunérations moyennes :

$$\text{EMPLP} = 246,1 + 2,4 \text{ PROD}(-1)$$

R2 = 0,94 DW = 0,7 Les coefficients sont significatifs.

Globalement, dans le secteur "privé", l'emploi est bien expliqué par la production et les rémunérations moyennes

Des facteurs explicatifs différents selon les secteurs

Un secteur "privé" qui réagit à la croissance de l'économie globale et à la demande qui lui est adressée.

D'autres modèles ont été envisagés. Bien qu'acceptables d'un point de vue économétrique, ils ont été rejetés pour les limites quant à leurs pouvoirs explicatifs : ils s'agit de ceux qui prennent en compte la productivité ou les rémunérations moyennes.

Les modes exploités par des entreprises privées, retenus pour une analyse spécifique, sont la route et l'urbain; ils sont très différents.

Dans le secteur du transport routier de marchandises, toutes les variables sont significatives et ont une action positive, sauf les rémunérations qui agissent ici négativement. Ce qui illustre l'aspect concurrentiel du marché de transport routier de marchandises. La meilleure relation est celle qui a pour variables explicatives la production et l'investissement. Dans le transport routier de **voyageurs**, les relations retiennent la valeur ajoutée et l'emploi de l'année précédente. Pour ce qui concerne l'**urbain** à caractère public, une spécification autorégressive, caractéristique d'un comportement d'inertie, est le plus explicatif.

Les ajustements conjoncturels de l'emploi à la demande caractérisent les relations concernant le secteur "**privé**", une telle réactivité à la demande ne peut être mise en évidence dans le cas des GEN.

La tendance étant insuffisante pour expliquer l'évolution, on a essayé ici, pour le secteur "privé", de voir si l'emploi s'ajuste à la demande qui lui est adressée.

La meilleure équation est la suivante :

$$\text{EMPLP} = 103,2 + 0,86 \text{ PRODP} + 0,6 \text{ EMPLP}(-1)$$

R2 = 0,98 DW = 1,2 Les t de Student sont supérieurs à 2.

Elle met en lumière une réactivité à la demande et l'action d'une variation de la demande sur la période correspondante, mais aussi sur les périodes futures. Dans le secteur des GEN l'équation équivalente est la suivante :

$$\text{EMPLG} = - 154,2 - 0,8 \text{ PRODG} + 0,66 \text{ EMPLG}(-1)$$

R2 = 0,96 DW = 1,2 Les t de student ne sont pas tous supérieurs à 2, les coefficients ne sont donc pas significativement différents de zéro.

Mais dans ce dernier cas, seule l'inertie est la variable significative, les tests de student indiquent en effet que seul le coefficient de l'emploi retardé est significativement égal à zéro. ■