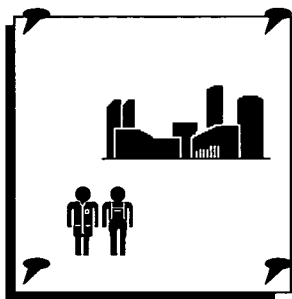


## EMPLOI ET PRODUCTIVITÉ DANS LES TRANSPORTS

Maurice GIRAULT et François LEBRUN



La croissance de l'activité a permis des gains de productivité importants dans les transports, depuis 1970. Ceux-ci se répercutent inégalement et principalement sur les prix de transport. La croissance de l'emploi est principalement permise par les diminutions des horaires.

**Une branche créatrice d'emplois sauf en 1992-1993**

La branche transport emploie 850 000 personnes en 1990, soit 136 000 personnes de plus qu'en 1970.

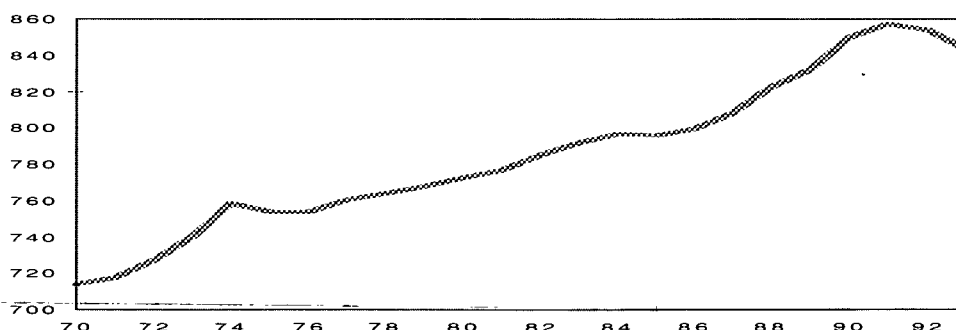
Une croissance assez forte des effectifs avant 1973, se poursuit à un rythme plus ralenti jusqu'en 1985; une reprise s'effectue de 1986 à 1990-1991, puis on constate un recul exceptionnel en 1993 :

1,5 % par an de 1959-73      0,6% de 1973 à 1985  
1,3 % par an de 1985-90      - 0,3% de 1990 à 1993 (- 7000 emplois)

La valeur ajoutée s'accroît de 3 % par an (elle double entre 1970 et 1993), la productivité par tête de 2,3% par an (69% en 23 ans) et l'emploi de 0,7% (18% sur la période); si on estime que les horaires de travail ont diminué, en moyenne, de 15%, les gains de productivité horaire sont d'autant plus élevés.

Cette croissance de l'activité est directement reliée à la croissance économique avec des phénomènes d'amplification de l'évolution des trafics, aux mouvements de reprise (1986-1989) et de récession comme en 1975 ou 1993. En outre, les entreprises de transport et leurs effectifs deviennent plus réactifs à la conjoncture dans un contexte de déréglementation : il en résulte une situation de concurrence accrue, qui se surajoute à celle du pavillon étranger en international. Ainsi la situation des entreprises et de l'emploi s'est davantage dégradée pendant la dernière récession que lors des précédentes (cf. tableaux et graphiques ci-après).

Evolutions des effectifs des transports de 1970 à 1993



**Des situations contrastées selon les modes de transport**

Tableau 1

Les emplois transports en 1993. Evolution depuis 1970

	en milliers et pourcentage			
	1993	1994	1993/1970	
SNCF	193	186	-110	-36%
dont branche transp. ferroviaire	110	106	-63	-36%
Transp. routier de marchandises	250	254	64	35%
Transp. routier et urbain voy.	201	201	41	26%
Transp. Fluvial	3	3	-7	-73%
Transp. Maritime	17	17	-10	-36%
Transp. Aérien	60	59	30	102%
Serv annexes et auxiliaires	202	200	74	57%
<b>Branche transport</b>	<b>843</b>	<b>839</b>	<b>129</b>	<b>18%</b>

Sources : Insee pour les effectifs 1993. Estimations OEST pour les effectifs 1994.

## EMPLOI & ACTIVITÉ

Les effectifs de la SNCF, qui bénéficient d'un statut, diminuent avec la stagnation de l'activité entre 1970 et 1993; par contre, ils augmentent dans le transport routier de marchandises, dont la production en forte croissance bénéficie, entre autres, d'une main d'oeuvre aux conditions de travail adaptables, notamment en termes de durée.

L'emploi diminue dans le transport fluvial et maritime où l'activité régresse ou stagne, du fait de la concurrence des autres modes ou du pavillon étranger. Pour ces quatre branches, les gains de productivité atteignent 1,3 à 2,5% par an. (cf. ci-dessous).

Tableau 2

Production et valeur ajoutée, productivité par tête et emploi  
Evolutions 1970-93 en taux de moyenne annuelle

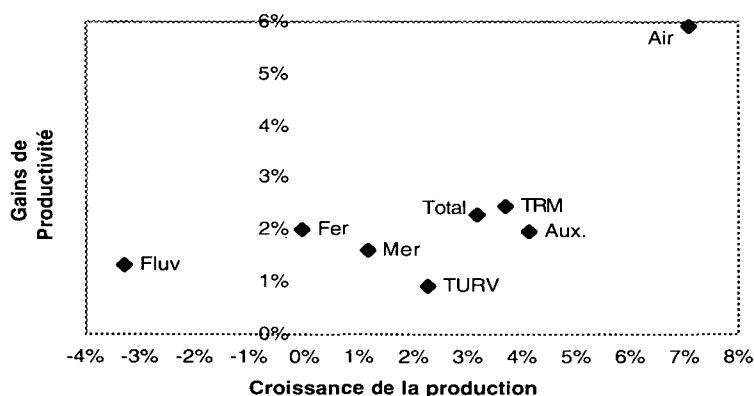
	Production	V.A.	Productivité du travail par tête	Emploi
Transp. Ferroviaire	-0,1%	0,0%	2,0%	-2,0%
Transp. routier de marchandises	3,7%	3,8%	2,5%	1,3%
Transp. routier et urbain voy.	2,3%	1,9%	0,9%	1,0%
Transp. Fluvial	-3,3%	-3,7%	1,3%	-4,9%
Transp. Maritime	1,2%	-0,4%	1,6%	-1,9%
Transp. Aérien	7,1%	9,0%	5,9%	2,9%
Serv annexes et auxiliaires	4,1%	4,0%	2,0%	2,0%
<b>Branche transport</b>	<b>3,2%</b>	<b>3,0%</b>	<b>2,3%</b>	<b>0,7%</b>

L'emploi augmente également dans le transport urbain de voyageurs; chez les auxiliaires et les services annexes, l'activité croît de 2 à 4% par an. Les gains de productivité, compris entre 1 et 2 % par an, s'accompagnent d'une évolution équivalente des effectifs.

La croissance de l'activité et des gains de productivité est la plus forte dans le transport aérien, respectivement 9 et 6% par an, les effectifs augmentant alors de 3% par an. Grâce aux gains de productivité, les prix baissent de plus de 30% en francs constants, ce qui stimule l'activité.

Graphique 1

Croissance de l'activité et productivité du travail dans les transports.



Le graphique 1 montre que croissance de la production et gains de productivité vont souvent de pair. Les transports ferroviaires et fluviaux présentent un caractère atypique : entre 1970 et 1993, même si leur activité stagne ou décroît, ils continuent à réaliser des gains de productivité tirés par des diminutions d'effectifs.

## EMPLOI & ACTIVITÉ

Sur la période 1970-1993, le prix des activités de transports a diminué, répercutant les gains de productivité (1) sur les consommateurs de services de transports. En effet, cette baisse est d'autant plus importante que les gains sont forts. C'est notamment le cas pour l'aérien.

### **Baisse des prix et gains de productivité**

Les baisses de prix cumulées sur la période atteignent 40% pour Air France et la SNCF Fret, 30% pour Air Inter et le transport routier de marchandises : le deuxième choc pétrolier et la hausse du dollar tirent temporairement les prix à la hausse de 1979 à 1984-1985, mais les réductions reprennent vigoureusement après, sous le double effet de la concurrence et du contre-choc pétrolier.

Le tarif moyen de la SNCF au voyageur-km se distingue de cet ensemble : une baisse de 10% entre 1970 et 1977, une stabilité relative jusqu'en 1988 puis une remontée de 10% de 1989 à 1993, reflétant pour partie l'effet qualité des TGV mis en service.

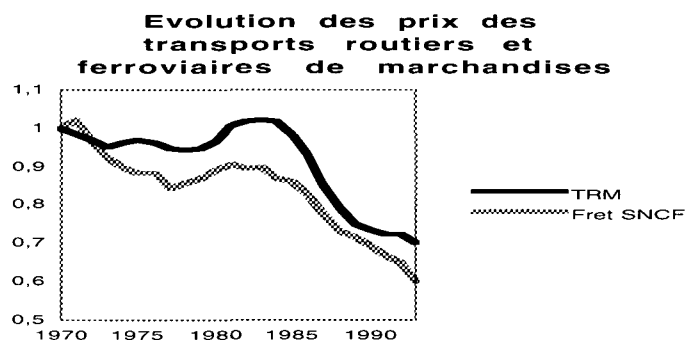
Dans le transport routier de marchandises, la réduction des recettes unitaires ne s'est généralement pas faite uniformément entre 1970 et 1993: elle s'est accentuée à partir de 1985, avec le contre-choc pétrolier et sous l'effet de la dérégulation des marchés de transport. L'effet conjoint de forts gains de productivité et de l'abandon de la Tarification de Référence Obligatoire (TRO) en 1986 s'est traduit par une baisse rapide des prix (-3,5% en moyenne annuelle entre 1986 et 1993).

Tableau 3

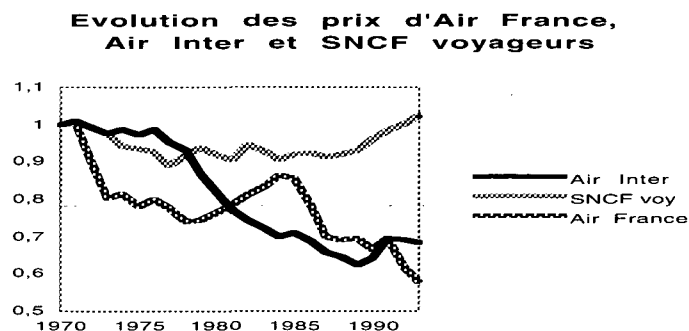
### **Evolution des recettes unitaires entre 1970 et 1993**

(Evolution et taux de croissance annuel moyen en %)		
	Evolution cumulée (70/93)	TCAM (70/93)
SNCF marchandises	-40,0%	-2,2%
SNCF Voyageurs	2,6%	0,1%
Transp. routier de marchandises	-30,0%	-1,5%
Air Inter	-31,5%	-1,6%
Air France	-42,2%	-2,4%

Graphique 2 : évolution des prix en F. constants



Graphique 3



## EMPLOI & ACTIVITÉ

Tableau 4

Emploi et productivité horaire dans les transports : évolution de 1970 à 1993  
Moyennes annuelles

Production	Productivité par tête	Emploi	Horaires	Productivité horaire
3 %	2,3 %	0,7 %	- 0,4 %	2,7 %

### **La diminution des horaires de travail ...**

Tous modes confondus, les horaires de travail ont diminué globalement d'environ 10% dans les années 1970, et de plus de 5 % en moyenne depuis 1980. En fait, la baisse est acquise dès 1982 puis il y a stabilisation. On dispose d'une enquête auprès des entreprises, mais les horaires sont mal connus pour une partie des emplois, car la statistique mesure plutôt les horaires affichés que les horaires réels.

Dans le transport ferroviaire, la diminution des horaires annuels est constante d'environ 10% pendant les années 1970, jusqu'en 1986-1987; après une stabilisation, la baisse reprend au cours des dernières années. Dans le transport urbain, les horaires diminuent en 1982-1983 puis se stabilisent ensuite.

Dans le transport routier de marchandises également, une diminution importante en 1982 (4%) fait ensuite place à une stabilisation jusqu'en 1990. Selon une enquête effectuée par l'INRETS, la durée moyenne du travail des grands routiers travaillant pour le compte d'entreprises de transport est d'environ 60 heures par semaine, en 1983 comme en 1993.

### **... contribue beaucoup à l'augmentation des effectifs**

La diminution des horaires atteint environ 0,4% par an : ce chiffre qui traduit l'augmentation supplémentaire des gains de productivité horaire en regard de la productivité par tête (+2,3% par an), est à comparer à la croissance des emplois de 0,7% par an. Autrement dit, si les horaires de travail n'avaient pas diminué, la croissance des effectifs en aurait été réduite d'autant.

### **L'importance des transports pour compte propre et des services logistiques dans les autres secteurs (agriculture et BTP, industrie et commerce)**

A côté du secteur transport il convient de mentionner l'importance des transports pour compte propre, dans l'agriculture et le BTP, l'industrie et le commerce. Il s'agit surtout de transport routier, mais aussi de transport fluvial, et de services logistiques s'occupant de l'organisation des transports, des expéditions et des réceptions.

Les effectifs correspondant étaient d'au moins 700 000 personnes en 1985 (selon le recensement de population de 1982 : environ 110 000 cadres et responsables, plus de 300 000 conducteurs, et 307 000 ouvriers et employés) beaucoup plus selon certains auteurs (M Savy, F Rove).

Ces effectifs avaient augmenté de 1970 à 1985 (cf. Perspectives transports 2005), dans un contexte où l'inflation se répercutait sur des prix routiers réglementés et quasi-indexés avec la tarification routière obligatoire.

Depuis 1985, les trafics pour compte propre ont plutôt augmenté jusqu'en 1989-1991, mais le parc a diminué. Le nombre d'emplois sédentaires dans les entrepôts croît entre 1982 et 1990 (cf. rapport «logistique et emploi» du CNT), mais les effectifs de conducteurs «en dehors des transports» ont sensiblement diminué dans ce nouveau contexte de déréglementation et de forte baisse des prix routiers. On observe ainsi un glissement des conducteurs vers la branche transport qui bénéficie d'une moins bonne convention collective que les branches industrielles. ■