

Démographie des établissements dans le secteur des transports en région Poitou-Charentes 1993-2003.

1993 : le monde du transport est en crise. 130 établissements sur les quelques 2100 recensés au 1^{er} janvier disparaissent au cours de l'année.

2003 : nouvelle crise dans le transport mais sans répercussion notable sur le nombre d'établissements.

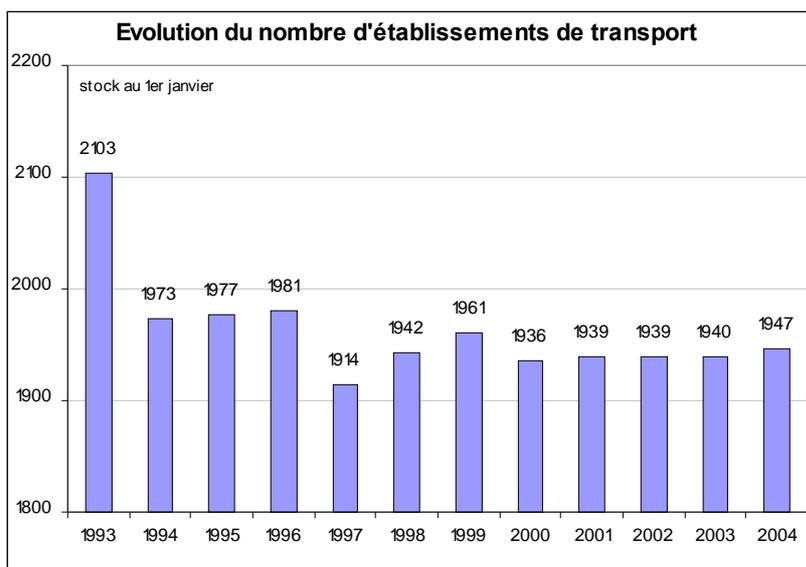
Entre ces deux crises de nombreux changements sont intervenus, en particulier au niveau de la concurrence européenne, obligeant les établissements à s'adapter que ce soit par concentration et/ou recentrage de l'activité sur le transport national. Si le nombre d'établissements fin 2003 est inférieur à ce qu'il était en 1993, l'emploi total s'est nettement développé passant de 13450 en 1993 à 17500 en 2003, la taille moyenne d'un établissement est quant à elle passée de 6,4 à 8,4 ce qui explique sans doute une meilleure résistance à la crise de 2003.

Cette évolution n'est pas linéaire sur la période et l'activité de transport a connu de nombreuses perturbations au cours de ces 11 années ; le but de cette étude est donc de voir comment les établissements qui ont survécu à la crise de 1993 se sont adaptés et de quelle dynamique –création, disparition d'établissements– résulte le tissu local au seuil de 2004. Il s'agit d'essayer de mesurer et caractériser les flux d'établissements (créations, disparitions, reprises, taux de survie) et leurs conséquences sur l'emploi (stabilité, turnover).

Le contexte local

Sur la période 1993-2004, la région Poitou-Charentes compte en moyenne 67224 établissements dont 1963 établissements relevant du secteur transport - hors agences de voyages - soit 2,9 %.

Le nombre d'établissements du transport a connu de fortes baisses en 1993 et 1996, celle de 1993 restant la plus spectaculaire. Ce nombre semble maintenant stabilisé, mais cette stabilité du stock des établissements ne préjuge en rien des mouvements qui affectent le secteur : le renouvellement est permanent, les créations de nouveaux établissements sont nombreuses, elles sont seulement compensées par des disparitions en volume égal. La seule donnée concernant les effectifs d'établissements ne permet pas d'appréhender l'activité de transport, pas plus que les effectifs employés par le secteur ou le nombre et le type de licences de transport détenues.



A priori l'activité de transport est liée à l'activité économique : toute activité, qu'elle soit agricole, industrielle ou commerciale, génère une demande de transport des matières premières, des produits finis, des personnes ; cependant certaines activités –industrie, commerce, bâtiment– ont plus besoin de transport que d'autres. Le nombre d'établissements de transport est effectivement très lié au nombre d'établissements de

l'industrie, de l'agriculture, du bâtiment et du commerce. Le ratio établissements de transport / établissements de l'industrie du bâtiment et du commerce est assez stable autour de 0,050.

Evolution du stock d'établissements par branche au 1^{er} janvier de chaque année

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Industrie	8775	8574	8566	8571	8422	8386	8354	8255	8244	8222	8157	8046
Batiment	11488	10982	10952	10832	10580	10414	10369	10394	10647	10744	10720	10751
Commerce	21204	20482	20569	20621	20238	20213	20221	20036	19943	19886	19790	19678
Services aux entreprises	7232	7164	7424	7658	7747	7934	8214	8473	8868	9271	9635	10098
Transport	2185	2056	2068	2080	2022	2058	2080	2059	2068	2068	2071	2080
dont Agences de voyages	82	83	91	99	108	116	119	123	129	129	131	133
Services aux ménages	16918	16842	17171	17350	17268	17278	17434	17522	17782	17861	18029	18292
Ensemble	67802	66100	66750	67112	66277	66283	66672	66739	67552	68052	68402	68945
RatioTransport/Industrie+Bâtiment+Commerce	0,053	0,051	0,052	0,052	0,052	0,053	0,053	0,053	0,053	0,053	0,054	0,054

Entre 1993 et 2004 des changements importants sont intervenus dans la répartition des établissements par branche : la part des services a progressé de plus de 5 % tant en région qu'en France.

En 1993 les établissements du commerce étaient les plus nombreux, en 2004 ils le restent mais leur part relative a considérablement diminuée (-2,8 en région, -3,1 en France) ; ils seront bientôt rejoints par les services aux ménages dont la part augmente de 1,5 en région et de 2,1 en France.

Autre évolution importante : la part relative des établissements de services aux entreprises augmente fortement de 3,9 en région, 3,8 en France. Les établissements de transport ne suivent pas la tendance et leur part diminue de 0,2 en région et 0,3 .

Part de chaque branche dans le nombre d'établissement

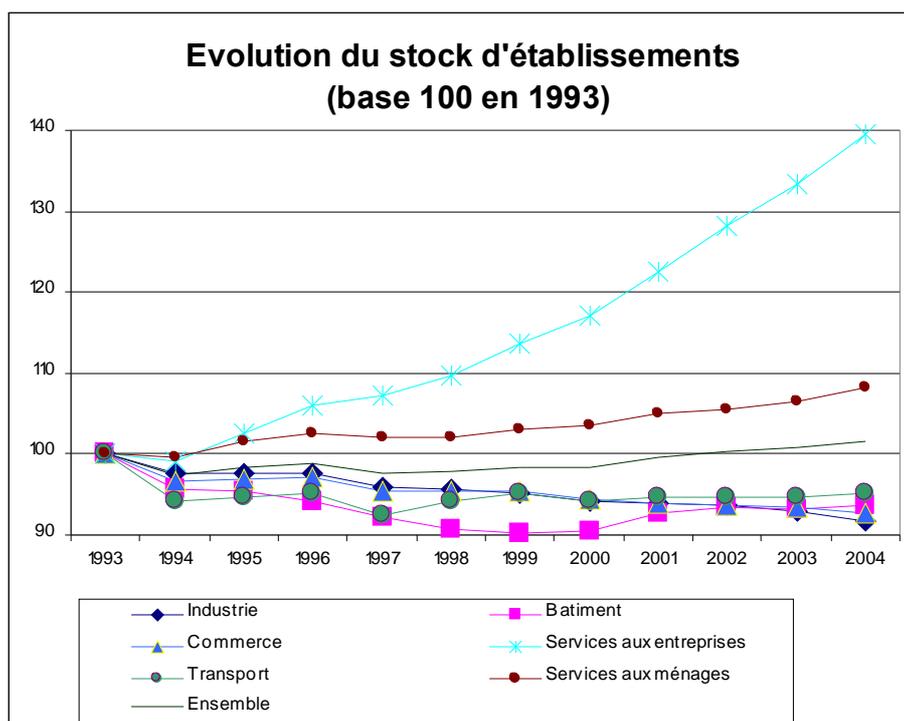
Au 1 ^{er} janvier	1993		2004	
	Poitou-Charentes	France métropolitaine	Poitou-Charentes	France métropolitaine
Industrie	12,9	12,5	11,7	10,7
Bâtiment	16,9	13,9	15,6	13,2
Commerce	31,3	30,5	28,5	27,4
Transport	3,2	3,7	3,0	3,4
<i>Dont Agences de voyages</i>	<i>0,1</i>		<i>0,2</i>	
Services aux entreprises	10,7	12,5	14,7	16,3
Services aux ménages	25,0	26,9	26,5	29,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

En dehors de ces changements de structure liés aux évolutions de l'économie, les évolutions de stock d'établissements sont globalement relativement faibles. Entre 1993 et 2004, soit en 11 ans, le nombre d'établissements progresse de 1143 (+ 1,7 %). On est loin, très loin, de l'évolution moyenne constatée en France (+ 5,4 %).

Les seules branches en forte croissance dans la région sont les services aux ménages (+ 8,1 % un score qui reste moins élevé que la moyenne française + 13,5 %) et surtout les services aux entreprises (+ 39,6 % soit plus que la moyenne en France 36,9 %).

En Poitou-Charentes, toutes les autres branches sont en diminution y compris le bâtiment qui reste stable au niveau national mais perd 6,4 % des établissements dans la région.

L'industrie et le commerce, bien qu'ayant des nombre d'établissements fort différents, connaissent des évolutions comparables. Les évolutions constatées dans le secteur transport sont bien plus proches de celles des branches commerce et industrie que de celles de la branche services aux entreprises.



Le transport en Poitou-Charentes

Au 1^{er} janvier 2004 on recensait 1947 établissements relevant du secteur des transports (hors agences de voyages), dans la région Poitou-Charentes soit 156 de moins qu'au 1^{er} janvier 1993. La part des établissements de transport dans l'ensemble des établissements de la région est passée de 3,1 à 2,8 entre 1993 et 2004.

Comparé à l'ensemble des établissements de transport en France, le nombre d'établissements en région est relativement faible : le Poitou-Charentes détient 3,3 % des établissements toutes activités confondues mais seulement 2,1 % des établissements de transport. Il arrive en quinzième position loin derrière les régions voisines - Aquitaine 5^{ème}, Pays de Loire 8^{ème}, Centre 10^{ème} – mais devant le Limousin 20^{ème}.

Les établissements de transport sont concentrés principalement sur 3 régions : l'Île de France 29 % des établissements, Rhône Alpes 10 % et Provence Alpes Côte d'Azur 9 %. En dehors de ces leaders, aucune région sauf le Nord Pas de Calais n'atteint 5 % des établissements. La région Poitou-Charentes est comparable à des régions comme l'Alsace, la Picardie, la Bourgogne ou l'Auvergne qui ont entre 1800 et 2100 établissements.

Sur la période 1993-2004, les évolutions sont faibles : Pays de Loire et PACA gagnent quelques dixièmes de point au détriment du Nord Pas de Calais, de la Lorraine et de l'Île de France, mais pour une majorité de régions dont le Poitou-Charentes c'est le statu quo.

Région	1993	2004	1993	2004 classement	2004
11 Ile de France	28567	26659	29,0	28,7	1
21 Champagne Ardenne	1900	1737	1,9	1,9	17
22 Picardie	2188	2077	2,2	2,2	13
23 Haute Normandie	3127	2735	3,2	2,9	11
24 Centre	3199	3135	3,3	3,4	10
25 Basse Normandie	1607	1449	1,6	1,6	18
26 Bourgogne	2230	2024	2,3	2,2	14
31 Nord Pas de Calais	5510	4622	5,6	5,0	4
41 Lorraine	2983	2431	3,0	2,6	12
42 Alsace	2188	2077	2,2	2,2	13
43 Franche Comté	1433	1389	1,5	1,5	19
52 Pays de Loire	3630	3804	3,7	4,1	8
53 Bretagne	3808	3822	3,9	4,1	7

54 Poitou Charentes	2103	1947	2,1	2,1	15
72 Aquitaine	4762	4568	4,8	4,9	5
73 Midi Pyrénées	3885	3983	3,9	4,3	6
74 Limousin	922	852	0,9	0,9	20
82 Rhône Alpes	9615	9228	9,8	9,9	2
83 Auvergne	2022	1803	2,1	1,9	16
91 Languedoc Roussillon	3139	3140	3,2	3,4	9
93 Provence Alpes Côte d'Azur	8916	8756	9,1	9,4	3
94 Corse	660	699	0,7	0,8	21
France Métropolitaine	98394	92937	100,0	100,0	

Le transport routier de marchandises est la branche d'activité qui marque le plus fort déclin

Avec 1095 établissements au 1/1/2004, le transport routier de marchandises ne représente plus que 55 % des établissements soit 6 % de moins qu'en 1993. C'est le mode de transport qui est le plus sensible à la croissance de l'économie.

Le transport routier de voyageurs a pris de l'importance (+ 3 %) ainsi que la logistique (+ 2 %).

Evolution du nombre d'établissements du secteur des transports, en nes114 (hors agences de voyages)
stock au 1/1

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
K02 Transport routier de voyageurs	500	501	516	515	501	514	506	488	485	491	498	506
Transport routier (ou par conduites)												
K03 de marchandises	1281	1202	1193	1183	1138	1143	1169	1162	1152	1137	1117	1095
K04 Transports par eau	23	25	28	34	36	40	40	41	39	40	40	37
K05 Transports aériens	21	15	13	14	13	7	6	7	9	11	11	11
K07 Manutention, entreposage, gestion d'infrastructures	186	143	148	157	158	161	159	158	167	166	176	189
K09 Organisation du transport de fret	92	87	79	78	68	77	81	80	87	94	98	109
Logistique	278	230	227	235	226	238	240	238	254	260	274	298
Région	2103	1973	1977	1981	1914	1942	1961	1936	1939	1939	1940	1947

L'ensemble du secteur transport a connu une forte diminution du nombre des établissements depuis 1993. La baisse est de 4,2 % en France mais elle est nettement plus élevée dans la région : -7,4 %. L'évolution du nombre d'établissements de transport est fortement liée à celle du transport routier or, à lui seul, le transport routier de marchandises a perdu 186 établissements.

Après de fortes baisses en 1993 et 1996 on avait observé une légère remontée en 1997 et 1998. Depuis la baisse est constante et s'amplifie au fil des ans pour atteindre -22 en 2003. Les mouvements récents enregistrés au fichier des transporteurs ne laissent aucune place à l'optimisme pour les années 2004 à 2006 même si la conjoncture est plus favorable en 2005.

Le sort des établissements de logistique est très lié à celui du transport de marchandises ; rien d'étonnant donc à ce que les établissements de manutention et gestion d'infrastructures ou ceux d'organisation de transport de fret soient en diminution. La baisse a été sévère : -18 % entre 1993 et 1995, mais les effectifs se sont ensuite stabilisés jusqu'en 2000. Depuis cette date on note une reprise ; en 2003 le nombre d'établissements était revenu au niveau de 1993 et il le dépasse en 2004. Ce sont les établissements d'organisation de transport de fret qui sont les moteurs de cette reprise.

Globalement le transport routier de voyageurs est stable. Dans un premier temps il a mieux résisté, se développant même jusqu'en 1998, dans un second temps il a amorcé un léger déclin jusqu'en 2003. Au 1^{er} janvier 2004 le nombre d'établissements est supérieur à son niveau de 1993.

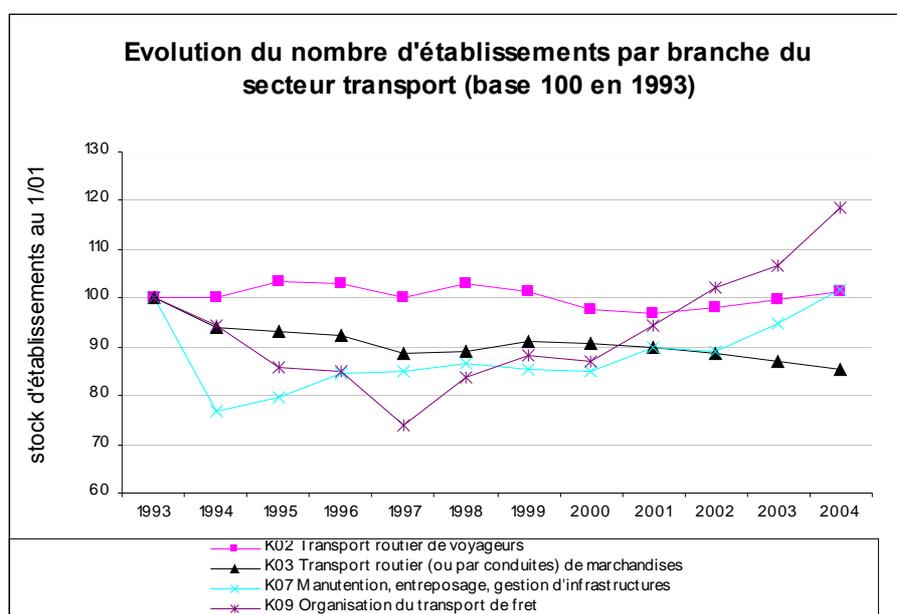
Le transport aérien est sans doute celui qui a enregistré les plus fortes disparitions d'établissements : 6 établissements sur les 21 que comptait la région au 1^{er} janvier 1993 disparaissent au cours de l'année. Le nombre ne cesse de décroître ensuite jusqu'en 1999 où il ne reste plus que 6 établissements. Depuis, la reprise est légère mais constante. Au 1^{er} janvier 2004 il existe 11 établissements dans la région : un sur deux a donc disparu depuis le 1^{er} janvier 1993 ; il est à noter que dans cette période l'activité de transport aérien s'est considérablement développée en particulier le transport de personnes.

Les établissements de transport par eau, peu nombreux (23 en 1993), se développent sur toute la période 1993-2000. Ils sont actuellement stabilisés à un niveau élevé (37 en 2004). Ces établissements sont très liés à l'activité touristique.

Quant au transport ferroviaire, dans la mesure où seule la SNCF est présente avec une gestion centralisée qui ne permet pas de suivre les établissements, il est exclu de l'étude. Au 31 décembre 2004 on recensait 2875 emplois dans les 86 établissements SNCF en région.

Part dans l'ensemble du transport
stock au 1/1

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
K02 Transport routier de voyageurs	23,8	25,4	26,1	26,0	26,2	26,5	25,8	25,2	25,0	25,3	25,7	26,0
K03 Transport routier (ou par conduites) de marchandises	60,9	60,9	60,3	59,7	59,5	58,9	59,6	60,0	59,4	58,6	57,6	56,2
K04 Transports par eau	1,1	1,3	1,4	1,7	1,9	2,1	2,0	2,1	2,0	2,1	2,1	1,9
K05 Transports aériens	1,0	0,8	0,7	0,7	0,7	0,4	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6
K07 Manutention, entreposage, gestion d'infrastructures	8,8	7,2	7,5	7,9	8,3	8,3	8,1	8,2	8,6	8,6	9,1	9,7
K09 Organisation du transport de fret	4,4	4,4	4,0	3,9	3,6	4,0	4,1	4,1	4,5	4,8	5,1	5,6
Logistique	13,2	11,7	11,5	11,9	11,8	12,3	12,2	12,3	13,1	13,4	14,1	15,3
Région	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



L'équation démographique

Le nombre d'établissements en fin de période est égal au stock d'établissements au début de la période augmenté du solde entre le flux d'établissements nouveaux et le nombre de disparitions enregistré dans la période.

Sur la période 1993-2003, malgré un nombre de nouveaux établissements important, on enregistre une baisse du nombre des établissements de transport de 7,4 %. Cette baisse est entièrement imputable au TRM (transport routier de marchandises) qui perd 14,5 % de ses établissements.

La part du transport routier de marchandises dans l'ensemble des sorties est nettement supérieure à ce que l'on pourrait attendre compte tenu de son poids dans le secteur du transport et inversement sa représentation dans les entrées est faible.

Par contre le secteur de la logistique, en particulier l'organisation du transport de fret, est assez dynamique : la part dans les entrées est nettement supérieure à la représentation dans les établissements de transport et la part des sorties assez proche de son poids dans le secteur.

Le solde net est déficitaire de 156 établissements entre 1993 et 2004.

Bilan des mouvements

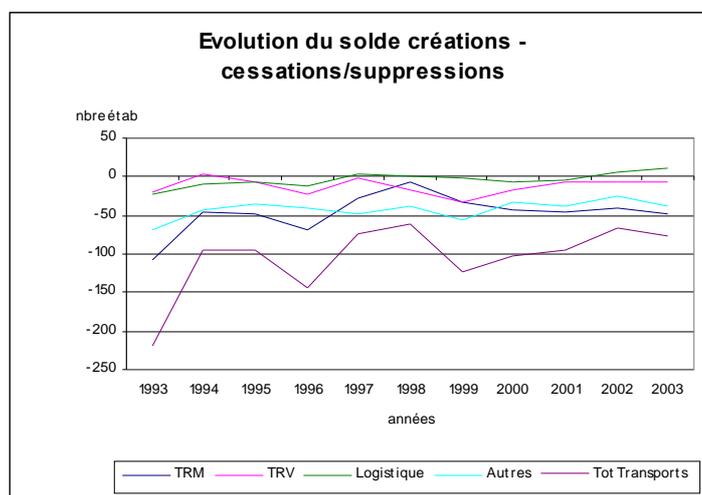
Les pourcentages sont calculés par rapport au stock initial en 1993	Nombre				Pourcentage			
	Ensemble transport	dont			Ensemble transport	dont		
		TRM	TRV	Logistique		TRM	TRV	Logistique
Stock au 1/1	2103	1281	500	278				
Etablissements entrants	2632	1520	678	368	125,2	118,7	135,6	132,4
dont créations	1363	792	309	220	64,8	61,8	61,8	79,1
réactivations	85	48	24	9	4,0	3,7	4,8	3,2
reprises	402	217	111	64	19,1	16,9	22,2	23,0
transferts	782	463	234	75	37,2	36,1	46,8	27,0
Migrations APE	35	39	12	-17	1,7	3,0	2,4	-6,1
Etablissements sortants	2823	1745	684	331	134,2	136,2	136,8	119,1
Stock au 31/12/2003	1947	1095	506	298				
variation nette	-156	-186	6	20	-7,4	-14,5	1,2	7,2

Les établissements entrants sont au nombre de 2632. Parmi eux, ceux qui proviennent de créations pures représentent près de 52 % des entrées. Les transferts d'établissements au sein d'une même entreprise sont pour la région la deuxième source d'établissements entrants (37 %). Les reprises d'établissements contribuent pour 19 % ; les réactivations d'établissements ayant cessé toute activité sont peu nombreuses 4 %. Quant aux migrations leur part dans les entrants –moins de 2 %- est marginale.

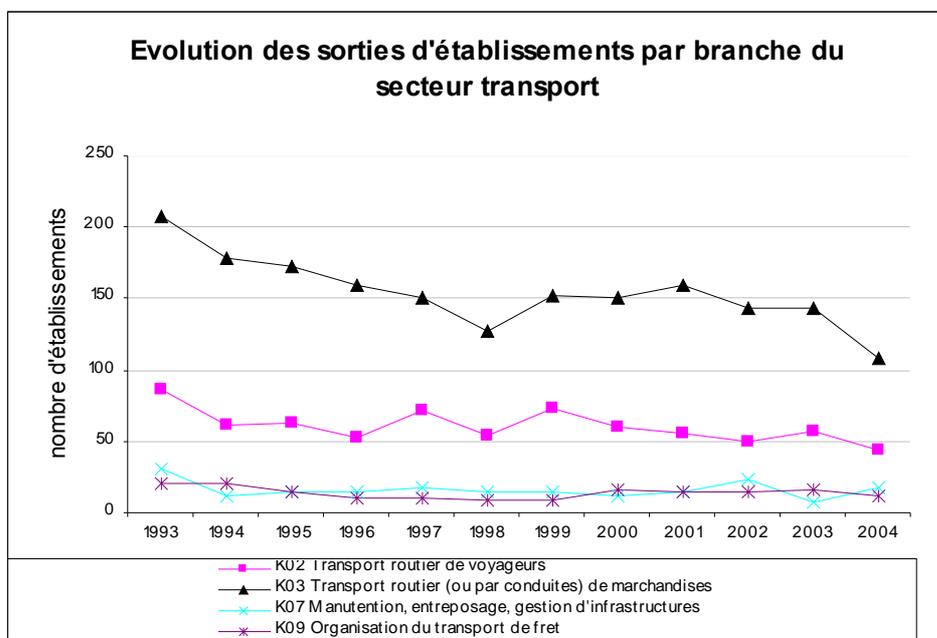
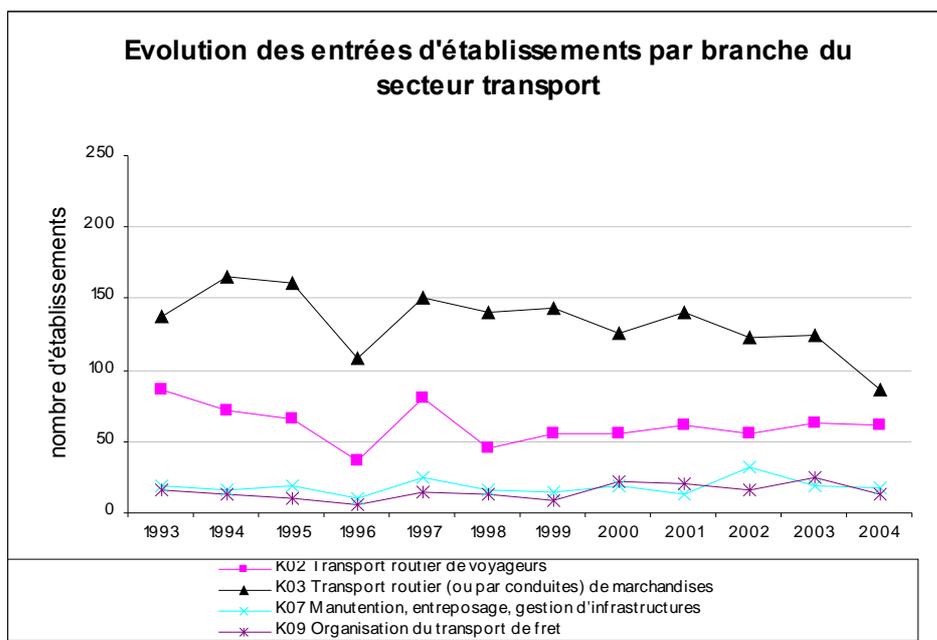
C'est en logistique que la part des créations pures est la plus importante, en TRV (transport routier de voyageurs) que les transferts et les réactivations sont les plus nombreux.

Seul le secteur de la logistique enregistre un solde de migrations négatif.

Dans ces entrées et sorties, les créations et les cessations/disparitions sont, plus fortement que les autres mouvements, liées à l'activité économique. Les années 1993, 1996 et 1999 sont celles où le déficit est le plus important. Autres composantes des flux, les reprises et transferts géographiques sont plus importants pour les transports routiers de voyageurs et de marchandises que dans les autres activités de transport.



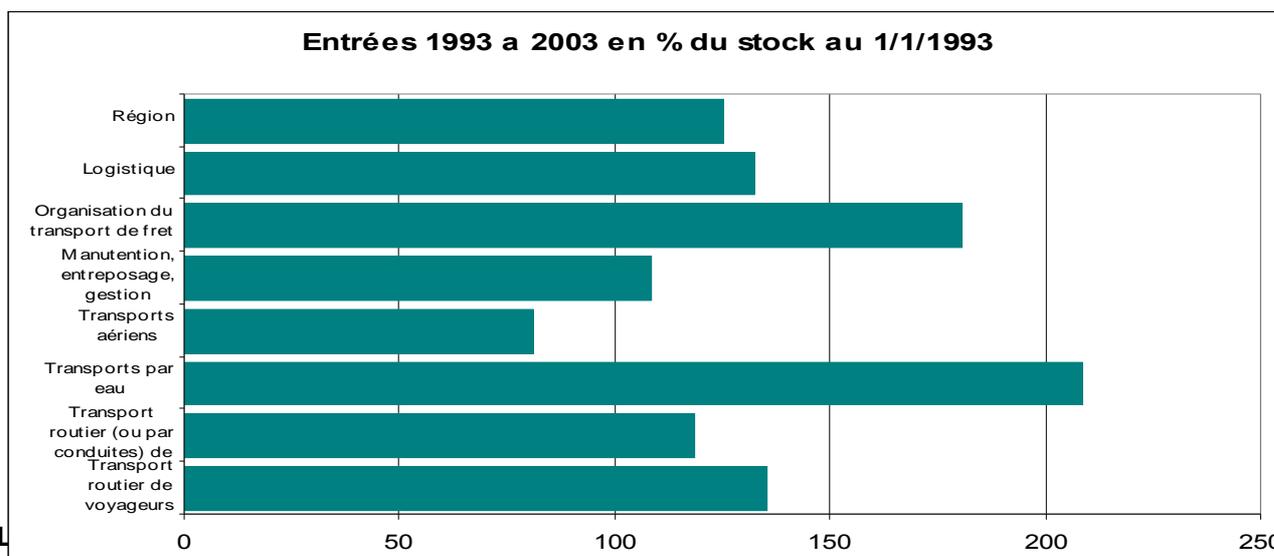
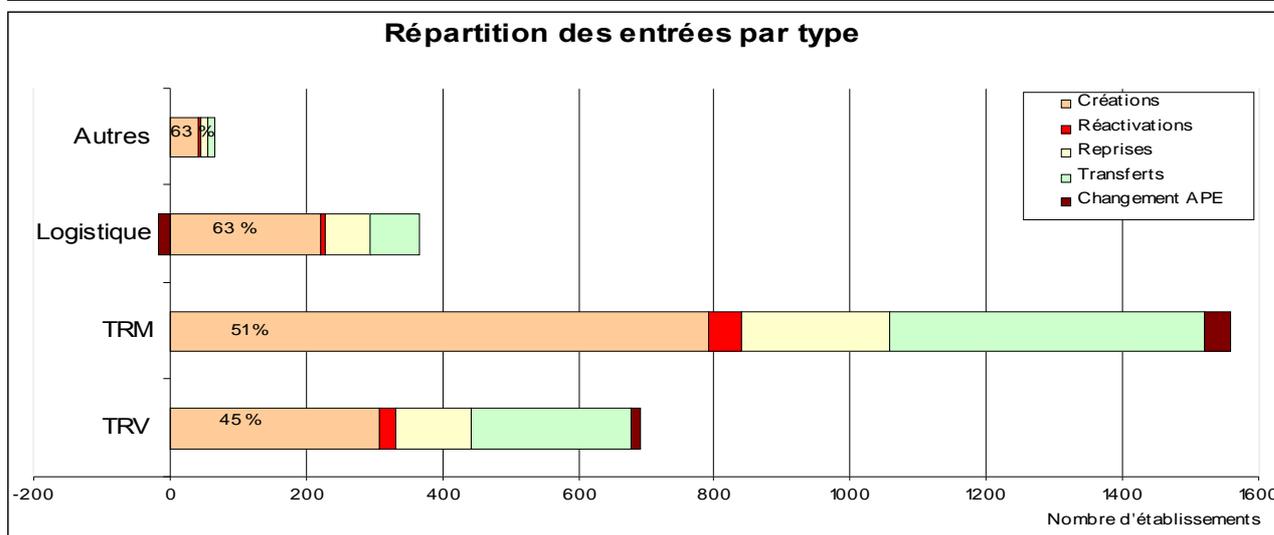
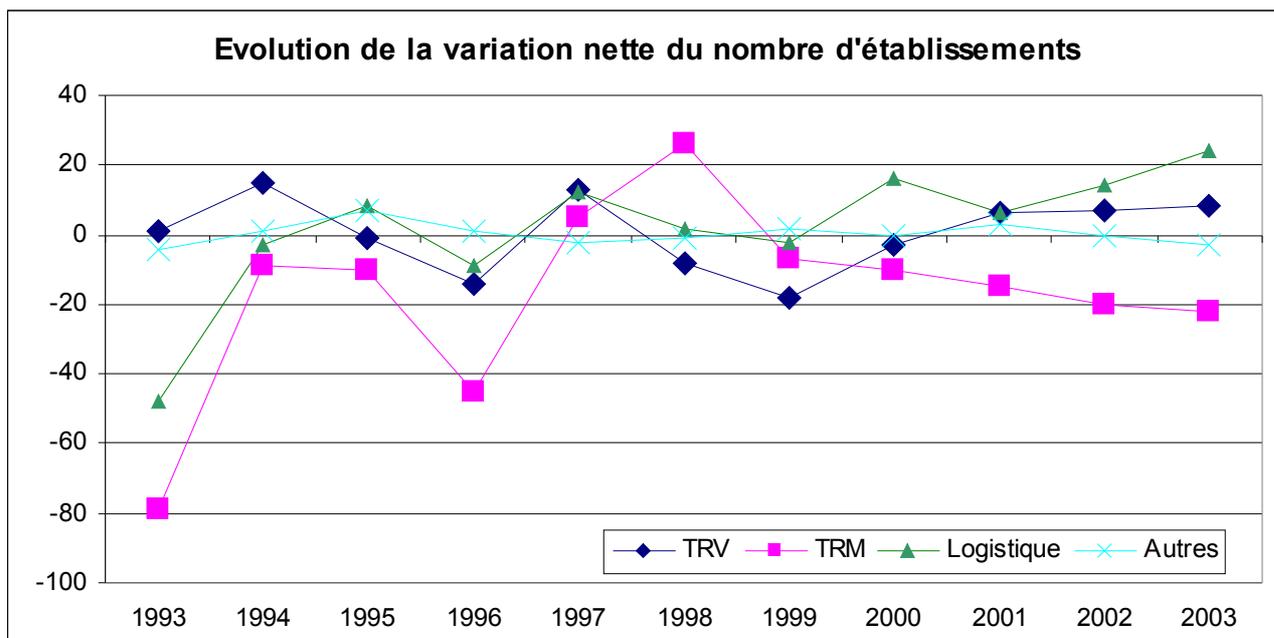
Autre composante de l'équation démographique : les sorties ; elles peuvent être soit des fermetures pures soit des fermetures suivies de reprise ou encore des transferts vers d'autres régions au sein de la même entreprise. Au cours de la période 2823 établissements ont ainsi quitté le stock des établissements de transport. Les cessations/disparitions sont au nombre de 2069 et représentent 73 % des sorties. Les établissements déplacés représentent 27 % des sorties.



La variation nette du nombre d'établissements reste défavorable dans le Transport routier de marchandises. Dans le transport routier de marchandises, les créations représentent 51 % des entrées (y compris solde des migrations) ; elles sont moins nombreuses dans le transport de voyageurs (45 %), mais en logistique et dans les autres établissements de transports le score atteint 63 %.

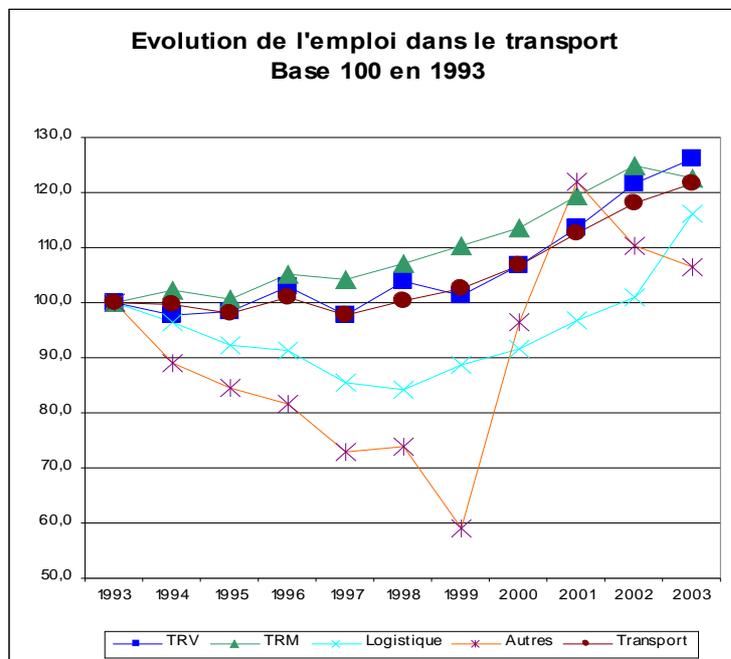
Les transferts sont également importants : en moyenne 30 % des entrées sont des établissements qui ont été transférés dans la région ; on atteint 34 % pour le transport routier de voyageurs.

Par contre les reprises d'établissements sont assez faibles autour de 15 %. Les réactivations sont peu nombreuses et ne représentent que 3 % des entrées.



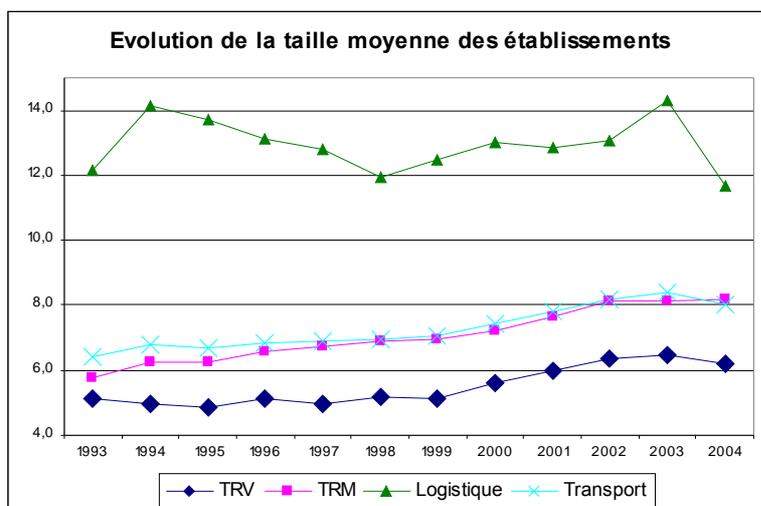
Au 1^{er} janvier 1993, en Poitou-Charentes, les établissements de transport représentent 5,0 % des emplois. Dans ce secteur, la taille moyenne d'un établissement est de 6,4 personnes soit nettement plus que la moyenne des établissements de la région (4,0 personnes).

Sur les 13450 personnes qui travaillent dans le transport en 1993, 55 % sont dans le transport routier de marchandises, 19 % dans le transport routier de voyageurs et 25 % dans la logistique. Entre 1993 et 2003 le nombre d'emplois dans le transport a augmenté de 4000 personnes soit 30 % en 10 ans. Cette augmentation n'est pas également répartie sur la période : de 1993 à 1995 l'emploi est en baisse, la reprise s'amorce ensuite pour revenir en 1999 au niveau de 1993. La croissance se poursuit ensuite mais commence à se ralentir en 2002. La crise de 2003 entraîne la perte de plus de 4 % des emplois du secteur. Exception notable : dans le TRM le nombre d'emplois augmente régulièrement entre 1993 et 2003. Par contre il faut attendre 2002 pour que les emplois de la logistique retrouvent leur niveau 1993.



Evolution de la taille des établissements

On a donc d'un côté un nombre d'établissements qui diminue et de l'autre un nombre d'emplois qui augmente donc une taille moyenne d'établissement en forte croissance puisqu'elle va augmenter régulièrement pour passer de 6,4 à 8,4 début 2003. A ce niveau TRM et TRV connaissent des évolutions semblables avec un écart assez stable d'environ 2 personnes ; le TRM plafonne à 8 emplois en moyenne par établissement et le TRV revient à 6 après avoir légèrement dépassé ce niveau en 2002 et 2003. L'arrivée de petits établissements de logistique, fait baisser la taille moyenne des établissements alors que l'emploi total se maintient.

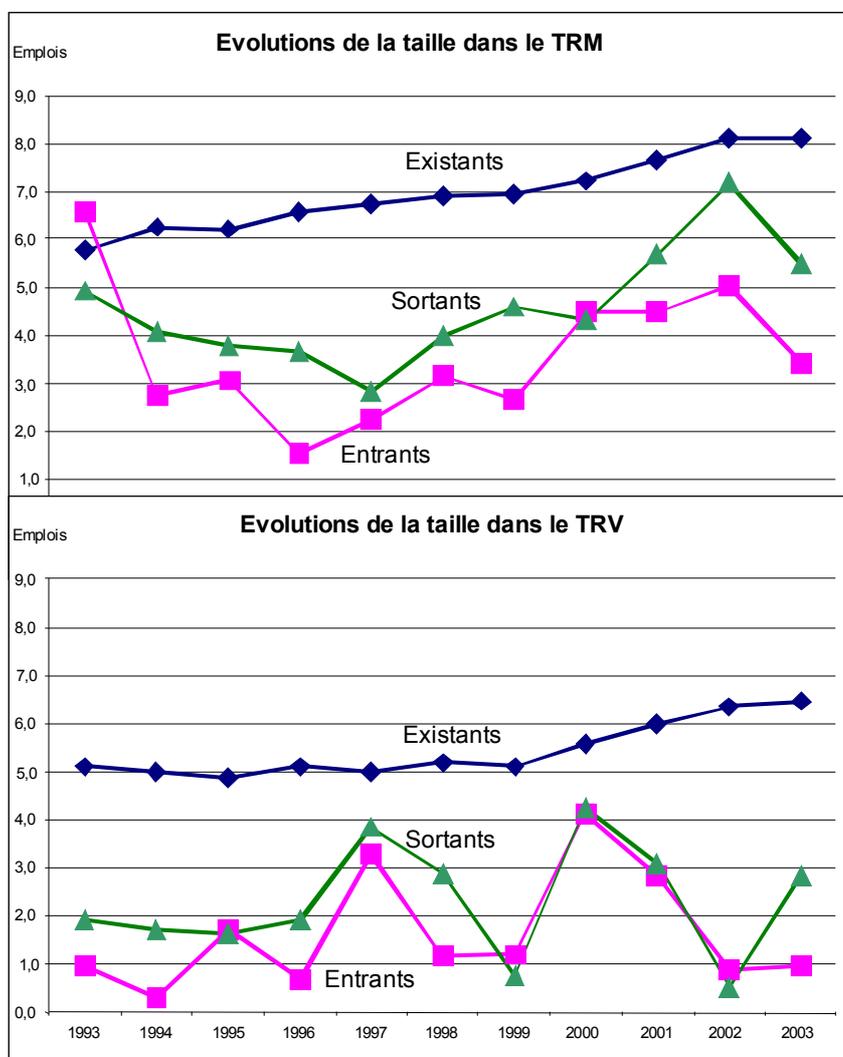


La taille des établissements sortants est en moyenne supérieure à celle des établissements entrants avec un écart plus important dans le TRM.

Dans les entrées, les établissements qui se créent ont en moyenne 1,5 emplois salariés alors que les reprises et transferts se font sur des établissements de taille moyenne (6,1 emplois). Les établissements disparus avaient

en moyenne 3,1 emplois mais les années 2002 et 2003 ont été marquées par la disparition d'établissements plus importants (respectivement 5,2 et 8,5 emplois).

Remarque : la taille des établissements entrants est la taille atteinte en fin d'année, la taille des établissements sortants celle en début d'année.



L'emploi est stable dans plus de 6 établissements sur 10

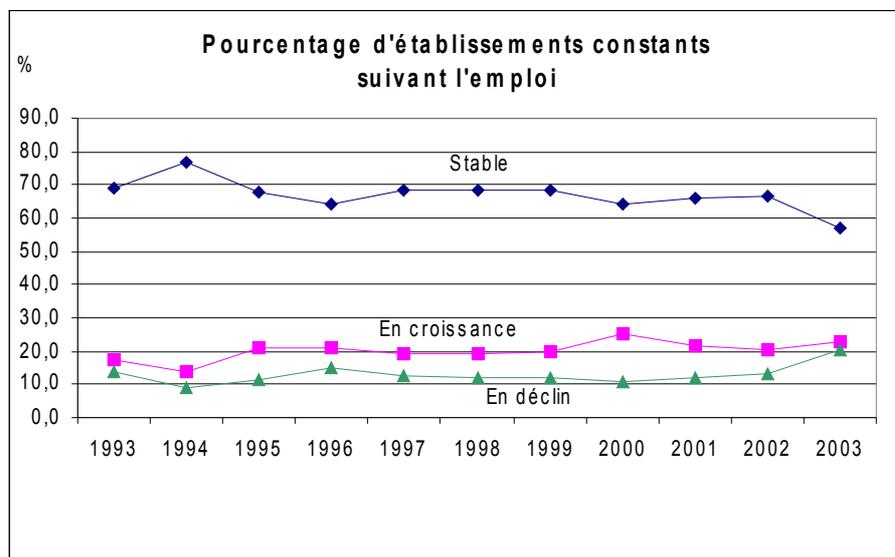
Les mouvements de l'emploi proviennent d'une part des créations/disparitions d'établissements et d'autre part des variations d'emploi dans les établissements stables.

En moyenne entre 1993 et 2003, 1700 établissements de transport restent dans le stock sans changement de code APE et peuvent donc être considérés comme constants. Parmi eux, la proportion de ceux qui conservent un volume d'emploi stable varie peu dans la période. Elle est comprise entre 60 et 70 % -moyenne 67 %- à un niveau inférieur à celui de 1993 (69 %). Les difficultés conjoncturelles se répercutent cependant en 1996 –la proportion de ceux qui réduisent leurs emplois augmente- tout comme les améliorations –en 2000 les établissements en croissance augmentent. La crise de 2003 qui a entraîné des disparitions des emplois et de ceux qui les augmentent.

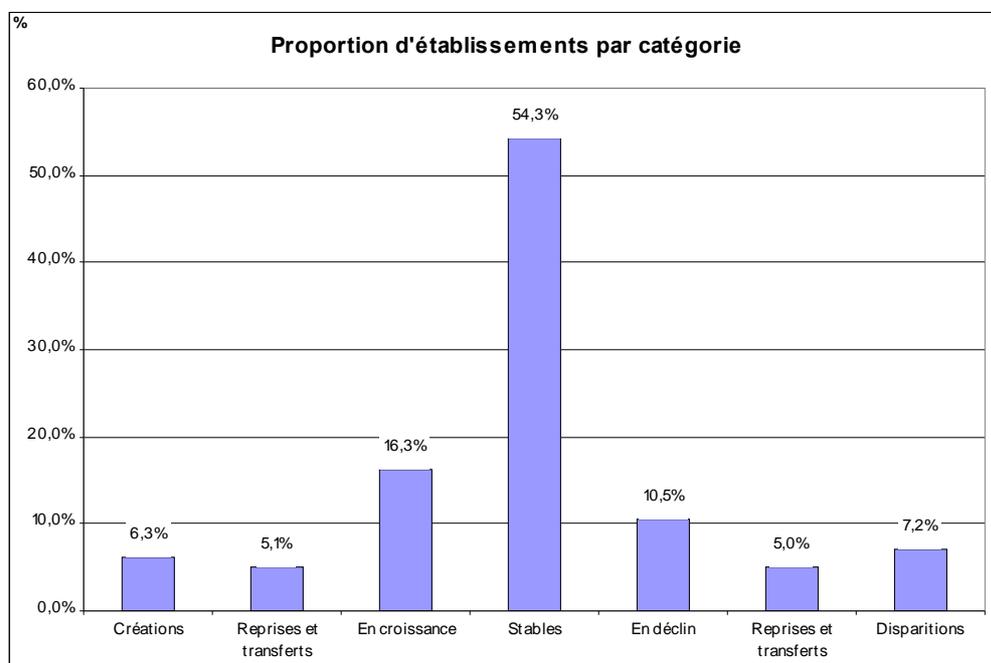
Les changements dans les effectifs concernent donc environ un tiers des établissements en moyenne sur la période : pour 20 % d'entre eux il s'agit d'augmentation d'effectifs et pour 13 % de baisse d'effectifs.

C'est dans les établissements de transport routier de voyageurs que l'emploi est le plus stable : en moyenne 79 % des établissements ont conservé leurs emplois, 13 % l'ont augmenté et 8 % diminué.

Dans le transport routier de marchandises, plus de 23 % des établissements ont augmenté leurs emplois alors que 14 % l'ont diminué. La part de ceux qui restent stables est donc plus faible que la moyenne : à peine 63 %. En logistique, le secteur de la manutention est nettement plus stable (69 %) que celui de l'organisation (46 %) où les mouvements d'emplois sont nombreux que ce soit à la hausse (30 % des établissements) ou à la baisse (24 % des établissements).



Par rapport au stock d'établissements au 1^{er} janvier 1993, on note une forte stabilité des établissements. Globalement sur la période 1993-2003 les évolutions d'effectifs concernent 40 % des établissements : d'une part des évolutions à l'intérieur des établissements constants (16,3 % en croissance et 10,5 % en déclin) et d'autre part des créations (6,3 %) et des disparitions (7,2 %). Les reprises et transferts sont comptabilisés en entrée et en sortie et se compensent.



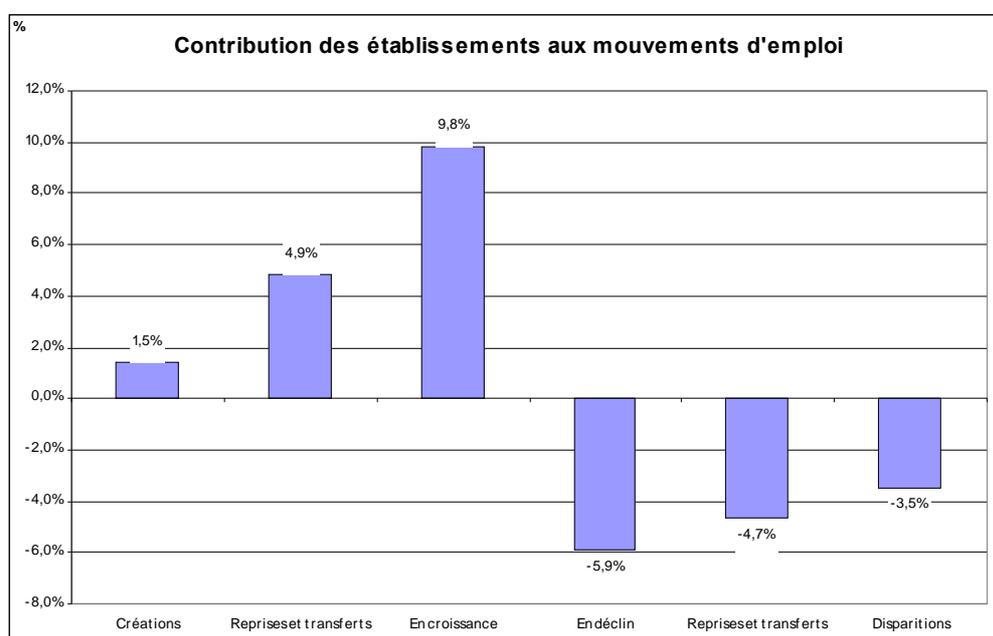
L'emploi créé dans les établissements en croissance est nettement supérieur à celui créé par les établissements nouveaux ou réactivés : en moyenne sur la période les établissements en croissance ont créé 1324 emplois par an alors que les nouveaux établissements n'en apportaient que 196 pour les créations. En moyenne les établissements nouveaux ou réactivés emploient 3,5 personnes alors que les établissements déjà installés dans la durée augmentent leurs effectifs de 3,8 personnes par an en moyenne. Les créations d'établissements génèrent une croissance moyenne sur la période de 6 % des établissements mais seulement

de 1,5 % des emplois alors que les établissements en croissance (16 % du stock) ont à leur crédit près de 10 % des créations d'emplois.

En ce qui concerne les disparitions d'emplois, les établissements en déclin (10,5 % du stock) sont responsables de la perte de 6% des emplois alors que les disparitions d'établissements (7 % du stock) n'entraînent que 3,5 % des réductions d'effectifs.

Variations d'emplois dans les établissements

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	moyenne
Créés ou repris	1388	636	677	228	723	705	508	1343	1294	1125	736	851
En croissance	1086	872	1121	1132	1263	1072	1445	1695	1879	1426	1577	1324
En déclin	-994	-642	-537	-986	-612	-618	-673	-678	-656	-763	-1596	-796
Disparus ou cédés	-1519	-1126	-848	-824	-914	-864	-804	-1093	-1381	-1188	-1498	-1096
<i>Dont disparus</i>	<i>-474</i>	<i>-712</i>	<i>-360</i>	<i>-674</i>	<i>-390</i>	<i>-318</i>	<i>-391</i>	<i>-19</i>	<i>-215</i>	<i>-636</i>	<i>-1004</i>	<i>-472</i>



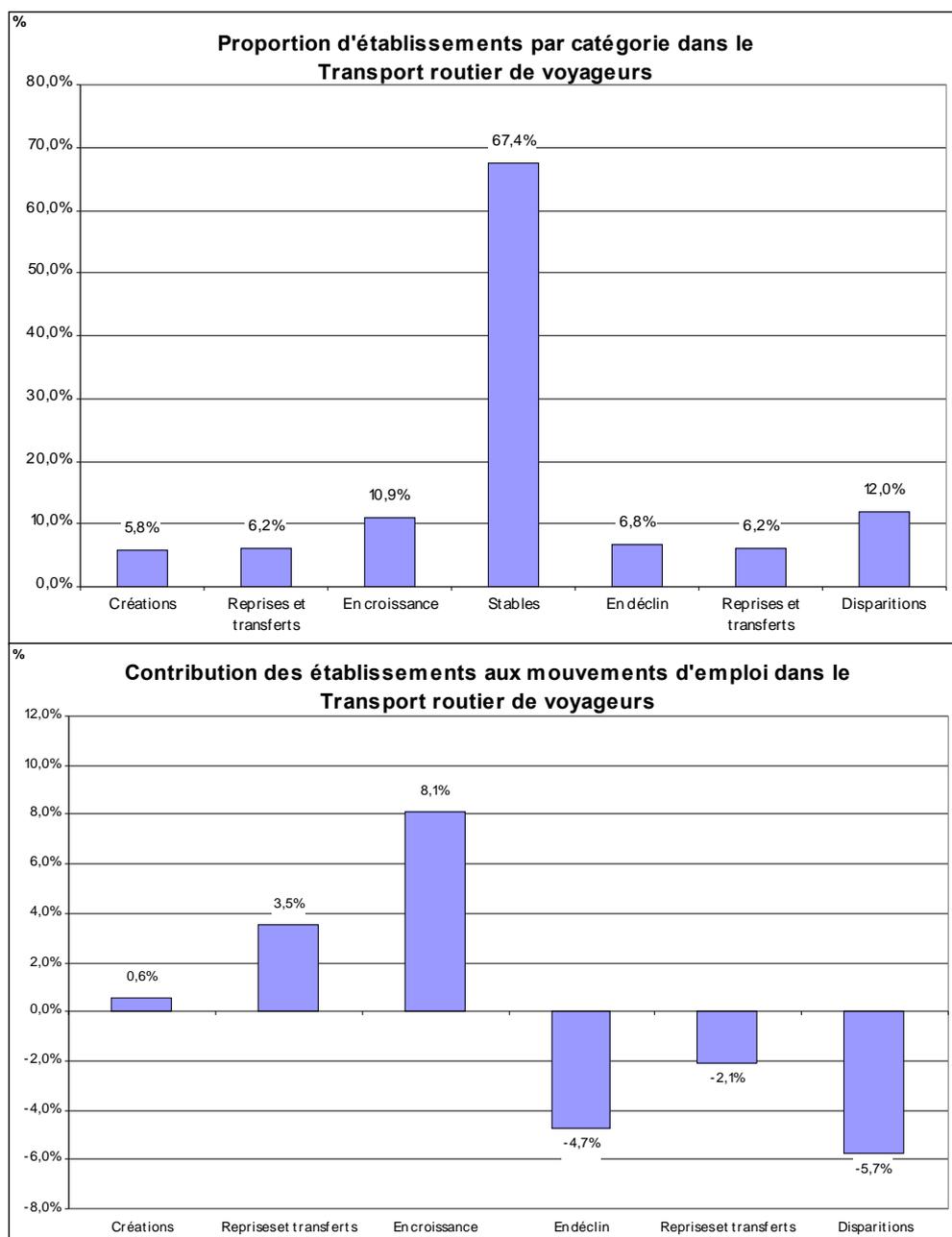
Le nombre d'emplois perdus dans les établissements en déclin varie fortement avec la conjoncture : 994 emplois perdus en 1993 et 1596 en 2003 les deux plus fortes crises dans le transport, 986 en 1996. La réduction d'effectifs sans fermeture d'établissement est une variable d'ajustement forte.

Dans le transport les situations sont très diverses suivant le secteur.

Le transport routier de voyageurs se caractérise par une grande proportion d'établissements stables (67 %), des reprises et transferts nombreux et une faible proportion d'établissements en croissance.

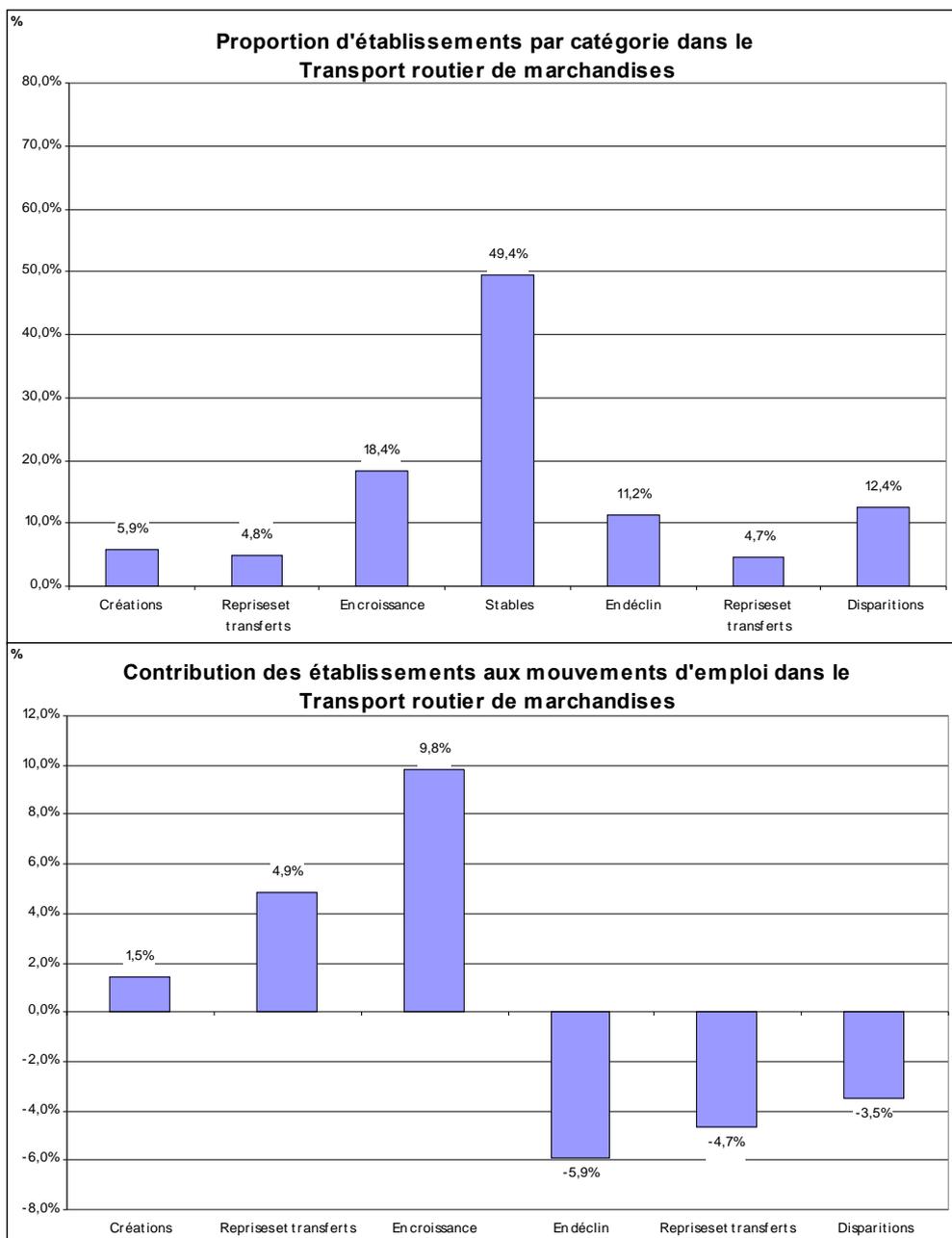
En termes d'emploi les nouveaux établissements sont à l'origine de moins d'un nouvel emploi sur 10. Ces établissements ne se créent qu'avec peu d'emplois, 0,5 en moyenne par établissement alors que les établissements en croissance créent chaque année en moyenne 3,7 emplois.

Les fermetures d'établissement sont nombreuses 12 % et responsables de la disparition de près de 6 % des emplois, mais en moyenne ce sont les établissements en déclin qui suppriment le plus d'emplois 3,5 par établissement et par an contre 2,4 pour les disparitions d'établissements. La taille moyenne d'un établissement est passée de 5,0 emplois en 1993 à 6,0 en 2003.

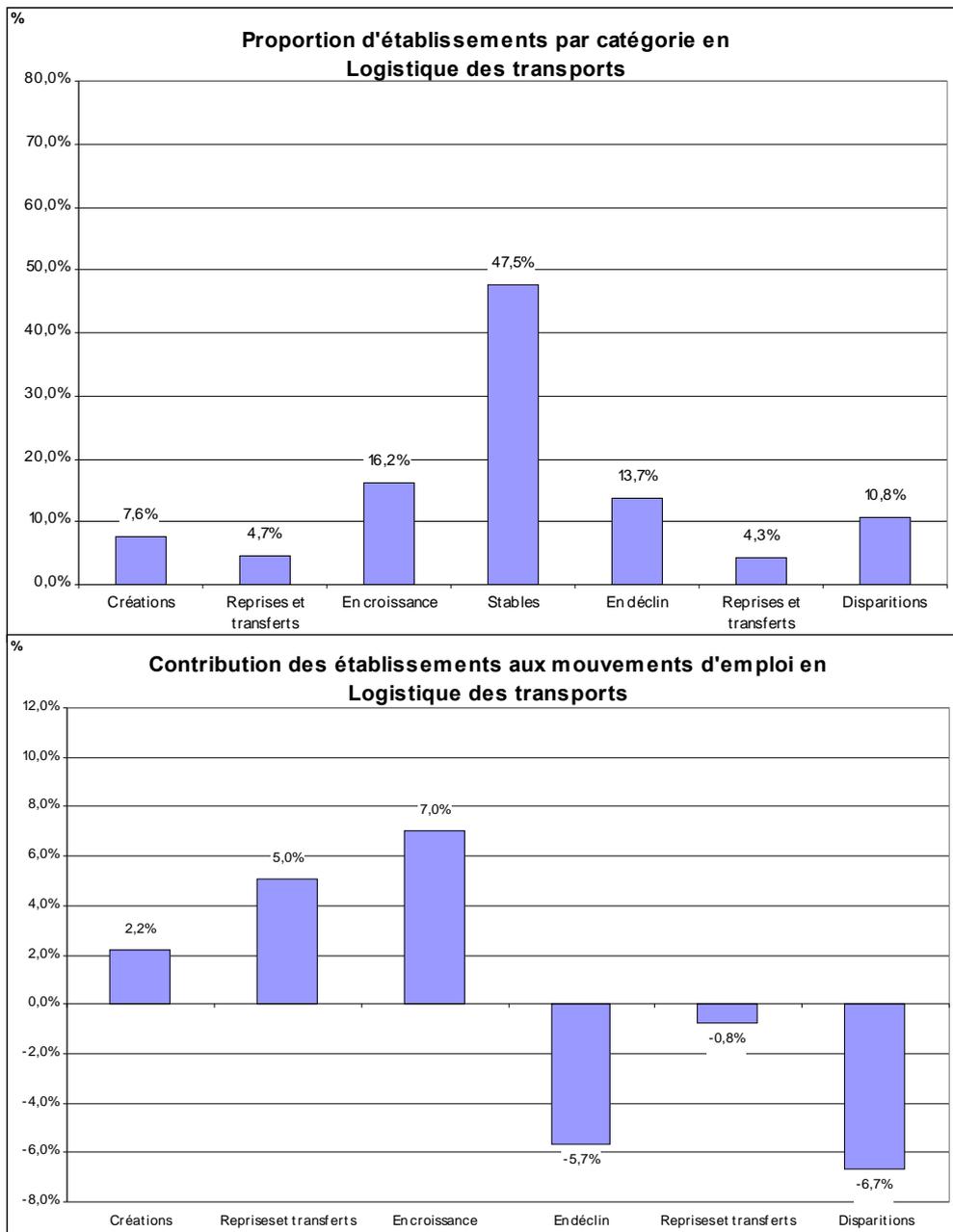


Dans le transport routier de marchandises, les établissements en croissance sont nombreux tout comme les établissements en déclin et la proportion d'établissements stables n'atteint pas 50 %. Etablissements nouveaux et établissements en croissance créent en moyenne chacun respectivement 1,2 et 3,6 emplois par an. Les établissements en croissance contribuent pour près de 10 % aux nouveaux emplois alors que les nouveaux établissements ne représentent que 1,5 %. Dans ce secteur les disparitions d'établissements entraînent la disparition de 4,5 emplois en moyenne alors que les entreprises en déclin suppriment 3,3 emplois en moyenne.

L'emploi est ici, plus que dans les autres secteurs, très sensible à la conjoncture. C'est dans le transport routiers de marchandises que la concentration des emplois sur la période 1993-2003 est la plus forte : on passe de 5,8 emplois à 8,3.



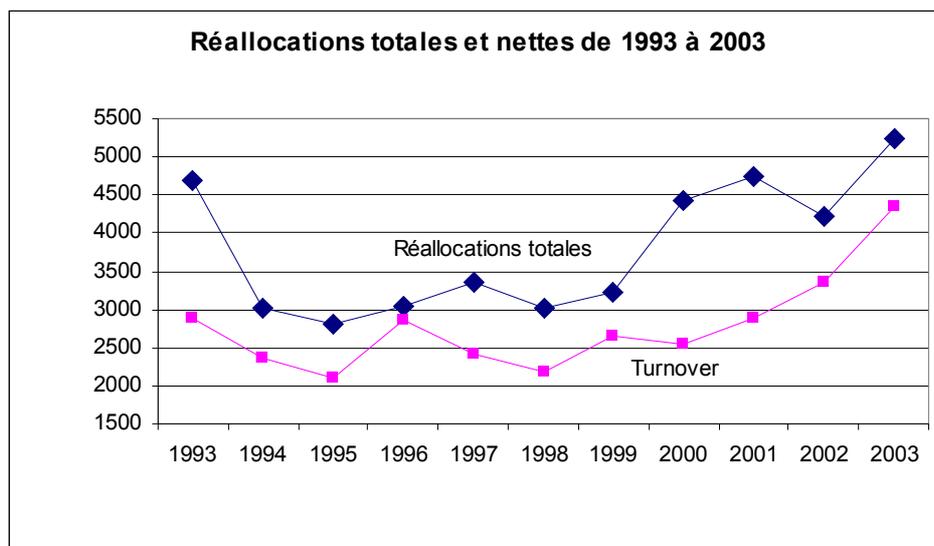
En logistique des transport les créations ou réactivations sont relativement importantes par rapport aux autres secteurs (près de 8 %) mais les établissements en croissance ou stables sont peu nombreux. On a ici des établissements de taille plus importante : à la création déjà, la taille moyenne d'un établissement est de 3,6 personnes. Les établissements en croissance augmentent de 5,3 emplois en moyenne par an soit légèrement plus que la perte moyenne des établissements en déclin (5,1). La disparition de 11 % des établissements est à l'origine de la perte de près de 7 % des emplois. En moyenne chaque établissement fermé a entraîné la disparition de 7,5 emplois. Comme dans le transport routier de marchandises la tendance à la concentration est forte : la taille moyenne d'un établissement était de 12,1 en 1993, elle atteint 15,3 en 2003.



Les réallocations d'emplois

Les réallocations totales d'emplois, c'est à dire l'ensemble des variations d'effectifs y compris dans les établissements transférés ou repris, concernent 3798 salariés par an soit environ 27 % des effectifs. Si l'on s'en tient aux réallocations nettes ou turn over c'est à dire aux variations d'emplois dans les établissements créés ou disparus et dans les établissements en croissance ou en déclin, 2784 salariés sont concernés annuellement soit un peu moins de 20 % des effectifs.

Globalement dans le transport ces réallocations évoluent parallèlement. Elles sont à un niveau élevé en période de crise ou de tension (1993, 2000 à 2003).

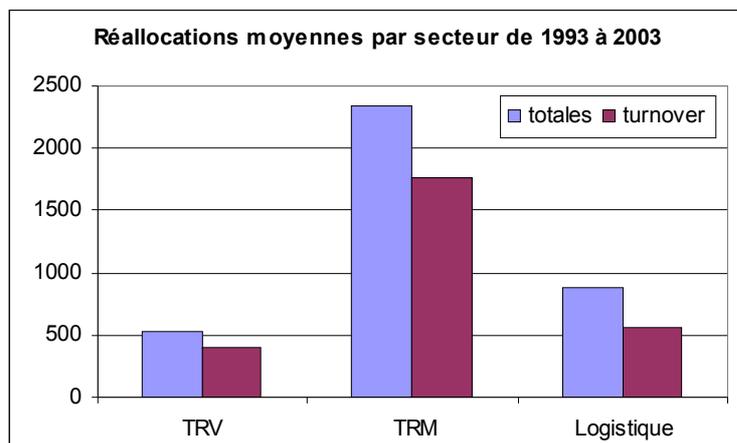


Les réallocations sont nettement plus importantes dans le TRM que dans le TRV ou la Logistique : près de 29 % des emplois y sont concernés. Le turnover est une composante importante des réallocations d'emplois dans le transport routier de voyageurs, mais c'est ce secteur qui est le moins touché.

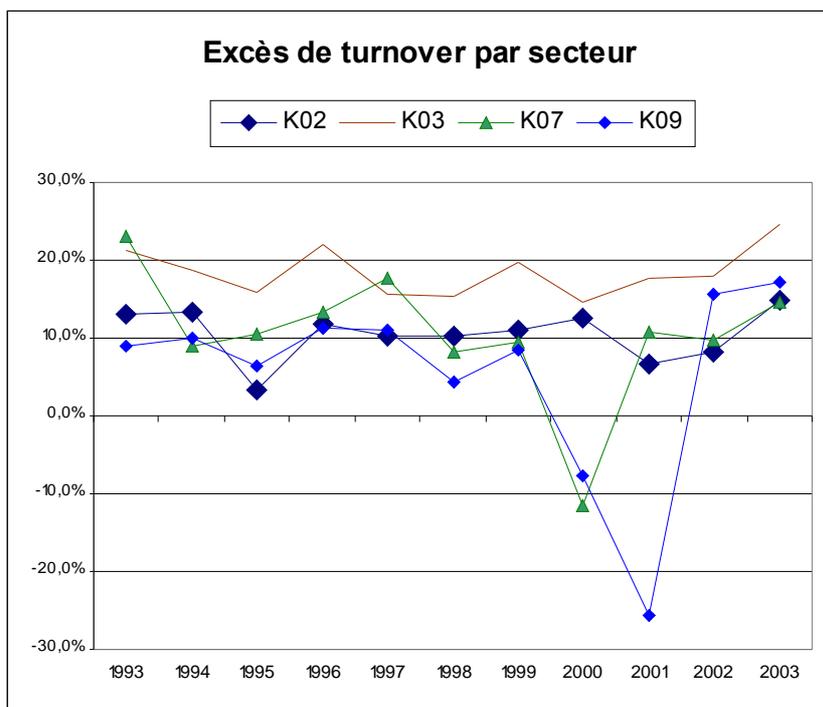
Le turnover est traditionnellement un indicateur du dynamisme, dans le transport il est plutôt un indicateur de stabilité de l'emploi en particulier dans le transport routier de voyageurs où près de 80 % des établissements conservent leurs emplois.

Réallocations d'emplois par secteur dans le transport

En moyenne sur la période 1993 à 2003	Réallocations totales	Réallocations % de l'emploi salarié	Turnover	Turnover % de l'emploi salarié
TRV	526	19,6	404	15,0
TRM	2339	28,8	1762	21,7
Logistique	876	26,2	568	17,0



L'excès de turnover c'est à dire la différence entre le taux de réallocation et la variation nette de l'emploi varie aux alentours de 20 % dans le TRM et 10 % dans le TRV et de manière assez constante dans la période.



Emplois gagnés ou perdus

Que ce soit dans le TRV, le TRM ou la logistique, on constate que les entrées et sorties d'établissements ont tendance à évoluer dans le même sens. Quand le nombre d'entrées est élevé, le nombre de sorties l'est également. Les emplois suivent à peu près la même logique et dans le TRV il y a presque compensation. C'est plutôt la variation d'effectifs dans les établissements stables qui est déterminante en terme d'emploi global.

L'étude des cohortes apporte un éclairage particulier (les cohortes portent sur l'ensemble du transport y compris les agences de voyages exclues du reste de l'étude)

Si l'on s'intéresse à la survie des établissements apparus une année donnée, on peut mesurer l'impact sur l'emploi de cette cohorte au cours de sa vie.

Globalement, la moitié des établissements qui entrent une année donnée seront encore là après 5 ans de fonctionnement et environ le quart après 10 ans. Qu'il s'agisse de création, de reprise ou de transfert ces établissements vont évoluer –ou pas– en termes d'effectifs. L'emploi d'une cohorte peut très bien être en croissance une année et en déclin l'année suivante, il est donc intéressant de connaître la part d'emplois d'une cohorte dans le total de l'emploi une année donnée.

Les taux de survie des établissements s'améliorent

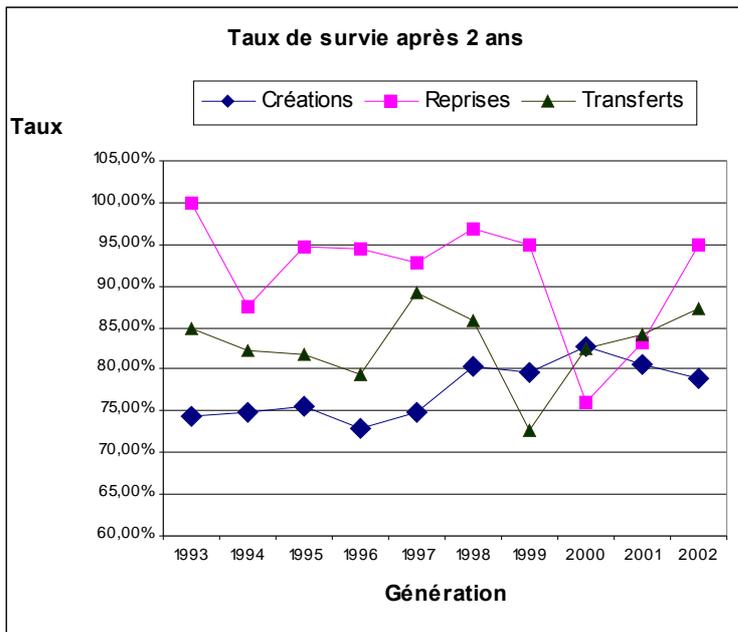
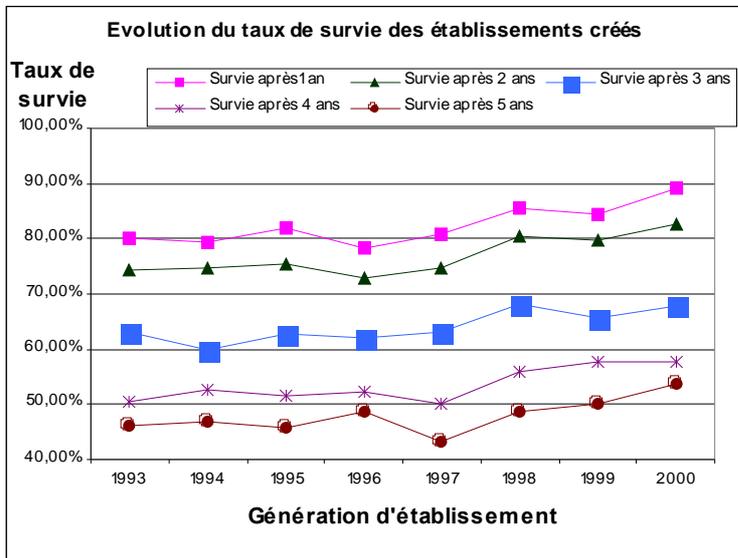
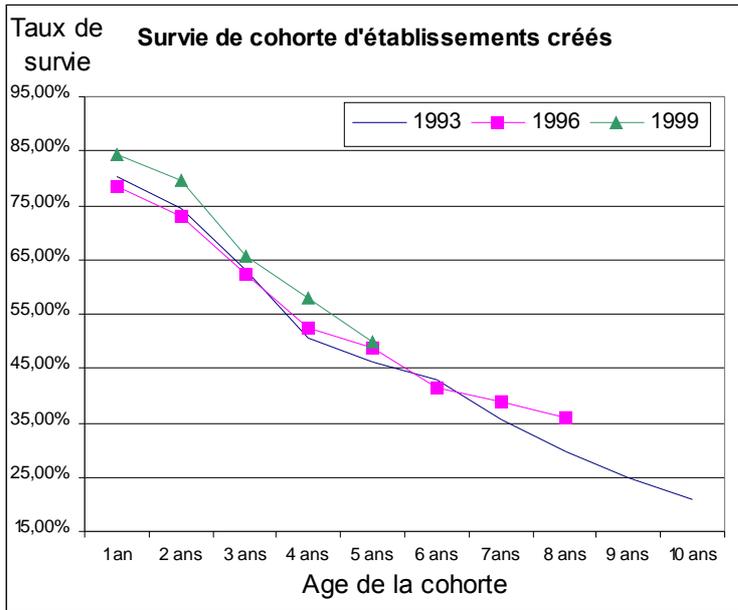
Si on compare les générations d'établissements créés entre 1993 et 2003, on constate qu'après un an d'existence, près de 90 % des établissements créés en 2000 sont encore en activité contre seulement 80 % de ceux de la génération 1993. La progression est pratiquement continue ; le taux de survie à un an est cependant moins favorable pour les établissements créés en 1996 et 1997.

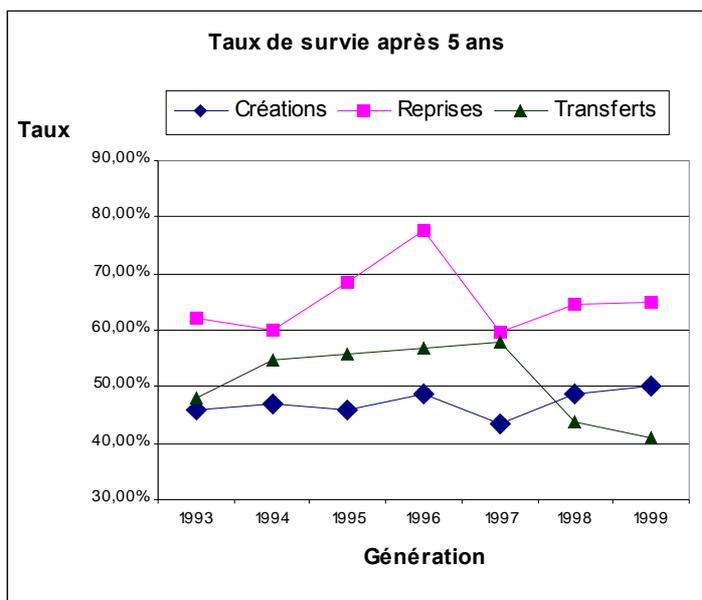
Ce phénomène est constant à tous les âges mais il est beaucoup moins marqué après 6 ans ; à cet âge le taux de survie maximum de 43 % est atteint par les générations 1993 et 1998.

Après 10 ans, 20 % seulement des établissements créés sont encore présents.

Les taux de survie des établissements repris ou transférés sont nettement supérieurs à ceux des établissements créés : le taux avoisine les 100 % après un an pour les établissements repris et il est compris entre 60 et 65 % après 5 ans. Après 6 ans la différence est moins nette. Les établissements transférés connaissent à peu près le même sort.

Il est donc plus difficile pour un établissement entièrement nouveau de résister aux aléas économiques, mais ceci est moins vrai pour les générations d'établissements créés en 1998 et 1999 plus nombreux à passer le cap des 5 ans que les établissements transférés.

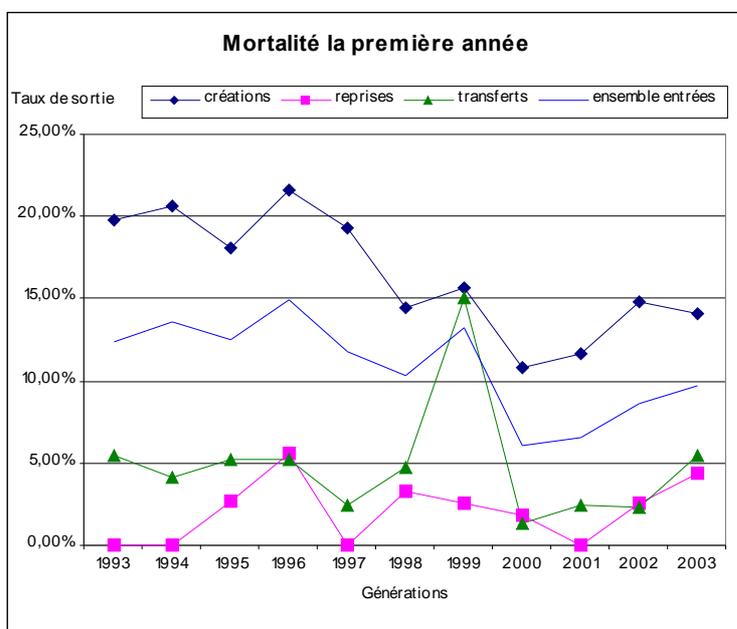




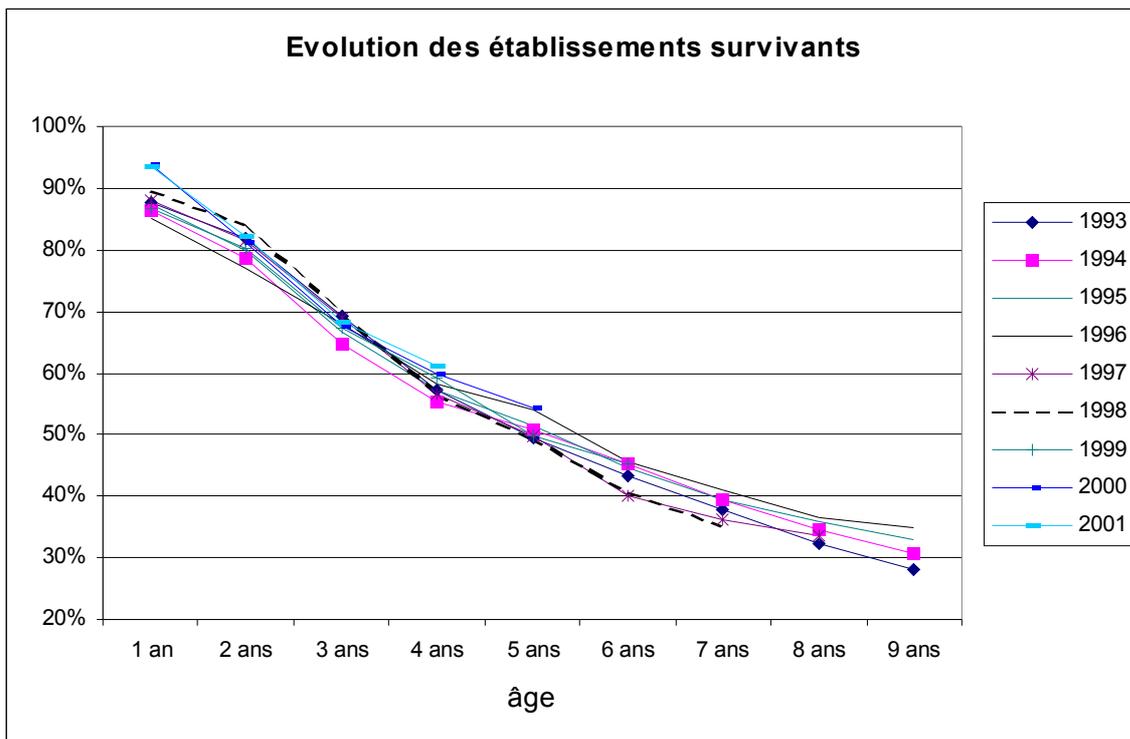
10 % des entreprises disparaissent l'année de leur entrée sur le marché, 16 % s'il s'agit d'établissements créés

Le taux de mortalité des établissements est élevé la première année : certains établissements ne survivent que quelques mois. Jusqu'à la génération 1999, le taux de sortie à moins d'un an était supérieur à 10 % atteignant 15 % en 1996 ; il baisse ensuite, mais 2002 et 2003 marquent un retour à de forts taux de mortalité.

Les établissements créés, sans doute plus sensibles à la conjoncture, disparaissent plus rapidement en cas de crise. En moyenne, sur les générations 1993 à 2003 16 % disparaissent avant leur premier anniversaire, 7 % entre 1 et 2 ans, 16 % la troisième année d'existence, 15 % la quatrième et près de 11 % la cinquième. Au total on a donc plus de 65 % des établissements créés qui disparaissent avant d'atteindre leur 5 ans. Les taux de mortalité restent ensuite très élevés : ils sont supérieurs à 11 % pour les générations d'avant 1999. Au delà de 8 ans seuls environ 31 % des établissements d'une cohorte subsistent.



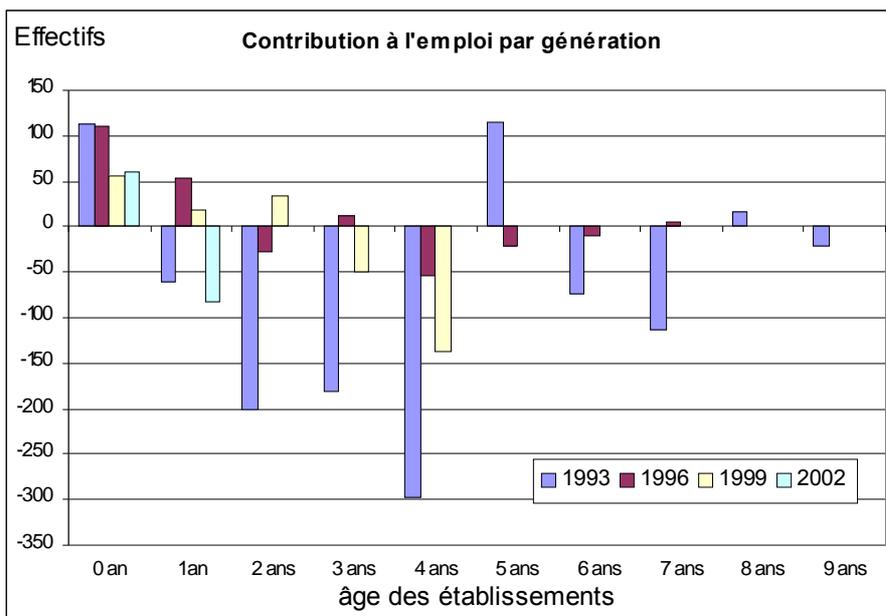
Remarque : les établissements créés avant 1993 ne sont pas pris en compte dans les calculs, leur date de création exacte n'étant pas renseignée dans la base



Dès la deuxième année le bilan est négatif en termes d'emplois

Pour une génération d'établissements donnée, l'emploi est affecté par trois types de mouvements : disparition d'établissements, augmentation d'effectifs dans les établissements en croissance et baisse dans les établissements en déclin. Sur la génération 1993, la seule pour laquelle on ait 10 ans d'existence, au total 2425 emplois ont été créés en 11 ans mais le cumul des variations nettes n'est que de 474 en 2003 ; 1951 emplois ont donc disparu pendant la même période soit par fermeture des établissements soit par réduction des effectifs.

Cette perte d'emplois commence dès la première année. Elle atteint son maximum au cours de la cinquième année d'existence, seuil qui semble être critique pour la vie de l'unité. En variation nette, les pertes d'emplois sont plus nombreuses dans les établissements repris ou transférés que dans les établissements créés.

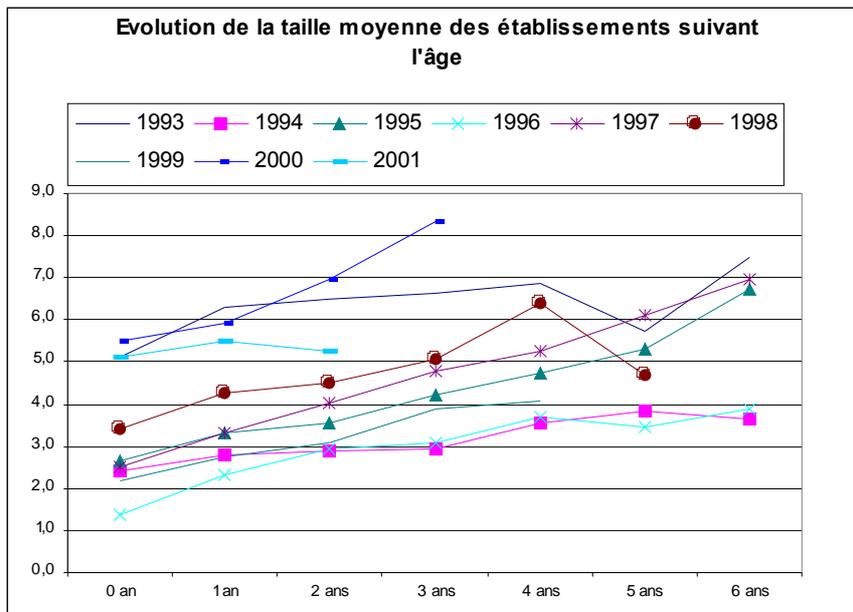


La taille moyenne des établissements entrants tend à diminuer et on assiste à une concentration du secteur du transport.

En 1993 les établissements entrants (créations, reprises et transferts compris) avaient en moyenne 5,1 salariés. Dès 1994 l'effectif tombe à 2,4. Il faut attendre la cohorte 2000 pour voir de nouveau la taille moyenne à l'entrée dépasser 5, mais c'est pour peu de temps, dès 2002 elle retombe à 4,6 puis 3,0 en 2003.

Les établissements qui disparaissent sont les plus petits ce qui de fait augmente la taille moyenne de ceux qui restent, soit les établissements survivants augmentent leurs effectifs au fil des ans.

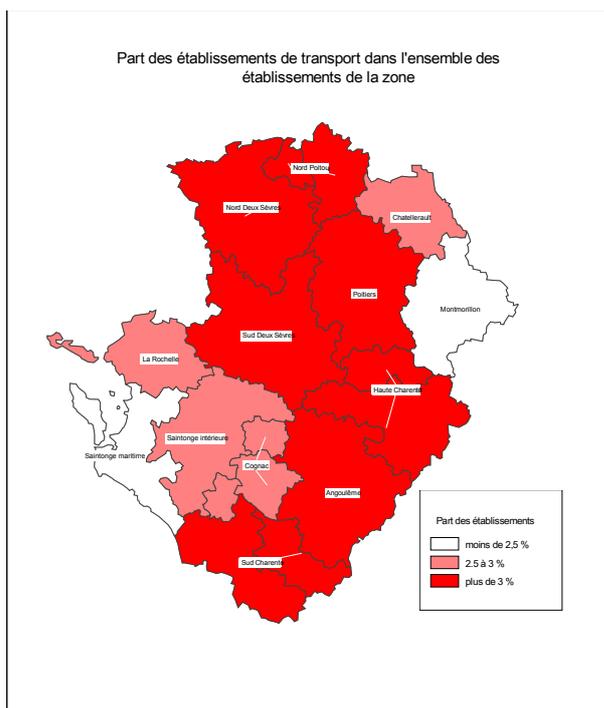
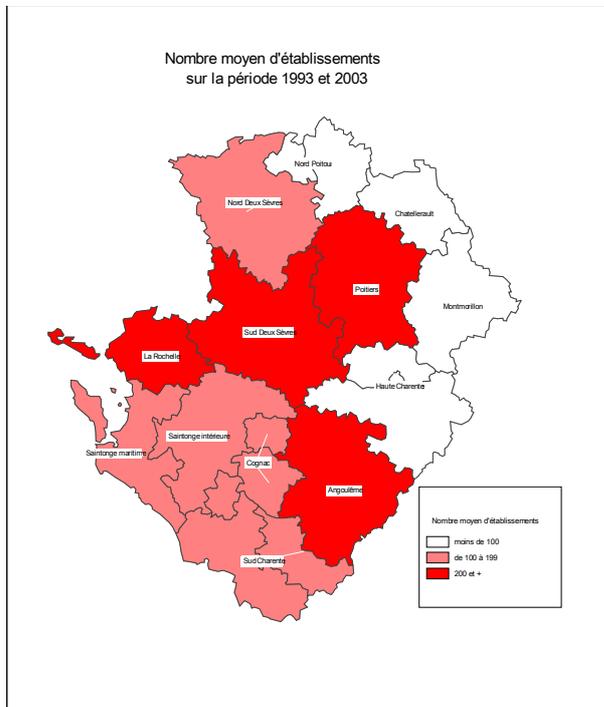
Pour la série la plus longue, la cohorte 2003, seul le cap des 5 ans qui voit la disparition des établissements les plus importants marque une rupture dans cette croissance. Sur les cohortes suivantes, à l'effectif de départ plus réduit, les disparitions au bout de 5 ans n'ont pas d'incidence.



Remarque : la taille moyenne des établissements des différentes cohortes n'est pas directement comparable à celle calculée dans le reste de l'étude dans la mesure où les cohortes ont été faites sur l'ensemble du transport donc y compris les agences de voyages.

Analyse par zone d'emploi

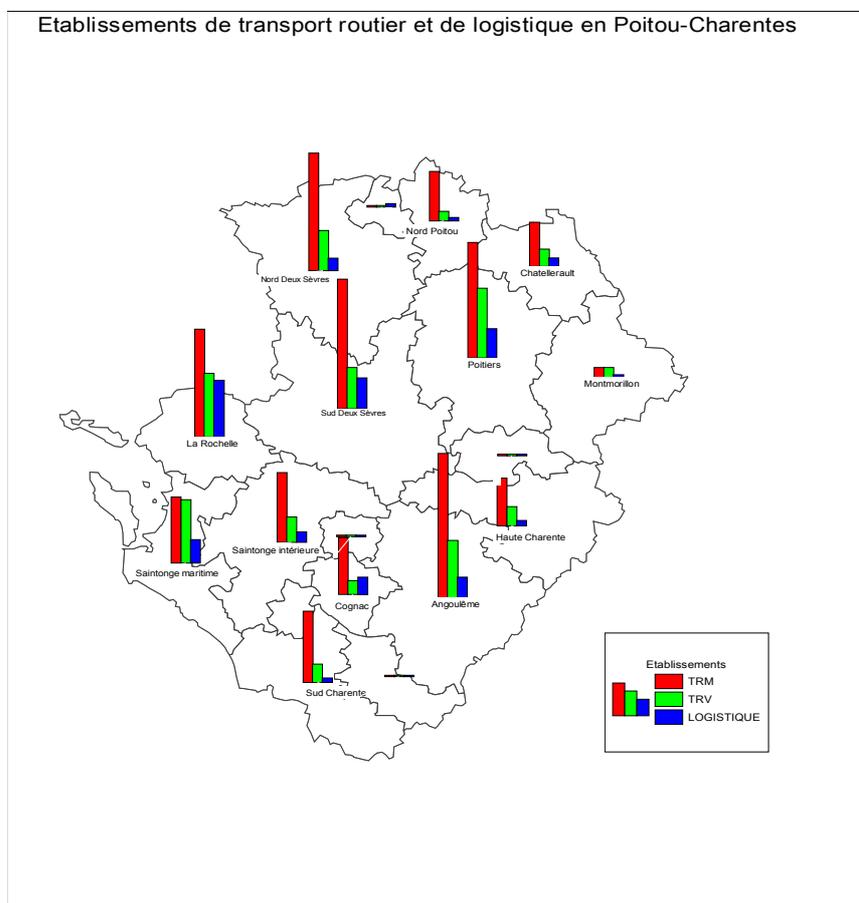
La région Poitou-Charentes est loin d'être homogène en terme d'activités économiques : quoi de plus différent en effet que la zone d'emploi de La Rochelle avec son port et ses industries et celle de Montmorillon qui reste essentiellement agricole ? l'activité de transport est à l'image de cette diversité. Sur la période 1993-2003, le nombre moyen d'établissements de transport de chaque zone d'emploi varie très fortement de 21 pour Montmorillon à 274 pour La Rochelle. En gros les zones de l'est de la région ont moins de 100 établissements de transport alors que les zones des chefs lieux de département ont toutes plus de 200 établissements.



On pourrait penser que cette faible présence est en rapport avec le tissu économique, mais si cela s'avère exact en ce qui concerne le Nord Poitou et la Haute Charente où les établissements de transport représentent plus de 3 % des établissements toutes activités confondues, on constate que Châtelleraut et surtout Montmorillon présentent un fort déficit d'établissements de transport. Malgré la présence d'un nombre élevé d'établissements, la densité des établissements de transport est également faible en Saintonge Maritime.

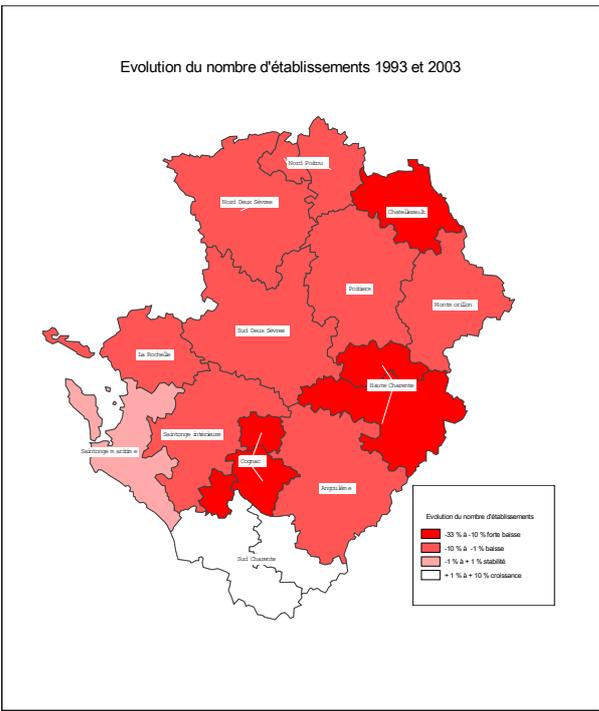
On peut également faire un autre découpage en regardant le transport par rapport à l'ensemble des établissements de la zone. On est amené alors à distinguer 3 groupes de zones d'emploi suivant le nombre d'établissements :

- un premier groupe où le nombre d'établissements est supérieur à 150 sur la période (Angoulême, La Rochelle, Saintonge Maritime, Nord et Sud Deux Sèvres, Poitiers) : les villes principales. Les établissements de transport représentent entre 2,0 % et 4,2 % des établissements
- un second groupe où le nombre d'établissements est compris entre 50 et 150 (Cognac, Haute Charente, Sud Charente, Saintonge intérieure, Nord Poitou et Châtelleraut) : des villes moyennes. Le transport y est bien représenté : entre 2,5 et 3,7 % des établissements.
- le troisième groupe avec moins de 50 établissements : Montmorillon. La part du transport dans l'ensemble des établissements n'y est que de 1,3 %

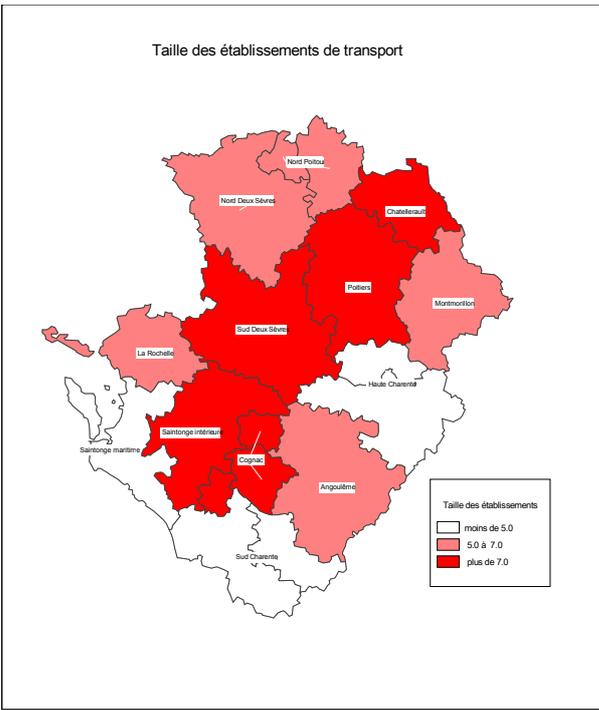


Evolution sur la période

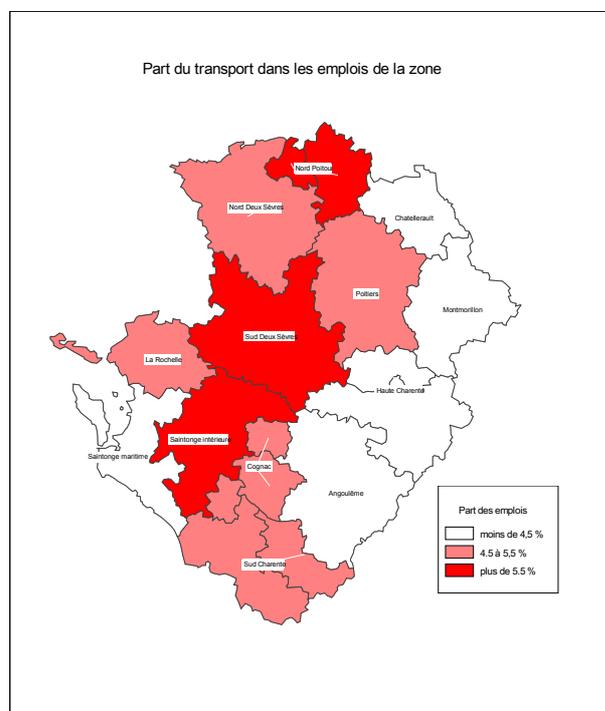
Sur la période étudiée (1993 à 2003) les disparitions d'établissements touchent toutes les zones sauf le Sud Charente qui est la seule zone à se développer et la Saintonge Maritime où les effectifs d'établissements sont stables. Les plus fortes baisses sont enregistrées autour de villes moyennes (Châtelleraut, Cognac) et en zone rurale (Haute Charente).



La taille des établissements est un autre aspect de l'activité de transport. Le Sud Charente et la Saintonge Maritime comme d'ailleurs la Haute Charente ont un tissu de petits établissements (moins de 5 salariés en moyenne). Les établissements les plus importants se situent sur un axe Cognac Châtelleraut.



L'impact du transport en termes d'emploi est lié à la fois au nombre et à la taille des établissements : si le transport représente plus de 2000 emplois pour les zones de Poitiers et Sud Deux Sèvres, il n'en génère que moins de 500 dans le Sud Charente, la Haute Charente, le Nord Poitou et Montmorillon.



La part du transport dans l'emploi varie fortement – de 2,8 à 7,6 % - et c'est dans l'est de la région et la Saintonge Maritime que le transport a la part la plus faible.

En prenant en compte plusieurs critères - nombre d'établissements moyen sur la période 1993-2003, taille moyenne des établissements, part dans l'ensemble des activités tant en nombre d'établissements qu'en nombre d'emplois -, on peut définir 3 types de zones.

Des zones où le transport est fortement implanté : plus de 3 % des établissements de la zone et plus de 5 % des emplois.

Dans les zones Sud Deux Sèvres et Poitiers les établissements sont nombreux tant en valeur absolue que par rapport aux autres activités et leur taille moyenne est relativement élevée. Dans ces zones le transport représente de nombreux emplois même si en valeur relative Poitiers est plutôt dans la moyenne. Près de 13 % des établissements de transport routier de marchandises sont localisés dans le Sud Deux Sèvres et 16 % des établissements de transport routier de voyageurs à Poitiers. Ces deux zones sont également au 2^{ème} et 3^{ème} rang en ce qui concerne les établissements de logistique du transport avec 14 et 13 % des établissements.

Des zones où l'activité de transport se situe dans la moyenne : environ 3 % des établissements de la zone et 5 % des emplois.

La Saintonge-Intérieure, La Rochelle, Cognac, Le Nord-Deux-Sèvres et Angoulême sont des zones où le transport occupe une place proche de la moyenne régionale tant en nombre et part des établissements que des emplois. Seule exception : le Nord Deux Sèvres où les établissements de transport représentent 4,2 % des établissements soit la plus forte concentration de la région. En Saintonge intérieure, malgré une faible représentativité en nombre d'établissements, le transport représente près de 8 % des emplois de la zone. La taille moyenne des établissements y est supérieure à 9. Avec une taille moyenne comparable, les établissements de transport de la zone de Cognac ne représentent qu'un peu plus de 5 % des emplois. C'est dans la zone de La Rochelle que sont implantés le plus grand nombre d'établissements mais leur poids dans l'activité de la zone est juste moyen. Parmi ces établissements un grand nombre font du transport routier de voyageurs mais on trouve également 26 % des établissements logistique du transport de la région.

Le Sud-Charente, Châtelleraut et le Nord-Poitou sont également des zones où le transport occupe une place proche de la moyenne au moins en termes d'établissements. Cependant le nombre d'établissements y est faible (Châtelleraut, Nord-Poitou) ou il s'agit de petits établissements (Sud-Charentes). En ce qui concerne l'emploi, la

ANNEXE

Etablissements, emplois et réallocations Poitou Charentes Transport

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Moyenne
Etablissements	Stock au 1/1	2103	1973	1977	1981	1914	1942	1961	1936	1939	1940	1964
	Créations et réactivations	145	167	157	94	159	133	122	107	122	119	122
	Reprises et transferts	118	105	108	70	117	87	109	121	121	114	114
	En croissance	307	234	361	365	317	333	340	424	369	343	386
	Stables	1203	1306	1155	1117	1133	1186	1162	1088	1114	1134	974
	En déclin	238	157	193	259	206	211	202	184	207	226	349
	Disparitions	238	175	167	178	145	125	151	119	127	118	151
	Variation nette	-92	-4	-3	-76	18	8	-26	-12	-6	-3	5
Emploi	Total	13451	12893	12845	13420	13291	13350	13441	14192	15833	16904	14285
	Créations	328	135	95	58	154	163	148	196	146	543	185
	Reprises et transferts	1060	501	582	170	569	542	360	1147	1148	582	656
	En croissance	1086	872	1121	1132	1263	1072	1445	1695	1879	1426	1324
	En déclin	-994	-642	-537	-986	-612	-618	-673	-678	-656	-763	-796
	Disparitions	-474	-712	-360	-674	-390	-318	-391	-19	-215	-636	-472
	Variation nette (hors transferts)	-39	-260	413	-450	460	295	476	1267	1136	600	283
Réallocations	Totales	4688	3026	2819	3046	3357	3017	3219	4416	4739	4224	3798
	nettes	2882	2361	2113	2850	2419	2171	2657	2550	2896	3368	2784
Taille	moyenne	6,4	6,8	6,7	6,9	6,9	6,9	7,0	7,4	7,8	8,2	7,3
	créations	2,3	0,8	0,6	0,6	1,0	1,2	1,2	1,8	1,2	4,6	1,5
	Reprises et transferts	9,0	4,8	5,4	2,4	4,9	6,2	3,3	9,5	9,5	5,1	6,1
	En croissanc	3,5	3,7	3,1	3,1	4,0	3,2	4,3	4,0	5,1	4,2	3,9
	En déclin	4,2	4,1	2,8	3,8	3,0	2,9	3,3	3,7	3,2	3,4	3,6
	Disparitions	2,0	4,1	2,2	3,8	2,7	2,5	2,6	0,2	1,7	5,2	3,1

Evolution du nombre d'établissements en France Métropolitaine

Région	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2004	classement
11 Ile de France	28567	27005	27315	27935	27349	27353	27542	27490	27197	27058	26798	26659		1
21 Champagne Ardenne	1900	1779	1775	1790	1718	1919	1967	1908	1877	1843	1801	1737		17
22 Picardie	2188	2058	2062	2098	2021	2080	2114	2146	2152	2107	2115	2077		13
23 Haute Normandie	3127	2952	2954	2967	2887	2888	2916	2882	2852	2826	2777	2735		11
24 Centre	3199	2868	2934	3075	3037	3121	3178	3195	3212	3179	3135	3135		10
25 Basse Normandie	1607	1543	1523	1534	1498	1535	1535	1523	1519	1479	1471	1449		18
26 Bourgogne	2230	2133	2136	2163	2091	2078	2082	2094	2081	2084	2025	2024		14
31 Nord Pas de Calais	5510	5049	5060	5013	4939	4940	5011	4966	4887	4796	4716	4622		4
41 Lorraine	2983	2703	2704	2718	2612	2627	2627	2603	2554	2488	2459	2431		12
42 Alsace	2188	2058	2062	2098	2021	2080	2114	2146	2152	2107	2115	2077		13
43 Franche Comté	1433	1381	1390	1439	1387	1404	1423	1398	1434	1423	1390	1389		19
52 Pays de Loire	3630	3457	3557	3687	3643	3708	3764	3780	3745	3786	3805	3804		8
53 Bretagne	3808	3589	3615	3699	3633	3689	3766	3838	3847	3829	3806	3822		7
54 Poitou Charentes	2103	1973	1977	1981	1914	1942	1961	1936	1939	1939	1940	1947		15
72 Aquitaine	4762	4508	4551	4605	4522	4638	4722	4708	4698	4633	4650	4568		5
73 Midi Pyrénées	3885	3671	3674	3768	3735	3741	3740	3787	3804	3790	3859	3983		6
74 Limousin	922	901	904	926	899	907	916	905	890	867	851	852		20
82 Rhône Alpes	9615	8906	9033	9197	9003	9142	9328	9350	9346	9342	9254	9228		2
83 Auvergne	2022	1945	1920	1916	1885	1871	1890	1877	1882	1857	1814	1803		16
91 Languedoc Roussillon	3139	2937	3019	3048	2957	3020	3073	3058	3084	3102	3110	3140		9
93 Provence Alpes Côte d'Azur	8916	8314	8276	8432	8243	8416	8493	8566	8597	8715	8809	8756		3
94 Corse	660	623	624	647	639	655	663	668	686	697	701	699		21
France Métropolitaine	98394	92353	93065	94736	92633	93754	94825	94824	94435	93947	93401	92937		