

# Effets sur les emplois et les compétences

Version du 1<sup>er</sup> octobre 2014

## 1. Définition, enjeux et portée de la fiche

Les effets du projet sur l'emploi et les compétences sont principalement de trois ordres.

Des emplois sont mobilisés pendant la phase de construction, puis pour l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure ou du service de transport ; cette fiche porte sur l'estimation de ces emplois mobilisés.

La mobilisation des emplois par un projet peut avoir un effet global net sur la situation de l'emploi. Cet effet résulte en premier lieu de bouclages macro-économiques. Cet effet recouvre également des effets dits « de friction » sur le marché de l'emploi. En synthèse, cet effet de friction peut se décrire ainsi : le maintien en situation d'emploi de personnes peut, lorsque l'emploi est rare et sous certaines conditions, générer un effet globalement positif sur l'emploi dans la mesure où il maintient ou crée des compétences qui seront mobilisables ensuite plus largement que sur le projet, et évite notamment la sortie souvent durable du marché du travail pour certaines catégories d'employés. L'estimation de ce type d'effets (bouclage macro-économique et frictions sur le marché du travail) est difficile et relève encore principalement du domaine de la recherche. La présente fiche ne les aborde pas.

Les services de transports créés ou améliorés par le projet peuvent faciliter l'accès aux marchés du travail et à la formation, pour certaines catégories de population. L'estimation quantifiée de ce type d'effets est difficile, et relève encore principalement du domaine de la recherche. La présente fiche ne les aborde pas. Une première étape possible de l'estimation de ce type d'effets consiste à documenter la variation d'accessibilité aux zones d'emploi et de formation, pour les catégories de population pour lesquelles l'accès au marché du travail ou à la formation est le plus dépendant de l'offre de transports affectée par le projet. Cette étape nécessite de définir, selon des critères à préciser par l'évaluateur, les sous-ensembles de population (et leur localisation) considérés comme particulièrement sensibles, pour ce qui est de leur accès à l'emploi et à la formation pour les transports affectés par le projet. Le taux d'emploi, les qualifications, les revenus, et la dépendance de ces populations à un mode de transport particulier peuvent constituer des critères pour définir ces sous-ensembles de population. La mesure de l'accès aux emplois et à la formation est traitée dans la fiche « *effets sur l'accès aux emplois, biens et services essentiels* ».

La suite de la fiche porte sur la mesure des emplois mobilisés par le projet (pour la construction, l'entretien et l'exploitation).

Il faut noter que les évaluations proposées supposent que les effets de création d'emploi mis en avant jouent à plein, ce qui n'est assuré que dans des conditions macroéconomiques particulières (sous emploi keynésien, corrigé par une augmentation des dépenses publiques) dont on devra analyser le bien fondé.

## 2. Estimation des emplois mobilisés par le projet

### 2.1. Périmètre

Les emplois mobilisés peuvent concerner :

- la construction du projet,
- la fabrication des biens utilisés comme fournitures de chantier,
- l'exploitation,
- la fabrication des biens utilisés pour l'exploitation,
- l'entretien,
- la fabrication des biens utilisés pour l'entretien.

On rappelle que ces emplois mobilisés ne sont pas forcément des emplois créés : il s'agit des emplois concernés par la construction de l'infrastructure, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure.

### 2.2. Méthode d'estimation

Les emplois mobilisés sont estimés par comparaison de l'option de projet avec l'option de référence. Ceci nécessite de s'intéresser, outre le projet, aux infrastructures et services de transport concernés par les effets du projet, y compris aux investissements érudés.

Tout effet qui dépasse le périmètre ci-dessus, notamment lié aux revenus distribués, au financement par l'utilisateur ou la collectivité des infrastructures, relève du bouclage macro-économique, et n'a pas vocation à être pris en compte dans l'estimation des emplois mobilisés.

Pour la mesure des emplois mobilisés, on s'intéresse à la production directe des services et des biens pour les activités utilisés pour la construction, l'entretien et l'exploitation, tels que listés en 2.1. L'emploi mobilisé pour la production des consommations intermédiaires nécessaires à ces services et biens, est considéré comme un effet de bouclage, et ne relève pas de l'estimation des emplois mobilisés.

Les emplois mobilisés pour la production des services et biens ci-dessus prennent en compte la part de la consommation intérieure des biens couverte par les importations. Ceci suppose qu'une demande supplémentaire pour un produit est satisfaite par une production nationale et des importations au prorata de la ventilation initiale des ressources entre production nationale et importations. Cette hypothèse pourrait être considérée comme optimiste dans la mesure où les modèles macroéconomiques tablent plutôt sur une élasticité des importations par rapport à la demande supérieure à 1 (par exemple 1.3 pour les produits industriels dans le modèle MESANGE de l'INSEE/DGT). Elle peut néanmoins être considérée comme acceptable dans un contexte de sous-emploi des capacités de production nationales.

Les valeurs recommandées pour ces effets directs, conformes à la méthode ci-dessus, sont issues de la base de données INSEE/ESANE et sont indiquées dans la fiche « *valeurs recommandées pour le calcul socio-économique* ».

En complément de cette estimation quantitative des emplois mobilisés, une appréciation qualitative des compétences présentes localement et utilisables par les entreprises locales peut être utile afin d'apprécier si la demande liée au chantier peut se trouver confrontée à des manques éventuels de compétences locales susceptibles de constituer un frein pour les entreprises.