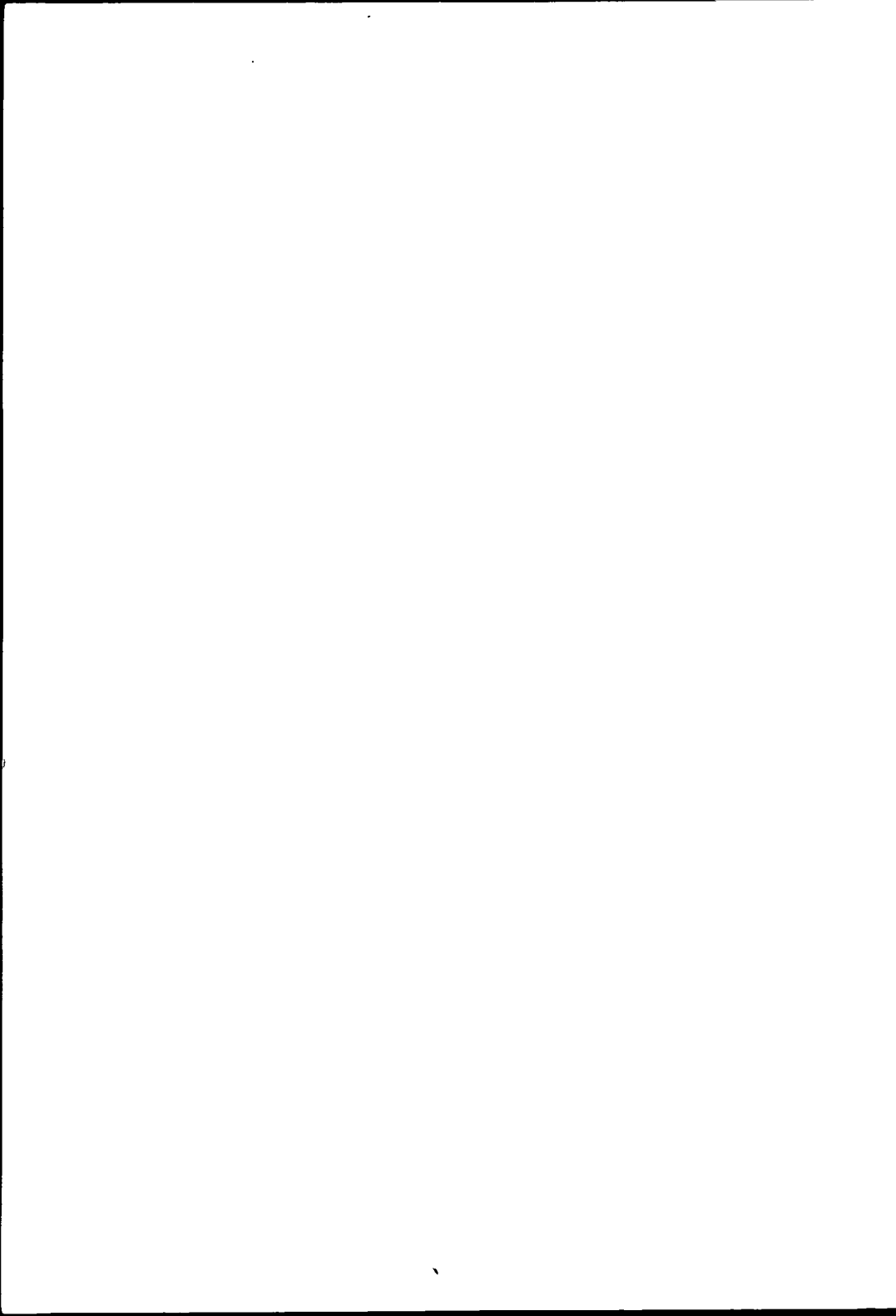


[Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page]

V. SANDOVAL

CDAT
3742



**FRESQUE
SUR LES TRANSPORTS
EN FRANCE**

1960-1985

V. Sandoval

**avec la collaboration de
P.Salini et C. Reynaud**

Observatoire Economique
et Statistique des Transports

PARIS

1987

© Observatoire Economique et Statistique des Transports

ISBN 2-11-085994-6

Ce travail établit un bilan des principaux éléments qui caractérisent l'évolution du système de transport en France durant la période 1960 à 1985.

Il s'agit d'une présentation sur longue période de l'évolution de la production des services de transport et de son environnement. Le document se présente alors plus comme une fresque de ce secteur que comme une analyse approfondie des mécanismes de transformation et des enjeux sous-jacents.

L'exposé se divise en trois parties. La première partie est consacrée à la "branche transports" de la Comptabilité Nationale (base 1971) et de son environnement économique. Dans la deuxième partie sont présentés les transports terrestres, en particulier les transports routiers et les transports ferroviaires ; les séries statistiques des 25 dernières années sont rapprochées lorsque cela est possible des séries existantes à beaucoup plus long terme et présentées notamment dans les travaux de J.C. TOUTAIN. Enfin, la troisième partie s'attache aux transports maritimes et aériens, deux modes caractérisés par des évolutions contrastées et par leur importance comme vecteurs essentiels des échanges de la France avec le reste du monde.

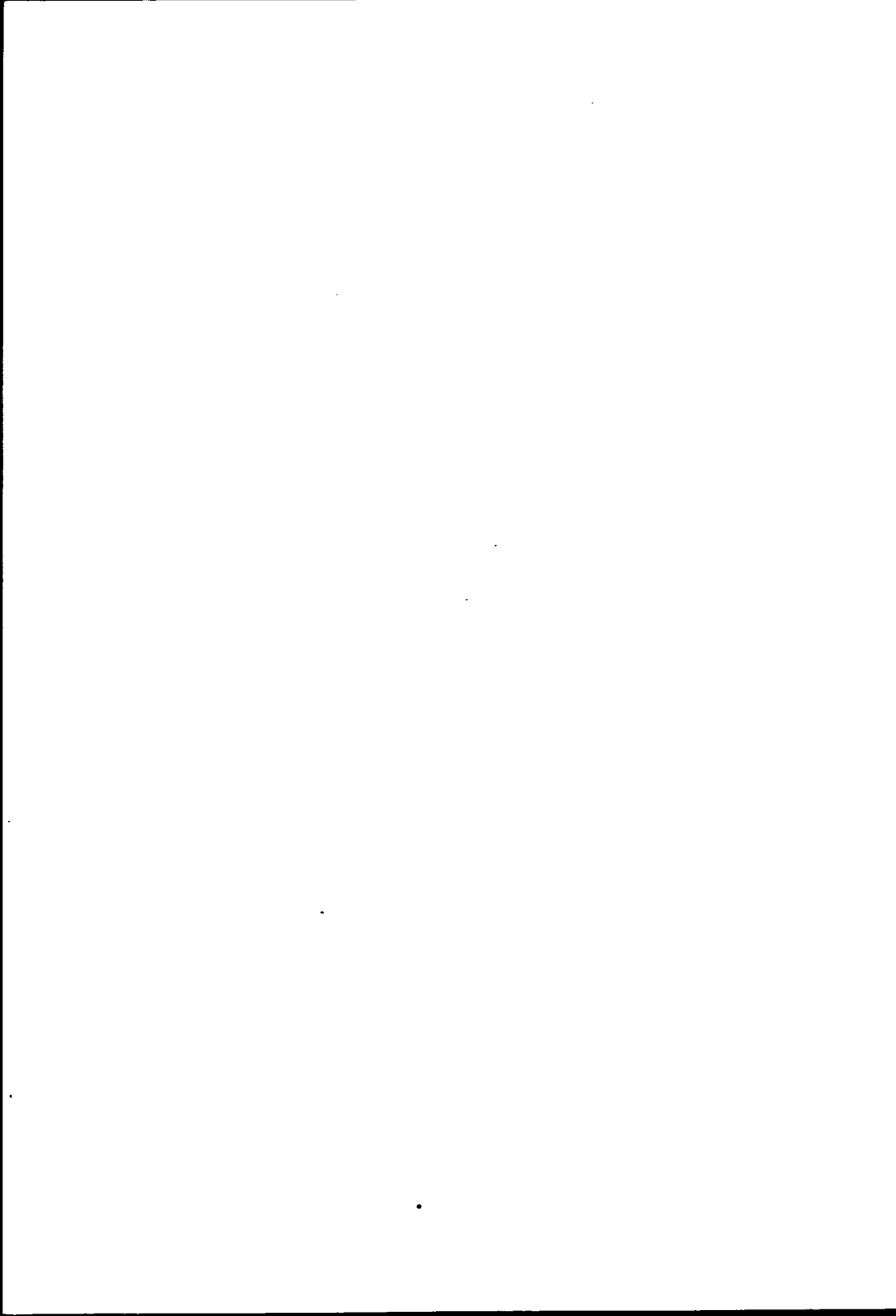
Certains thèmes n'ont pas été traités. La politique d'investissement en infrastructure en est un exemple ainsi que, de manière plus générale, le développement de l'offre. La politique tarifaire et réglementaire, la tutelle de la puissance publique sur les grandes entreprises nationales sont absentes également de cette rétrospective sur les transports. Il s'agit là de vastes domaines qui méritent des analyses propres et ne pourraient être abordées sans présenter des développements théoriques qui dépasseraient l'objectif de cet ouvrage.

Ce document rassemble néanmoins un ensemble de données chronologiques très important et s'inscrit dans une démarche de conservation de séries longues qui a été initiée à l'O.E.S.T. ; ces travaux se prolongeront par la mise en place d'une banque de données historiques à la disposition des hommes d'études et de chercheurs.

Que Sylvie BENARD, Edith BALBIN, Michel BRAIBANT, Myriam SAPPEY, Jean-Pierre DECURE, Christian GABET, Georges HONORE, Jean-Yves LEGOUAS, Jean-Claude MERCIOL et Jean VILLETTE soient remerciés pour leurs précieux conseils et remarques sans lesquels cet ouvrage, coordonné et réalisé par Victor SANDOVAL, n'aurait pu être mené à son terme.

Le Chargé de l'Observatoire Economique
et Statistique des Transports

Christian REYNAUD

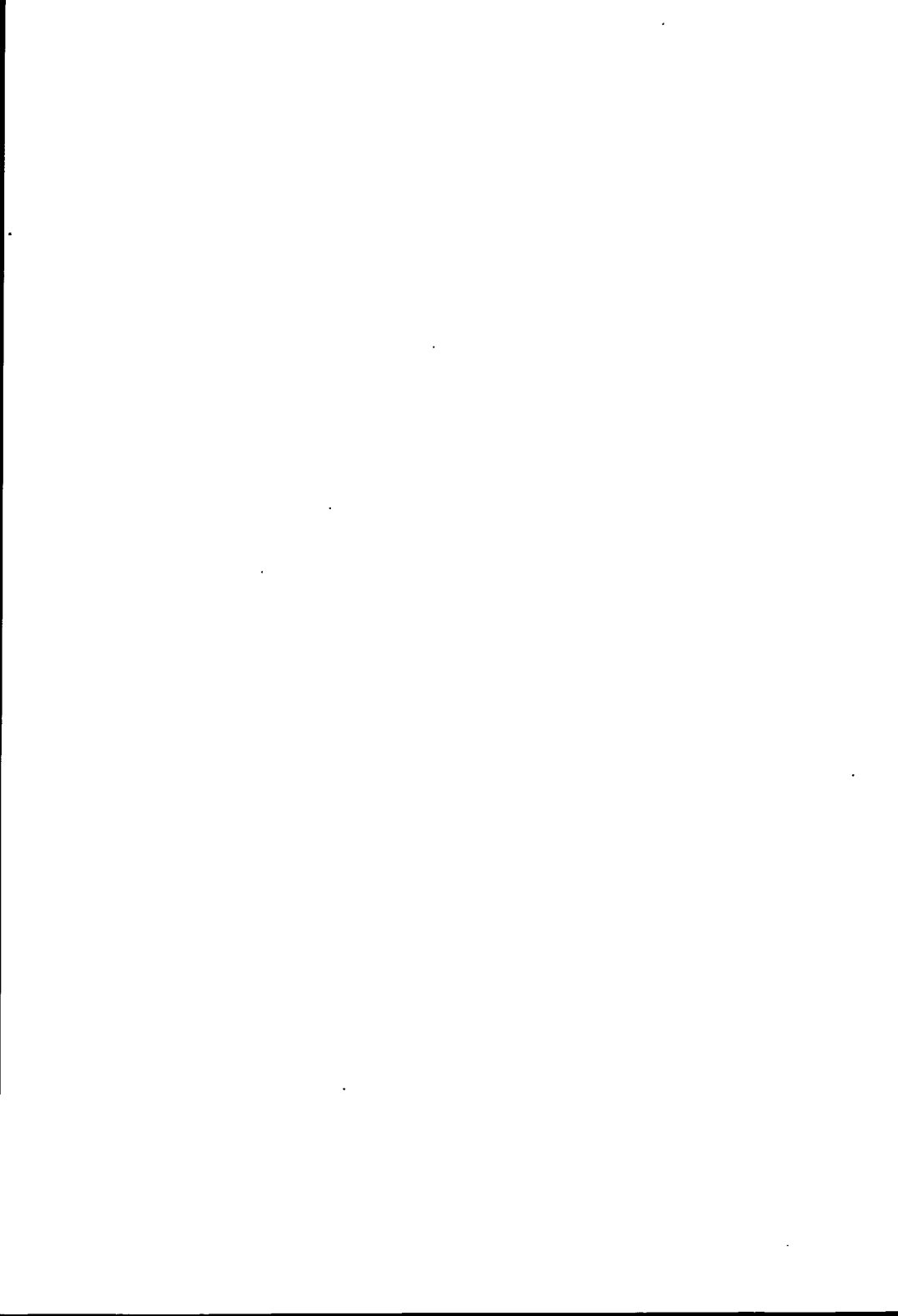


SOMMAIRE

	Pages
Première Partie	
L'environnement économique.....	1
Chapitre I: Le transport de marchandises et des hommes: une activité dynamique.....	3
Chapitre II: Une branche dont l'évolution suit celle de l'économie mais avec ses particularités.....	15
Chapitre III: Le transport une branche moins homogène qu'il ne paraît.....	37
Deuxième Partie	
Les transports terrestres.....	51
Chapitre IV: Les transports routiers.....	53
Chapitre V: Les transports ferroviaires.....	85
Troisième Partie	
Les transports maritimes et aériens.....	109
Chapitre VI: Les transports maritimes.....	111
Chapitre VII: Les transports aériens.....	133
Annexes.....	149



PREMIERE PARTIE
L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE



CHAPITRE I:

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DES HOMMES: UNE ACTIVITE DYNAMIQUE.

L'activité de transport a un poids non négligeable dans l'économie française.

1) LE POIDS DES TRANSPORTS DANS L'ECONOMIE FRANCAISE: 4,5 % DU PRODUIT INTERIEUR BRUT, PLUS DE 12 % DE LA CONSOMMATION DES MENAGES

Les activités de transport occupent une place très importante dans l'activité économique nationale. Il est possible de s'en forger une idée à partir de l'étude d'un certain nombre d'agrégats publiés par la Comptabilité Nationale pour l'année 1984: la valeur ajoutée, l'investissement, l'effectif employé, la part dans les échanges de services revenant aux transports et les données physiques.

Ces agrégats correspondent à une **présentation comptable de la branche transport** (c'est-à-dire que le transport effectué pour compte propre n'est pas comptabilisé) et mesurent les valeurs produites, investies, échangées ou consommées.

En 1984, la valeur ajoutée de la branche transport (branche T31 dans la nomenclature à 40 branches) s'élève à 166 milliards de francs soit 4,5 % du produit intérieur brut marchand (PIBM). 883 000 personnes (salarisées ou non) sont employées dans cette branche, soit 4,1 % de la population active totale (21 431 800 personnes). La formation brute de capital fixe (FBCF) représente 42 milliards de francs soit 9,4 % de la FBCF totale de la nation.

T.1 INVESTISSEMENT, EMPLOI ET VALEUR AJOUTEE DES TRANSPORTS (BRANCHE T31)

ANNEE	FBCF MF70	FBCF:indice volume	FBCF:indice de prix	V. Ajoutée MF70	VA:indice volume	VA: Indice de prix	Population Active(1)	Emploi Total Transport(2)	Durée du Travail(3)
1959	5166	58	77		56.7		19681	743	49
1960	5978	67	78				19715	750	49,1
1961	5473	62	80				19713	757	49,19
1962	5843	66	86				19708	762	49,16
1963	5775	65	89				19866	786	48,05
1964	6465	73	89				20086	809	48,1
1965	6630	75	91				20147	819	48,07
1966	7484	84	93				20298	821	48,07
1967	7637	86	95	26085	80	95	20350	826	48,06
1968	7893	89	92	28042	86	93	20308	824	47,5
1969	8297	94	96	30613	94	99	20585	827	46,85
1970	8868	100	100	32605	100	100	20855	825	46,2
1971	10430	117	106	33921	104	104	20933	825	45,47
1972	11578	130	116	37106	114	105	21037	833	44,49
1973	12412	139	119	39389	121	113	21302	844	43,59
1974	13882	156	132	40445	124	122	21475	862	42,84
1975	12547	141	160	38927	119	139	21235	855	42,02
1976	11025	124	217	41536	127	154	21389	847	42,32
1977	12042	136	214	43067	132	164	21562	861	42,01
1978	11996	135	226	45066	138	181	21549	865	41,84
1979	11919	134	238	47285	145	200	21627	868	41,66
1980	12968	146	272	47054	144	227	21619	870	41,55
1981	12179	137	322	45084	138	260	21459	866	41,31
1982	11074	125	387	45187	138	296	21471	880	40,15
1983	10031	113	326	45412	139	320	21348	883	39,8
1984	11086	125	380	46320	142	341	21431	884	39,79
1985	10080	114	436	46691	143	376	21461	878	39,6

Source: Comptabilité Nationale-Base 71 (1) et (2) en milliers (3) heures hebdomadaires

Enfin la part des transports dans les échanges effectifs est aussi importante.

Mais le transport n'est pas seulement une activité essentielle pour les entreprises. C'est aussi une partie très importante de la consommation finale des ménages. En 1984, la consommation de la fonction transport s'élève à 344 milliards de francs soit 12,4 % de la consommation totale des ménages (2 763 milliards de francs).

Cette consommation se décompose de la façon suivante:

-292 milliards de francs de consommation en transports individuels soit 85 % de la consommation de la fonction transport.

-52 milliards de francs de consommation en transports collectifs (y compris subventions pour réductions tarifaires) soit 15 % de la consommation de la fonction transport.

Enfin, au sein de la consommation en transports individuels on peut distinguer les achats de véhicules (80 milliards de francs) qui représentent à eux seuls 27,7 % de la consommation en transports individuels, et les dépenses d'utilisation des véhicules (210 milliards de francs) qui correspondent grosso modo aux dépenses en pneus et réparations, en carburants et lubrifiants et à l'assurance automobile.

La production de la branche transport peut aussi s'exprimer en **données physiques**, c'est à dire en terme de **trafics**. Il existe diverses formes de mesure de ces trafics mais, ici, il sera question des plus usuelles: pour la mesure des trafics de marchandises on utilise les tonnes-kilomètres (TK) et pour les transports de voyageurs on utilise les voyageurs-kilomètres (VK) et le nombre de voyages. Les trafics ont l'avantage d'intégrer le transport pour compte propre (production des entreprises autres que les entreprises de transports).

En 1984, les trafics routiers de marchandises étaient de 88,4 milliards de TK dont 53 milliards ont été transportées pour compte d'autrui (ce qui est comptabilisé dans la production de la branche transports) et 35,4 milliards pour compte propre. Le fer a transporté 55,9 milliards de TK et la voie d'eau 8,9 milliards de TK. La route est donc le principal transporteur de marchandises en France. Elle réalise 57 % du trafic mesuré en TK, le fer 36,6 % et la voie d'eau 5,8 %. Dans le cadre de la route elle-même, 60 % du trafic est réalisé pour compte d'autrui et 40 % pour compte propre.

Le transport maritime est lui aussi important. Mais sa mesure se fait normalement en tonnes. En 1984, le trafic maritime a été de 272,8 millions de tonnes dont 202,3 millions en entrées et 70,5 millions en sorties. Dans les entrées, il faut considérer le poids décisif des produits pétroliers.

Le trafic aérien, négligeable en tonnage mais important en valeur ajoutée, est un trafic qui se développe très vite en particulier sur l'Europe. La compagnie française Air France est l'un des principaux transporteurs aériens de marchandises dans le monde.

En ce qui concerne le trafic de voyageurs, en 1985, la SNCF a transporté 62,1 milliards de VK, la RATP 10,8 milliards. La part des transports en commun hors RATP est difficile à évaluer précisément du fait de la diversité des situations (mauvaise évaluation des parcours et du nombre de personnes transportées). Mais elle est importante, puisqu'en 1985 les transports en commun hors RATP ont transporté 33,2 milliards de VK. Les principales compagnies aériennes françaises (Air Inter, Air France et UTA) ont transporté 44,2 milliards de VK (dont 7,4 milliards en trafic intérieur).

2) UNE ACTIVITE QUI SE DEVELOPPE DEPUIS 25 ANS SOUS L'INFLUENCE DE DIFFERENTS FACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES

Depuis 25 ans, les effectifs occupés dans la branche transport se sont accrus plus vite que la population active. En effet, le rapport de l'emploi dans les transports sur la population active totale du pays était de 3,8 % en 1959. Il était de 3,9 % en 1970, et de 4,1 % en 1984.

Dans le même temps, les investissements se sont fortement accrus. Le ratio "formation brute de capital fixe de la branche transport" sur "effectif employé" montre une progression: 8,1 % en 1965, 10,7 en 1970 et 11,62 en 1984 avec une croissance plus forte de l'intensité capitalistique dans les années 1960 que dans les années 1970 et suivantes.

T2 TAUX DE SALARISATION en % de la population active

	1954	1968	1982
Salariés	66,8	77,2	84,1
Non Salariés	33,2	22,8	15,9
Population Active	100	100	100

Source: INSEE

La croissance de la population urbaine avec le développement du salariat, les migrations régionales de personnes en liaison avec les déplacements de population active par branche d'activité, la répartition différenciée de la population active selon les catégories socio-professionnelles (croissance des catégories moyennes), la croissance de la part du revenu des ménages dans le revenu national, la réduction de la durée du travail, l'évolution du taux d'équipement des ménages en biens durables (en particulier en automobiles), la plus grande ouverture de la France sur l'extérieur avec la mise en place du marché commun et la croissance corrélative des importations et des exportations de marchandises... sont autant des facteurs qui sont à l'origine des développements de la branche "Transport" car ils entraînent de près ou de loin des conséquences sur les déplacements de personnes et la circulation de marchandises.

La croissance de la population urbaine du pays et sa concentration dans les grandes villes accélèrent le réaménagement du territoire. Le développement industriel et les changements qui se produisent dans le parc industriel du pays entraînent des

modifications dans les comportements des salariés. Les déplacements domicile-travail deviennent alors fondamentaux pour un très grand nombre de gens.

**T.3 PROPORTION DE LA POPULATION
URBAINE ET RURALE (en % de la population totale)**

	Population Urbaine	Population Rurale
Recensement 1954	57,2	42,8
Recensement 1982	78	22

Source: INSEE

L'élévation du niveau de vie (liée à l'accroissement du revenu réel des personnes) accompagnée de la réduction de la durée du travail et de l'accroissement du temps de loisirs entraînent la croissance des besoins en déplacements interrégionaux et internationaux. Enfin, ces derniers ne peuvent que s'accroître au cours des prochaines années avec le développement des courants d'échanges et l'intégration des économies.

On le voit, il y a une étroite corrélation entre l'évolution démographique et socio-économique et la croissance des systèmes de transport de personnes.

De même, le développement économique, la transformation de l'industrie, l'apparition et le développement de nouveaux pôles de croissance régionaux, l'ouverture croissante de l'économie vers l'extérieur sont autant des facteurs qui conditionnent l'évolution du système de transport de marchandises.

a) Le nombre de salariés continue de s'accroître

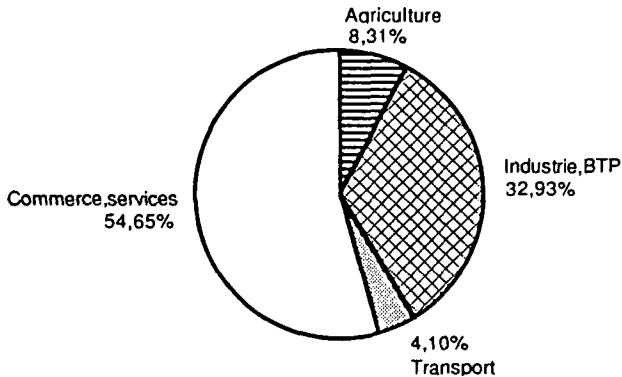
Le nombre de salariés est toujours en croissance depuis 1954. Il passe de 66,8 % cette année là à 81 % en 1982. En 1954, deux actifs sur trois étaient des salariés, maintenant, plus de quatre actifs sur cinq sont des salariés.

La répartition des salariés dans les secteurs et les branches de l'économie change au cours de la période. Ainsi, la part des salariés agricoles qui était de 9 % en 1954 n'est que de 2,1 % en 1982. La part des salariés de l'industrie passe de 36,3 % en 1954 à 28,2 % en 1982. La part des salariés du commerce et des services marchands et non marchands augmente de 46,3 % en 1954 à 62 % en 1982.

b) Le processus d'urbanisation de la France s'accroît.

57,2 % des personnes vivent dans les villes, contre 42,8 % dans les campagnes selon les données du recensement de population de 1954. Le premier nombre s'élève à 73 % en 1975 et à 78 % en 1982 (toujours d'après le recensement de population). La population rurale est donc en déclin passant de 42,8% de la population totale en 1954 à 22 % en 1982.

GRAPHIQUE 1: REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE PAR BRANCHES 1982



c) On assiste à de fortes migrations régionales de la population.

Pendant la période 1954-1982, l'accroissement démographique est différent selon les régions. Certaines régions bénéficient d'une croissance démographique dynamique contrairement à d'autres qui connaissent une stagnation ou une décroissance.

Entre 1975 et 1982, pas moins de quatre millions de personnes changent de région et beaucoup plus de département et de commune. Les régions méditerranéennes exercent une très forte attraction sur ces migrations. La région Ile-de-France devient déficitaire. Dans trois régions, les départs, au cours de ces mêmes années, ont été plus nombreux que les arrivées: l'Ile-de-France, la Lorraine et le Nord-Pas de Calais. Ainsi la Lorraine a vu arriver 141 000 personnes mais en partir 200 000 autres.

En revanche, la région Languedoc-Roussillon a vu partir 137 000 personnes, et en a vu arriver 259 000 autres, des inactifs pour plus de 60 %. La Bretagne devient aussi une région attractive au cours de ces dernières années. Enfin, la région Ile-de-France continue d'être le coeur aspirant et réfulant des migrations. On estime que sur les 4 millions de personnes ayant changé de région entre 1975 et 1982, 1 940 000 sont venues en l'Ile-de-France ou l'ont quitté (1).

(1) Michel Savy et Pierre Bekouche: *L'Atlas de Français. Pluriel*, 1985.

d) La répartition de la population active par branche et par catégorie socio-professionnelle est profondément modifiée.

T.4 EVOLUTION DE LA POPULATION ACTIVE PAR BRANCHES
en milliers et en %

	1954	1968	1982
Agriculture	5109	3066	1785
%	26,4	15,5	8,3
Industrie	5233	5587	5339
%	27,0	26,8	24,9
BTP	1325	1921	1727
%	6,8	9,2	8,0
Transports	727	824	878
%	3,7	4,0	4,1
Commerce et services	6960	8889	11706
%	35,9	43,7	54,6
Population Active Totale	19354	20808	21435

Source:INSEE

Pendant la période 1954-1982, la population active augmente de 10,75 %. La part de la population active occupée dans l'agriculture est en constante diminution passant de 26,4 % en 1954 à 8,3 % en 1982. En revanche, la part de la population active occupée dans les services et le commerce augmente régulièrement. L'effectif de l'industrie est en diminution de 1968 à 1982.

T.5 REPARTITION POPULATION ACTIVE
PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE
en %

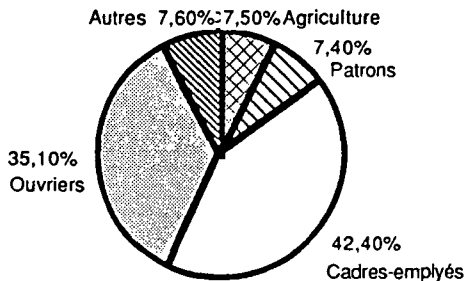
	1954	1982
Agriculteurs Exploitants	21,0	6,0
Salariés Agricoles	6,0	1,0
Patrons (Industrie et Commerce)	12,0	7,0
Professions Libérales, Cadres Sup.	3,0	8,0
Cadres Moyens	6,0	14,0
Employés	11,0	20,0
Ouvriers	34,0	35,0
Personnels de Service	5,0	7,0
Autres Catégories	3,0	2,0
Total	100,0	100,0

Source:INSEE

La répartition de la population active en fonction des catégories socio-professionnelles change elle aussi. Ainsi, la part des catégories liées à l'agriculture et la catégorie "Patrons de l'industrie et du commerce" sont en diminution. En revanche, les catégories intermédiaires et supérieures connaissent une progression très dynamique.

La part des professions libérales et cadres supérieurs dans la population active passe de 2,9 % en 1954 à 7,7 % en 1982. Celle de cadres moyens passe de 5,8 % en 1954 à 13,8 % en 1982; celle des employés passe de 10,8 % en 1954 à 19,9 % en 1982.

GRAPHIQUE 2: REPARTITION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE 1982



Au total:

- en 1954 sur dix actifs occupés, 3 étaient ouvriers, un était employé, et moins d'un était cadre supérieur ou moyen.
- en 1982 sur dix personnes employées, 3 étaient encore ouvriers, 2 employés et 2 cadres supérieurs ou moyens
- si, en 1954, 19,5 % de la population active se reconnaît dans les catégories intermédiaires et supérieures (les patrons exclus), en 1982 cette proportion s'élève à 42,4 %.

e) Entre 1960 et 1984, le revenu par tête des ménages français a doublé en pouvoir d'achat.

Comme le montrent les chiffres du tableau 6 les revenus augmentent beaucoup plus vite au cours de la période précédant l'année 1975, et en particulier l'année 1970, que depuis 1975. La croissance du revenu des ménages correspond ainsi à la période de forte croissance de l'économie.

Il faut cependant noter que depuis 1979 le revenu primaire des ménages diminue plus vite que le revenu disponible des ménages en raison notamment de la hausse des prestations sociales.

T.6 TAUX DE CROISSANCE MOYEN ANNUEL
DES DIVERS REVENUS DES MENAGES
EN POUVOIR D'ACHAT (en %)

	1962/1970	1970/1975	1975/1979	1979/1984
Revenu Primaire	4,3	2,3	0,4	- 1,4
Revenu de Transfert	5,3	6,3	3,4	2,4
dont Prestations Sociales	9,5	7,9	5,3	3,6
Revenu Avant Impôt	4,4	3,3	1,2	- 0,2
Revenu Disponible (*)	4,2	3,3	1,1	- 0,6

Source: CERC. Rapport de Synthèse n°80.

(*)Avant impôt et cotisations sociales

La structure du revenu primaire des ménages change au cours de la période en liaison avec le développement du salariat. Ainsi la rémunération des salariés qui représentait 60 % du revenu primaire en 1959 atteint 73,5 % en 1983. La part du revenu revenant aux dividendes et intérêts reçus se maintient entre 5% et 6% au cours de la période. La part du revenu des entrepreneurs individuels passe de 31 % en 1959 à 18 % en 1983.

T.7 STRUCTURE DU REVENU PRIMAIRE DES MENAGES
en %

	1959	1973	1983
Rémunération des Salariés (*)	59,9	66,7	73,1
dont Salaires	47,8	50,6	53,1
Excédent Brut d'Exploitation (**)	31,1	22,7	17,9
Intérêts et Dividendes Reçus	5,8	5,9	5,9
Intérêts Versés	-2,0	-2,8	-2,2
Autre Excédent Brut d'Exploitation	5,3	7,3	7,1
Revenu Primaire	100	100	100

Source: INSEE

(*) Les cotisations sociales à la charge de l'employeur
sont intégrées dans la rémunération brute des salariés

(**)Entrepreneurs individuels.

L'évolution du pouvoir d'achat des salaires, parallèle à celle observée pour l'ensemble des revenus, est différente selon la catégorie socio-professionnelle concernée, d'où une réduction des inégalités.

Ainsi la période 1973-1979 est caractérisée par un net ralentissement de la croissance du pouvoir d'achat des salariés. Or, si pour les ouvriers et les employés cette croissance reste positive en moyenne annuelle, pour les cadres supérieurs et les cadres moyens, cette croissance est presque nulle ou négative.

f) La durée du travail se réduit à partir de 1969.

Les durées hebdomadaires moyennes du travail étaient respectivement, pour les années 1946, 1950, 1960 et 1969 de 44 heures, 45 heures, 45,7 heures et 45,1 heures. La durée hebdomadaire du travail ne bouge donc presque pas entre 1946 et 1969 soit sur une période de plus de vingt ans.

Mais à partir de 1969, après les événements de mai 1968, la durée du travail diminue progressivement. Elle va passer de 44,7 heures par semaine en 1970 à 42,1 heures par semaine en 1975. En 1980, elle est de 40,8 heures par semaine et en 1983 de 39,1 heures par semaine.

La réduction de la durée du travail varie selon les branches de l'économie. Ainsi elle est plus rapide dans l'industrie (en particulier dans l'énergie) et l'administration que dans d'autres branches.

g) Le taux d'équipement des ménages en automobile est multiplié par 2 en moins de 15 ans.

**T8 EVOLUTION DES TAUX D'EQUIPEMENT DES MENAGES
EN DIVERS BIENS DURABLES**

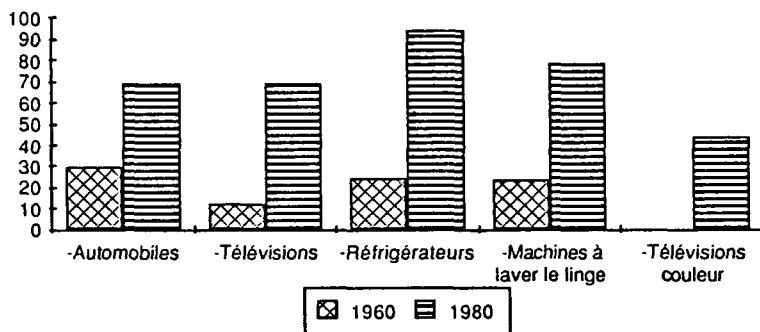
	1960 (fév)	1970 (jan)	1980 (jan)
Nombre de Ménages (en millions)	14,3	16,1	19,1
Part des Ménages Equipés (en %):			
-Automobiles	30,0	55,6	69,5
-Télévisions	13,0	68,6	69,5
-Télévisions couleur	0,0	0,0	44,0
-Réfrigérateurs	25,0	76,9	95,0
-Machines à laver le linge	24,0	54,0	78,9
-Machines à laver la vaisselle	0,0	2,0	15,3
-Congélateurs	0,0	0,0	25,8

Source: INSEE: Le mouvement économique en France 1949-1979, Mai 1981.

Le tableau 8 montre l'évolution de la part des ménages équipés en automobiles, télévisions, réfrigérateurs, machines à laver le linge, machines à laver la vaisselle, congélateurs, télévisions en couleur.

En 1960, les ménages ont des taux d'équipement voisins pour trois biens: automobile, réfrigérateur et machine à laver le linge. Dix ans plus tard l'automobile reste au même niveau que la machine à laver le linge même si le développement de cette dernière est un peu plus rapide. L'équipement des ménages en réfrigérateurs, lui, est beaucoup plus important, 95 %. Il est, par ailleurs, rattrapé par un bien dont la progression est spectaculaire: la télévision.

GRAPHIQUE 3: TAUX D'EQUIPEMENT DES MENAGES 1960-1980



Au cours des années soixante dix, les taux précédents continuent de monter tandis que de nouveaux biens font leur apparition (lave-vaisselle, congélateurs et télévisions couleur). Mais la machine à laver le linge se diffuse avec la même vitesse qu'au cours des années soixante alors que la diffusion des automobiles se ralentit nettement.

Quelques conclusions.

Le transport de marchandises et de personnes est une activité essentielle pour l'économie du pays. Ainsi le transport de marchandises met à la disposition des entreprises et des ménages des biens nécessaires à leurs productions ou à leurs consommations alors que le transport de personnes met à leur disposition des moyens nécessaires à leurs déplacements domicile-travail, à leurs voyages d'affaires, et à leurs déplacements de loisirs.

L'activité de transport se développe parallèlement à la croissance de l'économie et au développement social. C'est ainsi que les grandes tendances qui caractérisent le développement social, économique et culturel du pays se répercutent directement ou indirectement sur l'activité de transport de marchandises et de personnes.

La croissance de l'urbanisation et les redéploiements régionaux de la population entraînent une croissance de la mobilité et un besoin de déplacements qui se répercutent essentiellement sur le système de transport de personnes. En outre, ces mobilités conduisent à privilégier certains axes routiers ou certains modes de transports au détriment des autres. Les changements dans la répartition de la population active selon les branches, les secteurs et les catégories socio-professionnelles entraînent assurément de nouveaux besoins en transports de marchandises et de personnes.

Parmi les autres facteurs signalés dans ce chapitre, retenons-en seulement deux: la croissance du revenu par tête des ménages qui a doublée en 25 ans et la réduction de la durée du travail qui est passée de 45 heures par semaine à 39 heures par semaine en moins de 15 ans.

Le premier de ces facteurs se traduit par une croissance de la consommation des ménages en biens durables à l'intérieur de laquelle la voiture particulière a gagné une place fondamentale. Certains économistes considèrent même que l'économie de l'automobile a été la source principale (par le nombre d'emplois créés par l'industrie automobile en amont et en aval et par son effet d'entraînement vis-à-vis des autres secteurs de l'économie, ainsi que des échanges extérieurs) de la très forte croissance économique connue par le pays au cours de la période allant de 1960 à 1974.

La réduction de la durée du travail entraîne une croissance symétrique (du moins en théorie) du temps de loisirs, ce qui conduit à l'accroissement des déplacements de personnes qui ne peut que se traduire par demandes au système de transport.

On le voit donc, les transports sont sollicités par les entreprises et par les ménages presque continuellement. Les transports sont une activité ouverte aux aspirations de gens et aux nouveaux horizons des entreprises. De ce point de vue, ils sont aussi une activité d'avenir que toute société doit être en mesure de développer et de contrôler en conséquence.

CHAPITRE II:

UNE BRANCHE DONT L'EVOLUTION SUIT CELLE DE L'ECONOMIE MAIS AVEC SES PARTICULARITES.

L'étude concerne essentiellement les transports pour compte d'autrui (1).

1) LA PRODUCTION EFFECTIVE DE LA BRANCHE TRANSPORT SUIT L'EVOLUTION DU PRODUIT INTERIEUR BRUT MARCHAND (PIBM) MAIS SES FLUCTUATIONS SONT BEAUCOUP PLUS AMPLES

La comparaison de l'évolution de la production de la branche transport (2) et de celle du produit intérieur brut marchand entre 1959 et 1984 montre qu'il est possible de distinguer deux grandes étapes séparées par l'année 1974 (date du premier choc pétrolier). Avant cette date la croissance de ces grandeurs est soutenue et forte; après 1974, l'économie entre dans une période de difficultés croissantes qui entraînent un ralentissement, voire une stagnation de son activité.

(1) Il s'agit d'un concept juridique à partir duquel on bâtit la statistique, raison pour laquelle les conclusions doivent être tirées avec prudence.

(2) La connaissance de la branche transport est possible grâce aux Rapports de Comptes des Transports de la Nation dont le premier a été réalisé pour l'année 1954. Parmi les rapports suivants on peut souligner le deuxième, le troisième, le septième et le dixième comme étant des documents très importants pour l'étude scientifique des transports sur la longue période.

La croissance de la production effective de la branche transport avant 1974 est aussi caractérisée par quelques variations secondaires qui la différencient de la croissance du produit intérieur brut marchand. En effet, on peut dire que jusqu'en 1968 (année d'une croissance exceptionnelle par rapport à l'année précédente) la production effective de transport suit celle du PIBM mais avec un rythme moins fort. Entre 1968 et 1973, en revanche, le rythme de croissance de la production effective de transport dépasse celui du produit intérieur brut marchand.

T.1 EVOLUTION PAR ANNEE DU PRODUIT INTERIEUR BRUT MARCHAND (PIBM)
ET DE LA PRODUCTION EFFECTIVE DES TRANSPORTS (PREFFT31)
(Indice de volume, base 100 année précédente)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
PIBM	108	106	107	106	107	105	106	105	105	108	106
Prod. Effic. Transports	108	104	105	105	105	104	106	102	109	111	108

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
PIBM	106	106	106	104	100	104	103	104	104	101
Prod. Effic. Transports	105	110	108	104	96	107	102	101	108	100

	1981	1982	1983	1984	1985
PIBM	100	102	101	102	101
Prod. Effic. Transports	97	100	100	101	101

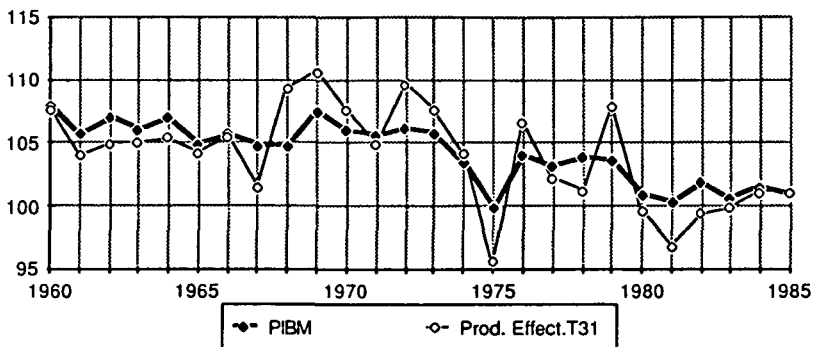
Source: Comptes de la Nation. Base 71.

Ceci caractérise le cycle de la production de transports par rapport au cycle de l'économie au voisinage des années de crise énergétique. La production de transports augmente très fortement à la veille du premier choc pétrolier et chute ensuite beaucoup plus que celle de l'économie, avec en moyenne une année de retard. Ainsi en indice annuel de croissance, le PIBM vaut 105,8 en 1973 tandis que la production effective de transport vaut 107,6. En 1974, ces chiffres sont 103,5 et 104,3 respectivement et en 1975, 100 et 95,6 respectivement.

Après le premier choc pétrolier, de 1974 à 1985, les transports et le PIBM suivent des rythmes voisins. Mais si, il y a une récupération rapide des transports en 1976, sa croissance est plus rapide en 1979. Après ils ont un rythme de croissance inférieur à celui de l'économie qui reste par ailleurs à un niveau de plus en plus modeste.

Le transport accompagne la croissance économique globale mais il se montre particulièrement sensible aux crises. Les variations de sa production sont plus accentuées et se produisent avec un certain décalage dans le temps, ce qui est probablement lié aux phénomènes de stockage et déstockage qui s'accroissent ou ralentissent selon les perspectives à court et à moyen terme de l'économie (il ne s'agit bien entendu que d'une hypothèse).

GRAPHIQUE 1: PIBM ET PRODUCTION EFFECTIVE DE TRANSPORT (T31) Volume base 100 année précédente



Il faut souligner que le transport de marchandises est plus lié à cette forme d'évolution que le transport de voyageurs qui, lui, semble évoluer plus indépendamment. Cela est probablement lié à la forte corrélation existant entre la production de biens et l'activité de transport de marchandises, d'une part, et au fait que les normes de consommation des ménages en matière de transport semblent avoir beaucoup d'inertie, ce qui entraîne des difficultés pour modifier les comportements des individus.

Si l'on compare l'évolution de la production effective de l'agriculture, de l'industrie (hors bâtiment et génie civil) et du transport, on constate que ce dernier se développe beaucoup plus vite que les deux premières branches. En effet, l'agriculture passe de l'indice 83 en 1960 à l'indice 132 en 1985 et l'industrie passe de l'indice 59 en 1960 à l'indice 135 en 1985 alors que le transport, lui, passe de l'indice 55 en 1960 à l'indice 146 en 1985, soit, à la fin de la période, un écart de plus de dix points par rapport aux deux indices précédents (Cf. Tableau 2).

**T2 EVOLUTION DE LA PRODUCTION EFFECTIVE DE TROIS BRANCHES
1960-1984 EN FRANCS1970
(Base 100 en 1970)**

Année	Agriculture	Industrie sans BTP	Transport
1960	84	59	55
1965	91	75	72
1970	100	100	100
1975	106	115	123
1980	122	135	147
1985	132	135	146

Source: INSEE, Comptes de la Nation. Base 71.

Le tableau 3 montre la structure de la production à huit branches pour les années 1959, 1973 et 1984. On constate que l'agriculture, le bâtiment génie civil et l'industrie agro-alimentaire sont en nette perte de vitesse, leurs parts respectives passant de 9 %, 7,5 % et 10,2 % (26,7 % pour l'ensemble des trois branches) en 1959 à 5,8 %, 5,8 % et 7,9 % (20,5 % pour l'ensemble des trois branches) en 1984. En revanche, la part des services augmente passant de 29,4 % en 1959 à 35,2 % en 1984 devançant ainsi l'industrie qui, elle, voit passer sa part de 27,1 % en 1959 à 28,4 en 1984. L'énergie et les transports après un développement jusqu'en 1973, voient leur part se tasser vers la fin de la période 1959-1985.

**T.3 STRUCTURE DE LA PRODUCTION PAR GRANDE
BRANCHE (aux prix de 1970)
en %**

	1959	1973	1984
Agriculture	9,0	6,2	5,8
Bâtiment Génie Civil	7,5	8,3	5,8
Commerce	8,6	8,2	8,1
Energie	4,2	4,9	4,5
IAA	10,2	7,7	7,9
Industrie	27,1	31	28,4
Transports	3,9	4,3	4,0
Services	29,4	29,5	35,2

Source: INSEE, Comptes de la Nation. Base 71.

Il y a perte de l'importance des branches demandeuses de transports de marchandises. En revanche, les services gagnent beaucoup d'importance, mais, leur activité peut avoir des conséquences sur le transport de personnes (tourisme).

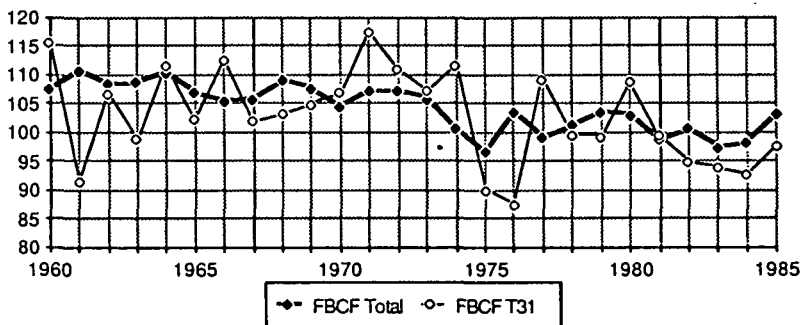
2) ON RETROUVE LE MEME DECALAGE TEMPOREL AU NIVEAU DE L'INVESTISSEMENT

En effet, la croissance de la formation brute du capital fixe total est liée à l'évolution du produit intérieur brut marchand (CF. Tableau 1, Annexes). Mais dans une première étape, la croissance de la formation brute du capital fixe qui passe de l'indice 43,8 en 1959 à l'indice 121,3 en 1973 (base 100 en 1970), est beaucoup plus rapide que celle du produit intérieur brut marchand qui passe de l'indice 52,1 en 1959 à l'indice 118,5 en 1973. Ceci est dû à la forte croissance de l'économie qui caractérise les années 60. En effet, une économie qui se développe rapidement doit avoir un taux d'investissement qui lui corresponde. De plus, la croissance de l'économie conduit à des anticipations des décisions des chefs d'entreprise qui favorisent l'investissement.

En revanche, la formation brute de capital fixe augmente moins vite que celle du produit intérieur brut après 1973, et surtout vers la fin des années 1980, elle subit un net ralentissement. Au total, la formation brute de capital fixe passe de l'indice 123,3 en 1974 à l'indice 132 en 1985 alors que l'indice du produit intérieur brut marchand prend les valeurs 118,8 et 153,1 pour les mêmes années.

A la croissance économique accompagnée d'une intensification de l'investissement, qui caractérise la première étape, se substitue le ralentissement de la croissance qui entraîne un ralentissement de l'investissement, les années 1973-1974 et 1979-1980 étant des années charnières.

GRAPHIQUE 2: INVESTISSEMENT TOTAL ET INVESTISSEMENT TRANSPORT (T31) Volume base 100 année précédente



L'évolution de la FBCF de la branche transport suit la tendance générale de la FBCF de l'économie. Pendant les années antérieures à 1974, elle est en croissance (entre 1967 et 1973, elle augmente plus vite que l'investissement total de l'économie). En outre elle est caractérisée par des hausses très importantes suivies de baisses.

T.4 EVOLUTION ANNEE PAR ANNEE DE L'INVESTISSEMENT TOTAL ET DE L'INVESTISSEMENT DE TRANSPORT (FBCF T31)

(Indice de volume, base 100 année précédente)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
FBCF Total	108	111	109	109	110	107	106	106	109	108	105
FBCF Transports	116	92	107	99	112	103	113	102	103	105	107

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
FBCF Total	107	107	106	101	97	104	99	101	104	103
FBCF Transports	118	111	107	112	90	88	109	100	99	109

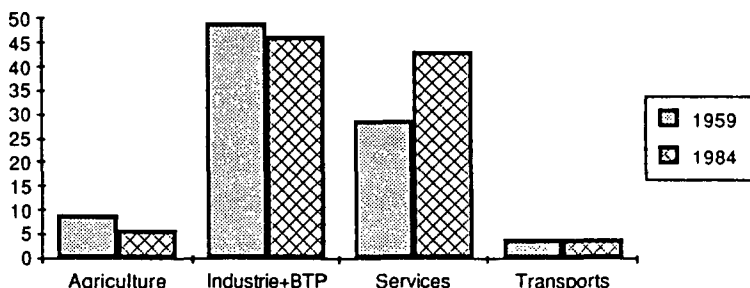
	1981	1982	1983	1984	1985
FBCF Total	99	101	98	99	103
FBCF Transports	99	95	94	93	98

Source: Comptes de la Nation. Base 71.

En 1973, l'investissement de la branche transport augmente de 7,2 % contre 6,1 % pour l'investissement total, et de 11,8 % contre 0,9 % en 1974. On observe donc un certain décalage entre l'économie et le transport. La chute de l'investissement dans le transport se produit en 1975, contrairement à celle observée pour l'économie qui se produit en 1974.

Depuis 1975, l'investissement de la branche transport connaît une croissance faible, nulle ou négative. Cependant, on observe curieusement une forte croissance de l'investissement de la branche transport en 1980, juste après le deuxième choc pétrolier.

GRAPHIQUE 3: STRUCTURE DE LA PRODUCTION PAR GRANDE BRANCHE (aux prix de 1970)



Les prix nominaux varient aussi mais généralement en sens inverse de la variation du volume de l'investissement. Au cours de la dernière période, non seulement les prix de l'investissement augmentent par à-coups mais leur rythme de croissance s'accélère et ils passent au total de l'indice 116,5 en 1972 à l'indice 436,6 en 1985.

**T5 STRUCTURE DES INVESTISSEMENTS
PAR GRANDE BRANCHE
Francs 70 et en %**

	1959	1978
Agriculture	11,2	7,6
IAA	4,1	4,0
Energie	20,1	12,1
Industrie	30,3	29,5
BTP	4,4	4,5
Transports	12,4	10,0
Commerce	6,9	9,0
Services	9,9	23,3

Source: INSEE, CNAT. Base 71.

Le tableau 5 montre la structure de l'investissement des entreprises pour huit branches pour les années 1959 et 1978. On constate la perte de vitesse de l'investissement agricole et dans la branche énergie et son maintien dans l'industrie ainsi que la forte poussée de l'investissement des services qui voit sa part doubler en l'espace de 30 ans. Les transports, eux, ont toujours une partie importante, qui dépasse les 10 % de l'investissement total.

L'investissement en matériel et en B.T.P.

La part du matériel dans l'investissement total de la branche transport était de 51,1 % en 1959, de 68,6 % en 1970, elle est de 73,6 % en 1982 (dernière information disponible). En revanche, la part du bâtiment et génie civil dans l'investissement de la branche transport passe de 48,8 % en 1959 à 26,4 % en 1982 (Cf. T.6).

T.6 REPARTITION DE L'INVESTISSEMENT DE LA BRANCHE T31
EN MATERIEL ET BTP (en %)

	1959	1965	1970	1975	1982
T31 Matériel	51,2	56,0	68,6	73,2	73,6
T31 BTP	48,8	44,0	31,4	26,8	26,4

Source: OEST, Base de Données MINI-DMS Transports

Les données de ce tableau permettent de comprendre l'impact différent du bâtiment et génie civil et du matériel sur l'investissement total de la branche. En effet, le fait qu'il y ait de moins en moins d'investissements transport en bâtiment et génie civil, n'est pas sans répercussion sur l'investissement total en bâtiment et génie civil dans l'ensemble de l'économie.

D'autre part le fait que, depuis plus d'une dizaine d'années, plus de 70 % de l'investissement total de la branche transport soit réalisé en matériel révèle un *changement en profondeur de la qualité de l'investissement dans cette branche et a une considérable influence sur la politique de transport quelle qu'elle soit.*

En effet le matériel est, plus facilement que les infrastructures, soumis aux phénomènes de l'usure courante ou technologique, ce qui pose de nouveaux problèmes, ceux de la recherche de nouveaux matériels plus performants, plus économiques, plus en mesure de relever les défis de la concurrence internationale. La politique de développement et de renouvellement s'en trouve de ce fait affectée.

L'évolution de l'investissement en bâtiment et génie civil et de l'investissement en matériel observée dans la branche transport se retrouve dans les autres branches de l'économie bien qu'avec une intensité moindre. En effet, dans l'industrie des biens intermédiaires, la part de l'investissement en matériel passe de 78 % en 1960 à 83 % en 1979. Dans l'industrie de biens de consommation, cette part passe de 75 % en 1960 à 82 % en 1979. Enfin, pour l'ensemble des branches marchandes, la part de l'investissement en bâtiment et génie civil est en recul, passant de 30 % en 1960 à 26 % en 1979.

La statistique de l'INSEE sur l'investissement des sociétés, quasi-sociétés et entreprises individuelles montre aussi la même tendance dans la répartition de l'investissement entre bâtiment-génie civil et matériel.

3) LE TRANSPORT, UNE BRANCHE CREATRICE D'EMPLOIS SALARIES

L'emploi est un autre facteur de production qu'il faut analyser. Selon les chiffres du tableau 1 du Chapitre I, le pourcentage de l'emploi dans la branche "transports" sur la population active totale du pays était de 3,8 % en 1959, et de 4 % en 1975 à 1984 (4,1 %). Autrement dit, la part de la population active occupée dans le transport varie très légèrement sur la période 1965-1984.

De 1959 à 1967, l'effectif total (salariné et non salariné) employé dans le transport (selon les données de la Comptabilité Nationale) a augmenté de plus de 82 000 personnes, soit plus 11 %. Mais, de 1967 à 1971, l'effectif total n'a presque pas bougé (825 000 personnes contre 824 000). Par contre, entre 1972 et 1974, il y a une croissance de l'effectif de presque 30 000 personnes, soit une croissance assez rapide si l'on tient compte de la tendance historique de la croissance de l'effectif de l'ensemble de l'économie et de la croissance précédente de l'effectif de la branche transport. Sur les années 1974-1981, la croissance de l'emploi est très faible. En 1982 il augmente mais l'on sait que les mesures d'embauche décidées par le gouvernement sont pour beaucoup à l'origine de cette hausse.

Au total, durant la période 59-84, l'effectif employé dans le transport en nombre absolu a augmenté de 139 000 personnes. Il n'est pas à l'abri des conséquences des crises énergétiques, comme le montrent les baisses successives de son niveau les années 1975 et 1980.

Les recensements de population permettent aussi de connaître l'évolution du salariat dans les transports. Pris dans son ensemble les transports présentent une proportion élevée de salariés, 92,3 % selon le recensement de 1982. Les artisans indépendants (chauffeurss de taxi en particulier) et les employeurs représentent 7 % et les aides familiaux 0,7 % de la population occupée dans les transports.

Ces chiffres sont comparables à ceux de 1954. En effet, depuis cette année, on dénombre autour de 93 % de salariés sur l'effectif total des transports. Mais cette stabilité reflète surtout deux phénomènes de structure :

- la diminution des effectifs salariés des transports ferroviaires
- une proportion croissante d'effectifs salariés en transports routiers.

Selon les recensements de population l'effectif salarié en transports routiers passe de 70 % en 1954 à 84 % en 1982. Plus généralement l'effectif salarié des transports (hors SNCF) passe de 85 % en 1954 à 89 % en 1982.

4) LES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DU PRODUIT TRANSPORT SE DEVELOPPENT(1)

L'évolution des importations et des exportations du produit transport est directement liée à l'évolution des échanges et contraste de ce fait avec l'évolution de la production effective de la branche transport. Dans l'évolution des importations et des exportations, l'ouverture grandissante de l'économie vers l'extérieur et les crises énergétiques ont joué un rôle non négligeable, une hausse des prix des produits énergétiques entraînant des déséquilibres de la balance commerciale qu'il faut combler par une promotion des exportations des productions françaises.

Au niveau de l'économie dans son ensemble, le rythme de la croissance des importations et des exportations est différent, comme c'est le cas pour les autres agrégats macroéconomiques, selon les grandes étapes parcourues par l'économie entre 1959 et 1985. Les importations et les exportations en volume augmentent moins vite avant 1970 qu'après. Après 1970, les exportations passent de 111 (indice de volume base 100 en 1970) en 1971 à 253,7 en 1985 tandis que les importations passent de 107 en 1971 à la valeur 261 en 1985 (Cf. Tableau 1 Annexe).

Cette croissance amorcée à partir de 1969 se renforce depuis 1979. En effet, le VI^e Plan marque la volonté de la politique économique d'ouvrir l'économie française vers l'extérieur. Le renforcement de cette même politique va se poursuivre pendant les années 80 et engage la France dans une véritable bataille internationale pour la conquête (ou la reconquête) des marchés.

Au cours de ces années, l'un des maîtres mots de la politique économique va être la participation dans la compétition internationale. Ces dernières années correspondent aussi à l'intégration des économies à l'échelle européenne. C'est aussi une époque où se fait jour la coordination de plus en plus étroite des politiques économiques des gouvernements des pays les plus industrialisés.

Mais l'ouverture de l'économie vers l'extérieur n'est pas seulement une question de participation à la compétition internationale. Il faut aussi maintenir le taux de pénétration sur le territoire national des productions étrangères à un certain niveau d'équilibre.

T.7 ECHANGES EXTERIEURS PAR RAPPORT AU PIBM AUX PRIX COURANTS (en %)

	1960	1965	1970	1975	1980	1985
Importations/PIBM	12,6	13,0	16,9	20,3	26,3	27,3
Exportations/PIBM	15,5	14,1	17,2	21,0	24,0	27,7

Source: INSEE, Comptes de la Nation.

(1) La branche comprend l'ensemble des consommations intermédiaires et la valeur ajoutée. Le produit est ce qui a été produit par la branche au cours d'une période donnée.

Si on examine les rapports entre les importations et les exportations d'une part et le produit intérieur brut d'autre part, ils s'avèrent croissants sur toute la période. Ainsi le rapport entre les exportations et le produit intérieur brut marchand passe de 15 % en 1960 à 17 % en 1970 puis à 27 % en 1985. Quant au ratio Importations/Produit intérieur brut marchand, il passe de 12 % en 1960 à 16 % en 1970, puis à 27 % en 1985- soit une augmentation légèrement plus forte que le taux des exportations; ce qui participe à la faiblesse du commerce extérieur français sur la toute dernière période caractérisée par de grands déséquilibres de la balance commerciale.

T.8 EVOLUTION RESPECTIVE DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS TOTALES
ET DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS DE TRANSPORT (en volume)
(indice base 100 l'année précédente)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Import.Totales	114	107	108	117	116	102	111	109	113	123	107
Import. Transports	106	104	104	120	108	105	105	113	106	110	114
Export. Totales	118	105	101	108	107	111	106	108	111	116	116
Export. Transport	110	106	99	105	102	105	107	101	106	108	113

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Import.Totales	108	117	115	106	93	121	102	106	111	107
Import. Transports	110	108	111	112	90	109	105	103	102	105
Export. Totales	111	113	113	111	98	111	109	106	107	102
Export. Transport	110	112	105	106	94	111	108	104	107	101

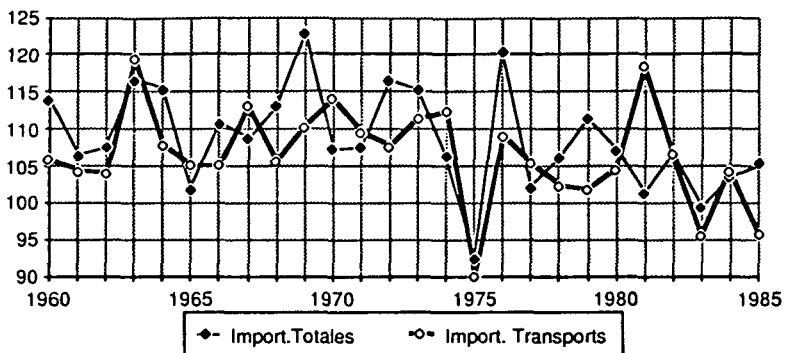
	1981	1982	1983	1984	1985
Import.Totales	101	107	99	104	105
Import. Transports	119	107	95	104	96
Export. Totales	105	97	104	107	102
Export. Transport	105	100	99	103	98

Source: Comptes de la Nation. Base 71.

Aujourd'hui, presque 30 % de la production nationale est vendue sur le marché international et presque 30 % de la demande française est satisfaite par des achats effectués par la France sur le marché international. (D'autres pays industrialisés- tels la Belgique et la Suède- ont aussi un degré élevé d'implication sur le marché international).

Par ailleurs l'ouverture de l'économie s'accompagne d'une réorientation géographique du commerce extérieur et une spécialisation par produit. La modification géographique la plus importante des échanges extérieurs français est le passage du marché colonial au marché commun. En 1952, la zone franc représentait 42 % des exportations; en 1983, elle ne représente plus que 9,5 %. En revanche, au cours de ces mêmes années, les exportations françaises à destination des pays du marché commun passent de 15 % à 39,5 %. Les exportations françaises à destination des autres pays industrialisés augmentent elles aussi de 26 % à 29,5 %.

GRAPHIQUE 4: IMPORTATIONS TOTALES ET IMPORTATIONS DE TRANSPORTS Volume base 100 année précédente



En 1952, les importations françaises, en provenance de la zone franc, représentaient 23 % du total des importations. En 1983, ces chiffres s'élevaient à 6 %; en revanche, au cours de ces mêmes années, les importations françaises en provenance des pays du marché commun passent de 15 % à 41%.

Cela entraîne des conséquences pour le transport. Le commerce extérieur tourné vers l'Europe relance l'importance des modes terrestres et casse le monopole du pavillon maritime français (le colonies étant par définition partie de la nation).

Les années décisives de cette transformation sont les années soixante, qui correspondent à la création du Marché Commun, ce qui se traduit par une intensification des échanges entre les pays signataires. L'Allemagne Fédérale est le principal importateur (aux environs de 25 %) de tous les pays du Marché Commun; mais c'est aussi le principal exportateur et dans une plus large mesure (aux environs de 50 %).

Au cours de la période 1952-1983, la France s'est spécialisée dans l'exportation des produits agricoles et alimentaires, de biens d'équipement et dans une moindre mesure des biens de consommation. En effet, la part, dans les exportations françaises, des produits agricoles et alimentaires passe de 13 % en 1953 et 1960 à 18 % en 1973 et après. Les exportations de biens d'équipement augmentent régulièrement passant de 16 % en 1962 à 19 % en 1970 et à 24,3 % en 1983. Les exportations de biens de consommation augmentent jusqu'à la crise de 1973-1974; elles représentaient 26 % des exportations en 1983.

Ce changement se répercute sur la part de la France dans le marché mondial. Au total, dans le commerce agro-alimentaire elle passe de 5,9 % en 1961 à 9 % en 1978; sa part dans l'industrie s'établit autour de 8 %.

Au cours des années soixante les importations des services de transport augmentent plus vite que les importations totales. Cela arrive notamment les années 1963, 1965, 1967, 1971 et 1972, des années qui correspondent à la formation de la nouvelle géographie du commerce extérieur français.

Les crises énergétiques de 1974 et 1979/1980 vont contribuer à un nouvel accroissement des échanges extérieurs et tout particulièrement des importations (sauf pétrolières) et des exportations de transport, le vecteur transport étant le vecteur du commerce extérieur par excellence.

La crise énergétique apparaît au premier abord comme un phénomène d'ajustement des prix des matières premières dont les cours étaient tombés à un niveau faible face à la demande. Mais ce phénomène est doublé d'un ajustement par les quantités.

La crise n'est pas une crise globale de "rareté" de la matière première (1); au contraire, le surplus de valeurs créé entraîne le recyclage de masses monétaires vers les pays exportateurs, qui va développer de nouveaux courants dans les relations économiques internationales.

C'est ainsi que l'indice de l'évolution des importations de transport passe de 40,1 en 1959 à 117,9 en 1972, 131,3 en 1973 et 198,6 en 1985. Jusqu'en 1970, cette évolution est moins rapide que celle de la production effective mais à partir du début des années 70 elle va être plus rapide que cette dernière.

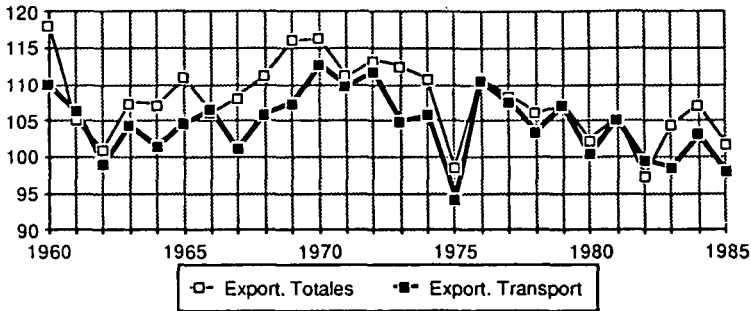
L'indice des exportations passe de 54,8 en 1959 à 122,6 en 1972; à 137 en 1974 et à 175,5 en 1985 soit une évolution moins rapide que celle des importations de transport sur l'ensemble de la période. Ce qui traduit une perte de la compétitivité du transport français à l'échelle internationale.

Ainsi au niveau de la balance les échanges effectifs de service ont de plus en plus de difficultés à être équilibrés, contribuant à la dégradation du pavillon français dans les transports aussi bien à l'exportation qu'à l'importation (pénétration du marché français par les transporteurs étrangers).

L'évolution des importations et des exportations du produit transport est en outre très différente selon les phases des crises énergétiques. En effet, lors de la première crise énergétique, les unes et les autres vont baisser en volume mais, lors de la crise énergétique de 79, la réaction des importations et des exportations du produit transport sera plutôt à la hausse. En effet, les importations augmentent en volume de 159,5 en 1979 à 167,2 en 1980 puis à 195,6 en 1981. Les exportations quant à elles, passent de 171 en 1979 à 172,6 en 1980 puis à 177,8 en 1981.

(1) Charles Maurice et Charles Smithson: *The doomsday myth*, Hoover Institut Press, Stanford University, California, 1984.

GRAPHIQUE 5: EXPORTATIONS TOTALES ET EXPORTATIONS DE TRANSPORTS Volume base 100 année précédente



Le rôle des importations des produits pétroliers affecte tous les pays non producteurs. Comme la plupart des pays n'étaient pas préparés à une telle éventualité, ils sont obligés d'y faire face en essayant d'adapter leur politique économique (en particulier par la recherche d'économies d'énergies).

Au niveau de l'économie de transports, les comportements d'adaptation sont différents après le premier choc pétrolier et après le second. Dans le premier cas, il existe une certaine désadaptation du système, surpris par une forte perturbation; en revanche, en 1979, il existe une meilleure adaptation du système à la crise qui se traduit par une poussée des exportations et des importations.

5) LES TRANSPORTS INDIVIDUELS; UNE PART CROISSANTE DANS LA CONSOMMATION DES MENAGES

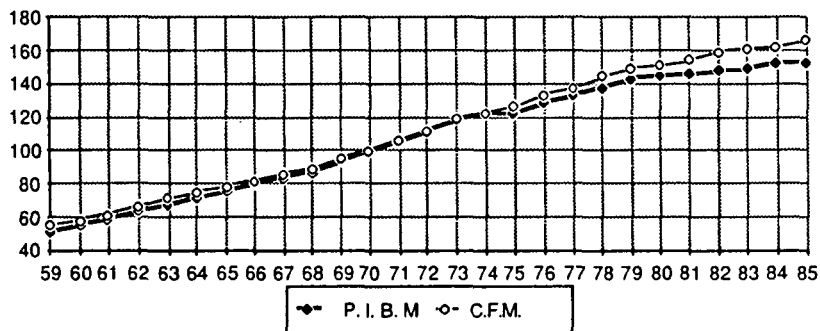
L'étude de la consommation des ménages en transports peut se faire en se restreignant à la seule consommation des ménages en transports collectifs qui apparaît séparément dans la Comptabilité Nationale. Ou bien, elle peut se faire en tenant compte aussi de la consommation des ménages en transports individuels. Cette dernière consommation donne lieu à ce que les comptables nationaux appellent la fonction transport de la consommation des ménages.

La consommation des produits de la branche transport par les ménages, c'est-à-dire, leur consommation de transport en commun, augmente moins vite que leur consommation totale jusqu'en 1970 avec la seule exception de l'année 1969.

A partir de cette date, elle suit le même rythme que la consommation totale, avec cependant quelques nuances:

- Un rythme de croissance plus rapide que celui de la consommation totale juste après le premier choc pétrolier (en 1974 et en 1975).
- Un rythme un peu moins rapide en revanche après le deuxième choc pétrolier, en particulier, entre 1981 et 1983.

GRAPHIQUE 6: EVOLUTION DU PIBM ET DE LA CFM
Volume base 100 1970



Si l'on examine cependant l'ensemble des dépenses en transport des ménages, appréhendées par la "fonction transport", la consommation des ménages en transport en commun ne représente que 17 % de la "fonction transport" de la consommation des ménages en 1970 et 15 % en 1984. L'essentiel des dépenses de transport des ménages sont des consommations en transports individuels, liées, en particulier, à l'achat et aux frais d'utilisation des automobiles mais aussi aux autres modes de transport individuel (motos, vélos...).

T.9 EVOLUTION COMPAREE DE LA CONSOMMATION FINALE DES MENAGES (CFM) ET DE LA CONSOMMATION EN TRANSPORTS COLLECTIFS (CFM T.C.)
(Indice 100 l'année précédente)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
CFM	105	106	107	107	106	104	105	105	104	107	105
CFM T.C.	101	102	104	102	103	103	101	100	97	108	104

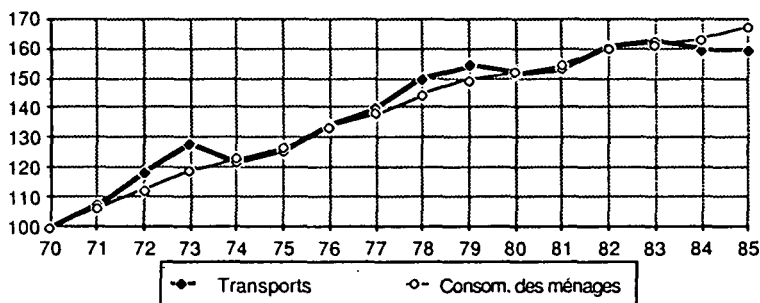
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
CFM	106	106	106	103	103	106	103	105	103	102
CFM T.C.	103	107	106	105	105	103	104	105	103	101

	1981	1982	1983	1984	1985
CFM	102	103	101	101	102
CFM T.C.	101	102	100	101	101

Source: Comptes de la Nation. Base 71.

La consommation des ménages a évolué considérablement. Elle peut être déterminée à partir de la structure des dépenses des ménages. Dans la définition de cette structure, interviennent les consommations suivantes: alimentation, habillement, logement, équipement du logement, santé, transport, loisirs-culture et divers et des coefficients budgétaires sont déterminés pour chaque poste.

GRAPHIQUE 7: CONSOMMATION FINALE DES MENAGES ET EN TRANSPORTS
Volume base 100 1970



Les coefficients budgétaires (aux prix courants) montrent trois types des dépenses: dépenses en hausse, dépenses en baisse et dépenses presque stables (Cf.T.10).

T.10 EVOLUTION DE LA STRUCTURE DES DEPENSES DES MENAGES
(Coefficients budgétaires en % (*))

	1959	1970	1975	1980	1984
Alimentation	34,1	27,1	23,9	21,5	21,3
Habillement	8,6	8,6	7,8	6,7	6,2
Logement	11,9	14,5	14,9	16,7	17,9
Equipeement du Logement	10,1	10,0	10,6	9,7	8,6
Santé	7,2	9,8	11,8	12,4	13,5
Transport	8,9	11,6	11,7	13,5	13,6
Loisirs-Culture	5,4	6,2	6,8	6,6	6,4
Divers	13,8	12,2	12,5	12,9	12,5

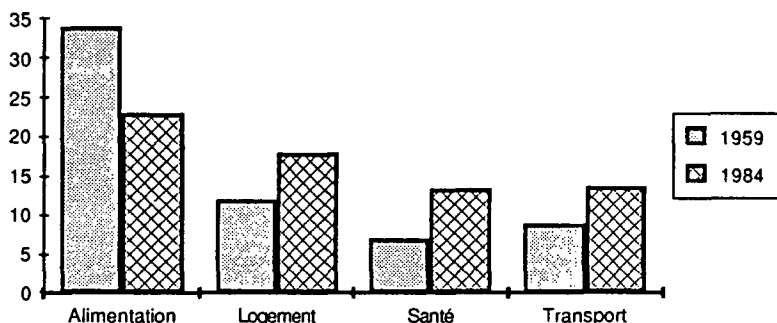
Source: INSEE, Comptes de la Nation. Base 71.

(*) Calculés sur les dépenses aux prix courants.

Les dépenses en transport appartiennent au groupe des dépenses qui sont en hausse avec les dépenses de santé et en logement. Parmi les dépenses en baisse se trouvent les dépenses en alimentation et en habillement. Parmi les dépenses qui sont stables, se trouvent les dépenses en équipement du logement, en loisirs-culture et les dépenses diverses.

Ces résultats montrent des changements considérables dans la norme de consommation des français sur la longue période. La part de leurs dépenses en alimentation et en habillement diminue au profit des autres consommations. Cette part de la consommation des ménages passe de 42,7 % en 1959 à 27,5 % en 1984. En revanche, les dépenses en logement, santé et transport ont aujourd'hui plus d'importance dans les budgets familiaux que ne l'avaient les postes alimentation et habillement en 1959.

GRAPHIQUE 8: STRUCTURE DE DEPENSES DES MENAGES POUR CERTAINS POSTES



Soulignons que les comportements des consommateurs sur courte période ne sont pas les mêmes que ceux observés sur longue période. Ils peuvent évoluer très rapidement. En effet, la contrainte budgétaire, rigide sur le moyen terme, devient plus souple sur le court terme; les ménages ajustent leur consommation en fonction de leur revenu, en jouant sur l'épargne, ou en décalant dans le temps certaines dépenses (par exemple l'achat des biens durables).

Ainsi la corrélation entre l'évolution de la consommation des ménages et l'évolution du revenu des ménages observée sur la moyenne période, montre quelques variations accidentelles sur le court terme. Cela se produit, par exemple, lors de crises énergétiques ou lors de l'application des politiques conjoncturelles. Les dépenses en biens durables font partie des dépenses sensibles à la conjoncture. Ainsi lors des phases de ralentissement de la croissance du pouvoir d'achat (1974, 1977, 1980, 1983-1984), ces dépenses s'infléchissent ou même diminuent.

Concernant les dépenses de transport, les achats de véhicules individuels varient fortement en cas de ralentissement à court terme du revenu. L'INSEE calcule que leur élasticité/revenu (croissance des achats dû à une croissance du revenu) à court terme est très forte: 0,7. Cela explique que ces achats soient particulièrement affectés par les conditions économiques qui se font jour à partir de 1973. Ainsi, on observe une nette

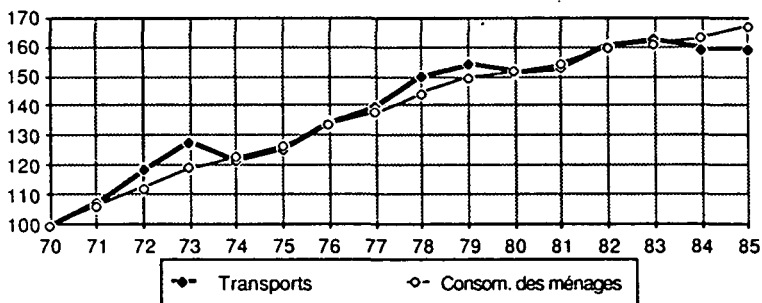
dépression des achats de voiture à chaque décélération de la croissance du revenu réel. C'est notamment le cas en 1975 et 1980, le phénomène étant amplifié par la hausse des prix des carburants.

Dans le cas des dépenses d'usage des véhicules, le facteur prix joue aussi un rôle important. Ainsi les hausses de prix du brut en 1973 se répercutent sur les prix du carburant tandis que les hausses de tarifs de transports collectifs sont moindres et se produisent plus tard. Cela introduit un facteur de choix entre deux modes de transport: l'usage de transports collectifs ou de la voiture particulière.

Entre 1959 et 1970, la consommation des ménages en transport se développe en liaison avec l'accroissement du parc automobile des ménages. La fonction transport dans la consommation des ménages augmente de l'indice 100 en 1959 à 179,7 en 1970, le poste qui contribue le plus à cette croissance étant la consommation en transport individuel.

En effet, l'indice de volume de la consommation en transports individuels passe de 100 en 1959 à 274 en 1970; en revanche, l'indice de la consommation en transports collectifs passe de 100 en 1959 à 134 en 1970. La consommation en transports individuels augmente donc plus vite pendant cette période.

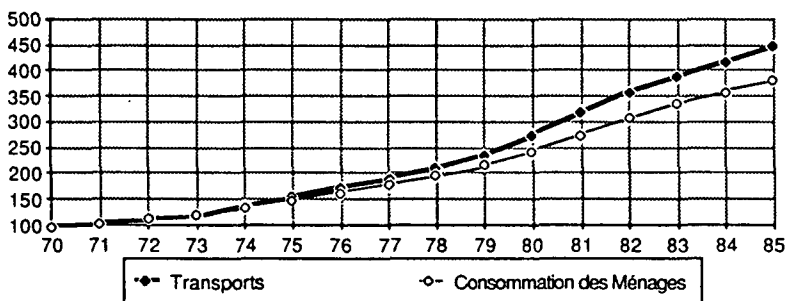
GRAPHIQUE 9: CONSOMMATION FINALE DES MENAGES ET EN TRANSPORTS
Volume base 100 1970



A l'intérieur du poste "Transports Individuels", on distingue: les achats de véhicules et les coûts d'utilisation. Les premiers augmentent beaucoup plus vite que les coûts d'utilisation passant de 100 en 1959 à 288 en 1970 tandis que les coûts d'utilisation passent de 100 en 1959 à 262 en 1970 (en indice de volume). C'est donc la consommation automobile le principal facteur de développement de la consommation des ménages en transport au cours des années 1960.

Et ce facteur n'est pas indépendant de l'évolution des prix relatifs. Il faut, en effet, souligner l'évolution beaucoup plus rapide des prix à la consommation en transports collectifs qui passent de 100 en 1959 à 176,4 en 1970, alors que les prix à la consommation en transport individuel passent de 100 en 1959 à 136 en 1970, marquent une évolution assez modérée. Par contre, dans la formation de ces derniers prix, ce sont les achats de véhicules qui évoluent le moins vite: ils passent de 100 en 1959 à 122 en 1970. Au total les prix de la consommation de la fonction transport des ménages passent de 100 en 1959 à 154 en 1970, les facteurs contribuant le plus à la formation de ces prix étant les transports collectifs.

GRAPHIQUE 10: PRIX CONSOMMATION FINALE ET TRANSPORTS
Base 100 en 1970



En revanche, les années 70 à 85 vont apparaître comme celles du développement des transports collectifs. Le tableau 11 montre que la consommation des ménages en transports individuels augmente de 100 en 1970 à 162 en 1985; la consommation en transports collectifs, elle, passe de 100 en 1970 à 156 en 1985; enfin, la consommation totale en transports passant de 100 en 1970 à 161 en 1985, c'est à dire augmente légèrement moins rapidement que la consommation finale des ménages qui augmente de 100 en 1970 à 167 en 1985.

On observe donc plusieurs phénomènes dans l'évolution de la consommation des ménages en transport dont le plus important est, sans aucun doute, le net ralentissement de celle-ci par rapport à son évolution pendant les années 1959-1970. Ce ralentissement est beaucoup plus accentué à partir de l'année 1978 l'indice passant de la valeur 150 cette année-là à 161 en 1985. Cette consommation suit l'évolution de la consommation finale des ménages.

Les composantes de la consommation des ménages en transport n'évoluent pas de la même façon, non seulement par rapport à l'évolution dans la période précédente,

mais aussi entre elles. En effet, elles ralentissent toutes deux mais c'est la consommation en transports individuels qui ralentit le plus; la consommation en transports collectifs passe, elle, de 100 en 1970 à 132 en 1984 gardant toujours une certaine allure de croissance. Par ailleurs, c'est la première qui est à la stagnation depuis 1978 même s'il y a une progression en 1982 et surtout en 1983.

Les poids de transports individuels dans la consommation en transports des ménages ne cesse de s'accroître malgré un ralentissement depuis 1973. Ainsi, la part dans la consommation des ménages en transports individuels est de 73,7 % en 1959, elle passe à 82,5 % en 1970 et à 84,8 % en 1984; la consommation des ménages en transport collectif passant de 26,9 % en 1959 à 15,1 % en 1984. La consommation des ménages en transport individuel détermine donc fortement la consommation totale en transports.

Les variations à long terme dans la répartition de la consommation entre transports individuels et transports collectifs semblent plus affectées par les variations de prix de ces consommations. On observe que l'indice des prix de la consommation en transports individuels passe de 100 en 1970 à 460,5 en 1985; alors que les prix de la consommation en transports collectifs passent de 100 en 1970 à 400,6 en 1985.

On constate que les prix de toutes les consommations en transport évoluent plus vite dans les années 1970 que dans les années 1960. A partir de 1975 ils évoluent plus vite que l'indice général des prix à la consommation.

Par ailleurs les dépenses d'utilisation (en volume) augmentent plus vite que les autres dépenses dans les transports collectifs. En effet ces dépenses passent de l'indice 100 en 1970 à l'indice 158,1 en 1985; les dépenses en pneus et réparations et en carburants et lubrifiants passent de l'indice 100 en 1970 à l'indice 150,6 et 201,6 respectivement en 1985.

L'effet de l'augmentation des prix de l'énergie se répercute clairement sur l'augmentation des prix de la consommation en transports individuels. Ainsi, l'indice des prix des dépenses d'utilisation passe de 100 en 1970 à 481,6 en 1985 tandis que celui des carburants et lubrifiants passe de 100 en 1970 à 544,3 en 1985.

Parmi les facteurs qui déterminent l'évolution des prix dans les transports collectifs, se trouvent les prix des autres transports terrestres (qui passent de l'indice 100 en 1970 à l'indice 485 en 1985), les prix du transport aérien et les prix du transport ferroviaire.

Au total la part dans la consommation des ménages en transports individuels passe de 5,85 % en 1959 à 7,8 % en 1970 et à 10,7 % en 1985; celle des transports en commun passe de 2 % en 1960 à 1,86 % en 1985 et, enfin, la fonction transport dans la consommation totale des ménages passe de 7,8 % en 1959 à 9,6 % en 1970 et à 12,6% en 1985.

En résumé, si les années 1960 sont fortement marqués par la dynamique de la consommation automobile, les années 1970 le sont de plus en plus par la dynamique de la consommation en transports collectifs, la force de la dynamique globale penchant cependant toujours du côté de la voiture particulière. Cela sera-t-il encore le cas dans l'avenir? Comment organiser une combinaison harmonieuse de l'automobile et des transports en commun? La question reste posée.

Quelques conclusions.

L'étude de la branche "Transport" et de la consommation en transports individuels réalisée dans ce chapitre confirme les résultats auxquels nous sommes parvenus dans le chapitre précédent, d'une part; et montre quelques unes des caractéristiques particulières de l'activité du transport, d'autre part.

En effet, la production effective de la branche "Transport" évolue comme le produit intérieur brut marchand, ce qui montre la liaison existante entre l'activité économique générale et les transports de marchandises (le compte propre n'est pas compris dans la production de la branche "Transport") et de personnes (auxquels nous avons rajouté les achats en voitures particulières des ménages). Cependant les fluctuations de la production du service transport sont plus amples que celles du produit intérieur brut marchand. Nous avons alors une première et très importante conclusion: lors de crises énergetiques le cycle de production du transport est décalé par rapport à celui de l'économie et entraîne des fluctuations beaucoup plus importantes.

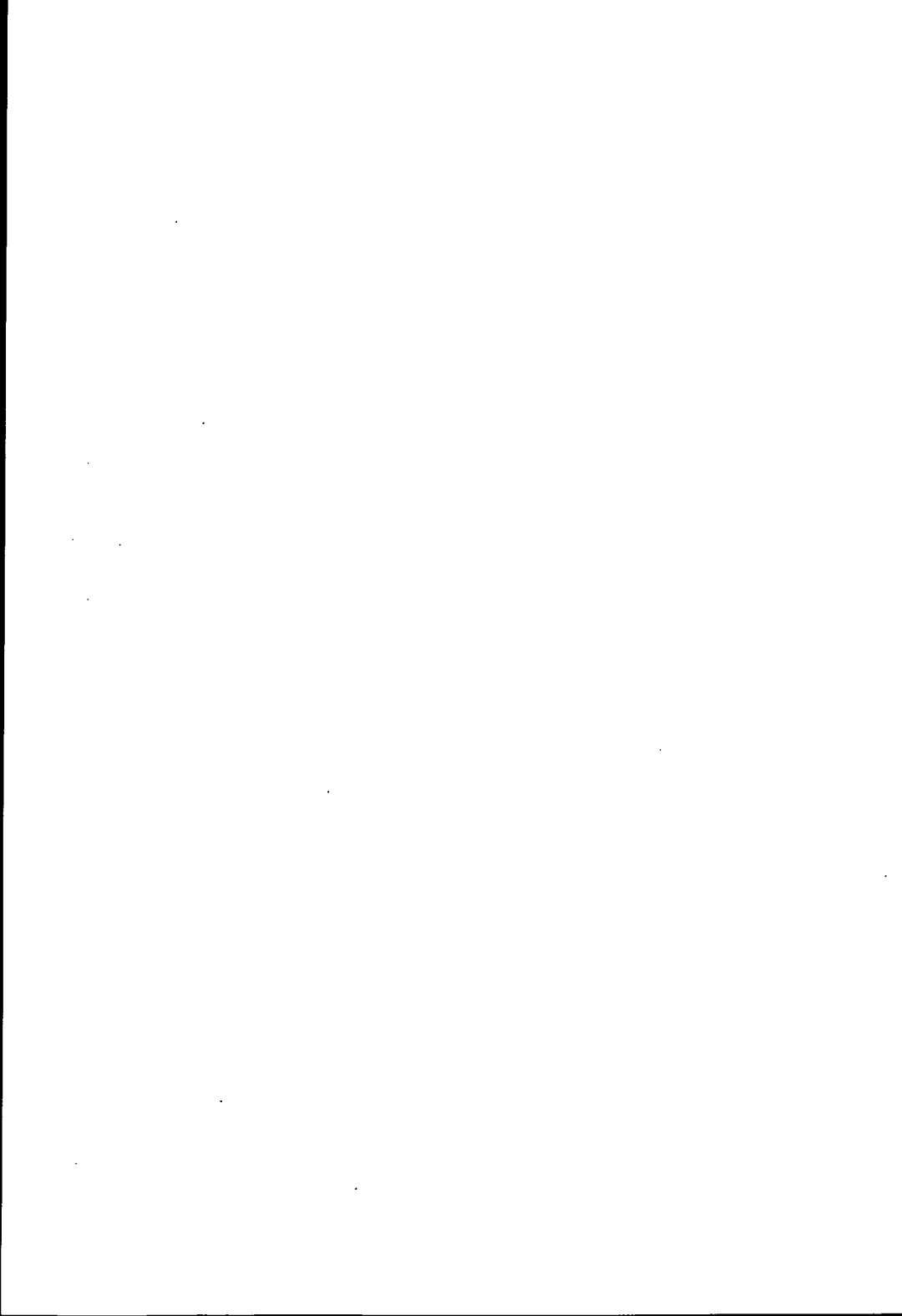
Ce même décalage temporel se produit aussi au niveau de la formation brute du capital fixe. On constate ainsi un accroissement de l'investissement au milieu d'une crise comme cela a été le cas lors des années 1974 et 1979. Par ailleurs, il faut souligner dans l'évolution de l'investissement de la branche la perte d'importance de la part du bâtiment et génie civil, ce qui correspond à un phénomène de l'ensemble de l'économie, et l'importance croissante de la part de cessions.

La plupart des branches, et en premier lieu les branches agricoles et industrielles, subissent les effets durables de la crise économique, raison pour laquelle elles perdent un nombre important de leur effectif. En revanche, la branche "Transport", qui de par sa nature est plutôt liée aux branches agricoles et industrielles, apparaît comme une branche dynamique et créatrice.

Le transport est le vecteur par excellence du commerce extérieur. Ainsi lorsque l'économie française s'intègre de plus en plus sur le marché international, les importations et les exportations de transport augmentent en conséquence. Mais cette évolution du transport affecte différemment les divers modes de transport. Ainsi, lorsque la France passe du marché colonial au marché de la CEE, les transports

ferroviaires et surtout les transports routiers, qui apparaissent comme étant très dynamiques, vont se développer en priorité. En revanche, les transports maritimes et les transports fluviaux ont un développement moindre. La nouvelle géographie du commerce extérieur détermine une nouvelle répartition de modes de transport.

La consommation des ménages en transport suit aussi l'allure générale de la consommation des ménages. Mais elle augmente plus vite que d'autres consommations contribuant de façon significative à changer la structure des budgets familiaux (modification de la norme de consommation). Dans la fonction transport de la consommation des ménages, le poids des transports individuels ne cesse de s'accroître malgré un ralentissement depuis 1973. Dans l'ensemble de dépenses en transports individuels, les dépenses d'utilisation augmentent plus vite que les autres.



CHAPITRE III:

LE TRANSPORT UNE BRANCHE MOINS HOMOGENE QU'IL NE PARAIT.

1) LE TRANSPORT EST UNE ACTIVITE TRES REGLEMENTEE

Du point de vue juridique, l'activité de transport présente quelques caractéristiques qui la différencient nettement des autres activités économiques. En effet, le transport est une **activité très réglementée**. Le cadre juridique qui organise son fonctionnement est constitué aussi bien par des dispositions de droit public que de droit privé. Ce cadre juridique a néanmoins évolué au cours des années jusqu'à l'actuelle Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI).

Ce cadre est différent selon les modes de transport. Dans le cas du transport **routier des marchandises**, les dispositions de droit public concernent la coordination des transports (définition de la profession du transporteur routier, système de licences de transport ou de location...), la réglementation tarifaire (tarification routière obligatoire en cours d'abandon), la réglementation fiscale et la réglementation sociale (temps de conduite, durée du travail). En revanche, la formation du contrat de transport, la description des obligations auxquelles souscrivent les deux parties, la définition de leurs responsabilités... sont réglementées par des dispositions de droit privé.

Dans le transport ferroviaire, le régime juridique est très différent. En effet, une seule grande entreprise, la S.N.C.F. domine le marché. Il s'agit d'une entreprise sous tutelle de l'Etat et pour laquelle la conception du service public domine. Jusqu'au 1er janvier 1983, la S.N.C.F. était une société anonyme d'économie mixte. Depuis, elle est devenue un établissement public. Comme les règles générales d'un établissement public à caractère économique et commercial n'étaient pas entièrement applicables à la S.N.C.F., la nouvelle loi des transports, la LOTI, promulguée le 30 décembre 1982, adopte quelques exceptions qui dérogent aux règles générales.

Ces dispositions permettent d'éviter que le statut des cheminots soit affecté par le changement de statut, et aussi de soumettre l'entreprise aux règles de la comptabilité publique qui généraient son action. Elles permettent l'existence d'un "groupe" S.N.C.F. L'entreprise garde ainsi son autonomie de gestion, ceci afin "d'exploiter, d'aménager et de développer selon les principes du service public, le réseau ferré national" (article 18 de la LOTI).

En matière de prestations offertes par la S.N.C.F., la situation est différente selon qu'il s'agit de transport de marchandises ou de transport de voyageurs. Dans le premier cas, l'entreprise détermine les conditions (notamment financières) de réalisation de ses prestations en fonction du marché. Dans le deuxième cas, elle doit se concerter avec l'Etat ou les collectivités locales et régionales sur les conditions d'une desserte.

Cette distinction est encore plus claire en matière de conditions tarifaires. En effet, la S.N.C.F. a la totale responsabilité dans la détermination des tarifs de marchandises. En revanche, dans le cas de tarifs voyageurs, elle doit "développer l'usage du train en participant à la satisfaction du droit au transport, dans les conditions assurant l'équilibre global de l'exploitation". Mais c'est l'Etat qui fixe les tarifs voyageurs. La SNCF se doit de transporter la demande prévisible.

Dans le cas du transport aérien, la réglementation est différente selon qu'il s'agisse du transport national ou international. Dans le cas du transport national, la LOTI renforce le rôle de l'Etat dans la définition du réseau intérieur, en tenant compte de sa complémentarité avec les autres modes. Ainsi, l'autorisation nécessaire pour exercer l'activité de transport aérien public demeure-t-elle délivrée par le Ministre des Transports, après avis du Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande, organisme qui distribue les droits d'exploitation des lignes en fonction des offres des compagnies aériennes. Il faut soumettre à homologation les programmes d'exploitation, les conditions de transport et les tarifs des entreprises, afin de permettre à l'Etat de créer les conditions d'une concurrence maîtrisée et de la satisfaction des besoins.

La loi définit les opérations de location et d'affrètement d'aéronefs et soumet les entreprises qui frètent des aéronefs à titre professionnel ou contre rémunération au régime des entreprises de transport. L'Etat, en tant que propriétaire de son espace aérien (selon la Convention de Chicago de 1946); autorise donc l'organisation des services et assure, par l'intermédiaire de la Direction Générale de l'Aviation Civile, le contrôle des modalités d'exploitation.

Sur le plan international, l'organisation du transport aérien incombe aux organisations internationales. L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) organisme qui regroupe les Etats dans le cadre de l'ONU, s'occupe de résoudre le problème de l'octroi des droits de trafic. L'IATA (International Air Transport Association), organisme qui regroupe les compagnies aériennes, s'occupe du problème de la fixation multilatérale des tarifs. Au niveau régional, il existe aussi des organismes homologues. En outre, les négociations sur le transport aérien international ont souvent un caractère bilatéral (ex. entre la France et les Etats Unis).

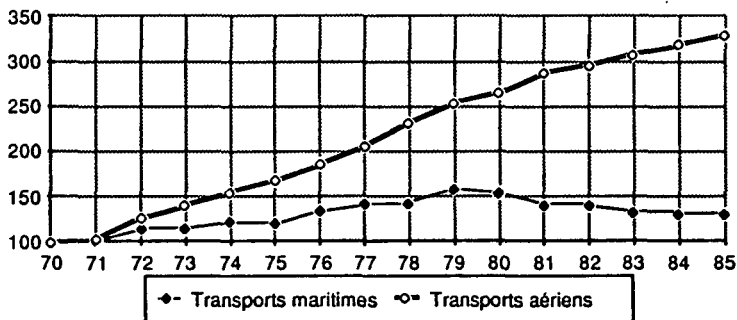
2) UNE EVOLUTION CONTRASTEE DE LA PRODUCTION SELON LE TYPE DE TRANSPORT

Il est intéressant d'étudier l'évolution de la production de la branche transports au niveau des activités détaillées. On peut ainsi mieux connaître les changements intervenus, sur longue période, dans la composition de la production de cette branche et avancer des pistes de réflexion sur l'avenir prochain. Cependant une telle entreprise est très délicate en raison du manque de séries statistiques longues et homogènes recouvrant l'ensemble de la période 1959-1985.

L'objectif poursuivi n'étant cependant pas d'établir des séries longues mais d'appréhender les tendances lourdes qui caractérisent la production des transports à un niveau plus fin, on fera appel à différentes sources dont l'avantage est de couvrir des domaines de la production de la branche transports qui sont assez proches.

Le tableau 1 montre pour la période 1970-1985 l'évolution de la production distribuée (en francs courants et en volume) ainsi que celle des prix correspondants pour les six sous-branches "Transport" (T31) distinguées par la comptabilité nationale : produits ferroviaires, transports routiers de marchandises et autres transports terrestres (transports de voyageurs), navigation intérieure, transports maritimes, transports aériens, services annexes de transports et auxiliaires de transport.

GRAPHIQUE 1: PRODUCTION DES TRANSPORTS MARITIMES ET AERIENS VOLUME (base 100 1970)



Pour les années antérieures à 1970, les chiffres n'étant pas disponibles dans la même nomenclature, il nous est apparu convenable de faire appel aux trois rubriques suivantes (disponibles sur la période 1959-1973) : transports terrestres, transports aériens et maritimes, et auxiliaires de transports. Ces rubriques sont en effet proches des principales rubriques disponibles sur la période 1970-1985.

Que constate-t-on? Les transports terrestres passent d'un indice de volume 100 en 1959 à l'indice 159 en 1970, les transports aériens passent du même indice en 1959 à 166 en 1970, enfin les auxiliaires de transports passent de l'indice 100 en 1959 à l'indice 210 en 1970. Dans tous les cas, on observe une croissance importante malgré un léger ralentissement au cours des années 1967-1968 pour les deux premières rubriques.

Le tableau I permet de séparer les sous-branches selon les taux :

- à forte croissance,
- à croissance modérée,
- en décroissance.

T.1 EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE

Production Distribuée en millions de francs courants

Produits	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
T. Fer.	10884	11292	11978	13461	15334	16567	18854	19775	22606	25548	29103	31800	35749	38983	41683	44405
T. R.M.	10101	11345	12539	15386	18190	18042	21168	23549	27217	33044	38231	42065	47234	51042	53844	57711
A.T. T.	6903	7842	9353	11248	13319	15066	17802	19790	22917	26793	30675	34097	37749	41219	44320	46729
V.N.	485	495	524	528	643	581	623	654	725	824	1003	1067	1145	1175	1172	1155
T. M.	5379	5630	5497	6776	8512	8895	10235	10737	11838	13852	16150	17484	18741	19001	19748	19425
T. A.	3741	4078	4828	5288	6827	7965	9720	11558	13447	16049	19491	23951	28042	32105	36004	40227
S.73 S.74	16062	18695	21643	24532	29262	31406	38021	42109	48265	57115	64657	72184	80611	88423	95853	102091

Evolution en volume (base 100 en 1970)																
T. Fer.	100	97	100	106	112	104	108	107	108	111	110	107	106	105	108	107
T. R.M.	100	107	114	132	133	121	53	125	128	133	131	124	123	122	121	124
A.T. T.	100	106	119	132	134	132	139	143	150	154	152	148	146	146	147	148
V.N.	100	97	99	97	97	84	86	84	87	89	92	84	77	72	68	64
T. M.	100	101	114	115	122	120	135	142	144	159	155	142	141	133	131	131
T. A.	100	103	127	141	155	169	187	207	232	254	265	287	296	309	319	329
S.73 S.74	100	110	122	127	133	126	136	140	146	155	153	150	148	148	150	152

Source: Comptes des Transports de la Nation (base 71)

T. Fer.=Trans. Ferroviaires

T. R.M.=Transports routiers de marchandises

A.T. T.=Autres Trans. Terrestres

V.N.=Navigation Intérieure

T. M.=Trans. Maritimes

T. A.=Trans. Aériens

S.73 S.74=Services annexes et auxiliaires de transports

T.2 EVOLUTION DES PRIX DES DIFFERENTS PRODUITS TRANSPORTS ENTRE 1970 ET 1985

Evolution des Prix (base 100 en 1970)

Produits	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
T. Fer.	100	106	109	116	126	147	160	170	192	213	243	273	311	341	357	380
T.R.M.	100	104	108	115	135	148	170	187	210	247	289	337	382	416	450	460
A.T.T.	100	107	113	123	144	166	185	200	221	252	292	335	374	408	435	458
V.N.	100	105	108	112	137	143	150	160	173	191	226	264	307	339	357	371
T.M.	100	103	88	108	130	138	141	141	153	162	194	230	248	266	280	277
T.A.	100	105	101	99	118	126	139	149	155	169	196	223	253	278	302	326
S.73 S.74	100	105	110	119	137	155	174	188	206	233	262	300	339	372	397	419

Source: Comptes des Transports de la Nation (base 71)

T.Fer.=Trans. Ferroviaires

T.R.M.=Transports routiers de marchandises

A.T.T.=Autres Trans. Terrestres

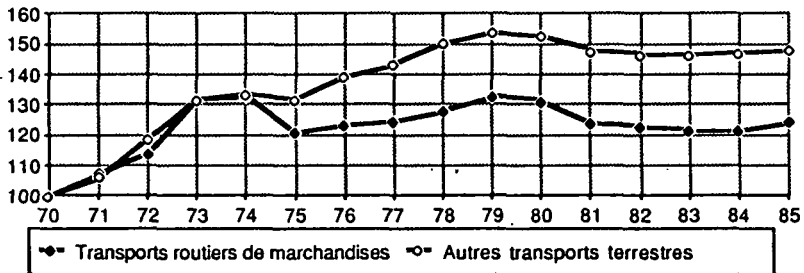
V.N.=Navigation Intérieure

T.M.=Trans. Maritimes

T.A.=Trans. Aériens

S.73 S.74=Services annexes et auxiliaires de transports

GRAPHIQUE 2: PRODUCTION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET DES AUTRES TRANSPORTS TERRESTRES (volume base 100 1970)

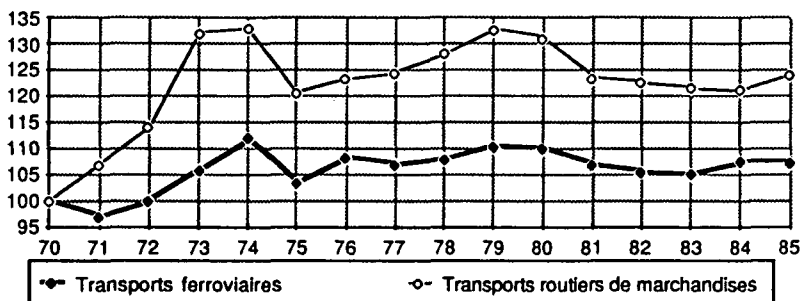


Parmi les sous-branches en croissance forte depuis 1970, on observe dans l'ordre :

- les transports aériens (indice 329 en 1985)
- les services annexes et auxiliaires de transports (indice 152 en 1985)
- et les autres transports terrestres (indice 148 en 1985)

Les transports routiers de marchandises et les transports ferroviaires se situent parmi les sous-branches à croissance modeste. Les premiers voient leur indice passer à 124 en 1985, les seconds à 107 en 1985. Enfin, la navigation intérieure est en perte de vitesse (indice 64 en 1985).

GRAPHIQUE 3: PRODUCTION DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET ROUTIER DE MARCHANDISES (volume base 100 1970)



Ces évolutions globales ne doivent pas faire oublier quelques caractéristiques particulières. C'est ainsi qu'à l'exception des transports aériens, toutes les sous-branches ont une évolution en forme de cloche dont le sommet se trouve entre les années 1978 et 1980, voient leur croissance réduite à partir de cette dernière année, et sont en baisse ou en stagnation lors des deux crises énergétiques. Seuls les transports aériens se trouvent toujours en croissance et même en période de crise. C'est pourquoi ils apparaissent comme une activité d'avenir à moyen terme.

3) DIFFERENCE AUSSI DANS LES EFFECTIFS EMPLOYES

Les recensements de population donnent une répartition de l'effectif employé dans les transports par grand secteur d'activité. Le tableau ci-contre montre les résultats pour les cinq recensements de population qui ont eu lieu entre 1954 et 1982. Ici on peut lire l'évolution de l'effectif employé dans le transport ferroviaire, le transport routier et urbain (qui comprend les transports routiers de marchandises, le déménagement, la location de véhicules industriels), les transports urbains de voyageurs, les transports routiers de voyageurs, les taxis et les transports par conduite, la navigation intérieure, le transport maritime, le transport aérien, les activités annexes de transport et les auxiliaires de transport et agences de voyages.

On observe d'une part des secteurs dont l'effectif est en baisse et, d'autre part, des secteurs dont l'effectif est en hausse.

Parmi les premiers secteurs, se trouvent le transport ferroviaire dont l'effectif en 1982 ne représente que 66% de l'effectif qu'il avait en 1954 (263 900 contre 396 300), la navigation intérieure dont l'effectif ne représente en 1982 que 24% de l'effectif recensé en 1954, et le transport maritime dont l'effectif ne représente en 1982 que 53% de l'effectif de 1954.

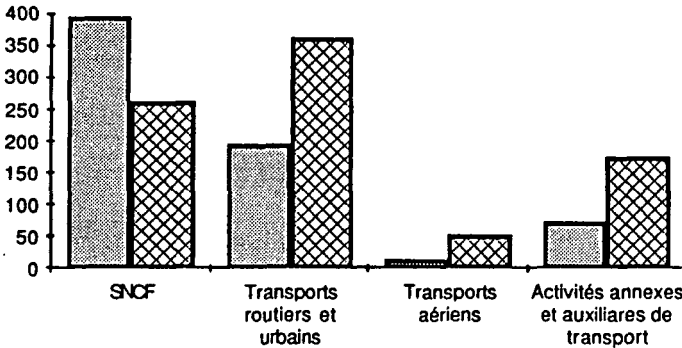
T.3 L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS DE 1954 A 1982
(en milliers)

	1954	1962	1968	1975	1982
SNCF	396	368	345	299	263
TRANSPORTS ROUTIERS ET URBAINS	195	214	277	322	362
dont:					
Routiers de Marchandises	91	99	143	172	182
Urbain de Voyageurs	26	19	19	19	33
RATP	34	37	39	37	38
Routiers de Voyageurs	19	21	25	30	41
NAVIGATION INTERIEURE	17	18	15	11	7
TRANSPORTS MARITIMES	47	46	40	31	25
TRANSPORTS AERIENS	13	22	27	39	53
ACTIVITES ANNEXES DE TRANSPORTS	25	27	37	47	51
dont:					
Ports Maritimes	8	7	12	15	13
Aéroports	1	5	10	11	9
AUXILIAIRES DE TRANSPORT ET AGENCES DE VOYAGES	49	76	89	110	123

Source: INSEE, Recensements de Population

Parmi les secteurs qui voient leurs effectifs augmenter, se trouvent les transports routiers et les transports aériens, les activités annexes et les auxiliaires. En ce qui concerne les premiers, leur effectif total est multiplié par 1,85 entre 1954 et 1982; l'effectif des transports aériens, lui, est multiplié par 4; les effectifs des activités annexes, comme ceux des auxiliaires et des agences de voyages, se sont aussi accrus. Ils sont respectivement multipliés par 2 et 2,5 pendant la même période.

GRAPHIQUE 4: REPARTITION DE L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS LES ANNEES 1954 ET 1982 (en milliers)



La part de l'effectif des transports occupée par les grandes entreprises nationales (SNCF, AIR FRANCE, et AIR INTER) est en diminution constante; cette part passe de 45% en 1968 à 36% en 1982.

T.4 TAUX DE SALAIRES PAR SOUS-SECTEUR DE TRANSPORT en %

Sous-Secteur	1975	1982
Transports Ferroviaires	99,9	99,9
▪ Routiers	83,1	83,8
▪ Fluviaux	46,2	47,9
▪ Maritimes	96,9	98,6
▪ Aériens	99,5	99,4

Source: O.E.S.T.

La proportion de salariés est variable selon le type de transport comme le montrent les chiffres des recensements de la population de 1975 et 1982. Ainsi le taux de salarisation est de presque 100% dans les transports ferroviaires et aériens; en revanche, il est moins important dans les transports routiers de marchandises.

La proportion de non-salariés est donc très faible dans les transports maritimes, aériens et ferroviaires et dans les services annexes et auxiliaires.

4) L'EVOLUTION DES PRIX DES ACTIVITES

Malgré les imprécisions dans leur mesure, les prix des activités de transport évoluent différemment selon les modes. Les prix des transports routiers de marchandises passent de l'indice 100 en 1970 à l'indice 460 en 1985, soit la plus forte augmentation de tous les produits transports. Ils sont suivis par les autres transports terrestres qui passent de l'indice 100 en 1970 à l'indice 457 en 1985.

Les prix du transport ferroviaire évoluent moins vite que les prix des transports routiers de marchandises. Les prix qui augmentent le moins vite sont les prix du transport maritime (indice 276 en 1985) et du transport aérien (indice 326 en 1985). Enfin, les prix des services annexes et auxiliaires augmentent fortement (sous réserve que la mesure des prix ait un sens dans cette sous- branche).

Quel que soit l'activité considérée, les prix sont très sensibles aux crises énergétiques, comme le montre le tableau II pour les années 1974-1976 et 1980-1982. Les plus sensibles sont les prix des transports routiers et des autres transports terrestres qui sont de gros consommateurs de produits énergétiques (cf. paragraphe 7 sur la consommation d'énergie).

5) LES EVOLUTIONS DE PRIX RELATIFS NE SONT PAS SANS EFFET SUR LA CONSOMMATION

C'est ainsi que les transports aériens dont les prix ont augmenté le moins parmi les modes de transport collectif de voyageurs, sont ceux dont la part dans la consommation des ménages s'est accrue le plus rapidement.

En effet, les dépenses en transport ferroviaire passent de l'indice 100 en 1970 à l'indice 144 en 1984; celles des transports collectifs urbains passent à l'indice 159 en 1984. Les autres transports terrestres passent à l'indice 132 en 1984. Les dépenses en transports aériens sont celles qui augmentent le plus vite, passant à l'indice 230 en 1984. On assiste à un développement rapide de ce mode de transport (déjà commencée vers la fin des années 60).

6) LES DIFFERENCES ENTRE MODES DE TRANSPORT EN MATIERE DE CONSOMMATION D'ENERGIE

Le tableau ci-contre montre l'évolution de la consommation finale énergétique des principaux secteurs de l'économie française.

T.5 CONSOMMATION FINALE D'ENERGIE
(en millions de TEP)

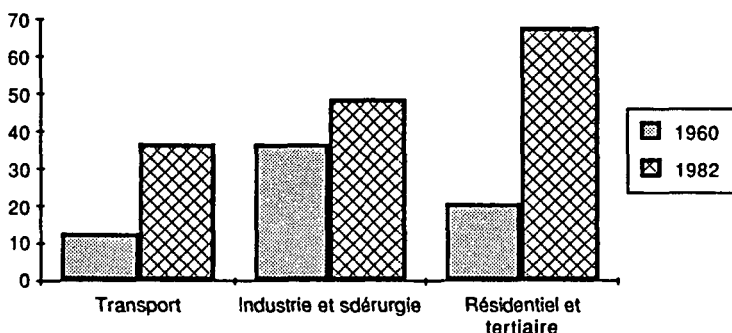
	1960	1973	1979	1985
Industrie et Sidérurgie	36,6	58,5	59,3	48,9
Agriculture	1,1	3,1	3,3	3,3
Résidentiel et Tertiaire	20,6	58,5	65,8	67,7
Transport	13,1	32,4	37,1	37,2
Consommation Finale	71,4	152,5	165,5	157,1

Source: Observatoire de l'Énergie

La consommation énergétique totale de l'économie augmente rapidement entre 1960 et 1973, passant de 71 millions de tep (tonne équivalent pétrole) en 1960 à 154 millions de tep en 1974. En revanche, elle stagne à partir de 1974 à 154 millions de tep, puis décroît ensuite.

L'évolution de la consommation finale énergétique est différente selon les secteurs. En effet, la plus forte croissance est observée dans le secteur résidentiel et tertiaire dont la part dans la consommation finale passe de 28% en 1960 à 41% en 1982. La part du secteur des transports augmente aussi, passant de 18% en 1960 à 23% en 1982. En revanche, la part de la consommation énergétique de l'industrie et de la sidérurgie est en nette régression, passant de 51% en 1960 à 34% en 1982.

GRAPHIQUE 5: CONSOMMATION D'ENERGIE PAR SECTEUR POUR LES ANNEES 1960 ET 1982 (en millions de tep)



Dans la consommation énergétique, une part très importante est représentée par les produits pétroliers. Mais l'évolution de cette consommation est différente selon les secteurs. En effet, la part de la consommation de produits pétroliers baisse de 34% en 1965 à 21% en 1982 pour l'ensemble de l'industrie, la sidérurgie et l'agriculture. Elle baisse aussi pour le secteur résidentiel et le tertiaire, passant de 37% en 1965 à 31% en 1982. En revanche, elle est à la hausse dans le transport, passant de 39% en 1965 à 47% en 1982. En 1984, 50% des produits pétroliers sont consommés par le secteur des transports.

Dans les transports, les produits pétroliers représentent plus de 95% de la consommation totale d'énergie du secteur depuis les années 70.

Le tableau ci-contre montre que la consommation énergétique du secteur transport passe de 17,7 millions de tep en 1966 à 37,2 millions de tep en 1985.

T.6 CONSOMMATION D'ENERGIE PAR LE SECTEUR DE TRANSPORT

(en millions de TEP) (*)

	1966	1973	1985
Tranports Routiers	10,7 (61,1)	22,3	29,2 (78,5)
Transports Ferroviaires	3,3 (18,8)	2,2	2,2 (5,9)
Transports Aériens	0,9 (5,1)	2	2,8 (7,5)
Transports Maritimes et Fluviaux	2,6 (14,8)	5,9	3,0 (8,1)
Total	17,5 (100)	32,4	37,2 (100)

Source: Observatoire de l'Energie et CPDP.

(*) Entre parenthèses la part en %

En 1984, la consommation énergétique se répartit ainsi :

	1985
- Transport routier	78,4%
- Transport ferroviaire	5,9%
- Transport aérien	7,5%
- Transport maritime et fluvial	8,1%

Les transports routiers apparaissent donc comme les principaux consommateurs d'énergie. Dans les transports routiers sont inclus le transport routier de marchandises (public et privé), le transport routier et urbain de voyageurs (y compris la RATP) et les voitures particulières.

T.7 CONSOMMATION DES VOITURES PARTICULIERES ET DES VEHICULES

UTILITAIRES (en millions de TEP)

	1965	1973	1979	1985
Voiture Particulière:				
essence et super	5,7	12,5	14,6	14,8
gazole	0,1	0,4	1,4	3,1
Total	5,8	12,9	16,0	18,0
Véhicules Utilitaires:				
essence	1,9	2,8	3,2	3,2
gazole	2,5	5,2	6,7	6,7
autobus et autocars (**)	0,0	0,4	0,6	0,6
Total	4,4	8,4	10,5	10,5

Source: Observatoire de l'Energie

(**) Sans la RATP

La consommation de produits pétroliers des voitures particulières augmente beaucoup plus vite que celle des véhicules utilitaires passant de 56% en 1962 à 64% en 1984. Pour les voitures particulières, on constate que la consommation de gazole augmente beaucoup plus que celle d'essence et de super entre 1965 et 1984 et équivaut à un

tiers de la consommation totale. La consommation de gazole des véhicules utilitaires augmente aussi.

Le poids de la consommation énergétique des transports dans la facture énergétique de la France est donc très important. Par ailleurs, il a tendance à s'accroître du fait de son renchérissement, suite aux crises énergétiques. Ainsi, la facture pétrolière due aux transports qui était de 5,3 milliards de F en 1973, est de 73,7 milliards de F en 1984. Dans le premier cas, elle représentait 31,9% de la facture énergétique totale du pays; dans le deuxième, elle en représentait 39,4%, soit une nette augmentation (rappelons que cette facture était de 32% en 1979 et de 37,7% en 1982).

La contribution des différents modes de transport à cette facture pétrolière est, comme il fallait s'y attendre, très différente selon les modes. Une estimation pour l'année 1982 permet de constater que sur une facture pétrolière de 67,6 milliards de F, 53,6 milliards reviennent aux transports routiers, 2,1 milliards aux transports ferroviaires, et 11 milliards aux autres transports (aérien, maritime et fluvial). Le poids des transports routiers (79,2% de la facture pétrolière du secteur de transport) est donc déterminant, contrairement à celui du fer (3,1%).

Ainsi, l'activité de transport est fortement liée à l'équilibre extérieur de l'économie, dans un pays comme la France qui ne dispose pas de ressources pétrolières propres.

QUELQUES CONCLUSIONS

Le transport est une activité très réglementée, mais celle-ci est très différente selon les modes. Cette réglementation a pour but d'organiser le marché de transports pour un mode et entre les modes, le cas le plus typique étant l'organisation du marché des transports terrestres (organisation du transport routier, organisation du transport ferroviaire, organisation de la concurrence entre ces deux modes...). La réglementation du transport aérien et du transport maritime est plus particulière dans la mesure où elle dépend de l'environnement juridique et économique international.

Le marché du transport est donc un marché hétérogène qui assemble des composantes très diverses. Des modes sont à croissance rapide et montrent une dynamique forte : c'est le cas de la route jusqu'à la fin des années 1970. C'est aussi le cas du transport aérien (sur toute la période), le maritime et la navigation fluviale sont en régression. Enfin, le fer se trouve dans une situation intermédiaire depuis quelques années.

Cette situation contrastée au niveau de la production l'est aussi au niveau de l'emploi. En effet, les modes en perte de vitesse sont ceux qui perdent relativement le plus d'emplois. Les modes dynamiques sont ceux qui créent des emplois. Enfin, le fer perd aussi des emplois, mais cela s'accompagne d'une amélioration technologique importante de son outil de production. Sur une longue période, le trait marquant est le renversement de rôles entre le fer et la route, ce que perd l'un semble profiter à l'autre.

Les variations observées dans la production et l'emploi ne sont pas sans effet sur les évolutions des prix qui sont aussi contrastées.

Enfin, soulignons la disparité des consommations intermédiaires des divers modes, en particulier, dans les cas des consommations énergétiques (pour l'essentiel des consommations pétrolières).



DEUXIEME PARTIE
LES TRANSPORTS TERRESTRES

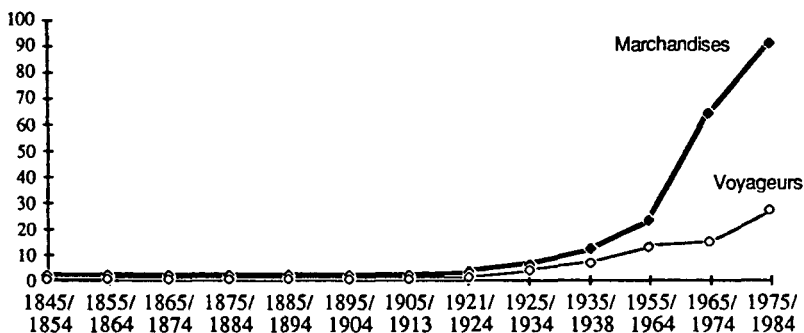


CHAPITRE IV:

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Rappel historique:

Graphique 1. Trafics routiers de marchandises (Tk) et de voyageurs non urbains (Vk) moyennes décennales excepté les années de guerre (base 100 = 1925/1934)



Le graphique ci-contre montre l'évolution des trafics routiers de marchandises et de voyageurs entre 1845 et 1984. Il s'agit de moyennes décennales qui correspondent aux séries publiées par J.C.Toutain (1). Ces séries ont été complétées à partir des données actuelles pour les années 1960 à 1984.

(1) J.C. Toutain: *Les transports en France de 1830 à 1965*. PUF, 1967.

1) LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES.

Dans un souci d'exhaustivité et afin d'éviter des répétitions inutiles, l'étude des transports routiers de marchandises sera accompagnée de l'étude des auxiliaires de transport routier de marchandises.

Les entreprises de transport routier de marchandises.

Les entreprises de transport routier sont connues à partir de diverses enquêtes et notamment les enquêtes de structure et l'enquête annuelle d'entreprise (E.A.E.). Historiquement les enquêtes de structure précèdent les enquêtes E.A.E. Ainsi peut-on connaître l'état des entreprises de transports routiers pendant les années 1960, à partir des enquêtes de structure des années 1965, 1967 et 1969. Mais ces enquêtes ne sont pas comparables aux enquêtes E.A.E. Il n'est donc pas possible d'établir une série homogène retraçant l'évolution des entreprises depuis le début des années 1960. On se limitera donc aux données recensées par les seules enquêtes E.A.E. et seulement depuis l'année 1973.

On souligne que la Comptabilité Nationale des entreprises de transport routier (et de transport en général) est faite à partir des entreprises dont l'activité principale est le transport. Cela veut dire que les transports réalisés pour compte propre ne sont pas pris en compte dans ce genre d'étude, ni les transports professionnels faits par des entreprises n'appartenant pas au secteur des transports routiers, ce qui ne permet pas d'avoir une vraie mesure des agents contribuant à la production du transport dans l'économie.

Le nombre total d'entreprises du secteur passe de 23 722 à 29 580 de 1974 à 1984. Ces entreprises emploient un effectif de 179 996 au début de la période et 221 001 en 1984. Au total sur dix ans, non seulement le nombre d'entreprises a augmenté mais aussi l'effectif employé augmente de plus de 41 000 personnes. Les recettes de l'activité transport représentent pour chacune des deux années 94 % des recettes totales des entreprises, autrement dit, l'activité transport reste stable dans l'activité de ces entreprises (1).

(1) *Les informations sur les entreprises de transport routier de marchandises pour les années 1974 et 1983 qui seront exploitées par la suite sont tirées des enquêtes réalisées ces années par le Département des Statistiques de Transport, Ministère des Transports.*

L'enquête E.A.E. distingue quatre types d'entreprises selon la nature des activités principales exercées :

- 1) les transports routiers de marchandises en zone longue,
- 2) les transports routiers de marchandises en zone courte,
- 3) le déménagement,
- 4) la location de véhicules industriels.

La distribution des entreprises n'est pas la même selon les types d'entreprises concernés. L'étude faite ici portera principalement sur les entreprises de transports routier en zone longue et en zone courte et dans une moindre mesure sur la location de véhicules industriels. Il faut toutefois signaler qu'il existe une marge d'incertitude dans la classification des entreprises selon l'une ou l'autre de ces activités (cf. tableau 1 pour quelques années significatives).

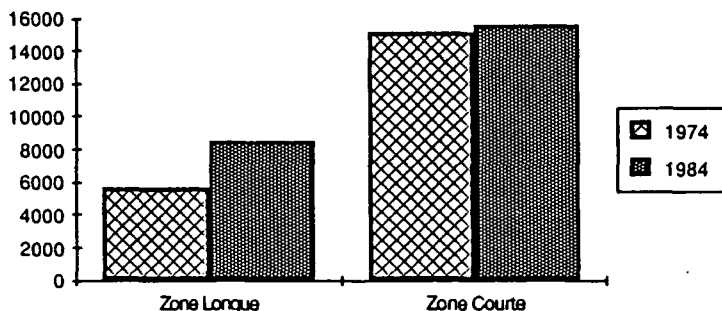
T.1 ENTREPRISES DE TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES (TRM)

A. NOMBRE D'ENTREPRISES				
	1974	1977	1979	1984
TRM Zone Longue	5645	7421	7654	8921
TRM Zone Courte	15220	15883	14711	16684
Déménagement	1027	963	1095	1287
Location	1830	2349	2645	2688
Ensemble	23722	26566	26105	29580
B. EFFECTIF TOTAL SALARIES ET NON SALARIES				
	1974	1977	1979	1984
TRM Zone Longue	68055	76361	86585	90776
TRM Zone Courte	79806	86608	87838	96104
Déménagement	9292	10793	12316	11559
Location	22845	23351	24676	22562
Ensemble	179998	197113	211415	221001

Source: Enquête Annuelle d'Entreprise.

Les entreprises du groupe 1) représentent en 1974, 26,6 % et celle du deuxième groupe, 64,1 % du total des entreprises. Ces chiffres sont passés à 30 % et 56,5 % respectivement en 1984 (cf. graphique 1). Par ailleurs les entreprises de zone longue occupaient 37,9 % des effectifs employés et celle de zone courte 44,3 % en 1974. Ces chiffres sont passés à 41 % et 43,4 % respectivement en 1984 (cf. graphique 2). Enfin les recettes nettes des activités de transport étaient de 43,7 % et de 39,2 % respectivement pour les zones longues et pour les zones courtes en 1974 ; elles sont passées à 47,3 % et 38 % respectivement en 1984.

**GRAPHIQUE 2: TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES:
REPARTITION DES ENTREPRISES: 1974 ET 1984**



En résumé, selon l'enquête E.A.E., le nombre d'entreprises de zone longue s'est accru beaucoup plus vite que celui des entreprises de zone courte entre 1974 et 1984. Mais s'il s'est produit une modification de la répartition des entreprises en faveur de la zone longue, il n'en est pas de même de l'effectif moyen par entreprise qui passe pour les entreprises de zone longue de 12 à 10,1 entre 1974 et 1984 alors que les données correspondantes pour la zone courte sont respectivement 5,2 en 1974 et 5,8 en 1984.

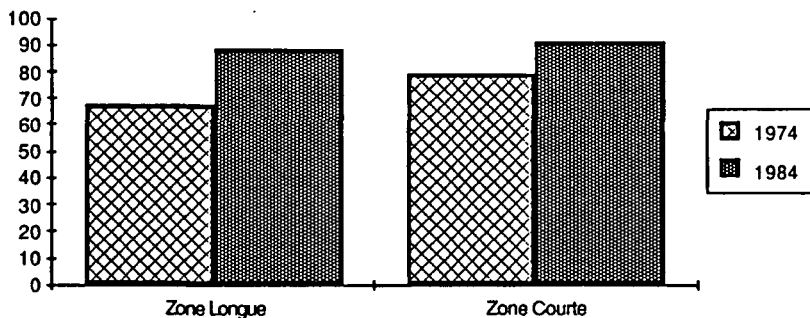
La part des recettes des activités transports (les frais de sous-traitance ne sont pas compris dans ces recettes) sur les recettes totales des entreprises de zone longue est en augmentation tandis que celle des entreprises de zone courte est en légère diminution. Cela veut dire qu'il y a une légère augmentation des activités autres que les transports dans beaucoup d'entreprises.

Au niveau des transports routiers de marchandises le nombre d'entreprises de moins de dix salariés est presque stable entre 1974 et 1984. L'effectif de ces entreprises passe de 31 % en 1974 à 31,9 % en 1984. Il en est de même pour les entreprises de plus de 100 salariés (0,6 % du total avec 23 % de l'effectif en 1984). En revanche, le nombre d'entreprises de 20 à 99 salariés est en légère augmentation (6,4% des entreprises avec 32,3 % de l'effectif en 1984).

Le comportement économique des entreprises n'est pas le même selon qu'il s'agisse des entreprises de zone longue ou de zone courte. Les petites entreprises ainsi que l'effectif employé sont en légère augmentation dans la zone longue l'année 1984 par rapport à l'année 1974. Il en est de même pour les autres entreprises et notamment pour les entreprises de 10 à 49 salariés.

La situation des petites entreprises de zone courte est différente de celle des entreprises de zone longue. En effet, la part de ces entreprises dans le nombre total

**GRAPHIQUE 3: TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES:
REPARTITION DES EFFECTIFS 1974 ET 1984 (en milliers)**



d'entreprises ainsi que dans l'effectif de zone courte est en diminution. Leur part dans l'effectif passe de 42,7 % à 40 % de 1974 à 1984. Les grandes entreprises voient aussi leur part dans l'effectif tomber de 25 % à 19,4 %. Seules les entreprises moyennes voient augmenter leur part dans l'effectif employé.

De même la part des recettes des entreprises de moins de 10 salariés ou de plus de 100 salariés est en légère diminution dans la zone courte tandis que celle des entreprises de 10 à 49 salariés est en augmentation. En zone courte les petites entreprises voient leur part dans les recettes totales chuter de 47 % à 39 % et leur part dans l'investissement baisser de 54 % à 45 % . Seules encore les entreprises moyennes voient augmenter leur part dans les recettes et dans l'investissement.

Dans la zone longue la part des recettes des petites entreprises est en augmentation mais celle des grandes entreprises est stable. En revanche la part de l'investissement des grandes entreprises s'accroît contrairement à celle des petites entreprises qui, elle, reste stable.

En résumé, entre les années 1974 et 1983, les entreprises de taille moyenne sont celles qui créent le plus d'emplois et bénéficient d'un accroissement de leurs recettes. Les grandes entreprises sont dans une situation quelque peu stationnaire et les petites entreprises perdent du terrain, probablement en raison de la perte d'importance relative des artisans.

Les ratios financiers des entreprises de transport routier.

La part dans la Valeur Ajoutée Brute aux Coûts des Facteurs (VABCF) pour les entreprises de moins de vingt salariés passe de 30 % en 1974 à 28 % en 1984. Celle des entreprises de plus de 100 salariés se maintient autour de 30 %. En revanche celle des autres entreprises augmente légèrement.

T.2 TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES;
EVOLUTION DE QUELQUES RATIOS

	1974	1981	1984
Taux de Valeur Ajoutée VABCF/CA	52,5	48,7	48,7
Taux de marge EBE/VABCF	30,4	26,1	24,3
Taux de Résultat PBCAI/VABCF	24,2	20,1	19,6
Taux d'Investissement INVEST/VABCF	25,4	18,9	20,3
Frais Financiers/EBE	21,1	23,8	21,1

Source: Enquête Annuelle d'Entreprise.

Cela fait baisser le ratio Excédent Brut d'Exploitation (EBE) sur VABCF pour les entreprises de moins de dix salariés de 40 % à 32 % ; pour les entreprises de plus de 100 salariés ce ratio est aussi en baisse. Enfin, le ratio Profit Brut Courant/VABCF est à la baisse pour toutes les entreprises mais la baisse est plus forte pour les entreprises de moins de 20 salariés.

Les variations signalées de la part de la VABCF et des ratios financiers ne sont pas sans répercussions sur les taux d'investissement des entreprises par rapport à la VABCF. Ainsi, pour les entreprises de moins de 10 salariés, ce taux passe de 30 % à 19 % ; pour les entreprises de 10 à 19 salariés ce taux passe de 26 % à 18,2 %. Pour les entreprises de 100 à 199 salariés, ce taux est aussi à la baisse. La situation est la même pour les entreprises moyennes.

En résumé on observe une perte de dynamisme des entreprises, qui se traduit par des difficultés financières en particulier pour les petites entreprises et une chute de l'investissement quelque soit la taille de l'entreprise. Les résultats précédents, valables pour l'ensemble du transport routier, sont quelque peu différents selon qu'il s'agit de l'évolution des ratios financiers au niveau de la zone longue ou de la zone courte.

En zone longue, les entreprises de transport de marchandises de moins de 20 salariés maintiennent leur part dans la valeur ajoutée au coût des facteurs. Les entreprises de plus de 100 salariés augmentent leur part de 28 % en 1974 à 31 % en 1984. En revanche, les entreprises de 20 à 49 salariés voient leur part se réduire; quant aux entreprises de 50 à 99 salariés, elles maintiennent leur part à 14 % de la valeur ajoutée totale de la zone longue. Ainsi en zone longue les grandes entreprises sont beaucoup plus dynamiques que les entreprises moyennes.

Mais on assiste à une nette dégradation de la santé financière des entreprises de transport routier de marchandises en zone longue quelle que soit leur taille. En effet le ratio EBE/VABCF évolue à la baisse pour toutes les entreprises, le ratio moyen passant de 31,5 % en 1974 à 24,5 % en 1984. Le ratio Profit Brut Courant/VABCF est aussi à la baisse pour toutes les entreprises, et le ratio moyen passe de 24,4 % en 1974 à 18,9 % en 1984. Enfin, le ratio investissement/VABCF est aussi à la baisse pour toutes les entreprises, faisant passer le ratio moyen de 25,6 % à 21,6 %.

Le ratio EBE/VABCF est à la baisse pour les entreprises de moins de 10 salariés et aussi pour les très grandes entreprises. Ceci fait passer le ratio moyen de 28 % à 22%. Il y a aussi une détérioration du ratio Profit Brut Courant/VABCF ainsi que du taux de l'investissement. Les baisses les plus importantes étant celles des petites entreprises. Dans la zone courte ce sont les entreprises les plus petites qui ont le plus de difficultés.

L'investissement des entreprises de transport routier de marchandises.

La part de l'investissement en matériel de transport (neuf ou d'occasion) et outillage passe de 88 % en 1974 à 92 % en 1984. En revanche, l'investissement en bâtiments, ouvrages et génie civil passe de 12 % à 7 %. On observe donc une croissance de l'investissement en matériel et outillage, ce qui confirme la tendance générale de l'investissement de la branche "Transport".

Par ailleurs la part des cessions (1) courantes dans les investissements totaux pour l'ensemble des entreprises de transport routier de marchandises s'élève à 23,3 % en 1974 et à 41,8 % en 1984. La place croissante de cessions réduit la part de l'investissement neuf ce qui confirme encore la tendance générale de la branche "Transport" à la baisse de l'investissement.

On retrouve en zone longue comme en zone courte une part de l'investissement en matériel de transport et outillage qui s'accroît au détriment de l'acquisition de terrains, bâtiments et génie civil. Il en est de même de l'augmentation de la part des cessions courantes dans l'investissement total. Mais la répartition de l'investissement selon la taille des entreprises ne suit pas la même évolution dans les deux zones.

Ainsi, en zone longue le poids des entreprises moyennes diminue; la part des entreprises de moins de 10 salariés dans le total de l'investissement passe de 11,7 % en 1974 à 13,1 % en 1984 ; celle des entreprises de 100 à 199 salariés passe de 23% à 26 %, elle est en augmentation de même que celle des entreprises de plus de 200 salariés qui passe de 14 % à 20 %. La part des entreprises de 20 à 49 salariés passe elle, de 34 % à 28,3 %.

En zone courte en revanche l'investissement des petites entreprises et des grandes entreprises est à la baisse et celui des entreprises moyennes est à la hausse : la part des entreprises de moins de 10 salariés dans le total de l'investissement passe de 22,4 % en 1974 à 16,4 % en 1984 tandis que celle des entreprises de 20 à 49 salariés passe de 27,5 % à 31,8 %. La part des entreprises de plus de 100 salariés baisse elle aussi.

1) Terme juridique qui signifie la transmission à un autre de la chose ou d'un droit dont on est propriétaire ou titulaire.

Les effectifs occupés selon la taille des entreprises.

Le nombre total des salariés des entreprises de transport routier de marchandises se répartissait de la façon suivante en 1974 : 39,4 % de personnel salarié sédentaire et 60,5 % de personnel salarié roulant. Le personnel salarié roulant se répartissait lui-même entre 44,5 % de conducteurs de zone longue et 51,8 % d'autres conducteurs (conducteurs de zone courte, d'autobus et d'autocars) et personnel d'accompagnement.

Cette répartition a été modifiée l'année 1984. En effet, cette année, 65,4 % du personnel salarié se compose du personnel roulant, 34,6 % du personnel sédentaire. Le personnel salarié roulant se répartit entre 45,6 % conducteurs de zone longue et 54,4 % d'autres conducteurs et personnel d'accompagnement (cf. ci-dessus).

On observe une croissance du personnel salarié roulant et des autres conducteurs. En revanche les conducteurs d'autobus et autocars qui étaient comptés dans le personnel salarié roulant sont à la baisse, ce dernier point est lié au passage à la conduite avec un seul conducteur.

La répartition précédente varie quelque peu lorsqu'on étudie la zone longue. En effet, le personnel salarié roulant, qui est en augmentation, passe de 61 % à 66 %. Mais surtout, le personnel des conducteurs de zone longue représente 72,9 % en 1974 et 74 % en 1984. Il y a donc un poids beaucoup plus important de conducteurs dans la zone longue.

Dans la zone courte, le personnel salarié roulant passe de 61 % en 1974 à 65,3 % en 1984, mais dans le personnel salarié roulant, les autres conducteurs et personnel d'accompagnement représentent 77,5 % en 1974 et 83 % en 1984. On observe donc un poids toujours croissant des autres personnels et du personnel d'accompagnement.

2) LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS URBAINS ET ROUTIERS DE VOYAGEURS

Le nombre d'entreprises de ce secteur augmente de 2 529 en 1974 à 2 907 en 1984, l'effectif total employé de 59 032 à 80 466. En 1974, 96 % des recettes de ces entreprises viennent des activités transport. En 1984, ce chiffre est légèrement inférieur et s'élève à 94 %.

En 1974, le personnel salarié total comprend 32,8 % de personnel sédentaire. Cette part chute à 28 % en 1984. 67 % est composé du personnel roulant en 1974 ; ce chiffre s'élève à presque 72 % en 1984. Le personnel roulant est composé pour 89 % de conducteurs d'autobus et autocars en 1974 et pour 96,5 % en 1984, soit une augmentation de six points.

L'enquête E.A.E. distingue deux classes d'entreprises :

1. transports urbains de voyageurs
2. transports routiers de voyageurs

En 1974, les entreprises du groupe 2) représentaient 96,6 % du total mais elles occupaient seulement 67,7 % de l'effectif total. Ces chiffres changent quelque peu en 1984: le deuxième groupe avec 94,5 % du total des entreprises occupe 61 % de l'effectif, ce qui traduit une croissance de la part de l'effectif des entreprises de transport urbain.

La part de l'investissement revenant à chaque type d'entreprise change elle aussi. En effet la part des entreprises du transport urbain passe de 21,7 % en 1974 à 38 % en 1984 ; celle des entreprises du transport routier en net recul passe de 78 % à 62 %. Ce phénomène est à relier à la politique de promotion du transport en commun inaugurée au début des années 70.

La part des recettes revenant à chaque groupe d'entreprise ne change pas beaucoup depuis 1974, année pour laquelle elle se répartissait en 23 % pour les transports urbains et 76,6 % pour les transports routiers. On souligne que la part de recettes de l'activité transport des entreprises du premier groupe passe de 99 % en 1974 à 93,5 % en 1984. Pour les autres entreprises cette part reste stable autour de 94-95 %.

Ce sont les entreprises de 10 à 99 salariés qui augmentent le plus en nombre, en effectif et en recettes: l'investissement par contre augmente seulement pour les entreprises de 20 à 49 salariés.

La part de l'effectif des entreprises de transports urbains et routiers de voyageurs de moins de 10 salariés passe de 11 % en 1974 à 9 % en 1984 (le nombre d'entreprises passant de 70 % à 61 % du total des entreprises de ce type). La part, dans l'effectif salarié, des entreprises de plus de 100 salariés reste stable, autour de 58 % (le nombre d'entreprises augmentant quelque peu).

Il existe néanmoins des différences selon qu'il s'agit d'entreprises de transport urbain ou de transport routier de voyageurs. En effet, dans le premier cas, les entreprises de plus de 100 salariés sont plus importantes en nombre, elles concentrent la plupart de l'effectif (plus de 90 % en 1974), des recettes (plus de 86 % en 1974) et de l'investissement (plus de 86 % en 1974). Tous ces pourcentages sont en augmentation en 1984 par rapport à 1974.

La situation des entreprises de transport routier de voyageurs est différente. En effet, en 1974, 72 % de ces entreprises ont moins de 10 salariés et occupent 16 % de l'effectif ; elles représentent 15 % des recettes et 18 % de l'investissement. Les entreprises de plus de 100 salariés n'occupent que 16 % des effectifs, réalisent 41 % des recettes et 35 % de l'investissement. Tous ces chiffres sont à la baisse en 1984.

Les ratios financiers des entreprises de transport de voyageurs.

La part de la VABCF des petites entreprises est à la hausse légère tandis que la part des grandes entreprises est à la baisse. Cela entraîne une dégradation des ratios financiers EBE/VABCF et investissement/VABCF. Ce phénomène touche généralement toutes les entreprises mais plus les transports routiers de voyageurs que les transports urbains en raison de l'importance des petites entreprises dans le transport routier.

En particulier les 101 réseaux de transports urbains qui forment une partie très importante du transport de voyageurs hors R.A.T.P. connaissent depuis quelques années des problèmes financiers aigus. On constate une hausse importante des dépenses de fonctionnement et une baisse de l'apport des recettes des usagers dans la structure des produits financiers .

La part de l'investissement en matériel de transport, outillage et autre matériel pour l'ensemble des entreprises reste autour de 88 % de 1974 à 1984. En revanche, la part des entreprises moyennes et des entreprises de plus de 100 salariés est en augmentation. La part des cessions courantes sur l'investissement total s'accroît, elle aussi. On observe donc une croissance de l'importance du matériel et de l'outillage dans l'investissement des entreprises, à l'exception des petites.

Cependant, l'étude par classe d'entreprises montre qu'il existe quelques différences entre les entreprises de transport urbain et les entreprises de transport routier non urbain. En effet, l'investissement des entreprises de transport urbain de voyageurs en matériel de transport et outillage baisse de 85 % en 1974 à 72 % en 1984. En revanche, celui des entreprises de transport routier non urbain augmente de 90 % en 1974 à 96 % en 1984. La part des investissements nets de cessions des entreprises de transport urbain augmente entre 1974 et 1983 tandis que celle des transports routiers de voyageurs diminue. Autrement dit, le phénomène de l'importance croissante des cessions dans l'investissement ne semble pas affecter les entreprises de transport urbain de voyageurs.

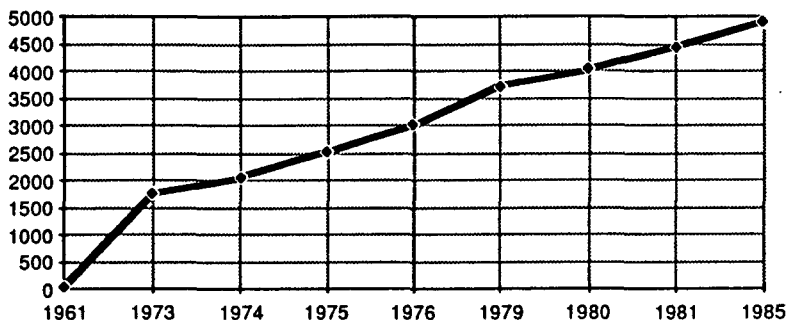
3) LE RESEAU ROUTIER

Dans la production du transport terrestre il faut porter une attention spéciale à trois facteurs prépondérants: le réseau routier, le parc de véhicules et l'effectif employé. Le réseau routier est un élément essentiel dans la production du transport routier et du transport terrestre en général.

Au 1er janvier 1986, la longueur totale du réseau routier est de 802 218 km de voirie nationale, départementale et communale, dont 85 000 en milieu urbain. Bien qu'il écoule près de la moitié du trafic, le réseau national ne représente que 4,3 % de ce total, soit :
- autoroutes: 6471 km dont 1407 de voirie rapide urbaine.

- routes nationales : 28302 km dont plus de 3200 km en agglomérations de plus de 5 000 habitants.

**GRAPHIQUE 4: EVOLUTION DES AUTOROUTES DE LIAISON
(en Km d'autoroute)**



L'évolution de ce réseau a été marquée au cours des vingt dernières années par un développement considérable de la voirie rapide et une amélioration importante des caractéristiques des routes nationales : accroissement de la largeur des chaussées, renforcement coordonné des chaussées et des ouvrages d'art....

Le réseau autoroutier qui ne comptait que 653 km en 1965 aura vu sa longueur multipliée presque par dix : avec 946 km mis en service au cours du Vème Plan, 1 793 km au cours du VIème, 1 843 au cours du VIIème, 464 km en 1981, 411 km au cours du Plan Intérimaire (1982-1983). Parallèlement, la longueur des routes nationales à chaussées séparées passait de 426 km en 1970 à 1 271 km en 1975, 1 875 km en 1980 et 2 628 km en 1985.

**T.3 MISES EN SERVICE D'AUTOROUTES DE LIAISON
ET DE ROUTES EXPRESS INTEGRABLES
en kilomètres**

Années	Autoroutes	Routes	Total Annuel	Total Cumulé
1959	10		10	10
1961	52		52	62
1973	279		279	1775
1974	287	21	309	2083
1975	427	21	448	2531
1976	489		489	3020
1979	201	19	220	3748
1980	306		306	4054
1981	417		417	4471
1985	153		230	4920

Source: Direction de Routes.

Le tableau 3 montre la mise en service d'autoroutes de liaison et de routes express intégrables depuis 1955. On constate une tendance croissante qui passe de 52 km d'autoroutes de liaison en 1961 à 196 km en 1970 et à 417 km en 1981. Cela fait un total cumulé d'autoroutes de liaison de 314 km en 1965, 1 125 km en 1970 et 4 471 km en 1981. Au 1er Janvier 1985, la longueur de ce réseau est de 4 920 km dont 4 843 km d'autoroutes de liaison et 77 km de routes express intégrables. Autrement dit, le réseau d'autoroutes de liaisons et intégrables a été multiplié par 4 depuis 1970.

Si la longueur du réseau routier national est restée relativement stable après déclassement de plus de 53 000 km de routes secondaires entre 1972 et 1975, ces caractéristiques ont été largement modifiées pour répondre aux besoins et à la densité du trafic. C'est ainsi que de 1973 à 1980, la longueur des chaussées à deux voies de largeur supérieure ou égale à sept mètres a augmenté de 18 % et celle des chaussées à trois voies de largeur supérieure ou égale à 10,5 mètres de 36 % .

Le renforcement coordonné des chaussées (par itinéraire) a permis d'adapter leur résistance au trafic des poids lourds, d'améliorer leurs qualités d'adhérence, d'éviter les dégâts du gel et de mettre en place une politique rationnelle d'entretien préventif sur les deux tiers du réseau.

Mais de nombreuses moyennes et petites agglomérations ne bénéficient pas encore de déviation. On estime à plus de 500 le nombre de villes de 1 500 à 150 000 habitants traversées par une voie routière dont le trafic, supérieur à 5 000 véhicules par jour, justifierait la réalisation d'une déviation.

4) L'EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE (1)

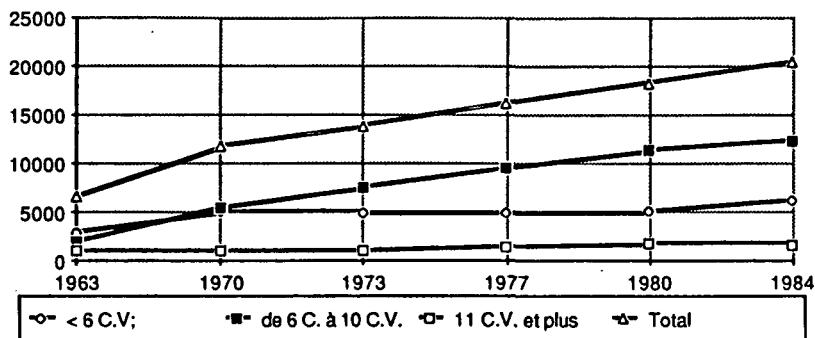
L'évolution du parc de transport routier de marchandises (véhicules utilitaires) est en rapport avec l'évolution du parc automobile en général. Deux étapes sont à distinguer:

- a) jusqu'au début des années 1970, d'une part, et,
- b) depuis le début de l'année 1970 jusqu'à nos jours, d'autre part.

La première étape est caractérisée par ce qu'on peut appeler la **création du parc automobile** et correspond à la diffusion de la voiture particulière, à la diffusion du camion comme moyen de transport de marchandises, à la structuration du réseau autoroutier, à la diffusion de transports urbains et régionaux de voyageurs.

(1) La source pour le parc des voitures particulières et véhicules utilitaires est la Statistique de la C.S.C.A. Chiffres publiés dans l'Annuaire Statistique du C.P.D.P. et dans la feuille mensuelle de la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles.

GRAPHIQUE 5: PARC DE VOITURES PARTICULIERES (CSCA)
(en milliers de véhicules)



La deuxième étape est caractérisée par un effort de développement et de renouvellement du parc automobile. Le parc automobile a crû de 13 920 milliers de voitures au 1er Janvier 1973 à 20 940 milliers au 1er Janvier 1985 d'après les chiffres de la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles. Le parc des véhicules utilitaires croît dans la même période de 1 890 milliers à 3 200 milliers de véhicules.

Pendant les années 1960 la croissance de ce dernier parc était faible et dans le meilleur des cas, elle ne dépassait pas le 3 % en taux annuel. Depuis 1970 la croissance de ce parc est importante et atteint 5 % par an jusqu'à 1976 ; après un ralentissement de cette croissance on a à nouveau un taux de croissance de plus de 4% par an.

T.4 EVOLUTION DU PARC DES VOITURES PARTICULIERES en milliers de véhicules

	1963	1970	1973	1977	1980	1984
< 6 C.V.	3040	5135	5045	4985	5090	6323
dont diesel		9	36	90	139	231
de 6 C. à 10 C.V.	2160	5610	7665	9640	11460	12549
dont diesel	23	108	164	298	575	1190
11 C.V. et plus	1050	1115	1210	1610	1890	1728
Total	6250	11860	13920	16235	18440	20600
dont diesel	23,4	117	200	394	730	1660
% diesel	0,3	0,9	1,4	2,4	4	7,1

Source: CSCA (Parc au 1 janvier)

Dans la croissance du parc de véhicules utilitaires on observe deux caractéristiques importantes. Premièrement une restructuration selon la charge utile, deuxièmement une croissance de la diésélisation du parc. Il faut souligner, en ce qui concerne ce dernier point, que le taux de diésélisation du parc de voitures particulières qui était de

moins de 1 % jusqu'à 1971 va passer de 1,4 % en 1973 à 8,9 % en 1985.

Dans les années 1960, aucun type de camion n'a connu une forte croissance ; les camions de moins de une tonne de charge utile ont une faible croissance ; ceux d'une à sept tonnes de charge utile ont une décroissance faible ; enfin ceux de plus de sept tonnes de charge utile ont une faible croissance (voir tableau 5).

T.5 EVOLUTION DU PARC DE VEHICULES UTILITAIRES
(en milliers)

	1963	1970	1973	1977	1980	1984
moins de 1t	795	927	1050	1260	1410	1964
dont diesel	11	42	60	90	125	240
de 1t à 7t	752	717	708	738	808	888
dont diesel	103	261	329	455	576	686
de plus de 7t	91	122	132	147	146	181
dont diesel	89	122	132	147	146	181
Sous-total	1638	1766	1890	2145	2364	3033
dont diesel	12,3	24	27,5	32,2	35,8	36,5
Tracteurs routiers	30	49	70	105	129	131
dont % diesel	73	98	100	100	100	100
Total	1668	1815	1960	2250	2493	3164
dont % diesel	14	26	30,2	35,4	39,2	39,1
Autocars	41	35	40	50	57	62
dont % diesel	70	97	97	98	98	100
moins 1t/total %	48,5	52,4	55,6	58,7	59,6	64,7

Source: CSCA (Parc au 1 janvier)

En revanche, dans les années 1970, la croissance des camions de moins d'une tonne de charge utile s'accélère nettement, ils passent de moins de un million de véhicules en 1970 à 1 964 000 véhicules en 1985. Ces petits véhicules représentaient 55,6 % du parc de véhicules utilitaires en 1973, ils représentent 64,7 % de ce même parc en 1984.

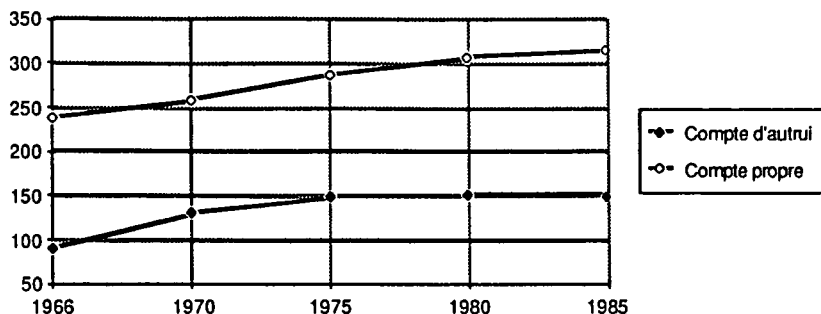
Le taux diésélisation de ces véhicules s'accroît lui aussi rapidement. Il était de 30 % en 1970, il est de 41 % en 1985.

L'évolution du parc en service dans les transports routiers de marchandises (source: enquête TRM- véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile)

Le parc en service dans les transports routiers de marchandises est classé selon la profession :

- parc pour compte d'autrui
- parc pour compte propre

**GRAPHIQUE 6: PARC DU COMPTE D'AUTRUI ET DU COMPTE PROPRE
(en milliers de véhicules de plus de 6,6 tonnes de charge utile)**



L'évolution de ces deux parcs n'est pas la même sur toute la période. En effet le parc pour compte d'autrui augmente beaucoup plus vite jusqu'en 1973 (51 % par rapport à 1966) que le parc pour compte propre (qui augmente de 22 % par rapport à 1966). En revanche, le parc pour compte propre augmente plus vite de 1975 à 1985 (plus 9,7 %) que le parc pour compte d'autrui (plus 2,0 %).

Selon l'enquête T.R.M., le parc pour compte d'autrui était de 91 000 véhicules en 1966, il est de 150 000 en 1984. Le parc pour compte propre était de 238 000 véhicules en 1966, il est de 316 000 en 1985 (cf. tableau 6).

**T. 6 EVOLUTION DU PARC EN SERVICE SELON LA CHARGE UTILE (C.U.)
en milliers**

	1966	1970	1975	1980	1985
Compte d'Autrui					
3t à 4,5t	10	15	11	11	11
4,6t à 6,5t	15	19	17	20	16
6,6t à 8,9t	10	10	9	10	11
10t à 12,9t	32	40	36	27	23
13t à 16,9t	7	8	12	11	11
17t et plus	17	39	64	72	78
Total	91	131	149	151	150
Compte Propre					
3t à 4,5t	60	65	66	59	57
4,6t à 6,5t	74	70	59	50	52
6,6t à 8,9t	38	40	44	47	49
10t à 12,9t	49	60	71	77	74
13t à 16,9t	10	11	19	28	31
17t et plus	7	13	29	48	53
Total	238	259	288	309	316

Source: Enquête TRM, OEST

L'évolution de ces deux parcs est aussi différente selon la structure de la charge utile. Ainsi, dans le parc des véhicules pour compte d'autrui les véhicules de 17 tonnes et plus de charge utile sont les seuls dont le nombre s'accroît fortement de 17 000 en 1966 à 78 000 en 1985.

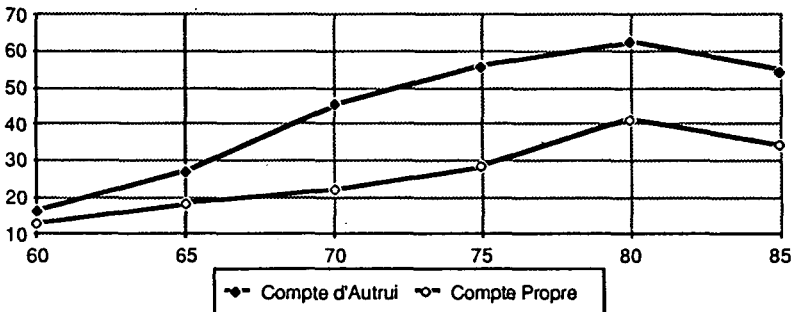
En revanche, dans le parc pour compte propre, si les véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile augmentent très vite, les véhicules de plus de 6,6 tonnes de charge utile et de moins de 16,9 tonnes de charge utile augmentent aussi.

5) LES TRAFICS

Jusqu'à présent on a étudié les agents et les facteurs entrant dans la production des transports terrestres: les entreprises de transport routier de marchandises et de transport routier de voyageurs, le réseau routier et le parc de véhicules, soit les outils ou moyens matériels entrant dans la production du service transport. L'emploi, l'autre facteur de production, a été étudié dans le contexte des entreprises de transport.

Il s'agit maintenant d'étudier la production du service transport mesurée de façon conventionnelle; c'est-à-dire en tonnes-kilomètres, voyageurs-kilomètres ou nombres de voyages et qui est généralement présentée sous la dénomination de "trafics". On dit "mesure conventionnelle" en ce sens qu'il s'agit de mesures couramment utilisées dans les statistiques du transport. Mais ces mesures, ainsi que les études menées entre autre à l'O.E.S.T. le montrent, ne saisissent qu'une partie de la réalité de ce qui est la production du service transport.

GRAPHIQUE 7: EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES PAR PROFESSION (en milliards de Tk)



a) Les trafics routiers de marchandises

Comme on le sait, les entreprises de transport routier de marchandises produisent principalement les trafics pour compte d'autrui. Afin d'avoir une idée plus exacte de l'importance et du poids du service transport dans l'économie, il faut y ajouter la production du transport pour compte propre (1), ce qui sera fait par la suite.

i) Le trafic pour compte d'autrui

En 1960 le trafic routier pour compte d'autrui était de 16,6 milliards de t-km. Ce trafic est de 54,53 milliards de t-km en 1985, soit une augmentation de 328 %. Cette augmentation globale n'est cependant pas linéaire. En effet, pendant les années 60 les trafics augmentent: l'indice base 100 en 1962 atteint la valeur 343 en 1974. Après une chute de moins 8,7 % en 1975 par rapport à 1974, il remonte et atteint la valeur 354 en 1979. En 1980, ces trafics chutent de (- 2 %) par rapport à 1979 et depuis lors, la baisse du trafic routier continue. Finalement en 1985 il s'est amorcé une remontée du trafic .

Plus que tout autre secteur des transports, le transport routier de marchandises est très sensible à la conjoncture économique et en particulier, aux effets pervers des crises énergétiques des années 70, comme le montrent les chiffres précédents. Mais ces effets sont décalés d'une année en moyenne par rapport au début de la crise ce qui constitue l'un des éléments faisant décaler le cycle du transport par rapport à l'ensemble du cycle de l'économie, comme on l'a déjà souligné.

L'évolution des trafics par produit (compte d'autrui)

La nomenclature NST (Nomenclature Statistique des Transport) distingue dix chapitres numérotés de 0 à 9 et divisés en sections. Or, tous les chapitres et sections n'ont pas la même importance pour le trafic routier de marchandises. En effet, parmi les chapitres les plus importants pour le trafic routier se trouvent les sections 9 D et 6A et les chapitres 1 et 0. La section 9 D (autres articles manufacturés) représente autour de 20 % du trafic total pour compte d'autrui pendant la période 1960-1985. Ces trafics suivent donc la tendance générale et ils sont en augmentation de 30,5 % en 1985 par rapport à 1962.

Le chapitre 0 (produits agricoles) représente 10 % du trafic dans les années 60 et 9 % dans les années 70 et 80. Il a donc une croissance qui suit la tendance générale jusqu'au début des années 70 et qui reste légèrement inférieure depuis le milieu des années 70. A la fin de la période, cette croissance stagne. Le chapitre 1 (produits alimentaires, boissons etc....) représente une partie croissante des trafics, passant de 16 % du trafic total dans les années 60 à 20 % dans les années 70. Mais ce chapitre ralentit sa croissance de manière importante depuis l'année 1979.

(1) La notion statistique de "Compte propre" découle d'un concept juridique et de ce fait les conclusions doivent être tirées avec prudence. La définition juridique est donnée avec précision dans l'article 23 du décret du 14 novembre 1949 sur la coordination des transports.

La section 6 A (minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction) a une croissance rapide de 1960 à 1970, mais depuis cette dernière année, elle se stabilise à deux milliards de tkm. Finalement elle va perdre de l'importance ne valant que sept milliards de tkm en 1984.

L'évolution de la section 6A (courbe en forme de cloche) a un comportement semblable à la plupart des autres produits (cas par exemple des sections 3B, 5A, 9B, 6B, 8A, 8B). La croissance la plus forte est celle de la section 9 C (verres, faïence, porcelaine) qui est de 500 % en 1985 par rapport à 1962, mais son poids est peu important par rapport à celui des autres produits transportés.

En somme, les produits les plus transportés par la route pour compte d'autrui sont les produits agricoles et alimentaires et les biens d'équipement, de consommation courante et le matériel de transport.

II) L'évolution des trafics pour compte propre

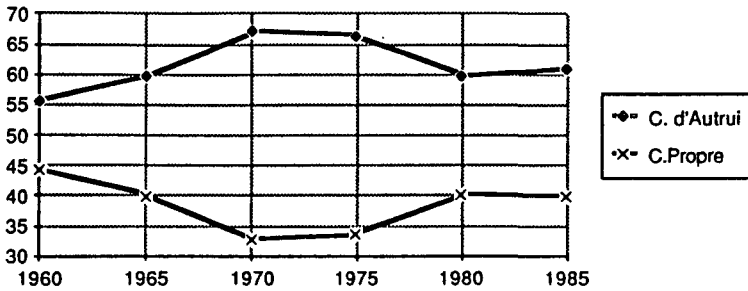
Le trafic pour compte propre augmente moins vite que le trafic pour compte d'autrui. Il est en général croissant jusqu'à l'année 1979 où l'indice base 100 en 1962 atteint la valeur 268 %. A partir de cette année, il commence à décroître. De 13,10 milliards de tkm en 1960, il passe à 37,6 milliards de tkm en 1979 et à 34,5 milliards de tkm en 1985.

La part du compte d'autrui dans le trafic total était de 56 % en 1962 et elle augmente régulièrement jusqu'à 1974 année dans laquelle elle vaut 65,5 %. A partir de cette année, elle va perdre de l'importance. Le compte propre, lui, perd de l'importance dans les années 60, mais va récupérer des tkm dans les années postérieures à 1974, passant de 32 % en 1970 à 39,9 % en 1985 (il était déjà à 40 % en 1979). Cela est sans doute lié à la dynamique du transport routier de marchandises qui caractérise les années 60 et 70. En effet, cette dynamique s'étouffe quelque peu sous les effets conjugués de la crise économique et des crises énergétiques, ce qui nuit à la compétitivité du transport public.

Dans un contexte d'accélération de la crise, le transport pour compte propre a tendance à se développer. Cela s'explique peut-être par le coût élevé du transport public qui fait que les entreprises se tournent sur elles-mêmes pour produire le transport nécessaire à l'écoulement de leur production.

La baisse des trafics du compte propre est beaucoup plus importante que celle du compte d'autrui en 1974/1975 (12 % contre 7 %). Il en est de même en 1979/1981 mais la baisse des transporteurs privés a une année de retard par rapport aux transporteurs publics.

GRAPHIQUE 8: REPARTITION DES TRAFICS COMPTE D'AUTRUI/COMPTE PROPRE (en %)



Le poids des produits transportés dans la restructuration des trafics.

Les chapitres les plus importants par leur poids dans les trafics (ils représentent plus de 65 % du trafic total dans son ensemble) sont dans l'ordre la section 6A et les chapitres 1 et 0. La section 6A (minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction) représente 26 % du trafic total en 1962, 31 % en 1970, 26 % en 1979 et 23,4 % en 1985. Malgré sa décroissance dans le trafic total, il représente donc un quart de celui-ci.

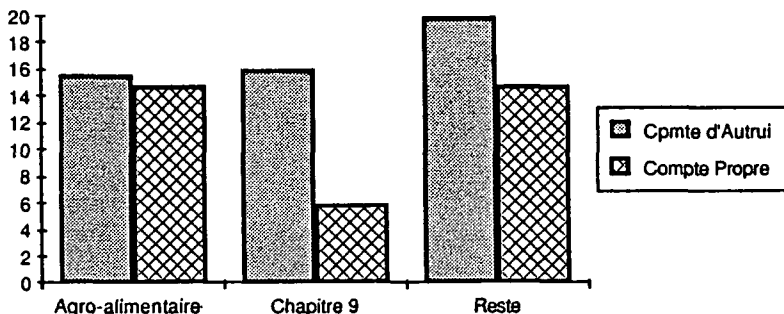
Le trafic de produits alimentaires (chapitre 1 de la nomenclature NST) représente 25% en 1962, 20 % en 1974, et 22,3 % en 1985. Il est donc variable mais il s'élève au-delà d'un cinquième du trafic total. Enfin les trafics de produits agricoles (chapitre 0 de la nomenclature NST) représentent autour de 15 % du trafic total sur toute la période. On rajoute que le trafic de produits 6B (matières premières pour l'industrie chimique) représente entre 5 et 6 % du trafic total pendant toute la période.

Si l'on compare les produits par chapitre NST transportés pour compte d'autrui et pour compte propre, on peut tirer les enseignements suivants (Les tonnes-kilomètres (TK) transportées considérées ici ne concernent que les véhicules de plus de trois tonnes de charge utile) :

1. les produits agro-alimentaires sont en moyenne transportés environ 40 % de plus par la route pour compte propre que pour compte d'autrui. Cela s'explique peut-être par le poids du transport relevant directement des producteurs agricoles et de l'industrie agro-alimentaire.
2. La section 6A (minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction) est transportée proportionnellement beaucoup plus par la route pour compte propre que pour compte d'autrui.

3. Enfin la section 9 D (autres articles manufacturés) est transportée beaucoup plus par la route pour compte d'autrui que pour compte propre. Cela tient peut-être à la nature économique de ces produits.

GRAPHIQUE 9: REPARTITION DES TRAFICS PAR PROFESSION SELON TROIS PRODUITS 1984 (en milliards de Tk)



Le poids des véhicules de plus de 6,6 tonnes de charge utile dans le trafic.

A titre indicatif, on signale le poids qui correspond aux véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile dans le transport de marchandises pour compte propre et pour compte d'autrui.

Dans le compte d'autrui, ce poids est à peu près constant, autour de 95 % de 1966 à 1985, selon les données fournies par l'enquête T.R.M. Ces véhicules réalisent une part croissante du transport public à plus de 250 km de distance. En effet, ils représentent 72 % du trafic dans les années 66 et 77 % en 1985.

Par ailleurs, le poids de ces véhicules dans le transport pour compte propre suit une évolution croissante, il était de 70 % en 1966, de 81 % en 1970, et de 90 % en 1985. Il se rapproche donc du poids de ces véhicules dans les transports pour compte d'autrui.

Selon le critère de la distance (cf. tableau 7) le poids de ces véhicules dans le transport pour compte propre à plus de 150 km est aussi en croissance, mais beaucoup moins forte que pour des distances inférieures à 150 km. En effet, pour des distances supérieures à 150 km ce poids était de 42 % en 1966. Il est de 47 % en 1980 et de 44,3 % en 1985.

T.7 EVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES SELON LA DISTANCE
 (Véhicules de 6,6 tonnes et plus de charge utile)
 en milliards de tonnes-kilomètres

	1966	1970	1980	1985
Compte d'Autrui				
Moins de 50 Km	3,2	5,1	4,3	3,7
50 à 150 Km	4,9	7,3	9	7,3
Plus 150 Km	21	31	45,7	41,4
Toutes Distances	29,1	43,4	59	52,4
Compte Propre				
Moins de 50 Km	4,6	6,1	8,2	7,8
50 à 150 Km	4,6	5,6	10,2	8,8
Plus 150 Km	6,7	6,6	19,8	15,3
Toutes Distances	15,9	18,3	38,2	31,9
Ensemble des Professions				
Moins de 50 Km	7,8	11,2	12,5	11,5
50 à 150 Km	9,5	12,9	19,2	16,1
Plus 150 Km	26,7	37,6	65,5	56,7
Toutes Distances	44	61,7	97,2	84,3

Source: Enquête TRM.

b) Les trafics du transport urbain et interurbain de voyageurs

Le tableau 8 montre la population concernée par les transports collectifs urbains et non urbains. L'année 1982, on constate que 56 % de la population est concernée par les transports urbains, dont 15 % dans la région Ile-de-France et 27,7 % dans les agglomérations de province de plus de 100 000 habitants. Par ailleurs pour l'année 1981, sur un total de 168 milliards de voyageurs-kilomètres urbains, les transports collectifs réalisent 16,6 % (la voiture particulière 83,4 %); ce chiffre tombe à 9,9 % sur le total de voyageurs-kilomètres non urbains.

T.8 POPULATION CONCERNEE (1982)

en millions

Transports Urbains	Non Urbains (1)
30 millions	24 millions (2)
dont:	
Région Ile de France	10 millions
Agglomérations de province de plus de 100 000 h.	15 millions
Agglomérations de Province de 30 000 100 000 h.	5 millions

(1) D'intérêt local

(2) Villes de moins de 30 000 habitants

La restructuration des réseaux s'est accompagnée de la mise en place de nouveaux contrats entre les entreprises de transport et les collectivités locales qui ont, dans un nombre de plus en plus élevé de cas, la responsabilité de l'organisation et du financement des réseaux de transports collectifs.

L'action de l'Etat s'est accrue au cours du VIIème Plan (1975-1980) : la promotion des transports collectifs a fait l'objet d'un programme d'action prioritaire. L'aide de l'Etat a pris depuis 1977 une forme nouvelle avec les contrats de développement, subvention forfaitaire pour trois ans versée aux agglomérations qui s'engagent dans une politique très active de promotion des transports collectifs.

A partir des années 1973-1974, un effort est engagé par les collectivités locales pour enrayer la chute des déplacements en transport collectif. Cet effort a été immédiatement suivi d'effet : la reprise du trafic en transport collectif peut être située autour des mêmes années 1973-1974 et se poursuit encore, quoiqu'avec des tassements occasionnels.

L'institution en 1973 du versement transport a poussé les collectivités locales à se lancer dans le développement des transports en commun. La loi autorise les agglomérations dont la population dépasse 300 000 habitants, à instituer une taxe sur les salaires à laquelle sont assujetties les entreprises de plus de neuf salariés. En 1974, le versement transport a été étendu aux agglomérations de 100 000 habitants. Au total, 81 % de municipalités concernées l'ont appliqué. La moyenne des taux de versement de transport pour l'ensemble des 101 réseaux est de 0,66 %. Cette taxe est uniquement destinée au financement des transports collectifs. Les collectivités locales ont la maîtrise de cette ressource puisqu'elles peuvent moduler le taux d'imposition jusqu'au plafond de 0,5 % (1,5 % pour les agglomérations ayant un axe lourd).

Le versement transport a pris le relais du financement local dès 1975. Les ressources procurées par cette taxe sont très importantes puisque le rendement de la taxe a atteint, en 1978, 1,2 milliard de francs, soit approximativement 80 % du montant de la participation totale des collectivités locales cette même année. Les collectivités locales ont donc été "momentanément" soulagées, mais l'évolution du coût du développement des transports en commun est tel qu'elles vont se voir à nouveau confrontées au problème du financement des réseaux de transport en commun à assez brève échéance.

En 1984 la source de financement des investissements est la suivante :

- Versement transport	40 %
- Emprunt	39%
- Autofinancement	5%
- Subventions	16 %

Les tableaux 9, 10 et 11 donnent la répartition des voyageurs annuels urbains et non urbains pour les différents modes de transports en commun. 65,3 % des voyages en transport collectif urbain sont réalisés dans la Région Ile-de-France, et 78,1 % sont réalisés par la R.A.T.P. (51,0 % sur le total du pays). La croissance des trafics de province est de 6,7 % en moyenne annuelle de 1977 à 1981 contre 1,5 % pour

l'Ile-de-France dans laquelle la plus forte croissance revient à l'A.P.T.R. (métro). La plus faible croissance revient à l'autobus R.A.T.P. et au trafic S.N.C.F.

**T.9 FREQUENTATION DES TRANSPORTS
COLLECTIFS URBAINS EN 1982**
en millions de voyages effectués

Région Ile de France	
RATP autobus	745
RATP métro+RER	1376
Total partiel RATP	2121
SNCF	444
APTR	150
Total de la Région	2715
Villes de Province	
Réseaux de Surface	1332
Métros	104
Total de Province	1436
Total Général	4151

Source: Préfecture de la Région Ile de France.

T.10 ILE DE FRANCE: EVOLUTION DES TRAFICS URBAINS
en millions de voyageurs

	1972	1977	1985
RATP	1647	1941	2224
dont 1) Métro	1157	1214	1477
2) Autobus	490	727	747
SNCF: Banlieue Paris	387	426	475
APTR	86	129	152
Total Ile de France	2120	2496	2851

Source: Préfecture de la Région Ile de France

Ces chiffres s'expliquent en partie par le regain d'intérêt du transport collectif dans les villes de province qui fait suite à la politique de développement (versement transport, organisation des transports collectifs locaux....). Les transports collectifs urbains de province, largement concurrencés par l'automobile, dont le rôle n'a cessé de croître dans les villes de province, ont connu une longue période de désaffection.

**T.11 TRANSPORT ROUTIER NON URBAIN
D'INTERET LOCAL**
1985 en millions de voyages annuels

Transports Routiers	
Services Réguliers	244,9
Services Scolaires	462,2
Transports de Personnel	209,3
Services Occasionnels	254,2
TOTAL	1170,6

Source: OEST.

101 réseaux de transports en commun de province, qui ont déjà été mentionnés plus haut, sont enquêtés régulièrement. En 1982, ils desservent 1 241 communes qui concernent 17 466 000 habitants. Les services offerts sont au nombre de trois : services réguliers ordinaires, services spéciaux réguliers mais réservés à des catégories particulières d'usagers (écoliers, personnels d'entreprises) et services occasionnels non réguliers. Selon l'enquête ces réseaux occupent 28 100 personnes dont 18 000 agents roulants en 1982 contre 20 000 (dont 12 500 agents roulants) en 1975.

Le kilométrage de lignes pour 1 000 habitants est en augmentation régulière, et passe de 0,5 en 1975 à 0,84 en 1982.

En même temps, le parc de véhicules passe de 7 500 véhicules en 1975 à 10 200 véhicules en 1982. L'offre s'accroît beaucoup en 1978 du fait de la mise en service des métros de Lyon et Marseille. Mais elle ralentit peu après pour redémarrer en 1982, en particulier sur les réseaux des villes de plus de 100 000 habitants. Globalement, l'offre passe de 14,73 km/habitant en 1975 à 22,45 km/habitant en 1982, résultat, s'il en est, de la politique volontariste de développement de l'offre.

Le ratio caractéristique du niveau de fréquentation générale "tous services" est le nombre de voyage par habitant. Il est considérablement plus élevé dans les grandes agglomérations que dans les petites. Ainsi, il est de 119,13 voyages par habitant en 1982 (86,71 en 1975) pour les villes de plus de 700 000 habitants et supérieur à 80,17 pour les villes de plus de 100 000 habitants. Mais il est seulement de 36,5 pour les villes de moins de 100 000 habitants (27,01 en 1975).

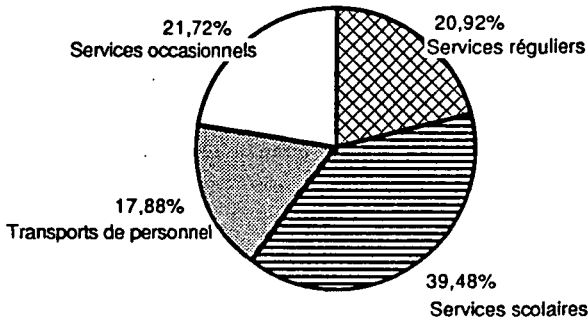
L'indicateur voyages par kilomètre est une bonne approche pour décrire le remplissage des véhicules par l'usager (un autre indicateur intéressant est la capacité des véhicules) : il se stabilise autour de 3,7 voyages par kilomètre sur plusieurs années mais il baisse pour les petits réseaux (villes de moins de 100 000 habitants).

LES TRANSPORTS INTERREGIONAUX

Les dernières années ont évidemment été marquées par la mise en service du train à grande vitesse sur l'axe Paris-Sud-Est. Lyon, Saint-Etienne, Genève et enfin le Sud-Est ont bénéficié de gains de temps variables mais importants. Parallèlement aux aménagements d'infrastructures et aux modernisations d'équipements, la qualité de service offerte aux usagers a été améliorée par la réduction du temps de parcours, l'accroissement des fréquences et l'aménagement des horaires.

Les lignes transversales rénovées, l'enrichissement du temps de voyages avec l'animation, le développement de services trains-auto accompagnés, la location de voitures, la réservation électronique de places, la création des conditions tarifaires intéressantes, etc..., sont des mesures qui améliorent sensiblement l'offre du transport ferroviaire.

GRAPHIQUE 10: TURV: REPARTITION DE VOYAGEURS TRANSPORTES 1985



En matière de transport routier interrégional, on compte environ 150 lignes régulières d'autocar dont les points d'arrêt extrêmes sont distants de plus de 100 km ; cependant, rares sont les cas pour lesquels cette distance dépasse 250 km, ou pour lesquels la vocation de la ligne est d'assurer des déplacements s'effectuant de bout en bout. **Aussi peut-on considérer le poids du transport routier régulier dans le système de transport interrégional comme marginal.**

La diversité de services (réguliers, occasionnels, ...) rend difficile une synthèse de la tarification qui leur est appliquée. En ce qui concerne les lignes régulières, il peut être schématiquement constaté que les tarifs des lignes les plus longues se sont plus ou moins alignés sur les prix du transport ferroviaire.

Le tableau 12 montre l'évolution du transport interurbain, régulier, des écoliers, de personnel et occasionnel. On constate un tassement des trafics totaux mesurés en véhicules kilomètres et du nombre de trajets ainsi que du nombre total de voyageurs entre 1978 et 1985. Cependant l'évolution est différente selon la structure des trafics. Ainsi constate-t-on que les scolaires augmentent régulièrement, passant de 35,6 % du total de voyageurs en 1978 à 39,6 % en 1983. Le transport occasionnel fait un bond en 1985 (21,7 % du total).

La part du transport de personnel baisse de 22 % à 17,8 % de 1978 à 1985. La part du transport interurbain régulier diminue constamment, se situant à 20 % en 1985.

Quant aux transports non urbains, nous soulignons l'importance du transport routier (87,8 % du total de voyages) dans lequel les services de transports scolaires représentent 42,7 %.

T.12 EVOLUTION DES TRAFICS: TRANSPORTS INTERURBAIN ET REGIONAL

	1978	1980	1985
Transport Interurbain			
a) Véhicules kilomètres (millions)	353,5	372,6	297
b) trajets (milliards)	12,9	12,5	9,5
c) voyageurs (millions)	338,8	337,7	244,9
%	28,7	27,6	20
Transport Scolaire			
a) Véhicules kilomètres (millions)	284,6	286,3	280,2
b) trajets (milliards)	14,2	12,5	12,9
c) voyageurs (millions)	428	460	462
%	36,4	37,7	39,6
Transport de Personnel			
a) Véhicules kilomètres (millions)	243,8	233,7	194,1
b) trajets (milliards)	10,2	8,6	7,3
c) voyageurs (millions)	266,9	273,2	209,3
%	22,6	22,3	17,8
Transport Occasionnel			
a) Véhicules kilomètres (millions)	310,7	313	377,3
b) trajets (milliards)	5,5	5	8,2
c) voyageurs (millions)	145,5	149	254,2
%	12,3	12,2	21,7
TOTAL			
a) Véhicules kilomètres (millions)	1192,6	1205,6	1148,8
b) trajets (milliards)	42,8	38,6	37,9
c) voyageurs (millions)	1179,2	1219,1	1170,4

Source: Enquête Permanente sur l'Utilisation des Véhicules en Commun de Personnes, OEST, 1978 à 1985.

Le transport, considéré comme un moyen de circulation de biens et de personnes (les transports maritimes de personnes ne sont pas abordés ici), est naturellement lié à la croissance de la mobilité. Cette mobilité résulte du développement du salariat et du mode de croissance urbaine, caractérisé par la spécialisation des espaces (habitat, commerces et services, emplois industriels) et l'extension spatiale des agglomérations. Mais si la mobilité totale ne cesse d'augmenter, les déplacements "obligés", pour motif de travail et pour l'école, ont tendance à se stabiliser et même à diminuer avec la généralisation de la journée continue. La part des déplacements "non obligés" augmente considérablement avec le développement des activités culturelles et de loisirs et la réduction de la durée du travail.

Le revenu, la motorisation, le statut dans le ménage, le niveau culturel et la localisation du domicile influencent les comportements de mobilité de personnes. Les inégalités entre catégories socio-professionnelles, entre homme actif et femme non active et surtout entre individu disposant d'une voiture et captif des transports collectifs sont sensibles en périphérie des grandes villes et dans les villes petites et moyennes où les transports publics sont peu développés.

L'éclatement spatial de l'urbanisation, la spécialisation croissante des espaces selon leur fonction dominante (habitat, tertiaire, grandes surfaces commerciales, zones industrielles,), l'insuffisance des équipements publics et commerciaux dans les quartiers périphériques et les communes périurbaines expliquent pour l'essentiel l'augmentation du nombre de déplacements motorisés (+1 % par an en moyenne depuis 1965), particulièrement sur les liaisons de rooades en banlieue.

La faible densité des urbanisations périphériques et l'insuffisance, voire l'absence, de centres secondaires susceptibles de structurer l'espace urbain, rendent difficile l'organisation d'une desserte efficace par les transports collectifs; aussi la croissance de la mobilité en banlieue a reposé presque exclusivement sur l'extension des infrastructures de voirie et le développement de la motorisation (en 1979, 74 % des ménages étaient motorisés et 27 % "bimotorisés" en banlieue parisienne lointaine contre respectivement 46 % et 6 % dans Paris intra-muros).

Le développement de cette forme de consommation de l'espace entraîne sur le plan économique et social :

- accroissement du budget énergie : l'urbanisation "éclatée" n'est pas seulement consommatrice d'espace, mais aussi d'énergie : le budget énergie pour les déplacements d'un ménage est trois fois supérieur dans une commune de périphérie qu'en centre ville.
- augmentation sensible, malgré l'effort d'investissement, du budget temps des déplacements domicile-travail.
- ségrégation à l'égard de certains quartiers qui s'accroît ou se développe.
- Enfin, le renchérissement de l'habitat au centre ville pousse les familles vers la périphérie.

6) LA R.A.T.P.

La R.A.T.P. est la plus importante entreprise de transports urbains de personnes. A ce titre elle mérite un paragraphe spécial. Ainsi la seule activité de la R.A.T.P. représente environ trois fois celle des 101 réseaux qu'on vient d'étudier.

Mais à la différence de l'activité de ces derniers, qui se trouvent répartis dans l'ensemble du territoire, l'activité de la R.A.T.P. est concentrée sur le marché de déplacements de la ville de Paris et de sa banlieue proche. L'environnement économique, démographique et urbain de la Région Parisienne sont donc les principaux paramètres qui interviennent dans la détermination de la politique de production de cette entreprise. La démographie de la Région Ile-de-France est relativement stable: 9,24 millions d'habitants en 1968 à 10,06 millions en 1982 (selon les recensements).

Mais la structure interne de cette population en fonction de la géographie de la Région change. Ainsi, Paris comptait 2,59 millions en 1968, il ne compte que 2,17 millions en 1982 et les prévisions annoncent une baisse encore de sa population. La petite couronne augmente légèrement sa population, passant de 3,83 millions en 1968 à 3,90 millions en 1982, mais les prévisions annoncent une baisse de celle-ci. C'est la grande couronne qui subit les effets du dépeuplement de Paris. En effet sa population passe de 2,82 millions en 1968 à 3,98 millions en 1982.

Ce déplacement de la population vers les banlieues traduit des réaménagements sur le marché du travail. La ville de Paris perd des emplois, et les personnes travaillant dans Paris doivent se déplacer quotidiennement.

Un autre facteur qu'il faut prendre en considération est l'évolution des modes de vie et des comportements. Ainsi, des phénomènes comme la croissance du parc de voitures particulières et de la bimotorisation se posent différemment. Les taux de motorisation plus élevés dans les banlieues que dans Paris, ce qui posent les problèmes de gestion de la circulation, de stationnement dans la ville. etc...

La tendance des individus à se recentrer sur leur environnement immédiat (famille, amis proches, vie associative...), poussés par la séparation très nette des pôles domicile, travail, loisirs... entraîne des flux massifs pour la mobilité des gens.

Les nouvelles formes d'aménagement du temps de travail, le développement d'un univers où apparaissent des possibilités de connexion multiples (vidéo, télématique, banques de données...) ont des conséquences sur la nature de la demande des voyageurs.

Ces quelques facteurs montrent les difficultés auxquelles doit faire face la R.A.T.P. dans sa politique de développement de l'offre de transports à moyen et à long terme

LES FACTEURS DE PRODUCTION DE LA R.A.T.P.

La R.A.T.P. employait 34 965 personnes en 1960, 39 082 en 1970 et 37 570 en 1985. Plus généralement l'effectif employé par la R.A.T.P. augmente entre 1967 et 1970. A partir de cette année il baisse pour se maintenir depuis 1974 autour de 36 000 personnes. Entre la première moitié des années 1960 et la seconde moitié des années 1970, l'effectif de la R.A.T.P. n'augmente donc que d'environ 1 000 personnes.

La longueur du réseau ferré passe de 205 km en 1965 à 253 km en 1975 puis à 290 km en 1980 (elle est de 287 km en 1985). La longueur du métro passe de 165 km en 1965 à 178 km en 1975 et à 198 km en 1985. La longueur du R.E.R. passe de 50 km en 1970 à 75 km en 1975 et 102 km en 1982. Ces chiffres montrent une croissance plus rapide des réseaux de la R.A.T.P. au cours des années 1970 que pendant la période antérieure. Elle ne fait que traduire les effets d'une nouvelle politique d'offre que l'entreprise en accord avec les pouvoirs publics a été amenée à réaliser afin d'enrayer la chute des trafics.

T.13 RATP: TRAFICS

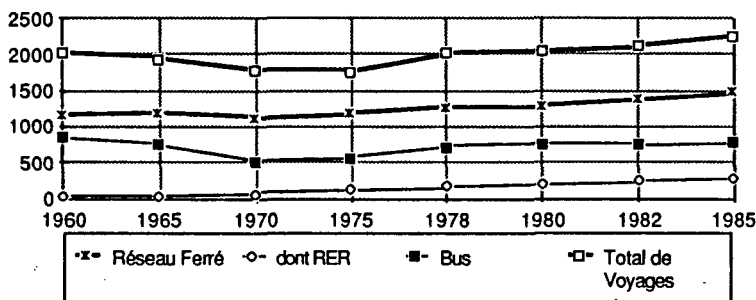
en millions de voyageurs

	1960	1965	1970	1975	1978	1980	1982	1985
Réseau Ferré	1166	1202	1128	1187	1283	1300	1378	1480
dont RER	46	53	90	130	178	205	254	289
Bus	852	751	528	578	727	754	747	776
Total de Voyages	2018	1953	1746	1765	2010	2054	2125	2256

Source: RATP

En effet, le nombre total de voyages, qui était de 2 018 millions en 1960, est passé à 1 765 en 1975. Ce nombre remonte à 2 010 en 1978 et à 2 256 en 1985.

GRAPHIQUE 11: RATP: EVOLUTION DES TRAFICS (en millions de voyageurs)



Dans la progression des voyages le rôle du métro et de l'autobus est différent. Ainsi, le métro passe de 1 166 millions de voyages en 1960 à 1 171 millions en 1974. Ce nombre s'élève à 1 480 millions en 1985. Le nombre de voyages en autobus est de 852 millions en 1960 et il passe à 513 millions en 1974 pour enfin arriver à 776 millions en 1985. On voit donc que la progression de voyages en métro est beaucoup plus importante (cf. Tableaux 14 et 15).

A ces deux progressions il faut ajouter dans la toute dernière période la progression des voyages du réseau R.E.R. qui après l'ouverture de la ligne A de Marne-La Vallée - Saint-Germain-en-Laye a une croissance très rapide. Dans la croissance de trafic de la R.A.T.P. dans la dernière période il faut aussi tenir compte de la modernisation de son parc et du réseau de métro (renouvellement de stations du métro, du matériel de transport, etc...) et des mesures commerciales d'incitation aux transports en commun qui se font jour au cours des années 70 et qui obéissent à un complexe de facteurs dont l'usage de la voiture particulière, les crises énergétiques ne sont que partielles.

Parmi les mesures commerciales il faut citer le système de la carte orange qui bouleverse en quelque sorte le système tarifaire en introduisant le coût nul pour l'utilisateur des suppléments des voyages.

T.14 RATP: LONGUEUR DU RESEAU

	1965	1970	1975	1980	1985
Réseau ferré	205	231	253	290	301
dont Métro	165	171	178	190	198
RER		60	75	100	103
Réseau Autobus			1996	2100	2487

Source: RATP

T.15 RATP: TITRES DE VOYAGES

en millions de voyages

	1965	1970	1975	1980	1985
C.H.	669	638	643	172	90,6
C.O.			234	1026	1375
Billets	1999	1043	1062	855	603

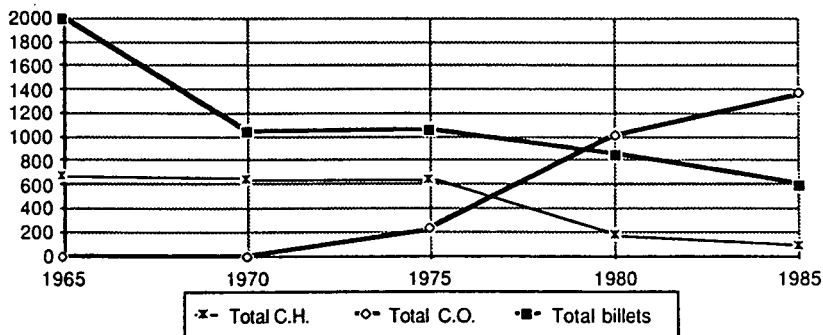
Source: RATP.

C.H.=Carte Hebdomadaire

C.O.=Carte Orange

Le tableau 15 montre l'évolution des trafics selon le type de titre utilisé par l'utilisateur. On observe que le total des voyages Cartes Hebdomadaires passe de 669 millions en 1960 à 643 millions en 1975 et à 906 millions en 1985 soit une très nette diminution. Le nombre total de voyages Billets passe de 1 999 millions en 1960 à 1 062 millions en 1975 et à 603 millions en 1985 soit encore une très nette diminution. En revanche le nombre total de voyages Cartes Oranges passe de 234 millions en 1975 à 1 375 millions en 1985 soit une très nette progression. Cette dernière tendance se développe encore dans les années 1980 en raison des mesures de prise en charge par les employeurs d'une partie de la charge orange prises par les Pouvoirs Publics (40 % dans un premier temps).

GRAPHIQUE 12: RATP: EVOLUTION DES TITRES DE VOYAGES (en millions de voyages)



Les chiffres précédents montrent que la baisse de voyages Billets est générale sur toute la période ; la baisse de voyages Cartes Hebdomadaires par contre se fait sentir seulement dans les années 70.

Si le nombre de voyages est en augmentation le nombre de véhicules-kilomètres et de voyages-kilomètres l'est aussi pour les deux réseaux de la régie. Cela montre un effet d'extension des réseaux et de l'offre.

7) CONCLUSION

En résumé le comportement économique des transports routiers, étant donné sa place dans l'ensemble du système de transport, est essentiel dans la dynamique de l'économie. En effet dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs se concentrent un très grand nombre d'entreprises et la partie la plus importante de l'emploi des transports.

Au cours de ces trente dernières années les transports routiers ont eu une importance croissante qui dépasse même celle du transport ferroviaire. En particulier les transports routiers sont créateurs de trafics jusqu'à la fin des années 1970. Ils donnent une grande souplesse à l'économie en répondant aux besoins croissants de circulation des marchandises et des personnes qui la caractérisent lors de sa forte croissance.

Mais comme d'autres secteurs de l'économie, ils subissent les conséquences de la crise, même si les transports routiers continuent, il est vrai pour encore un certain temps, à créer des emplois et à se développer. Ce n'est qu'au début des années 1980 qu'ils stagnent ou reculent.

Un autre résultat de cette analyse est la mise en évidence de la différence de comportement entre le compte propre et le compte d'autrui qui n'est pas sans rapport avec les crises économiques dont les raisons sont encore loin d'être éclairées.

Enfin, on a remarqué l'influence importante des transports dans le cycle économique des transports et indirectement dans le cycle de l'économie en général. Mais les transports routiers de personnes sont beaucoup moins sensibles aux mouvements cycliques de l'économie que les transports de marchandises même lors de périodes de forte croissance du chômage.