

EVOLUTION DES TRANSPORTS EN FRANCE DEPUIS 1970.

Michel BRAIBANT

Cet article est le second volet d'une synthèse sur la place des transports dans l'économie réalisé à partir des travaux des comptes des transports de la nation. On avait précédemment étudié la filière "transport" en montrant que la part des transports dans l'économie pouvait être estimée de manière différente selon diverses approches.

Entre 1970 et 1987 les trafics intérieurs de voyageurs augmentent de 72%, alors que ceux de marchandises n'augmentent que de 15% ...

En 1987, les trafics de voyageurs ont progressé de +72% base 100 en 1970 alors que les trafics de marchandises n'augmentent que de 151% avec une stabilité relative depuis le premier choc pétrolier et une forte baisse après le second malgré le net regain de ce dernier depuis 1986 suite à la baisse importante du prix du pétrole. Par mode, c'est surtout la route qui bénéficie de la hausse des trafics de marchandises (+64,4%). Le trafic ferroviaire baisse de -25,3% et celui de la navigation de -45,9%. S'agissant du trafic de voyageurs, le transport par voitures particulières (+76,7%) et le transport aérien sont en forte hausse alors que le trafic de la SNCF augmente de 47,8%.

Evolution des trafics intérieurs de voyageurs et de marchandises entre 1970 et 1987 en voyageurs-km pour les voyageurs et en tonnes-km pour les marchandises(en milliards).

VOYAGEURS				MARCHANDISES			
	1970	1987	variation		1970	1987	variation
Véhicule particulier (1)	304,7	536,8	76,2	mesuré (1)			
Autobus, autocars				route (CU>3T)	67,6	100,0	47,9
Autobus, autocar - RATP	23,7	37,5	58,2	Compte propre	22,2	36,3	63,5
Autobus RATP	1,5	2,1	40,0	Compte d'autrui	45,4	63,7	40,3
Ensemble (2)	25,2	39,6	57,1	Rail	66,7	49,8	-25,3
Réseaux ferrés				Voie navigable	14,2	7,4	-47,9
SNCF	40,6	60,0	47,8	Cabotage national	12,3	12,6	2,4
Méto RATP	6,5	8,7	33,8	Total "mesuré"	160,8	169,8	5,6
Méto de province	0,0	0,4	-	estimé (2)			
transports ferrés (3)	47,1	69,1	46,7	Route (CU<3T)	5,0	13,3	166,0
Transport aérien (4)	2,0	9,0	350,0	Route (pavillon étr. sur territoire français)	3,5	11,8	237,1
Total = 1+2+3+4	379,0	654,5	72,7	Total "estimé"	8,5	25,1	196,3
				total = 1+2	169,3	194,9	15,1
				(route mesuré + estimé)	76,1	125,1	64,4

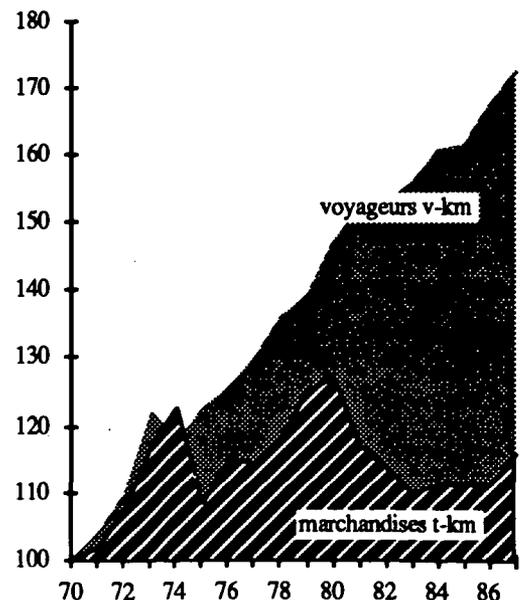
... mais l'écart entre les deux se creuse surtout après le second choc pétrolier

(*) Dans ce tableau, sont exclus le trafic maritime, celui des oléoducs et la partie internationale du trafic aérien. Ces chiffres incluent en revanche le trafic routier des véhicules de - 3 t de C.U. En outre, rappelons le caractère assez artificiel de l'indicateur "unité-km" qui agrège des tonnes-km et des voyageurs-km.

Evolution des trafics maritimes, aériens et par oléoducs entre 1970 et 1987 en tonnes-miles pour le trafic maritime, passagers-km pour le transport aérien et tonnes-km pour les oléoducs.

	1970	1987	variation
LE TRAFIC MARITIME			
importations	859,7	530,0	-38,4
exportations	42,7	125,0	192,7
Ensemble	902,4	655,0	-27,4
LE TRAFIC AERIEN des 3 grandes Compagnies			
Air France	10,7	31,4	193,5
UTA	2,0	5,7	185,0
Air Inter	1,3	6,9	430,8
Ensemble	14,0	44,0	214,3
OLEODUCS	26,2	25,7	-1,9

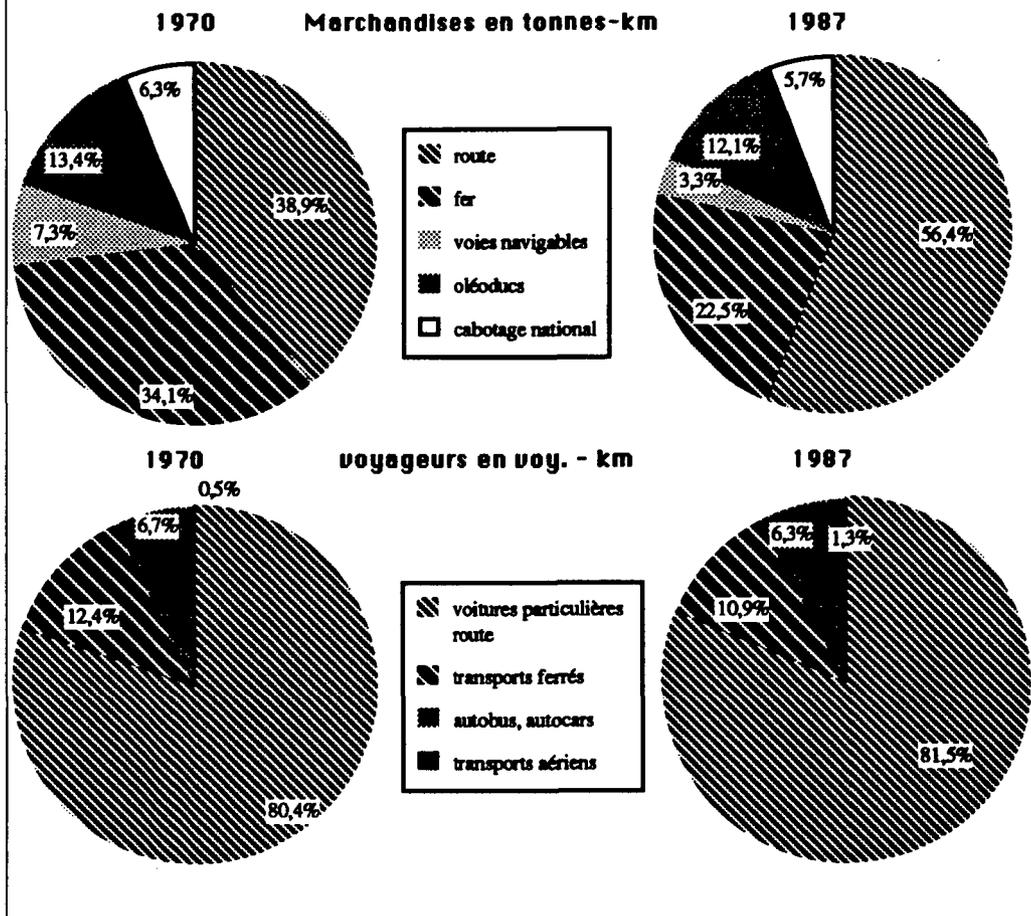
*Evolution des trafics intérieurs de voyageur et de marchandise base 100 en 70 (en voyageurs-km et en tonnes km *)*



La route représente aujourd'hui 81,% du trafic voyageurs (intérieur) et 56,% du trafic de marchandises

La route avec 57% des trafics de marchandises contre 39% en 1970, et plus de 80% des trafics de voyageurs bénéficie surtout de la croissance des trafics au détriment du transport ferroviaire, maritime et de la voie navigable.

Part modale des trafics intérieurs de voyageurs et de marchandises en 1970 et 1987.



Les trafics évoluent entre 1970 et 1987 comme le PIB

La croissance des trafics intérieurs en France, marchandises et voyageurs confondus, entre 1970 et 1987 +56%, est proche de celle du Produit Intérieur Brut +54%. De même, la consommation en dépenses de carburants et transports collectifs augmente de 66,7% contre +64,4% pour l'ensemble de la consommation des ménages

Evolution des trafics intérieurs (voyag. + marchandise) et du PIB base 100 en 70

Evolution de la consommation en volume de transports entre 1970 et 1980 et de l'ensemble (en milliards de francs)

	1970	1987	variation
<i>évolution en volume</i>			
achats de véhicules	36,5	82,2	125,4
dépenses d'utilisation	98,2	154,4	57,2
dont carburants (1)	48,2	81,8	69,6
services de transports (2)	25,0	40,2	61,3
Ensemble	159,7	276,9	73,4
dont (1) + (2)	73,2	122,0	66,7
Consommation nationale	1169,4	1923,0	64,4
<i>coefficient budgétaire</i>			
achats de véhicules	3,1	4,3	1,2
dépenses d'utilisation	8,4	8,0	-0,4
services de transports	2,1	2,1	0,0
Ensemble	13,7	14,4	0,7

La courbe des "unités-km" est élaborée avec l'hypothèse qu'une tonne-km équivaut à un voyageur-km (hypothèse assez artificielle)

Le transport pour compte d'autrui se développe plus vite que l'ensemble de la production des branches

S'agissant de la branche transport, les transports aériens passent d'un indice de volume 100 en 1970 à l'indice 508 en 1987. Ensuite vient un groupe qui comprend les transports routiers et les activités annexes et auxiliaires. Ainsi, les transports routiers de marchandises progressent de 76, % entre 1970 et 1987. Les transports ferroviaires et maritimes se situent parmi les sous-branches à croissance modeste, respectivement +7, % et +9, %. Enfin, la navigation intérieure est en perte de vitesse (indice 57 en 1987). En outre à l'exception des transports aériens, toutes les branches de transport voient leur croissance réduite à partir du second choc pétrolier, seuls les transports routiers dépassant en 1986-1987, leur niveau de 1979.

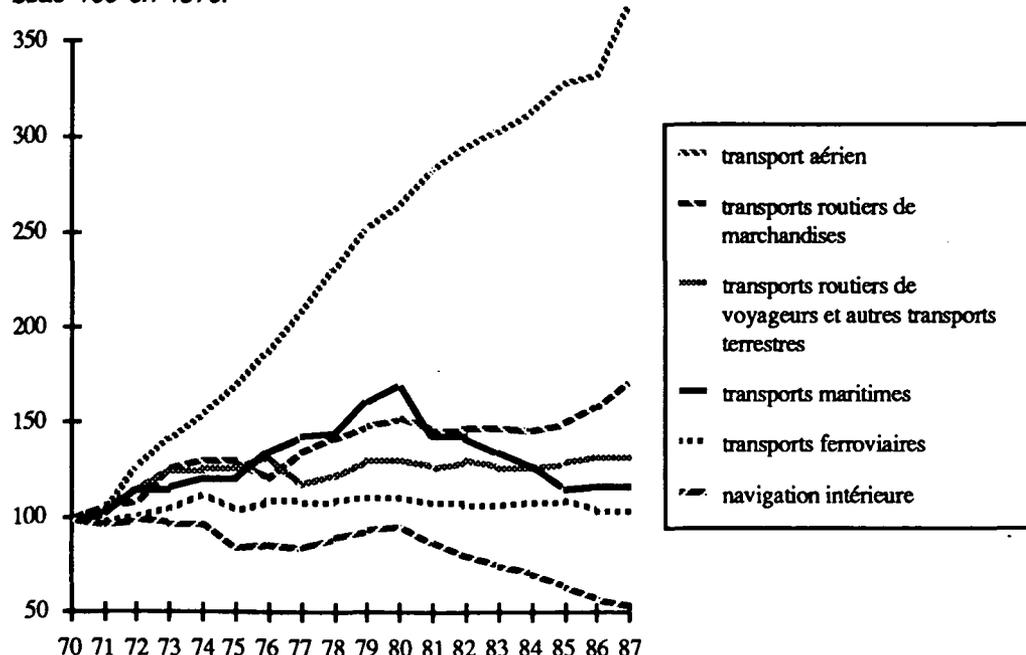
Mais, le contraste est encore plus net entre les branches où les effectifs baissent et celles où ils augmentent. D'un côté, les effectifs des transports ferroviaires, maritimes et fluviaux chutent de plus de 25%. D'autre part, les effectifs des transports routiers de marchandises (+19,5%), des activités annexes et auxiliaires (+44,5%) et du transport aérien (+84,8%), augmentent. Globalement, la branche "transport" augmente plus vite que l'ensemble de l'économie, aussi bien en terme de production ou de valeur ajoutée qu'au niveau des facteurs de production : effectifs employés et formation brute de capital fixe.

... mais cette évolution est très contrastée depuis 1979

Evolution de la valeur ajoutée en volume (en milliards de francs prix de 1980) et des effectifs en milliers des branches des "transports". les variations sont en %.

LA VALEUR AJOUTEE en prix de 1980				L'EMPLOI			
	1970	1987	variation		1970	1987	variation
Transport ferroviaire	16,9	18,2	7,7	Transport ferroviaire	173,4	127,3	-26,6
transport routier de march.	17,2	30,4	76,7	transport routier de march.	185,9	222,2	19,5
transport routier de voy.	13,7	20,9	52,6	transport routier de voy.	159,8	192,9	20,7
navigation intérieure	0,7	0,4	-42,9	navigation intérieure	10,1	6,5	-35,6
transport maritime	3,3	3,6	9,1	transport maritime	26,5	17,0	-35,8
transport aérien	2,4	14,6	508,3	transport aérien	29,7	54,9	84,8
activités annexes et aux.	18,5	34,0	84,3	activités annexes et aux.	128,5	185,7	44,5
Ensemble transport	72,7	122,1	68,1	Ensemble transport	713,9	806,5	13,0
Ensemble économie	1858	2868	54,4	Ensemble économie	20900	21445	2,6

Evolution de la production effective des branches de transports en volume (prix de 1980) base 100 en 1970.



un secteur disparate où les Entreprises Nationales perdent des effectifs, et des milliers de petites entreprises, créent des emplois.

Si l'analyse par mode permet de distinguer plusieurs groupes de transport selon l'évolution de leur production, la distinction des entreprises selon leur statut offre aussi une typologie intéressante. Le secteur des transports est en effet très hétérogène, caractérisée notamment par la coexistence de Grandes Entreprises Nationales et de petites entreprises en transport routier, même si quelques grands groupes, contrôlent une partie du marché.

En 1986, l'Enquête annuelle d'entreprises recensait un peu plus de 34000 entreprises de transport. Ce nombre est plus de deux fois supérieur si l'on y ajoute les taxis. Ce nombre croît très fortement ces dernières années, du fait des nombreuses créations de petites entreprises. Au total, le secteur "hors Gen de transport" crée près de 130 000 emplois depuis 1970 et l'investissement y augmente de près de 10 milliards (50%).

Evolution de la FBCF en volume (prix de 1980) de la branche "transport" et des effectifs en milliers des secteurs des "transports".

LA FBCF en prix de 1980				L'EMPLOI			
	1970	1987	variation		1970	1987	variation
<i>Grandes Entreprises Nationales</i>				<i>Grandes Entreprises Nationales</i>			
SNCF	7,8	9,0	15,4	SNCF	303,0	222,5	-26,6
RATP	2,2	1,5	-31,9	RATP	39,1	38,8	-0,8
Air France	1,4	1,5	7,1	Air France	21,8	29,0	33,0
Air Inter	0,0	0,2	-	Air Inter	2,4	7,1	195,8
Ensemble	11,4	12,2	7,0	Ensemble	366,3	297,4	-18,8
<i>Hors Grandes Entreprises Nationales</i>				<i>Hors Grandes Entreprises Nationales</i>			
Ensemble	13,4	23,0	71,6	Ensemble	411,8	543,6	32,0
Ensemble transport	24,8	35,2	41,9	Ensemble transport	778,1	841	8,1
Ensemble économie	265,7	337,9	27,2	Ensemble économie	16583	18166	9,5

Après une dégradation liée au 2 chocs pétroliers, les résultats financiers des entreprises de transport se redressent sensiblement depuis 1984.

S'agissant des résultats d'exploitation, qu'on peut évaluer à travers le taux de marge, ce taux baisse régulièrement entre 1970 et 1984 dans les entreprises de transport routier de marchandises mais le net redressement de 1986 permet de retrouver un niveau proche de celui de 1976 ce qui n'est pas le cas du transport maritime. Pour leur part, les grandes entreprises nationales connaissent un maintien relatif de leur taux de marge grâce surtout à la maîtrise de leurs frais de personnel, les effectifs baissant notamment à la SNCF, permettant compte tenu, d'un tassement de leur investissement, une réduction notable de leur besoin de financement ■

Evolution des taux de marge des entreprises des secteurs des "transports" et de l'ensemble des S.Q.S. E.I. de l'économie en %.

