

1981-1991: 10 ans d'évolution des transports en France

Gilles DUMARTIN

"Les 10 ans de transport" vient d'être réactualisé, pour la période de 1981 à 1991. Il dresse en une soixantaine de pages l'"état des lieux" des marchés de transport en France et de leur évolution durant la décennie 80. La première partie aborde ce sujet sous un angle économique: position des transports dans l'ensemble de l'économie, dépenses publiques, des entreprises et des ménages. Les chapitres suivants décrivent les évolutions par grandes activités de transport. Les principales séries statistiques (données économiques et sur l'emploi, dépenses publiques, trafics) y sont commentées ainsi que quelques comparaisons avec nos voisins européens...

Il est en vente à la régie des recettes de l'OEST au prix de 150 F (tarif étudiant : 75 F). Nous en reprenons ici quelques éléments essentiels.

Un important secteur de l'économie...

4,1 % du produit intérieur brut, 10 % des investissements des entreprises et près de 900 000 emplois, tel est le poids de l'activité de transport dans notre économie. Encore ces chiffres illustrent-ils peu l'importance des transports pour les autres secteurs de l'économie: le développement des seconds est souvent sujet au bon fonctionnement des premiers. Quant aux ménages, ils consacrent aux transports 15 % de l'ensemble de leur consommation.

...marqué par l'intervention publique

De par les enjeux qu'il représente pour la collectivité, le transport demeure un secteur de l'économie marqué par l'intervention des pouvoirs publics.

Le cadre général de la politique publique en matière de transport a été défini en 1982 par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Le principe premier de la LOTI est "le droit de l'usager de se déplacer et d'en choisir les moyens (...) dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité". Ce principe s'applique aussi bien aux entreprises qu'aux individus. Il implique "le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs" pour satisfaire une demande en constante évolution.

Aussi reste-t-il crucial pour les pouvoirs publics de garder la maîtrise du développement des systèmes de transport, tant pour prévenir leurs effets négatifs (saturation des réseaux, dégradations de l'environnement...) que pour offrir des conditions d'accessibilité et de développement équitables sur l'ensemble du territoire.

Les mutations sociales et économiques, l'augmentation du niveau de vie ont continué de susciter de nouveaux besoins au cours de la décennie 80. L'évolution technologique a de son côté facilité le développement de nouveaux services. La gestion des systèmes de transport (accès aux services de transport, régulation des flux...) a bénéficié du progrès des techniques de télécommunications. Les techniques logistiques ont permis de mieux intégrer le transport au processus de production-distribution.

Surtout, les années 80 resteront marquées par l'essor de la grande vitesse : apparition du TGV (700 km de lignes nouvelles mises en service), développement du réseau autoroutier (2600 km de voies nouvelles construites entre 1981 et 1991) et du transport aérien intérieur.

Pour mieux gérer la diversité des besoins, les lois de décentralisation ont introduit dès 1983 une nouvelle répartition des compétences en faveur des collectivités locales : transport urbain du ressort des communes, transport régional de celui des régions...

L'Etat conserve cependant un rôle essentiel, gardant la responsabilité de la politique générale (élaboration et gestion des grands réseaux, législation, tarification, incitation financière) et assurant la mise en cohérence des politiques locales.

Une reprise des investissements...

En matière de financement, les collectivités locales jouent aussi un rôle important : leurs dépenses consacrées aux transports (109 milliards de francs en 1991) dépassent largement celles de l'Etat (78 milliards de francs). En contrepartie de ces dépenses, les recettes des administrations publiques issues de l'activité de transport (essentiellement par la taxe intérieure sur les produits pétroliers et la TVA) s'élèvent à 146 milliards de francs.

...au profit des grands réseaux

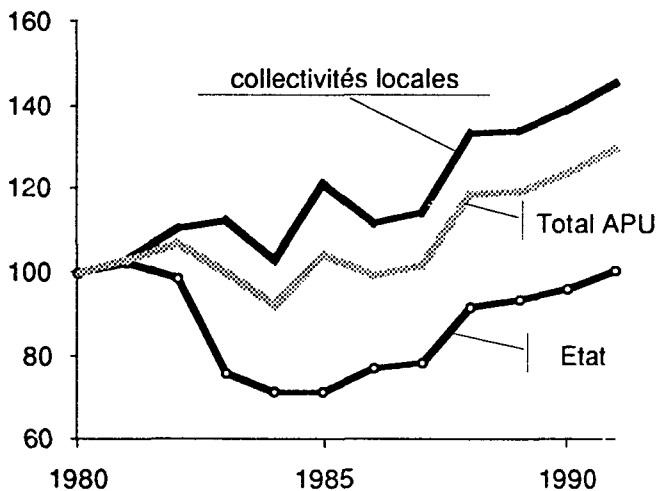
Le développement de nouvelles infrastructures a requis une nette reprise des dépenses d'investissement dès le milieu de la décennie 80, tant pour les collectivités publiques que pour les gérants de grandes infrastructures. Les volumes des dépenses en infrastructures de la SNCF et des sociétés d'autoroute sont en 1991 de moitié supérieures à celles de 1980.

FBCF* des grands opérateurs de transport en 1991 (en milliards de F)

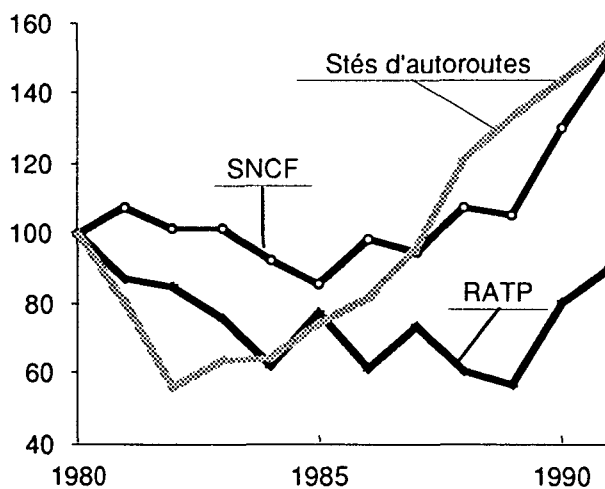
Etat	Col. locales	SNCF	Stés d'autoroutes
13	35	27,5	11,2

* formation brute de capital fixe

Indice du volume de la F.B.C.F. des administrations publiques



Indice du volume de la F.B.C.F. de grands gestionnaires d'infrastructures



Source: O.E.S.T. C.C.T.N.

56 % des dépenses en infrastructures de la SNCF sont en 1991 consacrées au réseau TGV, tandis que 30 % du total des investissements routiers vont aux autoroutes.

Si les déplacements locaux ou régionaux restent fortement majoritaires, les déplacements de longue distance (à l'échelle nationale voire internationale) ont fortement progressé au cours des années 80. Ainsi, les trois types de transport à grande vitesse (avion, TGV, autoroute) ont vu leur trafic croître de 54 % en 10 ans (en voyageurs-km) et représentent en 1991 un cinquième du volume des trafics interurbains.

Des exigences croissantes, pour les voyageurs...

Le développement des réseaux à grande vitesse ne se limite pas à faciliter les déplacements de longues distances. Ils participent aussi à centraliser les activités autour des noeuds de communication (les grandes métropoles) tandis que le reste du territoire ne bénéficie pas des mêmes conditions d'accès à ces réseaux.

Généralement, la décennie aura connu une croissance de la part du transport routier individuel aux dépens des modes collectifs : 82 % des déplacements hors agglomérations sont effectués en automobile contre 10 % en train, 6 % en autocar et 1,6 % en avion. Les ménages consacrent d'ailleurs en 1991 85 % de leurs dépenses de transport à l'automobile.

Le développement du réseau TGV n'a pas suffi à assurer une croissance du trafic ferroviaire. Au contraire, cette croissance lente mais régulière au cours de la première moitié de la décennie s'est infléchie par la suite et le début des années 90 est même marqué par une baisse du trafic ferroviaire de voyageurs.

Le transport aérien a connu un développement sans précédent : la croissance moyenne de trafic a été de 8 % au cours des années 80 mais s'est très nettement ralentie depuis. Le marché aérien intérieur français (20 millions de passagers en 1991) est de loin le plus important d'Europe (14 millions de passagers en Espagne, 12 en Italie).

En milieu urbain, le transport collectif n'assure qu'environ 13 % des déplacements. La fréquentation des transports en commun, croissante jusqu'en 1989, s'est depuis légèrement orientée à la baisse. La décennie 80 a pourtant connu la mise en service de réseaux de transport en site propre dans plusieurs villes de province: après celles des métros de Lyon et de Marseille en 1978, ont suivi celles de Lille (1983), puis des tramways de St-Etienne (1983), Nantes (1985) et Grenoble (1987). Ces réseaux ont permis des hausses notables de fréquentation, de plus de 40 % par exemple à Lille et à Nantes. Mais ils n'ont pu pour autant modifier l'équilibre TC/transport individuel. Le développement urbain, rapide et essentiellement périphérique, nuit à l'attractivité des transports en commun et notamment aux réseaux lourds en site propre. Les contraintes financières des réseaux de transport urbain restent fortes: le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes s'est légèrement redressé depuis 1984 (54 % en 1990) mais la capacité d'investissement reste faible en regard des besoins. Les subventions publiques participent largement aux coûts d'exploitation et ne couvrent qu'une faible partie (15 %) des dépenses d'investissement. Le versement transport prélevé auprès des entreprises, à l'origine pour financer les dépenses d'équipement, sert pour une bonne part à compenser les réductions tarifaires accordées aux travailleurs. Bien perçus pour résorber les problèmes de saturation en centre ville, plusieurs autres réseaux en site propre devraient apparaître au cours de la décennie 90. Ils risquent cependant de pousser à la hausse des prix qui ont déjà notablement augmenté durant la décennie 80.

...et pour les marchandises

Pour le transport de marchandises, la recherche du meilleur niveau de service (en terme de rapidité et de souplesse de transport) a eu pour effet de favoriser le transport routier aux dépens des transports ferroviaires et fluviaux. La nature des produits transportés s'est modifiée : baisse des produits lourds au profit de produits de plus grande valeur unitaire, notamment de produits de consommation. Aussi le marché du transport de marchandises (en fait l'ensemble des produits transportés) a-t-il eu tendance à diminuer en tonnage depuis 1980. Les stratégies commerciales des entreprises ont évolué vers une spécialisation des unités de production et une extension des aires de marché. Les transports concernent souvent des déplacements plus longs pour des

lots de plus faibles tonnages. Les chargeurs ont donc fait appel au transport routier qui a aussi bénéficié de la forte baisse du prix du pétrole. Les gains de part du transport routier sur les autres modes ont connu depuis 1985 un rythme sans précédent.

Répartition entre les modes du trafic de marchandises (en t-km)

	1980	1985	1991
Transport routier	61%	62%	71%
Transport ferroviaire	34%	34%	26%
Transport fluvial	6%	5%	3%

Jusqu'à là compétitif pour les transports de courtes distances, le transport routier a notamment bénéficié du développement du réseau autoroutier pour concurrencer le fer sur les transports de longue distance : ainsi, entre 1985 et 1990 et sur les distances de plus de 500 km le trafic de la route a crû de 80 % tandis que celui du fer diminuait de 10 %. Nos voisins allemands, suisses ou neerlandais n'ont pas connu une telle modification des partages modaux.

Cet essor de la route a aussi été accentué par la déréglementation opérée au cours de la décennie 80 (suppression de la tarification routière obligatoire, facilité d'accès à la profession...). Bénéfique aux chargeurs et donc en principe à l'économie française - il présente pourtant des inconvénients croissants pour la collectivité : saturation et dégradations des infrastructures, problèmes environnementaux... De plus elle a favorisé une concurrence "quasi-incontrôlée" entre les transporteurs : les enfreintes à la réglementation routière (temps de conduite, poids et vitesses autorisés...) se sont multipliées tandis que la baisse des prix participait à la dégradation de la situation financière de nombre d'entreprises de transport de marchandises.

Le développement du transport combiné rail-route (16 % des trafics en 1991) concerne exclusivement les transports de longue distance et ne paraît pas susceptible dans l'immédiat d'infléchir cette tendance.

**Une nécessaire
politique de
concertation**

La multiplicité des besoins et des opérateurs a accru la nécessité d'une concertation des acteurs aux divers stades de décision : élaboration, évaluation et mise en oeuvre de politiques ou de projets. Une telle concertation entre les régions et la SNCF a ainsi pu déboucher sur la participation commune à l'organisation des services de transport régionaux. Pour la réalisation de grands projets, il s'agit souvent pour l'autorité publique d'arbitrer entre intérêts a priori divergents: intérêts particuliers contre intérêts généraux, satisfaction de la demande contre équité de l'accès au transport. Faute d'une transparence suffisante lors de leur phase de "gestation", la réalisation de grands projets (infrastructures urbaines, lignes TGV) soulève des oppositions de plus en plus virulentes.

La mise en place du marché unique européen doit faciliter la liberté d'échange des biens et des personnes au sein de l'Europe. Elle nécessite la mise en cohérence des politiques de transport (notamment en matière de grands réseaux et de réglementation), voire le transfert d'une partie des prérogatives des Etats au profit de la Communauté.

Ses enjeux économiques et sociaux sont de taille puisqu'il ouvre l'ensemble des marchés des transports terrestres à la concurrence européenne. Profitable en principe aux usagers des services de transport, cette concurrence se doit de ne pas avoir de répercussions défavorables pour la collectivité. En particulier il convient que les pouvoirs publics (et les instances européennes) garantissent l'équité des conditions de concurrence des entreprises de transport au sein de l'Europe. ■