

40 ANS DE COMPTES DES TRANSPORTS

Jean-François VACHER



L'activité des transports est intimement liée à celle du reste de l'économie nationale. Le poids de la branche « transport » dans le PIB marchand est, à prix constants, resté quasiment inchangé depuis 40 ans, autour d'une moyenne de 4,5 %. Toutefois, le secteur des transports a connu d'importantes mutations internes qui se sont manifestées principalement par l'accroissement régulier de la part de la route, au détriment des autres modes. Parallèlement, le rôle privilégié de l'Etat et la prépondérance du secteur public ont progressivement laissé la place à des formes de régulation par les marchés et la concurrence. Cette évolution s'est accélérée au cours des dernières années avec l'ouverture croissante de l'économie française sur l'extérieur.

Au début des années cinquante, l'essentiel des infrastructures de transports, qui avait subi des dommages considérables pendant la guerre (la moitié du réseau ferroviaire, notamment, avait été détruite) était reconstitué. Selon les estimations de la première commission des comptes des transports, la valeur ajoutée des entreprises du transport terrestre intérieur représentait en 1954 une part significative du produit national, évaluée à plus de 4 % du PNB à prix courants avec les conventions méthodologiques de l'époque (un peu plus de 6 % si l'on y ajoute le transport pour compte propre).

**Une part
relativement stable
dans l'économie
nationale**

Pendant les quarante années suivantes, les activités de transport vont progresser à un rythme sensiblement égal en moyenne à celui de la croissance économique, de sorte que leur poids global dans l'économie nationale reste relativement inchangé sur l'ensemble de la période. C'est ainsi que la valeur ajoutée de la branche, mesurée aux prix de 1980, a oscillé autour de 4,5 % du produit intérieur brut marchand, bien que ce ratio tende, depuis une dizaine d'années, à augmenter légèrement (graphique 1). S'agissant de l'emploi, les effectifs salariés du secteur des transports sont passés de 672 000 personnes en 1954 à 889 000 en 1995. Leur poids relatif dans l'emploi intérieur salarié total a d'abord reculé de 1954 à 1970 (passant de 5,3 % à 4,7 %), pour se stabiliser ensuite autour de 4,5 % (graphique 2). L'évolution au cours de la première période résulte pour l'essentiel des importantes diminutions d'effectifs de la SNCF (- 22,2 %).

**Des
investissements
toujours élevés
mais cycliques**

On constate une tendance similaire pour les investissements, avec toutefois un caractère cyclique très marqué et une forte amplitude (graphique 3). De plus, les entreprises de transport ont en proportion sensiblement plus investi que l'ensemble de l'économie, puisque la part de leur FBCF dans le total se situe à un niveau compris entre 5 % et 7 %. Trois périodes d'investissement plus intense peuvent ainsi être distinguées. Jusqu'au début des années soixante, c'est l'effort d'équipement de la SNCF qui domine, avec un accent particulier sur la modernisation de ses infrastructures et de son matériel (électrification). La décennie soixante-dix voit par contre se développer les réseaux autoroutiers (triplément des longueurs entre 1970 et 1980) et urbains (RER, autobus de banlieue). Parallèlement, les achats de véhicules utilitaires augmentent fortement, avec une progression de 56 % des immatriculations neuves et un accroissement du parc de près de 40 % entre 1970 et 1980. Enfin, une dernière phase d'accélération de l'investissement intervient de 1988 à 1993 avec l'essor du TGV (augmentation de 158 % de la longueur des lignes nouvelles et doublement de celle des lignes parcourues par le TGV), le développement du programme autoroutier (+ 21 %) et la mise en chantier des projets de transport collectif de la région parisienne (Météor, Eole).

**Une grande
sensibilité
à la conjoncture**

Tendanciellement, l'activité des transports a accompagné la croissance de l'économie mais son profil présente la caractéristique d'amplifier presque toujours le mouvement conjoncturel général. Ceci est dû pour l'essentiel à la grande sensibilité du transport terrestre de marchandises aux variations de la production industrielle (graphique 4) et, plus récemment, à celles de la demande extérieure, qui sont les éléments les plus fluctuants de la demande globale.

COMPTES

Des prix relatifs en baisse continue

La comparaison des évolutions en valeur et en volume du ratio de la valeur ajoutée de la branche transport sur le PIB marchand fait apparaître un mouvement de ciseau : forte diminution à prix courants (de 5,9 % en 1954 à 4,7 % en 1970) et stabilité aux prix de 1980 (graphique 1). Cela traduit une baisse des prix relatifs du transport par rapport à la moyenne des prix de l'ensemble des biens et services de presque 1 % par an en moyenne. Bien que continue, cette évolution a été plus marquée en début et surtout en fin de période. Dans les années cinquante et soixante, c'est le progrès technique et la baisse des coûts qui en sont les principaux vecteurs. A partir des années quatre-vingt, le développement de la concurrence prend le relais. Ce phénomène est particulièrement sensible dans le transport routier dont les prix évoluent à la baisse après la suppression de la «tarification routière obligatoire» et, dans une moindre mesure, dans le secteur aérien pour les dernières années. Depuis 1986, les prix moyens du transport ont eu tendance à rester stables.

D'importantes mutations structurelles

Le domaine des transports a connu de profonds bouleversements dans sa structure interne, dont en premier lieu la modification de la part relative des différents modes (graphique 5). Alors qu'elle représentait près de 60 % des transports terrestres intérieurs de marchandises (hors oléoducs) en 1954, la part du ferroviaire, exprimée en tonnes-km, n'en constitue plus que 22 % en 1995. Dans le même temps, celle du transport routier de marchandises est passée de 29 % à 75,2 %. La navigation fluviale a régulièrement décliné sur la période (de 11,2 % à 2,8 %).

Quant au transport maritime français, il a été victime des bouleversements intervenus durant les années soixante-dix dans les grands courants d'échanges internationaux, en conjonction avec le développement des pavillons extra-territoriaux. Sa flotte a presque été divisée par quatre et sa capacité globale s'est fortement réduite après 1980, du fait de la diminution de la part des navires pétroliers dans le pavillon français. Parallèlement, l'activité portuaire française a sensiblement décliné au cours des années quatre-vingt, au profit surtout des autres ports européens.

La substitution de la route au fer dans le transport de marchandises

La progression de la part de la route dans le transport de marchandises a été très rapide pendant les vingt premières années, au point de supplanter le fer dès le milieu des années soixante (graphique 5). Ce phénomène s'explique en partie par l'évolution de la nature des produits transportés (recul des matériaux pondéreux qui constituent le principal marché du rail), en liaison avec la restructuration de l'appareil industriel (redéploiement géographique du Nord et de l'Est vers la façade atlantique, réduction de taille des établissements). Le déclin du transport ferroviaire a été ensuite accéléré par la crise pétrolière (chute de 17,5 % en 1975) et le développement du nucléaire qui entraîne la fermeture de certains débouchés traditionnels. Malgré sa croissance récente, le transport combiné rail-route, alternative à la concurrence inter-modale, ne paraît pas en mesure d'infléchir durablement ce processus. A l'inverse, l'essor de la production de biens de consommation courante et le développement parallèle des circuits de distribution ont largement stimulé le transport routier de marchandises, qui se révèle moins coûteux et plus souple. Mais ce secteur, dont les entreprises sont majoritairement de petite taille, s'est révélé plus sensible aux mouvements de la conjoncture. C'est ainsi qu'entre 1980 et 1985 son activité a reculé de près de 14 %, en raison notamment de l'évolution du BTP. De 1985 à 1990, par contre, la reprise générale de la demande, dans un contexte de déréglementation et de vive concurrence par les prix, a entraîné une très forte croissance (+ 35,9 %), et s'est accompagnée d'une importante augmentation du nombre d'entreprises. Les années quatre-vingt-dix, toutefois, marquent peut-être une certaine pause pour la route, comme l'indique l'évolution du parc moyen de véhicules utilitaires (+ 7,1 % de 1990 à 1995, contre + 33,6 % de 1985 à 1990).

Une évolution plus complexe dans le transport de voyageurs

La croissance de la mobilité des personnes a été à la fois plus forte et plus régulière que celle des marchandises, et même que celle du PIB marchand. La prépondérance de la route s'y est affirmée tout autant, quoique de manière un peu plus complexe. L'utilisation de l'automobile s'est développée beaucoup plus rapidement que celle des transports collectifs, mais sans toutefois complètement se substituer à ces derniers. Dès 1954, les deux tiers des déplacements intérieurs de voyageurs, mesurés en voyageurs-km, étaient déjà assurés par la

COMPTES

voiture particulière et cette proportion n'a fait que s'accroître pour atteindre 85 % en 1985. L'accroissement du parc a été spectaculaire, avec une multiplication par neuf sur quarante ans (cf tableau), mais il est resté parallèle à celui des déplacements, qui ont été multipliés par 9,7 (graphique 6). Si le réseau routier a globalement conservé la même longueur (environ un million de km), sa nature s'est cependant profondément modifiée, surtout à partir des années soixante-dix. Grâce notamment aux innovations techniques (revêtement des chaussées, élargissement des voies), le réseau national s'est modernisé et a permis une circulation plus fluide, plus sûre et plus rapide, malgré sa réduction de moitié en raison des «déclassements» liés aux transferts de financement vers les collectivités locales. La longueur des autoroutes a été multipliée par 6 entre 1970 et 1995 et la voirie urbaine et périurbaine s'est développée de manière considérable (cf tableau).

L'ère de l'automobile

Jusqu'à la fin des années soixante, ce sont plutôt les campagnes, alors plus peuplées, qui ont bénéficié de l'augmentation de l'équipement et du trafic automobile, en raison notamment de la longueur des distances parcourues, alors que la population urbaine pouvait utiliser les transports collectifs. A partir des années soixante-dix, le développement de la péri-urbanisation prend le relais, avec l'allongement de la distance domicile-travail et le début de la multimotorisation. Selon les enquêtes de l'INSEE auprès des ménages, le kilométrage annuel moyen par voiture s'est accru de 35 % entre les périodes 1958-1959 et 1973-1974. Au milieu des années quatre-vingt, l'automobile prend le pas sur les transports collectifs qui commencent à stagner, tant sur la longue distance, où se font sentir les effets du développement du réseau autoroutier sur le trafic ferroviaire, qu'en milieu urbain où la congestion et les émissions de polluants créent de difficiles problèmes de gestion de l'espace. Dans ce dernier cas toutefois, la progression de la voiture particulière s'est plutôt exercée au détriment des modes de déplacement non motorisés (marche, bicyclette). Depuis une dizaine d'années néanmoins, on assiste à un ralentissement de la croissance du parc automobile (+ 19 % de 1984 à 1994, contre + 39 % pour les dix années précédentes). Il faut enfin mentionner les problèmes de sécurité routière, qui tendent malgré tout à évoluer dans le bon sens depuis le début des années soixante-dix avec une diminution de près de moitié du nombre de tués.

Les modifications des dépenses des ménages liées au transport

Ces évolutions se reflètent dans le niveau et la structure de la consommation des ménages liée au transport (graphique 7). Dans l'ensemble, celle-ci n'a cessé de croître à un rythme élevé pendant quarante ans (à l'exception de 1993, année de récession). En 1982, toutefois, une certaine inflexion a été sensible, au point que le coefficient budgétaire du transport, qui avait alors atteint un maximum de 15,7 % (contre 9,7 % en 1954), a tendu à reculer lentement pour s'établir à 14,6 % en 1995. Les achats de véhicules sont restés relativement stables, avec un coefficient généralement compris entre 3 % et 4 %, plus faible dans les années soixante et soixante-dix. Par contre, les dépenses d'utilisation de véhicules (entretien, réparations et carburants) ont crû beaucoup plus vite et, alors qu'elles avaient été légèrement inférieures aux achats en 1954, elles ont représenté en 1995 un montant presque trois fois supérieur. Quant aux dépenses de services de transports collectifs, leur coefficient budgétaire a rapidement baissé dans les années cinquante pour se stabiliser ensuite autour de 2,2 % mais leur poids dans l'ensemble de la fonction transport n'a cessé de diminuer (de 28,7 % en 1954 à 13,7 % en 1995).

Une croissance lente mais assez continue des transports collectifs

Les transports ferroviaires de voyageurs se sont accrus régulièrement mais à un rythme assez lent, compris entre 2 % et 3 % par an jusqu'en 1985, pour stagner ensuite. Le développement rapide du TGV au début des années quatre-vingt a apparemment donné un nouveau souffle à la SNCF. En 1995, le TGV assurait 45,5 % des transports sur le réseau principal et roulait sur près du quart de l'ensemble des lignes de voyageurs en exploitation. Néanmoins, son essor s'est effectué aux dépens du réseau classique et, au cours des dix dernières années, les transports ferroviaires de voyageurs ont même globalement diminué de 0,7 %. La situation a été comparable pour les transports collectifs urbains, malgré le renouveau qu'ils ont connu dans les années quatre-vingt en raison du développement du RER, de l'extension des réseaux de la banlieue parisienne et

COMPTES

de ceux de province. Leur croissance a été au total plutôt médiocre, avec une stagnation des transports sur les dix dernières années.

L'essor du transport aérien

Le transport aérien de voyageurs n'a commencé véritablement à prendre son essor qu'à partir de 1970. Le développement des transports intérieurs a été d'abord régulier et assez soutenu, puis s'est stabilisé à partir de 1989 à un niveau de fréquentation compris entre 11 et 12 milliards de voyageurs-km. Cette évolution pourrait résulter en partie de la concurrence du TGV sur les distances moyennes (de l'ordre de 500 km). Le transport aérien international, par contre, a poursuivi sa croissance à un rythme élevé, presque toujours supérieur à 7 % par an, pendant les années soixante-dix. Depuis une dizaine d'années son profil est devenu plus irrégulier, tantôt à la baisse du fait d'événements particuliers comme la crise du Golfe de 1991, tantôt à la hausse en raison du contexte de très forte concurrence internationale, qui a par ailleurs induit des baisses de prix sensibles (tarifs promotionnels, « charters »).

L'évolution des GEN et le rôle déclinant du secteur public

Au lendemain de la guerre, le poids du secteur public était devenu considérable dans les transports. On peut l'apprécier à partir des données sur les quatre grandes entreprises nationales (GEN) de transport : la SNCF, la RATP, Air France et Air Inter. En 1954, ces entreprises employaient 64,1 % des effectifs salariés du secteur et assuraient près de 80 % des investissements totaux, mesurés à prix constants (graphiques 2 et 3). Ces proportions allaient très vite diminuer dans le courant des années soixante, du fait surtout de l'essor de la route, et sont passées à respectivement 47,1 % et 45,2 % en 1970, pour ne plus représenter que 29,4 % et 31,5 % en 1995. Les diminutions d'effectifs concernent essentiellement la SNCF, où le nombre de salariés est passé de 390 000 à 181 000 sur l'ensemble de la période avec une nette accélération dans les dix dernières années (-25 %). A l'inverse, les effectifs de la RATP sont restés stables et ceux des compagnies aériennes ont fortement progressé (+16,8 % depuis 1985, compte tenu de l'intégration d'UTA dans Air France en 1992). De même, l'investissement reste concentré à la SNCF, où il pèse encore très lourd (19,3 milliards de francs en 1995) à la suite des derniers travaux d'achèvement du TGV Nord (Eurostar).

Déréglementation et libéralisation dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix

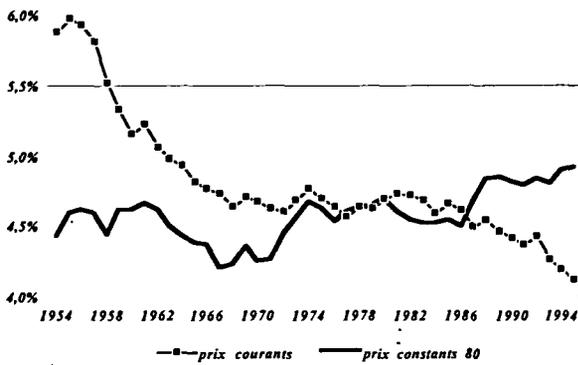
On peut distinguer en fait plusieurs vagues successives de libéralisation, qui ont chacune touché un mode particulier. Les transports maritimes ont été les premiers à connaître une déréglementation larvée à la fin des années soixante-dix, qui s'est accentuée au début des années quatre-vingt sous l'effet de la concurrence internationale et de la spécialisation des flottes, pétrolières en particulier. Par ailleurs, l'Etat a opéré une réforme de la gestion des ports, portant notamment sur le statut de la manutention portuaire. Les transports routiers de marchandises ont vu leur activité stimulée par l'abandon de la tarification obligatoire à partir de 1986. Des effets négatifs se sont néanmoins fait sentir sur les prix, les salaires et les conditions de travail des chauffeurs routiers. Le transport aérien, international d'abord puis intérieur ensuite, est sur la voie d'une déréglementation complète qui devrait être achevée en 1997. Parallèlement, l'Etat a commencé à réaménager ses relations avec les grandes compagnies nationales et d'importantes réformes sont en cours, en particulier dans le groupe Air France et à la SNCF (création du Réseau ferré de France), afin de donner plus d'autonomie à ces entreprises.

L'internationalisation croissante des transports

Ces bouleversements ont été en grande partie favorisés par le contexte international où opère le transport français. L'intensification de la construction européenne depuis une dizaine d'années a fait jouer un rôle particulier à la France, en raison de sa position géographique centrale. C'est ainsi que la part des transports regroupant le pavillon étranger, la partie internationale du pavillon français et le transit est estimée en 1995 à 31,9 % des transports routiers de marchandises intérieurs, exprimés en tonnes-km, contre environ 15 % en 1980. Dans les modes plus traditionnellement liés au trafic international, comme le maritime et l'aérien, la notion de marché se substitue de plus en plus à celle de territoire qui perd ainsi sa pertinence économique dans les comptes nationaux.

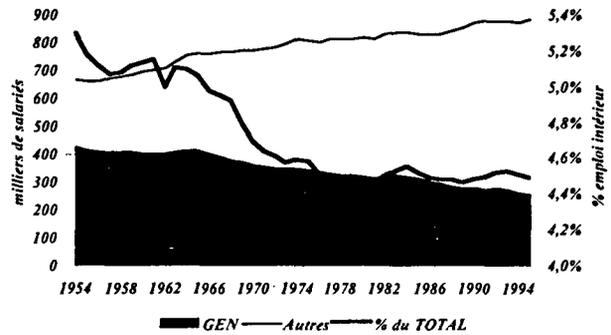
COMPTES

Graphique 1 : Ratio de la valeur ajoutée de la branche transport au PIB marchand (prix courants et prix constants de 1980)



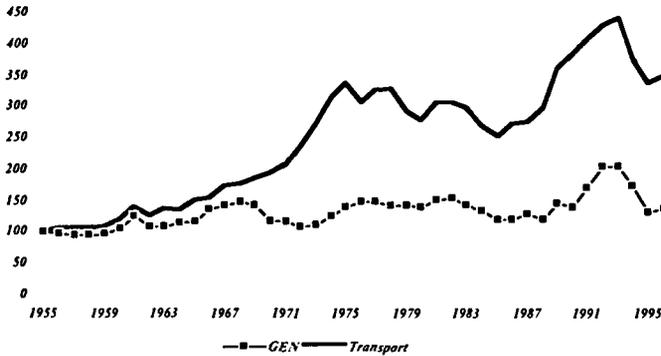
Sources : Comptes nationaux, rétropolation base 80

Graphique 2 : Evolution de l'emploi salarié du secteur des transports (en milliers et en % de l'emploi intérieur salarié total)



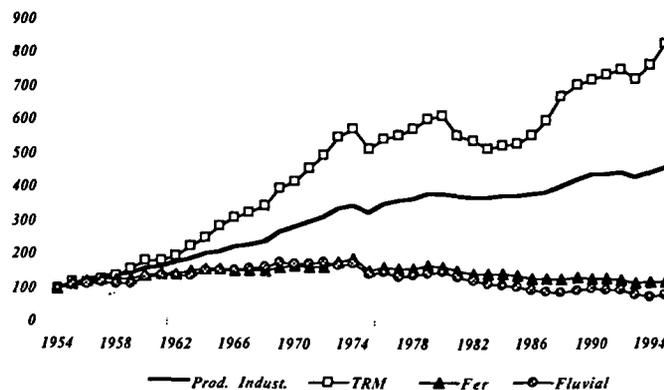
Sources : Comptes nationaux, rétropolation base 80

Graphique 3 : FBCF de la branche du transport (prix constants de 1980 - indices 1954 = 100)



Sources : Comptes nationaux, rétropolation base 80

Graphique 4 : Production industrielle et transports terrestres de marchandises (production U02-U06 aux prix de 1980 et transports en tonnes-km - indices 1954 = 100)

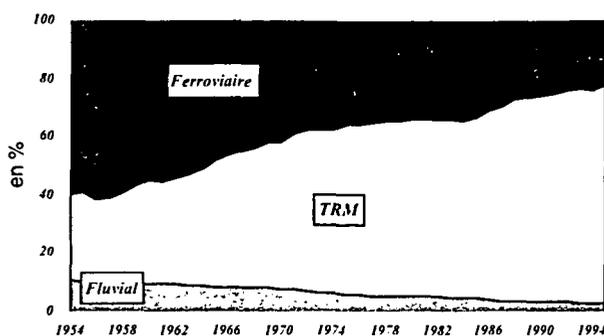


Sources : Comptes nationaux, rétropolation base 80 et DAEI/SES

NOTES © 1997
DE SYNTHÈSE MARS
DU SES AVRIL

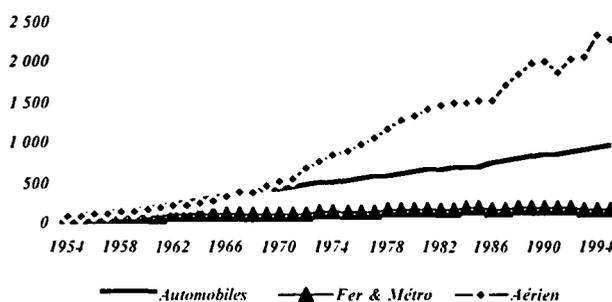
COMPTES

**Graphique 5 : Partage modal du transport terrestre de marchandises
(transports intérieurs hors oléoducs)**



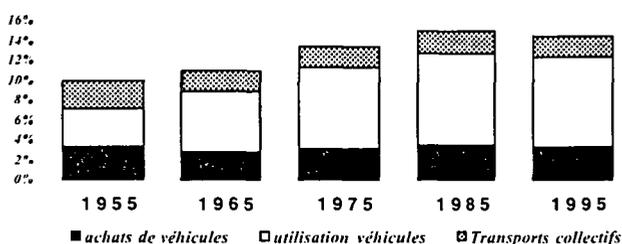
Source : DAEI/SES

**Graphique 6 : Transports de voyageurs
(milliards de voyageurs-km - indices 1954 = 100)**



Source : DAEI/SES

**Graphique 7 : Budget des ménages en transport
(coefficients budgétaires en % de la consommation finale nationale à prix courants)**



Sources : INSEE et comptes nationaux, réropolation base 80

**Tableau : Quelques données sur les parcs et infrastructures de transport
(parcs routiers à mi-année et longueurs de réseaux au 31 décembre)**

unités	PARC ROUTIER			RESEAU ROUTIER (*)		RESEAU SNCF		
	Voit. Partic. et Comm.		Véhicules Utilitaires milliers	AUTO-ROUTES 1000 km	RESEAU NATIONAL 1000 km	Longueur totale 1000 km	dont lignes électrifiées 1000 km	dont lignes TGV 1000 km
	Parc moy. milliers	Immatric. milliers						
1954	2 710	352	1 073	0,17	80,8	39,8	4,6	-
1964	7 925	1 053	1 760	0,49	80,8	38,2	8,2	-
1974	14 900	1 525	2 155	2,67	33,9	34,8	9,3	-
1984	20 700	1 758	3 270	5,74	34,0	34,7	11,3	2,1
1994	24 643	1 973	5 103	8,25	36,8	32,3	13,7	5,7

(*) Notes relatives au réseau routier :

- les données pour l'année 1954 étant indisponibles, ces chiffres sont ceux de 1959,

- les sources sur le réseau national avant 1974 sont très approximatives, en raison notamment des changements de définition des Routes Nationales (déclassements).

Sources : DAEI/SES, CCFA, SNCF