

CROISSANCE DE L'ÉCONOMIE ET ÉVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE DU TRANSPORT

Yves **ROBIN**

Alors que la croissance en volume de la valeur ajoutée de la branche « transports » est généralement supérieure à celle de l'ensemble de l'économie française, on assiste à la situation inverse en 2001 et 2002. De là à considérer qu'il y a l'amorce d'une rupture de comportement, voire le début d'un découplage entre la croissance économique et la demande de transport, il n'y a qu'un pas qu'il serait imprudent de franchir trop vite.

En effet, il apparaît que la croissance des activités de transport n'est plus dynamique que celle du reste de l'économie qu'en période d'expansion économique au moins soutenue. La faiblesse de la croissance de l'économie française en 2001 et 2002 explique ainsi, pour une bonne part, l'évolution très en retrait des transports au cours des deux dernières années.

En 2002 comme en 2001, la croissance en volume de la valeur ajoutée de la branche « transports » est inférieure à celle de l'ensemble de l'économie française (à savoir la croissance du produit intérieur brut). Le différentiel est de - 1,4 point, alors que, au cours des vingt-cinq dernières années, l'écart était en général inverse, avec une croissance moyenne de la valeur ajoutée des transports de 3,3 % contre 2,2 % pour l'ensemble de l'économie.

Plusieurs éléments peuvent expliquer cette croissance anormalement faible des transports : certains tiennent aux transports eux-mêmes, d'autres relèvent des liens entre les transports et l'ensemble de l'économie.

Des évolutions spécifiques aux transports

Pour une part, la faiblesse de cette croissance est spécifique aux transports. Ce sont, en particulier, les suites des attentats du 11 septembre 2001 qui sont à l'origine d'une baisse très sensible de la fréquentation des transports collectifs et, partant, de la consommation des ménages en transports. Le transport aérien, qui connaissait un développement sur un rythme supérieur à 7 % par an depuis des années, subit un reflux particulièrement important fin 2001 et pendant une grande partie de l'année 2002. La fréquentation des autres modes de transport s'infléchit tandis que les déplacements en voiture particulière ont augmenté, surtout en 2001, favorisés par deux années de baisse du prix relatif des carburants (- 4,7 % puis - 2,6 %). De même, le transport routier de marchandises pour compte propre, qui baissait très sensiblement depuis des années, a repris de la vigueur en 2001 et 2002 (le nombre de tonnes-kilomètres réalisées a augmenté respectivement de 6 % et de 5 %).

L'importance du transport routier de marchandises pour compte propre

Or ces déplacements et ces transports, s'ils contribuent à la mesure du produit intérieur brut, ne sont pas intégrés à celle de la valeur ajoutée des transports puisqu'ils sont effectués « pour compte propre ». Le transport pour compte propre effectué par des entreprises industrielles ou commerciales, par exemple, est comptabilisé comme une « activité auxiliaire » de leur activité principale et la valeur ajoutée correspondante est intégrée à celle de leur activité industrielle ou commerciale.



ÉCONOMIE

Cela explique une partie importante du différentiel constaté. En effet, si, à évolution identique de l'ensemble du transport routier de marchandises sous pavillon français, le transport pour compte d'autrui avait évolué de la même façon que le transport routier de marchandises pour compte propre, le taux de croissance de la branche « transport routier de marchandises » aurait été supérieur d'environ 0,7 point en 2001 et de presque 1,1 point en 2002. Compte tenu du poids du transport routier de marchandises de l'ordre de 25 % dans l'ensemble des transports, ce sont respectivement presque 0,2 et 0,3 point de croissance qui sont imputables à cette reprise du transport pour compte propre au détriment du transport pour compte d'autrui.

Il convient de rappeler qu'une telle hypothèse n'est pas excessive. En effet, au cours des années précédentes, le différentiel de croissance entre le transport routier pour compte d'autrui et le transport routier pour compte propre est fort : il est de l'ordre de dix points de croissance, voire plus, certaines années. Si l'on effectue le calcul consistant à répartir l'évolution de l'ensemble de la demande de transport routier de marchandises entre le compte propre et le compte d'autrui en respectant un tel différentiel, le transport routier de marchandises pour compte d'autrui se voit attribuer une croissance supérieure d'environ 2,4 points en 2001 et de 2,8 points en 2002. La production de la branche transport aurait ainsi progressé de respectivement 0,6 point de plus en 2001 et 0,7 point de plus en 2002.

Les évolutions conjoncturelles expliquent une part importante de la demande de transport

La faible croissance des transports en 2001 et son recul en 2002 sont également liés à la mauvaise conjoncture économique, qui entraîne une contraction de la demande de transport de marchandises. C'est d'ailleurs un phénomène que l'on observe de façon quasiment systématique au cours des vingt-cinq dernières années : à de rares exceptions près, lorsque la croissance est soutenue (supérieure à 2 %), la valeur ajoutée du transport augmente plus vite que celle de l'ensemble de l'économie et, inversement, lorsque le produit intérieur brut baisse ou augmente de moins 1,5 %, la valeur ajoutée du transport évolue à un rythme encore plus faible.

De plus, les exceptions à cette règle s'expliquent presque toutes par des circonstances exceptionnelles : 1990, année où le ralentissement économique du début des années quatre-vingt-dix a commencé de se manifester dans l'industrie et la construction, qui sont des activités fortement consommatrices de transport ; 1996, avec de fortes grèves des transports publics en fin d'année 1995 qui pèsent sur la croissance de la branche transports en 1995 et l'amplifient l'année suivante ; 2002, avec les suites des attentats du 11 septembre.

Si l'on considère les années où la croissance est inférieure à 1,5 % (elle s'établit à 0,7 % en moyenne pour ces années), la croissance de la valeur ajoutée des transports n'est que de 0,4 % ; lorsque l'on est dans une situation inverse de croissance supérieure à 2 %, la croissance du PIB est en moyenne de 3 % et la valeur ajoutée des transports augmente, en moyenne, de 4,1 %.

Les ajustements économétriques des relations entre la croissance de la valeur ajoutée des transports et celle de l'ensemble de l'économie ne sont pas très bons. L'équation de régression simple aboutit au résultat suivant :

$$\begin{aligned} \text{Croissance de la VA transports (en \%)} = & \\ 1,75 * \text{croissance du PIB (en \%)} - & 1,14 \\ (5,5) & (-1,4) \end{aligned}$$

(Les valeurs entre parenthèses sont celles du test de Student ; le coefficient R2 de l'ajustement économétrique vaut 0,58, ce qui est assez faible).

ÉCONOMIE

Cette relation peut s'écrire approximativement :

$$\text{Croissance de la valeur ajoutée transports} - 1,52 = 1,75 * (\text{croissance du PIB} - 1,52)$$

Cela tendrait à prouver que lorsque la croissance du PIB est supérieure à 1,5 % par an, la valeur ajoutée des transports augmente plus vite que celle du reste de l'économie et que, inversement, à une croissance inférieure à 1,5 % par an correspond une variation de la valeur ajoutée des transports inférieure à celles des autres branches ! Cependant, si le coefficient estimé de la croissance du PIB est significatif, la constante (- 1,14) n'est pas déterminée avec une grande précision et la qualité de l'ajustement n'est pas excellente.

Une telle conclusion serait donc un peu rapide : on peut dire que la croissance des transports est plus forte que celle du reste de l'économie dès que la conjoncture est bonne et que, inversement, les transports sont plus pénalisés que les autres branches en période d'environnement économique défavorable. Par contre, le point d'équilibre n'est pas très précisément déterminé.

Qu'en conclure ?

La valeur ajoutée des transports varie dans des proportions importantes et est sujette à des aléas nombreux : mouvements de grèves, périodes d'insécurité liées à des vagues d'attentats, ... qui rendent difficile une explication par un seul indicateur. De plus, indépendamment de ces phénomènes spécifiques aux transports, la relation entre la croissance et la demande de transport est manifestement plus complexe : le développement des échanges de marchandises joue fortement sur la demande de transport alors que seul son solde a un impact sur le PIB, le contenu même de la croissance (plus ou moins de biens ou de services) a également des conséquences importantes en matière de transport, les déterminants du transport de marchandises ne sont pas les mêmes que ceux des transports de voyageurs...

On ne pouvait donc escompter que les variations en volume du PIB expliquent, à elles seules, la croissance de la valeur ajoutée des transports. Néanmoins, une relation indiscutable apparaît qui conduit à affirmer que les transports se développent plus vite que le reste des activités en période de croissance soutenue (supérieure à 2 % par an, environ) et, en sens inverse, subissent un ralentissement accentué en période de stagnation de l'économie (taux de croissance inférieur à 1,5 % par an, environ).

Enfin, il convient de ne pas négliger l'impact de l'évolution du transport pour compte propre. En effet, un phénomène de compensation semble intervenir en 2001 et 2002, qui n'apparaissait pas de façon aussi nette lors des ralentissements économiques précédents : une partie du transport routier de marchandises qui aurait pu être externalisée auprès d'entreprises de transport continuerait d'être réalisée pour compte propre par des entreprises industrielles ou commerciales ; bien plus, si l'on en croit les évolutions fortement positives du transport routier de marchandises pour compte propre, ces entreprises « rapatrieraient » une part significative de leur transport.

A la lumière de cette évolution du transport routier de marchandises pour compte propre et de l'explicitation du lien entre les évolutions de la valeur ajoutée de la branche transports et celle des autres branches, la faiblesse de la croissance des transports en 2001 et 2002 apparaît donc moins marquée. Plus qu'une rupture et, a fortiori, l'avènement d'une croissance plus économe en transport, elle semble être la conséquence des suites des attentats du 11 septembre 2001 conjuguée à la mauvaise orientation des économies mondiales et à la forte contraction des échanges extérieurs de marchandises qui s'en est suivie.

ÉCONOMIE

Si l'on reporte sur un même graphique :

- l'évolution du produit intérieur brut ;
- l'évolution de la valeur ajoutée de la branche transport ;
- celle qui correspond à la relation économétrique établie précédemment,

on constate une assez grande similitude des deux dernières courbes (cf. graphique ci-dessous), même si, en fin de période, la croissance de la branche transports est plus faible que ce que pouvait laisser supposer l'évolution de son environnement économique.

Évolutions de la valeur ajoutée entre 1979 et 2002

