

# 1970 / 1987 : EVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LES PRINCIPAUX ETATS DE LA CEE.

Michel BRAIBANT

Cet article est le dernier volet d'une synthèse sur la place des transports dans l'économie. On avait précédemment étudié la filière "transport" en montrant notamment que la part des transports dans l'économie pouvait être estimée de manière différente selon diverses approches. Puis, l'analyse des principales évolutions des transports avait mis en évidence, à la fois la stabilité relative de ceux-ci en France malgré deux chocs pétroliers, et leur diversité selon les secteurs considérés (voyageurs ou marchandises, modes), celle-ci s'affirmant surtout après le second choc pétrolier.

Qu'en est-il chez nos principaux partenaires européens? Les transports de marchandises y semblent nettement moins affectés qu'en France: il est vrai que la production industrielle s'y développe plus rapidement qu'en France à partir de 1980. En revanche, le transport de voyageurs progresse moins vite qu'en France notamment pour les transports collectifs, à tel point que la France est le pays où le trafic de voyageurs par habitants est le plus élevé, ce que confirme le niveau très élevé des coefficients budgétaires (part du budget des ménages réservée aux transports). Pourtant, les investissements en infrastructure n'augmentent pas plus vite qu'ailleurs. Toutes les données publiées ici proviennent d'EUROSTAT et de la CEMT.

**Trafics de voyageurs:  
développement ra-  
pide en France de-  
puis 1970 ....**

La croissance record du trafic voyageurs place la France juste après l'Italie (+ 70% en voyageurs-km entre 1970 et 1987, +59% dans 7 pays européens), et résulte d'une plus forte croissance des transports collectifs, le transport ferré augmentant de 47% entre 1970 et 1987 en France contre 24% dans la moyenne des sept pays étudiés.

*Evolution des trafics de voyageurs (en milliards de voy-km) et parts modales (en %)*

trafics en voy.-km	1970	1986	var. an. 70-86	1987	var. an. 87-86	var. 70-87	Parts modales en %	1970	1987	var.
<b>Voitures partic.</b>	<b>1302,9</b>	<b>2089,9</b>	<b>3,0</b>	<b>2191,0</b>	<b>4,8</b>	<b>68,2</b>	<b>Voitures partic.</b>	<b>78,9</b>	<b>83,5</b>	<b>4,6</b>
France	304,7	517,3	3,4	533,6	3,2	75,1	France	80,8	83,1	2,3
Allemagne	350,6	510,3	2,4	531,3	4,1	51,5	Allemagne	80,3	84,7	4,4
Belgique	49,2	68,1	2,1	70,5	3,5	43,3	Belgique	82,3	88,7	6,4
Italie	230,0	394,4	3,4	427,2	8,3	85,7	Italie	76,7	78,8	2,1
Royaume Uni	263,0	428,0	3,1	451,0	5,4	71,5	Royaume Uni	75,9	86,0	10,1
Pays Bas	72,1	126,2	3,6	129,7	2,8	79,9	Pays Bas	80,1	85,9	5,8
Danemark	33,3	45,6	2,0	47,7	4,6	43,2	Danemark	80,6	83,4	2,8
<b>transports ferrés</b>	<b>166,3</b>	<b>201,4</b>	<b>1,2</b>	<b>206,3</b>	<b>2,4</b>	<b>24,1</b>	<b>transports ferrés</b>	<b>10,1</b>	<b>7,9</b>	<b>-2,2</b>
France	47,1	69,0	2,4	69,1	0,1	46,7	France	12,5	10,8	-1,7
Allemagne	37,3	41,4	0,7	43,1	4,1	15,5	Allemagne	8,5	6,9	-1,7
Belgique	7,6	6,1	-1,4	6,3	3,3	-17,1	Belgique	12,7	7,9	-4,8
Italie	32,5	40,5	1,4	41,4	2,2	27,4	Italie	10,8	7,6	-3,2
Royaume Uni	30,4	30,8	0,1	32,2	4,5	5,9	Royaume Uni	8,8	6,1	-2,6
Pays Bas	8,0	8,9	0,7	9,4	5,6	17,5	Pays Bas	8,9	6,2	-2,7
Danemark	3,4	4,7	2,0	4,8	2,1	41,2	Danemark	8,2	8,4	0,2
<b>Autobus, autocar</b>	<b>181,8</b>	<b>228,3</b>	<b>1,4</b>	<b>226,2</b>	<b>-0,9</b>	<b>24,4</b>	<b>Autobus, autocar</b>	<b>11,0</b>	<b>8,6</b>	<b>-2,4</b>
France	25,2	39,8	2,9	39,6	-0,5	57,1	France	6,7	6,2	-0,5
Allemagne	48,7	53,1	0,5	52,9	-0,4	8,6	Allemagne	11,2	8,4	-2,7
Belgique	3,0	2,8	-0,4	2,7	-3,6	-10,0	Belgique	5,0	3,4	-1,6
Italie	37,4	70,5	4,0	73,4	4,1	96,3	Italie	12,5	13,5	1,1
Royaume Uni	53,0	41,0	-1,6	41,0	0,0	-22,6	Royaume Uni	15,3	7,8	-7,5
Pays Bas	9,9	12,1	1,3	11,9	-1,7	20,2	Pays Bas	11,0	7,9	-3,1
Danemark	4,6	9,0	4,3	4,7	-47,8	2,2	Danemark	11,1	8,2	-2,9
<b>Ensemble</b>	<b>1651,0</b>	<b>2519,6</b>	<b>2,7</b>	<b>2623,5</b>	<b>4,1</b>	<b>58,9</b>	<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
France	377,0	626,1	3,2	642,3	2,6	70,4	France	100,0	100,0	
Allemagne	436,6	604,8	2,1	627,3	3,7	43,7	Allemagne	100,0	100,0	
Belgique	59,8	77,0	1,6	79,5	3,2	32,9	Belgique	100,0	100,0	
Italie	299,9	505,4	3,3	542,0	7,2	80,7	Italie	100,0	100,0	
Royaume Uni	346,4	499,8	2,3	524,2	4,9	51,3	Royaume Uni	100,0	100,0	
Pays Bas	90,0	147,2	3,1	151,0	2,6	67,8	Pays Bas	100,0	100,0	
Danemark	41,3	59,3	2,3	57,2	-3,5	38,5	Danemark	100,0	100,0	

**En revanche, les trafics de marchandises sont fortement affectés en France par les deux chocs pétroliers....**

Entre 1970 et 1987, c'est en France que le trafic de marchandises progresse le moins : +13,5% contre +27% dans l'ensemble des 7 pays. Le transport routier progresse presque aussi vite que dans les autres pays : +64,5% contre +70,5% pour l'ensemble des pays.

L'essentiel de l'écart entre la France et ses partenaires provient surtout des voies navigables. En outre, cette moindre progression en France se situe après les deux chocs pétroliers : les trafics baissent depuis 1974, alors que dans les autres pays ils continuent de croître. Rappelons que l'indice de la production industrielle au début de 1985 (base 100 en 1980), est de 98 en France 102,5 en Allemagne et 106 au Royaume Uni.

S'agissant des parts modales, le poids de la route atteint 61,5% du trafic en 1987 contre 47% en 1970 dans l'ensemble des 7 pays (+14,5 points). En France, cette part est de 58% en 1987 contre 41,5% en 1970, soit une progression très forte (+16 points). En outre, c'est en France que le transport ferroviaire a le poids le plus important : 25% en 1987 contre un peu moins de 19% globalement. En revanche, les voies navigables ont un poids quasi-négligeable contrairement à l'Allemagne.

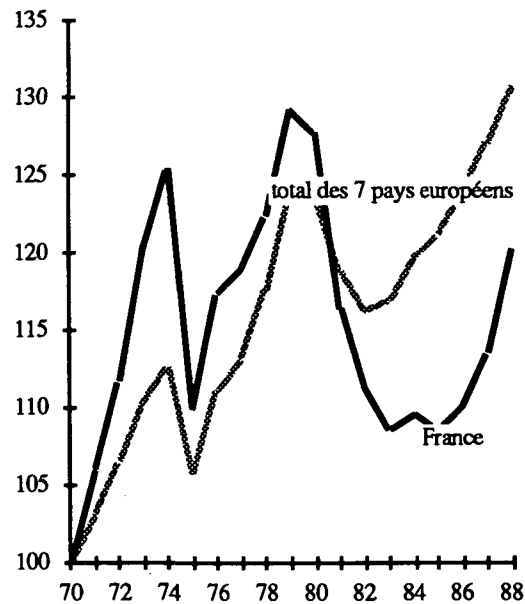
**.... malgré une progression rapide des transports routiers....**

*Evolution des trafics de marchandises(en milliards de tonnes-km)et parts modales (en %)*

trafics en tonnes-km	1970	1986	var. an. 70-86	1987	var. an. 87-86	var. 70-87	Parts modales en %	1970	1987	var.
<b>transport routier</b>	<b>315,5</b>	<b>512,2</b>	<b>3,1</b>	<b>538,2</b>	<b>5,1</b>	<b>70,6</b>	<b>transport routier</b>	<b>47,0</b>	<b>61,5</b>	<b>14,5</b>
France	76,1	116,6	2,7	125,0	7,2	64,3	France	41,6	57,9	16,3
Allemagne	78,0	138,5	3,7	140,6	1,5	80,3	Allemagne	36,8	53,6	16,8
Belgique	13,1	23,7	3,8	25,0	5,5	90,8	Belgique	46,8	63,7	16,9
Italie	43,1	104,5	5,7	109,7	5,0	154,6	Italie	61,0	79,3	18,3
Royaume Uni	85,0	100,9	1,1	108,6	7,6	27,8	Royaume Uni	74,4	77,9	3,5
Pays Bas	12,4	19,2	2,8	20,2	5,2	62,9	Pays Bas	24,4	31,5	7,1
Danemark	7,8	8,8	0,8	9,1	3,4	16,7	Danemark	66,7	69,3	2,7
<b>transports ferrés</b>	<b>193,0</b>	<b>156,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>154,4</b>	<b>-1,0</b>	<b>-20,0</b>	<b>transports ferrés</b>	<b>28,8</b>	<b>18,7</b>	<b>-10,0</b>
France	66,6	50,2	-1,8	49,8	-0,8	-25,2	France	36,4	24,9	-11,5
Allemagne	70,3	59,6	-1,0	57,8	-3,0	-17,8	Allemagne	33,1	23,1	-10,1
Belgique	7,9	7,4	-0,4	7,3	-1,4	-7,6	Belgique	28,2	19,9	-8,3
Italie	18,1	17,5	-0,2	18,4	5,1	1,7	Italie	25,6	13,3	-12,3
Royaume Uni	24,5	16,5	-2,4	16,4	-0,6	-33,1	Royaume Uni	21,5	12,7	-8,7
Pays Bas	3,7	3,0	-1,3	3,0	0,0	-18,9	Pays Bas	7,3	4,9	-2,4
Danemark	1,9	1,8	-0,4	1,7	-5,0	-10,5	Danemark	16,2	14,1	-2,1
<b>voies navigables</b>	<b>104,8</b>	<b>104,4</b>	<b>0,0</b>	<b>100,7</b>	<b>-3,5</b>	<b>-3,9</b>	<b>voies navigables</b>	<b>15,6</b>	<b>12,5</b>	<b>-3,1</b>
France	14,2	7,8	-3,7	7,4	-5,1	-47,9	France	7,8	3,9	-3,9
Allemagne	48,8	52,2	0,4	49,7	-4,8	1,8	Allemagne	23,0	20,2	-2,8
Belgique	6,7	5,2	-1,6	5,1	-1,9	-23,9	Belgique	23,9	14,0	-10,0
Italie	0,4	0,2	-4,2	0,2	0,0	-50,0	Italie	0,6	0,2	-0,4
Royaume Uni	2,0	2,4	1,1	2,5	4,2	25,0	Royaume Uni	1,8	1,9	0,1
Pays Bas	30,7	34,5	0,7	33,8	-2,0	10,1	Pays Bas	60,3	56,6	-3,8
Danemark	2,0	2,1	0,3	2,0	-4,8	0,0	Danemark	17,1	16,5	-0,5
<b>oléoducs</b>	<b>57,5</b>	<b>59,6</b>	<b>0,2</b>	<b>59,2</b>	<b>-0,7</b>	<b>3,0</b>	<b>oléoducs</b>	<b>8,6</b>	<b>7,2</b>	<b>-1,4</b>
France	26,2	26,9	0,2	25,7	-4,5	-1,9	France	14,3	13,3	-1,0
Allemagne	15,1	8,2	-3,7	8,7	6,1	-42,4	Allemagne	7,1	3,2	-3,9
Belgique	0,3	0,9	7,1	0,9	0,0	200,0	Belgique	1,1	2,4	1,3
Italie	9,1	9,6	0,3	9,9	3,1	8,8	Italie	12,9	7,3	-5,6
Royaume Uni	2,7	9,7	8,3	9,9	2,1	266,7	Royaume Uni	2,4	7,5	5,1
Pays Bas	4,1	4,3	0,3	4,1	-4,7	0,0	Pays Bas	8,1	7,0	-1,0
Danemark	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Danemark	0,0	0,0	0,0
<b>Ensemble</b>	<b>670,8</b>	<b>832,2</b>	<b>1,4</b>	<b>852,5</b>	<b>2,4</b>	<b>27,1</b>	<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
France	183,1	201,5	0,6	207,9	3,2	13,5	France	100,0	100,0	
Allemagne	212,2	258,5	1,2	256,8	-0,7	21,0	Allemagne	100,0	100,0	
Belgique	28,0	37,2	1,8	38,3	3,0	36,8	Belgique	100,0	100,0	
Italie	70,7	131,8	4,0	138,2	4,9	95,5	Italie	100,0	100,0	
Royaume Uni	114,2	129,5	0,8	137,4	6,1	20,3	Royaume Uni	100,0	100,0	
Pays Bas	50,9	61,0	1,1	61,1	0,2	20,0	Pays Bas	100,0	100,0	
Danemark	11,7	12,7	0,5	12,8	0,9	9,4	Danemark	100,0	100,0	

**... un net rattrapage depuis 1986.**

*Evolution des trafics de marchandises par habitant (base 100 en 1970) en milliers de tonnes-km*



**Le compte d'autrui se développe rapidement en France mais son poids dans l'économie est proche de celui des autres pays.**

Excepté la Belgique où les services annexes des ports ont un poids très important, la part des transports dans le Produit Intérieur Brut varie peu d'un pays à l'autre en 1986. En France, cette part est de 4,2%, soit au dessous de la moyenne des pays étudiés (4,5%), mais au dessus de l'Allemagne (3,6%). Les évolutions de la valeur ajoutée des transports depuis 1970 sont toutefois très diverses selon les pays, contrairement aux trafics : En Italie et en France, le compte d'autrui croît de plus de 55% entre 1970 et 1986. En revanche, au Royaume Uni et au Danemark, la valeur ajoutée évolue peu alors que les trafics augmentent sensiblement.

S'agissant de l'emploi, la part des transports dans l'emploi global progresse plus en France que dans la plupart des autres pays, excepté l'Italie. Mais cette progression provient en France des services annexes et auxiliaires. En évolution absolue, l'emploi progresse surtout en France et en Italie. On note que la productivité du travail de la branche "transport" évoluerait d'après ces statistiques plus fortement en France que dans les autres pays entre 1970 et 1986.

*Valeur ajoutée "transport" (en % du PIB) et part des effectifs "Transport" dans l'ensemble*

	valeur ajoutée en % du PIB						emploi en % de l'emploi total					
	évolution 86/70	1970	1975	1980	1985	1986	évolution 86/70	1970	1975	1980	1985	1986
<b>France</b>												
transports intérieurs	37	2,6	2,7	2,6	2,4	2,4	3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
autre transport yc auxil.	109	1,3	1,6	1,7	1,7	1,8	37	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2
ensemble transports	61	3,9	4,2	4,3	4,1	4,2	12	3,4	3,5	3,5	3,7	3,7
<b>Allemagne</b>												
transports intérieurs	8	2,8	2,5	2,4	2,2	2,2						
autre transport yc auxil.	127	0,9	0,9	1,3	1,4	1,4						
ensemble transports	36	3,7	3,5	3,7	3,6	3,6	0	3,4	3,8	3,6	3,5	3,5
<b>Belgique</b>												
transports intérieurs	-6	3,4	3,0	2,6	2,3	2,3						
autre transport yc auxil.	32	4,4	4,0	4,3	4,0	4,1						
ensemble transports	15	7,8	7,0	6,9	6,3	6,3	8	6,3	6,9	7,0	6,9	6,8
<b>Italie</b>												
transports intérieurs	59	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	35	3,0	3,3	3,4	3,7	3,7
autre transport yc auxil.	54	1,7	1,8	1,9	1,7	1,8	3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1
ensemble transports	57	3,8	4,0	4,1	3,9	4,0	26	4,2	4,5	4,5	4,7	4,8
<b>Danemark</b>												
transports intérieurs	5	4,9	3,7	3,6	3,4	3,4	8	3,2	2,9	2,9	3,1	3,1
autre transport yc auxil.	7	3,4	2,9	2,8	2,5	2,4	7	2,2	2,3	2,4	2,5	2,1
ensemble transports	6	8,3	6,6	6,4	5,8	5,8	8	5,4	5,1	5,3	5,6	5,2

**En France. le budget des ménages est plus "transport"**

Evolution des coefficients budgétaires de la consommation finale des ménages en fonction "transport" en volume en %.

	en évolution base 100 1970					% de la consommation finale				
	1975	1980	1984	1985	1986	1970	1975	1980	1985	1986
<b>France</b>										
achats de véhicules	30,8	81,9	90,1	89,0	107,8	3,1	3,4	4,0	3,8	4,0
dépenses d'utilisation de véh.	29,2	48,1	55,8	54,9	58,7	8,4	8,4	8,8	8,4	8,3
achats de service de transport	23,6	47,2	56,4	59,4	59,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,1
Ensemble transports	28,7	55,7	63,7	63,3	70,0	13,7	13,9	15,1	14,4	14,4
<b>Allemagne</b>										
achats de véhicules	8,0	38,1	44,3	47,1	86,2	3,7	3,4	3,7	3,7	4,5
dépenses d'utilisation de véh.	15,2	26,9	30,5	32,5	42,4	7,5	7,3	6,8	7,4	7,5
achats de service de transport	-7,5	0,6	-5,9	-3,8	-10,4	2,4	1,9	1,7	1,7	1,7
Ensemble transports	19,5	40,3	44,9	47,7	53,3	13,6	12,5	12,2	12,9	13,6
<b>Belgique</b>										
achats de véhicules	39,1	70,6	65,2	67,6	81,1	3,3	4,2	4,0	3,7	3,9
dépenses d'utilisation de véh.	35,6	61,8	65,5	67,2	67,2	5,8	7,1	6,5	6,5	6,6
achats de service de transport	3,5	-7,1	-13,7	-13,8	-17,5	1,9	1,8	1,2	1,4	1,3
Ensemble transports	10,0	43,5	47,8	50,2	53,7	11,0	13,1	11,7	11,7	11,9
<b>Italie</b>										
achats de véhicules	-2,8	66,9	72,1	91,3	102	3,1	2,6	3,8	4,0	4,1
dépenses d'utilisation de véh.	22,0	48,6	56,2	62,7	76,7	5,5	5,9	6,0	6,1	6,4
achats de service de transport	17,7	42,7	48,6	62,8	61,1	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
Ensemble transports	13,9	36,4	43,5	47,3	52,1	10,0	9,9	11,2	11,6	11,9
<b>Royaume Uni</b>										
achats de véhicules	22,4	53,4	82,8	93,9	108	3,8	4,1	4,8	5,4	5,6
dépenses d'utilisation de véh.	17,8	34,8	44,5	49,1	60,4	5,7	6,0	6,3	6,2	6,4
achats de service de transport	7,6	15,9	22,9	28,2	35,8	3,8	3,6	3,5	3,5	3,6
Ensemble transports	13,1	23,2	31,3	36,3	43,2	13,3	13,7	14,6	15,2	15,5
<b>Danemark</b>										
achats de véhicules	-6,2	-34,2	39,8	69,7	83,3	5,3	4,6	3,0	7,0	7,3
dépenses d'utilisation de véh.	11,6	14,7	9,3	13,1	17,1	7,5	7,8	7,4	6,6	6,6
achats de service de transport	-4,6	20,9	12,3	15,5	15,4	2,7	2,4	2,8	2,4	2,4
Ensemble transports	7,5	15,9	22,9	28,7	32,8	15,5	14,8	13,3	16,0	16,3

**... mais les dépenses d'infrastructure y diminuent entre 1975 et 1984, malgré une nette relance depuis du fait des programmes autoroutiers et des investissements liés au TGV.**

L'analyse fonctionnelle peut être abordée du point de vue de la consommation ou de l'investissement. Le coefficient budgétaire en transport augmente de 0,7 point en France entre 1970 et 1986, comme dans la plupart des pays européens sauf l'Allemagne où il reste stable. On note surtout que ce coefficient est relativement élevé en France : il n'y a qu'au Danemark et au Royaume Uni où celui-ci soit plus élevé.

Parallèlement, la France consacre une part relativement faible de ses investissements aux infrastructures de transports : 4,3% en 1984 et ces investissements diminuent en volume et en part relative entre 1975 et 1984, comme en Allemagne. On note toutefois que 1984 se situe entre 2 périodes de forte croissance des investissements en infrastructures routière et ferroviaire ■

Variation de la part des dépenses d'investissement en infrastructure de "transport" dans la FBCF globale en valeur en % entre 1975 et 1984.

