

Croissance économique / Transports : Vous avez dit découplage ?

En 2001, le produit intérieur brut (PIB) français a progressé de 1,8 % tandis que la branche transport de marchandises stagnait à + 0,6 %, rompant avec les fortes progressions des dernières années. La France aurait-elle gagné le pari du fameux découplage de la croissance économique et de la croissance du transport dont on parle tant et qui est l'enjeu majeur du livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 ? Pas si simple...

Que s'est-il passé en 2001 ?

En 2001, le ralentissement de l'activité économique, amorcé en 2000 aux Etats-Unis et amplifié par les événements du 11 septembre de l'année suivante, s'est répercuté sur l'ensemble des pays industrialisés. La France a mieux résisté que le reste de la zone euro au retournement de la conjoncture et a pu maintenir un taux de croissance de 1,8 %. Mais le ralentissement économique a particulièrement pesé sur le transport international de marchandises. Le commerce mondial a connu une baisse sans précédent au cours de ces vingt dernières années et les échanges extérieurs français se sont brutalement

contractés. Le transport de marchandises en a subi de plein fouet les conséquences, pas seulement le fret ferroviaire (-9 %) mais aussi les voies navigables (-7,5 %).

La courbe de croissance des transports de marchandises marque ainsi en 2001 une rupture assez saisissante avec les taux de croissance de la période précédente. Elle reflète en cela l'évolution de l'un des « déterminants » importants de l'activité des transports de marchandises, à savoir l'évolution du commerce extérieur.

2001 marque une rupture
par rapport aux années
précédentes

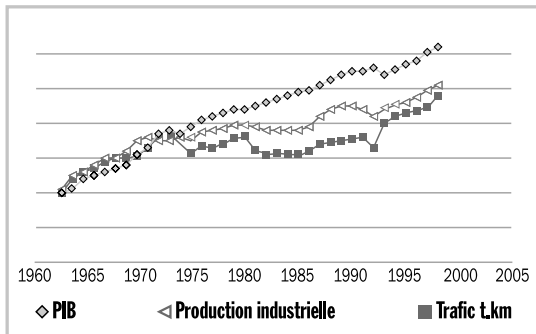
Qui dit découplage dit d'abord couplage, or...

Contrairement à une
idée reçue, la croissance
économique ne suffit
pas à expliquer les
évolutions du transport

L'idée est souvent avancée que la croissance économique entraîne automatiquement une augmentation proportionnelle des transports de marchandises. Une croyance qui mérite d'être nuancée pour deux raisons. Tout d'abord, dans une économie fortement tertiaisée, la croissance du PIB n'a qu'un impact modéré sur le volume de transport : celui-ci est surtout affecté par l'évolution de la production industrielle (et, dans une moindre mesure, agricole et agro-alimentaire).

Ensuite, si on compare sur les quarante dernières années la variation de la **production industrielle** et celle du transport, on peut s'interroger sur la validité du concept de couplage qui ne prend pas en compte les modifications structurelles de l'économie.

La comparaison des évolutions du PIB, de la production industrielle et du transport au cours des quarante dernières années met en effet en évidence trois périodes.



Activité économique et transport de fret en France

■ De 1962 à 1974, période de croissance industrielle forte, on observe une osmose parfaite entre les courbes de transport et de production.

■ De 1974 à 1986, les profondes transformations de l'économie française (chocs pétroliers, diminution des industries lourdes, croissance des industries de transformation, tertiarisation des activités...) entraî-

ment des décrochages et des bouleversements très nets dans les rapports entre production et transport. Le trafic ne suit plus la croissance économique.

■ Depuis 1986, le contre-choc pétrolier, la mondialisation des économies, l'ouverture des frontières, le marché unique européen entraînent la spécialisation des territoires et la division internationale des tâches. Ces phénomènes provoquent une demande accrue de transports, plus forte que la croissance économique: le secteur connaît ainsi une croissance structurelle importante.

Les tendances lourdes qui déterminent la demande de transports semblent perdurer malgré les perturbations actuelles

Les prévisions ont-elles encore un sens ?

Le décrochage de 2001 confirme finalement qu'une part structurelle de l'évolution de la demande de transports s'explique au moins autant par les tendances lourdes de l'économie mondiale que par la seule évolution du PIB national. Si la croissance des transports fléchit au moment où ces tendances lourdes connaissent pour la première fois depuis 20 ans un retournement, cela montre que nous sommes bien dans la continuité de la troisième période du graphique ci-dessus.

Or, sauf à considérer que l'année 2001 marquerait la fin de la globalisation, de la construction européenne et des évolu-

tions économiques mondiales (ce qui n'est pas l'hypothèse la plus probable au moment où la Chine adhère à l'OMC, où la Russie frappe à la porte de cette même OMC, et où l'Europe prévoit d'ouvrir son marché à dix nouveaux membres), tout laisse penser que 2001 est une perturbation conjoncturelle par rapport aux tendances lourdes qui perdurent.

Par conséquent, les prévisions fondées sur le modèle de croissance structurelle ne sont pas remises en cause pour le moyen et le long terme, même si des décalages peuvent apparaître à court terme.

Les schémas de services collectifs de transport, élaborés à partir de différents scénarios prévisionnels, affichent à l'horizon 2020 une perspective de développement du transport à un rythme élevé (+ 2 % par an). Compte tenu des problèmes d'environnement et de congestion, cette perspective n'est jugée acceptable que si elle se traduit par un rééquilibrage impor-

tant en faveur du fret ferroviaire. Dans ce contexte, la stagnation du transport ferroviaire de marchandises est une préoccupation des pouvoirs publics, car elle conduit à une croissance plus forte du transport routier que personne, pas même les professionnels, ne souhaite. D'où la nécessité d'accroître les efforts pour développer l'ensemble des modes alternatifs.

Découpler surtout les nuisances

Le véritable enjeu du débat amorcé par le Livre Blanc européen, n'est pas tant de limiter le transport de marchandises en soi, que d'en limiter les nuisances, en termes de rejets (notamment de gaz à effet de serre), de bruit, de congestion ou encore d'insécurité. Le transport de marchandises est une activité économique importante, qui occupe 393 000 personnes et est un corollaire incontournable

de l'industrie et du commerce. Encore faut-il que ce type de développement économique soit durable. C'est une exigence rappelée avec force dans le protocole de Kyoto sur les gaz à effet de serre et le plan de lutte contre le changement climatique français, ainsi que dans les directives européennes sur la qualité de l'air. C'est l'un des objectifs les plus forts de toutes les politiques de transport menées en Europe.