

LES INFRASTRUCTURES
vers des réseaux européens?

RETROSPECTIVES DES DEPENSES D'INFRASTRUCTURES

(EN MILLIONS DE FRANCS 1985)

ROUTES EN RAEE CAMPAGNE

ANNEES	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
ETAT	5835	6194	6825	7084	8590	8161	8250	6680	6508	5870	6126	5412	3894	3050
COLLECTIVITES LOCALES	4850	5446	5550	6360	7446	7030	7346	6180	7302	9586	9116	6130	6040	6402
AUTRES INTERVENANTS	3387	5656	5047	8448	8977	9221	7554	8001	4245	6517	5049	3462	3901	4005
TOTAL	14182	17294	17422	21925	25013	24412	23249	20880	18055	21691	20302	17034	16843	15458

VOIES URBAINS

ANNEES	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
ETAT	3500	4259	3765	6010	6013	3454	4088	3147	2878	2379	1722	2007	1694	1525
COLLECTIVITES LOCALES	6714	8038	10011	8775	9972	11847	9178	7847	7969	11111	9415	8214	11699	9555
TOTAL	12214	13299	13776	14785	15985	15300	13243	10994	10847	13490	11137	10920	13393	11080

TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

ANNEES	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
RATP	2431	2495	3113	2867	2820	2030	2939	2724	2438	2398	1904	1953	1818	1695
SNCF banlieue de Paris	209	398	619	1023	1172	1385	1443	1622	1442	1048	748	998	796	758

Le tableau ci-dessus ne comporte ni les participations de l'Etat et des collectivités locales, ni celles des gestionnaires des réseaux de province, la décomposition de leurs investissements entre infrastructures et matériel roulant n'étant pas disponible.

SNCF grandes lignes

ANNEES	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
TOTAL	2222	2215	2275	2885	3211	3344	3635	4704	4792	5291	6078	5206	4723	4021
dont TGV Sud-Est	0	0	0	0	20	183	273	1259	1503	1856	2583	1168	562	61
dont TGV Atlantique	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	141

AVIATION CIVILE

ANNEES	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
ETAT	737	611	649	648	783	671	580	596	512	525	609	540	378	391
COLLECTIVITES LOCALES	45	47	83	51	78	98	61	47	47	59	113	113	179	45
AEROPORTS DE PARIS	2259	1960	1829	770	753	312	296	387	708	907	632	544	218	317
AEROPORTS DE PROVINCE	274	519	632	572	604	425	370	524	367	293	274	352	378	184
TOTAL	3315	3131	3192	2041	2198	1514	1307	1554	1634	1794	1828	1548	1249	927

VOIES NAVIGABLES

ANNEES	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
ETAT	1027	969	699	863	1038	1078	897	775	545	414	411	444	340	308
COLLECTIVITES LOCALES	311	246	242	290	195	132	210	140	107	183	197	184	140	133
AUTRES INTERVENANTS	147	130	119	101	96	91	71	49	68	86	84	91	71	78
TOTAL	1486	1345	1060	1254	1323	1299	1179	964	720	683	691	718	551	518

PORTS MARITIMES

ANNEES	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
ETAT	1320	1320	1609	1863	1294	1599	1559	1359	1068	984	752	598	528	420
COLLECTIVITES LOCALES	85	61	113	79	78	68	216	347	323	276	194	153	185	194
GESTIONNAIRES DES PORTS	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
TOTAL	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

NOTA: Pour toutes les rubriques, les dépenses de l'Etat et des collectivités locales sont exprimées TTC; pour obtenir l'effort réel, il convient de déduire la TVA, soit 15% en moyenne. Les dépenses des entreprises (SNCF, RATP, ...) sont par contre exprimées hors taxe.

LE DEVELOPPEMENT ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Dans l'objectif de régulation qui a été défini plus haut, le point essentiel dans le domaine des transports est d'assurer la satisfaction de la demande des usagers par une offre convenable en qualité et en quantité. On demande en premier lieu aux transports d'être sûrs : ils s'agit aussi bien de la sécurité matérielle (définie par un nombre d'accidents aussi faible que possible) que de la sécurité du service (garantie de trouver des places dans les transports collectifs ou de ne pas subir de congestion des infrastructures, fiabilité des temps de parcours et des fréquences...). En cela, les gestionnaires des infrastructures de transport ont une responsabilité essentielle : ils doivent assurer la meilleure exploitation des infrastructures existantes et accroître ou améliorer le réseau en cas de nécessité.

Les réseaux d'infrastructures se sont considérablement développés au cours des dernières décennies, ce qui a permis de suivre une demande elle aussi rapidement croissante; ces deux évolutions sont particulièrement sensibles dans le domaine routier :

en 1960 : 225 km d'autoroutes - parc de 6 millions de voitures particulières
en 1970 : 1 560 km d'autoroutes - parc de 12,9 millions de voitures
en 1980 : 4 860 km d'autoroutes - parc de 18,5 millions de voitures

Pour ce développement des infrastructures, d'importantes masses financières ont été mises en jeu. Le tableau suivant donne, par type d'infrastructure et par source de financement, la mesure de l'effort financier consenti depuis une quinzaine d'années. Cependant, l'essor rapide de ces dernières années a rencontré des difficultés croissantes : coût de construction en particulier dans les zones urbanisées, atteintes à l'environnement et, parfois, problèmes de relations entre les administrés et les pouvoirs publics. L'objet de ces pages est d'examiner :

- les mesures d'exploitation des transports qui permettent de limiter les constructions d'infrastructures
- le caractère cependant indispensable de l'achèvement des réseaux d'infrastructures

PEUT-ON AMELIORER L'EXPLOITATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ?

Il est possible d'adapter l'offre existante à une demande croissante en améliorant la capacité des infrastructures ; pour le réseau routier il s'agira par exemple :

- d'agir sur la répartition temporelle du trafic : dans l'année (incitation à l'étalement des vacances) ou dans la journée (radio-guidages) ou en modulant la tarification des autoroutes (instauration de tarifs élevés lors des pointes.....)

- d'utiliser les nouvelles techniques de gestion instantanée du trafic (installations de caméras et de capteurs sur les routes permettant de déceler des accumulations anormales de trafic et de transmettre immédiatement l'information aux automobistes situés en amont ou sur les bretelles d'accès ou/et utilisation d'électronique embarquée: cf. recherches menées dans le cadre du programme EUREKA: PROMETHEUS, EUROPOLIS); de telles mesures permettraient d'accroître significativement la capacité des voies.

- d'inciter à une meilleure complémentarité des modes et donc à l'utilisation de tous les procédés qui font appel à l'utilisation de transports mixtes : transports combinés fer-route pour les marchandises, trains autos accompagnées, trajets plurimodaux en milieu urbain (moyennant l'utilisation de parkings de rabattement pour voitures et 2 roues).

Le développement du trafic routier imposera sans doute des mesures supplémentaires dans les villes moyennes et surtout grandes, sans quoi la congestion et la pollution deviendront insupportables. On peut songer à :

- inciter à l'usage des transports en commun par l'amélioration de leur confort et de leur rapidité, notamment en leur consacrant une partie de la voirie (notamment pour la création de "sites propres") et en y réalisant des investissements spécifiques (en matériel roulant ou en infrastructures - cf. § 2.1), ainsi que par des mesures tarifaires (meilleures combinaisons des titres de transport afférents aux réseaux urbains et suburbains, extension à des villes de province du remboursement partiel des titres de transport);

- imposer un contrôle et une tarification plus sévères du stationnement,

- réserver certains quartiers aux piétons et aux transports en commun, comme cela se fait déjà dans certaines villes (Besançon, Berne),

- instituer, le cas échéant, une tarification spécifique à l'usage des voitures particulières dans les villes, comme cela commence à se faire dans certaines villes d'Extrême Orient (avec vraisemblablement "péage embarqué", c'est à dire tarification, pour certaines infrastructures ou certaines opérations, à partir d'une détection automatique des véhicules).

Par ailleurs, des progrès significatifs peuvent être attendus aux points de passage aux frontières routières et ferroviaires : il s'agit là en effet de sources traditionnelles de gêne pour les trafics de voyageurs et de marchandises. La disparition progressive des contrôles aux frontières internes à la C.E.E. peut être prévue. Pour les autres frontières, la mise en place de systèmes de contrôle automatisé des individus et des biens pourrait permettre une traversée plus rapide.

La capacité des réseaux ferrés sera accrue par le développement de technologies de pointe telles que le pilotage automatique en milieu urbain et suburbain et que le système de repérage des trains par satellite ASTREE, par l'utilisation de systèmes de gestion performants, comme ETNA pour le transport de marchandises, et par des relèvements de vitesse. La capacité des pistes d'aéroport s'élève lentement mais d'une façon continue, grâce à un meilleur équipement et à des procédures perfectionnées. Cette évolution devrait se poursuivre, ce qui permettrait d'éviter certains investissements d'infra-structure. L'exploitation des infrastructures portuaires peut être rationalisée par la mise en service d'équipements de manutention et de système d'amarrage plus performants avec automatisation plus ou moins poussée.

Il ne s'agit là que d'exemples d'un champ aux potentialités considérables, particulièrement dans le transport urbain. Les gains de capacité à en attendre ne sont cependant que de l'ordre de quelques années de croissance moyenne du trafic.

IL EXISTE DES BESOINS IMPORTANTS D'INFRASTRUCTURES NOUVELLES A REALISER

Les mesures d'exploitations évoquées plus haut ne permettront pas de se dispenser de développer les infrastructures de transport; en effet :

- le développement du trafic imposera des investissements de capacité
- des gains de productivité et des réductions de coût justifient certain programmes
- le réseau est encore insuffisant dans certaines régions
- de nouveaux besoins apparaissent

Le développement du trafic et les investissements de capacité

Les chapitres précédents font état des perspectives de croissance continue des trafics. Le problème de capacité va surtout se poser pour la route, l'accroissement du trafic y entraînant une augmentation beaucoup plus que proportionnelle des phénomènes de saturation (bouchons...). Une étude récente a par exemple montré qu'une croissance de trafic modérée (de l'ordre de 2 % par an) sur l'autoroute de la Vallée du Rhône se traduirait en l'an 2000 par un triplement du nombre d'heures perdues en bouchons (plusieurs millions d'heures). Dans le cas d'un scénario de croissance rapide, la saturation deviendra intolérable sur de nombreux axes, mais même dans un scénario de croissance lente il y aura des problèmes (5 000 km de routes nationales sont d'ores et déjà considérés comme encombrés). Le même problème se posera sur la plupart des grands axes radiaux, ainsi qu'à l'intérieur des grandes villes et à leurs accès (il reste encore de nombreuses déviations d'agglomérations à réaliser).

La solution doit-elle passer par le doublement des routes existantes ? Cette formule présente les inconvénients suivants : la construction de nouvelles routes proches des routes actuelles ou l'élargissement là où il est possible des routes existantes entraînerait des dépenses considérables et de nouvelles atteintes à l'environnement. Surtout, elle entretient le processus de croissance du trafic sur les mêmes axes^o

privilégiés" où les mêmes problèmes risqueront de se reproduire à terme et accroît la disparité entre régions richement pourvues et régions défavorisées en infrastructures de transports. Lorsque le trafic à longue distance est important, il vaut donc mieux chercher à créer de nouveaux itinéraires qui permettront à la fois de décharger les axes traditionnels et qui seront un atout au développement des régions traversées (c'est ainsi que l'aménagement de voies Nord-Sud de qualité à travers le Massif-Central et les Alpes reporterait une fraction sensible du trafic de Paris vers le Midi ou l'Espagne qui emprunte actuellement l'axe traditionnel Paris-Lyon-Marseille). Ces nouveaux itinéraires peuvent se trouver parmi les grandes liaisons d'aménagement du territoire, qui figurent au schéma directeur routier national (cf. carte jointe), lequel comporte également la définition du réseau à long terme des autoroutes et des liaisons à aménager pour assurer la continuité des voies rapides (1).

La solution passe aussi par le développement des autres modes de transport, notamment ferroviaire, bien que la substituabilité entre transport routier et ferroviaire apparaisse dans l'état actuel des connaissances faible et hypothétique, et transports collectifs urbains. La capacité semble en revanche globalement suffisante sur les autres modes; cependant il existe quelques tronçons ferroviaires proches de la saturation, la plupart situés en région parisienne, d'autre part des extensions ou créations d'aérogares sont à prévoir. Pour les ports, les besoins en terres-pleins pourraient s'accroître, mais ceux en linéaires de quais se réduire, du fait de la mise en service probable d'équipements de manutention plus performants, déjà mentionnés.

Les investissements nécessaires à l'amélioration de la productivité et à la réduction des coûts :

L'amélioration de la productivité et la réduction des coûts resteront essentielles, d'où la nécessité de poursuivre les programmes d'investissements qui concourent à cet objectif (électrifications et automatisations des chemins de fer, amélioration de leurs télécommunications - certains investissements routiers).

La réalisation de voies d'eau à grand gabarit peut se justifier dans la même optique. Cependant elle n'atteindrait une véritable efficacité qu'en cas de modernisation de l'organisation et du matériel de la batellerie, au demeurant indispensable à la survie de la profession du fait de la concurrence des autres modes et, surtout à partir de 1992, de l'étranger, et si était construit un véritable réseau à grand gabarit, relié aux grandes voies d'eau européennes(2), et non des tronçons isolés.

(1) La carte annexée tient compte des adjonctions retenues par le Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire du 13 avril 1987 (adjonctions qui sont soumises à consultations, notamment des Régions et du Conseil National des transports avant approbation définitive).

(2) Le schéma directeur des voies navigables (cf. carte jointe) montre quelle pourrait être la consistance d'un tel réseau.

Cette deuxième condition malheureusement rend encore plus difficile le financement de tels projets, qui sont extrêmement coûteux et peu rentables à court terme; le financement d'un véritable réseau paraît particulièrement hypothétique dans le scénario de croissance faible; il a plus de chances d'être réuni dans le scénario de croissance forte (sauf financement dans le cadre de la CEE). L'amélioration de l'accès des navires aux ports sera à poursuivre, tant en ce qui concerne les systèmes de navigation que l'approfondissement et le redressement des chenaux d'accès. La nécessité de réduire les coûts peut rendre inéluctable l'abandon de certaines infrastructures de transport, qui seront de moins en moins adaptées aux exigences économiques. Le problème des voies d'eau à petit gabarit, celui des voies ferrées secondaires se posent en ces termes.

L'amélioration du réseau dans certaines régions

Cette question sera traitée dans le chapitre consacré à l'aménagement du territoire.

Les nouveaux besoins à satisfaire

On évoquera en premier lieu la demande potentielle en transports terrestres rapides reliant les grandes villes françaises entre elles et avec les métropoles étrangères. L'éclatant succès du T.G.V. Paris-Sud-Est (augmentation de plus de 50 % du trafic sur cet axe) démontre à l'évidence l'existence d'une telle demande potentielle. De cette première réalisation, bientôt prolongée vers le sud et complétée par celle des T.G.V. Atlantique et Nord et par des lignes étrangères, on passera vraisemblablement à un véritable réseau européen, dont une étude menée sous l'égide de la C.E.E. a esquissé des configurations possibles.

Selon cette étude la partie française d'un tel réseau pourrait comprendre, outre les T.G.V. Paris - Sud-Est et Atlantique, des lignes Paris - tunnel sous la Manche et frontière belge, Lyon - Marseille, Paris - Est de France - Allemagne, voire Lyon - Italie et Strasbourg - Bâle. A Paris, qui serait l'un des pôles d'un tel réseau européen, mais pas le seul, doivent être réalisés des tronçons de rocade neufs pour faciliter l'interconnexion nécessaire à l'amélioration des liaisons province-province et province-étranger. Le réseau à grande vitesse sera à compléter par des rabattements de qualité, de façon à ce qu'en profitent les villes non directement desservies. (Le premier ministre a d'ailleurs fait part de sa décision, le 9 octobre 1987, de construire le TGV nord, de réaliser l'interconnexion des TGV avec desserte de ROISSY, de faire le contournement de LYON et enfin de poursuivre l'étude du TGV EST).

Il existera des possibilités de transport terrestre encore plus rapides (sustentation magnétique...), mais elles semblent moins facilement réalisables à des conditions économiques raisonnables à l'horizon envisagé (compte tenu de ce qu'elles impliquent la réalisation de pénétrations nouvelles au cœur des villes et de ce qu'elles ne pourront permettre des prolongations sans rupture de charge sur le réseau existant); enfin elles n'ont pas un "crénneau" évident entre T.G.V. et avion. Une autre grande perspective est celle de transports urbains (de type classique ou avec véhicules automatisés) constitués par des véhicules automatiques rapides et souples circulant en site propre qui faciliteraient les déplacements des voyageurs dans les

villes d'une importance suffisante. L'intérêt de tels systèmes, outre leur coût d'exploitation réduit, serait d'offrir une vitesse et peut-être un confort proche de ceux procurés par la voiture particulière, condition indispensable à des transferts modaux importants. Leur coût élevé d'investissement les limitera toutefois aux axes principaux des villes de plusieurs centaines de milliers d'habitants non dotées de métro (dont l'automatisation sera sans doute envisagée). Ailleurs, et même en tant que solution alternative sur les mêmes axes, sont à envisager des infrastructures de sites propres pour transports de surface classiques. Les infrastructures pour transports électriques (caténares et sous-stations pour tramways et trolleybus) se développeront par ailleurs si la situation énergétique et l'attention portée aux nuisances jouent de façon suffisante, les tramways ayant en outre l'avantage d'une grande capacité (avantage qui sera, il est vrai, amenuisé si les essais d'un autobus à double articulation sont concluants).

D'autre part le transport combiné devrait connaître des perspectives de croissance très importantes compte tenu des raisons déjà évoquées et pour des motifs liés à l'internationalisation des échanges. Malgré des taux annuel de progression pourtant remarquables, cette activité est encore très loin d'avoir atteint son plafond, surtout si on se place sur le plan international dont les trafics, en forte croissance, correspondent pour la plupart à des plages de distance particulièrement adaptées au transport combiné.

Ce type de transport peut en effet permettre de réaliser de substantiels gains de productivité (pour la collectivité eu égard à la faiblesse des investissements en jeu, pour le transport du fait des économies notamment de matériel et de personnel, d'autant plus qu'il permet de massifier les flux, pour la marchandise du fait de la compétitivité et de la qualité de ce type de transport); le déclin régulier du wagon isolé confirme l'obsolescence de l'offre ferroviaire sur ce créneau, où le transport combiné peut être un moyen de sauvegarder une activité S.N.C.F. Le transport combiné peut aussi faciliter un aménagement plus harmonieux du territoire et permettre ainsi que certaines zones situées en dehors des grands flux puissent cependant bénéficier des équipements transport des axes lourds en les complétant par des dessertes routières sur les parcours d'approche. Enfin, l'intérêt de son développement pour soulager la fréquentation de certains axes routiers a déjà été évoqué. Il ne faut certes en attendre qu'une réduction limitée du trafic routier, mais ce peut être appréciable en cas de saturation.

On peut estimer que le moment est venu de réfléchir à la définition d'un schéma européen de transport combiné afin de planifier les équipements et d'harmoniser les stratégies des différents partenaires intéressés. Cela suppose que les perspectives développement soient plus clairement identifiées et ceci dans une vision à long terme; par ailleurs les principaux équipements (chantiers et gabarit ferroviaire) doivent être conçus en tenant compte des évolutions en matière de norme internationale, ce qui suppose la prise en compte la totalité de la chaîne de transport. L'intégration européenne générera aussi des besoins nouveaux: la réduction de l'"effet frontière" accroîtra les flux entre Etats membres de la C.E.E. et nécessitera des investissements sur de grands axes internationaux pour en accroître la capacité (cf. réflexions de la

C.E.E. et de la C.E.M.T. à ce sujet, qui tendent à montrer qu'en cas de croissance économique rapide les besoins seraient énormes : pour l'ensemble des frontières françaises, jusqu'à 2 X 7 voies d'autoroutes supplémentaires et jusqu'à 8 lignes ferroviaires à double voie, selon une étude C.E.M.T.); la facilitation de certains échanges conduira à réaliser des ouvrages franchissant des obstacles naturels: liaison fixe transmanche, percées à travers les Alpes et les Pyrénées. La réalisation d'un réseau ferroviaire à grande vitesse européen, et le développement des transports combinés ont déjà été évoqués.

Enfin il faudra améliorer la coordination des réseaux des différents Etats membres, et notamment harmoniser leurs caractéristiques (on pense ici au gabarit ferroviaire - le gabarit français étant insuffisant pour certaines techniques de transport combiné, ce qui risque de favoriser des itinéraires concurrents tels que le passage par la Suisse - et à l'écartement des voies en Espagne, dont des liaisons avec la France à écartement européen sont à prévoir à terme). Des cartes en annexes donnent, pour la route, le chemin de fer et la voie d'eau, la consistance des réseaux d'intérêt communautaire proposés par la C.E.E.

EVALUER L'OPPORTUNITE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES

Les méthodes d'évaluation des projets ont connu un vif développement et ont donné lieu à de multiples circulaires. On présentera ici quelques points qui semblent importants pour une analyse à long terme :

- la prise en compte des phénomènes d'incertitude
- les effets mutuels entre modes de transport
- le compromis dépenses initiales-dépenses d'entretien et renouvellement
- les atteintes à l'environnement
- la nécessité d'un suivi.

La prise en compte des phénomènes d'incertitude

L'incertitude n'est pas en général très élevée sur les coûts, du fait de la solidité de l'expérience accumulée dans notre pays dans les travaux publics. Il y a en revanche une incertitude véritable sur le développement de la demande de transports aux horizons éloignés que doit envisager le concepteur d'un projet d'infrastructures.

Le problème n'est pas de bien évaluer un taux de rentabilité avec un grand nombre de décimales : il s'agit d'être en mesure de s'adapter à l'évolution de la conjoncture; on pourra ainsi préférer à une route nouvelle largement construite dès le début une infrastructure plus modeste élargissable à terme, même si le coût total est en fin de compte plus élevé.

Les effets mutuels entre les modes de transport

On soulignera ici l'utilité des analyses "multimodales" pour étudier l'amélioration du transport sur un itinéraire, dans le cadre desquelles on peut rechercher toutes solutions permettant de différer la construction de routes neuves par amélioration des conditions de transports sur les autres modes (cadencement des fréquences sur le mode ferroviaire, "route-roulante", développement du transport combiné...).

Le compromis : dépenses d'investissement - dépenses de fonctionnement

Il est essentiel de maintenir en bon état le réseau existant. L'expérience a montré que l'insuffisance de l'entretien conduit à majorer les coûts, aussi bien pour le gérant de l'infrastructure, qui doit ensuite financer des reconstructions ou grosses réparations, que pour les usagers dont les trajets peuvent être allongés ou s'effectuer dans de mauvaises conditions. Le budget d'entretien (et, si nécessaire, de renforcement) devrait être maintenu à un niveau aussi régulier que possible, et les travaux neufs dimensionnés à un niveau suffisant pour résister aux intempéries (cycles gel - dégel, ouragans dans les D.O.M....) ou aux pointes de trafic.

On devra surtout se montrer rigoureux dans la gestion des ouvrages d'art (ponts routiers et ferroviaires en particulier) qui représentent des maillons essentiels et souvent fragiles de notre réseau d'infrastructures ainsi que, souvent, une valeur architecturale considérable.

Grâce à des programmes minutieux et systématiques on pourra détecter les pertes de portance et les affouillements aux pieds des piles. Les techniques récentes d'inspections de la matière solide ainsi que les progrès de la chimie des polymères devraient permettre, pour peu qu'y soient consacrés une attention et un budget suffisants., d'améliorer la qualité de l'entretien préventif et curatif.

Les atteintes à l'environnement

Notre pays est moins que d'autres dénaturé par la civilisation industrielle. Il n'en reste pas moins que les coupures aux milieux naturels et humains que provoquerait la construction de nouvelles infrastructures doivent être maintenues à un niveau aussi faible que possible. D'où l'intérêt, par exemple, d'utiliser les emprises des autoroutes pour le tracé des T.G.V. et de développer une analyse et une concertation préalable très en amont dans l'étude des projets sur les problèmes d'environnement.

La nécessité d'un suivi

Un suivi des effets directs et indirects de la réalisation d'une infrastructure est indispensable et a d'ailleurs reçu force légale dans la loi d'orientation des transports intérieurs. Dans une optique à long terme, on insistera sur l'examen des conséquences relatives aux coûts et au trafic, (modifications d'itinéraire et reports

modaux notamment), examen qui permet de tirer un bilan économique et financier utile pour les projets ultérieurs, et sur la nécessité de poursuivre le suivi ; cela sur une période suffisamment longue pour mettre en évidence l'induction de trafic à long terme, ainsi que les effets sur l'urbanisme et les différentes activités industrielles, commerciales et touristiques, qui n'apparaissent que progressivement.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COMME OUTIL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET REGIONAL

Les infrastructures de transport ont un intérêt économique qui dépasse le problème de transport immédiat pour lequel elles ont été conçues : on en donnera ici quelque aspects sans souci d'exhaustivité.

L'adaptation à l'environnement mondial

La génération des échanges mondiaux de biens et de personnes nécessitent des adaptations constantes, quelquefois rapides, des infrastructures de transport. Les nouvelles normes de conteneurisation (ou le développement de conteneurs hors normes) imposeront sans doute des nouvelles installations portuaires et la modernisation des voies ferrées pour les adapter à des gabarits supérieurs en largeur et en hauteur (l'utilisation de wagons spéciaux permet cependant de transporter les conteneurs hors normes dans le gabarit ferroviaire actuel mais ceci pose certaines contraintes d'exploitation).

L'apparition de navires auto-déchargeants pourrait avoir une incidence sur les infrastructures portuaires, directement du fait des exigences réduites de ces navires et indirectement du fait des modifications des chaînes de transport qu'ils peuvent induire. La croissance de la taille de certains types de navires (porte-conteneurs) nécessitera des augmentations de tirants d'eau. La réalisation de grands terminaux à conteneurs, parfaitement reliés à leur hinterland, s'imposera sans doute dans les grands ensembles portuaires d'intérêt européen, en nombre vraisemblablement réduit (deux ou trois, voire un seul, sur le territoire national), vu les perspectives de concentration en ce domaine.

De nouvelles générations d'avions (très grande capacité, de l'ordre de 1 000 places - supersoniques- à décollage vertical) pourraient apparaître, ce qui obligerait repenser les infrastructures aéroportuaires, pistes et surtout aérogares; mais ceci est improbable à l'horizon 2005. En tout état de cause, les exigences de plus en plus grandes en matière de sûreté et d'agrément, et le souci d'une certaine harmonisation internationale qui en découle, imposeront un réaménagement de certaines aérogares qui, de même que les zones terminales fret, se développeront plus que les pistes. Les aires de stationnement des avions, où une partie plus grande de l'entretien s'effectuera pour réduire les immobilisations, devront recevoir des équipements de plus en plus sophistiqués. Les interfaces entre modes de transport doivent être améliorées; pour les marchandises, développement des plates-formes intermodales, amélioration des

accès aux ports et gros aéroports de fret; pour les voyageurs, amélioration des liaisons aéroports-centre villes, par exemple par la réalisation d'infrastructures en site propre. Le moyen de parvenir à un nouvel équilibre géographique: cette question sera traitée dans le chapitre consacré à l'aménagement du territoire.

Maîtrise technologique et développement de l'industrie des travaux publics

Les travaux publics pourront faire appel dans l'avenir à une main d'oeuvre de plus en plus qualifiée, apte à valoriser son expérience dans les grands chantiers internationaux. Les infrastructures de transport et particulièrement les ouvrages d'art ont toujours figuré parmi les témoignages les plus éclatants du génie créatif de l'humanité. Apparaissant souvent, à juste titre, comme des prouesses techniques, elles revêtent, auprès des populations concernées comme de ceux qui ont la charge de les administrer, une valeur symbolique allant souvent bien au-delà de l'intérêt économique à court terme.

Ceci est particulièrement vrai quand des techniques nouvelles permettent de faire reculer les limites du possible : ponts de portées toujours plus grandes, terrassements dans des sols instables...

L'avenir est porteur en ce domaine d'innovations techniques peut-être aussi importantes que la précontrainte du béton au début de ce siècle : généralisation de la préfabrication assistée par des robots, nouveaux revêtements routiers... la liste est longue de ces progrès qui seront à l'origine d'une augmentation de la qualité comme de la diminution des coûts (de personnel notamment) des infrastructures tout en donnant au pays une maîtrise technologique utilisable pour le potentiel immense de chantiers à l'exportation. Les infrastructures de 2005 ne se définiront plus exclusivement comme les travaux publics classiques par le couple terrassement - béton (ou métal), mais comporteront de plus en plus d'électronique : contrôle de position des trains ou des véhicules, aide à la conduite...

Un instrument de régulation économique à court et moyen terme

On prête aux infrastructures, d'une façon quelquefois abusive, la vertu de permettre, par "l'effet multiplicateur des investissements", une "relance économique" dans les périodes de dépression. Si cet effet n'est pas absent, il ne devra cependant pas être exagéré pour plusieurs raisons : le délai entre la décision de dépenses et la dépense elle-même n'est pas nul, il est difficile d'agir sur les finances publiques (avec le risque d'augmenter le déficit budgétaire) aussi facilement qu'en période de forte croissance ; il n'est certainement pas bon de lancer des programmes d'infrastructures pour des raisons par trop conjoncturelles.

Il est en revanche important de réaliser un programme de volume stable dans le temps, pour éviter les à coup pour la profession et satisfaire les objectifs à long terme que l'on s'est fixés.

LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Principes généraux

Les besoins en financement qui résultent de ce qui précède sont considérables (1). La réunion des fonds nécessaires sera certainement difficile, particulièrement dans le scénario de croissance faible (où, il est vrai, les besoins seront moindres, à moins que l'on veuille faire jouer l'effet de relance des travaux publics), mais même dans le scénario de croissance forte des problèmes de financement ne manqueront pas de se poser.

Le partage entre financements publics (c'est à dire d'une part budgets des collectivités publiques et d'autre part emprunts et parfois autofinancement, des organismes publics) et financements privés sera fonction des contraintes socio-économiques, mais aussi des options politiques des gouvernements successifs. Si ces derniers veulent réduire sensiblement les prélèvements obligatoires et l'endettement du secteur public, il feront un large appel aux financements privés; cet appel sera moindre si l'on s'accommode du maintien de la pression fiscale et si l'on veut que le secteur public ait la place la plus importante possible dans la réalisation des infrastructures de transport.

En tout état de cause, comme on ne peut espérer recueillir les financements privés que si les bailleurs de fonds pensent y trouver leur intérêt, l'appel aux fonds privés sera réservé aux projets financièrement rentables, ce qui implique (condition nécessaire, mais pas forcément suffisante) que des redevances des utilisateurs puissent être perçues.

En conséquence, s'il est fait appel au financement privé, ce sera pour des projets dont la réalisation a pour objet soit de relever sensiblement le niveau de service offert par les réseaux (par exemple T.G.V.), soit de compléter les réseaux par des réalisations de grande envergure (par exemple, traversée des Pyrénées, des Alpes).

Les projets dont la réalisation vise à ce que les réseaux de base offrent un niveau de service minimal (amélioration des sections existantes, réalisations de liaisons nouvelles d'importance limitée) resteront de toutes façons l'apanage du secteur public.

Des procédures mixtes faisant appel à l'impôt, à l'emprunt et aux redevances d'usage pourraient continuer à être utilisées pour des projets de l'une ou l'autre des deux catégories précédentes.

(1) Un ordre de grandeur sera établi à partir des éléments connus sur les grands projets (autoroutes, T.G.V., voies d'eau à grand gabarit, ouvrages de franchissement d'obstacles naturels, infrastructures de transports collectifs urbains) et d'une prospective par grands catégories pour les infrastructures plus courantes. Ce travail est prévu dans le cadre de l'approfondissement de certains thèmes du présent rapport 2005.

Les projets d'infrastructures lourdes de transport en milieu urbain, ou d'autres infrastructures dont le taux de rentabilité serait insuffisant mais qui seraient justifiées notamment pour les besoins de l'aménagement du territoire, continueront vraisemblablement à être financés en grande partie par l'impôt, mais les sources de celui-ci devraient se diversifier : ainsi dans le secteur urbain, des contributions spécifiques, de type "raccordement au réseau", pourraient être instituées, sur le plan local; elles seraient mises à la charge des bénéficiaires des nouvelles infrastructures, non sollicités à ce jour (par exemple, commerces, propriétaires et promoteurs immobiliers); de même d'autres bénéficiaires, comme les automobilistes, pourraient participer également au financement.

La poursuite de l'intégration européenne amènera sans doute la Communauté à poursuivre son action en faveur d'un développement équilibré des infrastructures dans les différentes régions de la C.E.E. et à accroître son rôle d'incitation pour la réalisation de grands projets facilitant les échanges internationaux. Cette politique fera appel pour partie à des moyens budgétaires, mais les contraintes limiteront le nombre de projets financés et le taux de subvention. Le recours à l'emprunt permettra d'accroître sensiblement les ressources disponibles. En tout état de cause, l'intervention de la Communauté, pour intéressante qu'elle soit en elle-même et par les possibilités qu'elle ouvre auprès d'autres bailleurs de fonds, ne dispensera jamais le maître d'ouvrage de la recherche d'une partie appréciable du financement.

Montage financier des opérations non financées sur fonds budgétaires

Le financement initial serait alors assuré, presque en totalité, par des emprunts. Ces derniers ne bénéficieraient pas de la garantie étatique ou assimilée, lorsque l'emprunteur serait à statut privé. Comme il a déjà été dit, l'emprunteur pourrait aussi être à statut public, dans la mesure où on estimerait pouvoir se le permettre compte tenu de l'endettement du secteur public; à noter que, de toutes façons, il serait souhaitable que ce ne soit pas le secteur privé qui bénéficie systématiquement des projets rentables. Quoiqu'il en soit, les emprunts seraient le plus souvent collectés sur les marchés internationaux des capitaux pour éviter tout phénomène d'éviction aux dépens des autres secteurs de l'économie. Ces marchés devraient continuer leur croissance et être à l'origine de plusieurs innovations, telle que, par exemple, la création, à côté des marchés des euro-obligations et des euro-crédits, de nouveaux marchés plus attrayants.

La convergence des économies nationales en Europe pourrait permettre, d'autre part, le développement d'euro-émissions en francs français. Cet élément conjugué avec le large usage privé que l'Ecu connaîtrait entraînerait une quasi-disparition, s'agissant d'emprunts en monnaies européennes, des risques de change. Les ressources définitives des grands projets, c'est-à-dire les ressources destinées à l'amortissement des emprunts et au règlement des frais financiers (annuités) seraient composées uniquement (sauf financement mixte) des redevances perçues auprès des utilisateurs des infrastructures concernées. Le barème tarifaire mis en place devrait, entre autres, permettre une imputation plus appropriée des coûts d'usage des infrastructures, entraînant une meilleure répartition du trafic tant entre les modes qu'à l'intérieur de

chacun d'eux. De tels montages supposent néanmoins la conciliation entre, d'une part, l'intérêt de l'investisseur (créateur) à percevoir une rémunération représentative des risques qu'il encourt (risques de construction, d'exploitation, financiers) et, d'autre part, le besoin de faire coïncider l'échéancier de remboursement du principal et des intérêts avec l'échéancier des recettes (ce qui n'est souvent pas le cas aujourd'hui). Des procédures de refinancement adéquates devraient permettre de résoudre ce problème capital, mais les projets à financer de la sorte devraient présenter un taux de rentabilité supérieur aux taux réels d'intérêts des capitaux investis.

En alternative au financement de grands projets par l'emprunt sur le marché des capitaux (ou à titre complémentaire), il pourrait être envisagé de recourir au marché des actions qui par sa nature offre des financements définitifs. Cette solution semble a priori valable car les risques qu'un projet présente se réduisent progressivement, au fur et à mesure de son avancement, pour devenir à sa mise en service nuls. L'investissement réalisé connaissant normalement après l'achèvement de la phase de réalisation, une valorisation continue, en monnaie courante au moins, l'actionnaire pourra percevoir, outre un dividende régulier, une plus value lors de la cession de ses titres.

Aspects Institutionnels

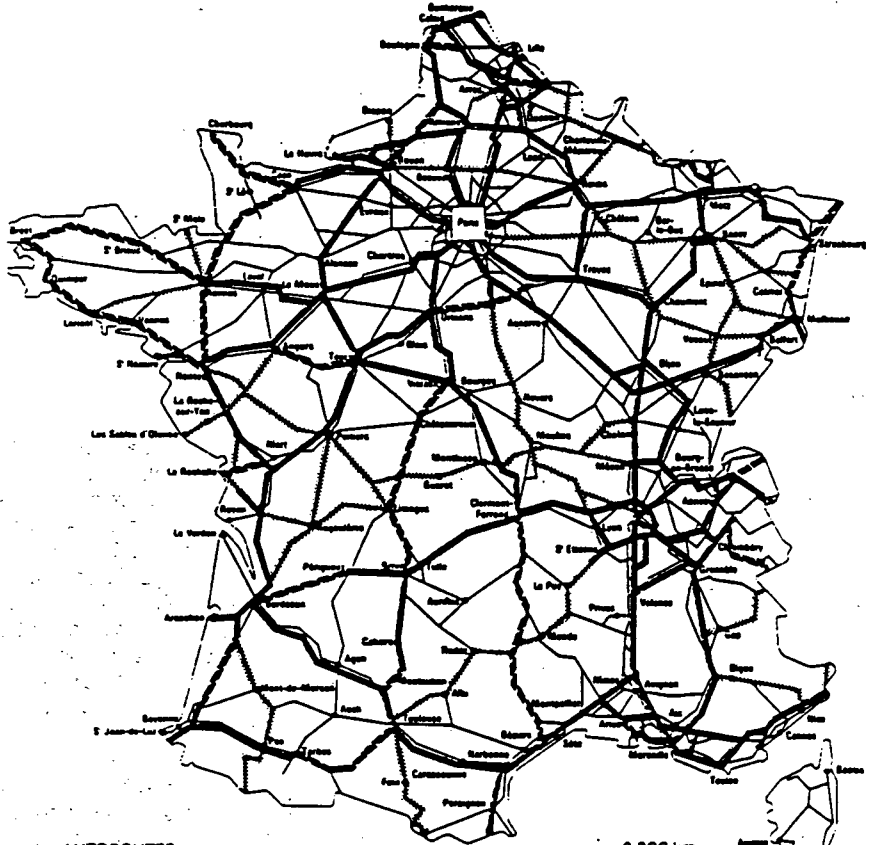
En cas de financement privé des grands projets, il pourrait y avoir séparation, plus ou moins nette, entre la fonction de l'exploitation de la future infrastructure et celle d'apport des fonds nécessaires à sa construction. Le collecteur de fonds pourrait, en effet, se voir confier, outre le rôle d'"ensemblier financier", des prérogatives soit de concessionnaire, sous-traitant le cas échéant le fonctionnement proprement dit de l'infrastructure à un exploitant qualifié, (l'Etat gardant sa qualité d'autorité concédante et pouvant à ce titre imposer des conditions sauvegardant les intérêts des usagers et ceux de l'exploitant éventuel), soit de bailleur dans le cadre d'une opération de type crédit-bail (pour la partie mobilière de l'investissement (1)) au terme de laquelle le locataire-exploitant lèverait l'option d'achat stipulée en sa faveur. L'exploitant en question pourrait, dans les deux hypothèses, être une entité à capitaux majoritaires ou exclusifs publics.






Par ailleurs, le cas de projets bénéficiant de l'apport de services de rabattement non rentables en eux-mêmes devrait conduire, lorsque leur réalisation serait confiée à un organisme distinct de l'exploitant du réseau de rabattement, à une convention particulière; cela à l'instigation de la puissance publique qui devrait veiller à ce que les intérêts des différentes parties prenantes y soient convenablement pris en compte.

(1) La partie immobilière étant constituée d'infrastructures du domaine public ne peut être propriété ni du collecteur de fonds ni de l'exploitant.

SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL

PROJET PROPOSE PAR LE CIAT (*) DU 13 AVRIL 1987



	AUTOROUTES	: 8 290 km
	LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER	: 2 840 km
	AUTRES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	: 4 940 km
	AUTRES ROUTES NATIONALES DU SCHEMA DIRECTEUR	: 20 000 km (environ)
	AUTOROUTES DONT L'INSCRIPTION AU SCHEMA DIRECTEUR EST A L'ETUDE	

SCHEMA INDICATIF D'AMENAGEMENT EN
MATIERE D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Réseau des liaisons routières
d'intérêt communautaire

Sections comportant des
projets communiqués par les
Etats Membres

Projets communiqués par
les Etats membres

(*e*) Projets à étudier

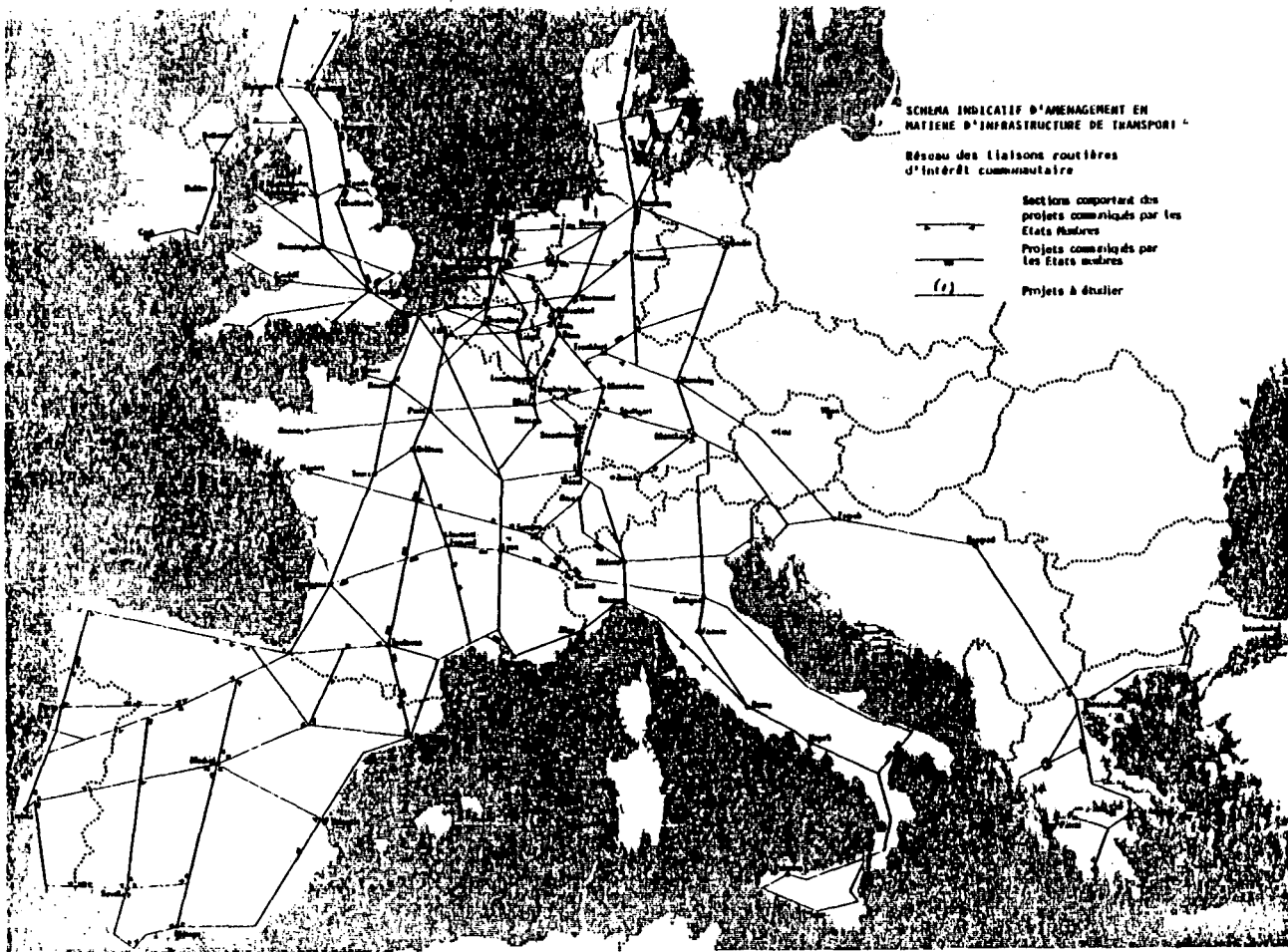
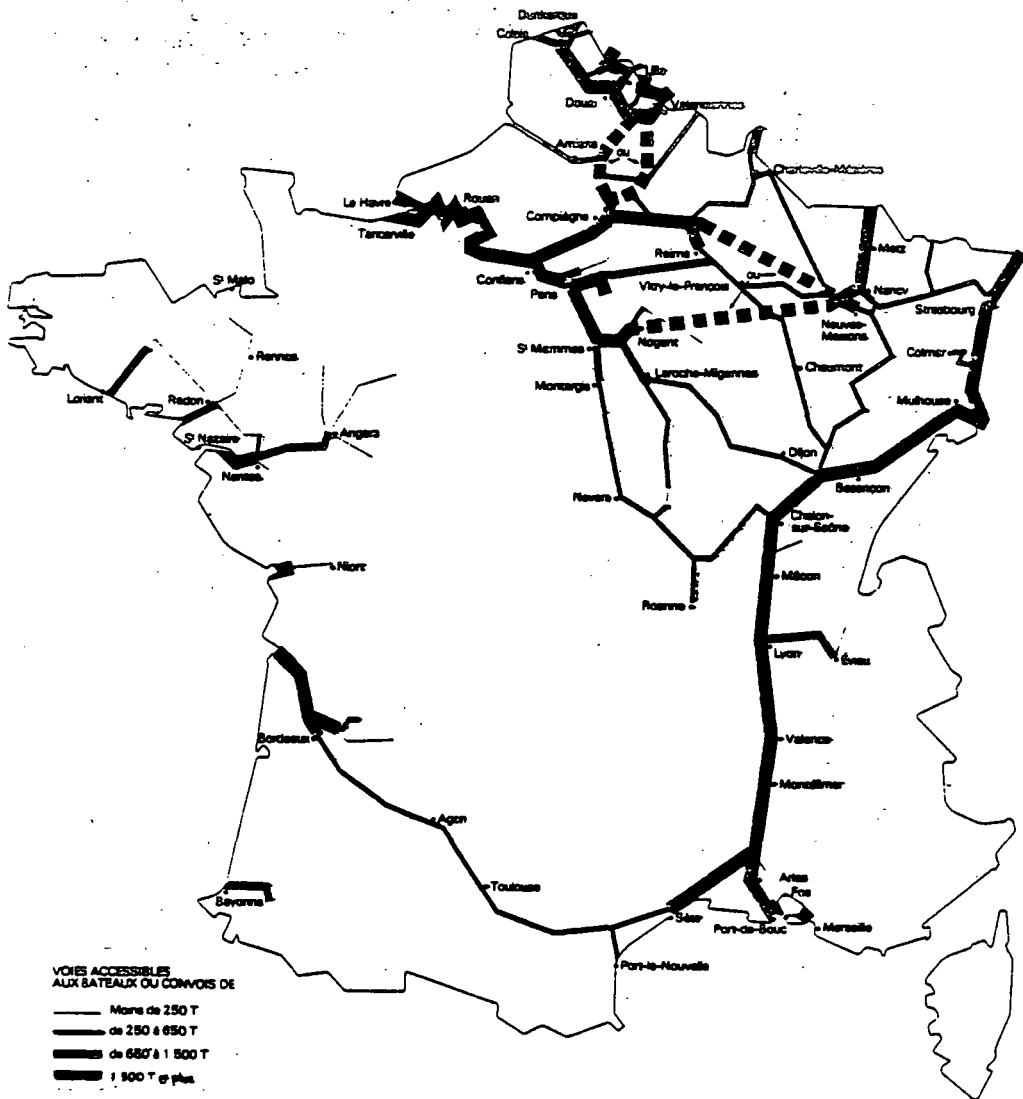
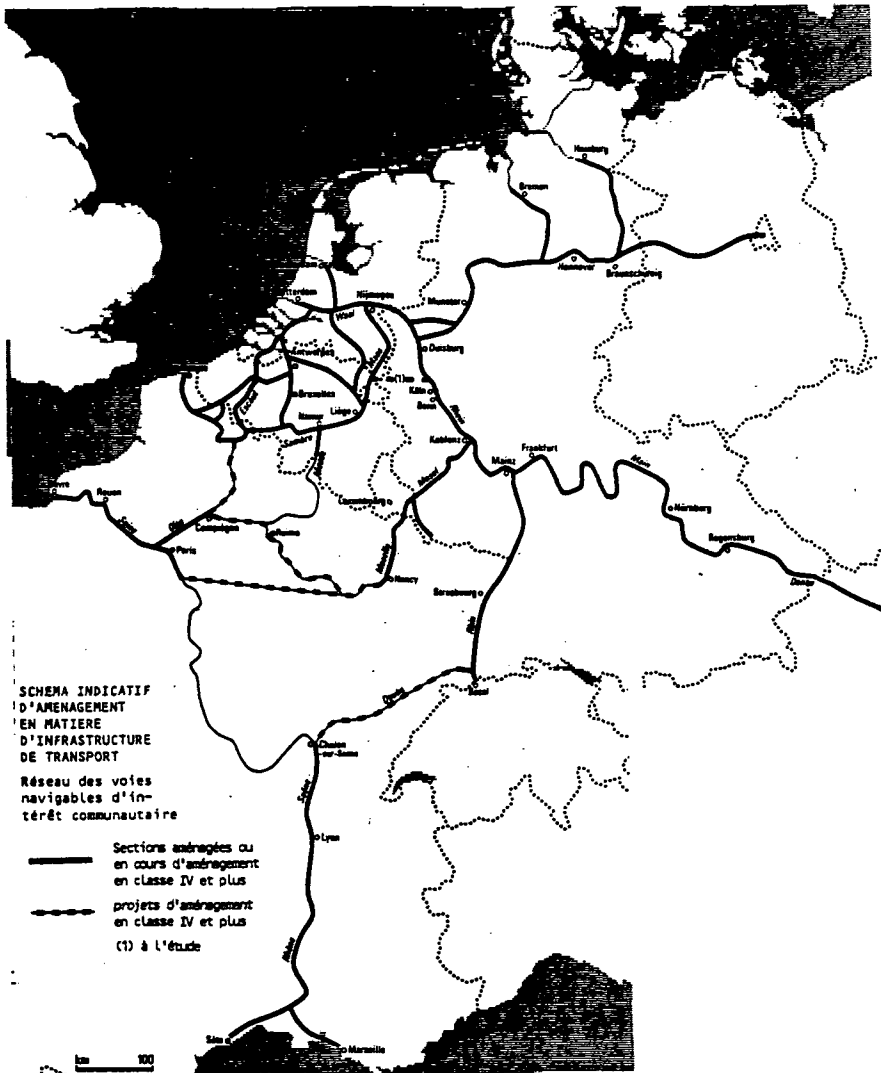


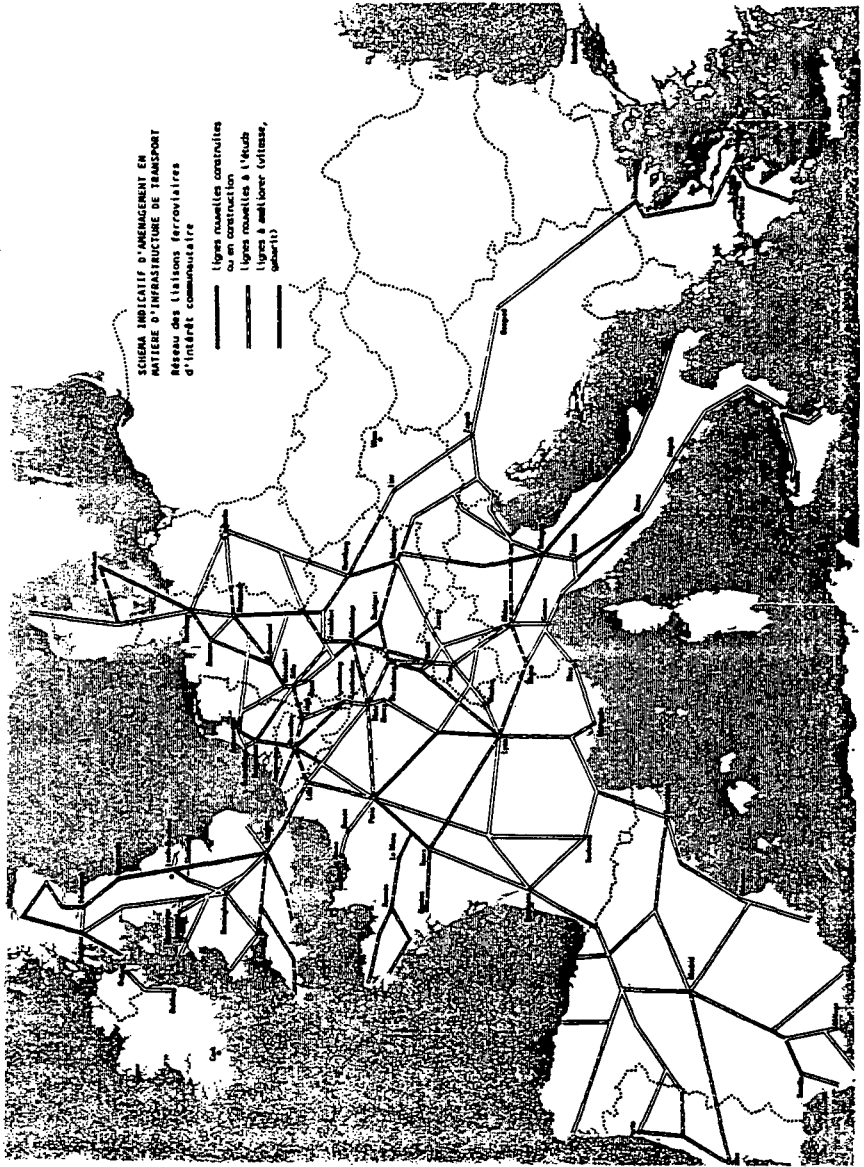
SCHÉMA DIRECTEUR DES VOIES NAVIGABLES

- 138 -

AVRIL 1984







L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

les transports outil de redéploiement des activités?

Le présent chapitre est un essai de prévision de ce que pourrait être vers 2000 - 2005 la répartition des hommes et des activités sur le territoire national et une approche des conséquences que l'on devrait en déduire en matière de transports, soit pour accompagner l'évolution naturelle, soit pour y apporter des inflexions dans le sens des objectifs de l'aménagement du territoire.

EVOLUTIONS DE LA REPARTITION DES HOMMES ET DES ACTIVITES

Le redéploiement spatial des populations est un fait permanent, plus ou moins rapide selon les époques. Son moteur essentiel a été depuis le début du XIX^{ème} siècle jusqu'à une période récente le développement industriel et urbain qui a conduit à la France du début des années 1960, coupée en deux par une ligne Le Havre - Marseille séparant une partie plus industrialisée et plus dynamique côté nord-est et une partie encore largement rurale côté sud-ouest, avec l'hypertrophie de l'agglomération parisienne. Depuis lors, plusieurs facteurs ont transformé cette image : les actions menées dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, conjuguées aux disponibilités en main d'oeuvre des régions rurales, ont permis un certain rééquilibrage industriel; la crise est venue frapper de plein fouet les régions où dominaient les industries anciennes; les villes ont vu leur attractivité baisser progressivement, au profit de leur périphérie d'abord, des communes rurales situées à proximité ensuite.

Il en résulte qu'aujourd'hui les régions les plus dynamiques sont pour la plupart situées dans l'ouest et le sud, alors que les vieilles régions industrielles de l'arc nord-est sont dans une situation préoccupante, ainsi que certaines zones rurales notamment celles situées sur une bande reliant les Ardennes au sud du Massif-Central; par ailleurs, l'expansion de l'Île-de-France a été réduite au point que son solde migratoire est devenu négatif depuis 1975, sans cependant que soit entamée sa suprématie en matière d'activités de haut niveau.

Comment la répartition de la population sur le territoire français (1) et celle des emplois (les deux étant évidemment liées) évolueront-elles dans les vingt prochaines années ?

La prolongation des tendances passées :

L'I.N.S.E.E. a établi, à l'horizon 1999, des projections de population par région, que l'on trouvera dans le tableau de la page suivante.

(1) métropolitain, la présente réflexion ne porte pas sur l'outre-mer;

PREVISIONS DE POPULATION I.N.S.E.E. PAR REGION

REGION	POP. 1982	POP. 1999	VARIATION		TAUX ANNUELS (%)		
			EN 17 ANS (%)	Solde naturel		Solde migrat.	
				83/82	99/98	83/82	99/98
ALSACE	1563000	1685000	7,8	0,46	0,30	0,12	0,04
AQUITAINE	2659000	2863000	7,7	0,10	-0,04	0,46	0,39
AUVERGNE	1335000	1300000	-2,6	0,02	-0,12	-0,05	-0,09
BOURGOGNE	1593000	1620000	1,7	0,19	0,07	0,01	-0,02
BRETAGNE	2707000	2952000	9,1	0,31	0,21	0,31	0,25
CENTRE	2260000	2501000	10,7	0,32	0,22	0,39	0,32
CHAMPAGNE-ARD.	1345000	1344000	-0,1	0,56	0,36	-0,40	-0,46
CORSE	240000	266000	10,8	0,10	-0,06	0,64	0,55
FRANCHE-COMTE	1083000	1121000	3,5	0,61	0,42	-0,24	-0,29
ILE-de-FRANCE	10089000	10361000	2,7	0,76	0,51	-0,33	-0,48
LANGUEDOC-ROUS.	1928000	2238000	16,0	0,07	0,01	0,91	0,76
LIMOUSIN	738000	719000	-2,8	-0,35	-0,45	0,29	0,28
LORRAINE	2322000	2239000	-3,6	0,55	0,25	-0,55	-0,63
MIDI-PYRENEES	2324000	2412000	3,8	0,01	-0,16	0,34	0,29
NORD-PAS-de-C.	3928000	3978000	1,3	0,68	0,54	-0,46	-0,51
NORMANDIE(BASSE)	1349000	1431000	6,1	0,55	0,32	-0,04	-0,08
NORMANDIE(HAUTE)	1658000	1830000	10,4	0,70	0,51	0,05	-0,02
PAYS de la LOIRE	2928000	3266000	11,5	0,63	0,46	0,18	0,12
PICARDIE	1739000	1872000	7,8	0,57	0,41	0,00	-0,04
POITOU-CHARENTES	1566000	1612000	2,9	0,22	0,03	0,09	0,07
PROVENCE-ALP.-C.A.	3965000	4583000	15,6	0,21	0,05	0,80	0,67
RHONE-ALPES	5015000	5526000	10,2	0,59	0,39	0,16	0,08
FRANCE (Métropole)	54335000	57872000	6,5	0,45	0,27	0,07	0,00

Mais les chiffres précédents supposent que les taux du solde migratoire n'évolueront que très peu (d'autant plus que la plus grande partie de la variation de ce taux de 1982 à 1999 apparaissant sur le tableau ci-avant s'est déjà effectuée en 1985). Or ces taux ont sensiblement varié depuis vingt ans : si on compare les périodes 1954 - 1962 et 1975 - 1982, le solde migratoire a changé de signe dans plus de la moitié des régions, et, parmi les régions dont le solde est devenu positif, on rencontre 3 des 5 qui avaient le taux le plus négatif de 1954 à 1962. Il convient donc de s'interroger sur les facteurs qui peuvent faire changer les taux de solde migratoire. On peut considérer à cet égard les potentialités économiques, les aspirations en matière de modes de vie, l'impact des technologies nouvelles.

Les potentialités économiques

Les différentes régions ont des potentialités plus ou moins grandes, du fait de leur situation géographique, de leurs ressources naturelles, de leurs ressources humaines, de leurs équipements, du caractère plus ou moins porteur de leurs activités actuelles. Une étude du BIPE effectuée en 1982, prenant en compte le potentiel d'industrialisation, le potentiel technologique lié à la présence de manufactures, l'orientation économique à moyen terme des activités actuelles, la qualité des services aux entreprises et celle de la logistique, avait prévu pour 1990 et au-delà :

- la poursuite de la diminution du rôle productif de Paris, mais un renforcement de son rôle stratégique (rôle financier et décisionnel, importance du tertiaire supérieur).
- une "France à 3 vitesses" :
 - . le Nord/Nord-Est, en proie à des problèmes de reconversion, mais bénéficiant d'un certain acquis technologique et humain.
 - . la façade Atlantique et le Sud-Ouest, en butte à des difficultés pour un véritable décollage industriel ,
 - . les régions situées sur une diagonale Le Havre - Marseille + l'Alsace dotées du plus gros potentiel de croissance et de développement économique.

Une réflexion menée il y a quelques années par le SESAME a distingué :

- les vieilles régions industrielles en crise (Nord, Lorraine), bénéficiant d'une forte tradition industrielle et d'une proximité des grands courants d'échange, mais en déclin démographique et avec de bas niveaux de qualification et de services;
- des régions au tissu industriel cohérent, restant attractives aujourd'hui (Ile-de-France, Rhône-Alpes, Alsace);
- les régions du Bassin Parisien, dépendantes et vulnérables;
- l'Ouest, à bonnes potentialités industrielles et agricoles;
- le Massif Central fragile, mais avec des perspectives de redynamisation locale se dessinent;
- les régions du Sud, promises à un bel avenir, le dynamisme du Sud-Ouest restant cependant souvent polarisé autour des grandes villes.

D'autre part, des perspectives d'emploi à l'horizon 1990 ont été établies en 1985 par

l'I.N.S.E.E., à partir d'une analyse sectorielle (agriculture - industrie - bâtiment , génie civil et agricole - tertiaire); pour l'industrie, ont été pris en compte, l'"avantage structurel", correspondant à la répartition des industries de la région selon des types à perspectives plus ou moins favorables, et la "dynamique régionale", résultant du différentiel pour chaque type entre la région et la France entière. Le Languedoc-Roussillon serait la seule région où l'emploi progresserait; ce dernier ne baisserait que peu dans la moitié Sud-Ouest (sauf en Limousin et Auvergne) ; la crise industrielle continuerait à peser lourdement dans les régions de la moitié Nord-Est et en Ile-de-France. Ces études sont souvent contradictoires et à terme plus court que l'horizon qui nous intéresse. Nous prendrons surtout en considération une synthèse effectuée à partir d'un colloque, tenu à Montpellier les 14 et 15 janvier 1986 à l'initiative de la D.A.T.A.R. et du Groupement d'Intérêt Public RECLUS, qui a réuni nombre de spécialistes de l'aménagement du territoire. Nous empruntons les lignes qui suivent au compte-rendu de ce colloque : *"La Région Parisienne et les grandes villes de l'arc méridional et atlantique avec leur satellites, concentrent les cadres, attirent les jeunes adultes et les activités à haute valeur ajoutée. Les zones d'emploi des bordures orientales du territoire, de Sarrebourg à Nice par l'Alsace et les Savoies, ont généralement de bons indicateurs, avec des formations moins poussées et une forte proportion d'investissements étrangers. Celles de l'Ouest continuent lentement à s'industrialiser, ont des réservoirs de main-d'œuvre et mobilisent beaucoup de travail féminin ,mais donnent parfois des signes d'essoufflement et manquent de formation. La Basse Seine, le Nord et l'Est conservent une main-d'œuvre très professionnelle et enracinée susceptible de valoriser de nouvelles croissances, passé la vague des nécessaires reconversions. D'autres zones d'emploi, naguère brillantes, sont en difficulté sur les marges du Massif-Central et du Bassin parisien, et une longue diagonale se creuse du Périgord en Champagne, dépeuplée et sans mouvement très prometteur."*

On en tirera l'impression que la référence que peut constituer le tableau est, en ce qui concerne le solde migratoire, :

- optimiste pour le Limousin et, dans une moindre mesure , pour la Bourgogne, le Centre et la Picardie,
- pessimiste pour l'Ile-de-France , la Lorraine, le Nord-Pas-de-Calais, et, dans une moindre mesure, pour l'Alsace, la Franche-Comté et Rhône-Alpes.

Les aspirations en matière de modes de vie

Ce facteur joue aujourd'hui un rôle non négligeable, les activités nouvelles ayant des contraintes de localisation moins strictes : les industries obligées de s'installer à côté des mines sont devenues rares, de même que de façon plus générale celles qui doivent faire effectuer des transports lourds; les industries légères et le tertiaire sont devenus prépondérants dans les nouvelles implantations. Les régions réputées pour leur climat, leur attrait ou/et les loisirs qu'on peut y trouver, en sont les bénéficiaires. Ce mouvement devrait se poursuivre à l'avenir, malgré la croissance plus ou moins lente

que l'on prévoit. On peut relever à cet égard que la crise n'a pas entamé la croissance de la population des régions méridionales, et notamment du Languedoc-Roussillon et de Provence-Alpes-Côte-d'Azur, malgré leur taux de chômage particulièrement élevé. On peut tabler sur une poursuite probable de l'attraction exercée par les régions du sud et les secteurs côtiers, mais ceci n'étant pas nouveau ne conduit pas à considérer comme sous-estimées les populations des régions intéressées qui apparaissent dans le tableau ci-dessus), à moins d'une accélération imprévisible du phénomène (une légère décélération au contraire, n'est pas impossible pour les régions littorales qui approchent de la saturation). Certaines régions de montagne peuvent bénéficier d'une image favorable, ainsi peut-être que les abords des massifs forestiers, si on y développe les activités de loisir, comme le préconise le rapport de la "Commission GUICHARD". Peut-être de ce fait les projections relatives aux régions Auvergne, Franche-Comté et Rhône-Alpes mériteraient-elles d'être retouchées légèrement en hausse.

Il ne paraît pas évident que le développement récent de communes rurales proches d'agglomérations s'étende aux zones vraiment rurales, l'existence de services de qualité étant un critère de localisation important pour les entreprises et pour les individus.

L'impact des technologies nouvelles

Les technologies nouvelles de télécommunication peuvent favoriser la dispersion des activités, leur développement permettant dans une certaine mesure de s'éloigner des agents économiques avec qui on est en relation. Pour qu'il y ait de ce fait une relative égalisation des chances entre les secteurs géographiques, encore faut-il que ces moyens nouveaux soient accessibles de partout. Cela ne sera peut-être pas possible pour certaines technologies (installations pour téléconférence, réseaux de transmission d'images). Mais les moyens de télécommunications indispensables au fonctionnement des entreprises devraient être largement diffusés.

C'est pourquoi on pourrait assister à une certaine égalisation des chances entre régions. Il est possible que des technologies nouvelles dans l'industrie jouent également sur les implantations d'entreprises, mais on ne sait guère dans quel sens.

Evolution prévisible en l'absence d'une politique volontariste

Compte tenu des considérations exposées dans les paragraphes ci-dessus on peut supposer que les régions pourraient évoluer comme suit :

- développement sensiblement supérieur à la moyenne : Languedoc-Roussillon, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes;
- développement sensiblement inférieur à la moyenne : Auvergne, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Limousin, Lorraine (on pourrait aller jusqu'à une régression démographique en Auvergne et Limousin),

- développement s'écartant relativement peu de la moyenne (+ 6,5 % d'augmentation de population de 1982 à 1999) pour les autres régions.

Certaines zones peuvent connaître un développement sensiblement plus grand que la région dans laquelle chacune d'elles se situe : par exemple les principales villes et le littoral des régions Aquitaine, Auvergne, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes. A l'inverse, il peut y avoir des zones en dépression à l'intérieur de régions en expansion. D'autre part, outre l'évolution de la population permanente à laquelle on vient de s'intéresser, il faut tenir compte des migrations périodiques concernant les régions touristiques, qui seront sans doute les mêmes qu'actuellement, avec une possible utilisation plus large des massifs forestiers, comme on l'a précédemment mentionné.

Les correctifs qui peuvent être apportés par l'action des Pouvoirs Publics

Les collectivités publiques chercheront certainement à infléchir l'évolution prévisible dans le sens de leurs objectifs. Il en sera ainsi des collectivités territoriales, Régions, dont la décentralisation a consacré le rôle en matière d'aménagement, mais aussi Départements et Communes. Chacune d'elles cherchera à attirer les activités capables d'assurer son développement (ou d'enrayer sa régression). A ce jeu, celles qui disposeront des moyens financiers les plus importants seront sans doute gagnantes. Et c'est pourquoi, bien que cette affirmation soit à nuancer en regard des possibles différences de motivation et d'habileté, les actions des différentes collectivités territoriales ne conduiront vraisemblablement que peu à réduire les disparités d'évolution entre régions.

Pour les inflexions qui apparaîtront souhaitables, la politique d'aménagement du territoire de l'Etat restera donc essentielle. Pour la période qui vient, le Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire du 13 avril 1987 a fixé quatre grands objectifs :

- ouvrir les régions vers les autres régions françaises et vers l'Europe, par le développement des infrastructures de transport et des réseaux de communications (on reviendra sur les aspects transports de cette orientation dans le paragraphe ci-après),
- créer les conditions d'un développement économique équilibré par une action sur la localisation des activités et des hommes (tout en développant le potentiel de Paris en tant que capitale internationale, favoriser un équilibrage entre Paris et la Province),
- aider les zones gravement touchées par des conversions industrielles à s'adapter et, si possible, à se développer,
- soutenir l'adaptation et le développement économique du milieu rural.

LES CONSEQUENCES EN MATIERE DE TRANSPORTS

Nous nous intéresserons ici

- aux investissements nécessaires pour accompagner l'évolution prévisible,
- aux investissements nécessaires pour réorienter l'évolution prévisible dans le sens des objectifs d'aménagement du territoire.

Les Investissements pour accompagner l'évolution prévisible.

L'évolution prévisible pour la répartition des hommes et des activités engendrera l'augmentation de certains flux de transport, que les équipements existants ne permettront pas forcément de satisfaire dans des conditions convenables. Il en sera ainsi pour certaines liaisons internes à une région dont un développement important est prévu, soit sur l'ensemble de son territoire, soit autour de certains pôles ou dans certaines zones, et pour les liaisons des régions en forte expansion avec le reste de la France et l'étranger. Des investissements de capacité seront donc nécessaires pour faire face à ces problèmes, qui, compte tenu de l'analyse du chapitre précédent, devraient concerner principalement :

- des liaisons intérieures aux régions Languedoc-Roussillon, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes (où, aux flux engendrés par les habitants permanents, s'ajoutent d'ailleurs, bien souvent, d'importants flux touristiques),
- des axes reliant ces régions à leur environnement : le cas de la vallée du Rhône est évoqué dans le chapitre du présent rapport relatif aux infrastructures, en ce qui concerne le problème routier; la prolongation vers le sud de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris - Sud Est voit son intérêt conforté par les perspectives relatives aux régions méditerranéennes qu'elle dessert; les liaisons routières, ferroviaires et aériennes de ces mêmes régions avec l'Espagne et l'Italie semblent mériter des améliorations pour le même motif.
- des liaisons desservant les pôles et secteurs en expansion dans d'autres régions; outre les transports internes aux agglomérations, qui ne relèvent pas des préoccupations du présent chapitre, devront être améliorées les liaisons des pôles (1) les plus dynamiques avec leurs alentours et avec les autres pôles avec lesquels ils sont en relation économique; des investissements spécifiques, principalement routiers, sont nécessaires pour faciliter l'aménagement en profondeur indispensable pour désengorger le littoral.

(1) il peut s'agir de villes ou de complexes économiques tels que secteurs industriels, portuaires, touristiques...

Les investissements nécessaires pour réorienter l'évolution prévisible dans le sens des objectifs d'aménagement du territoire

L'effet d'entraînement de la réalisation d'investissements de transport sur le développement économique est généralement reconnu : si l'existence de transports de qualité n'est pas une condition suffisante pour que s'implantent automatiquement de nouvelles activités, d'autres facteurs jouant également, et souvent de façon prépondérante, c'est par contre une condition nécessaire : de mauvaises communications sont dissuasives dans les choix de localisation des entreprises.

C'est pourquoi, pour concourir aux objectifs d'aménagement du territoire, il y a lieu de programmer des améliorations des infrastructures et des services de transport. Il s'agit de prévoir des réalisations en faveur des pôles et secteurs géographiques dont on souhaite favoriser le développement ou enrayer la régression et aussi de faire en sorte que les réseaux soient suffisamment équilibrés pour qu'il n'y ait pas de régions, de villes ou "pays" dont l'accessibilité soit trop médiocre en regard des autres.

Comme on l'a déjà dit, ce rôle structurant des infrastructures de transport a été pris en compte le C.I.A.T. du 13 avril 1987, qui a, parmi les mesures prises, retenu la réalisation d'un plan routier comportant notamment 1200 km d'autoroutes supplémentaires par rapport au schéma directeur précédemment adopté. Ces nouvelles liaisons autoroutières ont notamment pour but d'améliorer les relations avec les autres pays européens, de créer des liaisons rapides nord - sud et est - ouest évitant Paris et de désenclaver certaines parties du territoire (Massif Central, sud des Alpes).

Le nouveau schéma directeur est représenté sur la carte insérée dans le chapitre infrastructure du présent document. Outre les autoroutes et leurs prolongements, il indique les grandes liaisons d'aménagement du territoire, dont l'aménagement est nécessaire pour parfaire une bonne irrigation d'ensemble du territoire. Le rééquilibrage des réseaux de transport concerne aussi les autres modes. Les lignes de chemin de fer sont bien réparties mais leur qualité est variable, et notamment les liaisons transversales sont généralement moins satisfaisantes que les liaisons radiales. L'amélioration des premières reste donc à prévoir, d'autant plus que la constitution du réseau T.G.V. risque de renforcer la suprématie des grandes liaisons radiales, même si on l'accompagne de rabattements de qualité et si on en profite pour y faire circuler des T.G.V. "transversaux" par interconnexion; on ne peut certes espérer réaliser des lignes transversales au niveau de service T.G.V., mais peut-être peut-on s'en approcher sur les plus importantes d'entre elles (1) et en porter d'autres au niveau des bonnes radiales classiques. Une mention particulière est à apporter à l'amélioration des relations ferroviaires province-étranger, qui sont rarement satisfaisantes, et pourtant essentielles, au même titre que les liaisons aériennes, pour les relations entre grandes villes françaises et métropoles étrangères, relations fondamentales pour l'émergence de pôles de croissance de dimension internationale.

(1) Une étude exploratoire est prévue sur l'axe Bordeaux-Marseille pour apprécier le réalisme d'une telle proposition

Par ailleurs est à poser le problème des régions non desservies par les T.G.V. existants ou projetés, dont les liaisons ferroviaires, radiales ou transversales, devront sans doute être améliorées pour éviter de trop grands déséquilibres. D'autre part, la nécessité d'une bonne irrigation du territoire peut être contradictoire avec la recherche de l'équilibre financier de la S.N.C.F., pour ce qui concerne les lignes secondaires déficitaires; le report sur route peut être un substitut non trop pénalisant, dans la mesure où les infrastructures et les autocars seraient d'excellente qualité, cependant l'autorail léger pourrait être une solution conciliant desserte ferroviaire plus ou moins diffuse et impératifs financiers.

Pour les liaisons aériennes, c'est à nouveau le problème des liaisons province - province et province - étranger qui est posé, vu le large développement des liaisons radiales. Notons à ce sujet qu'un bon accès à un aéroport plaque tournante multiplie les possibilités offertes. D'autre part, l'application de la déréglementation devrait s'effectuer avec une grande prudence, afin d'éviter l'abandon de lignes transversales peu rentables financièrement, mais indispensables à l'économie locale. La même prudence devrait être de mise en ce qui concerne d'éventuelles déperditions tarifaires (ceci pouvant concerner d'autres modes).

Une bonne irrigation du territoire passe aussi par l'amélioration des équipements relatifs aux transports de marchandises. Les infrastructures routières et ferroviaires déjà examinées en constituent un élément essentiel. Mais il reste les voies navigables, dont, il est vrai, on ne peut espérer une diffusion homogène sur toute la France, mais pour lesquelles le problème de la constitution d'un réseau à grand gabarit est posé (cf. chapitre infrastructures), et les équipements pour ruptures de charge (installations pour transports combinés, plates-formes intermodales), dont la diffusion est à envisager. Rattachons-y la nécessité de relier les ports à leur hinterland.

EMPLOI et INNOVATION SOCIALE
quelle place de l'homme dans ce nouvel
environnement?

L'EMPLOI EVOLUTION PASSEE ET PERSPECTIVES

Premièrement, le secteur des transports crée des emplois à un rythme moindre que les autres activités de services, mais alors que l'agriculture, l'industrie et le B.T.P. en perdent. Tel est le premier point de cette note de travail. Deuxièmement, on connaît l'importance des activités de transport pour compte propre, ou plus largement de logistique. Les statistiques fiscales semblent conforter l'enquête T.R.M. sur cet aspect de la croissance du parc compte propre et donc probablement du trafic et des effectifs occupés. Troisièmement, l'évolution récente de l'emploi au sein du secteur montre une reprise en 1985, après le tassement de 1983-84, pour les effectifs salariés et non-salariés hors grandes entreprises nationales. Parmi ces dernières, la diminution des effectifs S.N.C.F. est très sensible dès 1984-85. Quatrièmement, parmi les métiers de transports, le nombre d'ouvriers diminue fortement alors qu'augmente la population des employés et du personnel roulant, le nombre de cadre et de techniciens augmentent très lentement. Dans une cinquième partie enfin, sont analysés les facteurs qui déterminent les perspectives à long terme des emplois liés aux transports.

LES TRANSPORTS CREENT DES EMPLOIS , L'AGRICULTURE ET L'INDUSTRIE, LE BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS EN PERDENT

Le nombre total d'emplois en France culmine en 1980 : en croissance sensible jusqu'en 1973 (+ 1,1 % par an), puis à un rythme plus ralenti entre 1973 et 1980 (+ 0,3 % par an), l'emploi intérieur diminue depuis lors de - 0,4 % par an, soit en moyenne 90 000 emplois en moins chaque année. Les emplois diminuent dans l'industrie et le B.T.P. à partir de 1974, le rythme des pertes s'accroissant entre 1980 et 1985. Dans l'agriculture, le mouvement de décroissance est beaucoup plus ancien. L'emploi augmente dans le commerce (jusqu'en 1980), dans les transports et dans l'ensemble des services : services marchands, assurances et organismes financiers, services non marchands. On voit bien la situation intermédiaire des transports entre les services et les activités productives. Le transport est une activité de service, et à ce titre, elle continue à se développer, et simultanément elle est affectée par la baisse d'activité de certains secteurs : bâtiment et travaux publics, sidérurgie, minerais, charbons et pétrole... cette baisse n'étant que partiellement compensée par le développement des transports de voyageurs et des trafics liés au commerce extérieur. La croissance annuelle moyenne des effectifs transports est de + 1,5 % entre 1959 et 1973, puis elle se ralentit à + 0,4 % et + 0,2 %. Cette croissance est inférieure, jusqu'en 1973, à celle des trafics, en raison de l'importance des gains de productivité réalisés par tous les modes; avec des matériels plus rapides et de plus grande taille, et tout spécialement dans le ferroviaire avec l'électrification. Le tableau ci-après répartit les emplois par branche. Dans la branche transport, il s'agit, pour l'essentiel, des emplois des entreprises de transport, c'est à dire des transports pour compte d'autrui. Mais outre ceux-ci, beaucoup d'entreprises industrielles et commerciales, agricoles et de B.T.P., effectuent du transport pour leur propre compte. Or, cette activité de transport privé est particulièrement importante et représente de très nombreux emplois.

L'emploi selon les branches :

	1959	1973	1980	1985	59-73	73-80	80-85
agriculture.....	4 174	2 324	1 874	1 597	- 4,1 %	- 3 %	- 3,1 %
industrie	5 676	6 174	5 672	5 028	+ 0,5 %	- 1 %	- 2,4 %
batiment ,génie civil et agricole.....	1 504	1 985	1 821	1 524	+ 2,0 %	- 2,5 %	- 3,5 %
commerces	1 823	2 479	2 639	2 639	+ 2,2 %	+ 0,9 %	0
<u>Transports</u>	683	844	870	878	+ 1,5 %	+ 0,4 %	+ 0,2 %
services marchands.....	2 813	3 531	4 500	4 813	+ 1,6 %	+ 3,5 %	+ 1,4 %
assurances et organismes financiers.....	232	456	551	593	+ 4,9 %	+ 2,8 %	+ 1,5 %
services non marchands	1 894	3 612	3 923	4 325	+ 4,7 %	+ 1,2 %	+ 2 %
<u>Population active</u> <u>intérieure occupée</u>	18 805	21 354	21 850	21 397	+ 1,1 %	+ 0,3 %	- 0,4 %

en milliers et en accroissement annuel moyen 0%

Source : Compte de la Nation.

LES TRANSPORTS PRIVES ET LA LOGISTIQUE

Il s'agit surtout des transports routiers de marchandises pour compte propre et des services transport des entreprises. Mais cette activité de transport privé recouvre également des transports de personnel, et du transport fluvial et maritime. Quant aux services transport, ils sont chargés des aspects administratifs, de l'organisation et de la conception des transports proprement dits, mais aussi de l'emballage, de l'entreposage et de la manutention des marchandises. Ils ont de plus en plus le rang d'une *direction logistique*, dont les préoccupations sont prises en compte depuis le stade de la production jusqu'à celui de la commercialisation.

Mal connu sur le plan statistique, cette activité peut néanmoins être cernée grâce au parc des véhicules routiers. Les transports privés représentant 70 % des véhicules de 3 tonnes et plus de charge utile, 324 000 véhicules sur un total de 471 000 véhicules, et 54 % de leur circulation. Parmi les camionnettes et les petits camions, 95 % font du transport privé (plus de 2 500 000 véhicules de moins de 3 t de C.U.) . Les transports privés représentent globalement 85 % de la circulation des véhicules routiers. Parmi les conducteurs routiers, 125 à 150 000 d'entre eux travaillent dans les entreprises de transport, et plus de 300 000 dans les autres entreprises. L'emploi des services transports et des directions logistiques est encore plus mal connu.

Néanmoins, une nouvelle nomenclature des métiers donne quelques indications. Le recensement de population de 1982 permet de préciser les effectifs de ces professions liées aux transports ces chiffres constituant vraisemblablement des minimas, certaines personnes pouvant être classées dans des catégories plus générales.

108 000 personnes sont ainsi recensées comme cadres ou responsables dans un service transport ou un entrepôt, et 307 000 personnes comme employés ou ouvriers : le nombre de cadres et de responsables montre l'importance de ces activités, le nombre d'ouvriers et d'employés étant peut être sous-estimé.

Ces chiffres recouvrent les transports pour compte propre et pour compte d'autrui.

Ces diverses indications permettent d'estimer les effectifs des services transports et logistiques des entreprises agricoles, industrielles et commerciales à au moins 700 000 personnes, peut être d'avantage.

Après avoir estimé l'importance des transports privés et des services logistiques, la question qui se pose est de savoir si ces activités se développent chez les industriels, ou bien s'ils ont davantage recours aux professionnels du transport public.

En matière de trafic, l'enquête T.R.M. distingue le compte propre du compte d'autrui selon la profession des utilisateurs des véhicules (et non plus celle des propriétaires) avec la difficulté d'opérer cette distinction pour les véhicules de location. *Le parc compte propre reste croissant ainsi que sa part de trafic* (qui progresse au détriment du compte d'autrui). Ce résultat est surprenant à bien des égards, et notamment dans le contexte économique des dernières années où face à la concurrence, chaque entreprise a plutôt tendance à se concentrer sur son métier.

C'est pourquoi il est intéressant d'examiner une autre source statistique qui renseigne sur le partage compte propre-compte d'autrui. Les statistiques relatives à la taxe à l'essieu, établies par les Douanes, fournissent un tel renseignement sur le parc des véhicules imposables. Ce parc compte 238 000 véhicules imposables en 1984, pour l'essentiel des camions à deux essieux de 16 à 19 t ou à 3 essieux de 25 à 26 t, et des ensembles composés d'une semi-remorque à deux essieux attelée à un tracteur à deux essieux.

La part du compte propre croît fortement pour les deux catégories de camions, (principalement utilisés pour les livraisons au commerce et le B.T.P.) mais reste stable pour les ensembles articulés (davantage utilisés par les transporteurs).

Globalement, la part du compte propre augmente de 57 à 63 % entre 1973 et 1984.

Part du compte propre dans le parc des véhicules imposables à la taxe à l'essieu

	1973	1984
Total des véhicules imposables	57 %	63 %
dont :		
. véhicules à deux essieux (16 à 19 t)	67 %	76 %
. véhicules à trois essieux (25 à 26 t)	64 %	74 %
. véhicules articulés (T 2 essieux , SR 2 essieux)	36,5 %	36,6 %
Parc de l'enquête T.R.M.	67 %	69 %

Ce parc, soumis à la taxe à l'essieu comprend les véhicules spéciaux tels les bennes à ordures ménagères qui sont exclues du champ de l'enquête T.R.M. et qui contribuent ici à la croissance du compte propre. Par ailleurs, on connaît le problème des véhicules de location qui affectent le partage compte propre-compte d'autrui. Mais pour le parc soumis à la taxe à l'essieu, le parc des véhicules en location est pratiquement stable, alors que le parc des véhicules en propriété du compte propre progresse beaucoup plus que celui du compte d'autrui. Il ressort de cette analyse des statistique fiscales, qu'elles semblent confirmer la croissance du parc et des activités de transport pour compte propre qui est dénotée dans les statistiques transports (enquête T.R.M.).

On peut donc supposer que les effectifs liés aux transports pour compte propre, ou travaillant dans les services logistiques des entreprises, ont augmenté pendant les quinze dernières années. Ceci semble confirmé par les demandes d'emplois traitées par l'A.P.E.C. En revanche, l'enquête emploi de l'I.N.S.E.E. auprès des ménages dénote un recul entre 1982 et 1985 et hors secteur transport des effectifs de chauffeurs (de 350 000 à 324 000) et d'ouvriers qualifiés de la manutention du magasinage et des transports. En outre, nous verrons ci-après que les effectifs des auxiliaires de transport stagnent malgré une augmentation probable de leur activité permise par des gains de productivité (en liaison avec les procédures douanières automatisées et le développement de l'informatique).

DES CONTRASTES SELON LES MODES ET LES ENTREPRISES

Ces évolutions sur longue période sont bien connues. Nous renvoyons en annexe 3 les résultats des recensements de 1954 à 1982 et des séries statistiques qui nous semblent les plus pertinentes de 1960 à 1982, pour les différents sous secteurs au

niveau le plus fin de la nomenclature d'activité (NAP 600). Nous préciserons ici les évolutions récentes jusque fin 1985. Ceci conditionne les sources statistiques en distinguant : les grandes entreprises nationales, les effectifs des salariés du transport affiliés à l'U.N.E.D.I.C., les non salariés.

L'emploi dans les grandes entreprises nationales

Effectifs au 31 décembre (en milliers)

	S.N.C.F.	R.A.T.P.	Air France	Air Inter	Total
1968	319,4	38,9	20,4	1,7	380,4
1969	307,1	39,5	20,8	2,0	369,4
1970	300,3	39,6	20,5	2,4	362,8
1971	293,2	38,8	22,3	3,1	357,4
1972	285,8	38,1	22,9	3,8	350,6
1973	283,3	37,1	22,8	4,3	348,5
1974	286,1	36,7	24,6	4,3	351,7
1975	276,6	36,9	24,5	4,3	342,3
1976	271,9	36,9	25,0	4,5	338,3
1977	265,2	37,1	25,5	4,7	332,5
1978	261,2	37,4	26,2	4,9	329,7
1979	256,1	37,4	27,2	5,2	325,9
1980	251,7	37,0	27,0	5,4	321,1
1981	248,6	36,9	27,4	5,7	318,6
1982	252,9	39,8	28,3	6,3	327,3
1983	251,2	40,3	28,4	6,8	326,7
1984	245,8	40,4	29,1	7,0	322,3
1985	233,8	40,3	29,5	7,2	315,8

La diminution des effectifs à la S.N.C.F. est continue jusqu'en 1981 et après les recrutements de 1982, elle reprend dès 1983 et atteint - 7 000 personnes en 1985. Les effectifs d'Air France progressent, mais à un rythme assez ralenti depuis 1980, alors qu'à Air Inter, ils croissent beaucoup plus fortement malgré la concurrence du T.G.V.

Les salariés du transport affiliés à l'U.N.E.D.I.C.

Les entreprises publiques ne sont pas affiliées à l'U.N.E.D.I.C. (S.N.C.F., R.A.T.P., Air France) ni les ports et aéroports gérés par les Chambres de commerce et d'industrie, ni Aéroport de Paris.

Effectifs au 31 décembre

	1981	1982	1983	1984	1985
68. Transports ferroviaires	2 397	2 280	2 189	2 368	2 130
69.1 Transports routiers de marchandises	156 657	160 960	163 287	164 235	166 683
69.2 Autres transports terrestres	115 025	118 159	119 837	119 344	120 494
70. Navigation intérieure	2 398	2 307	2 081	2 047	1 761
71. Transports maritime, navigation côtière	25 025	25 124	25 415	23 238	21 215
72. Transports aériens	18 210	19 275	19 602	19 566	20 131
73. Activités annexes des transports et entrepôts	34 134	35 029	35 041	35 456	35 750
74. Auxiliaires de transport(non compris les agences de voyages)	116 547	117 659	112 091	109 738	109 491

Source : U.N.E.D.I.C.

Après le creux de 1975, les effectifs globaux augmentent continuellement jusqu'en 1982. Leur progression est relativement forte en 1982 (+ 10 000 personnes, soit +2,2 %) puis ils diminuent de 5 000 en deux ans, avant de croître à nouveau en 1985 de près de 2 000 salariés. La diminution de 1983-84 est surtout imputable aux auxiliaires (- 8 000 personnes en deux ans) et à un degré moindre, aux transports maritimes et à la navigation intérieure. Ces trois activités perdent des emplois pendant les cinq dernières années alors que les services annexes, les transports routiers de marchandises et les transports routiers et urbains de voyageurs en gagnent.

Les non salariés et l'effectif total de la branche transports

Moyenne annuelle en milliers

	Salarisés	non salariés	Totaux
1974	799,8	63,8	863,6
1975	794,2	60,9	854,9
1976	790,2	58,6	848,8
1977	800,4	61,3	861,7
1978	804,1	60,7	864,9
1979	803,1	62,5	865,6
1980	805,6	64,5	870,1
1981	802,4	63,6	866,0
1982	817,8	62,5	880,3
1983	819,5	63,6	883,1
1984	818,9	64,8	883,7
1985	811,7	66,1	877,8

Source : compte des transports de la Nation

66 100 personnes sont considérées comme des non-salariés du secteur transport en 1985. Cette population d'artisans et d'employeurs a augmenté pendant les dernières années. Les recensements de 1975 et 1968 l'estimaient à environ 60 000 personnes, alors qu'elle atteignait 48 000 personnes en 1954 et 50 000 en 1962. Ces artisans ou employeurs se trouvent surtout chez les taxis (24 700 en 1982 selon le recensement) en transport routier de marchandises de zone longue ou de zone courte (27 200), en transport routier de voyageurs (2 600) et parmi les bateliers (2 600). L'effectif global de la branche transport diminue sensiblement en 1985 (- 6 000 personnes) essentiellement du fait de la S.N.C.F. La tendance des dix dernières années est néanmoins à la croissance des effectifs à un rythme ralenti de + 2 000 personnes par an environ, soit + 0,2 %.

LES METIERS DU TRANSPORT

Le secteur des transports compte une majorité d'ouvriers et de personnel roulant ou navigant : 436 000 en 1985. Les employés et les professions intermédiaires représentent respectivement 167 000 et 120 000 personnes et les cadres 48 000 personnes. Cette structure est différente de celle de la population active française : il y a beaucoup plus d'ouvriers dans les transports, du fait du nombre de conducteurs et davantage de professions intermédiaires (techniciens, maîtrise), mais relativement moins de cadres, la proportion d'artisans et de chefs d'entreprises étant voisine de la moyenne nationale.

l'emploi par profession en 1985

	Population active	Secteur transport	
		en milliers	en %
Agriculteurs	5,7 %	-	-
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises.....	8,0 %	62	7,4
Cadres et professions intellectuelles supérieures.....	8,9 %	48	7,4
Professions intermédiaires	17,4 %	167	20,0
Employés.....	27,1 %	120	14,4
Ouvriers (y.c. conducteurs).....	31,0 %	436	52,3
Chômeurs n'ayant jamais travaillés	2,0	-	-

source : Enquête Emploi de l'I.N.S.E.E. auprès des ménages Nouvelle nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles.

L'enquête emploi de l'I.N.S.E.E. utilise une nouvelle nomenclature depuis 1982, aussi la répartition des personnes selon ces professions varie très peu entre 1982 et 1985 comme le montre le tableau ci-après.

Répartition des actifs occupés dans le secteur transport par catégorie socio-professionnelle

	1981	1983	1984	1985
Ouvriers (y.c. personnel roulant)	439 964	453 295	433 081	439 940
Employés	160 872	160 277	156 385	167 723
Professions intermédiaires	112 603	118 827	118 522	120 549
Cadres et professions intellectuelles supérieures	54 904	54 317	52 266	48 404

Bien qu'ayant un champ plus restreint, une autre source statistique renseigne sur l'évolution des métiers des transports depuis 1968 : il s'agit de l'enquête structure des emplois gérée par l'I.N.S.E.E. et le Ministère du Travail (1). Ces renseignements sont précisés par l'enquête annuelle d'entreprise (E.A.E.), grâce à une nomenclature mieux adaptée aux transports, et bien que son champ soit différent et encore plus restreint (2).

Répartition des salariés par emploi dans le secteur d'activité transport

	76	77	78	79	80	81	83
Ingénieurs et cadre techniques de la production	1,79	1,77	1,82	1,85	1,84	1,91	1,74
Cadre supérieurs et cadres techniques des services	4,27	4,43	4,56	4,81	4,73	4,76	5,64
Techniciens et agents techniques de la production	2,25	2,16	2,17	2,11	2,16	2,18	1,86
Tecniciens et agents techniques des services	2,59	2,61	2,92	2,96	3,00	2,95	3,13
Personnel d'encadrement de la production	4,18	4,78	5,34	5,01	5,07	5,18	5,06
Ouvriers qualifiés	16,39	15,79	15,60	15,64	15,96	16,17	15,86
Ouvriers sans qualification particulière	13,17	12,33	11,47	10,67	10,03	9,46	8,98
Personnel d'endacement des services	6,54	6,55	6,31	6,40	6,31	6,68	6,70
Personnel qualifié des services	44,65	45,62	45,96	46,79	46,92	47,01	47,06
Personnel des services sans qualification particulière	3,81	3,64	3,48	3,52	3,46	3,31	3,83
Métiers divers.....	0,29	0,27	0,31	0,30	0,46	0,33	0,69
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100

Source : Enquête "Structure des emplois"

(1) Cette enquête est établie au 31 mars de chaque année auprès des établissements industriels et commerciaux de plus de 10 salariés relevant de la loi sur les handicapés. En 1983, elle couvre 582 759 salariés y compris ceux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., soit 69 % du secteur transport.

(2) Les entreprises artisanales, notamment, sont enquêtées par sondages à partir du fichier SIRENE, mais les entreprises publiques sont exclues de l'E.A.E. Personnel salarié des entreprises couvertes par l'enquête en 1983 : 397 000 personnes.

L'enquête de structure des emplois montre une croissance importante de la population des employés et personnels roulants (de 42 à 51 % entre 1976 et 1983), alors que les effectifs ouvriers diminuent fortement (de 35 % à 24 %) (diminution à la S.N.C.F., mais aussi en transport routier et pour l'ensemble des activités couvertes par l'E.A.E.). La proportion de techniciens et agents de maîtrise progresse légèrement depuis 1974. De même, les effectifs d'ingénieurs et cadres des transports progressent assez lentement, mais régulièrement. L'enquête annuelle d'entreprise dénote une croissance des effectifs du personnel roulant alors que celle des ouvriers et manutentionnaires diminue.

Evolution du personnel du secteur transport (toutes activités par catégories E.A.E. (en %)

	1976	1983
Personnel administratif, ingénieurs, cadres	32,6	33,3
Manutentionnaires	7,5	6,5
Ouvriers	10,1	5,2
Personnel roulant	47,3	51,0

Ces diverses indications sont extraites d'un rapport de stage effectué à l'O.E.S.T. par Nathalie LEBON, étudiante en démographie à l'Université Paris I. Un dernier point intéressant à signaler est relatif aux emplois de chauffeurs et d'ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et des transports, pour lesquels les effectifs peuvent être ventilés entre le secteur transport et les autres secteurs.

	Secteurs transports		Autres secteurs		Total
Chauffeurs :					
1982	195 000	36 %	350 000	64 %	546 000
1985	195 000	38 %	324 000	62 %	519 000
Ouvriers qualifiés de la manutention et des transports:					
1982	108 000	24 %	342 000	76 %	450 000
1985	89 000	25 %	266 000	75 %	355 000

Source : Enquête Emploi de l'INSEE auprès des ménages

Pour cette dernière catégorie, la diminution des effectifs en trois ans est tellement importante que l'on peut s'interroger sur sa significativité, comme le montre notamment l'analyse esquissée ci-dessus dans la deuxième partie de cette note. Enfin il est intéressant d'examiner l'évolution structurelle des entreprises de transport routier de marchandises et des auxiliaires de transport terrestre sur la période 1973/1983 afin d'essayer de mieux cerner les mutations en cours dans ces domaines (voir annexes).

LES PERSPECTIVES DE L'EMPLOI LIEES AUX TRANSPORTS

Nous nous bornerons à lister les points qui conditionnent l'évolution des emplois liés au transport :

Le premier paramètre est bien évidemment l'évolution de l'activité du secteur. Le trafic de voyageurs devraient croître à un rythme assez soutenu pour tous les modes (S.N.C.F., aérien, transports urbains et transports par autocars). En transport de marchandises, les incertitudes sont beaucoup plus grandes. La poursuite de la baisse des trafics constatée depuis 1971-1980, semble exclue; mais il pourrait y avoir une quasi-stagnation du potentiel mesuré en t-km ou une croissance de celui-ci à un rythme plus ou moins rapide. En tout état de cause, la t-km n'est plus pertinente depuis quelques années pour mesurer l'activité puisque le potentiel en t-km diminue nettement pendant que les effectifs augmentent (cf. étude O.E.S.T.), ce qui est lié à l'évolution des transports de volume, à la qualité de service et aux nouvelles prestations de transport.

L'évolution de la réglementation, tant intérieure que communautaire, aura une grande influence sur le développement de l'activité et des emplois. Ainsi, la réglementation actuelle a contribué au développement de la location de véhicules industriels qui sont employés dans une zone frontière entre le compte propre et le compte d'autrui, et très souvent par des tractionnaires. Sur ce point, la réalité des dernières années est tellement floue qu'elle échappe aux mesures statistiques. Beaucoup d'experts s'accordent néanmoins pour souligner le développement continu du tractionnariat, le même constat étant dressé dans de nombreux pays.

Dans ces conditions, il est difficile de savoir quelle place les tractionnaires et les artisans auront à l'avenir. L'évolution de la réglementation française pourrait déplacer la zone de partage entre compte propre et compte d'autrui, peut-être en faveur de ce dernier (?), alors qu'inversement la libéralisation du marché européen risque de favoriser le pavillon étranger qui gagne des parts de marché depuis de nombreuses années et qui semble plus compétitif, ceci étant rien n'est joué car le pavillon national dispose de nombreux atouts (voir chapitre marchandises). Les auxiliaires, et plus précisément les commissionnaires en douanes et les transitaires seront affectés par l'allègement ou la disparition à l'intérieur de la C.E.E. de nombreuses formalités, douaniers administratives ou réglementaires, indispensables à l'heure actuelle pour les trafics intracommunautaires.

La recherche d'une plus grande rationalisation dans les logistiques d'approvisionnement et de distribution a transformé l'organisation des transports et de la production grande distribution. On retrouve de telles transformations dans certaines entreprises appartenant aux secteurs les plus divers mais beaucoup reste encore à faire, y compris dans les secteurs les plus avancés de ce point de vue. Les conséquences sur les emplois liés aux transports sont contradictoires. D'une part, l'importance des gains de productivité réalisés tend à faire diminuer les effectifs, mais d'autre part, le champ de l'organisation des transports s'élargit jusqu'au sein des processus de production ou de commercialisation, cela a des effets inverses sur l'emploi. A noter que l'on trouve ici l'une des sources des gains de productivité de l'industrie et du commerce, avec des effectifs en diminution ou en stagnation (dans le commerce depuis quelques années). Il est probable que ces phénomènes vont se généraliser et s'amplifier dans les années à venir.

Les gains de productivité dans les transports ont été particulièrement importants jusqu'en 1973 lorsque les trafics augmentaient assez fortement. Depuis lors, ils connaissent une progression plus ralentie, voire imperceptible en transport de marchandise dans la mesure où on sait mal mesurer la production de transport, autrement qu'en t-km. Les facteurs de la productivité sont connus : plus grande taille et plus grande vitesse des matériels, électrification du réseau ferré et entretien moins fréquent des véhicules routiers, mécanisation des opérations de manutention meilleure organisation des circuits de transport et des entreprises elles-mêmes, développement de l'informatique avec ses conséquences sur les tâches administratives et les flux d'information... Là encore les réserves de productivité demeurent importantes, d'autant plus que de nouveaux champs s'ouvrent, comme par exemple l'informatique embarquée à bord des véhicules ou la reconnaissance automatique des paquets ou colis, notamment par lecture optique de codes à barre.

L'évolution des métiers des transports est déjà significative des transformations décrites précédemment avec notamment la diminution des effectifs ouvriers et la croissance du nombre d'employés. On pourrait attendre en revanche pour les emplois de cadres et techniciens une croissance plus importante que celle que constatent les enquêtes. Ce phénomène devrait néanmoins se produire dans un avenir assez proche comme en témoigne le développement de formations universitaires spécifiques aux transports : I.U.T. et 2ème cycle forment dès maintenant des cadres et des techniciens de transport. Ce sont néanmoins les effectifs des employés qui vont le plus se développer avec des qualifications croissantes (1).

(1) Ainsi, à titre d'exemple, dans le secteur transport, le personnel qualifié du magasinage et de la manutention augmente de près de 4 % par an entre 1976 et 1983, les effectifs d'analystes et de programmeurs de 8 % par an.

Des hypothèses pour l'évolution quantitative de l'emploi

Il paraît difficile de se limiter à l'analyse du passé ; malgré le caractère périlleux de ce type de travail il semble donc nécessaire de faire des hypothèses. Ainsi compte tenu d'une part de la vitalité du secteur, d'autre part des perspectives d'évolution qui sont loin d'être négatives on peut penser que globalement la situation de l'emploi évoluera de façon positive à l'horizon d'une vingtaine d'années si l'on fait toutefois abstraction des GEN. En effet le transport routier devrait enregistrer une croissance toujours soutenue du fait de sa dynamique de développement et de l'évolution de la demande et en dépit des incertitudes liées à l'ouverture du marché dans l'espace européen - et au delà d'ici 2005 - Si le transport aérien connaît lui aussi des inquiétudes pour des raisons assez identiques il reste que les besoins à satisfaire sont tellement importants dans et hors du territoire que son développement sera sans doute proportionnellement le plus important de tous les modes dans et hors du territoire. A l'inverse le secteur maritime et la voie d'eau sont sans doute les plus menacés .

Pour le secteur maritime la question se pose de savoir s'il y aura encore place pour un pavillon exclusivement français ; dans toutes les hypothèses il ne faut guère escompter un développement de l'emploi bien au contraire. Pour la voie d'eau le problème de sa survie se pose dès maintenant au moins pour l'artisanat et là aussi les perspectives sont assez sombres pour ne pas dire plus. Reste l'enigme ferroviaire, l'évolution du fer peut ,selon qu'il s'adaptera ou pas, être très contrastée .En effet jusqu' à maintenant la baisse des effectifs de la SNCF (moins 100.000 sur 20 ans) a été plus que compensée par l'augmentation des effectifs du transport routier (surtout en marchandises) , de ceux de auxiliaires et du transport aérien. Si cette tendance devait se prolonger on aboutirait à une nouvelle réduction d'environ 60 000 emplois d'ici 20 ans pour le fer avec un niveau de trafic au fil de l'eau. Il est certain que la suppression de l'activité charges complètes (wagon isolé) pourrait ramener les effectifs à un niveau encore plus bas, surtout si par hypothèse les dessertes régionales voyageurs étaient rationalisées et placées sous l'autorités des collectivités territoriales.

Enfin, dans un autre scénario qui permettrait de conjuguer le maintien des services existants avec un développement des activités à forte valeur ajoutée (prestations logistiques marchandises et produits de la chaîne du voyage pour le transport de personnes), le niveau des effectifs pourrait être stabilisé au niveau actuel (cela signifierait toutefois une augmentation conjointe du volume des activités et de la compétitivité). Ajoutons enfin que les problèmes de développement se cumulent avec ceux de la situation financière laquelle - à contexte constant - ne saurait s'améliorer d'ici la fin du siècle au moins pour la dette cumulée. Les perspectives de développement de la grande vitesse sont à l'inverse assez rassurantes mais , proportionnellement à l'activité elles mobilisent peu d'emplois (des scénarios intermédiaires sont envisageables en fonction de l'environnement et des politiques conduites par la SNCF). Dans les scénarios pessimistes de telles pertes pourraient être encore compensées notamment par le développement de la route (et les activités connexes de plus en plus intégrées dans une prestation globales), un gain d'environ 50 à 70.000 emplois en 20 ans n'étant pas impossible, et par le développement du secteur aérien (entre 10 à 20.000 emplois).

Statistiques taxes à l'essieu

en milliers de véhicule.

	1972	1973	1980	1984	Accroissement 73-84
1. Parc total des véhicules imposables					
Transport pour compte propre :					
Véhicules en propriété	82,6	90,1	123,1	32,8	+ 47,4%
Véhicules en location	15,7	17,5	16,5	17,4	0
Total compte propre	98,3	107,6	139,6	150,2	+ 39,6%
Transport pour compte d'autrui :	76,0	79,9	81,9	87,9	+ 10 %
2. dont véhicules à deux essieux (16 à 19 t)					
Transport pour compte propre					
Véhicules en propriété	54,1	58,3	77,0	80,9	
Véhicule en location	6,1	6,1	5,8	6,4	
Total	60,2	64,4	82,8	87,3	+ 35%
Transports pour compte d'autrui	32,8	31,2	23,6	23,8	- 24%
3. Véhicules à trois essieux (25 à 26 t)					
Transport pour compte propre					
Véhicules en propriété	12,0	13,8	21,6	22,0	
Véhicules en location	1,8	2,1	2,0	2,2	
Total	13,7	15,9	23,6	24,2	+ 52%
Transport pour compte d'autrui	7,7	8,8	9,4	8,5	- 3%
4. Ensemble semi-remorques 2 essieux et tracteurs 2 essieux					
Transport pour compte propre					
Véhicule en propriété	11,6	13,0	18,2	22,2	+ 71%
Véhicule en location	7,3	8,8	8,1	8,2	- 7%
Total	18,9	21,7	26,3	30,4	+ 40,1%
Transport pour compte d'autrui	33,4	37,8	46,3	52,6	+ 39,2

**L'emploi dans les transports de 1954 à 1982
les résultats des recensements**

		effectifs en milliers				
CODE APE		1954	1962	1968	1975	1982
68	TRANSPORTS FERROVIAIRES					
	S.N.C.F. (1)	396,3	368,3	345,9	299,2	263,9
	Autres chemins de fer	2,8	6,2	3,1	4,0	2,3
69	TRANSPORTS ROUTIERS ET URBAINS	<u>195,1</u>	<u>214,3</u>	<u>277,4</u>	<u>322,9</u>	<u>362,3</u>
69 11/12	Transports routiers de marchandises (zone longue et zone courte)	91,4	99,6	143,50	172,7	182,9
- 24	Déménagement	4,5	9,5	13,9	18,9	15,1
- 25	Location de véhicules industriels	3,1	3,6	7,2	13,2	17,2
69 21	Transport urbain de voyageurs	26	19,3	19,4	19,8	33,0
	R.A.T.P.	33,7	37,2	39,2	37,5	38,0
69 22	Transports routiers de voyageurs	19,4	21,5	24,8	30,0	40,9
69 23	Taxis	17,0	22,3	28,1	30,7	33,6
69 26	Transports par conduite	-	1,3	1,3	2,1	1,6
70	Navigation intérieure	17,7	<u>18,4</u>	15,1	<u>11,6</u>	<u>7,9</u>
71	Transports maritimes	47,2	<u>46,4</u>	40,5	<u>31,4</u>	<u>25,6</u>
72	Transports aériens	13,2	<u>22,1</u>	27,1	<u>39,4</u>	<u>53,2</u>
73	Activités annexes de transport	<u>25,2</u>	<u>27,0</u>	<u>37,0</u>	<u>47,3</u>	<u>51,8</u>
73 01/05/06	Gares routières, ouvrages routiers à péage, parkings	-	1,5	2,9	5,4	10,6
73 02	Ports fluviaux	3,4	2,4	2,4	2,4	2,0
73 03	Ports maritimes	8,6	7,4	12,3	14,9	13,6
73 04	Aéroports	1,6	5,2	10,2	11,8	9,7
73 07	Entrepôts autres que frigorifiques	4,8	3,5	3,3	4,6	9,0
73 08	Entrepôts frigorifiques	4,4	4,4	3,4	5,8	3,9
73 09	Remorquage et pilotage	2,4	2,6	2,5	2,4	2,9
74	Auxiliaires de transport et agences de voyages	<u>49,3</u>	<u>76,0</u>	<u>89,3</u>	<u>110,0</u>	<u>123,4</u>
74 01/02/03/06/07	Collecte de fret et activités spécifiques d'auxiliaires	23,2	37,8	50,0	65,6	72,3
74 04/05	Manutention	22,5	29,2	24,8	23,1	18,6
74/08	Autres auxiliaires	1,3	1,8	2,8	1,9	1,8
74/09	Agences de voyages	2,3	4,3	6,1	11,9	19,0
74 10	Routage	-	2,9	5,6	7,5	11,7

(1) y compris les auxiliaires employés à temps partiel

TOTAL	746,8	778,7	832,3	865,8	890,4
-------	-------	-------	-------	-------	-------

**Les professions liées aux transports
d'après le recensement de 1982**

En transport routier de marchandises :

Transporteurs routiers indépendants	25 400)	
Conducteurs routiers et grands routiers (salariés)	298 500)	465 400 (1)
Conducteurs, livreurs, coursiers (salariés)	141 500)	

Entrepôts - logistique :

Cadres des transports et de la logistique	19 500)	
Responsables administratifs ou commerciaux des transports et du tourisme	20 100)	107 800
Responsables d'exploitation des transports	29 100)	
Responsables d'entrepôts, de magasinage	31 500)	
Responsables de manutention	7 600)	

Agents des services commerciaux des transports et du tourisme	22 700)	
Agents administratifs des transports de marchandises	44 700)	307 200
Agents qualifiés des services d'exploitation des transports (personnels sédentaires)	25 200)	
Manutentionnaires et agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	214 600)	

Transport routier de voyageurs

Conducteurs de taxis (artisans)	28 800)	
Conducteurs de véhicules routiers de transport en commun (salariés)	62 800)	115 600
Conducteurs de taxis (salariés)	7 200)	
Conducteurs de voiture particulière salariés	16 800)	

Autres modes

Se reporter au XXIIème rapport de la C.C.T.N. : Les transports en 1983-84

(1) L'enquête annuelle d'entreprises transport routier de marchandises dénombre au 31.12.1981 104 250 conducteurs salariés dans les entreprises de plus de 5 salariés. Par différence on obtiendrait donc plus de 300 000 chauffeurs en compte propre.

**L'EMPLOI DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS : LES SERIES STATISTIQUES RETENUES DE 1960 à 1982
EFFECTIFS AU 31/12**

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Transport routier de marchandises, zone longue et zone courte (NAP 69-1) (1)	155 169	163 000	163 000	150 000	160 418	162 969	169 924	174 423	179 157	182 153	182 854	180 224
Les transports de déménagement (NAP 69-24) (2)	16 100	17 392	17 360	16 084	16 394	15 335	15 147	15 397	14 777	14 138	14 147	12 206
Location de véhicules industriels (NAP 69-25) (3)	20 626	22 037	22 845	22 530	24 781	23 351	23 946	24 676	24 504	22 180	22 854	21 036
Transports urbains et routiers de voyageurs (NAP 69-21/22) hors R.A.T.P. (4)	48 614	57 115	59 032	64 292	67 798	71 763	74 020	76 459	77 643	77 778	79 001	80 261
R.A.T.P. (69-21)	38 100	37 100	36 700	36 900	36 900	37 100	37 400	37 400	37 000	36 900	39 000	40 000
TAXIS N.A.P. (69-23) (5)												
. salariés	10 500	10 200	10 000	9 800	9 600	9 400	8 800	8 700	8 500	8 200	8 100	7 900
. indépendants	19 700	20 200	20 800	21 300	21 900	22 500	23 100	23 500	24 200	24 800	25 400	26 000
Transports par conduite (NAP 69-26) (6)	1 400	1 500	1 600	1 742	1 450	1 625	1 551	1 647	1 616	1 642	1 660	1 810
Total (NAP 69)	308 200	328 500	331 350	322 642	339 250	344 125	353 851	362 247	367 416	367 942	373 160	369 400
Transports ferroviaires (NAP 68) (7) (y compris chemins de fer hors SNCF)												
. effectifs permanents	289 600	287 200	290 100	280 100	275 700	268 200	264 400	259 500	254 200	251 000	255 200	253 400
. effectifs à temps partiel				23 400							11 000	
Transports fluviaux (NAP-70) (8)	8 097	8 069	8 095	7 474	6 969	6 495	6 451	6 566	6 398	6 235	6 029	5 697
. salariés et indépendants												
Transports maritimes (NAP-71)	37 300	32 600	32 400	31 700	31 600	29 700	28 100	27 200	25 300	24 200	24 100	24 400
Transports aériens (NAP-72)	38 390	40 100	40 800	40 800	41 800	43 200	43 600	45 800	45 900	46 700	48 200	48 400
Services annexes (NAP 73)												
. Total (RP)				47 300							51 800	
. Médic	25 292	27 440	28 804	29 897	30 993	31 353	31 662	32 555	33 733	33 876	34 705	35 041
. Aéroports et ports fluviaux (RP)				29 100							25 300	
Auxiliaires (NAP-74)										135 900	137 400	132 400
. Aux. de tranap. (NAP 74-01 à 08)	104 700	107 500	105 500	99 700	104 200	102 800	104 900	103 600	103 900	106 400	106 400	99 538
. Agences de voyages (NAP 74-09)	9 000	10 500	10 800	12 400	14 200	14 500	16 200	18 200	18 600	19 200	19 900	20 100
. Routage (NAP 74-10)	7 400	7 400	7 500	9 300	9 400	9 900	10 400	10 600	10 600	10 326	11 500	12 800

L'EMPLOI DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS : LES SERIES STATISTIQUES RETENUES DE 1960 à 1982
EFFECTIFS AU 31/12

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Transport routier de marchandises, zone longue et zone courte courte (NAP 69-1) (1)	100 000	105 000	108 571	111 000	113 000	114 888	119 000	122 745	127 000	131 137	139 000	147 000
Les transports de déménagement (NAP 69-24) (2)	10 000	10 300	10 600	10 900	11 200	11 500	12 300	12 700	13 500	15 100	16 200	15 400
Location de véhicules industriels (NAP 69-25) (3)			8 405	8 000	8 638	9 315	10 825	11 860	13 300	15 161	16 887	19 217
Transports urbains et routiers de voyageurs (NAP 69-21/22) hors R.A.T.P. (4)	42 000	42 000	42 387	42 000	42 000	42 298	42 500	42 849	43 000	43 240	45 000	47 000
R.A.T.P. (69-21)	35 400	35 400	35 000	35 400	36 000	37 000	37 800	38 200	38 900	39 500	39 600	38 800
TAXIS N.A.P. (69-23) (5)												
. salariés	7 600	8 200	8 800	9 000	9 200	9 500	9 600	9 900	10 100	9 500	9 700	10 400
. indépendants	12 800	13 300	13 800	14 400	15 200	15 800	16 400	17 000	17 600	18 100	18 700	19 200
Transports par conduite (NAP 69-26) (6)			1 200						1 200	1 250	1 300	1 350
Total (NAP 69)	218.200	224 900	230 400	234 200	238 800	243 650	250 400	256 550	264 500	272 300	283 500	296 550
Transports ferroviaires (NAP 68) (y compris chemins de fer hors SNCF) (7)												
. effectifs permanents	357 900	354 200	359 000	364 400	367 200	361 500	349 000	337 800	323 700	311 100	306 300	299 100
. effectifs à temps partiel			14 000						26 600			
Transports fluviaux (NAP-70) (8)												
. salariés et indépendants	13 615	11 257	10 833	11 358	11 134	10 801	10 407	9 778	9 807	9 537	9 373	9 124
Transports maritimes (NAP-71) (9)	55 200	55 700	54 400	54 300	49 600	48 800	46 400	44 500	42 900	40 100	39 900	38 600
Transports aériens (NAP-72) (10)								31 700	31 700	33 300	35 400	36 900
Services annexes (NAP 73) (11)												
. Total (RP)			27 000						37 000			
. Médic								22 077	22 329	22 299	23 137	24 653
. Aéroports et ports fluviaux (RP)			15 000						24 900			
Auxiliaires (NAP-74) (12)								90 800	103 600			
. Aux.de transp. (NAP 74-01 à 08)					70 400	74 300	78 600	80 300	91 400	98 900	101 500	101 400
. Agences de voyages (NAP 74-09)					4 000	4 000	4 600	4 600	6 100	6 900	8 000	8 200
. Routage (NAP 74-10)								5 900	6 100	7 100	7 200	7 400

**L'emploi dans les transports de 1954 à 1982
les résultats des recensements**

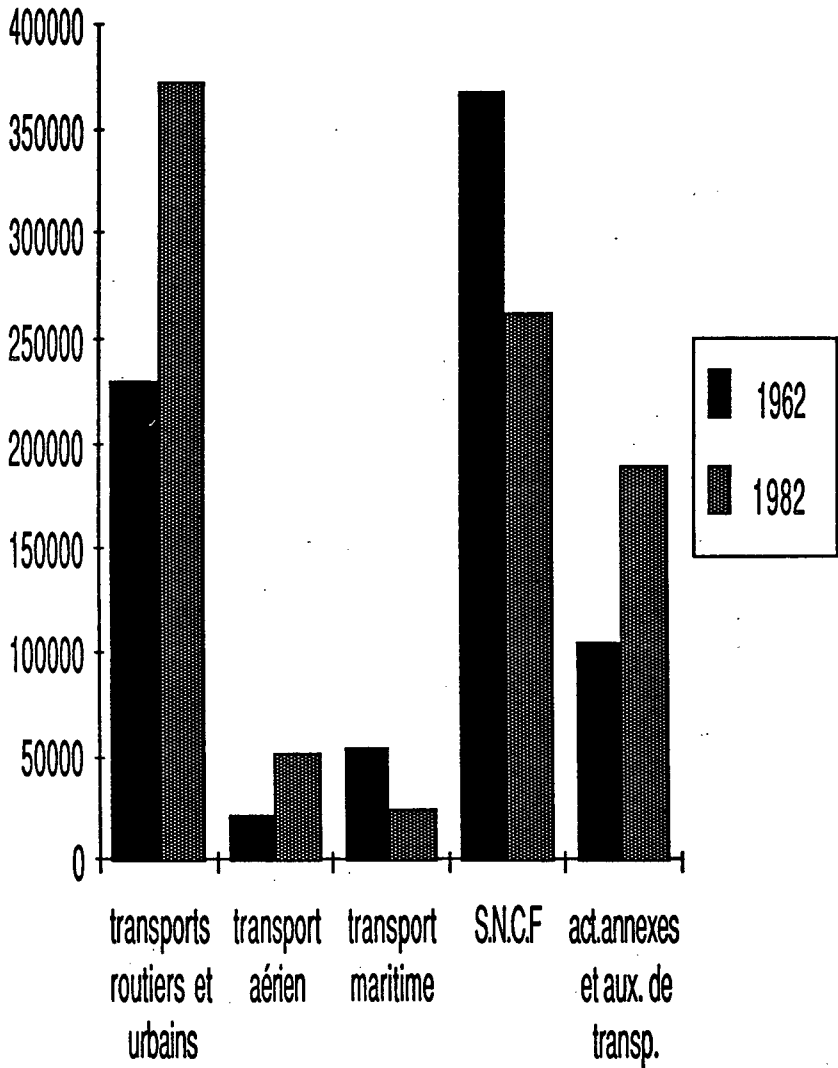
CODE APE	1954	1962	1968	1975	1982
68 TRANSPORTS FERROVIAIRES					
S.N.C.F. (1)	396,3	368,3	345,9	299,2	263,9
Autres chemins de fer	2,8	6,2	3,1	4,0	2,3
69 TRANSPORTS ROUTIERS ET URBAINS	<u>195,1</u>	<u>214,3</u>	<u>277,4</u>	<u>322,9</u>	<u>362,3</u>
69 11/12 Transports routiers de marchandises (zone longue et zone courte)	91,4	99,6	143,50	172,7	182,9
- 24 Dénégement	4,5	9,5	13,9	18,9	15,1
- 25 Location de véhicules industriels	3,1	3,6	7,2	13,2	17,2
69 21 Transport urbain de voyageurs	26	19,3	19,4	19,8	33,0
R.A.T.P.	33,7	37,2	39,2	37,5	38,0
69 22 Transports routiers de voyageurs	19,4	21,5	24,8	30,0	40,9
69 23 Taxis	17,0	22,3	28,1	30,7	33,6
69 26 Transports par conduite	-	1,3	1,3	2,1	1,6
70 Navigation intérieure	17,7	18,4	15,1	11,6	7,9
71 Transports maritimes	47,2	46,4	40,5	31,4	25,6
72 Transports aériens	13,2	22,1	27,1	39,4	53,2
73 Activités annexes de transport	<u>25,2</u>	<u>27,0</u>	<u>37,0</u>	<u>47,3</u>	<u>51,8</u>
73 01/05/06 Gares routières, ouvrages routiers à péage, parkings	-	1,5	2,9	5,4	10,6
73 02 Ports fluviaux	3,4	2,4	2,4	2,4	2,0
73 03 Ports maritimes	8,6	7,4	12,3	14,9	13,6
73 04 Aéroports	1,6	5,2	10,2	11,8	9,7
73 07 Entrepôts autres que frigorifiques	4,8	3,5	3,3	4,6	9,0
73 08 Entrepôts frigorifiques	4,4	4,4	3,4	5,8	3,9
73 09 Remorquage et pilotage	2,4	2,6	2,5	2,4	2,9
74 Auxiliaires de transport et agences de voyages	<u>49,3</u>	<u>76,0</u>	<u>89,3</u>	<u>110,0</u>	<u>123,4</u>
74 01/02/03/06/07 Collecte de fret et activités spécifiques d'auxiliaires	23,2	37,8	50,0	65,6	72,3
74 04/05 Manutention	22,5	29,2	24,8	23,1	18,6
74/08 Autres auxiliaires	1,3	1,8	2,8	1,9	1,8
74/09 Agences de voyages	2,3	4,3	6,1	11,9	19,0
74 10 Routage	-	2,9	5,6	7,5	11,7

(1) y compris les auxiliaires employés à temps partiel

**L'EMPLO DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS : LES SERIES STATISTIQUES MENSUELLES DE 1960 à 1982
EFFECTIFS AU 31/12**

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	
Transport routier de marchandises, zone longue et zone courte courts (NAP 69-1)	(1)	100 000	105 000	108 571	111 000	113 000	114 000	119 000	122 745	127 000	131 137	139 000	147 000
Les transports de désaménagement (NAP 69-26)	(2)	10 000	10 000	10 600	10 900	11 200	11 900	12 300	12 700	13 900	15 100	16 200	15 400
Location de véhicules industriels (NAP 69-25)	(3)	9 200	9 800	10 000	10 300	11 000	11 500	11 600	12 000	13 200	14 500	16 000	17 400
Transports urbains et routiers de voyageurs (NAP 69-21/22) hors R.A.T.P.	(4)	42 000	42 000	42 387	42 000	42 000	42 298	42 500	42 849	43 000	43 240	45 000	47 000
R.A.T.P. (69-21)		35 400	35 400	35 000	35 400	36 000	37 000	37 000	38 200	38 900	39 500	39 600	38 000
TAXIS N.A.P. (69-23)	(5)	7 600	8 200	8 800	9 000	9 200	9 900	9 900	9 900	10 100	9 900	9 700	10 400
. salariés		12 800	13 300	13 800	14 400	15 200	15 800	16 400	17 000	17 600	18 100	18 700	19 200
. indépendants				1 200						1 200			
Transports par conduits (NAP 69-26)	(6)												
Total (NAP 69)				166 000	170 000	172 000	174 000	177 000	180 000	183 000	186 000	190 000	194 000
Transports ferroviaires (NAP 68) (y compris chemins de fer hors SNCF)	(7)	357 900	354 200	359 000	364 400	367 200	361 900	369 000	377 800	373 700	311 100	306 300	299 100
. effectifs permanents				14 000						26 600			
. effectifs à temps partiel													
Transports fluviaux (NAP-70)	(8)	19 615	11 257	10 833	11 358	11 134	10 801	10 407	9 778	9 807	9 537	9 373	9 124
. salariés et indépendants													
Transports maritimes (NAP-71)	(9)	59 200	59 700	54 400	54 300	49 600	48 800	46 400	44 500	42 900	40 100	38 900	38 600
Transports aériens (NAP-72)	(10)												
Services annexes (NAP 73)	(11)												
. Total (RP)				27 000					37 000				
. Uredic									22 329		22 259	23 137	24 653
. Aéroports et ports fluviaux (RP)				15 000					26 900				
Auxiliaires (NAP-74)	(12)												
. Aux. de transp. (NAP 74-01 à 08)					70 400	74 300	78 600	80 300	91 400	98 900	101 500	101 400	
. Agences de voyages (NAP 74-09)					4 000	4 000	4 400	4 400	6 100	6 900	8 000	8 200	
. Routage (NAP 74-10)								5 900	6 100	7 100	7 200	7 400	

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Transport routier de marchandises, sans longue et sans courte-courte (NAP 69-1)	(1)	159 169	163 000	163 000	150 000	160 410	162 969	169 926	174 423	179 197	182 193	182 854
Les transports de dédouanement (NAP 69-26)	(2)	16 100	17 392	17 360	16 086	16 394	15 339	15 167	15 997	16 777	16 138	16 167
Location de véhicules industriels (NAP 69-23)	(3)	18 800	22 037	22 846	22 530	24 781	23 351	23 946	24 674	24 306	22 180	22 854
Transports urbains et routiers de voyageurs (NAP 69-21/22) hors S.A.T.P.	(4)	48 414	57 113	59 032	64 292	67 798	71 763	76 020	76 459	77 643	77 778	79 001
S.A.T.P. (69-21)		38 100	37 100	36 700	36 900	36 900	37 100	37 400	37 400	37 000	36 900	39 000
TAXIS N.A.P. (69-23)	(5)											
. salariés		10 300	10 200	10 000	9 800	9 400	9 400	8 800	8 700	8 500	8 200	8 100
. indépendants		19 700	20 200	20 800	21 300	21 900	22 500	23 100	23 500	24 200	24 600	25 400
Transports par conduite (NAP 69-26)	(6)				1 742	1 450	1 625	1 551	1 647	1 416	1 442	1 640
Total (NAP 69)					322 648							-368-946
Transports ferroviaires (NAP 68)	(7)											
(y compris chemins de fer hors SNCV)												
. effectifs permanents		299 600	297 200	290 100	280 100	275 700	268 200	264 400	259 500	254 200	251 000	259 200
. effectifs à temps partiel					23 400							11 000
Transports fluviaux (NAP-70)	(8)	8 097	8 069	8 093	7 474	6 969	6 493	6 451	6 566	6 398	6 233	6 029
. salariés et indépendants												5 497
Transports maritimes (NAP-71)		37 300	32 600	32 400	31 700	31 600	29 700	28 100	27 200	25 300	24 200	24 100
Transports aériens (NAP-72)												
Services annexes (NAP 73)												
. total (NP)		23 292	27 440	28 804	47 300	30 993	31 353	31 643	32 555	33 733	33 876	51 800
. Médic					29 897							34 703
. Aéroports et ports fluviaux (NP)					29 100							29 300
Auxiliaires (NAP-74)												
. Aux. de transp. (NAP 74- 01 à 08)		104 700	107 300	109 300	99 700	104 200	102 800	104 900	103 600	103 900	106 400	104 400
. Agences de voyages (NAP 74-09)		9 000	10 300	10 800	12 400	14 200	14 300	14 200	18 200	18 400	19 600	19 900
. Routage (NAP 74-10)		7 400	7 400	7 500	9 300	9 400	9 900	10 400	10 600	10 600	10 324	11 300



L'EMPLOI ENTRE 1962 et 1982

L'INNOVATION SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

L'évolution qualitative et quantitative de la mobilité, le développement des échanges et leur transformation structurelle, la complexité des chaînes de transport auront bien entendu des conséquences sur les conditions sociales dans les transports de la même façon que le contenu du travail et son environnement auront une influence sur l'offre de transport, son volume, sa qualité et son coût. Le transport demeurera encore longtemps une industrie de main d'oeuvre même si les effectifs affectés aux opérations de déplacement proprement-dit ont tendance à stagner - voire à diminuer - au profit d'effectifs occupés à la logistique, à la gestion des autres opérations de production de transport.

De ce point de vue l'évolution des effectifs au cours de 20 ans, sur la période 1962-1982 témoigne bien de la transformation des activités et des métiers du transport :

	1962	1982
transports routiers et urbains	230 400	373 100
transport aérien	22 100	53 200
transport maritime	54 400	24 100
S.N.C.F.	368 000	263 900
acti. ann. et auxiliaire de transport	105 000	189 500

Ces tendances s'étant confirmées au cours des récentes années cela démontre à l'évidence le glissement vers des activités dites d' "auxiliaires" ou activités dites "annexes" ; en outre il faut signaler l'imprécision des statistiques puisque les effectifs repérés par exemple "transport routier" sont loin d'être tous affectés au transport proprement dit et qu'un nombre croissant est également occupé à des tâches logistiques autres que traction.

Ainsi il paraît vraisemblable que la tendance vers une tertiarisation des métiers du transport ne pourra que continuer à se développer pour les 20 ans à venir mais bien entendu rien n'est définitivement joué dans la mesure où l'utilisateur dispose du choix entre transport privé et transport public. En transport voyageurs comme en transport marchandises la part respective du transport privé et du transport public dépendra pour une grande part de la qualité de l'offre, de son niveau et de son prix; de ce point de vue l'évolution sociale jouera un rôle non négligeable et dans ce domaine les transports ont encore des progrès importants à réaliser. On peut même facilement imaginer que les progrès de productivité dans les transports dépendront d'avantage des capacités à valoriser les potentialités de dynamisme et de créativité des personnels que des technologies elles-mêmes. En effet en matière de traction il paraît difficile d'obtenir des gains de productivité très importants par la réduction des équipages (sauf peut être dans le secteur maritime. Par ailleurs, la suppression globale de personnel de conduite lorsque la technologie l'aurait permis (métro- VAL, T.G.V., navire 2000) semble difficile à imaginer notamment pour des questions psychologiques dans le cas de transport de

personnes. Pour les autres fonctions le taylorisme a déjà démontré ses limites et le développement de prestations à forte valeur ajoutée exigera à la fois qualification et responsabilité de la part de ceux qui demain deviendront de véritables techniciens du transport. Avant d'aborder l'évolution proprement dite des conditions sociales il convient cependant de revenir à grands traits sur les perspectives quant à l'avenir du transport public afin de bien faire le lien entre évolution sociale et mutation économique.

AVENIR DU TRANSPORT INDIVIDUEL , DU TRANSPORT COLLECTIF

En voyageurs le transport collectif occupe une place relativement faible sur à peu près tous les créneaux du marché sauf en transport scolaire (dont le coût, il est vrai, est supporté pour l'essentiel par la collectivité). Sauf sur les très longues distances du domaine de l'avion, le transport individuel est de loin le mode de transport le plus répandu y compris en zone urbaine (1).

Rien n'est définitivement joué sauf sans doute pour le transport aérien évoqué ci-dessus, et dans les zones très denses qui rendent l'utilisation de l'automobile - ou d'un autre véhicule individuel - plus hypothétique. Tout dépendra en fait de la qualité des dessertes, du volume de l'offre et de son prix.

Le transport urbain

Dans ce secteur, l'évolution de la mobilité sera surtout marquée par le développement de la journée continue, de l'aménagement de la durée de travail et de la progression des activités culturelles et de loisirs. Il conviendra donc d'adapter les services urbains à cette nouvelle mobilité et notamment de couvrir des plages horaires peu ou mal desservies. Il faut par ailleurs être conscient que la dérive des coûts pose dès aujourd'hui la question du financement; le financement n'est d'ailleurs pas seulement posé pour le transport collectif il l'est d'une façon générale, et à travers des comptes transport globaux il conviendra de mieux cerner le coût respectif du transport individuel et du transport collectif. A partir d'une meilleure prise en compte des coûts et du temps nul doute qu'un rééquilibrage en faveur du transport collectif -au moins dans les très grosses agglomérations- s'imposera mais bien évidemment pas à n'importe quel prix. A cet égard, il n'y aura pas de remède miracle et il conviendra sans doute d'agir conjointement en trois directions pour améliorer le niveau et la nature de l'offre, à savoir :

- une participation financière plus grande de l'utilisateur,
- le dégagement de ressources nouvelles,
- l'abaissement des coûts.

(1) transports à Paris intra-muros exclus.

L'exigence de la diminution des coûts aura nécessairement une influence sur les conditions sociales. Parmi les moyens susceptibles de réduire ces coûts, figurent l'accroissement de la vitesse commerciale des bus ce qui entrainera un accroissement de parcours moyen par agent roulant. Mais il est également vraisemblable qu'il conviendra de revoir les proportions sédentaires-roulants notamment dans les grands réseaux où l'effet de taille a parfois tendance à alourdir certains superstructures techniques ou administratives. Enfin des formes de polyvalence devront être étudiées à la fois pour contribuer à une meilleure couverture de l'amplitude journalière et pour limiter la spécialisation outrancière nuisible aux intérêts des réseaux et des agents.

Faute d'adaptation, le transport collectif urbain serait condamné à stagner ou à se limiter à l'exploitation de systèmes très automatisés dont cependant le coût d'investissement implique souvent des flux relativement importants (donc réservés aux très grosses métropoles). Certes pour l'essentiel la responsabilité des réformes à entreprendre incombe aux collectivités publique et aux réseaux qu'il s'agisse de financement (notamment part des usagers et nouvelles ressources), d'une affectation de l'espace viaire plus favorable aux transport collectifs ou encore d'une recours accru à l'informatique et à la télématique (pour la gestion et l'information).

Le contenu du travail se trouvera modifié, les qualifications seront améliorées et il sera donc essentiel de réaliser ces mutations avec le concours conscient des salariés et de leurs représentants. Dans le transport urbain, encore plus qu'ailleurs, le caractère de service public implique de la part du personnel une très haute conscience du rôle social de l'activité et une adhésion active pour son développement au meilleur coût pour la collectivité.

Le transport régional de voyageurs

Sous ce vocable il s'agit ici de traiter du transport s'effectuant dans l'espace régional placé sous la responsabilité du département ou de la région. Le transport collectif dans ce secteur est sans doute le plus fragile alors que sa part de marché est déjà particulièrement faible. Il est à peu près évident que les systèmes autonomes (service routier régional, service routier départemental, service S.N.C.F régional, transport scolaire) ne pourront être pérennisés et qu'il conviendra de s'orienter vers une harmonisation des conditions d'exploitation de ces différents moyens.

Certe pour l'instant, les responsabilités respectives du département et de la région semblent s'y opposer mais il faudra bien envisager soit une modification de ces responsabilités au profit de la région soit des groupements inter-départementaux pour tirer le meilleur parti possible des moyens de production. Il est certain que le coût d'exploitation de ces différents services devra diminuer de façon très sensible, ce qui, parallèlement, n'exclut pas - comme pour les services urbains - de nouveaux moyens de financement. L'exemple des transports parisiens est là pour démontrer que les différents régimes juridiques des entreprises qui assurent ces services ne sont pas contradictoires avec la nécessaire cohérence de l'offre. A fortiori ce qui a pu être

réalisé en région Parisienne peut l'être d'autant plus facilement en province où les enjeux financiers (investissements et exploitation) sont notoirement moins importants.

Les personnels auront tout à gagner d'une "régionalisation" des moyens de transport; c'est la seule perspective pour garantir et permettre le développement de l'emploi, c'est aussi l'occasion de confronter les performances techniques, commerciales, financières des différentes prestations de service et par stimulation, de favoriser des progrès de productivité bénéfiques aux salariés, aux usagers et à la collectivité

C'est enfin une chance de s'insérer dans un véritable réseau dont les dimensions peuvent offrir des perspectives de nouveau développement, de nouvelles qualifications et de nouvelles carrières. Enfin le développement du transport aérien régional et du transport ferroviaire à grande vitesse exigera des moyens de rabattement renforcés et de bon niveau pour ne pas faire perdre tout le bénéfice des grandes vitesses dans les parcours terminaux.

Le transport voyageurs à grande distance

Il s'agit là sans doute du secteur qui peut escompter la croissance la plus importante du fait notamment du développement des moyens de transport grande vitesse (transport aérien et T.G.V.) .Il reste que ces moyens de transport demeurent en concurrence avec l'automobile notamment pour les voyages personnels effectués en famille. La démocratisation de la grande vitesse passe par un développement de l'offre et la diminution substantielle du prix moyen du billet. Avec des tarifs différenciés selon les catégories socio-professionnelles ou les périodes (tarifs bleus, blancs ,rouges) ;ce processus est déjà engagé afin d'une part, d'attirer de nouvelles couches sociales, d'autre part, d'essayer d'étaler les pointes toujours très coûteuses. Il reste encore beaucoup à faire pour "remplir les creux" et limiter ainsi les surinvestissements de capacité dont le coût rendra toujours hypothétique une réelle démocratisation de la grande vitesse. Certes l'évolution des modes de vie et des modes de production devrait contribuer à un meilleur étalement des voyages dans le temps; l'aménagement du temps de travail et le temps choisi (dans la journée, la semaine, l'année) constitueront des facteurs favorables au redéploiement des périodes de pointe. Les nouvelles modalités de financement des matériels (et des infrastructures, notamment pour le fer) permettront également de libérer les entreprises de charges financières souvent très lourdes ;cela pourra faciliter une réorientation vers les investissements d'exploitation proprement dit (commerciaux, techniques, sociaux) et de complémentarité inter-modale. Les perspectives de croissance économique du transport à grande distance sont donc également liées à des efforts de productivité dont certains sont externes (effet de l'aménagement des temps de travail et de loisirs, accroissement de la capacité du matériel) d'autres internes (meilleure gestion du parc, du personnel et de l'information en particulier grâce aux recours accru à l'informatique, à la télématique et à la monétique). L'utilisation croissante des systèmes à grande vitesse exige aussi des qualifications importantes qui justifient des conditions sociales satisfaisantes; pour autant cela ne doit pas autoriser l'émergence de statuts trop privilégiés sous peine de mettre en péril le devenir économique de l'activité.

En outre le risque serait grand de voir se développer des moyens de transport "économiques" (type pseudo charter ou car de pseudo grand tourisme) dont certes la qualité demeurerait inférieure à celle de la grande vitesse classique mais dont le prix serait le facteur de choix déterminant. De telles tendances s'observent déjà en trafic aérien international et avec certaines dessertes par autocar. Un compromis bénéfique à l'usager et au salarié devra donc être trouvé entre les impératifs de sécurité et de qualité et ceux de la compétitivité.

TRANSPORT DE MARCHANDISES PUBLIC ET POUR COMPTE PROPRE

A l'inverse des transports de personnes, le transport public occupe une part majoritaire du marché (en tonnes kilomètre et en valeur). Cette position confortée au cours de ces dernières années n'est cependant pas acquise de façon définitive. En effet, le transport pour compte propre n'étant aucunement réglementé, l'usager dispose totalement du libre choix. Grâce notamment aux efforts de rationalisation pour la gestion des flux proprement dit et au développement des prestations logistiques, le transport public a pu enregistrer une consolidation de ses activités sauf pour le fer qui connaît une lente mais apparemment inexorable érosion de son trafic et sauf pour la voie d'eau dont la situation est assez critique.

La tertiarisation des économies développées qui se traduit par un renforcement de l'association production de biens-production de service (tertiel) amène à une complexification et une plus grande solidarisation des différents maillons de la chaîne de transport. Les besoins évoluant et se diversifiant le transport tend à se transformer en véritable industrie de service. Une telle évolution a des conséquences sur le recrutement, la formation, la qualification et les conditions de travail des salariés du secteur. Pendant longtemps la source essentielle de productivité provenait des conditions de travail et en particulier de la durée de travail du personnel affecté à la conduite. Cette source est largement tarie et il ne faut plus escompter de gains dans ce domaine; au contraire l'amélioration des conditions de travail tend dans le sens inverse et d'ici 2005 il faut s'attendre à une certaine harmonisation des conditions de travail entre les modes et entre les différentes branches de l'économie.

Désormais l'amélioration de la compétitivité passe par l'utilisation de matériels plus performants, plus fiables, par une meilleure gestion des flux (des flux physiques et des flux d'information), par le développement de services logistiques. A cet égard la gestion de l'information concernant les transports sera au moins aussi importante que le déplacement de la marchandise; la gestion à peu près en temps réel de cette information facilitera un meilleur ajustement quantitatif de la production à la consommation, une rationalisation du stockage (demeurant nécessaire pour des raisons d'économie d'échelle), une évolution qualitative des produits de transport. Le transport ce n'est déjà plus seulement l'activité qui consiste à conduire un véhicule pour déplacer une marchandise. Ce sera demain encore davantage une activité technique à plus forte valeur ajoutée qui mobilisera des compétences aussi diverses

que celle de logisticiens, commerciaux, informaticiens, gestionnaires, économistes. A cet égard l'évolution en cours devra se poursuivre et s'accélérer pour garantir la place du transport public vis à vis du transport privé à moins de se réfugier (au moins pour une partie de la profession) dans le seul maillon en tractionnariat. En conclusion c'est davantage le dynamisme interne des différents secteurs de transport qui permettra d'assurer l'avenir du transport public. Il n'y a donc pas de déterminisme en la matière puisque dans de nombreux cas l'usager disposera du libre choix qui pourra toujours remettre en cause la place du transport public si les performances et la compétitivité de ce dernier venaient à être contestées.

LA MODERNISATION SOCIALE

Paradoxalement il est peut-être plus facile d'esquisser l'environnement technologique d'ici à 2005 que d'entrevoir le paysage social et pourtant chacun reconnaît qu'il y a dans l'évolution des conditions sociales des gains de productivité énormes, gains dont tireront avantage aussi bien les usagers que les travailleurs ou encore la collectivité. Cela ne signifie pas pour autant que le situation actuelle sera simplement améliorée. Il faut en effet s'attendre plus vraisemblablement à une transformation certes évolutive mais cependant assez fondamentale. Plus que d'autres secteurs, les transport recèlent certains archaïsmes qui freinent sa nécessaire modernisation même s'il faut constater une situation assez contrastée suivant les différentes activités et selon les entreprises.

Le recrutement

Une entreprise est d'abord un collectif humain dont la force et la performance dépendent essentiellement des hommes et des femmes qui le composent. La façon de choisir des collaborateurs est déjà un acte qui réclame la plus grande attention car cela engage l'entreprise pour des années voire des dizaines d'années. Aujourd'hui les critères dominant sont le diplôme d'une part, l'expérience d'autre part, le reste étant souvent secondaire ou même complètement négligé. Demain le recrutement de personnel à *tous les niveaux* exigera un soin tout particulier et une véritable concurrence s'instaurera pour s'arracher les meilleurs collaborateurs.

Certes la formation initiale et les diplômes continueront d'être pris en compte, il est bien certain qu'un poste d'ingénieur ou de mécanicien devra - dans la grande majorité des cas - être pourvu par un diplômé. Cependant d'autres éléments seront également déterminants, notamment (et selon les cas) le goût des responsabilités, l'esprit d'initiative, la capacité à négocier, l'aptitude commerciale, le sens de la créativité, autant de qualités qui certes ne sont pas totalement ignorées, mais pour lesquelles les critères de sélection font souvent gravement défaut. Déjà certains grands groupes industriels ou de service développent des politiques de recrutement particulièrement fines et ont inversé l'ordre des facteurs qui déterminent le bon choix d'un collaborateur. Dans les transports rares sont les entreprises qui adhèrent à de telles conceptions et

encore trop souvent le meilleur candidat à un emploi est celui qui sait se couler dans le moule, qui sait se faire discret, obéissant, "celui qui ne fait pas d'histoire". Il est vrai que le seul pouvoir hiérarchique est supposé constituer le seul moyen pour catalyser les énergies et il apparaît donc peu opportun, voire dangereux, d'envisager une modification des rapports sociaux.

Force cependant est de constater que le secteur des transports n'attire pas toujours les meilleurs. En général le transport n'est pas encore considéré comme assez valorisant mais il existe vraisemblablement une interaction entre le mode de recrutement et l'orientation des jeunes vers telle ou telle branche d'activité. D'ici une vingtaine d'années l'investissement immatériel que représente le recrutement des hommes et des femmes sera vraisemblablement l'investissement le plus fondamental dans la mesure où la tendance au nivellement technique tendra à faire diminuer les écarts de compétitivité dans ce domaine. La qualité des hommes encore plus qu'hier, fera la différence.

A cet égard le niveau de formation sera très insuffisant pour rendre compte de cette différence; il conviendra non seulement d'affiner les procédures de recrutement mais également de juger de l'aptitude réelle des intéressés en situation concrète. Ainsi rien ne sera acquis d'avance et la formation initiale ne pourra constituer qu'un droit à postuler. La période probatoire aura tendance à s'allonger, l'embauchage définitif dans le poste visé n'intervenant qu'au terme de l'examen des conditions d'exécution du contrat d'essai qui aura été conclu entre les partenaires. Dans la plupart des entreprises un gestionnaire de la politique de recrutement s'efforcera en permanence d'évaluer les forces et les faiblesses du personnel à tous les niveaux et aura pour mission de solidifier qualitativement les effectifs en partie par une politique d'embauche beaucoup plus sélective et au total beaucoup plus attentive aux qualités humaines et à la personnalité des futurs salariés.

La formation

Il devient assez banal d'affirmer que la formation doit désormais s'insérer dans un processus continu. Il y a d'ailleurs fort à parier que la coupure entre formation initiale et travail en entreprise (ou service) aura tendance à s'estomper dans la mesure où les stages en entreprises deviendront de plus en plus nombreux au cours de la scolarité et que des responsables de la vie économique et sociale pourront assurer certains enseignements en lien avec leur connaissance et leur expérience. En outre, une très grande partie des produits à transporter d'ici l'an 2005 sont aujourd'hui encore inconnus; sans doute devront-ils requérir de nouvelles modalités logistiques. Enfin, chacun s'attend à changer 3 ou 4 fois de spécialité au cours d'une vie de travail. Autant d'éléments qui militent en faveur d'abord d'une formation initiale suffisamment solide pour faciliter ces changements, et qui imposeront une formation quasi-permanente dont le contenu sera tout autant consacré à la spécialité elle-même qu'à la connaissance de l'environnement dans laquelle elle s'insère. Les connaissances seront beaucoup plus transversales à l'avenir afin, notamment, de favoriser des synergies entre des préoccupations aujourd'hui parfois contradictoires d'ordre

commercial, social ou financier. La formation sera appréciée comme un investissement immatériel très important pour l'entreprise et la part financière qui y sera consacrée ira croissant dans l'intérêt de l'entreprise (ou du service) et des salariés eux-mêmes. Il s'agira de faciliter la meilleure adéquation possible de l'offre aux besoins et de rendre plus aisées les inévitables reconversions des salariés dans ou hors de l'entreprise.

Le caractère pluridisciplinaire de cette formation imposera un recours accru à des organismes extérieurs à l'entreprise ou même à la branche ce qui ne condamne pas pour autant la formation spécialisée qui devra subsister en même temps que se développera l'accès à une plus grande connaissance des spécialités et disciplines voisines et une meilleure compréhension de l'environnement et de son évolution. La formation va sans doute s'insérer dans un processus beaucoup plus continu de sorte que l'information et la formation seront de plus en plus intimement liées. En particulier pour les cadres et techniciens, le temps imparti pour cela pourra, dans certains cas, représenter une très grande partie du temps de présence.

Bien évidemment le volume et le contenu de la formation seront adaptés aux différentes responsabilités mais la tendance lourde va vers un renforcement considérable de la formation, vers une ouverture sur l'environnement et vers une transversalité. Enfin, la frontière entre formateur et formé sera moins nette à l'avenir chacun étant détenteur d'une compétence et d'un savoir sera sollicité pour faire partager ses connaissances. Là aussi le champ de cette ouverture tiendra compte, bien entendu, de l'ampleur des responsabilités et de la place dans l'entreprise. Enfin pour des motifs de dynamique pédagogique la formation en groupe sera privilégiée afin de casser le classique rapport enseignant-enseigné et afin d'obtenir une participation active par l'acquisition de nouvelles connaissances et de nouvelles compétences.

Le déroulement de carrière et les salaires

Jusqu'ici il a souvent été admis - et considéré comme moralement juste - que les emplois de début soient réservés aux plus jeunes tandis que les plus anciens occupent le haut de chacune des hiérarchies. De la même manière il est socialement normal d'attendre la dernière partie de sa carrière pour accéder aux plus hauts revenus. De tels principes particulièrement archaïques sont à l'origine de bien des pratiques routinières, en outre ils sont socialement très discutables. En effet pourquoi essayer d'apporter un plus à l'entreprise quand on sait par avance que cette contribution supplémentaire ne pourra se traduire par un avancement ou une augmentation de salaire. En outre le critère d'ancienneté développe une pratique outrancière d'égalitarisme qui enlève aux meilleurs éléments toute velléité de se surpasser. Il y a là un réel problème qui socialement ne trouve pas non plus sa justification. En effet c'est précisément au moment où les besoins sont les plus importants que le salarié a le plus de difficultés financières. Le besoin de construire un logement, d'élever des enfants, de s'équiper et même de voyager est en général plus important à 25-30 ans qu'à 55 ou 60 ans. Plus tard certains besoins subsistent mais la consommation globale a nettement tendance à diminuer au point que beaucoup de

revenus de salariés anciens ou de retraités sont destinés à la constitution ou au renforcement d'un patrimoine dont l'intérêt paraît de plus en plus discutable compte-tenu de l'élévation générale des niveaux de vie et de la perte d'affectivité qui y était attachée dans le passé.

Une nouvelle conception du déroulement de carrière devrait être mise en oeuvre et les différentes responsabilités devraient être accessibles beaucoup plus tôt de telle sorte que le sommet puisse être atteint pour chacun au moment où il dispose du maximum de facultés (intellectuelles mais aussi psychologiques et physiques). C'est le goût et la faculté d'entreprendre et de réussir qui doit devenir le critère dominant pour déterminer l'avancement. De telles conceptions ne vont pas à l'encontre des principes élémentaires de justice sociale, bien au contraire puisque cela permet d'une part une meilleure adaptation de salaire en fonction des besoins pour un même type de responsabilité, d'autre part de faciliter l'accès à de plus hautes fonctions pour les plus capables et les plus motivés.

Au plus bas de l'échelle des salaires il conviendrait de prévoir un seuil minimum (ou salaire de progrès) permettant à chacun d'avoir le nécessaire pour satisfaire les besoins essentiels, au delà les critères d'ancienneté devraient progressivement s'estomper pour laisser place aux concepts de compétences. Les exigences dans ce domaine devraient être d'autant plus grandes qu'il s'agit de personnel d'encadrement.

L'importance des critères de choix serait donc proportionnel au niveau de responsabilité lequel serait apprécié à partir des résultats obtenus par chacun dans le cadre d'un contrat définissant clairement les objectifs à atteindre. Les méthodes d'évaluation devant donc profondément évoluer, et être davantage formalisées. En outre le critère de formation initiale devra également aller en se résorbant au fur et à mesure que l'intéressé aura fait la preuve de ses compétences. Pour éviter les excès et prévoir les reconversions, il sera nécessaire de préciser les modalités de reclassement pour ceux qui inversement ne pourraient pas remplir leur contrat. L'objectif final d'un tel dispositif est de faciliter l'épanouissement de chacun au sein de l'entreprise, d'en faire bénéficier tout le collectif de travail, et donc de mieux gérer les capacités dans le temps et par individu.

A partir du moment où chacun est assuré d'un minimum de revenu et peut espérer satisfaire ses besoins essentiels au moment où ils sont les plus importants on peut considérer qu'il y a convergence entre les impératifs sociaux et les exigences économiques ce qui est loin d'être le cas actuellement avec les systèmes dépassés, injustes et démotivants.

Il ne s'agit pas là de supprimer toute protection collective mais au contraire - et en la formalisant - d'inverser certaines valeurs dont la perversion va à l'encontre même du progrès économique et social. Dans les transports cela vaut surtout pour certaines grandes entreprises où la lourdeur des structures tend à freiner l'initiative, la créativité et au total affecte la compétitivité.

Pour certaines entreprises de taille moyenne les insuffisances sont d'un autre ordre; dans beaucoup de cas le chef d'entreprise s'est formé sur le tas et a parfois des difficultés à admettre la nécessité de recruter des collaborateurs d'un profil différent du sien ou de faire accéder à de nouvelles responsabilités des salariés qui peuvent avoir des conceptions de gestion différentes. Il a dans ce cas tendance à reproduire le même type de hiérarchie fondée surtout sur un certain autoritarisme et-ou sur une forte dose de paternalisme. Beaucoup d'entreprises de transport fonctionnent selon ce dernier modèle qui n'est pas sans efficacité mais qui tend à se situer en décalage avec l'évolution culturelle et sociale.

Mobilité

La mobilité se traduit de façon différente selon que l'on se trouve dans une grande ou une petite entreprise de transport, selon que l'on parle du personnel roulant ou sédentaire; il faut donc se garder de généraliser. D'une façon générale le phénomène de mobilité est bien connu des roulants et navigants pas seulement parce que cela caractérise la spécificité quotidienne mais surtout parce que beaucoup connaissent des changements d'entreprise et de type d'emploi. Une certaine stabilité demeure dans le secteur aérien (1), mais dans le domaine maritime la réduction du nombre de navires et de l'équipement en personnel va développer des changements d'employeurs et-ou de qualification.

Dans les transports aérien, urbains et à la S.N.C.F; la stabilité est générale, par contre les transports routiers - en particulier marchandises - connaissent un taux de renouvellement important chez les roulants. Pour autant la situation n'est pas totalement satisfaisante même si l'absence de mobilité chez certains est compensée par des excès chez d'autres. Il est assez prévisible que les roulants et navigants devront eux aussi envisager des changements de spécialités et de qualification tant pour des motifs d'ordre technique que pour des raisons sociales.

En effet certaines conditions de travail particulièrement difficiles peuvent justifier à partir d'un certain âge une reconversion vers des tâches moins pénibles et plus intéressantes, cette solution serait plus rationnelle que l'avancement de l'âge de la retraite (dont certains profitent d'ailleurs pour retrouver un second emploi). Cette mobilité fonctionnelle ne touchera pas seulement les roulants et navigants, elle devrait concerner très largement tous les sédentaires dont le contenu des tâches est également appelé à se transformer sous le poids des innovations techniques, économiques et sociales. Certes la spécialisation excessive dans certains cas peut socialement constituer une protection lorsque l'activité est florissante, mais à l'inverse lorsque les effectifs ont tendance à diminuer les perspectives de déroulement de carrière se réduisent d'autant.

(1) Avec toutefois l'évolution récente due au pilotage à deux.

Enfin, le difficile problème de l'écrêtement des pointes ne pourra pas se résorber uniquement par un recours accru à du personnel temporaire. Il faudra réfléchir à des formes de polyvalence permettant de mieux gérer les fortes variations de trafic. Il s'agira donc d'une mobilité fonctionnelle temporaire qui n'interdira pas, bien au contraire, le développement d'une mobilité fonctionnelle plus définitive à la fois pour s'adapter aux évolutions inévitables, technologiques ou structurelles, mais également pour favoriser l'épanouissement et la promotion du personnel en fonction de l'évolution de sa compétence et de son âge et de ses désirs.

La formation initiale, la formation permanente contribueront grandement à favoriser ces mutations dont chacun tirera bénéfice si elles sont prévues, préparées et négociées à temps avec les intéressés. Beaucoup de travailleurs du transport connaissent aussi la mobilité géographique et sont contraints de changer de lieu de travail - et souvent conjointement de domicile - . Ce type de mobilité n'est donc pas inconnu surtout dans l'espace national. Certains navigants commencent à connaître la mobilité à l'échelle internationale (notamment chez les officiers de la marine marchande). D'ici 2005 il faut penser que la mobilité internationale aura également tendance à augmenter au moins à l'échelle de l'Europe. En effet les flux internationaux progressent plus vite que la moyenne de la croissance ou que la moyenne de la mobilité et cela va susciter des implantations à l'étranger (techniques et commerciales) qui seront indispensables au développement du pavillon français sur les marchés étrangers.

Enfin, compte tenu de la place privilégiée qu' occupe l'industrie du matériel de transport dans nos exportations, les exploitants seront sans doute appelés à contribuer encore davantage à la promotion de nos ventes en ajoutant à la qualité des produits industriels notre savoir faire en matière d'exploitation.

Les conditions de travail et la concertation

Dans le secteur des transports la diversité des conditions sociales est très grande et la spécificité des modes et des entreprises ne justifie pas de tels écarts. Il faut donc espérer que l'harmonisation des conditions de concurrence aura aussi pour effet de lisser les écarts constatés dans le domaine social. Parmi les aspects les plus critiquables figurent en premier les conditions de travail et pour des motifs d'équité sociale mais aussi de loyauté concurrentielle des rapprochements devront s'opérer ce qui signifie en clair que les plus défavorisés verront leur situation s'améliorer tandis que celle des plus avantagés sera figée. Faute de cela il ne faut guère escompter de processus d'harmonisation car l'alignement brutal et généralisé par le haut aurait des conséquences dramatiques pour le devenir économique de certains secteurs.

Inversement le maintien des disparités actuelles comportent aussi en germe de graves menaces pour l'avenir des entreprises dont le personnel jouit des avantages les plus importants, en effet le coût de ces avantages - tôt ou tard - mettra en péril la situation de ces entreprises et ce qui a pu constituer un avantage à un moment donné deviendra un handicap au point de menacer purement et simplement l'existence même de

l'emploi. Certes dans certaines situations l'existence de quasi monopole peut faire reporter le poids financier sur l'usager - voire sur le contribuable - mais il y a là aussi des limites à ne pas franchir à moins de risquer la politique du pire et de porter atteinte à l'existence de l'activité. S'il n'y a pas de progrès social sans progrès économique inversement des résultats économiques durables dépendent du contenu qualitatif et quantitatif des réalisations sociales. Dans le transport l'organisation du travail est encore trop souvent archaïque et certaines situations devront nécessairement s'améliorer de façon très sensible. Cette harmonisation sera conduite à l'échelle internationale (en priorité à l'échelle européenne) compte tenu du développement des flux internationaux de biens et de personnes.

Au delà des aspects d'harmonisation quantitative les transports connaîtront aussi une mutation importante des relations sociales dans le travail et de nouvelles méthodes visant à associer le personnel aux décisions, à la gestion, à la production et aux résultats verront le jour. Le salarié sera davantage considéré comme un collaborateur que comme un salarié loueur de sa propre force de travail. En effet il sera de plus en plus fait appel à son intelligence, à sa force créatrice puisque la machine saura résoudre les tâches les plus quotidiennes, les plus fastidieuses et les plus répétitives. Cela suppose donc de nouvelles relations dans le travail, une plus grande considération pour le salarié lui-même, en un mot un environnement de travail en cohérence avec l'évolution des mentalités, les aspirations des individus et le bon fonctionnement des collectifs.

Le contenu du travail deviendra inévitablement plus enrichissant si chacun peut donner la mesure de ses capacités et la productivité s'en trouvera améliorée dans l'intérêt des salariés comme de l'entreprise. Pour utiliser au mieux les potentialités de chaque travailleur cela supposera d'instaurer un haut niveau de concertation car pour participer davantage il faut d'abord comprendre et adhérer aux objectifs définis.

Les procédures de concertation individuelles et collectives ne devront plus être subies et considérées comme une perte de temps mais au contraire être le support privilégié des évolutions, comme un levier essentiel du progrès. De nouveaux rapports devront s'instaurer tant avec les individus qu'avec leurs représentants, des rapports fondés sur l'intérêt bien compris de l'entreprise et de ses salariés étant entendu que des intérêts contradictoires, des conflits subsisteront et qu'il sont même parfois nécessaires pour faire évoluer les situations.

Il ne s'agit pas de tendre vers une illusoire situation où les intérêts des Directions seraient en permanence intimement liés à ceux du personnel, il s'agit de façon plus réaliste de promouvoir la modernisation des rapports individuels et collectifs, de les mettre en phase avec la société de demain et d'assurer une plus grande cohérence entre ses aspects économiques, sociaux et culturels. L'avenir dépend grandement de la prise en compte des conditions d'insertion de l'homme dans le nouvel environnement, à cet égard un approfondissement mériterait d'être effectué afin notamment de mieux cerner l'évolution des situations et conditions de travail, des rapports sociaux, des métiers et des qualifications.



- Réalisé sous la Direction de G. Bessay
- Bénéficiant de l'expérience de nombreuses personnalités des transports (chefs d'entreprise, universitaires, chercheurs, etc)
- Rassemblant les statisticiens et les économistes de l'Observatoire des transports
- Cet ouvrage a permis une large confrontation d'idées :
- En 2005, plus de 10 ans après l'établissement du grand marché unique européen :
 - Quelles évolutions possibles des trafics voyageurs ou marchandises ?
 - Quelles évolutions culturelles pouvant avoir des conséquences sur les transports ?
 - Quelles évolutions technologiques ?
 - Quelles évolutions structurelles ?

telles sont les principales questions posées par ce rapport qui tente également de tracer ce que pourrait être le monde des transport à l'aube du XXI^{ème} siècle.

Imprimé en France
ISBN 2-11-086002-2

Prix : 100 F