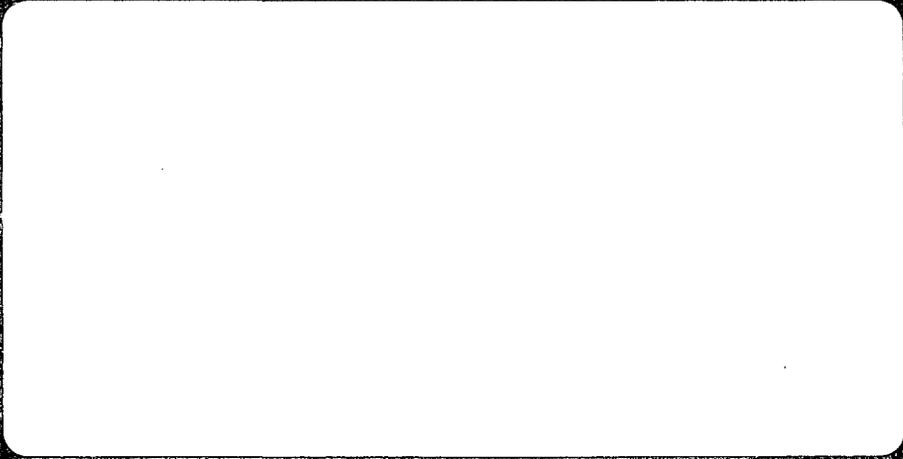


MINISTERE DE L' URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS



OBSERVATOIRE
ECONOMIQUE ET STATISTIQUE
DES TRANSPORTS

55-57, RUE BRILLAT-SAVARIN - 75775 PARIS CEDEX 16

CDAT

Les Transports en France
1960-1984

Victor SANDOVAL

MAI 1986

PREMIERE PARTIE
L'ENVIRONNEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

par V. Sandoval

O.E.S.T.

Mai 1986

S O M M A I R E

1ère PARTIE

L'environnement économique

Chapitre I

L'évolution de l'économie française entre 1960 et 1984 p. 3

Chapitre II

L'évolution de la production du service transport p. 43

LES TRANSPORTS EN FRANCE 1960-1984

CHAPITRE I

L'évolution de l'économie française entre 1960 et 1984

Dans ce chapitre on étudie l'évolution générale de l'économie française pendant les dernières décennies, en particulier sur la période 1960-1984. L'approche de cette évolution sera faite à partir de la description des données socio-économiques et démographiques générales et à partir des données de base de la comptabilité nationale. Cela permettra de former le cadre global dans lequel évolue la production du service transport.

Les données socio-économiques et démographiques concernent principalement les éléments suivants: la répartition de la population entre les zones urbaines et rurales; la répartition régionale et les migrations de population; les principales évolutions de l'emploi intérieur (répartition par branche, par catégorie socio-professionnelle, par sexe); la durée du travail et le taux d'équipement des ménages.

La proportion de la population urbaine et rurale lors des recensements

Le processus d'urbanisation de la France s'accroît au cours des trente dernières années. 57,2 % des personnes vivent dans les villes contre 42,8 % dans les campagnes selon les données du recensement de population de 1954. Le premier chiffre s'élève à 73 % en 1975 et à 78 % en 1982 toujours d'après le recensement de population. La population rurale est donc en déclin passant de 42,8 % de la population totale en 1954 à 24 % en 1982 (Cf.T.1.).

T.1. Proportion de la population urbaine et rurale en %

	Population urbaine	Population rurale
Recensement 1954	57,2	42,8

Les migrations régionales de la population

Pendant la période 1954-1962, comme le constatent les auteurs de l'"Atlas des Français" (1), les deux tiers de l'accroissement démographique se concentrent dans cinq régions: le Nord-Pas-de-Calais (mais qui commence déjà à perdre sa dynamique de croissance), la Lorraine, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur en pleine progression, et loin devant, l'Ile-de-France.

(1) Michel Savy et Pierre Beckouche: L'Atlas des Français. Pluriel 1985, pages 43 et ss.

Vingt ans plus tard les choses se sont inversées à l'exception toute fois des deux régions de Sud-Est. L'Ile-de-France perd de sa population au profit des départements limitrophes à la région; l'Aquitaine et les régions de l'Ouest stoppent leur tendance séculaire à l'érosion démographique.

Le Languedoc-Roussillon devient une région dynamique après une très longue stagnation de sa croissance démographique.

Entre 1975 et 1982 pas moins de 4 000 000 de personnes changent de région et beaucoup plus de département et de commune. Les régions méditerranéennes exercent une très forte attraction sur ces migrations. La Région Ile-de-France devient de plus en plus déficitaire. Dans trois régions les départs, au cours de ces mêmes années, ont été plus nombreux que les arrivées: l'Ile-de-France, la Lorraine et le Nord-Pas-de-Calais. Ainsi la Lorraine a vu arriver 141 000 personnes mais en partir 200 000 autres. En revanche la région Languedoc-Roussillon a vu partir 137 000 personnes et en a vu arriver 259 000 autres, inactifs pour plus de 60 %. La Bretagne devient aussi une région attractive au cours de ces dernières années. Enfin, la région Ile-de-France continue d'être le coeur aspirant et refoulant des migrations. Les auteurs de l'Atlas des Français estiment que sur les 4 000 000 de personnes ayant changé de région entre 1975 et 1982, 1 940 000 sont venus ou partis de l'Ile-de-France.

La répartition de la population active par branche

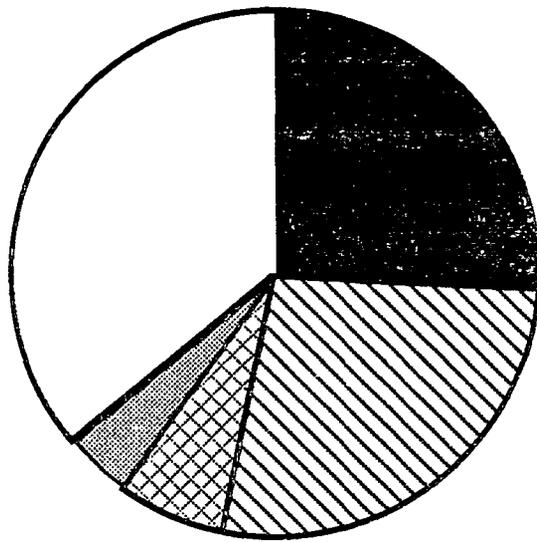
T.2. L'évolution de la population active par branches et secteurs

(en milliers)

	1954	1968	1982
Agriculture	5 109 (26,4)	3 086 (15,5)	1 785 (8,3)
Industrie au sens large	5 233 (27)	5 587 (26,8)	5 339 (24,9)
BTP	1 325 (6,8)	1 921 (9,2)	1 727 (8,0)
Transports	727 (3,7)	824 (4,0)	878 (4,1)
Commerce, services marchands et non marchands	6 960 (35,9)	8 889 (43,7)	11 706 (54,6)
Population active totale	19 354	20 808	21 435

Source: INSEE

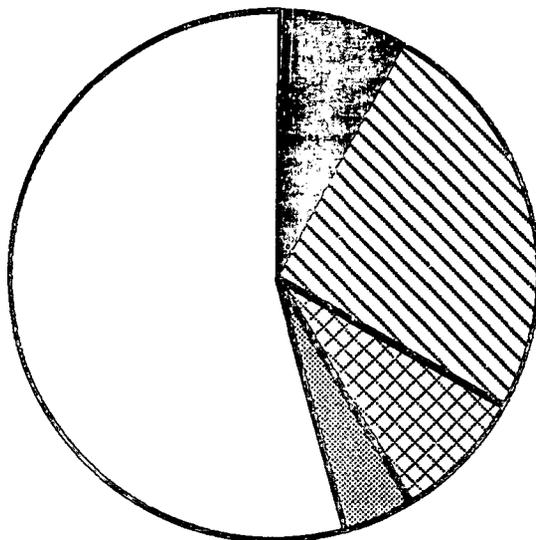
REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE 1954



■ AGRICULTURE
▨ INDUSTRIE
▩ BTP
▧ TRANSPORTS
□ AUTRES SERVICES

G 1B

REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE 1982



■ AGRICULTURE
▨ INDUSTRIE
▩ BTP
▧ TRANSPORTS
□ AUTRES SERVICES

Le Tableau 2 montre l'évolution de la population active totale et par certaines branches de l'économie sur la période 1954-1982. Pendant cette période la population active augmente de 1 100 100 soit une croissance de 5 %. La part de la population active occupée dans l'agriculture est en constante diminution passant de 26,4 % en 1954 à 8,3 % en 1982. En revanche la part de la population active occupée dans les commerces et les services marchands et non marchands (non compris les transports) augmente régulièrement passant de 35,9 % en 1954 à 54,6 % en 1982. La part de la branche transport dans l'emploi total de l'économie est en légère augmentation passant de 3,7 % en 1954 à 4,1 % en 1982.

L'effectif de l'industrie (sans l'effectif de l'industrie agroalimentaire) évolue de façon plafonnée et il est en diminution en 1982 par rapport à 1968. L'évolution de l'effectif du BTP présente une allure semblable à celle de l'effectif de industrie.

Les graphiques 1A ET 1B montrent les changements dans la répartition de la population active en 1954 et 1982.

L'évolution du salariat

T.3. Taux de salarisation

	1954	1968	1982
Salariés %	66,8	77,2	84,1
Non salariés %	33,2	22,8	15,9
Population active	100	100	100

Source: INSEE

Le nombre de salariés est toujours en croissance depuis 1954. Il passe de 66,8 % cette année à 84,1 % en 1982. Si la première année deux français actifs sur trois étaient de salariés, la dernière année plus de quatre français sur cinq sont de salariés. Il s'agit donc d'une tendance qui semble peser très lourd sur les évolutions à long terme de la société et de l'économie française.

La répartition du salariat dans les secteurs et les branches de l'économie change sur la période. Ainsi la part du salariat agricole qui était de 9 % en 1954 ne sera que de 2,1 % en 1982. La part du salariat de l'industrie passe de 36,3 % en 1954 à 28,2 % en 1982. La seule exception à cette décroissance est l'industrie de biens d'équipement dont le salariat passe de 8,2 % à 9,4 %. La part du salariat du commerce et celle des services marchands et non marchands augmente de 46,3 % en 1954 à 62 % en 1982.

La répartition de la population active par catégorie socio-professionnelle (C.S.)

Le Tableau 4 montre l'évolution de la population active en fonction des C.S. Classiquement, l'INSEE distingue neuf C.S. (depuis 1982 la nomenclature des C.S. a été complètement changée afin de l'adapter mieux aux évolutions subies par l'économie au cours de ces trente dernières années).

La part des catégories liées à l'agriculture (exploitants et salariés) est en forte diminution sur la période 1954-1982 passant de 26,7 % la première année à 7,5 % la deuxième. Il en est de même pour la catégorie "Patrons de l'industrie et du commerce" qui passe de 12 % en 1954 à 7,4 % en 1982. Si la part de cette dernière catégorie est divisée par moins de deux, la part des catégories agricoles elle a été divisée par 3,6. Toutes les autres catégories sont en croissance à l'exception de la catégorie "Autres" qui recouvre un ensemble assez hétérogène de personnes (clergé, armée, artistes etc...)

Les catégories dites intermédiaires méritent une mention spéciale. Il s'agit pour l'essentiel des professions libérales et cadres supérieurs, des cadres moyens et des employés. Au faite l'observation de la croissance de ces catégories montre les changements profonds intervenus dans l'évolution de l'économie et de la société française.

Ainsi la part des professions libérales et cadres supérieurs dans la population active totale passe de 2,9 % en 1954 à 7,7 % en 1982. Celle de cadres moyens passe de 5,8 % en 1954 à 13,8 % en 1982; celle des employés passe de 10,8 % en 1954 à 19,9 % en 1982. Les deux premières catégories augmentent beaucoup plus vite que la troisième qui est certes de loin la plus nombreuse. La catégorie des ouvriers augmente elle aussi quelque peu mais elle est très loin d'être la plus dynamique même si elle est largement majoritaire sur l'ensemble de la période.

T.4. Répartition de la population active par catégorie socio-professionnelle.

	1954	1982
Agriculteurs exploitants	20,7	6,2
Salariés agricoles	6,0	1,3
Patrons de l'industrie et du commerce	12	7,4
Professions libérales et Cadres Supérieurs	2,9	7,7
Cadres moyens	5,8	13,8
Employés	10,8	19,9
Ouvriers	33,8	35,1
Personnels de service	5,3	6,5
Autres catégories	2,7	2,1
	100	100
Population active totale (milliers)	19 185	23 523

Source: INSEE

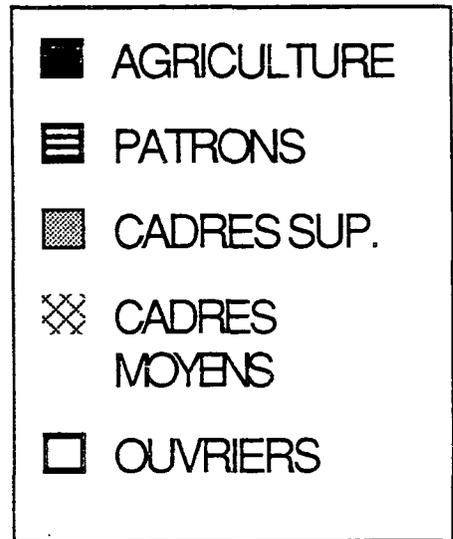
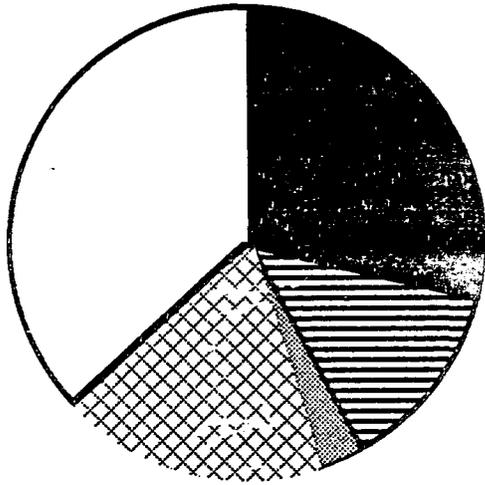
Cette transformation profonde du paysage français des C.S. (même si la statistique correspondante contient quelques défauts de répartition de l'effectif) peut se résumer ainsi:

- en 1954 sur dix personnes employées 3 étaient ouvriers, 1 était employé, et moins de 1 était cadre supérieur ou moyen.
- en 1982 sur dix personnes employées 3 sont encore ouvriers, 2 sont employés, 2 sont cadres supérieurs ou moyens.
- si en 1954 19,5 % de la population se reconnaît dans les catégories intermédiaires et supérieures (les patrons exclus) en 1982 cette proportion s'élève à 41,3 %.

Les résultats précédents montrent donc une très grande modification dans la composition de la population active dont les conséquences sont multiples. Soulignons que l'observation de ce phénomène sur une période plus courte montre que la croissance des ces catégories ralentit à partir du milieu des années 1970.

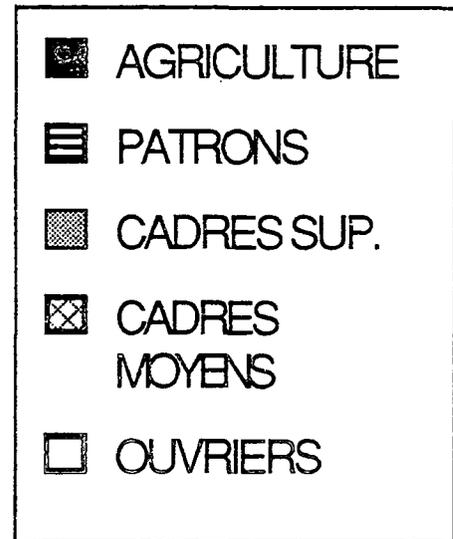
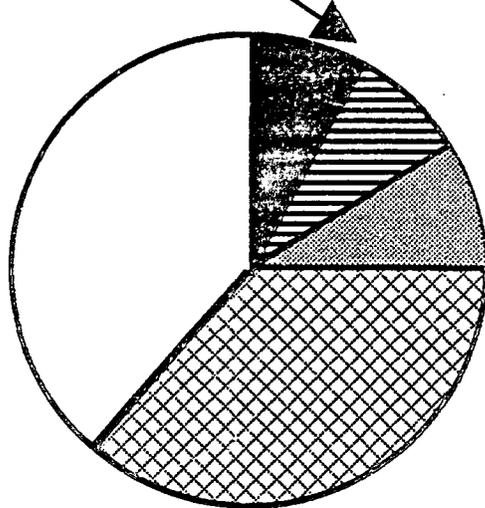
Le graphique 2 montre la répartition de la population active selon les C.S. pour les années 1954 et 1982.

REPARTITION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE 1954



G2B

REPARTITION PAR CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE 1982



Le taux d'activité des femmes.

La statistique tirée des résultats des recensements de population montre que sur la période 1954-1982 le taux d'activité des femmes est croissant. En effet ce taux passe de 34,8% en 1954 à 40,7 % en 1982. L'évolution de la part des femmes est différente selon la catégorie socio-professionnelle. En effet, celle-ci passe de 13 % à 40,7 % chez les cadres supérieurs et professions libérales; de 36,7 % à 45,8% chez les cadres moyens; de 52 % à 65 % chez les employés et de 22,7 % à 24 % chez les ouvriers.

La féminisation des professions est donc plus forte chez les cadres supérieurs et chez les cadres moyens que chez les autres catégories socio-professionnelles. Plus la catégorie socio-professionnelle est nombreuse moins forte est l'évolution de sa féminisation. C'est le cas, par exemple, de la catégorie ouvrière.

L'incorporation des femmes au marché du travail se fait donc de préférence dans les professions les plus qualifiées vers le haut de l'échelle.

L'évolution du revenu des ménages

Le tableau 5 donne le taux de croissance annuels moyens des composantes du revenu des ménages (revenus réels) pour quatre périodes. On observe que les revenus augmentent de façon alternée c'est à dire que les périodes de forte croissance sont suivies des périodes de croissance moins forte et cela quelque soit la catégorie de revenus concernée. Ainsi les périodes 1959-1963 et 1969-1973 sont de périodes de forte croissance du revenu; en revanche les périodes 1963-1969 et 1973-1979 sont de périodes de croissance moins forte.

Les variations plus fortes dans la croissance du revenu correspondent au revenu brut d'exploitation des entreprises individuelles. Les variations moins fortes de la croissance du revenu correspondent aux rémunérations brutes des salariés. Le ralentissement de la croissance des revenus est ainsi beaucoup plus forte dans la toute dernière période qui coïncide avec la crise économique.

La structure du revenu primaire des ménages change elle aussi au cours de la période. Ainsi la rémunération des salariés qui représentait 60 % du revenu primaire en 1959 atteint 73,5 % du revenu primaire en 1983. La part du revenu revenant aux dividendes et intérêts reçus se maintient entre 5 % et 6% au cours de la période. En revanche la part du revenu revenant aux entrepreneurs individuels passe de 31 % en 1959 à 17,9 % en 1983 soit une perte très nette de leur part. La part des intérêts versés et des autres excédents bruts d'exploitation reste à peu près au même niveau (1).

L'évolution du pouvoir d'achat des salaires est aussi intéressante à regarder. Cette évolution ressemble en général à celle des revenus suivant les périodes antérieurement décrites. Mais elle est différente selon la catégorie socio-professionnelle concernée.

Ainsi la période 1973-1979 est caractérisée par un net ralentissement de la croissance du pouvoir d'achat des salariés. Or si pour les employés et les ouvriers cette croissance reste autour de 1,9 % en moyenne annuelle, pour les cadres supérieurs et les cadres moyens cette croissance est presque nulle (0,3 %) ou négative.

(1) Source : Comptabilité Nationale

L'évolution de la durée du travail

Les durées hebdomadaires moyennes du travail étaient pour les années qui suivent:

-1946-44 heures
 -1950-45
 -1960-45,7
 -1969-45,1

La durée hebdomadaire moyenne du travail ne bouge donc presque pas entre 1946 et 1969 soit sur une période de plus de vingt ans.

Mais à partir de l'année 1969, et probablement en rapport avec les événements de mai 1968, la durée du travail entamera une période de réduction lente. Elle va passer de 44,7 heures par semaine en 1970 à 42,1 heures par semaine en 1975. En 1980 elle sera de 40,8 heures par semaine et en 1983 de 39,18 heures par semaine.

Ainsi la période de réduction de la durée du travail s'anticipe de quelques années à la période de l'entrée de la France dans la crise, qui commence à s'approfondir dès le milieu des années 1970.

Il faut souligner que la réduction de la durée du travail varie selon les branches et les secteurs de l'économie. Ainsi, elle est plus rapide dans le cas de l'industrie, (en particulier dans l'énergie) et des administrations. Mais elle est moins rapide dans certains secteurs, comme le transport.

L'activité de la population active

Depuis 1949 l'évolution de l'activité de la population active dépend de l'évolution en nombre absolu de la population active totale et de l'évolution du taux de chômage.

Sur cette période, il faut distinguer plusieurs étapes concernant l'évolution du taux de chômage qui est le paramètre qui fera l'objet d'un commentaire dans ce paragraphe.

Jusqu'à l'année 1966 le taux de chômage ne dépasse pas les 2% de la population active. Cette année on dénombre 323 000 chômeurs sur une population active de 20 618 000 contre 241 000 sur une population de 19 496 000 en 1949. En particulier, pour les années 1956 à 1958, 1961 et 1964 le taux de chômage est inférieur à 1%.

De 1968 à 1974 le taux de chômage ne dépasse pas le 3% de la population active mais il est en augmentation constante. En effet, il passe de 2% en 1968 à 2,7% en 1972, à 2,8% en 1974. Cette dernière année on dénombre 615 000 chômeurs sur une population active de 22 635 000 personnes.

La dernière étape commence en 1975 et se prolonge jusqu'à nos jours. Elle est caractérisée par l'accroissement continu du chômage qui dépasse le 4% en 1975 (un véritable saut par rapport à 1974) et le 8% en 1983. En 1983 on dénombre 2 100 000 chômeurs sur une population active de 23 000 000 de personnes contre 902 000 chômeurs en 1975; en 1979, ce nombre était de 1 377 000.

On observe donc sur la longue période une croissance par palier du taux de chômage; en particulier, cette croissance est accentuée depuis la rupture en 1974/1975.

L'évolution du taux d'équipement des ménages en divers biens durables

Dans l'étude de l'évolution générale de l'économie et de la société française sur la longue période, il nous est apparu intéressant de faire un résumé aussi bref que possible de l'évolution du taux d'équipement des ménages en divers biens durables. En effet, cela permet de s'approcher d'une façon assez concrète des changements qui ont eu lieu dans la norme de consommation des ménages pendant cette période (on reviendra sur le coefficient budgétaire dans le deuxième chapitre).

Afin de réaliser cette étude, on a pris le nombre de ménages et la part des ménages équipés en automobiles, télévisions, réfrigérateurs, machines à laver le linge, machines à laver la vaisselle, congélateurs, télévisions couleur. A cette liste on pourrait rajouter les magnétoscopes, les caméras vidéo, les fours à micro ondes....

On a pris un certain nombre de dates de repère pour dénombrer l'évolution du taux d'équipement des ménages : Février 1960, Janvier 1970, Juin 1971 et Janvier 1981. Sur la période 1960-1980 on peut distinguer deux grandes étapes : 1960-1971, et 1971-1980. Les dates précédentes servent aux seules fins de baliser l'évolution de l'équipement des ménages (cf. tableau 6).

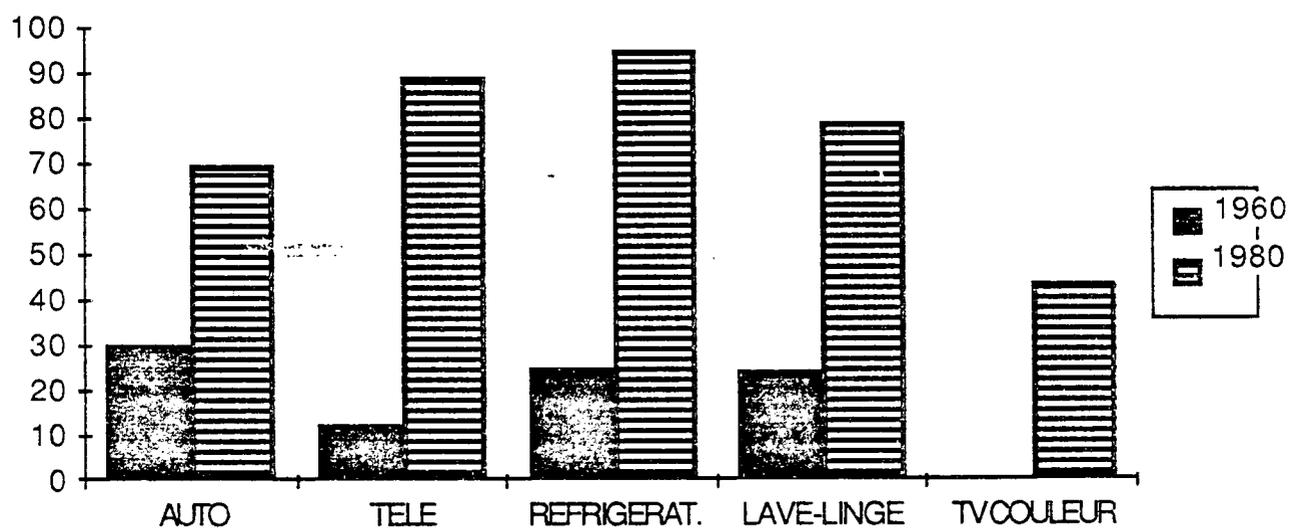
T.6. Evolution des taux d'équipement des ménages en divers biens durables

	Février 1960	Janvier 1970	Juin 1971	Janvier 1980
Nombre de ménages (en millions)	14,3	16,1	16,3	19,1
Part des ménages (en %)				
Automobiles	30,4	55,6	57,7	69,5
Télévisions	12,6	68,6	72	89,5
Réfrigérateurs	24,8	76,9	81,4	95
Machines à laver le linge	24	54	58,5	78,9
Machines à laver la vaisselle	-	2	2,4	15,3
Congélateurs	-	-	-	25,8
Télévisions couleur	-	-	2,1	44

Source: INSEE, Séries longues macroéconomiques.

G 3

TAUX D'EQUIPEMENT DES MENAGES 1960-1980



La première étape est caractérisée par la croissance du taux d'équipement des ménages en automobiles, télévisions, réfrigérateurs et machines à laver le linge. Tous ces taux dépassent 55% en 1970, en particulier le taux de télévision dépasse 68% et celui des réfrigérateurs 69%. Autrement dit l'équipement des ménages en réfrigérateurs est beaucoup plus rapide que les autres équipements. Cela s'explique par l'incorporation des femmes au travail et par le besoin de libérer les ménages des courses journalières. Cela va aussi transformer les habitudes culinaires de la population.

Au cours de la deuxième étape les taux précédents continuent de grimper. A cela s'ajoute la croissance du taux d'équipement en lave-vaisselle, congélateurs et télévisions couleur. En particulier ces derniers taux augmentent très vite. Au cours des années 1980 les taux d'équipement des ménages en magnétoscopes, en chaînes hifi, en fours à micro onde, micro-ordinateurs et autres commencent aussi à augmenter.

Les données macro-économiques

L'étude des données macroéconomiques sera faite à partir des principaux agrégats de la Comptabilité Nationale, à savoir: le PIBM (produit intérieur brut marchand), la CFM (consommation finale de ménages), la FBCF (formation brute de capital fixe), les exportations et les importations.

L'observation de ces grandeurs permet de séparer la période considérée en deux grandes étapes. Une première grande étape va jusqu'à la fin des années 1960 (peut être les symptômes de la crise à venir pointaient déjà vers les années 1968-1969 qui apparaissent comme des années charnières). Une deuxième étape correspond grosso modo aux années 1970 et au début des années 1980.

Cette deuxième étape est ponctuée par un certain nombre d'événements parmi lesquels, il faut le rappeler, se trouvent les chocs pétroliers(1974, 1979), la politique de créneaux et du rédéploiement industriel, la politique de relance de l'économie de 1981

Les années de cette deuxième étape sont des années d'entrée et d'installation de la France dans la crise économique qui sévit le monde et tout particulièrement les pays industrialisés et les PVD. Ce sont donc des années d'essai de nouvelles politiques économiques qui cherchent à enrayer la persistante monotonie des indicateurs macroéconomiques et à sortir le pays de la crise.

La croissance des principales grandeurs macro-économiques

Le tableau 7 donne les chiffres sur l'évolution des principales grandeurs macroéconomiques: le PIB, le PIBM, la CFM, la FBCF, l'EXPORT et l'IMPORT. Les tableaux 8 et 9 donnent les indices de croissance en volume et l'évolution des prix de ces grandeurs.

TABLEAU 7

PRINCIPAUX AGREGATS MACROECONOMIQUES (1950-1904)

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Produit intérieur brut (1).....	424,0	455,2	400,3	512,4	537,7	574,9	602,4	633,0	663,5	691,8	740,1	782,5	824,9	873,5	920,4	950,2	952,0	1001,2	1031,7	1070,0	1106,2	1117,8	1123,0	1143,2	1151,6	1166,9
dont :																										
PIB marchand	363,5	392,5	415,0	444,6	471,1	504,2	530,1	560,4	587,6	611,9	657,9	697,9	737,1	783,1	820,3	857,1	856,9	900,5	929,2	965,3	1000,0	1010,3	1014,1	1032,9	1040,4	1056,9
Consommation finale totale (1)																										
dont :																										
Ménages	267,7	275,8	291,2	313,2	335,4	353,0	368,0	386,9	406,3	421,0	440,2	469,1	490,5	520,9	550,4	576,3	594,0	627,7	647,6	670,0	701,1	711,4	725,0	750,4	757,7	763,1
Formation brute de capital fixe (1)	80,2	86,3	95,7	103,9	113,0	124,8	133,5	143,2	151,9	160,3	174,9	181,0	196,1	210,2	223,1	225,2	210,0	226,1	224,3	227,6	236,2	243,7	241,1	242,0	237,3	232,1
Exportations (1)	43,1	50,9	53,5	54,1	50,2	62,4	69,3	73,6	79,7	88,7	102,9	119,7	133,1	150,9	169,0	180,1	185,2	205,0	222,5	236,0	253,3	259,4	273,3	266,2	277,9	291,1
Importations (1)	36,3	41,4	44,1	47,5	55,5	64,1	65,4	72,6	79,0	89,4	109,5	117,6	126,7	147,0	170,6	181,3	167,7	202,5	207,0	219,7	244,7	262,3	265,9	284,0	282,3	289,6
Produit intérieur brut en l'aux prix de 1970 par tête	9 390	9 366	10405	10901	11203	11901	12356	12893	13391	13861	14709	15413	16095	16896	17660	18112	18065	18923	19413	20061	20636	20746	20776	20984	21042	21237
Consommation finale des ménages par tête	5 841	6 053	6 300	6 677	7 018	7 339	7 564	7 865	8 203	8 464	9 205	9 703	9 719	10221	10723	10964	11206	11870	12107	12651	13041	13164	13368	13701	13766	13756

(1) milliards de francs aux prix de 1970

source: Comptabilité Nationale

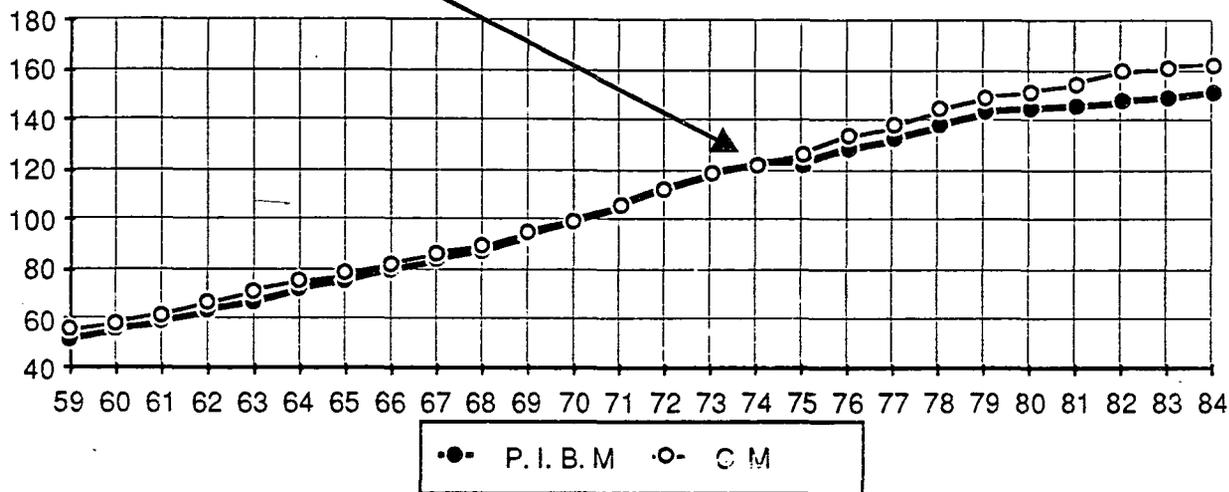
TABLEAU 8

INDICE DE VOLUME (base 100 en 1970)

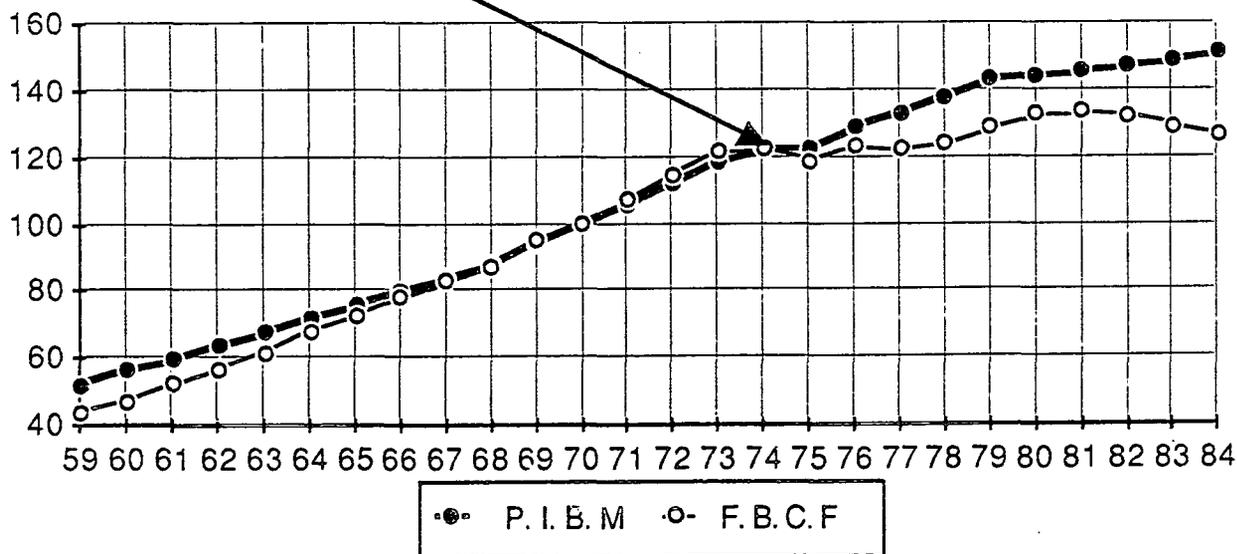
	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
P.I.B.	54,3	58,2	61,3	65,5	68,9	73,5	77,0	80,9	84,0	88,4	94,6	100	105,4	111,6	117,6	121,8	121,6	127,9	133,0	136,0	141,4	142,0	143,5	146,1	147,2	149,1
P.I.B.H.	52,1	56,2	59,4	63,7	67,5	72,2	75,9	80,3	84,2	87,0	94,3	100	105,7	112,3	118,0	122,0	122,0	129,1	133,3	138,4	143,5	144,9	145,5	148,1	149,2	151,5
C.H.	56,0	58,0	62,2	66,7	71,5	75,4	78,6	82,5	86,6	89,7	95,5	100	106,3	112,7	119,0	122,0	126,0	133,1	138,1	144,5	149,5	151,6	154,7	159,9	161,5	162,6
F.O.C.F.	43,0	47,2	52,3	56,0	61,7	68,2	72,9	78,3	83,0	87,6	95,6	100	107,1	114,0	121,0	123,1	119,1	123,5	122,5	124,3	129,1	133,1	133,7	132,6	129,6	126,0
EX.	36,0	42,5	44,7	45,2	48,6	51,2	57,9	61,5	66,6	74,1	85,9	100	111,2	126,1	141,0	157,1	154,7	171,3	185,0	197,1	211,6	216,7	220,3	222,3	232,1	240,2
Imp.	30,0	35,2	37,5	42,5	47,2	54,5	55,6	61,5	67,7	76,0	93,1	100	107,7	125,6	143,1	154,3	162,6	172,2	176,0	186,0	208,1	223,0	226,1	241,5	240,1	246,2

source: Comptabilité Nationale.

**EVOLUTION DU PIBM ET DE LA CM
VOLUME BASE 100 1970**



**EVOLUTION DU PIBM ET DE LA FBCF
VOLUME BASE 100 1970**



La lecture de ces tableaux montre qu'il existe une croissance plus rapide du PIBM (pour l'analyse on retiendra le PIBM car il est plus significatif pour les transports, l'évolution du PIB étant du reste très voisine de celle du PIBM comme le montre le Tableau 7) que de la CFM pendant la première période. En effet, le PIBM passe de 52,1 en 1959 à 118,5 en 1973 tandis que la CFM passe de 56,0 en 1959 à 119,0 en 1973. En revanche, pendant la deuxième période les évolutions sont inversées en particulier à partir du premier choc pétrolier. En effet, l'indice du PIBM passe de 122,8 en 1974 à 151,5 en 1984 tandis que pour la C.F.M., l'indice passe de 119 en 1974 à 162,6 en 1984. Face au ralentissement du PIBM la CFM continue de maintenir un certain rythme de croissance ce qui dans un contexte de crise économique prolongée (éloignement éventuel de la reprise) contribuera à maintenir le déséquilibre entre l'offre et la demande globales.

Mais la CFM n'est qu'une des composantes de la demande finale. Parmi les autres composantes de la demande finale on considère en particulier la FBCF et les EXPORT (on ne considère pas les variations des stocks).

L'évolution du PIBM et de la FBCF

L'évolution comparée de la FBCF et du PIBM se passe différemment de celle de la CFM et du PIBM aussi bien dans la première que dans la deuxième étape. En effet, pendant la première étape la FBCF passe de 43,8 en 1959 à 121,3 en 1973. L'évolution de la FBCF est donc beaucoup plus rapide dans cette étape que celle du PIBM. Ceci est probablement lié aux conséquences de l'effort d'investissement consécutif à l'étape précédente de reconstruction de l'économie et au plein rythme de fonctionnement de celle-ci durant les années 1960. Dans le premier cas il s'agit plutôt du plein effet des investissements venus à maturité réalisés avant les années 1960. Dans le deuxième cas il s'agit du rapport étroit existant entre une économie qui marche à plein rythme et le rythme de l'investissement qui doit nécessairement lui correspondre.

Contrairement à l'étape précédente, pendant la deuxième étape la FBCF augmente moins vite que le PIBM et surtout vers la fin des années 1980 elle subit un net ralentissement. Au total le PIBM augmente plus vite que la FBCF qui passe de 123,1 en 1974 à 126,8 en 1984 contre 118,8 et 151,5 pour le PIBM et pour les mêmes années.

Au phénomène d'intensification de la croissance économique qui entraîne une intensification de l'investissement, qui caractérise la première étape, se substitue le phénomène de ralentissement de la croissance qui entraîne un ralentissement de l'investissement.

Au total

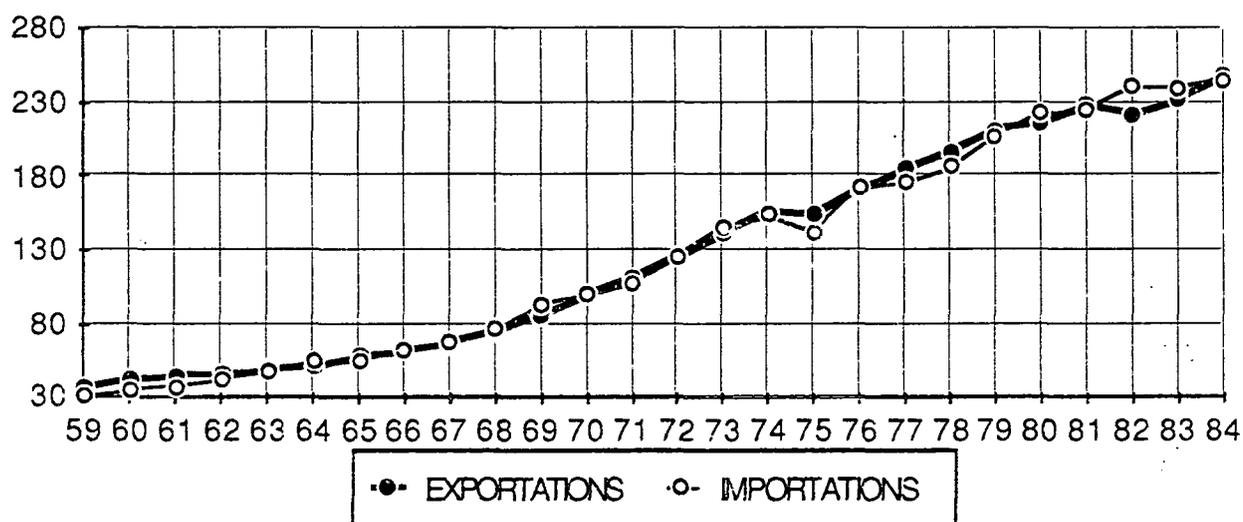
1ère étape : le PIBM augmente légèrement plus vite que la CFM. La FBCF augmente plus vite que le PIBM

2ème étape : la CFM augmente plus vite que le PIBM, en surplus de consommation. La FBCF augmente moins vite que le PIBM.

Les graphiques 4 et 5 montrent ces évolutions.

G 6

**EVOLUTION DES IMPORT-EXPORT
VOLUME BASE 100 1970**



Les caractéristiques de l'évolution des grands agrégats macro économiques sont donc très différentes dans les deux étapes. Cela a, en outre, des conséquences donc très différentes dans les deux étapes. Cela a, en outre, des conséquences sur les théories économiques qui servent de sources d'inspiration aux politiques économiques appliquées dans des pays comme la France. En effet la croissance plus rapide de la CFM que celle du PIBM entraîne une stérilisation des efforts de politique économique orientés vers une relance par la consommation. Certains dirigeants économiques ont compris ce phénomène dans les années soixante dix et ils ont avancé des solutions basées sur deux politiques d'austérité.

Sur la longue période, cette évolution différente de la CFM et du PIBM se répercute aussi sur le niveau des prix. En effet, au cours des années soixante l'inflation est lente; en revanche au cours des années soixante dix l'inflation augmente rapidement atteignant les deux chiffres (14% en 1980).

Les exportations et les importations

Quant à l'autre composante de la demande finale, les exportations, il faut regarder en fonction non seulement de sa pénétration du PIBM mais aussi, et cela principalement, dans ses rapports avec les importations.

Les exportations dépendent de la politique économique qui parie sur le degré d'ouverture de l'économie vers l'extérieur ce qui entraîne une complémentarité de croissance avec les importations. En effet plus une économie est ouverte plus elle est exposée aux variations de son environnement international, plus elle est dépendante de ses exportations qui viennent contrebalancer les importations nécessaires à son fonctionnement et à sa croissance normales. Une croissance équilibrée (ou la rationalité de la croissance dans ces conditions précises) demande une certaine harmonie et proportionnalité entre les exportations, les importations, la consommation finale interne et l'investissement. Plus précisément il ne suffit pas d'une croissance des importations et des exportations mais aussi d'un taux de couverture adéquat.

La plus grande ouverture de l'économie vers l'extérieur

Dans le cas de l'économie française le rythme de la croissance des exportations et des importations est différent, comme c'est le cas pour les autres agrégats macroéconomiques, selon les grandes étapes qui recouvrent la période 1959-1984. En effet, les exportations et les importations en volume augmentent moins vite pendant la première étape que pendant la deuxième étape. Dans cette dernière étape les exportations passent de 111,2 en 1971 à 248,2 en 1984 tandis que les importations passent de 107,7 en 1971 à 246,2 en 1984.

On peut souligner que cette croissance est fortement amorcée à partir de 1969 et puis, et cela encore plus fortement, depuis 1979. La première année correspond au début du VI Plan qui marque la volonté de la politique économique d'ouvrir beaucoup plus l'économie française vers l'extérieur. La deuxième année marque un renforcement de cette même politique qui va se poursuivre pendant les années 1980 et qui engage la France dans une véritable bataille internationale pour la conquête (ou la reconquête) de marchés. Dans ces années l'un de maîtres mots préférés de la politique économique et de la volonté gouvernementale va être la participation dans la compétition internationale. Ces dernières années correspondent aussi à l'époque de la plus forte intégration à l'échelle européenne jamais connue par les économies du vieux continent. C'est aussi une époque où se fait jour la coordination de plus en plus étroite des politiques économiques des gouvernements des pays les plus industrialisés.

TABLEAU 10 VENTILATION GEOGRAPHIQUE DES ECHANGES EXTERIEURS
DE LA FRANCE EN 1952, 1960, 1970, 1983

	1952	1960	1970	1983
<u>EXPORTATIONS</u>				
A destination de la Zone Franc	42	30	10	9,5
A destination des autres pays en voie de développement	15	10	13	17,3
A destination des pays du Marché Commun	15	30	50	39,5
A destination des pays de l'Est	1	3	4	4,2
A destination des autres pays industrialisés	26	27	23	29,5
<u>IMPORTATIONS</u>				
En provenance de la Zone Franc	23	23	9	6
En provenance des autres pays en voie de développement	28	17	14	18,9
En provenance des pays du Marché Commun	15	30	49	42
En provenance des pays de l'Est	1	2	2	4,3
En provenance des autres pays industrialisés	33	28	26	29,8

Source : Etabli à partir des statistiques du commerce extérieur OCDE - série B.

Mais l'ouverture de l'économie vers l'extérieur n'est pas seulement une question de participation dans la compétition internationale en dehors des frontières du pays. Il est aussi question de compétition avec les productions d'origine étrangère sur le territoire national. En effet les productions nationales doivent être compétitives vis-à-vis des importations afin de maintenir le taux de pénétration des productions étrangères à un certain niveau d'équilibre.

Le PIBM et l'ouverture de l'économie

Ces phénomènes peuvent s'analyser à partir des taux de pénétration du PIBM par les exportations et les importations (même s'il n'est pas juste on utilisera cette expression pour les importations); en l'occurrence ces taux s'avèrent croissants sur toute la période. Ainsi le taux de pénétration du PIBM par les exportations en volume passe de 15,4 % en 1960 à 17,1 % en 1970 et de ce dernier chiffre à 27,6 % en 1984, en particulier il passe de 21,8 % en 1976 à 27,6 % en 1984 soit une nette accélération au cours de dernières années. Quant au ratio Importations en volume/PIBM, il passe de 12,6 % en 1960 à 16,8 % en 1970, puis à 28 % en 1984 soit une augmentation légèrement plus forte que le taux correspondant aux exportations ce qui tient à la faiblesse du commerce extérieur français sur la toute dernière période caractérisé par les grands déséquilibres de sa balance commerciale qui entraînent une dégradation des taux de couverture.

En d'autres termes on pourrait dire qu'aujourd'hui presque 30 % de la production nationale française est vendue sur le marché international et presque 30 % de la demande française est satisfaite par des achats effectués par la France sur le marché international. Il faut souligner en passant que d'autres pays industrialisés ont aussi un fort degré d'implication sur le marché international. Ainsi par exemple pour la Belgique et pour la Suède (qui n'appartient pas à la CEE) ces taux sont nettement supérieurs.

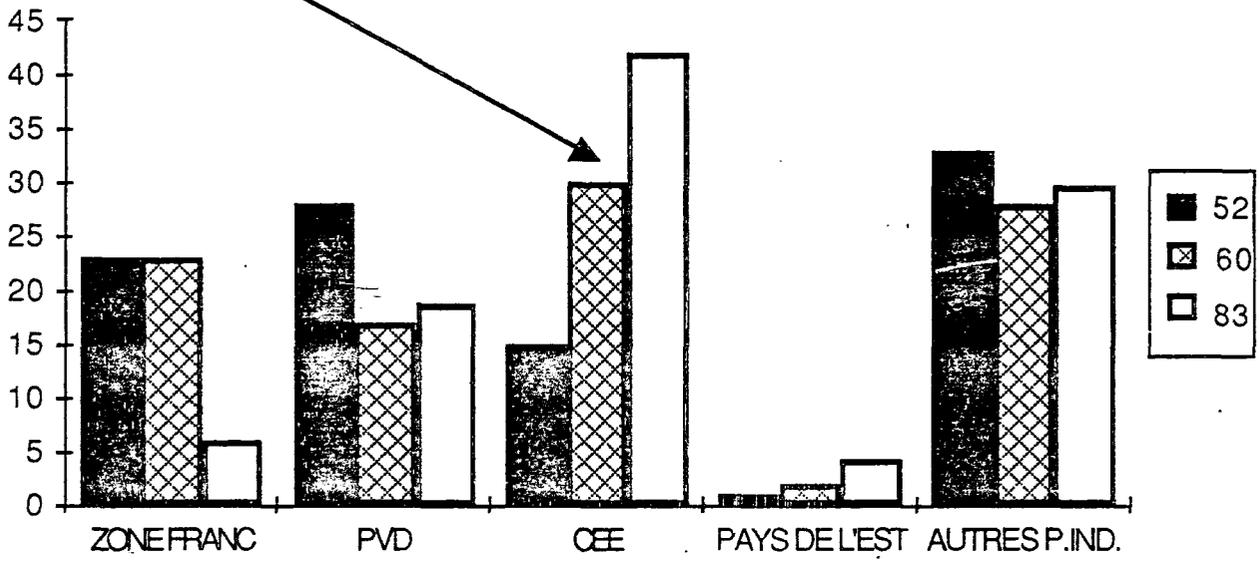
Le phénomène de l'effacement progressif des frontières douanières entre les différents Etats est l'une des caractéristiques marquantes des relations économiques internationales actuelles. Ce phénomène est, si l'on en croit la volonté exprimée par les gouvernements des pays concernés, appelé à se développer encore davantage dans les années à venir. En outre cela remet en cause la notion même d'Etat au sens classique du mot: on parle maintenant de supranationalité, de nationalité européenne, de réglementation unique à l'échelle européenne...

Sur la période postérieure à 1960 l'ouverture de l'économie française vers l'extérieur est caractérisée par de profondes mutations. Deux axes privilégiés peuvent permettre d'analyser ces mutations : la réorientation géographique du commerce extérieur et la spécialisation par produit.

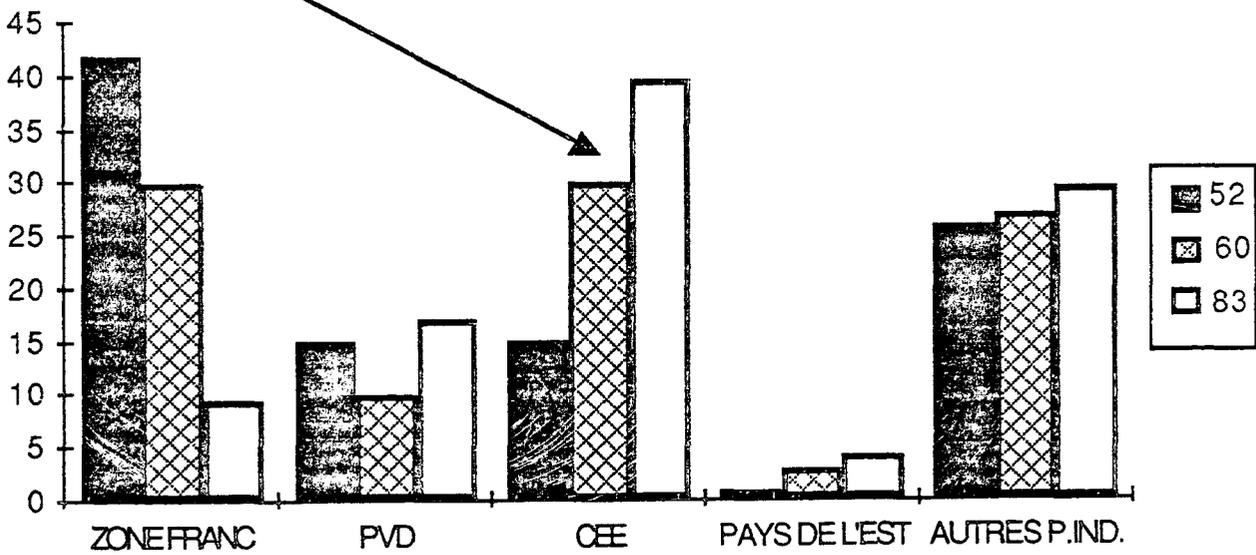
La réorientation géographique du commerce extérieur

La modification géographique la plus importante des échanges extérieurs français est le passage du marché colonial au marché commun. En effet, le tableau 10 montre l'effacement considérable entre 1960 et 1970 de la zone franc et le formidable progrès du commerce français avec les pays du marché commun. Une ouverture de l'économie s'est faite en particulier en direction de l'Allemagne Fédérale.

IMPORTATIONS FRANCAISES 1952-1983



EXPORTATIONS FRANCAISES 1952-1983



En 1952 la zone franc représentait 42% des exportations, en 1983 elle ne représente que 9,5%. En revanche, au cours de ces mêmes années, les exportations françaises à destination des pays du marché commun passent de 15% à 39,5%. Les exportations françaises à destination des autres pays industrialisés augmentent elles aussi de 26% à 29,5%.

En 1952, les importations françaises en provenance de la zone franc représentent 23% du total des importations et en 1983, ces chiffres s'élèvent à 6%; en revanche, au cours de ces mêmes années, les importations françaises en provenance des pays du marché commun passent de 15% à 41%.

Les années décisives dans cette transformation sont les années soixante, c'est à dire les années qui correspondent à la création du marché commun. En effet, les exportations à destination de la zone franc représentent 10% en 1970 et les exportations à destination des pays du marché commun 50%. Les importations en provenance de la zone franc représentent 9% en 1970 et celles en provenance des pays du marché commun 49% la même année (Cf. graphiques 7A et 7B).

L'Allemagne Fédérale principale partenaire et concurrent de la France

Le développement du marché commun s'est traduit par une intensification des échanges entre les neuf (et surtout les six).

Les échanges intra- communautaires de la CEE ont augmenté entre 1963 et 1970 de 28% et la part du Marché Commun à six dans les exportations mondiales s'élève de 23,3 à 28,4%.

L'Allemagne Fédérale est le principal importateur (aux environs de 25%) auprès de tous les pays du Marché Commun; mais c'est aussi le principal exportateur et dans une plus large mesure (aux environ de 50%).

En particulier, les importations françaises en provenance de la RFA se situent à 22% en 1972 et à 16% en 1984. Dans les deux cas la R.F.A. est le principal fournisseur de la France. La RFA représente 21% du marché français à l'exportation en 1972 et 15% en 1984; dans tous les cas il s'agit du marché français à l'exportation le plus important. Il faut souligner que le marché de l'Italie et des Pays Bas sont aussi bien à l'exportation qu'à l'importation assez stables pour la France. En revanche le marché de la Grande Bretagne est toujours en croissance. Le marché des Etats Unis sur la longue période est à la baisse à l'importation et stable à l'exportation, finalement le marché des pays pétroliers est important à l'importation (10 à 11% entre 1972 et 1984) et en croissance à l'exportation, passant de 4,4% en 1972 à 9,1% en 1984.

L'évolution des échanges par produit

Au cours de la période 1952/1983 la France s'est spécialisée dans l'exportation des produit agricoles et alimentaires, des biens d'équipement et dans une moindre mesure des biens de consommation. En effet, les exportations françaises en valeur des produits agricoles et alimentaires passent de 13% en 1953 et 1960 à 18% en 1973 et après. Les exportations de biens d'équipement augmentent régulièrement passant de 16% en 1952 à 19% en 1970 et à 24,3% en 1983. Les exportations de biens de consommation augmentent jusqu'à la rupture de 1973-1974; elles représentent 26,4% en 1983 (cf. tableau 11).

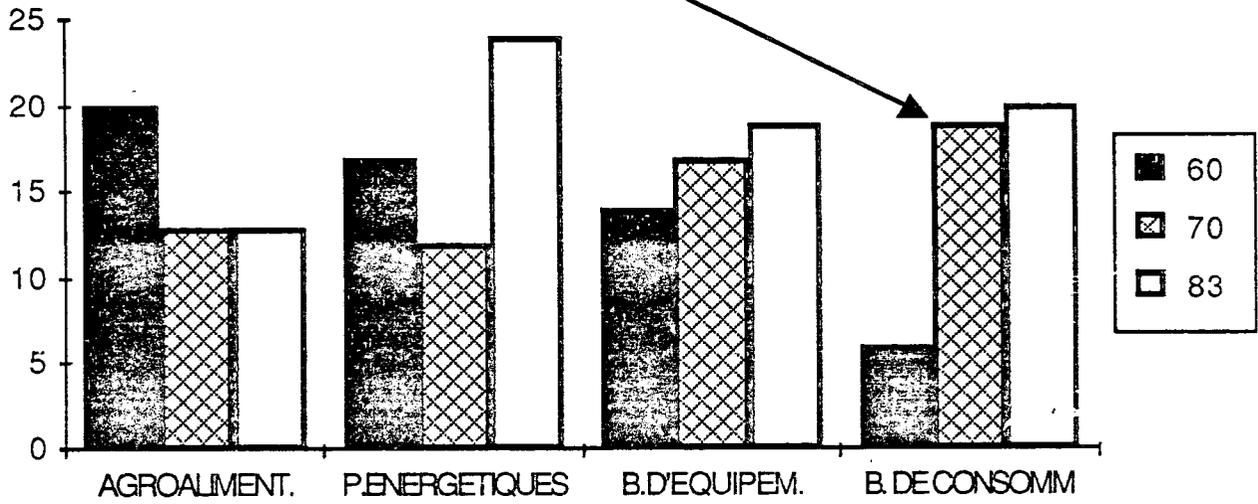
TABLEAU 11 EVOLUTION DE LA STRUCTURE EN SIX PRODUITS
DES ECHANGES DE LA FRANCE ENTRE 1952, 1973 et 1983

	IMPORTATIONS				
	1952	1960	1970	1973	1983
Produits agricoles et alimentaires	29	20	13	12	13
Produits énergétiques	20	17	12	12	24
Matières premières	—	24	11	35	24
Demi-produits	40	19	28	—	
Biens d'équipement	7	14	17	21	19
Biens de consommation	4	6	19	19	20,4
TOTAL.....	100	100	100	100	100

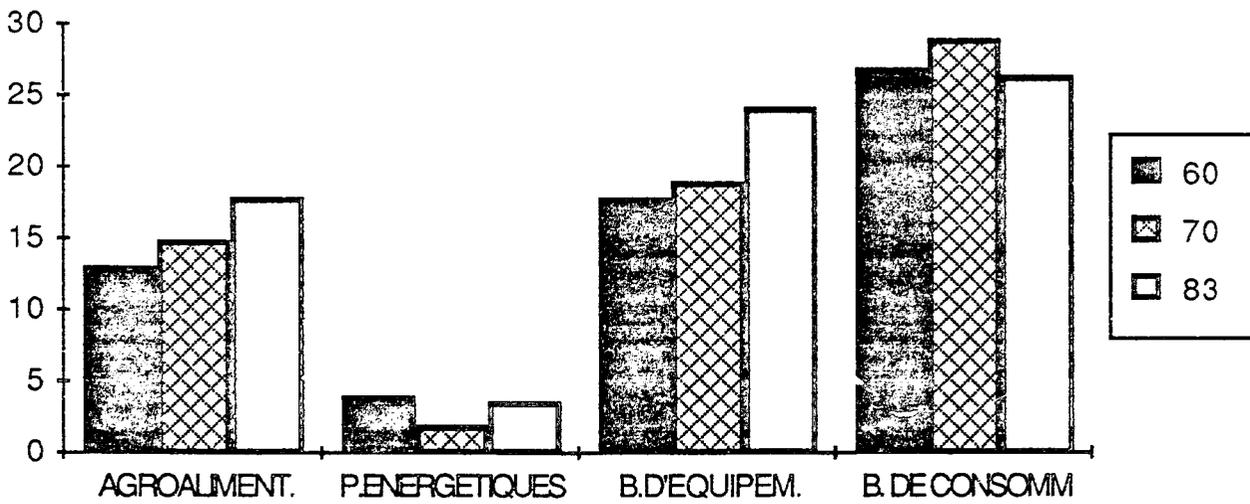
	EXPORTATIONS				
	1952	1960	1970	1973	1983
Produits agricoles et alimentaires	13	13	15	18	18,1
Produits énergétiques	8	4	2	2	3,7
Matières premières	—	9	6	30	27,5
Demi-produits	37	29	29	—	
Biens d'équipement	16	18	19	22	24,3
Biens de consommation	26	27	29	28	26,4
TOTAL.....	100	100	100	100	100

Source : Annuaire statistique de la France pour 1952 et 1960.
Statistiques OCDE pour 1970
Tendances de la conjoncture pour 1973

IMPORTATIONS DES PRINCIPAUX PRODUITS 1960-1983



EXPORTATIONS DES PRINCIPAUX PRODUITS 1960-1983



Les importations des produits énergétiques qui étaient de 20% en 1952 baissent à 12% en 1973 pour passer à 24% en 1983. Les importations de matières premières sont à la baisse : 35% en 1973, 24% en 1983. Les importations des produits agricoles et alimentaires sont aussi à la baisse depuis 1960 : 20% cette année, contre 13% en 1983. En revanche, les importations des biens de consommation et des biens d'équipement sont à la hausse sur la longue période. Les premières passent de 6% en 1960 à 20% en 1983, les secondes de 14% à 19% (Cf. graphiques 8A et 8B).

Ce changement affecte la part de la France sur le marché mondial. Au total sa part dans le commerce agro-alimentaire passe de 5,9% en 1961 à 9% en 1978 et sa part dans l'industrie s'établit autour de 8%. Soulignons que la part de l'Europe des six oscille autour de 49% entre les années 67 et 79. Celle des pays industriels s'établit entre 75% et 72% (1).

L'évolution des prix des principales grandeurs macroéconomiques

Le tableau 9 montre l'évolution des prix (base 1970) des principales grandeurs macroéconomiques : PIB, PIBM, CM, FBCF, EXPORT, IMPORT. Etant donné les difficultés des séries de la Comptabilité Nationale pour rendre compte de l'évolution, les commentaires faits par la suite n'ont qu'une valeur indicative et relative.

Ce tableau permet de faire quelques constatations. Premièrement, sur le plan général les prix évoluent moins vite pendant la première étape de la période que pendant la deuxième étape. En effet, les prix du PIB, PIBM, CM, et FBCF passent d'environ à l'indice 65 en 1959 à l'indice 100 en 1970. En revanche, de 1970 à 1984, l'indice des prix de ces grandeurs est multiplié par 3,5 fois environ (en moyenne). On constate aussi que dans la toute dernière période (après 1978) ces prix augmentent beaucoup plus vite que sur l'ensemble de la période 1959-1984.

Ce phénomène général est lié à l'évolution de l'économie nationale et internationale. En effet, toutes les économies industrialisées croissent assez vite dans les années 60 et avec un taux d'inflation peu significatif. En revanche, ces mêmes économies ont tendance à ralentir leur croissance dans les années 1970 et à stagner dans les années 1980, le tout accompagné d'une forte inflation mondiale.

Par ailleurs l'observation du tableau 9 permet de distinguer une évolution différente de l'indice des prix du PIBM et de la FBCF de celle de l'évolution de la CM, de l'IMPORT et de l'EXPORT.

En effet, l'indice du PIBM passe de 65,8 en 1959 à 105,4 en 1971 et à 349,8 en 1984. L'indice de la FBCF passe de 67,3 en 1959 à 104 en 1971 et à 348,3 en 1984; c'est à dire ces évolutions sont assez proches dans l'ensemble.

En revanche, l'indice des prix de la CM passe de 63,3 en 1959 à 105,5 en 1971 et 361,3 en 1984 ce qui est supérieur à l'évolution des prix du PIBM et de la FBCF, mais l'indice de prix des EXPORT passe de 79,8 en 1959 à 104,8 en 1971, puis à 343,1 en 1984, soit une évolution plus proche de celle du PIBM et de la FBCF. En revanche l'indice des prix des importations passe de 78,5 en 1959 à 105,5 en 1971 et à 357,5 en 1984, soit une évolution assez proche de l'évolution des prix de la CM.

(1) Source: FMI

TABLEAU 9

INDICE DE PRIX (base 100 EN 1970)

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
P.T.D.	62,9	65,0	67,2	70,5	74,9	78,2	80,2	82,0	85,0	89,0	95,0	100,0	106	112,0	121,1	135,0	153,0	167,0	182,0	200,0	220,7	247,0	276,9	312,1	341,8	366,8
P.T.B.H.	65,0	67,0	69,0	72,7	76,6	79,5	81,6	83,7	86,3	89,5	95,1	100,0	105,4	111,7	119,9	133,1	149,3	163,6	177,5	193,7	213,7	239,2	266,3	299,0	327,0	349,8
C.M.	63,3	65,7	67,9	70,6	75,1	77,6	79,6	82,2	84,7	88,9	95,2	100,0	105,5	111,7	119,3	135,1	150,4	165,2	180,1	195,9	216,4	244,9	276,3	307,3	336,7	361,3
F.O.C.F.	67,3	68,9	71,7	74,2	77,2	82,11	84,3	86,5	88,6	89,4	93,9	100,0	104,0	110,9	118,7	130,1	155,0	172,7	187,2	201,6	222,1	248,0	276,2	305,7	328,1	348,3
EXP.	79,8	80,9	80,9	81,9	83,8	87,5	88,3	90,1	89,3	88,5	92,6	100,0	104,0	105,1	113,0	139,2	145,1	156,5	170,5	188,9	199,1	223,6	254,0	290,0	314,7	343,1
IMP.	70,5	81,1	81,7	83,6	84,1	85,0	86,3	88,9	87,7	86,7	93,1	100,0	105,5	111,7	108,7	154,0	154,6	167,0	185,0	187,8	207,2	242,3	281,6	307,2	326,9	357,5

source: Comptabilité Nationale.

Autrement dit, il existe un effet prix des imports qui se répercute sur l'évolution des prix à la consommation. La France serait confrontée à un renchérissement progressif des importations.

Si on regarde maintenant l'évolution de l'indice des prix de ces grandeurs pris séparément, on constate que l'évolution des prix à l'export et à l'import est très rapide lorsqu'il se produit un choc pétrolier ou une plus grande ouverture de l'économie vers l'extérieur. Cela n'est pas sans rapport avec le phénomène de l'inflation mondiale. En particulier à ces effets destabilisateurs vont s'ajouter les effets pervers du deuxième choc pétrolier.

L'évolution de la structure de l'économie française depuis 1950

L'étude des grandeurs macroéconomiques faite dans le paragraphe antérieur, même si elle a une valeur en soi, ne permet pas encore de connaître l'évolution de la structure de l'économie sur une longue période. Or ce dernier point est d'une grande importance lorsqu'il s'agit d'étudier le comportement suivi par un secteur particulier de l'économie sur une très longue période. Il apparaît donc nécessaire d'étudier les divers secteurs de l'économie avant d'entamer l'étude du secteur des transports proprement dit.

Pour réaliser cette étude on a suivi une méthode très personnelle qui cherche à éviter les nombreuses difficultés existantes sur cette voie de la recherche en particulier celle d'ordre statistiques (bases statistiques différentes, sources statistiques différentes, lacunes statistiques...)

L'étude de l'évolution de l'économie, qui est développée par la suite recouvre une période qui débute dans les années cinquante. Trois grandeurs principales sont analysées: la valeur ajoutée, l'effectif employé et la productivité du travail. L'analyse de ces grandeurs a été fait en fonction d'un partage de l'économie en six "branches": l'agriculture (AGRO), l'industrie et le BTP (IND BTP), les transports et les télécommunications (TRANS TELE), les services marchands (SM), le commerce (COMM) et les services non marchands (SNM).

Ce partage essaie de concilier le notion de branche au sens classique de la comptabilité nationale, la notion de secteur au sens des secteurs primaire, secondaire et tertiaire de l'économie et d'isoler autant que possible la branche "transports".

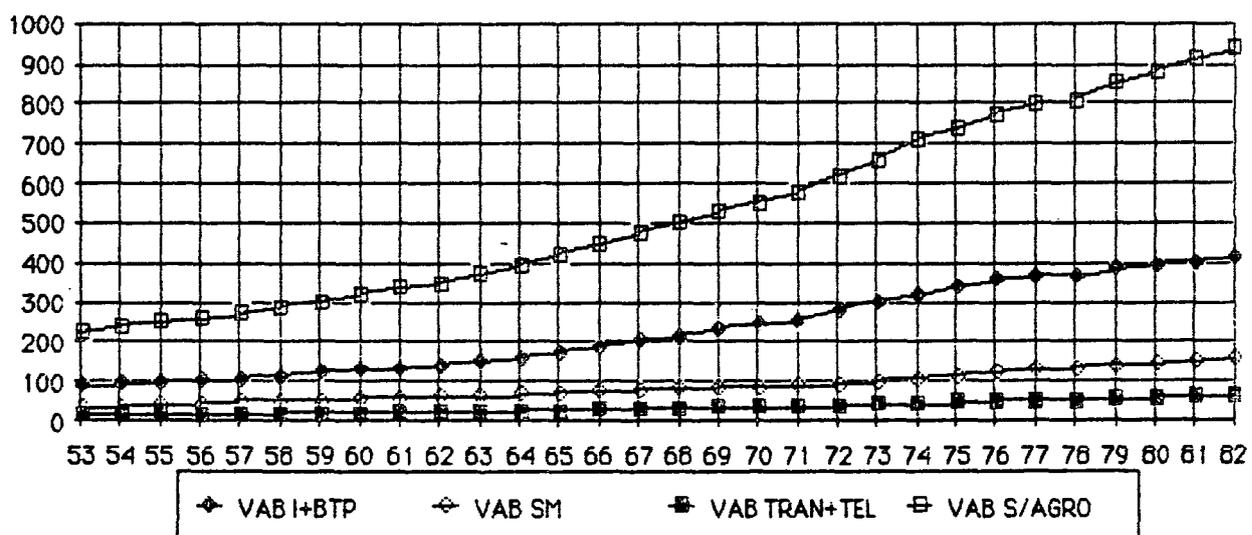
On étudie les transports liés aux télécommunications pour des raisons statistiques car ils sont présentés ensemble par la Comptabilité Nationale sur une période longue. Cette approche n'a qu'une valeur indicative car les formes de production et de consommation de transport et de télécommunication sont différentes. Le transport est une économie d'offre et administrée; la croissance de la productivité obéit à des facteurs différents dans chacune de ces deux branches.

L'évolution de la valeur ajoutée par branche.

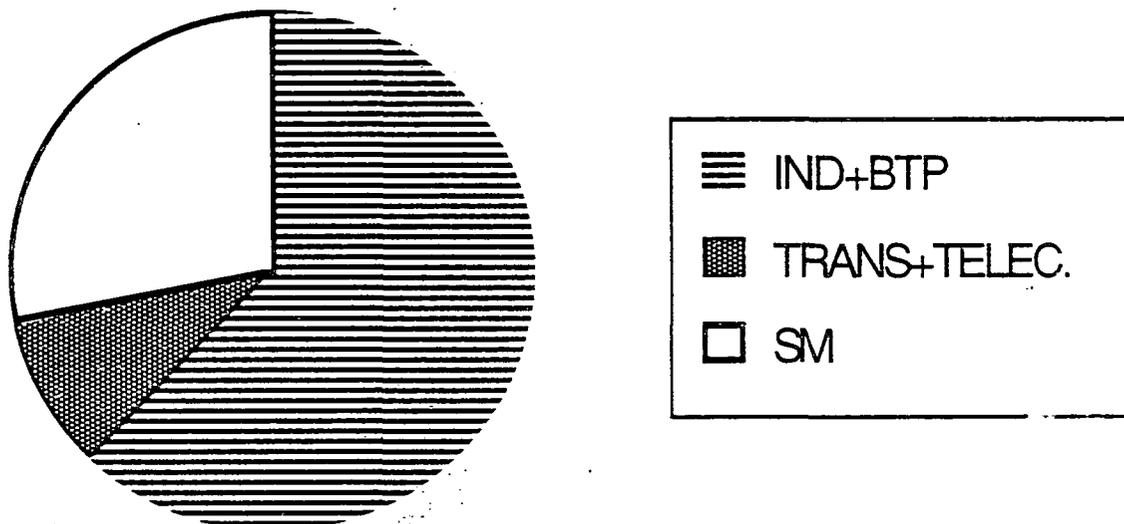
La valeur ajoutée IND BTP augmente à un rythme moyen de 4% annuel jusqu'à 1958, année dans laquelle sa croissance ralentit pour redémarrer à partir de 1960. Après 1964 elle se dégrade à nouveau. Après 1968 cette croissance démarre encore une fois et atteint entre 5 et 6% de 1971 à 1973, année du début de la crise pétrolière. La croissance "historique" de 4 à 5% est atteinte à nouveau en 1976 et 1977 mais à partir de cette date elle ne cesse de se dégrader.

G 8C

EVOLUTION DE LA VALUER AJOUTEE BRUTE

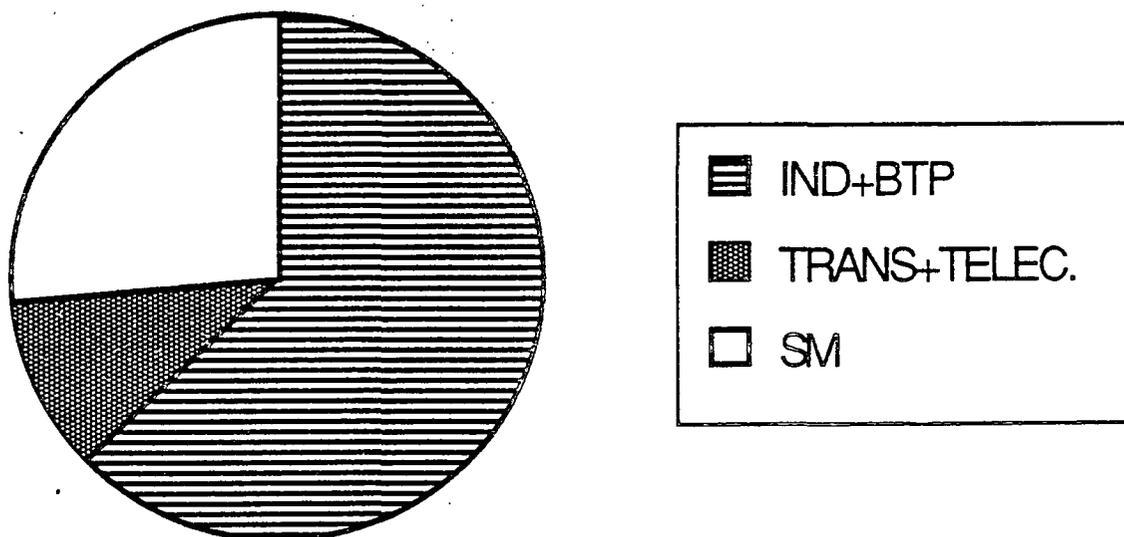


REPARTITION DE LA VA 1959



G 9B

REPARTITION DE LA VA 1982



La deuxième crise pétrolière amplifie ce phénomène ce qui explique la croissance négative (-2,5%) en 1979. Depuis lors, la croissance de la valeur ajoutée reste plafonnée (voir graphique 8).

La croissance de la valeur ajoutée TRANS TELECOM atteint entre 7,3 % et 8 % lors des périodes de croissance maximale. Les creux de cette croissance coïncident avec ceux de l'IND BTP mais les taux de croissance sont négatifs lors des deux crises pétrolières ce qui n'est pas le cas de l'IND BTP (voir graphique 8).

D'où une première caractéristique particulière au cycle de croissance de la valeur ajoutée du TRAN TELECOM: les oscillations sont beaucoup plus accentuées (plus du double en valeur absolue que celles de l'industrie). Une deuxième caractéristique est à souligner: les années qui correspondent aux points les plus bas dans le TRAN TELECOM sont décalées par rapport aux mêmes points correspondants à l'IND BTP.

Cela s'explique par le décalage qui existe entre les cycles de l'activité de ces deux branches. Ainsi la croissance de la valeur ajoutée TRAN TELECOM est négative les années 1975 et 1980 c'est à dire avec une année de retard par rapport aux points extrêmes de l'IND BTP. Ce décalage s'explique à son tour parce que l'activité de transport s'accélère au moment du déclenchement de la crise dans les autres secteurs entre autres, en raison du destockage rapide. Tout se passe comme si les entreprises s'empressaient à réduire au minimum leurs stocks

L'évolution de la valeur ajoutée SM est caractérisée par une croissance soutenue et un écart plus petit entre les années de forte croissance et les années de croissance plus modérée de la valeur ajoutée. Ainsi, la croissance SM en taux annuel est de 4,4% en 1964 contre 3,3% pour l'IND BTP. De l'année 1979 à 1982 la croissance des SM reste constamment au dessus de celle de l'IND BTP. (voir graphique 8).

Plus généralement, on observe que la croissance de la valeur ajoutée SM a des cycles plus longs et plus stables, ce qui s'explique par la forte poussée de la tertiarisation de l'économie et par la forte croissance, à l'intérieur de cette poussée, du secteur des services marchands.

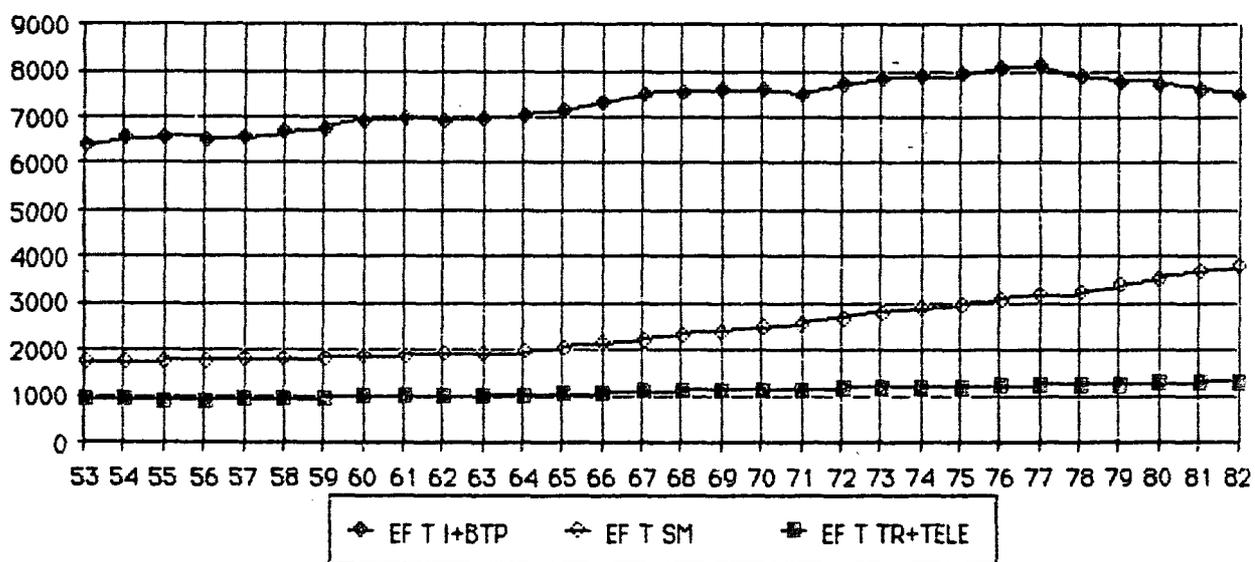
Les évolutions précédentes de la valeur ajoutée entraînent des changements dans la contribution des différents secteurs à la création de la valeur ajoutée totale de la nation.

Ainsi constate-t-on que la part de l'agriculture passe de plus de 14% en 1950 à 9,7% en 1959, puis à 7,9% en 1968 et finalement à 5,9% en 1982, Il faut noter que cette part de l'agriculture peut varier d'une année sur l'autre notamment en raison d'une récolte exceptionnelle ou d'une dérive des prix trop importante. Quoiqu'il en soit il y a une baisse historique de la part de l'agriculture dans la création de la valeur ajoutée nationale qui passe grosso modo de 14% à un peu plus de 5% en trois décénies.

La part de l'industrie et du BTP passe de 36,9% en 1959 à 40,7% en 1968 puis à 42,7% en 1975 et finalement à 39,7% en 1982. On observe donc une croissance sous forme de cloche qui plafonne vers 1975 pour ensuite commencer une descente lente. La première étape correspond à la croissance soutenue de l'après deuxième guerre mondiale. La deuxième étape correspond à la période de crise économique dont la première crise pétrolière est l'une de ses manifestations.

G 10

EVOLUTION DES EFFECTIFS



La part de l'ensemble transports et télécommunications passe de 4,9% en 1959 à 6,5% en 1982. Elle se caractérise par une croissance régulière. Finalement la part des services marchands passe de 15,6% en 1959 à 16,6% en 1982. Il y a donc une petite croissance.

Le graphique 9 donne un aperçu de ces évolutions pour trois branches : IND + BTP, TRAN + TELECOM et SM.

L'évolution des effectifs (salariés et non salariés) par branche.

La croissance de l'effectif salarié et de l'effectif total de la branche IND BTP suit généralement la même tendance. Il y a néanmoins des différences dans les rythmes de croissance de l'effectif salarié et non salarié. En effet, jusqu'à la fin des années 1970 le premier augmente moins vite que le deuxième. En revanche, dans les années postérieures les rythmes de croissance sont inversés.

Plus généralement on peut distinguer deux étapes dans la croissance de l'effectif de l'IND BTP (voir graphique 9). Une première étape s'étale de 1950 à 1970: l'effectif évolue de manière cyclique avec des hauts et des bas. Ainsi, on observe un ralentissement de la croissance depuis 1957 qui est suivi d'une accélération de la croissance à partir de 1959. Le même phénomène se reproduit l'année 1963, avec une nouvelle accélération de la croissance en 1968.

La deuxième étape se caractérise par l'amorce d'un ralentissement durable de la croissance de l'effectif et s'étale entre 1970 et 1982 (voir 1984). On constate un tassement de cette tendance par paliers. Cela est ainsi pour les années 1972 et 1973 et les années 1978 à 1980. La diminution de l'effectif salarié est la cause principale de ce phénomène. Finalement, L'évolution de cet effectif suit les variations du cycle de l'économie, cela s'explique parce que le cycle industriel reste encore le cycle le plus important du cycle de l'économie.

La croissance de l'effectif total des transports et des télécommunications subit des variations assez amorties sauf en début de période où on observe une croissance rapide probablement liée au passage de la période de reconstruction de l'économie à la période de croissance régulée.

Contrairement à l'IND BTP, les TRAN TELECOM ne présentent pas une tendance à la baisse systématique même en fin de période. Ceci les fait apparaître comme étant un secteur créateur d'emplois. Ainsi après 1974, et malgré les effets négatifs et durables de la crise pétrolière, cette branche continue de créer des emplois. Cela reste encore valable pour les années 1983 et 1984 : l'effectif continue d'augmenter lors d'une étape de forte poussée du chômage.

Ce phénomène s'explique peut être par la rigidité structurelle du système de transport et de télécommunications qui a besoin d'un minimum de main d'oeuvre même si les volumes et les poids à transporter sont au tassement ou à la baisse, par le poids du secteur public dans l'emploi total de la branche et les contraintes de régulation auxquelles fait appel l'administration, enfin par les nouvelles prestations qui apparaissent dans l'activité des entreprises.

Le graphique 10 donne un aperçu de l'effectif de l'IND + BTP, de TRAN + TELECOM, et des SML les années 1953 et 1982.

TABLEAU 12

EVOLUTION DE LA PRODUCTIVITE PAR TETE DANS LES BRANCHES (en Francs 1970)

	1954	1959	1962	1968	1972	1975	1978	1980	1982
① Industrie + B.T.P. Salariés	18 561	22 388	27 118	37 354	46 352	50 232	57 494	60 638	62 724
② Industrie + B.T.P. Effectif total	16 362	20 068	24 513	34 130	42 478	46 570	53 130	55 867	57 549
③ Transports + Télécommunications Salariés	17 602	22 040	27 367	33 468	41 638	43 217	48 762	52 271	52 274
④ Transports + Télécommunications Effectif total	16 594	20 867	25 915	31 617	39 515	41 759	46 616	50 120	50 037
⑤ Services marchands Salariés	52 784	54 276	54 472	48 857	51 291	53 076	51 621	52 138	52 887
⑥ Services marchands effectif total	28 555	32 316	34 758	34 770	38 459	40 778	40 885	41 630	42 712
⑦ Valeur ajoutée sans griculture PACT s/ agro	18 979	22 617	26 774	33 568	39 695	42 258	46 326	48 106	48 933

source: Construit par l'auteur

L'évolution de la productivité du travail

Concernant la mesure de la productivité du travail deux grandeurs sont en question : l'effectif ou le travail accompli et la production. On peut mesurer l'effectif en nombre absolu ou en nombre d'heures travaillées. On peut mesurer la production par la part du PIB ou de la valeur ajoutée revenant à chaque branche.

Quelque soit l'indicateur de mesure du travail ou de la production il existe un certain nombre de difficultés dans sa connaissance exacte. En particulier la valeur ajoutée par une branche n'est pas encore très bien connue. Cependant, le but de ce travail n'étant pas de faire une discussion sur la plus ou moins bonne qualité de telle ou telle statistique, on va se servir des 3 types de séries statistiques dans l'évaluation de la productivité : l'effectif (total ou salarié) la durée moyenne du travail horaire et la valeur ajoutée.

Deux formes de la productivité du travail sont étudiées:

- 1) La productivité par tête
- 2) La productivité horaire.

La productivité par tête

La productivité par tête est prise comme étant le rapport de la valeur ajoutée à l'effectif total. Il s'agit d'une première approximation de la productivité qui malgré son caractère global permet de se faire une idée de son évolution.

Le tableau 12 montre la croissance de la productivité par tête dans les branches et dans l'économie sans l'agriculture. On observe que cette croissance est soutenue mais elle ne doit pas faire oublier les variations locales. En effet la productivité par tête est différente selon les branches.

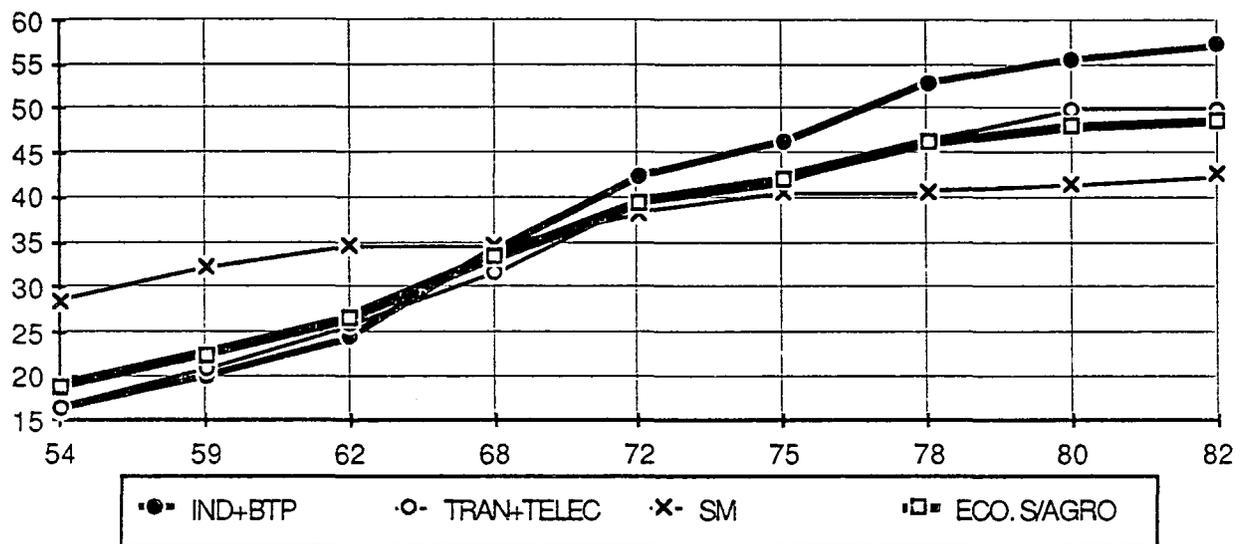
Le graphique 12 le montre pour les branches Industrie + BTP, Transports + Télécom, SM et l'économie totale sans agro.

A partir de 1962, la productivité dans l'IND BTP sera toujours supérieure à la productivité dans les TRAN TELECOM. Elle sera de 57 249 contre 50 037 en 1982. La productivité par tête évolue généralement par palier dans les TRAN TELECOM, contrairement à l'IND BTP elle change d'année en année. Quant à la productivité des SM, elle est nettement supérieure à celle des deux branches précédentes jusqu'au début des années 1970. Les SM sont donc plus "productifs" que l'industrie, le BTP, les transports et les télécommunications jusqu'à ces années. Mais après ces deux dernières branches sont plus "productives" que les SM (Cf. graphique 12).

Ces différences s'expliquent par l'évolution différente de la valeur ajoutée et de l'effectif employé qu'on a étudié auparavant. En effet, tant que l'effectif IND BTP se réduit à un rythme plus rapide que les variations décroissantes de la valeur ajoutée, la productivité maintient ou relève son niveau dans les branches. En revanche le rythme de croissance de la valeur ajoutée des SM est plus fort que la croissance de l'effectif et de ce fait la productivité. Dans l'évolution de la productivité sur une longue période on observe un phénomène qui mérite d'être signalé: c'est le ralentissement général du rythme de la croissance qui se traduit par un ralentissement de la croissance de la productivité. Ce phénomène est très remarquable lorsqu'on regarde l'ensemble de la période.

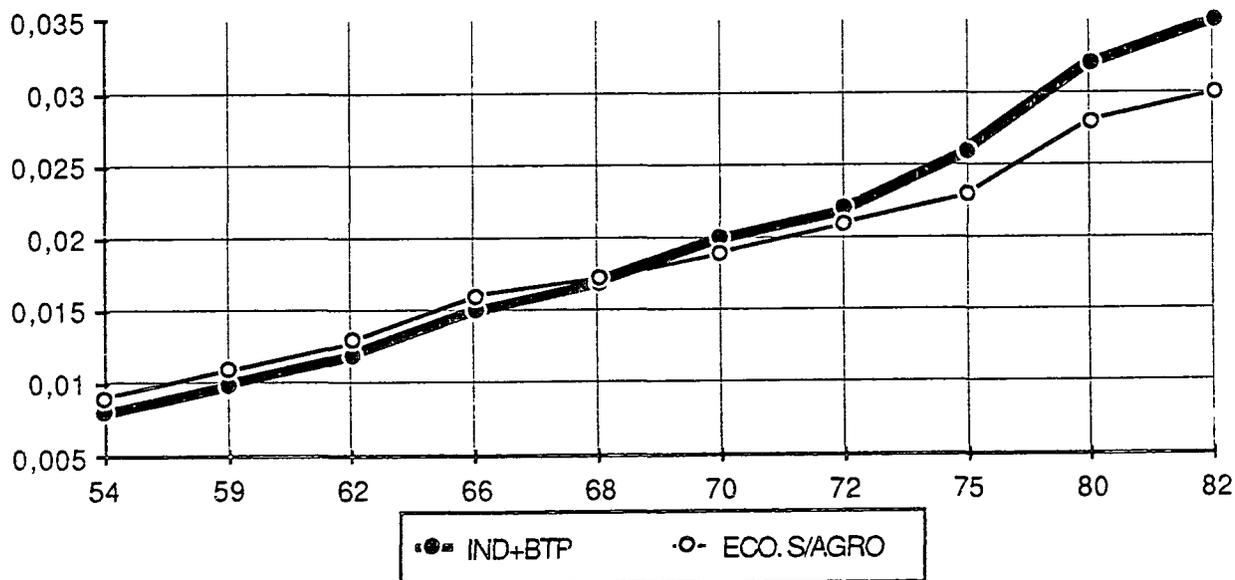
G 12

VALEUR AJOUTEE PAR TETE POUR TROIS BRANCHES (FRANCS 1970)

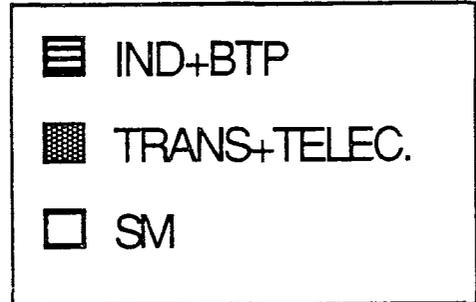
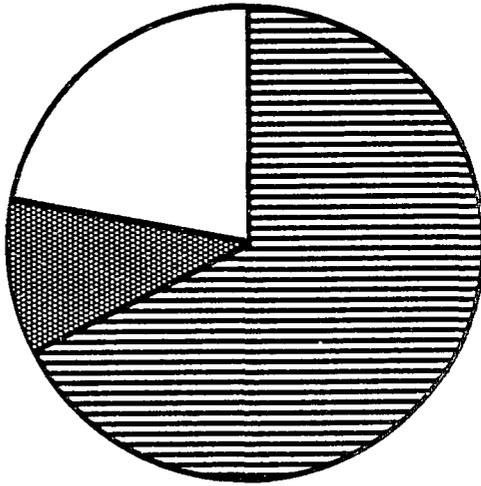


G 13

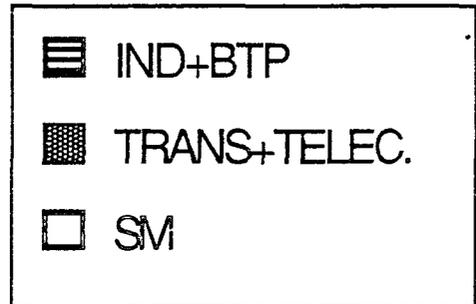
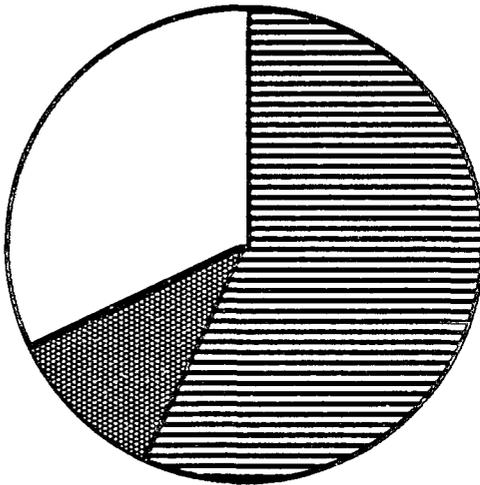
EVOLUTION DE LA PRODUCTIVITE HORAIRE



REPARTITION DES EFFECTIFS 1959



REPARTITION DES EFFECTIFS 1982



On a divisé la période en deux sous-périodes de 14 ans chacune centrée autour de l'année 1968. Tout laisse à penser que c'est une année charnière pour le modèle de croissance suivi par la France depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. En effet il est fort probable que ce modèle se soit essoufflé vers le milieu des années 1960 comme le montre, par exemple, l'évolution de la part du revenu disponible net et des salaires nets correspondants des sociétés, quasi-sociétés et entreprises individuelles qui représentent plus des deux tiers de l'économie. En effet cette part du revenu disponible augmente régulièrement depuis 1949 et commence à plafonner à partir des années 1963-1964. Après ce plafonnement, cette part commence à baisser lentement jusqu'en 1982.

Ainsi, la croissance de la productivité par tête de l'IND BTP passe de 108,9% dans la première sous-période à 68,6% dans la deuxième sous-période. La productivité par tête des TRAN TELECOM passe elle de 90,5% dans la première sous-période à 58,2% dans la seconde sous-période. Pour les SM on a les chiffres de 21,7% et 22,8% respectivement. Enfin pour l'économie globale sans l'agriculture on a 76,8% et 45,7% respectivement.

Ces pourcentages montrent les changements intervenus dans l'évolution de la productivité entre 1950 et 1982. Il y a un recul net du rythme de croissance de la productivité. Ce recul est légèrement plus accentué dans l'IND BTP que dans les autres secteurs. En particulier on peut parler d'une productivité constante dans les SM.

Malgré la perte d'importance de la part de l'IND BTP dans l'effectif total et dans la valeur ajoutée produite, un ralentissement de la productivité dans cette branche est encore déterminant dans le comportement global de l'économie. A cela il faut rajouter le manque des gains de productivité importants dans les nouveaux secteurs comme les SM.

La productivité horaire

La productivité par tête cache cependant un certain nombre de disparités ou de facteurs qui jouent dans le sens d'un moins fort ralentissement de la productivité du travail. Pour cette raison on a cherché à mesurer la productivité horaire. Le tableau 14 montre l'évolution de cette productivité dans l'IND BTP, l'économie sans l'agriculture et services non marchands et l'économie hors agriculture. Ces calculs sont pour l'ensemble de l'effectif et pour les seuls salariés.

L'observation de ce tableau permet de constater un phénomène de croissance puis de baisse des rythmes de la productivité de 1954 à 1968 et de 1968 à 1982. Cependant le phénomène du ralentissement de la productivité horaire est moins fort que celui de la productivité par tête. Une explication de ce phénomène se trouve certainement dans les mesures (accords sur les conditions de travail, mesures administratives du gouvernement, mesures législatives) de réduction de la durée du travail qui se font jour à partir de 1968. Cette évolution est très remarquable l'année 1982 par rapport à l'année précédente; or cette année correspond grosso modo au passage à la semaine de 39 heures.

Les résultats précédents sur la productivité sont confirmés par les calculs de productivité par branche effectués par l'INSEE. En effet, les chiffres de l'INSEE montrent une croissance de la productivité dans les années 60 suivie d'une baisse de la productivité dans les années 70. En particulier l'évaluation des productivités pour l'industrie, les transports et télécommunications et les branches marchandes en évolution correspondent au cycle de la productivité que nous avons dégagé.

Le graphique 13 permet d'observer l'évolution de la productivité horaire dans l'industrie et le BTP et dans l'économie sans l'agriculture.

La productivité apparente du capital fixe brut

Pour compléter la brève étude de la productivité du travail, on s'est intéressé à la productivité apparente du capital. Le tableau 12 donne l'évolution en indice base 100 en 1959 de cette productivité pour les années 1960 à 1979, pour les branches agriculture, transports et télécommunications, industrie (U 04 à U 06) et branches marchandes.

La dégradation de la productivité apparente du capital fixe brut est constante dans l'agriculture. Son indice est de 71,2 en 1979. L'évolution de la productivité apparente du capital fixe dans l'industrie est croissante jusqu'au début des années 70. Depuis lors, elle est décroissante. Au total la productivité du capital fixe des branches marchandes va augmenter jusqu'à 70,6% en 1970 puis elle va baisser jusqu'à 95,4 en 1979.

En résumé, les évolutions de la productivité du travail et du capital montrent que c'est la productivité du capital qui fait pencher la productivité globale des facteurs vers le bas.

TABLEAU 13

EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTEE HORAIRE EFFECTIVE

	1954	1959	1962	1966	1968	1970	1972	1975	1980	1981	1982
Industrie + B.T.P. 1) Salariés	0,0092	0,0112	0,0134	0,0170	0,0192	0,0220	0,0247	0,0282	0,0354	0,0365	0,0385
Industrie + B.T.P. 2) Effectif total	0,0081	0,0100	0,0121	0,0155	0,0175	0,0203	0,0229	0,0261	0,0326	0,0335	0,0353
Economie sans agro ni services Non marchand. 3) Salariés	0,0133	0,0152	0,0174	0,0206	0,0224	0,0247	0,0275	0,0311	0,0371	0,0380	0,0401
Economie sans agro ni S.N.M. 4) Effectif total	0,0103	0,0122	0,0142	0,0172	0,0188	0,0210	0,0237	0,0269	0,0322	0,0330	0,0348
Economie sans agro 5) Salariés total	0,0113	0,0135	0,0154	0,0182	0,0198	0,0215	0,0238	0,0265	0,0312	0,0318	0,0339
Economie sans agro 6) Effectif total	0,0094	0,0113	0,0132	0,0161	0,0172	0,0190	0,0212	0,0237	0,0280	0,0286	0,0300

Source: Construit par l'auteur.

TABLEAU 14 PARTS DES BRANCHES DANS L'FFECTIF TOTAL ET DE LA VALEUR AJOUTEE NON AGRICOLE
(en pourcentage)

	1954	1959	1962	1966	1968	1969	1972	1975	1978	1980	1982	
Industrie + BTP	Effectif total	44,2	44,5	45,0	45,6	43,6	43,4	42,6	41,1	38,7	37,5	36,1
	Valeur ajoutée	39,6	39,6	41,1	43,7	44,2	45,2	45,99	45,3	44,3	43,6	42,2
Transport Télécommunication	Effectif total	6,0	7,2	6,7	6,8	6,8	6,7	6,5	5,9	6,6	6,7	6,9
	Valeur ajoutée	5,8	6,0	6,4	6,7	6,4	6,4	6,5	6,4	6,7	7,0	7,1
Services marchands	Effectif total	12,5	14,1	15,2	14,57	14,9	15,2	16,0	16,9	18,4	19,7	20,3
	Valeur ajoutée	17,1	17,8	16,9	15,8	15,4	15,1	15,5	16,3	16,6	17,0	17,7

Source: Construit par l'auteur.

CHAPITRE II

L'EVOLUTION DE LA PRODUCTION DU SERVICE TRANSPORT

Introduction

La caractérisation de l'économie française sur la période 1960-1984 (et même 1950-1984) faite au premier chapitre sert de cadre à l'étude de l'évolution de la production du service transport au cours de ces années.

La croissance de la population urbaine la mobilité et les migrations régionales de population, les déplacements de la population active par branche et par secteur, la croissance du salariat, la répartition différenciée de la population active selon les catégories socio-professionnelles (croissance des catégories moyennes), la croissance du taux d'activité des femmes, la croissance de la part du revenu des ménages dans le revenu national, la réduction de la durée du travail, l'évolution du taux d'équipement des ménages en biens durables, sont autant de facteurs qui entraînent des conséquences sur les déplacements des personnes (transports de personnes) et la circulation des marchandises (transports de marchandises).

Les déplacements des personnes

Les déplacements des personnes sont conditionnés, entre autres, par les facteurs ci-dessus mentionnés. En même temps les besoins de déplacements des personnes sont à la base du développement des transports de personnes que ce soit au niveau local, urbain, régional ou international.

La croissance de la population urbaine du pays accélère la croissance des villes et le réaménagement des territoires, tout premièrement des territoires urbanisés. Le développement industriel et les changements qui se produisent dans le parc industriel du pays entraînent des modifications dans le comportement des personnes et en premier lieu des salariés. La dimension déplacement domicile-travail devient alors fondamentale pour un très grand nombre de personnes (croissant dans le cas des salariés). Cette dimension évolue avec la localisation et la délocalisation des activités industrielles et tertiaires.

L'élévation du niveau de vie liée à l'accroissement du revenu réel des personnes accompagnée de la réduction de la durée du travail et de l'accroissement du temps de loisir, entraîne la croissance des besoins de déplacements interrégionaux et internationaux des personnes. Dans ce dernier cas, il faut aussi compter avec le développement des courants d'échange et l'intégration des économies.

Ce ne sont que quelques exemples parmi d'autres destinés à montrer les liens existants entre l'évolution démographique et socio-économique et la croissance des systèmes de transports de personnes. En effet tous ces cas conditionnent la croissance de la mobilité de personnes qui est assurée pour l'essentiel par les systèmes de transports (la marche à pied est négligeable à partir d'une certaine distance).

La circulation de marchandises

Le développement économique, la transformation de l'industrie, l'apparition et le développement de nouveaux pôles de croissance régionaux, l'ouverture croissante de l'économie vers l'extérieur se comptent parmi les facteurs qui conditionnent l'évolution du système de transport de marchandises.

En fait, les systèmes de transports se développent pour répondre à ces changements et du même coup contribuent à stimuler la dynamique de l'économie. Les effets ne vont pas seulement dans un sens, ils sont réciproques.

Comme dans le cas du transport de personnes, il se produit un ajustement entre les besoins (demande) et l'offre de transports.

Soulignons à titre d'exemple l'évolution de la géographie des échanges de la France au cours de ces trente dernières années. Lorsqu'il est question du marché colonial une partie très importante du commerce extérieur du pays se réalise avec les colonies. Mais lorsque la France fait partie de la C.E.E. son commerce extérieur change de géographie. Dans les deux cas les conséquences au niveau de transports sont très différentes.

En effet, dans le premier cas les transports maritimes jouent un rôle très important. Dans le deuxième cas outre les transports maritimes il faut compter avec le transport ferroviaire et surtout le transport routier. Dans le cas d'un commerce avec un marché colonial le problème de la compétitivité ne se pose pas de la même façon que dans le cas du marché commun où la concurrence joue beaucoup plus fortement entre partenaires qui ont atteint un niveau de développement économique comparable.

En effet, dans le premier cas les transporteurs sont en concurrence dans des conditions semblables à celles du marché intérieur, certes élargi à une aire géographique qui peut incorporer des territoires se trouvant très loin de la métropole. Dans le deuxième cas la notion de marché intérieur disparaît au profit de celle du marché international sur lequel se trouvent les transporteurs des autres pays dans les mêmes conditions ou dans des conditions meilleures que celles des transporteurs nationaux. Dans ce cas la question du partage du marché en fonction du pavillon devient capitale pour préserver ce qui peut être encore considéré comme "national" représenté par une territorialité assurée elle-même par un Etat qui impose ses règles sur cet espace national.

Ainsi le passage du marché colonial au marché Commun entraîne des changements dans la répartition géographique des tonnages des échanges extérieurs de la France. La part de la C.E.E. dans les tonnages totaux à l'importation passe de 28 % en 1968 à 40 % en 1984. Parallèlement la nouvelle spécialisation du pays entraîne une nouvelle répartition des tonnages par groupes de produits. Ainsi la part des produits agricoles et denrées alimentaires passe de 20 % du tonnage total à l'exportation en 1968 à 36 % en 1984.

La branche T31 de la Comptabilité Nationale

Dans la suite de ce Chapitre, contrairement au premier chapitre, les transports sont pris séparément : l'analyse se concentre alors sur les principales grandeurs concernant la branche transports que distingue la comptabilité nationale, en l'occurrence la branche T31 dans la nomenclature T à 40 branches.

En particulier dans ce Chapitre il sera question de l'étude des points suivants:

- 1) les agrégats de la branche T31(production effective, importations et exportations du service transport, consommation de ménages en transport (1)) en niveau, en indice de volume et en indice de prix ;
- 2) l'évolution de la production distribuée par produits en niveau, en indice de volume et en indice de prix
- 3) l'évolution de la valeur ajoutée et des facteurs de production: l'emploi (salarié et non salarié), la durée du travail, l'investissement en volume et en indice de volume et de prix et la consommation intermédiaire de la branche T31
- 4) la consommation des ménages de la fonction transport (2)

Le poids de la branche transport dans l'économie française en 1984

Les activités de transport occupent une place importante dans l'activité économique nationale. Il est possible de se former une idée de cela à partir de l'étude d'un certain nombre d'agrégats. Parmi eux se trouvent la valeur ajoutée, l'investissement, l'effectif employé, la part dans les échanges de services revenant aux transports et les données physiques.

Ces agrégats correspondent principalement à une présentation comptable de la branche transport et mesurent les valeurs produites, investies, échangées ou consommées. Les chiffres commentés par la suite correspondent aux chiffres publiés par la Comptabilité Nationale pour l'année 1984.

Cette année la valeur ajoutée de la branche transport s'élève à 166 milliards de francs chiffre qui équivaut à 4,5 % du PIB marchand (3 694 milliards de francs). La formation brute de capital fixe (F.B.C.F.) s'élève à 42 milliards de francs soit 9,4 % de la F.B.C.F. total de la nation. Les effectifs (salariés et non salariés) s'élèvent à 881 milliers de personnes soit 4,1 % de la population active totale (21 431 800).

Enfin, la part des transports dans les échanges effectifs de service est aussi importante. Bien que les statistiques disponibles sur ces échanges soient l'objet de controverses il est possible de dire que les échanges effectifs de transports ferroviaires et aériens se soldent positivement. En revanche les échanges de transports fluviaux et maritimes se soldent négativement. Pour les transports routiers internationaux les chiffres sont à prendre avec beaucoup de prudence raison pour laquelle on ne les citera pas.

Le poids de la fonction transports dans la consommation finale des ménages

La consommation de la fonction transport de ménages est une partie très importante de la consommation finale des ménages. En 1984 la consommation de la fonction transport s'élève à 341 milliards de francs soit 12,4 % de la consommation totale des ménages (2 757 milliards de francs).

(1) Consommation en transports collectifs

(2) Consommation en transports collectifs et individuels (voiture particulière)

Cette consommation de la fonction transport se décompose de la façon suivante:

- 289 milliards de consommation en transports individuels soit 85% de la consommation de la fonction transport
- 52 milliards de consommation en transports collectifs (y compris subventions pour réductions tarifaires) soit 15% de la fonction transport.

La consommation en transports individuels se décompose de la façon suivante: 80 milliards en achats de véhicules soit 27,7% de la consommation en transports individuels et 209 milliards en dépenses d'utilisation des véhicules soit 72,3% de la consommation en transports individuels.

La production de la branche transport en données physiques

La production en valeur de la branche transport qui vient d'être signalée s'accompagne d'une production physique. Dans le langage de spécialistes on parle des "trafics" pour se représenter cette réalité. Il existe diverses formes de mesures des ces trafics mais ici il sera principalement question de la forme la plus usuelle: pour la mesure des trafics de marchandises on utilise les tonnes-kilometres (tk) et pour les transports de voyageurs on utilise les voyageurs-kilometres (vk).

En 1984 les trafics de marchandises étaient de 88,4 milliards de tk dont 53,0 milliards ont été transportées pour compte d'autrui et 35,4 milliards pour compte propre. Le fer a transporté 55,9 milliards de tk et la voie fluviale 8,9 milliards de tk. La route est donc le principal transporteur de marchandises en France. La route réalise 57 % du trafic en TK, le fer 36,6 % et la voie fluviale 5,8%. Dans le cadre de la route elle-même, 60% du trafic est réalisé pour compte d'autrui et 40% pour compte propre.

Le transport maritime est aussi important mais sa mesure se fait normalement en tonnes. En 1984, le trafic maritime a été de 272,8 millions de tonnes dont 202,3 millions en entrées et 70,5 millions en sorties. Dans les entrées il faut considérer le poids décisif des produits pétroliers.

Le trafic aérien bien que moins important en poids est un trafic qui se développe très vite en particulier sur l'Europe. Le transporteur français Air France est l'un des principaux transporteurs aériens de marchandises dans le monde.

En 1984 la S.N.C.F. a transporté 60,2 milliards de V.K, la R.A.T.P. 10,8 milliards et le transport en commun hors R.A.T.P. plus de 2 700 millions de voyageurs. Les principales compagnies aériennes françaises (Air Inter, Air France, U.T.A.) ont transporté 38,4 milliards de V.K.

Les principaux agrégats de la branche transport

Dans cette partie l'évolution de la production effective, de la production distribuée, de la valeur ajoutée, des consommations intermédiaires, de l'investissement et de la consommation finale des ménages en transport sera analysée au niveau de la branche transport distinguée par la Comptabilité Nationale. Ces agrégats se correspondent avec ceux étudiés dans le Chapitre I mais ils méritent quelques précisions de langage dans le cas de la branche Transport.

TABLEAU I

AGREGATS DE LA PRODUCTION BRANCIE I 31

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Product.effective	27258	29373	31242	32995	34631	36525	38170	40237	40881	44650	49483	53286	55910	61380	66034	68979	65983	73346	72372	73346	79296	79059	77140	76940	76670	77011
I 31- F.70																										
Import	2542	2693	2814	2931	3505	3784	3978	4186	4740	5088	5532	6338	6940	7472	8325	9346	10419	9188	9678	9932	10116	10595	12390	13158	12602	13219
I 31- F.70																										
Export	6942	7646	8317	8238	8616	8771	9197	9829	9962	10452	11237	12674	13907	15541	16346	17411	16430	18173	19610	20300	21740	21888	22533	22231	21853	22699
I 31- F.70																										
C.I. en prod.	16934	18449	19645	21369	23097	24960	26209	27792	28862	32726	36706	39550	41509	45429	49714	51771	48292	51886	51935	53661	53365	56270	55326	55987	55441	56376
I 31- F.70																										
Cons. des ménages	7460	7564	7750	8069	8233	8478	8709	8827	8844	8583	9273	9660	9941	10594	11199	11715	12350	12781	13281	13943	14307	14572	14770	15109	15230	15397
I 31 F.70																										

INDICE DES PRIX

Product.effective	72,4	72,7	74,7	76,3	80,6	82,8	83,7	85,6	89,5	90,6	95,3	100	105,1	107,2	115,9	133,5	149,3	165,5	177,1	195,2	218,4	252,1	288,6	324,5	354,7	377,0
I 31- F.70																										
Import	43,2	52,3	54,7	64,5	65,7	73,2	79,6	87,9	87,9	91,9	99,8	100	104,1	103,2	130,7	160,6	104,1	195,9	212,9	235,6	256,2	315,1	401,2	477,2	505,6	543,0
I 31- F.70																										
Export	72,3	70,9	69,3	71,4	74,2	82,7	83,5	86,2	88,2	88,2	95,0	100	108,2	99,8	115,8	138,9	148,9	158,4	169,4	184,0	196,9	230,1	295,0	341,5	363,3	386,9
I 31- F.70																										
C.I. en prod.	75,7	73,7	76,0	78,7	82,0	83,4	85,0	88,4	90,3	91,4	96,2	100	104,2	108,2	118,0	137,1	152,9	170,8	187,2	201,6	227,1	261,7	303,4	343,9	373,8	399,6
I 31- F.70																										
Cons. des ménages	55,3	57,3	60,2	62,8	65,9	68,1	69,5	72,4	78,4	86,1	92,3	100	106,1	111,7	118,1	131,9	146,2	163,0	176,4	194,9	220,5	254	286,7	325,7	360	386,7
I 31 F.70																										

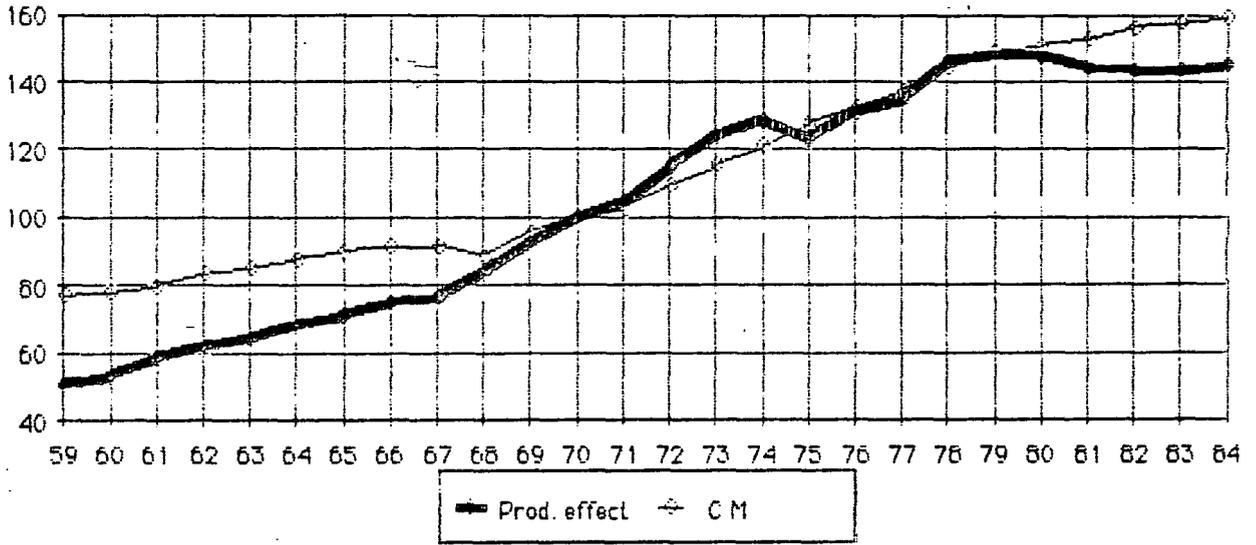
INDICE VOLUME

Product.effective	51,1	55,1	58,6	61,9	64,5	68,5	71,6	75,5	76,7	83,8	92,9	100	104,9	115,2	123,9	128,8	123,2	131,3	135,1	140,6	148,1	147,6	144,1	143,4	143,2	145,3
I 31- F.70																										
Import	40,1	42,5	44,0	46,2	55,3	59,7	62,8	66,0	74,0	79,0	87,3	100	109,4	117,9	131,3	147,5	130,7	145,0	152,7	155,6	159,5	167,2	195,6	207,6	198,8	208,6
I 31- F.70																										
Export	54,8	60,3	65,6	64,9	67,9	69,2	72,6	77,6	78,6	82,5	88,7	100	109,7	122,6	129	137,3	129,6	143,0	154,4	161,4	171,0	172,6	177,8	175,2	172,3	178,7
I 31- F.70																										
C.I. en prod.	42,8	46,6	49,6	54,0	58,4	63,1	66,3	70,3	73,0	82,7	93,0	100	104,9	114,9	125,7	130,8	121,1	129,7	131,3	135,7	142,5	142,3	139,9	141,2	140,2	142,3
I 31- F.70																										
Cons. des ménages	77,2	78,3	80,2	83,5	85,2	87,8	90,1	91,4	92,1	88,8	96,0	100	102,9	109,7	115,9	121,3	127,9	132,3	137,5	144,3	148,9	150,8	152,9	156,4	157,6	159,4
I 31 F.70																										

Source: Comptabilité Nationale.

G1

PRODUCTION EFFECTIVE ET CFM
VOLUME BASE 100 1970



G 2

IMPORTATIONS-EXPORTATIONS T31
VOLUME 100-1970

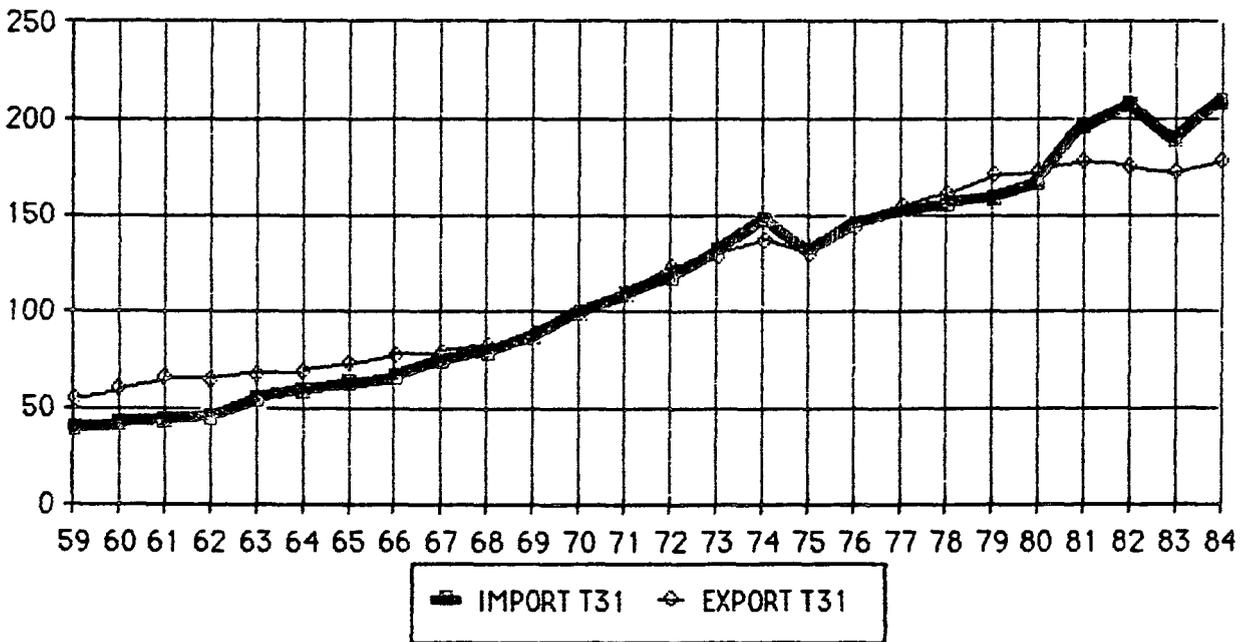


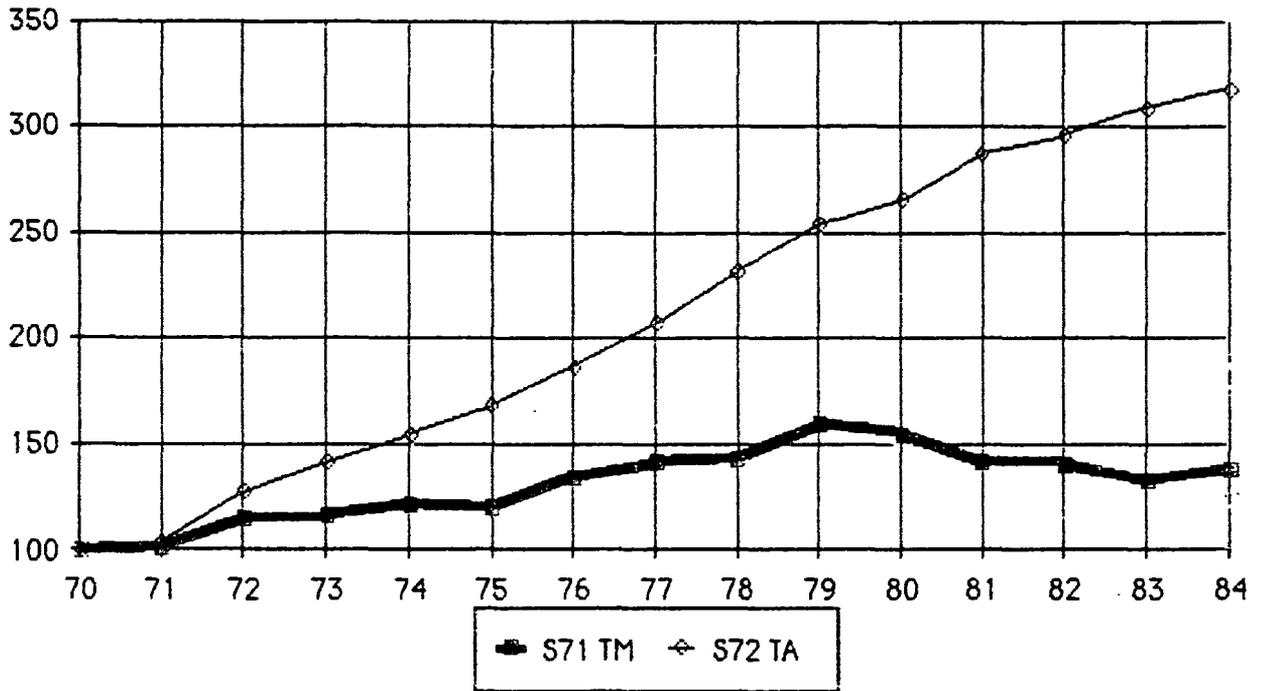
TABLEAU 2

EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
PRODUCTION DISTRIBUEE EN FRANCS COURANTS															
S68 Transports ferroviaires.....	10084	11292	11978	13451	15334	16567	18054	19775	22606	25648	29103	31800	35749	38983	41685
S69 Transports routiers de marchandises.....	10101	11345	12539	15386	18190	18042	21168	23549	27217	33044	38231	42065	47234	51042	54353
S69 2. Autres transports terrestres.....	6903	7042	9353	11240	13319	15066	17002	19790	22917	26793	30675	34097	37749	41219	44007
S70 Navigation intérieure.....	485	495	524	528	643	581	623	654	725	824	1003	1067	1145	1175	1161
S71 Transports maritimes.....	5379	5630	5497	6776	8512	8895	10235	10737	11838	13852	16150	17484	18741	19001	21168
S72 Transports aériens.....	3741	4078	4828	5288	6827	7965	9720	11558	13447	16049	19491	23951	28042	32105	35939
S73.4. Services annexes et auxiliaires.....	16062	18695	21643	24532	29262	31406	38021	42109	48265	57115	64657	72184	80611	88423	95656
EVOLUTION EN VOLUME															
S68 Transports ferroviaires.....	100,0	97,2	100,5	106,6	111,8	103,5	108,2	106,9	108,0	110,5	110,1	107,0	105,6	105,1	107,5
S69 Transports routiers de marchandises.....	"	107,5	114,8	132,4	133,0	120,7	123,3	124,6	120,1	132,7	131,0	123,5	122,6	121,6	120,7
S69 2. Autres transports terrestres.....	"	106,2	119,4	132,0	133,9	131,9	139,4	143,1	150,1	153,8	152,3	147,5	146,3	146,4	146,6
S70 Navigation intérieure.....	"	97,1	99,8	97,1	96,7	83,7	85,6	84,1	86,6	88,9	91,5	83,5	76,9	71,5	67,2
S71 Transports maritimes.....	"	101,6	114,9	115,9	121,6	120,2	134,6	142,0	143,6	159,4	155,0	141,5	140,7	132,6	138,1
S72 Transports aériens.....	"	103,8	127,3	141,5	154,6	168,5	186,7	207,2	232,1	254	265,4	287,3	296,2	308,9	317,9
S73.4. Services annexes et auxiliaires.....	"	110,5	122,5	127,5	133,0	125,9	135,9	139,8	145,7	154,8	153,4	149,9	148,2	148,2	150,4
EVOLUTION EN PRIX															
S68 Transports ferroviaires.....	100,0	106,7	109,5	116,0	126,1	147,1	160,1	170	192,3	213,2	243,0	273,1	311,1	340,7	356,4
S69 Transports routiers de marchandises.....	"	104,5	108,2	115,1	135,4	147,9	169,7	187,1	210,3	246,5	288,9	337,1	381,5	415,5	445,7
S69 2. Autres transports terrestres.....	"	107	113,5	123,1	144,1	165,5	185	200,3	220,7	252,4	291,9	334,9	373,7	407,9	435,0
S70 Navigation intérieure.....	"	105,1	108,3	112,1	137,1	143,1	150,1	160,3	172,6	191,2	225,9	263,5	307,0	338,6	356,1
S71 Transports maritimes.....	"	103	88,9	108,7	130,1	137,6	141,4	140,6	153,3	161,5	193,8	229,7	247,6	266,3	284,9
S72 Transports aériens.....	"	105	101,4	99,9	118,0	126,2	139,2	149,1	154,9	168,9	196,3	222,9	253,1	277,8	302,2
S73.4. Services annexes et auxiliaires.....	"	105,3	110,1	119,9	137	155,3	174,2	187,5	206,2	233,1	262,4	299,8	338,5	371,6	395,9

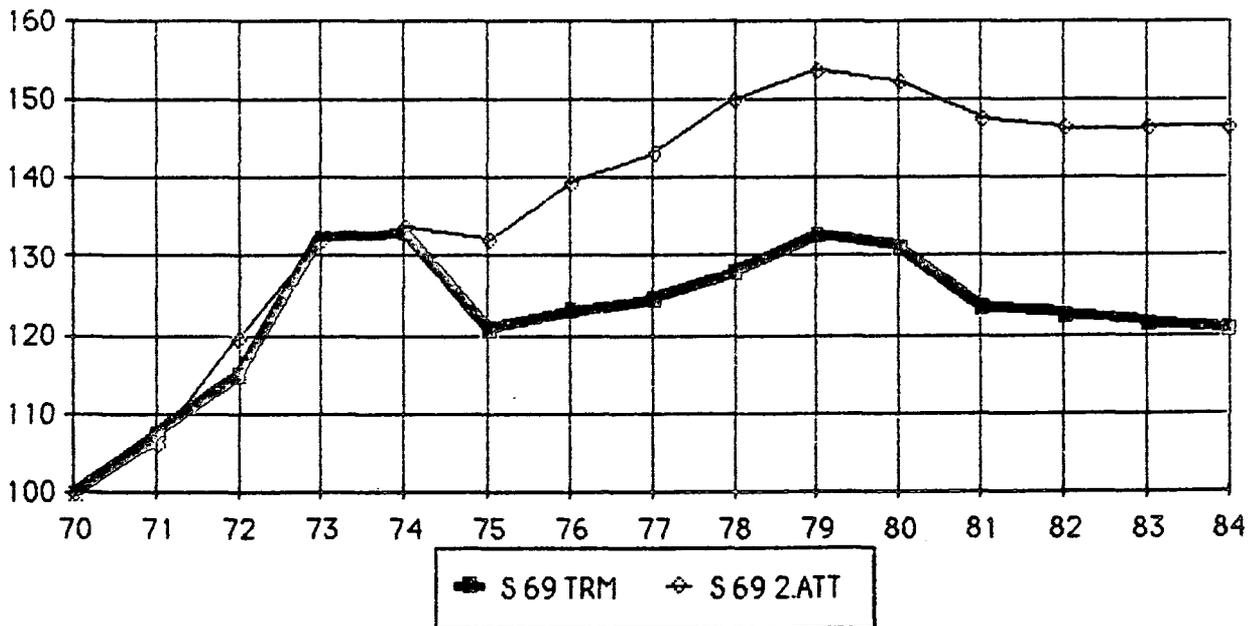
Source: Comptabilité Nationale.

PRODUCTION T. MARITIME-T.AERIEN
VOLUME BASE 100-1970



G 4

PRODUCTION TRM -AUTRES TRANSPORTS
TERRESTRES VOLUME 100-1970



En effet on rappelle que la production effective correspond à la production totale de la branche. La production distribuée correspond à la production effective de la branche plus les transferts. La valeur ajoutée de la branche correspond à la production effective de la branche moins les consommations intermédiaires utilisées comme intrants dans la production de la branche.

Le tableau 1 donne l'évolution en niveau en indice de volume et en indice des prix des principaux agrégats de la branche T31 à savoir la production effective, les importations et les exportations du produit transport, la consommation intermédiaire et la consommation des ménages du produit transport (consommation en transport collectif).

Un rapide regard sur la croissance de la production effective suggère qu'elle peut être séparée en deux grandes étapes:

- a) de 1959 au début des années 1970 et
- b) dès ces dernières années jusqu'à la fin de la période (1984).

Dans la première étape la croissance est soutenue passant en volume de l'indice 51,1 en 1959 à l'indice 123,9 en 1972. La deuxième étape est caractérisée par un ralentissement de la croissance et par deux baisses importantes de celle-ci. Ces baisses correspondent grosso modo aux effets pervers introduits par les deux crises énergétiques vécues par le pays depuis 1974.

Du point de vue de son évolution la production effective de la branche Transport est donc très proche de l'évolution du PIBM décrite dans le Chapitre I. Ainsi les deux agrégats traversent les mêmes étapes: les années 1960 et 1970 sont nettement différenciées par l'allure de la croissance.

Cependant les transports sont beaucoup plus sensibles aux crises énergétiques que le reste de l'économie ce qui a été largement démontré lors de crises des années 1970. Cela s'explique par le fait que les transports sont parmi les principaux consommateurs d'énergie dans l'économie et par le poids qui revient à l'énergie dans la consommation intermédiaire du transport.

Les effets de crises énergétiques sur la production du transport.

Ainsi l'évolution de la croissance de la production effective de la branche T31 durant les crises énergétiques des années 1970 est caractérisée par quelques éléments qui la différencient du reste de l'économie. En effet dans les deux cas les effets négatifs de la crise sur la croissance du produit transport se font sentir avec un décalage moyen d'une année par rapport au cycle suivi par le reste de l'économie. L'indice de croissance passe de 128,8 en 1974 à 123,2 en 1975 pour remonter par la suite à 131,3 (1976).

Lors de la crise des années 1979-1980 les effets sont beaucoup plus durables sur la croissance du produit transport. En effet l'indice de croissance de la production effective passe de 148,1 en 1979 à 147,6 (un léger moins) en 1980 et à 144,1 en 1981 tout en poursuivant sa baisse jusqu'à 1983. La crise énergétique qui accompagne la crise de l'économie au cours de ces années entraîne donc une décroissance prolongée du produit transport. Cela montre la sensibilité plus grande des transports aux effets des chocs énergétiques.

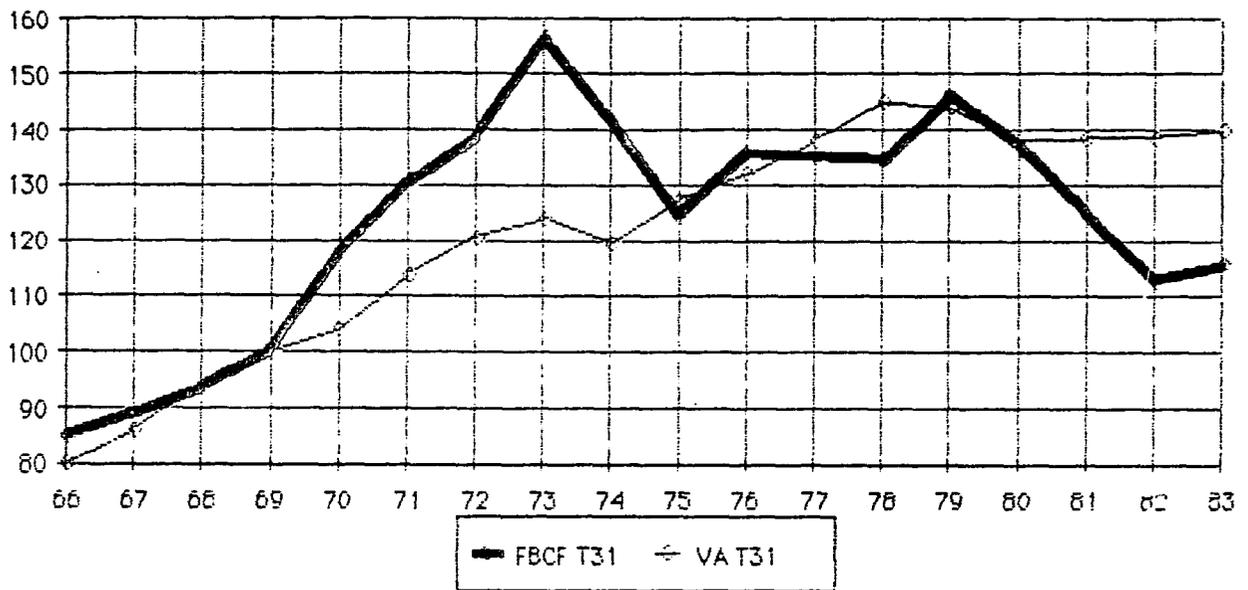
Le graphique 1 montre l'évolution de la production effective et de la consommation finale des ménages (CFM).

TABLEAU 3 EVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES FACTEURS DE PRODUCTION DE LA BRANCHE T3J

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
F.B.C.F. V (F 1970)	5166	5978	5473	5943	5775	6465	6630	7484	7637	7893	8297	8868	10130	11578	12412	13382	12547	11025	12042	11998	11919	12963	12179	11074	10031	10259
Indice volume investissement	58,2	67,4	61,7	65,8	65,1	72,9	74,8	84,4	86,1	89,0	93,6	100	117,6	130,5	13,9	156,5	141,5	124,3	135,8	135,2	134,4	146,2	137,3	124,9	113,1	115,7
Prix investissement	77,4	78,5	80,4	85,8	89,4	89,5	90,8	93,3	94,9	92,4	95,6	100	106,5	116,5	118,9	132,5	159,9	217,5	213,9	226,6	233	271,7	322,5	317,4	425,9	410,3
Emploi total Transport	743,3	750,1	757,5	762,3	786,8	800,1	818,9	821,4	825,8	824,0	826,7	824	825,5	832,7	843,8	861,8	855,0	847,0	861,3	865,5	868,1	870	866	880	884	882
Durée hebdomadaire de travail	49,02	49,1	49,19	49,16	48,06	48,1	48,07	48,07	48,06	47,5	46,85	46,2	45,47	44,49	43,59	42,84	42,02	43,32	42,01	41,84	41,66	41,55	41,31	40,1	39,83	39,79
PACT	19681	19715	19713	19708	19866	20006	20147	20293	20350	20308	20595	20855	20833	21037	21302	21461	21235	21399	21562	21649	21835	21849	21728	21753	21348	21434
V.A. T.3J									26095	28042	30613	32605	33921	37106	30319	40446	38927	41536	43067	45066	47285	47054	45084	45187	45412	46000
Indice volume V.A.									80,0	86,0	93,8	100	104,0	113,8	120,8	124,0	119,4	127,4	132,1	139,2	145,0	144,3	135,2	138,5	133,6	140,0
Prix V. A.									95,5	92,6	96,8	100	104,6	104,7	112,9	122,2	139,4	154,1	163,8	181,0	200,6	227,2	259,7	190,5	320	338
C.I. B.T. 3J (1970)									14796	16608	18869	20681	21989	24271	26645	28012	26497	28198	28556	29537	31254	31276	30562	29321		

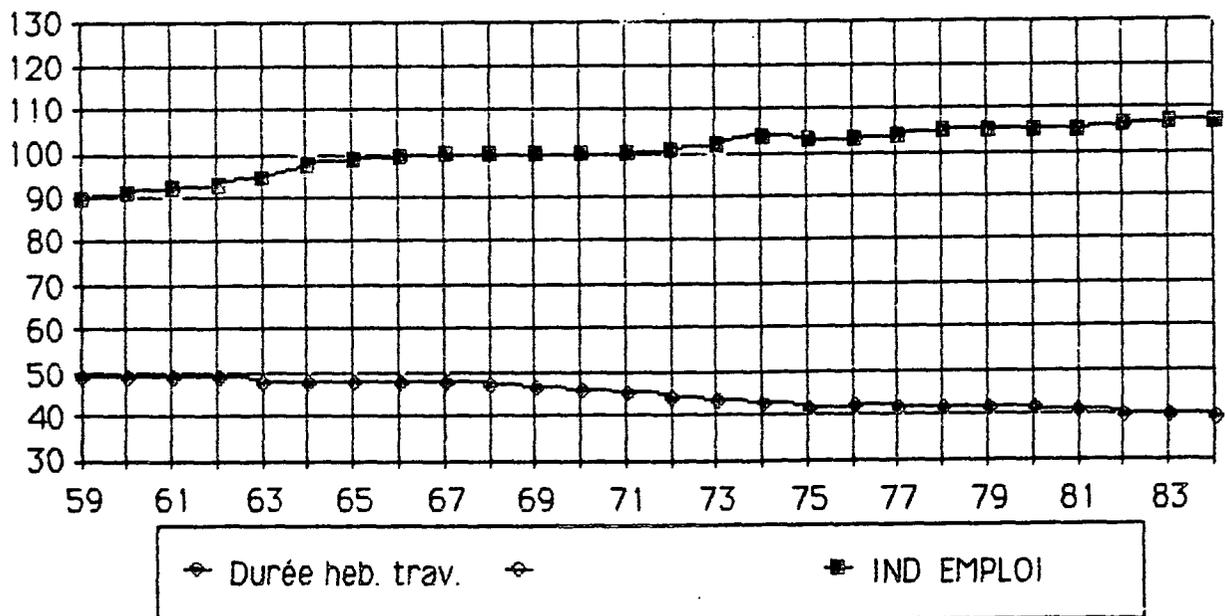
Source : Rapport de la C.C.T.N. et pour certaines séries antérieures à 1970, la rétroprojection effectuée à l'aide du modèle PROPNCE (INSEE)

VALEUR AJOUTEE ET FBCF
VOLUME BASE 100 1970



G 7

EVOLUTION DE L'EMPLOI ET
DE LA DUREE DU TRAVAIL



Mais la prolongation de la crise au delà des simples conséquences facheuses des crises énergétiques montre que celle-ci a des causes beaucoup plus profondes et notamment les causes structurelles. Les variations du niveau des prix et des quantités de telle ou telle énergie en concurrence sur le marché mondial ne peuvent alors qu'apparaître comme mineurs face aux défis de mutation profonde qui reclame l'appareil de production pris dans son ensemble.

Au total dans la dernière étape de l'évolution du produit transport on observe que l'indice de volume passe de 123,2 en 1972 à 145,3 en 1984. Ce ralentissement contraste avec la croissance observée dans l'étape précédente.

Les importations et exportations du produit transport

L'évolution des importations et des exportations du produit transport est en relation directe avec l'évolution des échanges extérieurs et contraste de ce fait avec l'évolution de la production effective de la branche T31. En effet dans l'évolution des importations et des exportations il faut tenir compte de l'ouverture grandissante de l'économie vers l'extérieur; ouverture dans laquelle les crises énergétiques ont joué un rôle non négligeable. En effet, une hausse des prix des produits énergétiques entraîne des déséquilibres sur la balance commerciale qu'il faut combler par une promotion des exportations des produits.

Mais une politique de promotion effective des importations a des conséquences sur les développements des exportations qui doivent normalement suivre ces importations; de ce fait c'est toute l'économie qui va se trouver engagée dans un processus de développement des échanges. L'ouverture de l'économie vers l'extérieur se fait en poussant les producteurs à exporter une partie de sa production pour combler le surplus des importations. Mais plus on exporte plus il faut continuer de s'ouvrir aux importations. Le marché à l'exportation devient ainsi l'un des éléments les plus actifs dans le développement de la demande.

L'impact des crises énergétiques sur le commerce extérieur.

La crise énergétique apparaît au premier abord comme un phénomène d'ajustement de prix des matières premières dont les cours étaient tombés à un niveau peu rentable pour les pays exportateurs de ces matières premières. Puis ce phénomène est doublé d'un phénomène d'ajustement par les quantités. La crise n'est pas une crise de "rareté" de la matière première mais au contraire. Du côté des pays importateurs de ces matières premières le retournement valeur-quantités se produit beaucoup plus rapidement que du côté des pays exportateurs de la matière première.

Mais le surplus de valeurs entraîne le phénomène du recyclage des masses considérables de valeurs monétaires qui sont passées vers les pays exportateurs. Ce phénomène va pousser des nouveaux courants dans les relations économiques internationales.

C'est ainsi que l'indice de l'évolution des importations du produit transport passe de 40,1 en 1959 à 117,9 en 1972 mais de 1973 à 1984 il passe de 131,3 à 208,6. Jusqu'en 1970 cette évolution est inférieure à celle de la production effective mais depuis le début des années 1970 elle va être supérieure à celle de cette dernière. L'indice des exportations passe de 54,8 en 1959 à 122,6 en 1972 et de 137 en 1973 à 178,7 en 1984 soit une évolution moins rapide que celle des importations du produit transport sur l'ensemble de la période. Ceci traduit d'une certaine manière une sorte de perte de la compétitivité du produit transport français à l'échelle internationale: on importe beaucoup plus de ce produit qu'on n'exporte.

Le graphique 2 montre l'évolution des importations et des exportations du produit transport (T 31).

Ceci se traduit au niveau de la balance des échanges effectifs de service qui ont de plus en plus de difficulté à être équilibrés et au niveau de la part du pavillon français dans les transports aussi bien à l'exportation qu'à l'importation (pénétration du marché français par les transporteurs étrangers).

La nouvelle géographie des échanges et les transports.

L'évolution des importations et des exportations du produit transport est en outre très différente selon les étapes dans lesquelles se produisent les crises énergétiques. En effet lors de la première crise énergétique les unes et les autres vont baisser en indice de volume mais lors de la crise de la fin des années 1970 la réaction des importations et des exportations du produit transport sera plutôt à la hausse. En effet les importations augmentent en volume de 159,5 en 1979 à 167,2 en 1980 puis à 195,6 en 1981. Les exportations quant à elles passent de 171 en 1979 à 172,6 en 1980 puis à 177,8 en 1981.

Le rôle des importations des produits pétroliers affecte tous les pays non producteurs. Au niveau des modes de transport, ce sont les transports maritimes les plus affectés par la crise énergétique. Le ralentissement de l'activité économique lié à la crise énergétique, entraîne du reste l'apparition de nouvelles priorités comme, par exemple, les économies d'énergie. Comme la plupart des pays n'étaient pas préparés à une telle éventualité, ils doivent faire face en essayant d'adapter leur politique économique en cours de route.

Au niveau de l'économie de transports les comportements d'adaptation sont différents selon les cas. Dans le premier cas il existe une certaine désadaptation du système surpris par une forte perturbation; en revanche dans le deuxième cas il existe une adaptation plus rapide du système devant la crise qui se traduit par une poussée des exportations et des importations. Dans ce dernier cas semble jouer un phénomène d'apprentissage caractérisé par une anticipation synergetique beaucoup plus rationnelle (au sens commun du philosophe américain LIN YU TANG et non au sens de la théorie des anticipations rationnelles).

La baisse des indices d'importations et d'exportations observée l'année 1983 n'obéit pas aux mêmes raisons que celles des années précédentes. En effet cette baisse est liée à l'application d'une politique de rigueur et d'assainissement économiques. Donc il s'agit d'un effet entièrement voulu par la politique économique qui a été mise en place à l'époque.

La consommation de l'économie en produit transport

L'évolution de la consommation intermédiaire de l'économie en produit T31, comme il est facile de le constater à partir du tableau I, suit l'évolution générale de la production effective quoique avec une intensité moindre depuis l'année 1975 ce qui peut traduire un certain effet du ralentissement de l'activité générale ou un moindre besoin de transport pour un niveau donné de cette activité .

L'évolution des prix

En matière des prix, comme cela était aussi le cas au niveau des agrégats macroéconomiques nationaux, il existe de nombreuses difficultés concernant notamment sa mesure ce qui pose la question de sa fiabilité.

Pour cette raison les commentaires qui suivent sont à prendre avec beaucoup de prudence. En outre ils sont fait afin de montrer des grandes tendances plutôt qu'à montrer des évolutions fines.

Les évolutions constatées en volume sont à rélier aux évolutions des prix. D'une manière générale on peut avancer une première constatation: les prix de la production effective, des importations et des exportations, de la consommation intermédiaire et de la consommation de ménages en produit transport évoluent beaucoup plus lentement dans la période antérieure à 1972 que dans la période suivante. Cela est encore en rapport avec la période de croissance plus ou moins soutenue de l'économie qu'a connue le pays et qui a été caractérisée dans le chapitre Premier.

Quelques caractéristiques de l'évolution de prix

Les prix évoluent lentement dans les années 1960. En revanche, sur la période allant de 1972 à 1984, il se produit une dérive des prix qui résulte de la montée de la crise économique et des crises énergétiques consecutives aux chocs pétroliers. Ainsi l'indice de prix de la production effective du transport passe de 107,2 en 1972 (il était de 72,4 en 1959) à 377,8 en 1984. L'indice de prix des importations passe de 103,2 en 1972 à 543 en 1984; celui des exportations passe de 99,8 en 1972 à 386,9 en 1984; celui des consommations intermédiaires en produit transport passe de 108,2 en 1972 à 399,6 en 1984; enfin, celui de la consommation de ménages en produit transport passe de 111,7 en 1972 à 386,7 en 1984.

On voit que le prix à l'importation du produit transport augmente plus vite que le prix à l'exportation : son indice s'élève à 543 contre 387 pour celui des exportations en 1984. L'importance croissante des importations (et des exportations) et l'évolution plus rapide de ses prix contribuent vraisemblablement à la croissance plus rapide des prix à la consommation intermédiaire et des prix à la consommation des ménages en transport que des prix à la production effective. En effet, comme le démontrent M. Bernadet et J.C. LASSERRE l'économie française est fort consommatrice de transports intermédiaires (1) et une partie des importations vont justement alimenter les consommations intermédiaires de l'économie.

Une autre caractéristique de l'évolution des prix est la relation entre les montées rapides des prix et les crises énergétiques. Ces hausses rapides des prix s'étalent généralement sur trois ans (1974 à 1976 et 1980 à 1982). Cependant la hausse des prix de la dernière crise énergétique est beaucoup plus importante que celle de la première ce qui est peut être le résultat d'un affaiblissement plus grand de l'économie française dans le deuxième que dans le premier cas. Ce fait contraste avec le phénomène d'adaptation plus rapide des réponses à la crise dans le deuxième cas que dans le premier.

La production distribuée du service transport par sous-produits

Il est intéressant de pouvoir connaître l'évolution de la production de la branche transports au niveau de ses sous-produits. On peut ainsi connaître plus approximativement les changements intervenus sur la longue période dans la composition de la production de cette branche et d'avancer des réflexions sur l'avenir prochain. Cependant une telle entreprise est très délicate à cause principalement du manque de séries statistiques longues et homogènes recouvrant l'ensemble de la période 1959-1984.

(1) Le secteur des transports : Economica 1985

Or comme le but final ici poursuivi n'est pas d'établir des séries longues mais appréhender les tendances lourdes qui caractérisent la production des transports à un niveau plus fin, on fait usage des statistiques différentes dont l'avantage est de recouvrir des domaines de la production de la branche transports qui sont assez proches.

Le tableau II montre l'évolution de la production distribuée (en francs courants et en indice de volume) ainsi que l'évolution des prix correspondants pour les six sous-produits du produit T31 distingués par la comptabilité nationale: produits ferroviaires; transports routiers de marchandises et autres transports terrestres; navigation intérieure; transports maritimes; transports aériens; services annexes de transports et auxiliaires de transports. Ces sous-produits comprennent les transports de voyageurs et de marchandises réalisés par les différents modes.

Les chiffres du tableau II recouvrent seulement la période 1970-1984. Comme pour les années antérieures à 1970 les chiffres ne sont pas disponibles dans la même nomenclature, il nous est apparu convenable de faire appel, afin de suivre, autant que cela a été possible, l'évolution par sous-produit, aux trois rubriques suivantes disponibles sur la période 1959-1973: transports terrestres; transports aériens et maritimes et auxiliaires de transports. Ces rubriques sont proches des principales rubriques disponibles sur la période 1970-1984.

L'évolution par sous-produits transport

A titre indicatif on signale que les transports terrestres passent d'un indice de volume 100 en 1959 à 159 en 1970; les transports aériens passent du même indice en 1959 à 166,9 en 1970; enfin, les auxiliaires de transports passent à 210,1 en 1970. Dans tous les cas on observe une croissance importante avec un seul ralentissement les années 1967-1968 pour les deux premières rubriques (1).

Le tableau II permet de séparer les sous-produits transports selon les indices de croissance en sous-produits:

- à croissance plus que modérée;
- à croissance modeste et
- en décroissance.

Parmi les premiers sous-produits on observe dans l'ordre: les transports aériens qui passent de 103,6 en 1971 à 317,9 en 1984; les services annexes et auxiliaires de transports qui passent 110,5 en 1971 à 150,4 en 1984 et les autres transports terrestres qui passent de 106,2 en 1971 à 146,6 en 1984. Les transports routiers de marchandises et les transports ferroviaires se situent parmi les sous-produits à croissance modeste. Les premiers passent de 107,5 en 1971 à 120,7 en 1984; les seconds passent de 97,2 en 1971 à 107,5 en 1984. Finalement la navigation intérieure est un sous-produit en perte de vitesse qui passe de 97,1 en 1971 à 67,7 en 1984.

Les graphiques 3,4 et 5 montrent quelques unes de ces évolutions.

(1) cf. 12ème et 13ème rapport de la C.C.T.N. (1973 et 1974)

Ces évolutions globales ne doivent pas faire oublier quelques caractéristiques particulières. En voici quelques unes. A l'exception des transports aériens, tous les sous-produits ont une évolution en forme de cloche dont le sommet se trouve entre les années 1978 et 1980. Tous ces sous-produits ont donc une diminution de leur croissance à partir de cette dernière année. En outre tous ces sous-produits subissent une baisse ou une stagnation lors des deux crises énergétiques. En revanche, les transports aériens se trouvent toujours en croissance et cela malgré ces crises. Seuls les transports aériens apparaissent alors comme un sous-produit porteur d'un avenir certain à moyen terme.

Cela ne veut pas dire que la politique de transport doive uniquement s'intéresser à ces derniers. Elle doit aussi s'intéresser aux autres sous-produits afin de chercher les causes de la stagnation et de déceler une voie d'avenir.

L'évolution des prix de sous-produits

Soulignons encore une fois que toute référence aux prix n'a qu'un caractère indicatif étant donnée les difficultés statistiques que les entourent.

L'évolution des prix des sous-produits du produit transport est différente de l'évolution en volume. Les prix des transports routiers de marchandises passent de 100 en 1970 à 445,7 en 1984 soit la plus forte augmentation de tous les produits transports. Ils sont suivis des autres transports terrestres qui passent de 100 en 1970 à 435 en 1984. Les prix qui augmentent le moins vite sont les prix du transport maritime, ils passent de 100 en 1970 à 284,9 en 1984; et les prix du transport aérien: de 100 en 1970 à 302,2 en 1984. Les prix du transport ferroviaire évoluent moins vite que les prix des transports routiers de marchandises et des autres transports terrestres. Finalement, les prix des services annexes et auxiliaires augmentent aussi très fortement.

Quelque soit le sous-produit considéré les prix sont très sensibles aux crises énergétiques comme le montre le tableau II pour les années 1974-1976 et 1980-1982. Du reste les effets pervers de ces crises se prolongent au delà du très court terme. Les plus sensibles à ces aléas sont les prix des transports routiers et des autres transports terrestres ce qui s'explique par le fait qu'il s'agit des gros consommateurs de produits énergétiques.

Les prix concurrentiels ?

Il est intéressant de connaître les rapports entre les prix des transports ferroviaires et des transports routiers. En effet on suppose souvent que ces deux modes sont concurrentiels sur les marchés de transports terrestres de marchandises. Or l'évolution des prix ferroviaires comparée à celle des transports routiers montre que les premiers sont beaucoup plus concurrentiels que les seconds.

En outre, aussi bien les transports routiers que les services annexes et auxiliaires se trouvent sur des marchés où coexiste une foule d'entreprises, comme on le verra plus bas. Il s'agit d'un fait très remarquable car là où l'on suppose la concurrence plus vive du fait de l'existence d'un grand nombre d'entreprises les prix évoluent beaucoup plus rapidement que dans un secteur très concentré comme c'est le cas des transports ferroviaires.

Il y a encore un détail important fournit par le tableau II. IL concerne l'évolution des prix des autres transports terrestres. En effet ce produit contient les transports routiers et urbains de voyageurs et l'on sait que dans ce domaine l'intervention des pouvoirs publics que ce soit à l'échelle locale, régionale ou nationale est souvent un élément qu'introduit des modifications au libre jeu du marché. Or il résulte que les prix de ce sous-produit évoluent presque aussi vite que les prix de transports routiers de marchandises.

Autrement dit les contraintes publiques s'avèreraient aussi "inflationnistes" que la concurrence d'un grand nombre d'entreprises.

Les prix services services annexes et auxiliaires

Une dernière remarque est à souligner, elle concerne l'évolution des prix des services annexes et des auxiliaires de transports. On sait déjà que ceux-ci évoluent assez rapidement. Une explication probable de ce phénomène ne peut pas venir du seul impact des crises énergétiques comme cela est encore possible dans le cas des transports routiers de marchandises et des autres transports terrestres.

Il faut donc rechercher d'autres explications. On peut penser, par exemple, à un certain engorgement de main-d'oeuvre dans ce secteur qui entraîne une élévation des coûts de production ou à une plus grande sensibilité du secteur à l'évolution d'autres secteurs de l'économie et notamment de certains secteurs appartenant à ce que l'on appelle le secteur tertiaire de l'économie.

Quoiqu'il en soit l'inégale évolution des prix des sous-produits transports est à regarder avec beaucoup d'attention en particulier lorsque la politique économique cherche en priorité à éliminer les causes structurelles de l'inflation.

Les autres agrégats de la branche transport

Parmi les autres agrégats de la branche transport il faut signaler la valeur ajoutée et les facteurs de production, c'est à dire principalement l'investissement et l'effectif employé dans la création de cette valeur ajoutée. La connaissance de ces grandeurs dans l'état actuel de la statistique mise à la disposition des utilisateurs par les comptes nationaux, en particulier la statistique concernant la valeur ajoutée et l'investissement, se heurte aussi à des difficultés qui relativisent sa valeur.

Le tableau III montre l'évolution de ces agrégats sur la période 1959-1984 sauf pour la valeur ajoutée et la consommation intermédiaire de la branche transport qui débutent en 1967 pour des raisons de cohérence statistique (1). Il est ainsi possible de comparer les ressources humaines disponibles et les différents agrégats de la production du service transport.

Malgré les difficultés signalées, et faute d'autres sources statistiques cohérentes et fiables, on fera des commentaires sur son évolution étant entendu que ceux-ci ne cherchent qu'à établir le profil de l'évolution sur la longue période. Cela est d'autant plus plausible qu'il n'est pas possible d'être toujours à l'attente de la meilleure statistique car rares seraient les études qui verrait le jour.

(1) Notamment sous-estimation de la valeur ajoutée en particulier de la valeur ajoutée du transport aérien, corrigée depuis la fin des années 1970.

L'évolution de la valeur ajoutée de la branche transport

Malgré ces difficultés, et en s'appuyant sur d'autres résultats de ce travail, on peut décrire l'évolution du cycle de la valeur ajoutée. En effet on observe qu'elle est croissante jusqu'en 1974. Cette année elle atteint l'indice de croissance en volume de 124 (base 100-1970) pour redescendre à 119,4 en 1975. Elle augmente de 127,4 en 1976 et à 144,3 en 1980. Puis la valeur ajoutée stagne à 138 pendant trois ans pour enfin remonter à 140 en 1984.

On constate donc phénomène semblable à celui déjà observé lors de l'étude du cycle de la valeur ajoutée des autres branches et de l'économie en général: une croissance forte avant la première crise énergétique, une tendance au ralentissement voire à la stagnation pendant les années postérieures à cette crise. Au total les transports ne font pas exception à l'évolution de l'économie française (Cf. graphique 6: V.A. et F.B.C.F.).

L'évolution des prix de la valeur ajoutée est liée à l'évolution en volume confirmant ainsi des résultats très connus de la science économique. Mais, comme c'est de rigueur dans le domaine de l'économie, les cycles d'évolution des prix sont inversés par rapport aux oscillations plus ou moins fortes provoquées par des perturbations étrangères. Ainsi le prix de la valeur ajoutée augmente lentement jusqu'en 1973 mais à partir de cette année et jusqu'en 1976 il va augmenter beaucoup plus vite passant de 122,2 en 1974 à 154,1 en 1976.

Pareil phénomène va se reproduire lors de la deuxième crise énergétique: l'indice de prix de la valeur ajoutée passe de 220,6 en 1979 à 259,7 en 1981. Au total le prix de la valeur ajoutée augmente de 112,9 en 1973 à 338,1 en 1984 soit une très nette accélération pendant ces dix dernières années. Parallèlement, pendant ces mêmes années il se produit le ralentissement de la croissance de la valeur ajoutée.

L'évolution de l'investissement de la branche transport

L'évolution de l'investissement (FBCF de la branche transport) est aussi caractérisée par deux étapes très nettement différenciées. De 1961 à 1974 il augmente régulièrement passant de l'indice 61,7 à l'indice 156,5 en volume (base 100 en 1970). Après 1974 cette évolution est très liée aux conséquences des crises énergétiques. Ainsi en 1975 l'indice de la FBCF baisse à 141,6 et en 1976 à 124,3, le point le plus bas. Entre 1980 et 1982 il passe de 146,2 à 124,9 retrouvant ainsi le niveau de 1976 six ans plus tard.

Hormis la valeur relative de la statistique sur l'investissement, les chiffres précédents montrent donc une évolution de l'investissement de la branche transport qui correspond grosso modo à la logique de l'évolution générale de l'économie, et de l'investissement de l'ensemble des branches, qui a été décrite dans le Chapitre I.

Outre les caractéristiques générales assumées par l'évolution de l'investissement de la branche transport signalées précédemment, il faut souligner un certain nombre de caractéristiques particulières parmi lesquelles se trouvent:

Premièrement, l'accélération de l'investissement en pleine crise énergétique aussi bien en 1974 qu'en 1980

Deuxièmement, le fort ralentissement de l'investissement après 1974 passant en indice de 156 cette année à 115 en 1984, jamais il ne récupèrera l'indice de croissance de 1974

± TABLEAU 6 -Part d'investissements T 31 en matériel et B.T.B.

	1959	1962	1965	1970	1973	1975	1979	1980	1982
T 31 Matériel	51,1	56,2	56,0	68,6	77,2	73,2	72,0	72,0	73,6
T 31 B.T.P.	48,8	43,8	41,4	24,8	27,1	29,3	29,3	28,4	26,4

Source base des données mini DNS - Transports, D.P.-

Troisièmement, la croissance dans les toutes dernières années est presque nulle et l'investissement reste à un niveau semblable à celui de 1970.

Les considérations précédentes amènent à atténuer quelque peu l'explication qui relie la chute de l'investissement aux seules crises énergétiques. En effet, l'allure de la croissance de l'investissement qui ralentit presque constamment montre qu'il y a un phénomène de crise économique et structurelle beaucoup plus profond. En particulier, cela est vrai pour les années 1980.

La chute durable de l'investissement de la branche transport est liée à la chute durable de l'investissement dans les autres branches de l'économie et, en particulier, dans l'industrie et le BTP.

Le cycle de croissance de l'investissement de la branche transport entraîne une logique ad-hoc de l'évolution des prix de l'investissement. En effet, la croissance des prix de l'investissement de la branche transport est faible de 1959 à 1973 et tout particulièrement entre les années 1963 et 1973. L'indice des prix de l'investissement passe de 89,4 en 1963 à 118,9 en 1973.

Mais, au delà de l'année 1973 et jusqu'à 1984, le cycle de l'évolution des prix de l'investissement est inversé par rapport à la croissance de l'investissement en volume. En particulier, ils sont liés aux crises énergétiques ; Les prix de l'investissement passent de 118,9 en 1973, à 217,5 en 1976 et de 238 en 1979, ils passent à 387 en 1982 et ils continuent d'augmenter depuis.

Les prix de l'investissement au cours de la dernière période non seulement augmentent par à coups mais ils accélèrent sa croissance passant au total de 116,5 en 1972 à 410,3 en 1984, soit ils se sont multipliés par presque 4 fois.

L'investissement en matériel et en B.T.P.

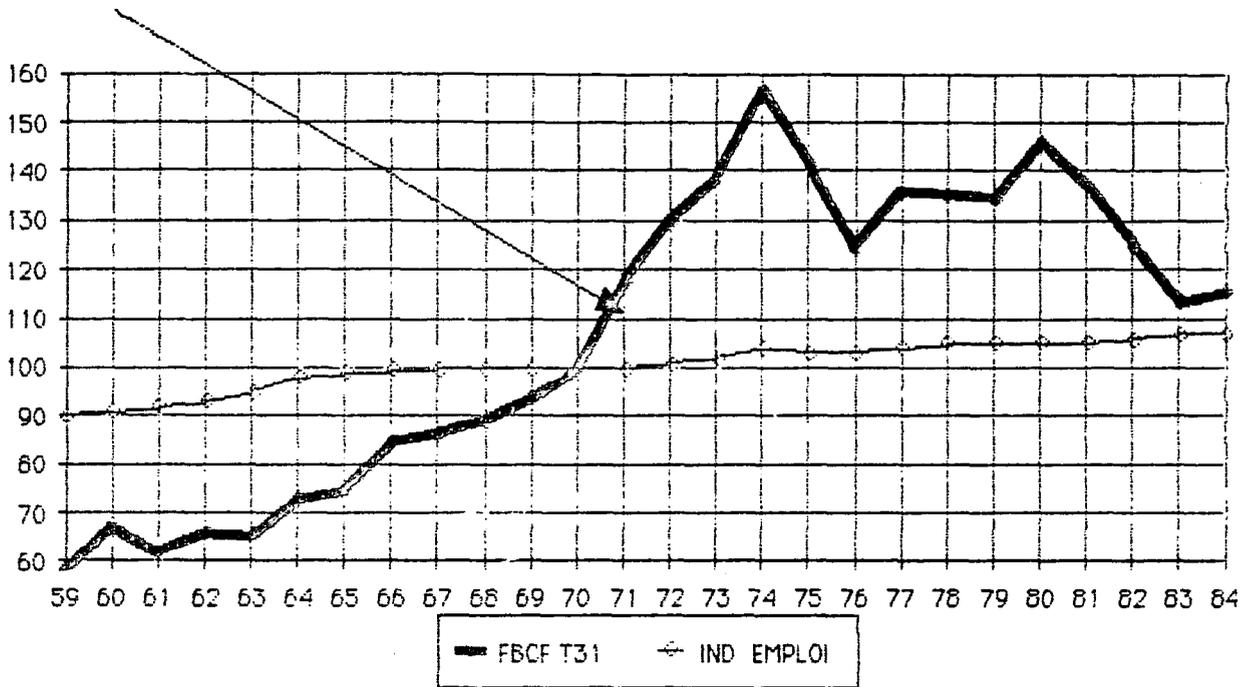
Le tableau IV montre l'évolution de la part de l'investissement de la branche transport en matériel et en BTP. La part du matériel dans l'investissement total de la branche transport était de 51,1% en 1959, elle était de 68,6% en 1970, elle est de 73,6% en 1982 (dernière information disponible). En revanche, la part du BTP dans l'investissement de la branche transport passe de 48,8% en 1959 à 26,4% en 1982.

Les renseignements de ce tableau sont en fait d'une très grande valeur pour comprendre l'impact différent du BTP et du matériel sur l'investissement total de la branche transport. En effet, il y a de moins en moins d'investissement transport en BTP, ce qui est non sans répercussion sur l'investissement total en BTP de l'économie du pays, surtout lorsque ce dernier connaît une longue crise.

A ce propos certains responsables de la prévision économique pensent que la chute durable du BTP obéit à des causes beaucoup plus profondes qui seraient en rapport avec la structure même de l'économie et de la société. Il y aurait, de ce point de vue, une sorte de "saturation" en parc de logement et en infrastructure.

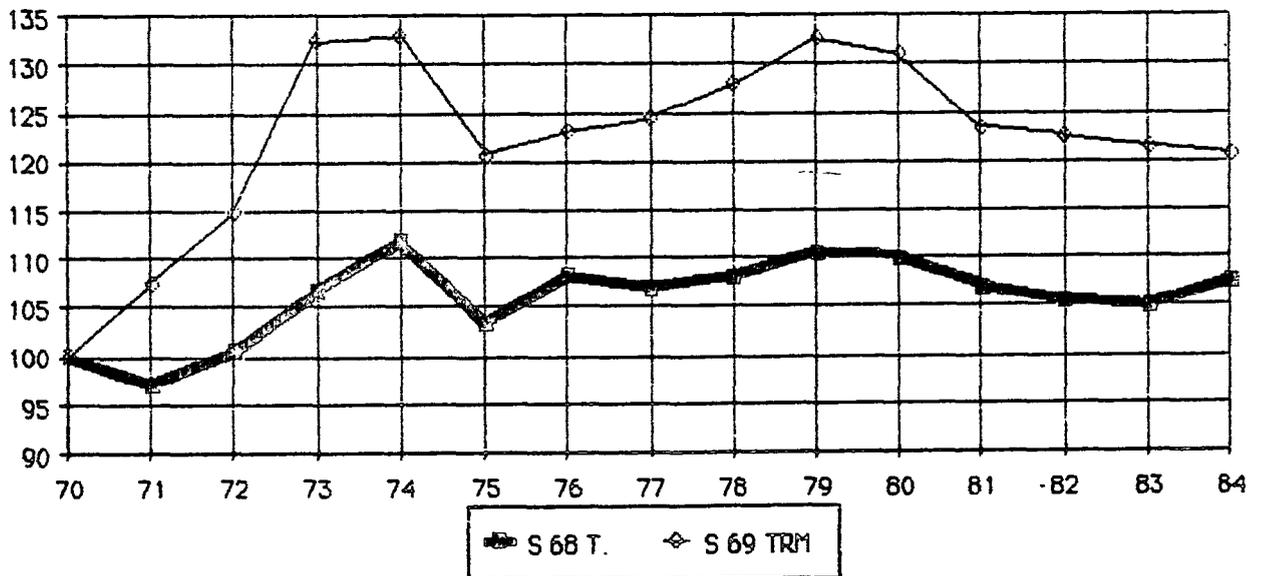
Cela est très important pour la politique économique dans la mesure où les effets potentiels des politiques de relance misant sur une éventuelle réaction entraînée par le BTP peuvent être beaucoup moins forts et performants que ceux attendus.

EMPLOI ET FBCF DANS LES TRANSPORTS
BASE 100 1970



G 5

PRODUCTION T FERROVIAIRES-TRM
VOLUME BASE 100-1970



D'autre part le fait que depuis plus d'une dizaine d'années plus de 70% de l'investissement total de la branche transport soit réalisé en matériel révèle un changement en profondeur de la qualité de l'investissement de la branche transport en France. Cela a une importance considérable pour la politique de transport quelqu'elle soit pour les années actuelles et à fortiori pour les années à venir.

En effet le matériel est soumis plus facilement que les infrastructures aux phénomènes de l'usure courante ou technologique ce qui du reste pose de nouveaux problèmes aux domaines tels que ceux de la recherche de nouveaux matériels plus performants, plus économiques, plus en mesure de relèver les défis de la concurrence en priorité internationale.

La politique de développement et du renouvellement se trouve de ce fait réhaussée. En effet des problèmes tels que celui du remplacement simultané du matériel ou du remplacement progressif acquièrent une nouvelle dimension sous cet angle.

L'évolution de la répartition de l'investissement entre investissement en BTP et investissement en matériel observé dans la brache transport est aussi constaté dans les autres branches de l'économie bien qu'avec une intensité moindre selon la statistique de l'INSEE. En effet, dans l'industrie de biens intermédiaires la part de l'investissement en matériel passe de 78 % en 1960 à 83 % en 1979. Dans l'industrie de biens de consommation cette part passe de 75 % en 1960 à 82 % en 1979. Enfin, pour l'ensemble des branches marchandes la part de l'investissement en BTP est en recul passant de 30 % en 1960 à 26 % en 1979.

La statistique de l'INSEE sur l'investissement des Sociétés, Quasi-sociétés et Entreprises Individuelles montre aussi la même tendance dans la répartition de l'investissement entre BTP et matériel. En effet, la part de l'investissement de SQS et EI en BTP sur l'investissement total passe de 83 % en 1950 à 63 % en 1960 et puis à 40 % en 1979 (51 % en 1970).

L'emploi dans la production du service transport

L'emploi est un autre facteur de production qu'il faut analyser. Selon les chiffres du tableau III le pourcentage de l'emploi dans le transport sur la population active totale du pays était de 3,8% en 1959, il était de 3,9% en 1970, et de 4% de 1975 à 1984. Autrement dit, la part de la population active occupée dans le transport varie très légèrement sur la période 1965 à 1984.

Un calcul du même genre réalisé pour le ratio F.B.C.F. de la branche transport par tête sur l'effectif employé montre qu'il vaut 8,10 en 1965, 10,7 en 1970 et 11,62 en 1984. Il a donc une croissance plus forte de l'intensité capitalistique dans les années 1960 que dans les années 1970 et après.

De 1959 à 1967 l'effectif total (salarié et non salarié) employé dans le transport, donnée par la Comptabilité Nationale, a augmenté de plus de 82 000 personnes soit plus 11%. Mais, de 1967 à 1971 l'effectif total n'a presque pas bougé (825 000 contre 824 000).

Par contre, de 1972 à 1974 il y a une croissance de l'effectif de presque 30 000 personnes, soit une croissance assez rapide si l'on tient compte de la tendance historique de la croissance de l'effectif de l'économie (cf. Chapitre I) et de la croissance précédente de l'effectif de la branche transport.

Il faut tout de même remarquer que l'effectif employé n'est pas à l'abri des conséquences des crises énergétiques, comme le montre les baisses successives de son niveau les années 1975 par rapport à 1974, et 1980 par rapport à 1979.

Au total, durant la période 59-84 l'effectif employé dans le transport en nombre absolu a augmenté de 139 000 personnes. Sur les années 1974 à 1981 la croissance de l'emploi est très faible. L'année 1982 il augmente mais l'on sait que les mesures d'embauche décidées par le gouvernement sont pour beaucoup à l'origine de cette hausse ce qui casse d'une certaine manière la tendance historique déjà constatée.

Les graphiques 7 et 8 montrent l'évolution de l'emploi par mode comparé avec la FBCF;

L'effectif employé par type de production de transport

Les recensements de population donnent une répartition de l'effectif employé dans les transports par grand secteur d'activité. Le tableau V montre les résultats pour les cinq recensements de population qui ont eu lieu entre 1954 et 1982.

Dans ce tableau on peut lire l'évolution de l'effectif employé dans la production du transport ferroviaire ; du transport routier et urbain (qui comprend les transports routiers de marchandises, le déménagement, la location des véhicules industriels, les transports urbains de voyageurs, les transports routiers de voyageurs, les taxis et les transports par conduite); la navigation intérieure; le transport maritime ; le transport aérien ; les activités annexes de transport et les auxiliaires de transport et agences de voyages.

On observe deux phénomènes opposés: d'une part on a les secteurs dont l'effectif est à la baisse et, d'autre part, les secteurs dont l'effectif est à la hausse.

Parmi les premiers secteurs se trouvent le transport ferroviaire dont l'effectif en 1982 ne représente que 66 % de l'effectif qu'il avait en 1954. (263 900 contre 396 300). L'effectif de la navigation intérieure ne représente en 1982 que 24 % de l'effectif recensé en 1954. L'effectif du transport maritime ne représente en 1982 que 53 % de l'effectif de 1954.

Parmi les secteurs qui voient leurs effectifs augmenter se trouvent les transports routiers: son effectif total s'étant multiplié par 1,85 entre 1954 et 1982; l'effectif des transports aériens qui s'est multiplié par 4; l'effectif des activités annexes qui s'est multiplié par 2,2 et, finalement, l'effectif des auxiliaires et des agences de voyages qui s'est multiplié par 2,5 pendant la même période.

Du point de l'emploi des entreprises de transports, la part de l'effectif des transports occupée par les grandes entreprises nationales (S.N.C.F., A.F., R.A.T.P., et A.I) est en diminution constante. Ainsi, par exemple, cette part passe de 45 % en 1968 à 36 % en 1982.

L'importance du salariat dans l'effectif des transports

Les recensements de population permettent aussi de suivre l'évolution du salariat dans les transports.

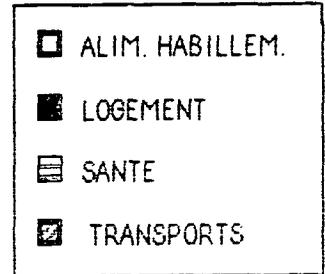
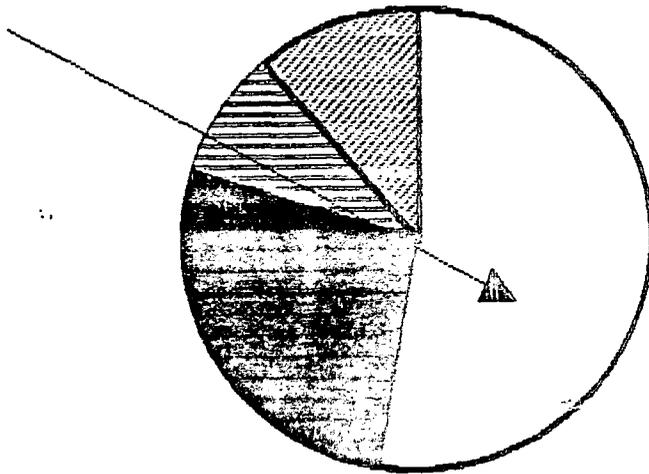
TABLEAU 5 EVOLUTION DE LA STRUCTURE DES DEPENSES DES MENAGES %

(Coefficients budgétaires (*) en %)

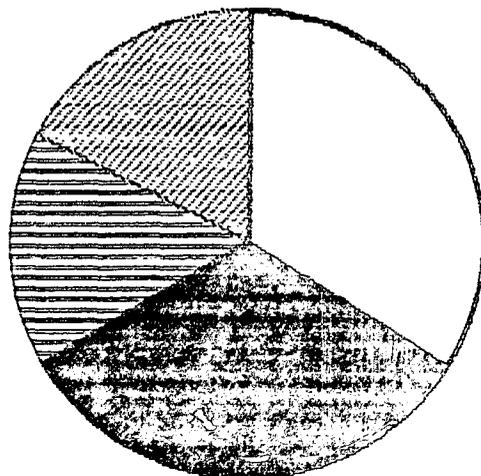
	1959	1970	1975	1980	1984
Alimentation	34,1	27,1	23,9	21,5	21,3
Habillement	8,6	8,6	7,8	6,7	6,2
Logement	11,9	14,5	14,9	16,7	17,9
Equipement du Logement	10,1	10,0	10,6	9,7	8,6
Santé	7,2	9,8	11,8	12,4	13,5
Transport	8,9	11,6	11,7	13,5	13,6
Loisirs-culture	5,4	6,2	6,8	6,6	6,4
Divers	13,8	12,2	12,5	12,9	12,5
Total des dépenses	100	100	100	100	100

(*) Coefficients budgétaires calculés sur les dépenses aux prix courants

STRUCTURE DES DEPENSES DE MENAGES
1959



STRUCTURE DES DEPENSES DES MENAGES
1984



Pris dans son ensemble le secteur de transports présente une proportion élevée de salariés, 92,3% selon le recensement de 1982. Les artisans indépendants et les employeurs représentent 7 % et les aides familiaux 0,7 % de la population occupée dans les transports.

Ces chiffres sont comparables à ceux de 1954. En effet, depuis cette année on dénombre 93 % des salariés sur l'effectif total des transports. Mais cette stabilité reflète surtout deux phénomènes de structure:

- la diminution des effectifs salariés des transports ferroviaires
- une proportion croissante d'effectifs salariés en transports routiers

En effet, selon les recensements de population l'effectif salarié en transports routiers passe de 70 % en 1954 à 84 % en 1982. Plus généralement, l'effectif salarié des transports hors S.N.C.F. passe de 85 % en 1954 à 89 % en 1982.

La proportion de salariés par sous-secteur de transports est variable comme le montrent les chiffres suivants tirés des recensements de population de 1975 et 1982 :

T.6 .-Taux de salariés par sous-secteur de transport

en %

Sous-secteur:	1975	1982
transports ferroviaires	99,9	99,97
" routiers	83,1	83,8
" fluviaux	46,2	47,9
" maritimes	96,9	98,6
" aériens	99,5	99,4
" annexes	98,9	98,4
" auxiliaires	96,9	96,7

Source: INSEE, Recensement de Population

La proportion de non salariés est donc très faible dans les transports maritimes, aériens et ferroviaires et dans les services annexes et auxiliaires de transports.

L'évolution de la fonction transport de la consommation des ménages

L'étude de la consommation des ménages en transports peut se faire en se restreignant à la seule consommation des ménages en transports collectifs qui apparaît séparément dans la Comptabilité Nationale. Ou bien elle peut se faire en tenant aussi compte de la consommation des ménages en transports individuels.

Cette dernière consommation donne lieu à ce que les comptables appellent la fonction transport de la consommation des ménages. C'est cette dernière qui sera l'objet de l'étude de ce paragraphe.

On peut encore souligner que ces deux formes de consommation retenues par les comptables nationaux n'incluent pas des formes de consommation liées aux transports comme la consommation de l'espace ou la consommation des infrastructures.

La norme de consommation en France 1959-1984

La norme de consommation des ménages peut être déterminée à partir de la structure des dépenses des ménages. Dans la définition de cette structure interviennent les consommations suivantes: alimentation, habillement, logement, équipement du logement, santé, transport, loisirs-culture et divers. Des coefficients budgétaires sont déterminés pour chaque poste ainsi présenté.

Le Tableau 5 montre l'évolution des coefficients budgétaires (calculés sur les dépenses aux prix courants) sur la période 1954-1984. Les coefficients montrent trois types des dépenses: dépenses en hausse, dépenses en baisse et dépenses presque stables. Le graphique 9 montre la comparaison de ces coefficients pour les années 1959 et 1984.

Parmi les dépenses qui sont en hausse se trouvent les dépenses en logement, en santé et en transport. Parmi les dépenses qui sont en baisse se trouvent les dépenses en alimentation et en habillement. Parmi les dépenses qui sont plus ou moins stables se trouvent les dépenses en équipement du logement, en loisirs-culture et les dépenses diverses.

Ces résultats montrent des changements considérables dans la norme de consommation des français sur la longue période. En effet, ils consomment beaucoup moins en alimentation et habillement au profit des autres consommations. Cette part de la consommation des ménages passe de 42,7 % en 1959 à 27,5 % en 1984. Cela veut dire que pour chaque 100 francs de dépenses, les français dépensent aujourd'hui en alimentation et habillement 27 F contre presque 43 F en 1959.

En revanche, s'ils dépensaient 28 F sur 100 F en logements santé et transport en 1959, aujourd'hui ils dépensent 45 F. Autrement dit ces trois postes ont plus d'importance dans les budgets familiaux qu'ils ne l'avaient les postes alimentation et habillement en 1959.

Soulignons que les comportements des consommateurs sur la courte périodes ne sont pas les mêmes que ceux observés sur la longue période . Notament ceux-ci peuvent bouger très rapidement. En effet, la contrainte budgétaire rigide sur le moyen terme devient plus souple sur le court terme; dans cette dernière éventualité les ménages ajustent leur consommation en fonction de leur revenu, en jouant sur l'épargne, ou en décalant dans le temps certaines dépenses (par exemple achats des biens durables).

Ainsi la corrélation étroite entre l'évolution de la consommation des ménages et l'évolution du revenu des ménages observée sur la période moyenne montre quelques variations accidentales sur le court terme. Cela se produit, par exemple, lors des crises énergétiques ou lors de l'application des politiques conjoncturelles. Dans ces cas se manifeste le phénomène connu de l'inertie du consommateur qui continue de vivre selon ses "vieilles" habitudes.

TABLEAU 6

CONSOMMATION FINALE DES MENAGES EN TRANSPORT (en millions de francs courants)

- Indice des prix (base 100-1970)
- Indice de volume (base 100-1970)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Transport (MF courants)	51 180	59 066	67 295	76 535	87 762	101 479	125 696	139 000	163 269	189 366	216 600	251 100	297 100	325 900	341 600
Transports individuels (MF courants)	42 666	49 412	57 237	54 595	73 962	85 468	107 259	118 415	139 491	161 486	183 900	213 900	254 100	278 100	289 900
Transports collectifs (MF courants)	8 914	9 654	10 758	11 939	13 800	16 011	18 437	20 585	23 805	27 889	32 600	37 200	43 000	47 800	51 700
<u>Indice de prix</u>															
1) Transports individuels	100	106,5	111,2	116,4	141,8	159,3	177,3	196,4	214,8	241,8	282,4	324,9	365,7	399,5	429,8
2) Transports collectifs	100	106	111,4	117,6	130,7	144,3	161,2	173,6	191,7	217,9	151,6	283,9	321,6	354,2	377,7
3) Transports	100	106,5	111,2	116,6	139,9	156,7	174,8	192,6	211,0	237,9	277,3	318,1	358,7	388,8	421,2
4) Consommation finale des ménages	100	105,5	111,7	119,3	135,1	150,5	165,2	180,1	196,0	216,9	245,0	276,3	307,3	336,7	361,3
<u>Indice de volume</u>															
1) Transports individuels	100	108,7	120,6	130,1	122,3	125,7	141,8	141,3	152,8	155,9	152,6	154,3	162,8	164,8	158,1
2) Transports collectifs	100	102,1	108,1	113,9	118,5	124,5	128,3	133,0	139,3	143,5	145,2	147,1	149,8	151,5	153,2
3) Transports	100	107,6	118,5	127,9	121,6	125,5	134,4	139,9	150,0	154,3	151,4	153,1	160,6	162,5	157,3
4) Consommation finale des ménages	100	106,3	112,7	119,0	122,9	126,8	133,8	138,1	144,5	149,6	151,7	154,7	160,1	161,5	162,7

Source: Comptes de Transports de la Nation.

Les dépenses de transport

Ainsi les dépenses en biens durables sont très sensibles à la conjoncture ce qui est constaté lors de phases de ralentissement de la croissance du pouvoir d'achat (1974, 1977, 1980, 1983-1984). Dans ces cas ces dépenses s'infléchissent ou même diminuent.

Concernant notamment les dépenses de transport, les achats de véhicules individuels varient en fonction du ralentissement de court terme du revenu. L'INSEE calcule que leur élasticité revenu à court terme est très forte: 7,0 . Cela explique que ces achats soient particulièrement affectés par les conditions économiques qui se font jour à partir de 1973. Ainsi on observe une nette dépression des achats de voiture à chaque décélération de la croissance du revenu réel. Cela était le cas en 1975 et 1980.

Dans le cas des dépenses d'usage le facteur prix joue aussi un rôle important. Ainsi les hausses des prix du brut en 1973 se répercutent sur les prix du carburant tandis que les hausses de tarifs des transports publics se font plus tard. Cela introduit un facteur de choix entre deux modes de transport: usage de transport collectifs ou de la voiture individuelle.

Depuis 1973, les dépenses de transport collectif se développent au détriment de celles d'utilisation de la voiture particulière. Ce changement est en rapport avec l'évolution du prix relatif.

L'étude qui suit sera réalisée en deux temps : premièrement on étudie l'évolution de la consommation des ménages pendant la période 1959/1970; deuxièmement on étudie cette consommation sur la période allant de 1970/1984. Ce découpage de la période totale obéit non seulement à des raisons d'ordre théorique, et qui ont été suffisamment explicitées, mais aussi à des raisons d'ordre statistique : on dispose des séries complètes pour chacune de ces deux étapes.

La consommation des ménages de la fonction transport 1959-1970

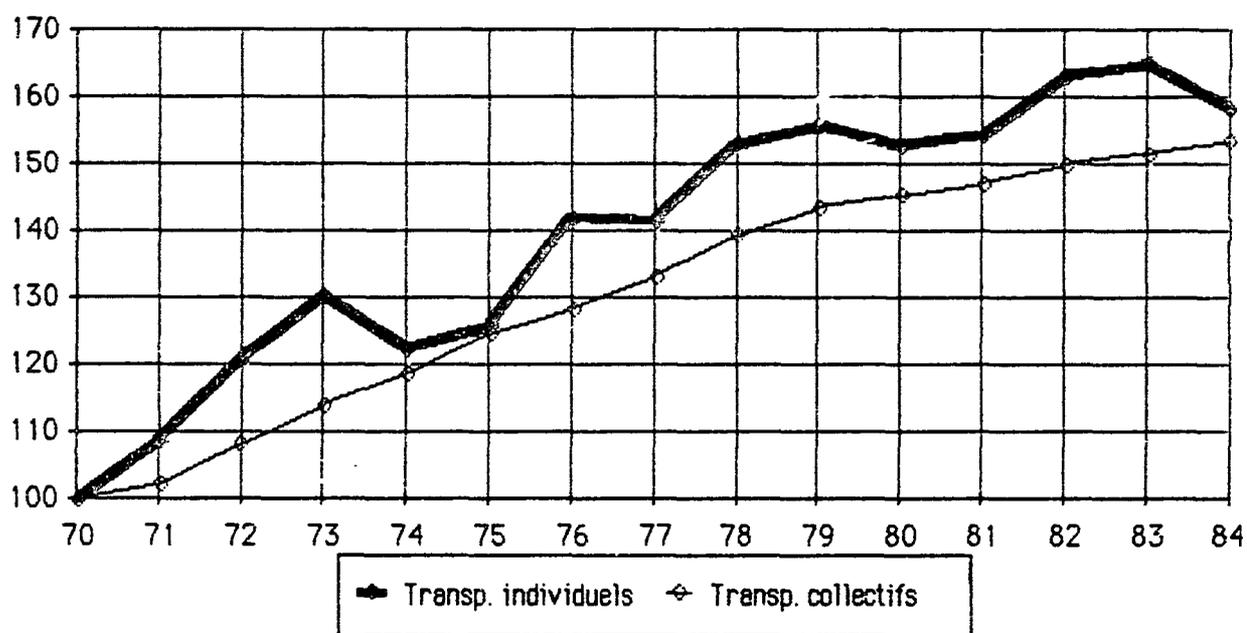
Le tableau 7 montre l'évolution de la consommation des ménages pour la période allant de 1970 à 1984. (En francs courants, en indice de volume et prix), ce tableau donne aussi la consommation finale des ménages en indice des prix.

Pour la période allant de 1959 à 1970 on s'appuiera sur les données de la Commission de Comptes de Transports de la Nation (1). Le tableau 6 résume ces informations. On constate que l'indice de volume de la consommation en transports individuels passe de 100 en 1959 à 274,4 en 1970; en revanche l'indice de la consommation en transports collectifs passe de 100 en 1959 à 134,1 en 1970, c'est à dire qu'il existe pendant cette première étape une croissance beaucoup plus rapide de la consommation en transports individuels que de la consommation en transports collectifs. Cette différence est remarquable pendant toutes les années en question.

Au total la consommation des ménages de la fonction transport augmente de 100 en 1959 à 179,7 en 1970, le poste qui contribue le plus à cette croissance étant comme on vient de le voir la consommation en transport individuel. A l'intérieur de ce dernier poste il est encore possible de distinguer deux éléments: les achats de véhicules et les frais d'utilisation. Les achats de véhicules augmentent beaucoup plus vite que les frais d'utilisation passant de 100 en 1959 à 298,0 en 1970 tandis que les frais d'utilisation passant de 100 en 1959 à 262,1 en 1970 (toujours en indice de volume).

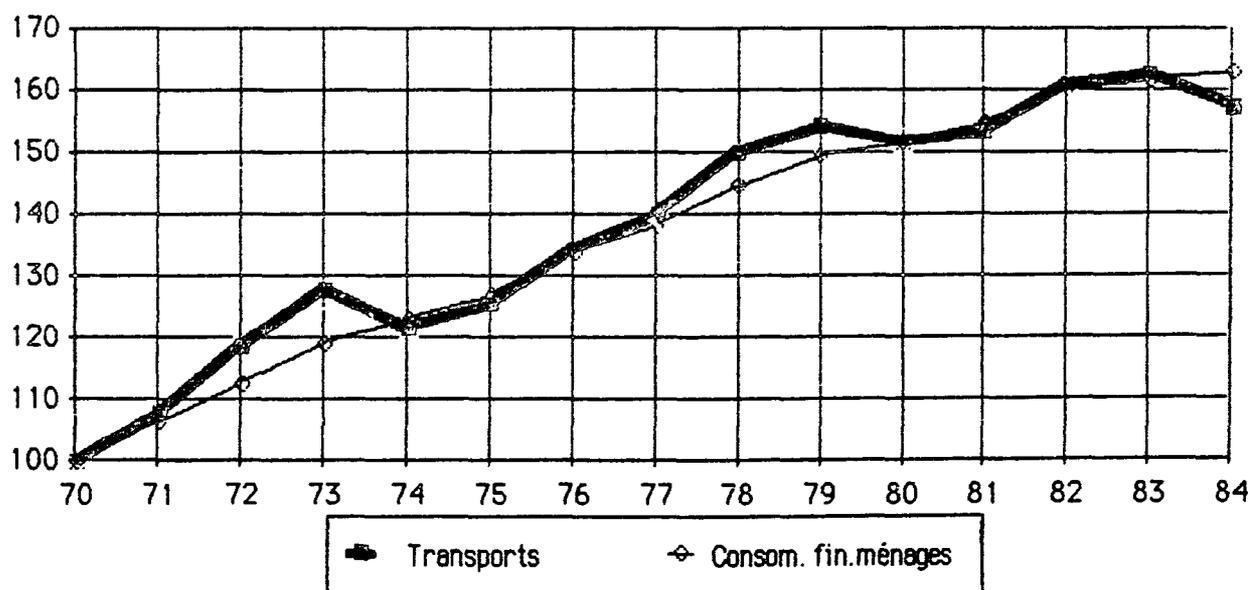
G 10

VOLUME CONSOMMATION TRANSPORTS
INDIVIDUELS ET COLLECTIFS BASE 100-1970



G 11

VOLUME CONSOMMATION TRANSPORTS-
CFM BASE 100-1970



Il n'est donc pas osé d'affirmer que c'est la consommation automobile qui est le facteur principal du développement de la consommation des ménages en transport au cours des années 1960.

Du point de vue des prix de cette consommation on peut souligner l'évolution beaucoup plus rapide des prix à la consommation en transports collectifs qui passent de 100 en 1959 à 176,4 en 1970. En revanche les prix à la consommation en transport individuel passent de 100 en 1959 à 136 en 1970, soit une évolution assez modérée. Dans la formation de ces derniers prix ce sont les achats de véhicules qui évoluent les moins vite: ils passent de 100 en 1959 à 122,8 en 1970 tandis que les frais d'utilisation passent de 100 en 1959 à 143,9 en 1970. Au total les prix de la consommation de la fonction transport des ménages passent de 100 en 1959 à 154,2 en 1970, les facteurs contribuant le plus à la formation de ces prix étant les transports collectifs et à part le biais de la formation des prix de transports individuels les frais d'utilisation.

En résumé le facteur le plus dynamique dans la croissance de la consommation élargie des ménages en transport est la construction du parc de voitures particulières ce qui se fait au moindre coût. En revanche les transports collectifs ne progressent pas suffisamment et sont du reste beaucoup plus coûteux.

La consommation de la fonction transport 1970/1984

Pour la période allant de 1970 à 1984 le Tableau 7 montre que la consommation élargie des ménages en transports individuels augmente de 100 en 1970 à 158,1 en 1984; la consommation en transports collectifs passant de 100 en 1970 à 153,2 en 1984; enfin, la consommation élargie totale en transports passant de 100 en 1970 à 157,3 en 1984. Cette dernière est à rapporter à la consommation finale des ménages qui augmente de 100 en 1970 à 162,7 en 1984 5 Cf. Graphique 100).

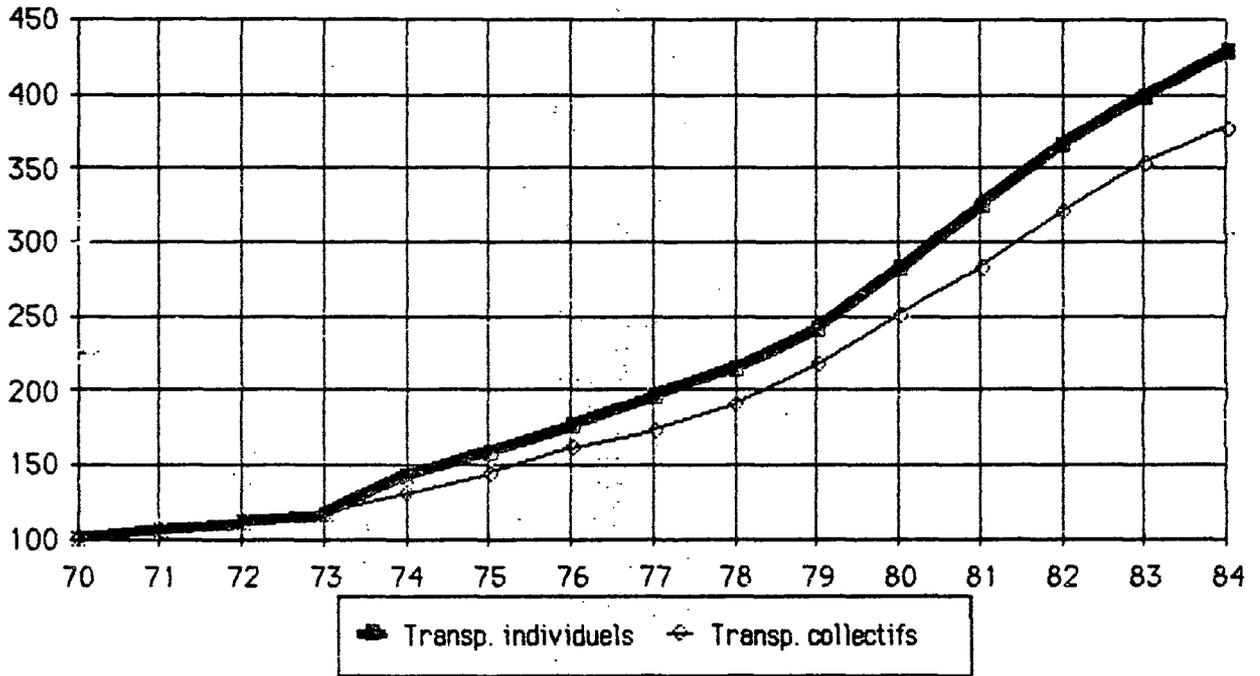
On observe donc plusieurs phénomènes dans l'évolution de la consommation des ménages élargie dont le plus important est sans aucun doute le net ralentissement de celle-ci par rapport à son évolution pendant les années 1959 à 1970. Mais ce ralentissement est beaucoup plus accentué à partir de l'année 1978 passant de 150 cette année-là à 157,3 en 1984, c'est à dire pendant les sept dernières années la croissance ralentit fortement. Il faut souligner que cette consommation suit en général l'évolution de la consommation finale des ménages comme le montre la comparaison avec la dernière ligne du Tableau.

Les composantes de la consommation des ménages en transport n'évoluent pas de la même façon non seulement par rapport à son évolution dans la période précédente mais aussi entre elles. En effet elles ralentissent toutes deux mais c'est la consommation en transport individuel qui ralentit le plus; la consommation en transport collectif passe quant à elle de 100 en 1959 à 153,2 en 1984 gardant toujours une certaine allure de croissance. Par ailleurs c'est la première qui est à la stagnation depuis 1978 même s'il y a une progression en 1982 et surtout 1983.

Les poids de ces deux composantes dans l'ensemble de la consommation des ménages élargie en transport est aussi différent et il évolue le long des années.

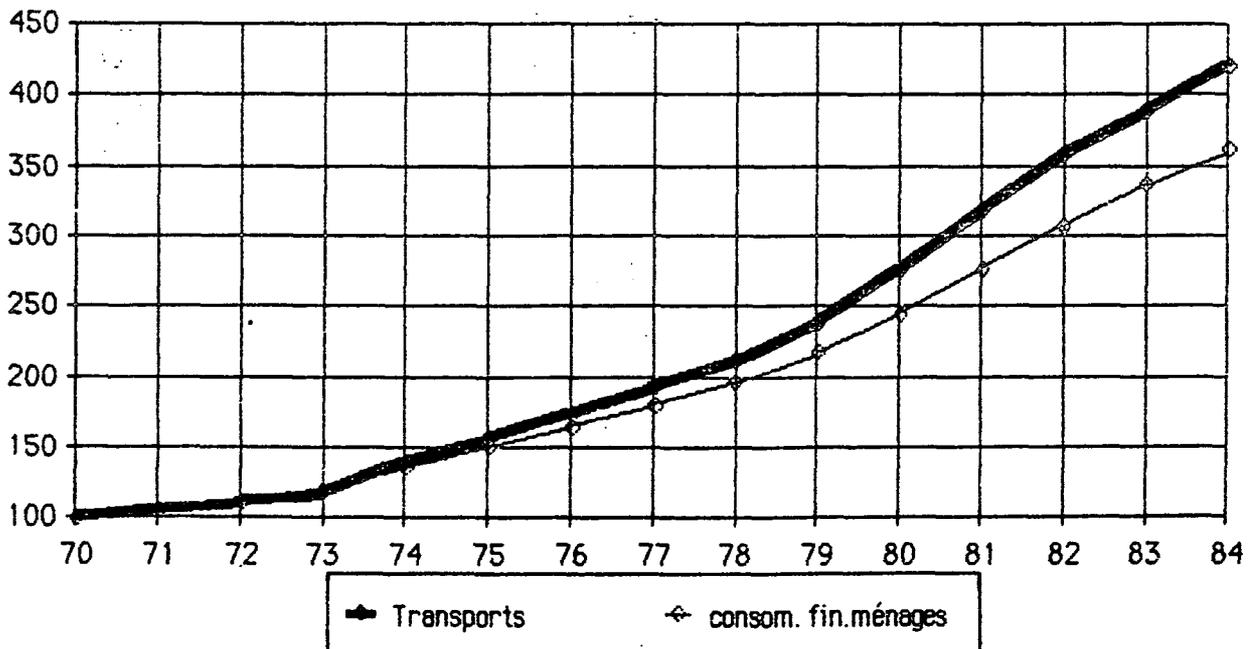
G 12

PRIX CONSOM. TRANSPORTS INDIVIDUELS-
CFM BASE 100-1970



G 13

PRIX CONSOMMATION TRANSPORTS-
CFM BASE 100-1970



La consommation des ménages en transport individuel

Ainsi la consommation des ménages en transport individuel est de 73,7 % de la consommation des ménages en transport en 1959, elle passe à 82,5 % en 1970 à 84,8 % en 1984; la consommation des ménages en transport collectif passant de 26,9 % en 1959 à 15,1 % en 1984. Le poids écrasant de la consommation des ménages en transport individuel fait qu'elle détermine fortement la consommation totale en transport.

Les variations dans la consommation en transport (individuel ou collectif) influencent les variations des prix de ces consommations. On observe que les prix de la consommation en transport individuel passent de 100 en 1970 à 429,8 en 1984; que les prix de la consommation en transports collectifs passent de 100 en 1970 à 377,7 en 1984 et que les prix de la consommation élargie en transport passent de 100 en 1970 à 421,2 en 1984.

Ces chiffres appellent quelques remarques. Premièrement on constate que les prix de toutes les consommations en transport évoluent beaucoup plus vite dans les années 1970 que dans les années 1960. Grosso modo ils passent de 1 à 1,5 pour les années 1960 tandis qu'ils passent de 1 à 4,2.

Le tableau 7 montre l'évolution en volume et en prix des diverses composantes de la consommation des ménages en transport individuels et en transports collectifs. On observe que les dépenses d'utilisation passent de 100 en 1970 à 156,4 en 1984. La réparation et les carburants passent de 100 en 1970 à 151,4 et 153,9 respectivement en 1984. Autrement dit les dépenses d'utilisation augmentent plus vite que les autres dépenses dans les transports individuels.

Dans les transports collectifs, les dépenses en transport ferroviaire passent de 100 en 1970 à 144,8 en 1984; celles du transports collectifs urbains passent de 100 en 1970 à 159,5 en 1984. Les autres transports terrestres de 100 en 1970 à 132,7 en 1984. Finalement, les dépenses en transport aérien sont celles qui augmentent le plus vite, passant de 100 en 1970 à 230,8 en 1984. Ceci correspond à une étape de développement rapide de ce mode de transport, étape qui était déjà amorcée à la fin des années 60.

L'évolution de la consommation en transport individuel est assez différenciée. Ainsi, les dépenses d'utilisation passent de 100 en 1970 à 447,9 en 1984; les dépenses de carburant et lubrifiant passent de 100 en 1970, à 492,8 en 1984. Autrement dit, l'effet augmentation de prix énergétique apparaît clairement dans l'augmentation de prix de la consommation en transport individuel.

Parmi les facteurs qui déterminent le plus la croissance de prix du transport collectif, se trouvent les prix des autres transports terrestres (qui passent de 100 en 1970 à 485,7 en 1984), les prix du transport aérien et les prix du transport ferroviaire.

Au total le tableau 7 montre que la part de la consommation des ménages en transport individuel évolue de 5,85 en 1959 à 7,8 en 1970 et à 10,4 en 1984; celle du transport en commun passe de 2 en 1960 à 1,8 en 1984 et, enfin, la fonction transport dans la consommation des ménages sur la consommation totale des ménages passe de 7,8% en 1959 à 9,6% en 1970 et à 12,4% en 1984; ce dernier chiffre avait déjà été atteint en 1976 (12%)

En outre, et revenant quelque peu en arrière, il faut souligner que si les années 1960 sont fortement marquées par la dynamique de la consommation automobile, les années 1970 le sont aussi par la dynamique de la consommation collective, la force de la dynamique globale penchant toujours du côté de la voiture particulière.

Cela pose d'ailleurs une question d'avenir: si la dynamique de la consommation des ménages en transports sera l'automobile ou le transport en commun ou une combinaison astucieuse et économique de ces deux-là.