

L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DEPUIS 40 ANS

J-F Vacher, Service Economique et Statistique du
Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme

Le poids de l'activité des transports dans l'économie est resté quasiment inchangé depuis 40 ans, avec une valeur ajoutée oscillant, à prix constants, autour d'une moyenne de 4,5 % du PIB marchand. Toutefois, le secteur des transports a connu d'importantes mutations internes qui se sont manifestées principalement par l'accroissement régulier de la part de la route, au détriment des autres modes. Parallèlement, le rôle privilégié de l'Etat et la prépondérance, après la guerre, du secteur public ont progressivement laissé la place à des formes de régulation par les marchés et la concurrence. Cette évolution s'est accélérée ces dernières années avec l'ouverture croissante de l'économie française sur l'extérieur.

Au début des années cinquante, les infrastructures de transport, qui avaient subi des dommages considérables pendant la guerre (la moitié du réseau ferroviaire avait été détruite), étaient reconstituées. Pendant les quarante années suivantes, les activités de transport vont progresser à un rythme sensiblement égal en moyenne à celui de la croissance économique. En effet, la valeur ajoutée de la branche, mesurée aux prix de 1980, a oscillé autour de 4,5 % du produit intérieur brut marchand (PIB). Ce ratio tend, depuis une dizaine d'années, à augmenter légèrement (graphique 1).

Le secteur des transports a connu de profonds bouleversements, en premier lieu la modification de la part relative des différents modes.

Substitution de la route au fer dans le transport de marchandises

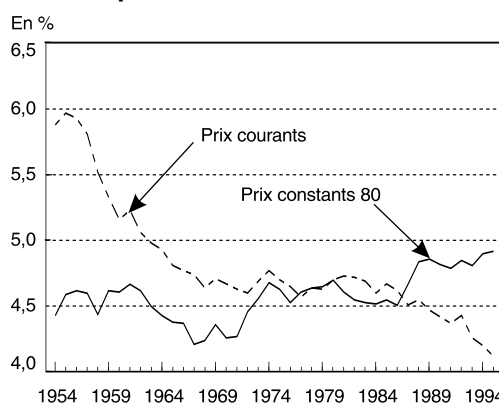
Alors qu'elle représentait près de 60 % des transports terrestres intérieurs de marchandises au milieu des années cinquante, la part du ferroviaire, exprimée en tonnes-km, n'en constituait plus que 22 % en 1995 (hors oléoducs). Dans le même temps, celle du

transport routier de marchandises est passée de 29 % à 75 % (graphique 2).

La progression de la part de la route dans le transport de marchandises a été la plus rapide pendant les 20 premières années, au point de supplanter le fer dès le milieu des années 60. Ce phénomène s'explique surtout par l'évolution de la nature des produits transportés, d'abord par le recul du charbon qui constituait l'un des principaux marchés du rail. Le déclin du transport ferroviaire a été ensuite accéléré par la crise pétrolière et la réorientation vers le nucléaire. Ainsi, la SNCF n'a transporté que 14 millions de tonnes de produits énergétiques en 1995 contre 45 millions de tonnes en 1980. Parallèlement, la restructuration de l'industrie sidérurgique et le ralentissement du BTP dans les années 70 ont réduit les débouchés des minerais et matériaux de construction. Au total, les transports de matériaux pondéreux par la SNCF ont diminué de moitié (en « tonnes-km ») entre 1970 et 1995. La croissance récente du transport combiné "rail-route" ne paraît pas devoir infléchir durablement ce processus.

A l'inverse, l'essor de la production de biens de consommation courante et le développement parallèle des circuits de distribution ont largement stimulé le transport routier de marchandises. Il s'est révélé moins coûteux et plus souple. A cela s'est ajouté le développement du réseau autoroutier au cours de la décennie 70, durant laquelle le nombre des véhicules utilitaires (camions, camionnettes,...) a augmenté

① Ratio de la valeur ajoutée de la branche transport au PIB marchand



Sources : Comptes nationaux Insee et DAE/SES

INSEE
PREMIERE

fortement : les immatriculations neuves ont progressé de 56 % et le parc s'est accru de près de 40 %.

Mais ce secteur, dont les entreprises sont majoritairement de petite taille, s'est révélé plus sensible aux mouvements de la conjoncture. C'est ainsi qu'entre 1980 et 1985 son activité a reculé de près de 14 %, en raison notamment de la mauvaise orientation du BTP. De 1985 à 1990, par contre, la reprise générale de la demande, dans un contexte de déréglementation et de vive concurrence par les prix, a entraîné une très forte croissance (+ 35,9 %) et s'est accompagnée d'une importante augmentation du nombre d'entreprises. Les années 90, toutefois, marquent une certaine pause pour la route, comme l'indique l'évolution du parc moyen de véhicules utilitaires (+ 7,1 % de 1990 à 1995, contre + 33,6 % de 1985 à 1990).

Recul du transport maritime et fluvial

Le transport maritime a été victime des bouleversements intervenus durant les années 70 dans les grands courants d'échanges internationaux avec le développement des pavillons extra-territoriaux. La flotte a été divisée par quatre en quarante ans. Sa capacité s'est fortement réduite après 1980, du fait de la diminution de la part des navires pétroliers dans le pavillon français. Parallèlement, l'activité portuaire française a sensiblement décliné, au profit surtout des autres ports européens. La navigation fluviale a régulièrement décliné sur la période : sa part modale, en tonnes-km, est passée de 11,2 % à 2,8 %.

Evolution plus complexe dans le transport de voyageurs

La croissance de la mobilité des personnes a été à la fois plus forte et plus

régulière que celle des marchandises. La prépondérance de la route s'y est affirmée tout autant, quoique de manière un peu plus complexe. L'utilisation de l'automobile s'est développée beaucoup plus rapidement que celle des transports collectifs. Au milieu des années cinquante les deux tiers des déplacements intérieurs de voyageurs, mesurés en voyageurs-km, étaient déjà assurés par la voiture particulière, et cette proportion n'a fait que s'accroître pour atteindre 85 % en 1995. L'accroissement du parc a été spectaculaire, avec une multiplication par 9 environ en 40 ans (tableau), mais il est resté parallèle à celui des déplacements, qui ont été multipliés par près de 10 (graphique 3). Si le réseau routier a globalement conservé la même dimension (environ un million de kilomètres) sa nature s'est cependant profondément modifiée, surtout à partir des années 70. Grâce notamment aux innovations techniques (revêtement des chaussées, élargissement des voies), le réseau national s'est modernisé. La longueur des autoroutes a été multipliée par 6 entre 1970 et 1995, et la voirie urbaine et périurbaine s'est développée de manière considérable.

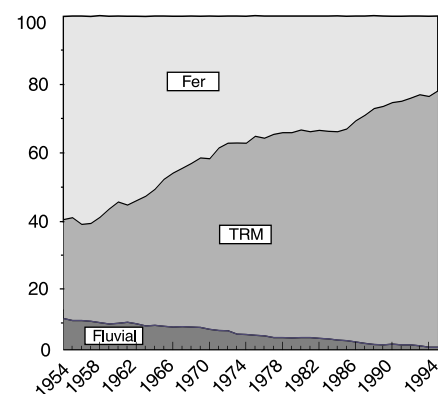
L'ère de l'automobile

Jusqu'à la fin des années 60, ce sont plutôt les campagnes, alors plus peuplées, qui ont bénéficié de l'augmentation de l'équipement et du trafic automobile, en raison notamment de la longueur des distances parcourues, alors que la population urbaine disposait de transports collectifs plus conséquents. A partir des années 70, le développement de la péri-urbanisation a pris le relais, avec l'allongement de la distance domicile-travail et le début de la multi-motorisation. Le kilométrage annuel moyen par voiture s'est accru de 35 % entre 1958-59

et 1973-74. Depuis les années 80, la concurrence entre l'automobile et les transports collectifs s'est avivée, tant sur la longue distance, où se font sentir les effets du développement du réseau autoroutier sur le trafic ferroviaire, qu'en milieu urbain avec les embouteillages et la pollution.

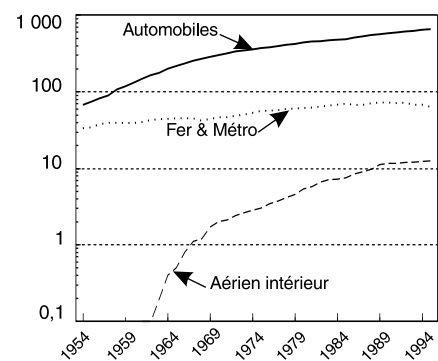
Depuis une dizaine d'années néanmoins, une tendance à la saturation apparaît, comme en témoigne le ralentissement de la croissance du parc (+ 19 % de 1984

② Partage modal du transport de marchandises*



* Transports intérieurs hors oléoducs
Source : DAEI/SES

③ Transports de voyageurs (en milliards de voyageurs-kilomètres)



Grâce à l'échelle semi-logarithmique, la pente d'une courbe indique le taux de croissance de la variable correspondante
Source : DAEI/SES

Quelques données sur les parcs et infrastructures de transport (parcs routiers à mi-année et longueurs de réseaux au 31/12)

| | PARC ROUTIER | | | RESEAU ROUTIER (**) | | RESEAU SNCF | | |
|----------|------------------------|-----------|-----------------------|---------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------|
| | Voit. Partic. et Comm. | | Véhicules utilitaires | Autoroutes | Réseau national | Longueur totale | dont lignes électrifiées | dont lignes TGV |
| | Parc moy. | Immatric. | | | | | | |
| | milliers | milliers | milliers | 1000 km | 1000 km | 1000 km | 1000 km | 1000 km |
| 1954 (*) | 2 710 | 352 | 1 073 | 0,17 | 80,8 | 39,8 | 4,6 | - |
| 1964 | 7 925 | 1 053 | 1 760 | 0,49 | 80,8 | 38,2 | 8,2 | - |
| 1974 | 14 900 | 1 525 | 2 155 | 2,67 | 33,9 | 34,8 | 9,3 | - |
| 1984 | 20 700 | 1 758 | 3 270 | 5,74 | 34,0 | 34,7 | 11,3 | 2,1 |
| 1994 | 24 643 | 1 973 | 5 103 | 8,25 | 36,8 | 32,3 | 13,7 | 5,7 |

(*) pour le réseau routier, les données sont celles de l'année 1959 ; (**) la rupture de 1974 résulte d'une modification de la définition des Routes Nationales.
Sources : DAEI/SES, CCF, SNCF

à 1994, contre + 39 % pour les dix années précédentes).

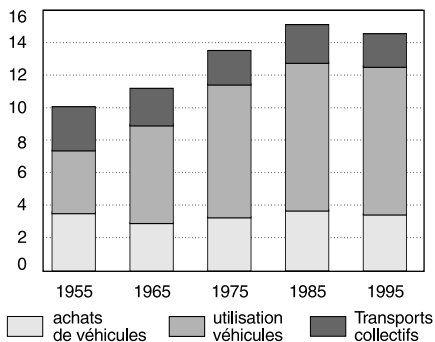
L'évolution du parc des « deux roues » a été plus contrastée. Alors que le nombre des motocyclettes (plus de 50 cm³) a fortement diminué dans les années 70, avec la concurrence de l'automobile, les cyclomoteurs (moins de 50 cm³) ont connu un gros succès auprès des jeunes. A partir des années 80, ces tendances se sont inversées.

Les dépenses des ménages liées au transport ont évolué

Ces évolutions se reflètent dans le niveau et la structure de la consommation des ménages liée au transport (*graphique 4*). Dans l'ensemble, celle-ci n'a cessé de croître à un rythme élevé pendant 40 ans (à l'exception de 1993, année de récession). En 1982, toutefois, une certaine inflexion a été sensible, au point que la part des dépenses des ménages liées au transport, qui avait alors atteint un

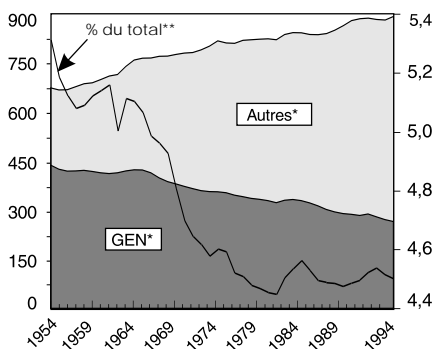
④ Budget des ménages en transport

(en % de la consommation des ménages à prix courants)



Sources : Comptes nationaux Insee et DAEI/SES

⑤ Évolution de l'emploi salarié du secteur des transports



* en milliers de salariés (échelle de gauche).

** de l'emploi intérieur salarié total (échelle de droite).

Sources : Comptes nationaux Insee et DAEI/SES

maximum de 15,7 % (contre 9,7 % en 1954), a reculé lentement pour se fixer à 14,6 % en 1995. Les achats de véhicules sont restés relativement stables (entre 3 % et 4 % des dépenses, plus faibles dans les années 60 et 70). Par contre, les dépenses d'utilisation de véhicules (entretien, réparations et carburants) ont crû beaucoup plus vite et, alors qu'elles avaient été légèrement inférieures aux achats en 1954, elles ont représenté en 1995 un montant presque trois fois supérieur. Quant aux dépenses de services de transports collectifs, leur part a rapidement baissé dans les années 50 pour se stabiliser ensuite autour de 2,2 %, mais leur poids dans l'ensemble de la fonction transport n'a cessé de diminuer (de 28,7 % en 1954 à 13,7 % en 1995).

Croissance lente mais continue des transports collectifs

Les transports ferroviaires de voyageurs, mesurés en voyageurs-km, se sont accrus régulièrement mais à un rythme assez lent, compris entre 2 % et 3 % par an jusqu'en 1985, pour stagner ensuite. Le développement rapide du TGV au début des années 80 a donné un nouveau souffle à la SNCF. En 1995, celui-ci assurait 45,5 % des transports sur le réseau principal et roulait sur près du quart de l'ensemble des lignes de voyageurs en exploitation. Néanmoins, son essor s'est effectué aux dépens du réseau classique, et au cours des dix dernières années les transports ferroviaires de voyageurs ont même globalement diminué de 0,7 %. La situation a été comparable pour les transports collectifs urbains, malgré le renouveau qu'ils ont connu dans les années 80 en raison du développement du RER, de l'extension des réseaux de la banlieue parisienne et de ceux de province. Leur croissance a été en définitive plutôt médiocre, avec une stagnation depuis une dizaine d'année.

Essor du transport aérien

Le transport aérien de voyageurs n'a commencé véritablement à prendre son essor qu'à partir de 1970. Le développement des transports intérieurs a d'abord été très soutenu et régulier, puis s'est ralenti à partir de la fin des années 80 pour se maintenir à un niveau de fréquentation compris entre 11 et

12 milliards de voyageurs-km. Cette évolution résulte en partie de la concurrence du TGV sur les distances moyennes (de l'ordre de 500 km).

De même, la croissance du transport aérien international s'est poursuivie à un rythme élevé jusqu'au début des années quatre-vingt ; elle s'est sensiblement infléchie par la suite. Depuis une dizaine d'années, son profil est devenu plus irrégulier, du fait d'événements particuliers comme la crise du Golfe de 1991, mais aussi de la très forte concurrence internationale qui a induit des baisses de prix sensibles (tarifs promotionnels, "charters").

Effet d'entraînement des grandes entreprises nationales de transport...

Les entreprises de transport utilisent relativement plus de capital que l'ensemble de l'économie. En effet, la part de leurs investissements dans la FBCF totale (entre 5 % et 7 %) est sensiblement supérieure à celle de leur valeur ajoutée dans le PIB (autour de 4,5 %). Ceci a contribué, au lendemain de la guerre, au renforcement du poids du secteur public dans les transports. Au milieu des années cinquante, les quatre grandes entreprises nationales (GEN) du transport - la SNCF, la RATP, Air France et Air Inter - employaient environ 65 % des effectifs salariés du secteur (*graphique 5*) et en assuraient près de 80 % des investissements (*graphique 6*). L'effet d'entraînement du secteur public des transports sur l'économie a donc été important, surtout en début de période.

Jusqu'au milieu des années 60, c'est l'effort d'équipement de la SNCF qui a dominé, avec la modernisation de ses infrastructures et de son matériel, l'électrification des lignes en particulier. Les transports collectifs urbains (RER, autobus de banlieue) se sont fortement développés dans les années 70.

... puis recul de leur poids dans le secteur des transports

Le poids des GEN dans le secteur des transports allait cependant très vite diminuer. Alors qu'elles occupaient encore 47 % des effectifs salariés du secteur des transports et réalisaient 45 % des investissements en 1970, elles n'en représentaient plus que 29,5 % et 31,5 % en 1995.

Les diminutions d'effectifs ont concerné essentiellement la SNCF où leur nombre est passé de 390 000 à 180 000 entre 1954 et 1995, alors que ceux de l'ensemble du secteur des transports sont passés de 670 000 à 890 000. L'évolution sur la période 54-70 résulte pour l'essentiel des importantes diminutions d'effectifs de la SNCF (-22,2 %). A l'inverse, les effectifs de la RATP sont restés stables et ceux des compagnies aériennes ont fortement progressé (+ 16,8 % depuis 1985, compte tenu de l'intégration d'UTA dans Air France en 1992).

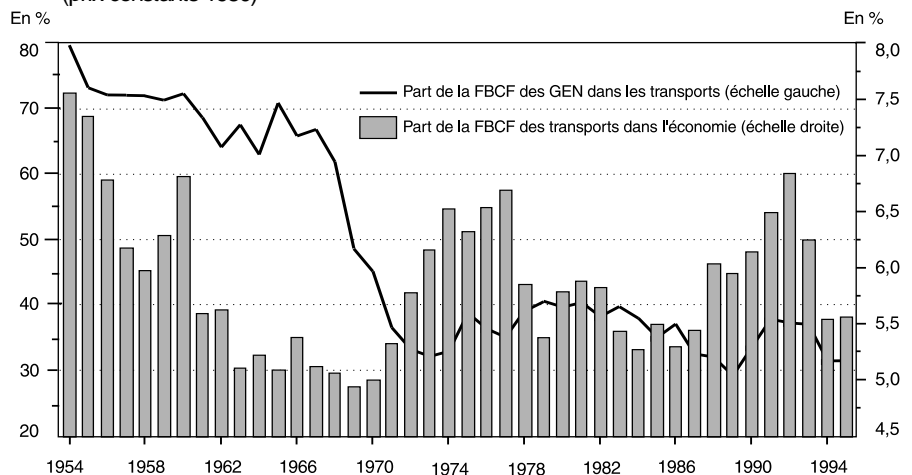
Une dernière phase d'accélération de l'investissement est intervenue de 1988 à 1993 avec l'essor du TGV (+ 158 % de nouvelles lignes et doublement de la longueur de réseau parcourue), le développement du programme autoroutier (+ 21 %), et la mise en chantier des projets de transport collectif de la région parisienne (Météor, Eole). L'investissement reste concentré à la SNCF, où il pèse encore très lourd (19,3 milliards de francs en 1995).

Déréglementation et libéralisation dans les années 80 et 90

On peut distinguer plusieurs vagues de libéralisation progressive, qui ont chacune touché un mode particulier. Les transports maritimes ont été les premiers concernés à la fin des années 70. Cette libéralisation s'est accentuée au début des années 80 sous l'effet de la concurrence internationale et de la spécialisation des flottes, pétrolières en particulier. Par ailleurs, l'Etat a opéré une réforme de la gestion des ports, portant notamment sur le statut de la manutention portuaire. Les transports routiers de marchandises ont été stimulés par l'abandon de la tarification obligatoire intervenue en 1986. Des effets négatifs se sont fait sentir cependant sur les prix, les salaires et les conditions

⑥ FBCF de la branche transport

(prix constants 1980)



Sources : Comptes nationaux Insee et DAEI/SES

de travail des chauffeurs routiers. Le transport aérien, international d'abord puis intérieur ensuite, est en voie de déréglementation complète qui devrait être achevée en 1997. Parallèlement, l'Etat a commencé à réaménager ses relations avec les grandes compagnies nationales et d'importantes réformes de statut sont en cours, en particulier dans le groupe Air France et à la SNCF (création du Réseau ferré de France), afin de donner plus d'autonomie à ces entreprises.

Baisse continue des prix relatifs

La comparaison des évolutions en valeur et en volume du ratio de la valeur ajoutée de la branche transport sur le PIB fait apparaître un mouvement de ciseau : forte diminution à prix courants (de 5,9 % en 1954 à 4,7 % en 1970) et stabilité aux prix de 1980 (graphique 1). Cela traduit en fait une baisse des prix relatifs du transport par rapport à la moyenne des prix de l'ensemble des biens et services. Bien que continue, cette évolution a été plus marquée en début et surtout en fin de période. Dans les années 50 et 60, c'est le progrès technique et la baisse des coûts

qui en ont été les principaux vecteurs. A partir des années 80, le développement de la concurrence a pris le relais. Ce phénomène est particulièrement sensible dans le transport routier dont les prix ont évolué à la baisse après la suppression de la "tarification routière obligatoire", et, dans une moindre mesure, dans le secteur aérien pour les dernières années. Depuis 1986, les prix moyens du transport ont eu tendance à rester stables.

Internationalisation croissante des transports

Ces bouleversements ont été en grande partie favorisés par le contexte international où opère le transport français. L'intensification de la construction européenne depuis une dizaine d'années a fait jouer un rôle particulier à la France, en raison de sa position géographique centrale. C'est ainsi que la part des transports regroupant le pavillon étranger, la partie internationale du pavillon français et le transit est estimée en 1995 à 31,9 % du transport routier de marchandises intérieur, exprimé en tonnes-km, contre environ 15 % en 1980.

A RETOURNER A : INSEE-CNGP, B.P. 2718, 80027 AMIENS CEDEX 01

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 1997

1 an, 60 numéros = 530 F (France) 663 F (Europe) 827 F (Reste du monde)

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____

Tél : _____

Ci-joint mon règlement en Francs par chèque à l'ordre de l'INSEE : _____ F.

Date : _____ Signature _____

Direction Générale :

18, Bd Adolphe-Pinard
75675 Paris cedex 14

Directeur de la publication :

Paul Champsaur

Rédacteur en chef :

Baudouin Seys

Rédacteurs : F. Magnien,

C. Dulon, A.C. Morin, S. Tagnani

Maquette : T. Pécheux

ISSN 0997 - 3192

© INSEE 1997