

Dans la poursuite des travaux généraux "2005" menés par le Commissariat Général du Plan il a paru intéressant de se livrer à une réflexion prospective dans le secteur des transports afin de dégager les tendances lourdes des mutations qui vont s'opérer ou s'accroître d'ici 2005. Avant d'aborder l'exercice de prospective proprement dit un bilan des précédentes prévisions (1965-1985) a été effectué, et, malgré certaines erreurs (notamment sur le chômage) il apparaît que le travail de prospective présente un intérêt certain.

Cadrage général

Des certitudes existent : en cas de croissance faible, il serait quasiment impossible de ne pas voir le chômage s'étendre. Par contre il n'est pas automatique que celui-ci soit résorbé, même avec un niveau de croissance plus important. Parmi les éléments de rupture l'évolution du chômage et les tendances démographiques sont sans doute à prendre en compte eu égard aux conséquences sur les transports. Avec une croissance faible la société sera sans doute plus segmentée ce qui exigera donc une plus grande variété de services voyageurs. En marchandises malgré la tertiarisation, l'activité pourrait continuer de progresser en TK dans le cadre du scénario optimiste. En valeur ajoutée la croissance est assurée dans les deux hypothèses.

SCENARIOS MOYENS RETENUS	SCENARIO 1 <i>Croissance faible de l'économie</i>	SCENARIO 2 <i>Croissance forte de l'économie</i>
<i>Croissance économique le PIBM</i>	lente globalement 2 à 3 %	rapide globalement 3 à 5 %
<i>Types de politiques budgétaires</i>	Possibilités de politiques expansionnistes ou au contraire déflationnistes (dépendance étranger)	
<i>Croissance Démographique</i>	hypothèses communes aux deux scénarios, croissance démographique faible et vieillissement de la population	
<i>Population active</i>	stagnante, vieillissante	stagnante, vieillissante
<i>Emploi</i>	décroissant surtout industriel petits boulots, tertiarisation / décideurs	stabilisé, même si précaire
<i>Chômage</i>	fortement croissant	non-résorbé (crête des 2 millions) mais stagnant
<i>Urbanisme</i>	poursuite d'un mouvement d'urbanisation avec des tendances contradictoires : ménages précarisés peuvent soit s'éloigner des centres-ville, ou au contraire se concentrer dans des zones répertoriées	
<i>Consommation des ménages</i>	progression faible des revenus les éléments secondaires du revenu (transferts sociaux dépendent des politiques globales)	croissance plus forte des revenus
<i>Temps Libre</i>	peu de croissance du temps libre	en croissance et réparti de manière plus homogène
<i>Consommation Transport des Ménages</i>	croissance globale faible mais positive (+1,1%)	croissance globale plus forte (+5,4%)

Les grandes évolutions technologiques et sociologiques

Cette partie reprend sous forme de résumé, l'essentiel des réflexions développées dans le document "prospectives 2005" du Commissariat Général du Plan et essaye d'en analyser les conséquences pour le secteur du transport. Ce chapitre met aussi en valeur la dynamique propre au secteur.

Le vieux monde est menacé de devenir l'ancien monde

Le rééquilibrage économique en faveur de la zone pacifique (50 % du P.N.B. mondial), le sous-développement technologique général ne sont pas sans conséquences sur le transport.

Que faire ? sinon avancer dans la voie de l'unité européenne : unité interne par l'harmonisation de toutes les règles et pratiques, unité externe par le renforcement de l'identité européenne vis à vis des principaux concurrents. Il n'est que temps de s'y consacrer. Si l'on considère les restructurations en cours dans l'économie mondiale, le compte à rebours est largement entamé .

Le problème n'est pas seulement mécanique, mais culturel.

Sur le plan culturel, dans l'entreprise comme dans la société est engagée la bataille du modernisme contre l'archaïsme. La crise n'est pas qu'une panne de la croissance mais un changement du monde. Cela ne signifie pas que la politique de maintien des grands équilibres économiques soit inutile bien au contraire mais il faut avant reconnaître et accepter la fin du monde, de ses règles et de ses modes de fonctionnement. Les transports reflètent bien l'évolution en cours dans l'ensemble de la vie économique et sociale et les incertitudes quant à son ampleur et à sa durée. Dans ce secteur le modernisme cohabite avec avec l'archaïsme ; de nouvelles activités, de nouveaux comportements apparaissent déjà en même temps que subsistent les vieilles habitudes et des prestations d'un autre temps.

Un nouveau rapport à l'espace et au temps

Le transport connaîtra par ailleurs un nouveau rapport à l'espace et au temps. L'internationalisation de l'économie, le développement des réseaux à grande vitesse (TGV, autoroutes, transports aériens) permettra non seulement de réduire les distances-temps mais facilitera une transformation du contenu même du déplacement.

Des opportunités et des concepts nouveaux

Nous passerons en quelques dizaines d'années du concept transport - temps perdu au concept transport-temps gagné. Il ne s'agira pas seulement de permettre un nouveau rapport à l'espace en réduisant le temps de parcours mais aussi d'enrichir le contenu de ce temps. Cela vaut pour le transport de personnes mais aussi pour la marchandise, qui chargée d'informations, aussi deviendra "intelligente" et son rapport au temps et à l'espace s'en trouvera également transformé. Enfin la tertiarisation des économies développées offrira au secteur transport des opportunités nouvelles pour créer des services nouveaux aux entreprises et aux particuliers.

Les transports de voyageurs

Une première application de scénarii d'évolution contrastés aux transports de voyageurs révèle , leur particulière sensibilité de ce champ du transport à la structure de la population et à la gestion du temps productif au delà de leur dépendance persistante au rythme de la croissance économique générale.

Pour 2005 les grandes tendances sont marquées par une évolution structurelle de la mobilité liée aux mutations des conditions de production et des conditions de vie ; la mobilité sera en croissance globale modérée mais répartie de façon assez différente dans le temps. Elle se traduira en demandes nouvelles en terme de qualité, de confort et de vitesse.

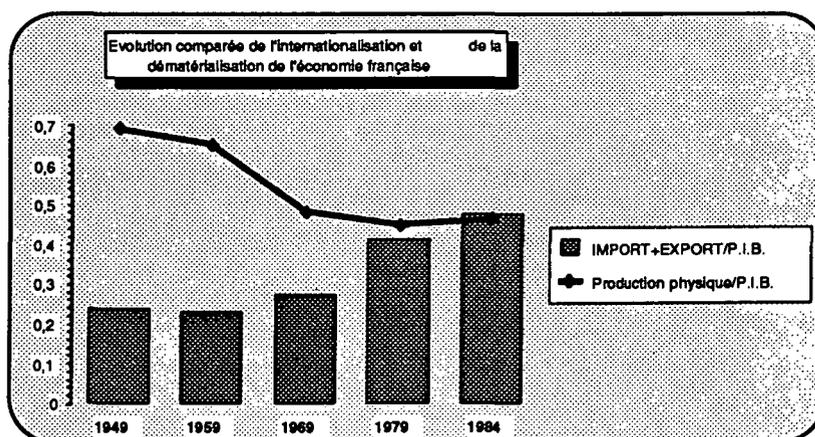
Nouvelles demandes de qualité, de confort et de vitesse,

Dans le secteur urbain l'évolution des transports collectifs dépendra pour une grande part de la hiérarchisation de l'espace viaire pour les différents modes et de la résolution des problèmes de financement .

A l'échelle régionale le maintien et l'éventuel développement des transports collectifs sont liés aux efforts de rationalisation de moyens aujourd'hui éparpillés (et coûteux compte tenu du niveau de l'offre). Dans l'espace interurbain il faut envisager une certaine stabilité de l'automobile, un développement important des trains à grande vitesse (notamment dans le cadre européen) et surtout une très forte progression du transport aérien et du trafic par autocar. Enfin pour la place de l'automobile il faut prévoir une relative stagnation ou un faible développement en fonction des hypothèses économiques et des politiques qui les accompagnent.

Echanges et transports de marchandises

Quelle logique de développement ? Celà dépendra largement du niveau de dématérialisation de l'économie et de son degré d'internationalisation



Internationalisation de l'économie

D'un strict point de vue global, et à moyen terme, l'évolution du secteur des transports dépendra principalement des stratégies des grandes firmes du transport, de la distribution et du secteur industriel. Ces stratégies étant replacées dans leur environnement international.

Ce dernier élément agira de façon essentielle sur le volume et la nature des produits transportés. On peut en effet imaginer que le taux d'internationalisation de l'économie (import+ export/P.I.B.) va continuer de progresser pour passer d'environ 0,5 en 1987 à environ 0,7 en 2005. Ainsi 80 % du trafic s'effectuera dans un marché international. En ce qui concerne la répartition modale les transports par route et les transports par air seront les grands bénéficiaires de cette internationalisation, le développement du fer paraît plus hypothétique compte tenu de ses difficultés d'adaptation et de ses insuffisances en matière de coopération internationale.

Des Infrastructures pour plusieurs générations

Un potentiel encore important est à réaliser avec le développement du trafic, la recherche de gains de productivité et les déséquilibres dans certaines régions. On peut cependant penser que les schémas en cours d'élaboration modèlent la France (et l'Europe) pour plusieurs générations compte tenu d'une part des investissements en jeu, et d'autre part des gains de productivité permis par de nouvelles méthodes d'exploitation. Les réseaux à grande vitesse vont largement structurer le futur espace, il restera cependant à les articuler avec les autres réseaux notamment régionaux et locaux.

Aménager le territoire pour éviter une France à deux vitesses territoire

En matière d'aménagement il faudra éviter une France à plusieurs vitesses où la région parisienne serait en tête avec les régions situées au sud d'une diagonale Le-Havre /Marseille et l'arc Nord /Est en queue.

L'intégration européenne générera des besoins nouveaux : la réduction de l' "effet frontière" accroîtra les flux entre Etats membres de la C.E.E. et nécessitera des investissements sur de grands axes internationaux . Pour les trains à Grande Vitesse: on s'achemine actuellement vers un véritable réseau français, voire européen, interconnecté ; par ailleurs de nouveaux transports ferroviaires urbains où des véhicules automatiques rapides et souples circulant en site propre faciliteront les déplacements des voyageurs dans les villes grandes et moyennes.

L'emploi: porteur dans les transports

On peut penser que globalement la situation de l'emploi évoluera de façon positive à l'horizon d'une vingtaine d'années si l'on fait toutefois abstraction des GEN (transport routier : croissance toujours soutenue ; transport aérien : des inquiétudes pour l'échéance de 1992 mais des besoins à satisfaire très importants , à l'inverse le secteur maritime et la voie d'eau sont sans doute les plus menacés;reste l'enigme ferroviaire où les effectifs peuvent varier de façon considérable selon les hypothèses. ■

L'étude est disponible à l'Observatoire au prix de 100 Francs