Chapitre 2 :
LA PLACE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

Intérêt du chapitre

- Pour apprécier la place des transports dans l'économie, on dispose de statistiques nationales et internationales. En s'appuyant sur ces données, il est possible de mesurer l'importance de ce secteur d'activité quant à sa **production**, ses **échanges extérieurs**, ses **investissements**, etc. Ces divers postes seront précisés après une présentation des caractéristiques et des sources des statistiques transports.

Objectifs

Objectif général:

Expliquer l'importance du transport dans l'économie.

Objectifs spécifiques:

- Identifier les principales catégories et sources des statistiques des transports;

- Examiner le poids, les enjeux et spécificités économiques du secteur des transports.

Sommaire

- Leçon 1: Les statistiques sur les transports
- Leçon 2: Les spécificités économiques des transports et le lien avec l'activité économique

Leçon 1 : Les statistiques sur les transports

Objectifs de la leçon 1 :

Identifier les principales catégories et sources des statistiques des transports

Intérêt de la leçon 1

La connaissance de l'activité des transports nécessite l'emploi des statistiques. Celles-ci sont élaborées en Côte d'Ivoire par l'Institut National des Statistiques (INS) et le Ministère des Transports. Au niveau international, la compilation des données des différents pays (africains) est effectuée par AFRISTAT.

I- Les statistiques sur les trafics de marchandises et de personnes

- Les trafics sont faciles à estimer pour trois modes : l'aérien, le maritime et le ferroviaire car la collecte des données et effectuée auprès d'un nombre limité de sociétés. En revanche, pour le fluvial et le routier, l'évaluation est difficile pour deux raisons : d'une part, de nombreuses entreprises participent à l'offre de transport. D'autre part, cette dernière est assurée par deux groupes : le premier ensemble inclut des unités pour lesquelles l'offre de services de transport constitue l'activité dominante (**compte d'autrui**).

I- Les statistiques sur les trafics de marchandises et de personnes

- Elles s'appuient sur un questionnaire et elles permettent d'estimer les tonnages transportés (ou passagers), les distances parcourues, etc. A partir de ces différentes sources statistiques, un regroupement est effectué permettant une estimation globale des trafics (cf. Les comptes de transport de l'INS) et des études de marchés.

II- Les statistiques sur les activités des entreprises

Les statistiques sur les trafics représentent des données en termes physiques, d'où l'intérêt de traduire l'activité des entreprises en valeurs monétaires. Cette connaissance est obtenue à partir de questionnaires adressés chaque année à des entreprises de transport (y compris les auxiliaires). Le champ d'observation recouvre l'ensemble des unités de production pour lesquelles un rapport d'activité est publié annuellement. Ces enquêtes permettent d'avoir des informations sur le chiffre d'affaires de l'entreprise, le volume des achats effectués, le montant des salaires acquittés, etc. Deux utilisations de ces questionnaires peuvent être effectuées :

II- Les statistiques sur les activités des entreprises

- Une synthèse sur chaque secteur de transport est présentée. Elle permet d'avoir des indications sur la structure des entreprises, sur la répartition de leurs chiffres d'affaires, sur les investissements réalisés…
- Une évaluation des différents comptes de secteurs et de branches est réalisée par la comptabilité nationale. Le concept de secteur économique retient comme critère de classement l'activité dominante. L'approche par branche conduit à ne retenir que la production d'un même service (ou produit). A partir de ces différents comptes, il est possible de présenter des informations sur la production par mode de transport, sur la consommation des ménages en services de transport, etc. L'ensemble de ces statistiques est publié annuellement par l'INS dans « ***Les Comptes des transport*** ».

III- Les statistiques internationales

Les statistiques proviennent principalement de deux sources : la communauté Africaine (AFRISTAT) et la Banque mondiale et le FMI. La première institution publie annuellement des données sur les Etats appartenant à la Communauté Africaine. Elles proviennent des différents organismes nationaux (INS pour la Côte d'Ivoire par exemple). Les statistiques collectées se focalisent tout particulièrement sur les échanges par mode et par produit entre les différents Etats africains. Cette approche permet d'effectuer des comparaisons nationales par mode.

IV- LES TRANSPORTS : QUELQUES ÉLÉMENTS CHIFFRÉS

- **– 1.1. Trafics et taux d'équipement**
- Préambule : la conjoncture économique
- Les entreprises et les ménages
- La branche transports
- Notion de branche / secteur :
- – Une branche (ou branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée. Au contraire, un secteur regroupe des entreprises classées selon leur activité principale,
- – Un secteur regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée).

IV- LES TRANSPORTS : QUELQUES ÉLÉMENTS CHIFFRÉS

- **– 1.1. Trafics et taux d'équipement**
- Préambule : la conjoncture économique
- Les entreprises et les ménages
- La branche transports
- Notion de branche / secteur :
- – Une branche (ou branche d'activité) regroupe des unités de production homogènes, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée. Au contraire, un secteur regroupe des entreprises classées selon leur activité principale,
- – Un secteur regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée).

IV- LES TRANSPORTS : QUELQUES ÉLÉMENTS CHIFFRÉS

- L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré. Au contraire, une branche regroupe des unités de production homogènes.
- • Environ 4% du PIB en 2010.
- • Part relativement stable dans le temps en termes constants…
- • …mais baisse de long terme en euros courants (baisse des prix dans le transport liée à une baisse des coûts issue des gains de productivité et à du progrès technique ; toutefois hausse des carburants depuis quelques années qui freine ce mouvement)
- Quelques données concernant les ménages
- • Taux d'équipement en 2004 (nbre de ménages ayant au – 1 VP) : 80.7% (moyenne UE : 75.3%)
- • Taux de motorisation en 2005 (ratio nbre de VP immatriculées / nbre de ménages : 1.16 (30 millions de VP/25.9 millions de ménages, en baisse très légère depuis quelques années)

IV- LES TRANSPORTS : QUELQUES ÉLÉMENTS CHIFFRÉS

- • Parcours moyen : 13100 km en 2006 (9800 en essence, 16500 en diesel) (NB: un PL parcourt 48700 km)
- • taux de diésélisation du parc VP en France : 48% en 2006 (mais +6% diesels en 2006, -3% essence et 70% des immatriculations de voitures neuves) Le secteur des transports : les entreprises (France)
- • UE à 15 : environ 800 000 entreprises dont 27% sont espagnoles (France : plus de 2 fois moins en 1998)
- • France 2004 : 74 435 entreprises, 55% TRM, 45% Tr. Voyageurs
- • Nbre d'entreprises en baisse, en particulier dans le TRM, ce qui est la marque d'une tendance à la concentration.

IV- LES TRANSPORTS : QUELQUES ÉLÉMENTS CHIFFRÉS

– 1.2. Production et dépenses de transport

- La production de transport représente environ 133 mds d'€ (prod. au sens CN ie Production de la branche transport). Toutefois, ces « valeurs » du transport ne représentent que le transport pour compte d'autrui…
- Les entreprises et les ménages produisent et consomment pour eux même du transport..(compte propre).
- Dépenses, production et coûts/prix du transport
- • Loi 1 : les dépenses et la production de transport en valeur évoluent conformément à la conjoncture générale (corolaire : la part des transports dans l'activité économique est stable sur le long terme)
- • Loi 2 : les prix et les coûts (marchands) du transport ont spectaculairement baissé sur le long terme
- Dépense de transport des ménages en 2005 : 142,1 milliards d'euros (14.9% de la dépense totale de consommation des ménages - 955 mds d'euros-)
- • Répartition de la dépense
- achats de véhicules; dépenses d'utilisation des véhicules et services de transport.
- NB la FBCF (dépenses en capital ou investissement en infrastructure) des APU et du secteur privé.

----1.3. Nuisances (polluants et bruit) et accidentologie (insécurité)

Evaluation formative de leçon 1

- Travaux dirigés

  La croissance du transport est-elle expliquée par la croissance économique ?

Synthèse de la leçon 1

- La connaissance de l'activité des transports nécessite l'emploi des statistiques.
- Celles-ci sont élaborées en Côte d'Ivoire par l'Institut National des Statistiques (INS) et le Ministère des Transports. Au niveau international, la compilation des données des différents pays (africains) est effectuée par AFRISTAT.

Leçon 2: Les spécificités économiques des transports et le lien avec l'activité économique

Objectifs de la leçon 2 :

- Examiner le poids, les enjeux et spécificités économiques du secteur des transports.

Intérêt de la leçon 2

- Les principales caractéristiques économiques des transports et le lien avec l'activité économique
- La place des transports dans l'économie, soit environ 15% de la consommation des ménages.

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

A) CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACTIVITÉ« TRANSPORT »

Caractéristiques générales du bien (1)

- Bien intermédiaire (ie le transport est un coût sans utilité directe): bien qui concoure à la production d'autres biens, soit par transformation et incorporation dans des produits plus élaborés (matières premières), soit par destruction au cours du processus de production (énergie, pièces détachées, tôles, etc., utilisées dans la fabrication automobile par exemple).

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

A) CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE L'ACTIVITÉ« TRANSPORT »

• Le transport étant un coût lié à l'éclatement des activités, sa minimisation implique souvent une concentration des activités (polarisation). On constate empiriquement que l'amélioration du système génère à la fois de l'étalement urbain et de la polarisation inter-urbaine

• Durée de vie des infrastructures (la partie fixe de l'offre) et caractère mobile de l'autre partie de l'offre à durée de vie limitée

• Rendements croissants du fait de l'importance des coûts fixes, d'où tendance au monopole naturel et plus généralement tendance à la concentration (La concentration désigne à la fois l'accroissement de la taille des producteurs et la diminution de leur nombre. La concentration est la résultante du phénomène regroupement des entreprises.)

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

Caractéristiques (2)

- Biens publics impurs : importance de la congestion qui dégrade la qualité de service du transport (principe de non rivalité ou non concurrence dans la consommation et principe de non exclusion)

- Dimension réseaux : la connexion des réseaux accroît l'efficacité du système de transport et génère des baisses de coût importantes

- Externalités positives ou négatives importantes : le transport est le premier pollueur local, mais également un contributeur important à la croissance économique

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

B) LES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES DE L'OFFRE ISSUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

- Des activités peu concurrentielles…
- Des activités où l'interventionnisme des APU est élevé et (surtout pour les voyageurs) fortement subventionnées

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

B) LES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES DE L'OFFRE ISSUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

DES ACTIVITÉS PEU CONCURRENTIELLES

- La notion de marché des transports est fallacieuse : les services de transport sont peu substituables,
  La distance joue un rôle important dans le choix du mode (hétérogénéité de la notion de service de transport).

- L'existence de coûts fixes importants (matériel et infrastructure) favorise les phénomènes de concentration industrielle (Cf. théorie du monopole naturel)

- L'intervention de l'Etat, notamment dans le transport voyageurs, a toujours été historiquement forte, et le reste encore (ce point étant lié au précédent au moins en partie). De plus, la décentralisation renforce le rôle des APUL.

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

B) LES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES DE L'OFFRE ISSUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

DES ACTIVITÉS FORTEMENT SUBVENTIONNÉES ?

- En fait, les subventions sont « internes » au transport : le transport individuel par VP subventionne en partie les transports collectifs au niveau central :

- La fiscalité des carburants est lourde (TIPP =27 mds en 2004 sur 34 mds de recettes)…

- … et permet d'alimenter le déficit d'exploitation du transport ferroviaire et du transport public urbain de voyageurs.

- Ce constat n'est pas valable au niveau local (déficit de la fiscalité au niveau local des routes par exemple).

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

C) LES CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE

*) La demande de transport « local » de personnes

• Quelques caractéristiques fondamentales :

1. nbre de déplacements quotidiens stable sur le long terme (3.5 à 4 déplacements par jour par personne, forme de courbe logistique de la D. de TU)
2. Temps global de déplacement stable (env. 90 mn dt 30 en mobilité motorisée)
3. Augmentation de la vitesse moyenne des déplacements,
4. Augmentation de la distance moyenne des déplacements (phénomène d'étalement urbain notamment),
5. Les déplacements sont de plus en plus périphérie vers périphérie,
6. Les usagers préfèrent en majorité la VP (VM environ 20 km/h contre 10 à 11 pour les TC)

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

C) LES CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE

**) La demande de transport interurbain

• Nécessité de distinguer déplacements professionnels (15%) et motifs personnels (85%)

• Les déplacements pour motifs personnels (vacances, tourisme, visites, études) sont très inégalement répartis dans le temps (concentrés l'été et les WE),

I- PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES

C) LES CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE

***) la demande de transport de marchandises

- Dépend étroitement de l'activité économique…
- … mais tendance au « découplage » de par la dématérialisation des échanges et par le déclin des activités agricoles et de l'industrie lourde…
- …compensée par la globalisation croissante des échanges et l'ouverture internationale des économies
- Dépend étroitement de la fiabilité, des délais, etc. (aspects logistiques devenus fondamentaux)
- Très sensible à « l'effet frontière »
- Demande assez hétérogène (messagerie, fret traditionnel, express, logistique)

I- LIEN AVEC L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

a) La croissance du transport est-elle expliquée par la croissance économique ?

Le lien PIB – VA de la branche « transport »

- INSEE (2002) : une régression simple entre croissance de la VA et croissance du PIB donne (R2=0.58): Lorsque la croissance du PIB est supérieure à 1.52% par an, la VA transports augmente plus vite que celle de l'économie et que, inversement, lorsque la croissance du PIB est < 1.52% par an, la VA transports varie plus faiblement que le reste de l'économie.

I- LIEN AVEC L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

b) l'activité économique est-elle stimulée par l'activité des transports?

- Smith (1776)…
- Travail pionnier de Charmeil (1968) sur les effets macro de la réalisation d'infrastructures de transport, notamment dans les cas de conjoncture basse. Pour les invs routiers, il trouve un effet sur le PNB égal à 0.25%.
- le modèle IMPACT, utilisé par Taroux (1995), établit que un milliard de francs dépensés en infra en 1990 suscitaient 2700 emplois par an.
- Morisugie et Hayashiyama (1997) :la contribution du réseau ferroviaire à la croissance du PNB liée à la baisse du prix des transports qu'il a permis a été de 0.5% en 1875 pour atteindre un max de 12.3% en 1940
- Fogel (1964) : sans le réseau ferroviaire, le PIB des USA aurait été réduit de 10 à 20%

Evaluation formative du chapitre 2

- Exercices
- QCM
- Travaux pratiques
- Travaux dirigés

Synthèse du chapitre 2

- Croissance forte des trafics sur le long terme et plus rapide que la richesse,
- Cette croissance est due sur le long terme à la spectaculaire diminution des coûts du transport (bien que cette tendance soit moins forte depuis 10 ans),
- Poids toujours plus important du mode routier…
- … ce qui génère de nombreuses nuisances (pollution, insécurité et bruit principalement)
- Toutefois, il y a une relation positive évidente entre le transport et la croissance économique, ce qui implique une régulation qui ne casse pas totalement la dynamique du secteur.