



HAL
open science

Secteur de transport ou système de transport ? La partie visible de l'iceberg

Michel Savy, Frantz Rowe

► **To cite this version:**

Michel Savy, Frantz Rowe. Secteur de transport ou système de transport ? La partie visible de l'iceberg. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1990, 22 | 1990, pp.109-124. 10.46298/cst.11887 . hal-04117979

HAL Id: hal-04117979

<https://hal.science/hal-04117979>

Submitted on 5 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

**Secteur du transport
ou système de transport ?
La partie émergée de l'iceberg**

Michel SAVY, Frantz ROWE

CERTES

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées - Paris

Le caractère primordial du transport de marchandises dans l'activité économique d'ensemble est évident. En a-t-on pour autant pris la mesure ?

L'activité de transport, est, en soi, fort importante. En outre, elle contribue nécessairement à toutes les autres activités. C'est donc une activité fondamentale, et même une des "*conditions générales de la production*", préalables au développement économique dans son ensemble ¹. Aujourd'hui, il n'est pas de pays, si faible ou si incomplet que soit son appareil productif, qui ne dispose d'un système de transport minimal, pour l'acheminement des produits locaux ou des produits importés.

Peut-on mesurer l'importance du transport dans l'économie nationale ? Avant même d'entrer dans les découpages et les évaluations, cette question pose un problème théorique de fond : l'importance du transport doit-elle être perçue en termes positifs ou en termes négatifs ? C'est-à-dire, comme une production ou comme un coût ? Si l'on considère que le transport de produits est, au même titre que la fabrication, une activité participant pleinement au processus de *production*, l'activité de transport est une contribution positive à l'activité globale ². Les pouvoirs publics avaient sans doute une conception différente quand, dans son décret d'institution, ils fixaient à la Commission des Comptes de Transport de la Nation la mission d'évaluer *le coût de transport* que doit supporter la collectivité nationale. Le transport apparaissait alors comme une charge, un mal nécessaire. Mais ce décret date de 1955 (JO. du 19.11.1955), bien avant la LOTI de 1982 (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs - JO. du 31.12.1982)...

¹ MARX K., *Fondements de la critique de l'économie politique*, "Grundrisse", Union Générale d'Édition, 1968, 5 vol.

² SAVY M., "Le transport de marchandises : service ou industrie ?", *Cahiers Scientifiques du Transport*, Caen, Paradigme, n° 15 - 16, 1987, pp. 151 - 172.

Quoi qu'il en soit de ce débat, l'appréciation de l'importance des transports dans l'économie fait apparaître, selon les définitions que l'on utilise, des évaluations très différentes : il convient de préciser les notions, puis de faire les comptes. On utilisera, à cet effet, les résultats d'une recherche menée au CERTES (LATTS - ENPC) en 1988 ¹.

I - DOMAINE, SECTEUR, BRANCHE, ACTIVITE

1) Définitions

* Domaine du transport

On peut d'emblée s'interroger sur les termes mêmes qu'a consacrés l'usage et les domaines qu'ils désignent. Les langues latines font référence au statut de marchandises des produits transportés : *trasporto merci*, *transporto de mercancias*, *transport de marchandises* ; alors que les langues anglo-saxonnes sont plus simplement factuelles : *goods transportation*, *güterverkehr*. En toute rigueur, l'acception anglo-saxonne de *transport de produits* est préférable : le transport (la circulation physique) ne correspond pas seulement aux phases de commercialisation des produits (la circulation marchande qui donne aux produits le statut de marchandises), mais peut aussi correspondre à leur production ou leur consommation.

Mais on peut aussi examiner le terme de "transport" : transporter des rouleaux de tôle ou des boîtes de sardines, c'est les déplacer dans des camions, des wagons, des bateaux, c'est sans ambiguïté du transport. Mais le transport des fluides, solides ou gazeux ? Quand ils sont en fûts ou en citernes, s'ils empruntent des engins de transport, ils sont transportés. Quand ils empruntent des conduites - oléoducs, gazoducs - ils sont parfois inclus, parfois exclus du domaine des transports tels que le définissent les administrations et les organisations professionnelles. Les transports d'hydrocarbures par oléoduc figurent dans certaines statistiques de transport (il est vrai qu'ils sont concurrents des modes routier, ferroviaire ou fluvial), les transports de gaz n'y figurent pas. Il y a eu jadis en France, il y a encore de par le monde des milliers de gens dont le métier est de transporter de l'eau. Mais dès qu'on construit des réseaux de canalisations, on ne compte plus dans le domaine du transport l'acheminement de millions de tonnes d'eau, eaux naturelles, eaux traitées ou usées. Pour des raisons administratives, le transport de produits agricoles par des engins agricoles est, en France, exclu du transport, ces engins ayant une immatriculation spéciale. Les mêmes produits, une fois chargés sur un camion "normal", sont "vraiment" transportés... Le transport d'énergie est considéré comme du transport quand l'énergie a la forme de charbon ou de pétrole. Mais pas

¹ ROWE F., SAVY M., *Les fonctions d'organisation dans l'industrie du fret*, CERTES - LATTS (ENPC), pour le Ministère des Transports (SERT), 1989. Recherche menée à la demande du Comité Technologie, Emploi, Travail dans les Transports (TETT) du Programme de Recherche et de Développement Technologique dans les Transports Terrestres (PRDTT).

sous forme d'électricité¹. Enfin, faut-il écarter les transports postaux et leurs centaines de milliers d'emplois, qui pourtant sont bien consacrés au transfert spatial d'objets solides (lettres et paquets), surtout quand les transporteurs de courrier nationaux et internationaux, publics et privés, et de colis express, rapprochent leurs activités et entrent en concurrence ? Faut-il aussi ignorer le transport de produits par les ménages, pour leur propre usage ?

En s'inscrivant dans la définition usuelle du domaine des transports de marchandises, les analyses ci-après relèvent donc d'une acception restrictive, et par là-même d'une mesure prudemment sous-évaluée, du transport.

Cette acception usuelle est celle qui délimite le champ de compétence des Ministères des Transports et des organisations professionnelles dans la plupart des pays, ainsi que de la comptabilité nationale française qui distingue, comme on sait, la notion de secteur et la notion de branche.

* Secteur et branche

La production du *secteur* est, ici, constituée par la production des entreprises dont le transport est l'activité économique principale.

La *branche* a une définition différente, qui se réfère au produit, et couvre donc la production marchande de transport, que les entreprises qui y contribuent en fassent ou non leur activité principale : par exemple, le transport pour compte d'autrui effectué par des commerçants en matériaux de construction qui utiliseraient, à contre-saison, leurs véhicules disponibles. Constituant une activité économique majeure, le transport est repéré par une branche particulière de la comptabilité nationale, même dans sa forme la plus agrégée, la nomenclature des branches en U, où il est associé aux télécommunications.

La production de la branche alimente le *marché* du transport. Mais le secteur en constitue le noyau, puisqu'il est constitué des entreprises pour lesquelles le transport est l'activité principale, et non une activité secondaire.

Si l'on s'intéressait à une branche économique comme la sidérurgie, l'analyse pourrait s'arrêter ici : la branche sidérurgique selon la comptabilité nationale coïncide à peu près avec la place effective de la production d'acier dans l'économie. On sait que, pour le transport, il n'en est rien : une large part des trafics, qui est même majoritaire en tonnage pour le transport routier intérieur, relève du "transport pour compte propre"². En ce cas, le transport n'est pas effectué à titre marchand par une entreprise de transport (comme dans le secteur) ni par une entreprise faisant du transport public à titre principal ou secondaire (comme dans la branche). Il est produit hors marché, pour son propre

¹ D'après une note de G.DUPUY, responsable de l'équipe "Réseaux et Territoires" du LATTS, à l'occasion du lancement du Comité des Sciences Sociales Appliquées au Transport (COSSAT) du PRDTT.

² Voir *Enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises*, Ministère des Transports (OEST), annuel, dite "Enquête TRM".

compte, par une entreprise qui, le plus souvent, n'est pas une entreprise de transport, et qui est simultanément "chargeur" et "transporteur". La production du transport pour compte propre n'est pas comptabilisée dans la branche du transport, mais incorporée de manière indiscernable à la production de la branche qui en est simultanément productrice et consommatrice.

* **Activité**

Il faut alors une notion plus large que le secteur ou la branche pour appréhender l'ensemble du transport, qu'il relève du compte d'autrui (dit aussi "transport public") ou du compte propre (ou "transport privé") : la notion d'*activité* de transport. Cette notion se fonde donc sur un critère technique (le transport, comme opération physique de transfert d'objets dans l'espace) et non sur un critère économique (selon que le transport a ou non le statut de marchandise).

La comptabilité nationale française définit et mesure l'ensemble des secteurs et des branches, et non les activités. Mais la notion d'activité du transport a toutefois une réalité politique et statistique notoire : toute une comptabilité des trafics de produits est tenue à jour par l'administration ¹, et couvre à la fois le transport public et le transport privé. Elle est tenue en unités physiques (la tonne, la tonne-kilomètre) et non en unités monétaires. C'est qu'aussi bien, pour la puissance publique qui a la responsabilité d'une large part des infrastructures, c'est l'ensemble de l'activité, et pas seulement la production de la branche destinée au marché, qu'il importe de connaître. Ces informations ne sont pas non plus inutiles aux industriels du matériel de transport ou de l'énergie...

Cette attention à l'activité, au delà de la branche, semble propre au transport : si une entreprise de construction mécanique effectue dans ses locaux des travaux de réparation de maçonnerie, on n'enregistrera pas l'aire des murs ravalés (en unités physiques : les mètres carrés ?) au chapitre de l'activité du bâtiment, dans sa rubrique de "maçonnerie pour compte propre" !

La statistique en unités physiques de l'activité de transport traduit bien le rôle particulier, fondamental, du transport dans l'économie globale, où les valeurs d'usage (les tonnes) ne sont pas entièrement occultées par les valeurs d'échanges (les francs).

2) **Mesures**

Comment mesurer et comparer l'importance respective du secteur, de la branche, de l'activité de transport de produits ? Les données monétaires doivent être écartées car, si la valeur de la production du secteur et de la branche est connue, la valeur de la production sous le régime du compte propre n'est pas isolée dans celle des entreprises qui l'effectuent. On pourrait en tenter une évaluation, par exemple à partir de coûts standards établis pour le transport public. Mais les

¹ L'enquête TRM alimente la banque de données SITRAM (Système d'Information sur les Transports de Marchandises), tenue à jour par le Ministère des Transports (OEST), et qui couvre l'ensemble des modes terrestres, hormis les oléoducs.

coûts standards du marché s'appliqueraient-ils au compte propre ? Faudrait-il alors avoir recours à la comptabilité analytique interne des entreprises ¹ ? D'autres pistes, plus simples, sont ouvertes, pour l'exploitation des données physiques disponibles.

On pourrait utiliser à cet effet les données relatives à la consommation de carburants, ou au parc de véhicules. Nous avons retenu deux données essentielles : le volume de trafic et l'emploi.

* Trafic

Pour ce qui est du *trafic*, on sait que les statistiques disponibles détaillent le volume de trafic (en tonnes et en tonnes-kilomètres) par nature de produits transportés, par mode de transport et, pour le mode routier, en distinguant transport public et transport privé. C'est ce dernier mode qui illustre le mieux notre propos.

Un tableau synthétique du Rapport de la Commission des Comptes de Transport de la Nation ² donne une image fort éclairante de l'importance respective des trafics routiers du secteur, de la branche et de l'activité, malgré la part non négligeable des trafics qui n'ont pu être rigoureusement ventilés.

Tableau n° 1 : Répartition des tonnes-kilomètres selon l'activité principale de l'utilisateur du véhicule (en milliard de tonnes-kilomètres)

Activité principale de l'utilisateur	Transport pour compte d'autrui	Transport pour compte propre	Ensemble

	Secteur* :		
Transports routiers de marchandises	33,8	1,4	35,2
Autres activités	10,1	24,1	34,2
Non déterminée	9,7	7,8	17,5
	Branche* :		
Total	53,6	33,3	86,9
dont location	(2,6)	(4,4)	(7,0)

* Le secteur regroupe l'ensemble des entreprises qui ont la même activité principale, la branche l'ensemble des unités de production homogène du produit.

Source : CCTN 1984

¹ M.GIRAULT situait la valeur de la production privée de transport de produits dans une "fourchette" de 90 à 130 milliards de francs en 1983 : voir *Transports terrestres et industries d'amont*, Communication au 12^{ème} séminaire d'été du PTRC, Brighton, juillet 1984.

² *Les transports en France en 1983 - 1984, XXII^{ème} Rapport de la Commission des Comptes de Transport de la Nation*, INSEE, Coll. C, n° 129, 1985, p.72

On y lit que les entreprises de transport produisent essentiellement du transport public (c'est le trafic du secteur : 33,8 milliards de t-km), mais aussi un peu de trafic pour leur propre compte (1,4). Et que les entreprises dont l'activité principale est autre produisent, à titre secondaire, du transport public (10,1 milliards de t-km qui entrent dans le transport de la branche), mais produisent principalement du transport privé (24,1). Jusque là, rien de très inattendu. Les ordres de grandeur, en revanche, méritent d'être soulignés. On constate en effet que le trafic public pouvant sans ambiguïté être attribué au secteur des transports, c'est-à-dire produit par les entreprises de transport, est de l'ordre de 34 milliards de t-km., sur un total de 87 milliards (pour l'ensemble de l'activité) : soit 39% seulement !

Cette disproportion entre secteur et activité totale serait plus accusée encore si l'on considérait des données en tonnes et non en tonnes-kilomètres, puisque la distance moyenne du transport public est notoirement supérieure à celle du transport privé : respectivement 125 km. et 43 km. à la même date, en 1984 ¹. A nombre de t-km. égal, le transport public transporte un tonnage moindre que le transport privé, et la part du secteur dans l'activité totale serait donc moindre si on la calculait sur la base des trafics exprimés en tonnages.

* Emploi

Cette disproportion entre le trafic des transporteurs publics et l'activité globale est-elle confirmée par les données sur l'*emploi* ?

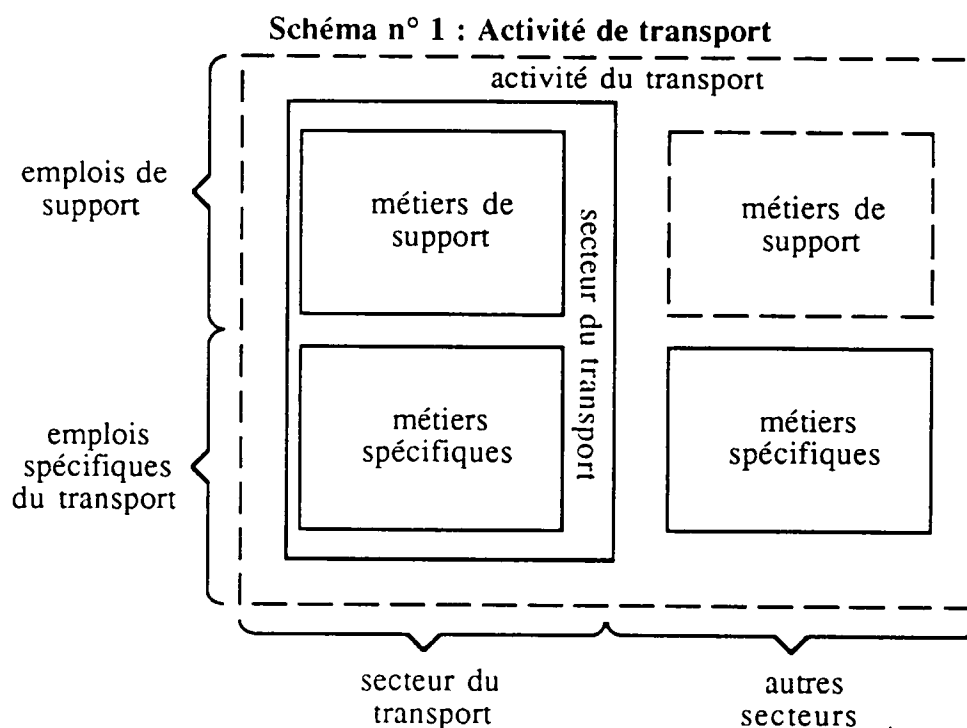
Les données du recensement général de la population de 1982 ² mentionnent en effet, pour les actifs, les professions exercées et les secteurs où elles sont exercées. Parmi ces professions, la nomenclature distingue en particulier les professions spécifiques du transport, et notamment du transport de marchandises. Les effectifs correspondants sont, en outre, répartis entre le secteur des transports (formé par les entreprises de transport) et les autres. Ceci n'établit pas, pour autant, l'ensemble des effectifs du secteur : celui-ci mobilise, en outre, des professions qui ne sont pas spécifiques de cette activité (emplois administratifs, par exemple, que l'on retrouve et que l'on peut dénommer professions "de support" dans toute activité). Les emplois correspondants sont bien repérés par le recensement, pour ce qui concerne le secteur du transport. Mais on ne dispose pas ainsi de l'ensemble des emplois de l'activité de transport : manquent encore les emplois "de support" du transport privé qui, comme le transport du secteur, fait également appel à des professions non spécifiques. Ceux-ci ne peuvent être saisis directement : ils ne sont repérables ni par la profession, ni par le secteur. On peut en faire une évaluation approximative, en appliquant aux emplois spécifiques du transport des autres secteurs la même proportion d'emplois de support que celle constatée dans le secteur du transport ³.

¹ Voir *Enquête TRM*, op. cit.

² Voir *Nomenclature des professions et catégories socio-professionnelles, Index analytique*, INSEE, 1983.

³ Voir ROWE F., SAVY M., op. cit.

Le schéma n° 1 suivant résume la démarche d'évaluation :



= effectifs connus
 = effectifs à évaluer

Le comptage et l'évaluation aboutissent aux effectifs suivants :

Tableau n° 2 : Emplois spécifiques du transport et emplois de support dans le secteur du transport et dans les autres secteurs

	Secteur du transport	Autres secteurs	Total
Emplois de support	91.000	98.000	189.000
Emplois spécifiques	297.000	319.000	616.000
TOTAL	388.000	417.000	805.000

Source : Calculs d'après RGP 1982

Le secteur du transport ne représente ainsi que la moitié des emplois de l'activité toute entière.

Si, aux professions spécifiques du transport stricto sensu, on ajoute la manutention et le stockage pour évaluer une *activité logistique* plus large, on obtient bien sûr des effectifs plus importants encore (tableau n° 3).

Tableau n° 3 : Emplois spécifiques du transport, de la manutention et de l'entreposage et emploi de support dans le secteur du transport et dans les autres secteurs

	Secteur du transport	Autres secteurs	Total
Emplois de support	145.000	265.000	410.000
Emplois spécifiques	474.000	868.000	1.342.000
TOTAL	619.000	1.133.000	1.752.000

Source : Calculs d'après RGP 1982

On constate alors que le secteur du transport ne représente qu'un tiers environ (35%) des emplois de l'activité logistique globale qui, avec plus de 1,7 million d'emplois, mobilise à elle seule plus de 8% de la population active nationale !

II - FILIERES DE TRANSPORT ET ENTRAINEMENT MACRO-ECONOMIQUE

Une autre évaluation de l'importance du transport dans l'économie a déjà été effectuée. Elle porte sur les emplois et consiste à ajouter, à l'emploi de la branche des transports, les emplois correspondant aux consommations intermédiaires et aux consommations liées : production et entretien des infrastructures et des matériels roulants, énergie, assurance, gendarmerie, etc. ¹. C'est la notion de *filière* qui est ici évoquée. Elle se différencie de la notion d'activité globale précédemment mesurée, et a sa pertinence comme notion d'économie industrielle.

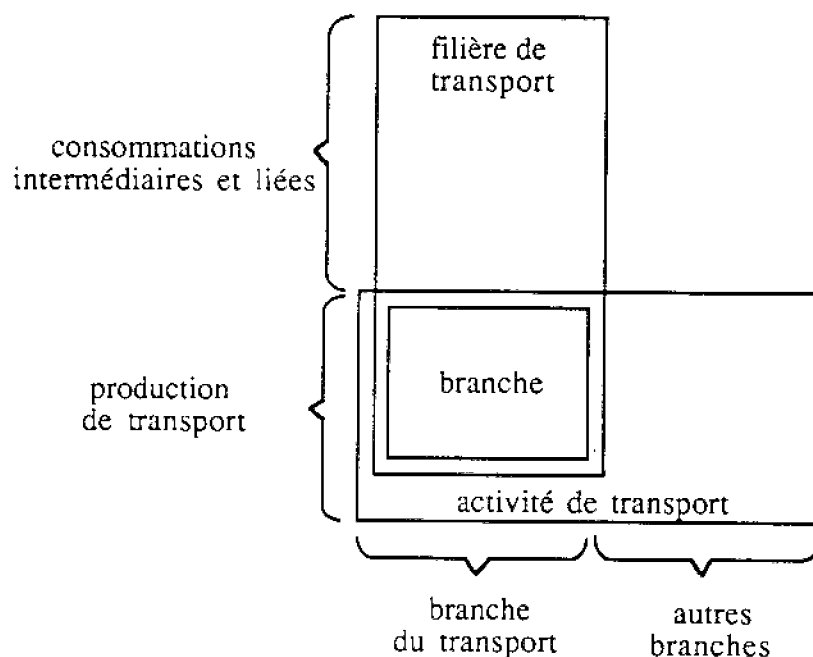
On peut s'appuyer en effet sur le tableau des échanges inter-industriels, pour apprécier les consommations intermédiaires de la branche du transport, et

¹ Voir GIRAULT M., op. cit.

mesurer ainsi le poids de la *filière marchande du transport*, de l'ordre de 1 million d'emplois en 1986 ¹.

Le schéma montre que les notions d'activité et de filière ne couvrent pas les mêmes champs. La filière ainsi définie comprend des activités qui ne sont pas du transport (mais qui y sont liées à titre de consommation intermédiaire), et simultanément exclut une large part de l'activité de transport (relevant des autres branches) :

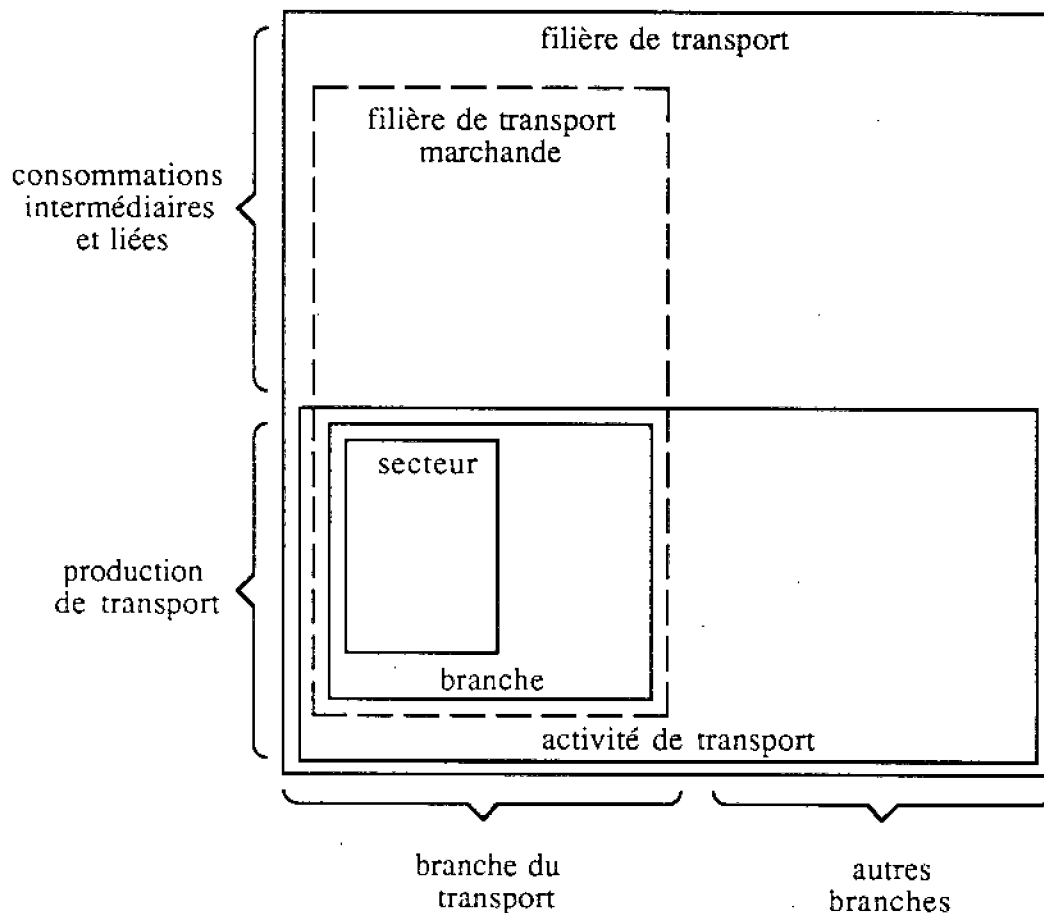
Schéma n° 2 : Filière (marchande) et activité de transport



A-t-on pour autant cerné l'ensemble de la filière de transport ? Non, car le transport privé effectué par les autres branches appelle, lui aussi, des consommations intermédiaires et liées : il utilise des camions, des routes, du gazole, des gendarmes (et des croque-morts en cas d'accident). La notion de filière ne doit pas, alors, être limitée à sa fraction relevant des entreprises de transport ou même de la branche, mais être élargie à toutes les entreprises produisant du transport, pour former une *filière globale* plus large que la filière marchande, comme le montre le schéma n° 3.

¹ Voir BRAIBANT M., "A la recherche de la filière Transport", *Notes de synthèse de l'Observatoire des Transports*, décembre 1988.

Schéma n° 3 : Filière marchande et filière globale de transport



L'évaluation numérique des emplois correspondants donne à réfléchir, puisque la filière globale mobiliserait environ 3 millions d'emplois !

A considérer ces chiffres, fort imprécis sans doute pour les plus grands d'entre eux mais qui demeurent d'un ordre de grandeur pertinent, on observe que le secteur des transports est bien la partie marchande la plus évidente d'une filière économique beau- coup plus vaste.

On examinera par la suite l'intérêt scientifique ou pratique de ces évaluations. Mais on remarque qu'elles ne constituent encore qu'une évaluation par défaut (dans leur principe de calcul du moins) de l'importance du transport dans l'économie. Pourquoi, en effet, se limiter aux consommations intermédiaires directes de la production de transport ? Ces consommations intermédiaires commandent, elles aussi, des consommations intermédiaires : pour faire du transport routier il faut des camions ; mais pour faire des camions, il faut de l'acier, du caoutchouc, de l'électricité (et... du transport !). Et ainsi de suite, par itérations successives. On retrouve ainsi le raisonnement usuel des macro-économistes quand ils veulent apprécier les effets d'entraînement d'une branche

particulière (ou d'une variation marginale de son volume) sur l'économie toute entière, à partir des coefficients techniques de la matrice des échanges inter-industriels ¹. Plus large encore que la filière, notion méso-économique qui garde une définition proche de l'expérience sensible (la succession des opérations additives aboutissant à une production finale bien identifiée), la notion de *volume d'entraînement macro-économique* du transport est plus abstraite, mais sans doute plus pertinente pour les besoins du modélisateur, du conjoncturiste, ou du planificateur de l'économie globale.

Le tableau suivant récapitule les notions ainsi énumérées. Sans qu'il y ait de l'une à l'autre un emboîtement simple : le secteur n'entre pas strictement dans la branche, et la filière n'est pas une enveloppe de l'activité. La liste suit toutefois un ordre qui va à peu près de l'acception la plus restreinte à la plus large.

	Secteur du transport	
	Branche du transport	
	Activité du transport	
	Activité logistique	
	Filière marchande	
	Filière du transport	
	Filière logistique	
	Volume d'entraînement macro-économique	

III - SYSTEME DE TRANSPORT

Ces diverses notions, de plus en plus larges, ne permettent pas pour autant de saisir le fonctionnement et la dynamique du transport comme une entité autonome. Même élargi, le champ ainsi défini n'est pas économiquement indépendant d'un ensemble plus vaste.

Une notion fréquemment évoquée dans les milieux professionnels, qu'ils soient ceux des entreprises ou de l'administration, est celle de *système de transport*. Une telle notion est-elle pertinente, si l'on entend par un système un ensemble d'éléments interdépendants mais relativement autonome, dont on peut réduire les rapports avec son environnement à quelques flux exogènes ?

Activité productive qui s'applique immédiatement (sans médiation) au produit transporté, la production du transport n'existe pas séparément des objets transportés : la production et la consommation du transport apparaissent comme

¹ C'est un objectif du modèle "Mini DMS - Transport" développé par le Ministère des Transports et le Ministère de l'Economie et des Finances.

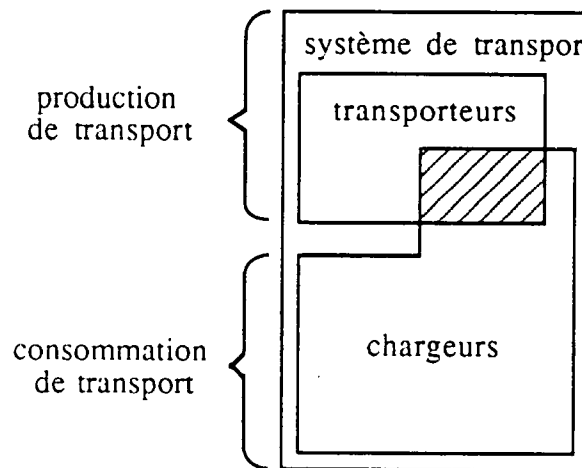
confondues, fondues en un processus unique. L'analyse du transport appelle donc l'analyse du produit transporté, de la filière de fabrication et de la chaîne de distribution dans laquelle il s'inscrit ¹.

Le système de transport, si la notion a un sens, est donc le lieu de l'interaction entre chargeurs et transporteurs, sans exclure d'autres partenaires (les auxiliaires de transport sous leurs diverses déclinaisons, les pouvoirs publics, etc.). On note que cette définition du système de transport n'inclut pas, en règle générale, les consommations intermédiaires de l'industrie du transport (industrie ferroviaire ou du poids lourd, etc.), à la différence de la notion de filière.

Pourquoi fixer ainsi la frontière du système ? La relation entre transporteurs et fabricants de matériel de transport mérite d'être étudiée, en particulier pour éclairer les processus d'innovation technique et les enjeux économiques qui y sont liés ². Mais, sauf exception, les producteurs des consommations intermédiaires du transport n'interviennent pas directement dans les relations entre chargeurs et transporteurs, et c'est la réalité des rapports socio-économiques qui fixe le domaine à prendre en compte.

Le schéma n° 4 reprend, pour la notion de système, la présentation utilisée pour présenter la notion de filière, en ce que le transport figure au-dessus de l'activité des chargeurs, dont il est une consommation intermédiaire. La partie hachurée correspond à l'intersection des ensembles des chargeurs et des transporteurs, c'est-à-dire au compte propre.

Schéma n° 4 : Système de transport



¹ A. VALEYRE a montré la relation entre l'importance de la production de transport et les caractéristiques économiques des branches qui en sont consommatrices, in BESSON P. et alii, *Gestion de production et transport*, Caen, Paradigme, 1988.

² Cf. RIBEILL G. "Le processus d'innovation dans les systèmes ferroviaires, le cas des technologies de la grande vitesse", communication au Colloque : *Bilan du Programme de Recherche et de Développement Technologique dans les Transports Terrestres*, Paris, 23 - 25 janvier 1989.

Chargeurs et transporteurs (qui, dans le cas du compte propre, sont réunis en une même entité) forment le bipôle central du système. Mais celui-ci s'élargit au système productif tout entier puisque, directement ou indirectement, il n'est pas d'opération de production qui ne comporte une part de transport. Le système de transport n'a pas d'autre limite que l'économie, voire la société toute entière !

La notion de système de transport n'est donc pas proposée pour une quelconque mesure de son ampleur : la question n'a ici plus de sens. Au contraire, la notion de système marque la limite du projet visant à repérer de façon stricte le domaine de tel ou tel de ses composants, si l'analyse de l'interaction entre composants et de leur maîtrise importe tout autant que la mesure de leurs tailles respectives. C'est alors le champ de forces qui structure ce système qu'il importe de comprendre, les inter-relations techniques et économiques qui unissent et opposent les acteurs, les rapports de *maîtrise* qui les ordonnent et les hiérarchisent ¹.

C'est dans cette perspective, en réaction au point de vue sectoriel qui avait prévalu jusqu'alors, que s'est développée en France, depuis une quinzaine d'années, une recherche privilégiant la consommation du transport par rapport à sa production, la demande par rapport à l'offre, sous le thème de la *logistique*. De fait, c'est l'appréhension simultanée de la relation entre production et consommation du transport qu'il importe d'opérer, en saisissant sa complexité technique, économique, organisationnelle.

IV - DU SECTEUR AU SYSTEME DE TRANSPORT : QUELQUES QUESTIONS

1) Questions de recherche

La précision des notions, la mesure (même approchée) des domaines qu'elles recouvrent, visent d'abord à mieux comprendre le rôle du transport dans l'économie, et son évolution particulière. On peut, par exemple, penser que les statistiques précises sur l'évolution de l'emploi du secteur du transport sont, certes, intéressantes. Mais ont-elles vraiment un sens indépendamment d'une évaluation de l'emploi de l'activité du transport toute entière, quand on sait la souplesse relative avec laquelle, pour certains trafics, les chargeurs peuvent arbitrer entre transport privé et public et que les deux domaines ne sont donc nullement indépendants ? Le caractère délibérément sommaire des calculs "de coin de table" proposés ci-avant a bien valeur provocatrice : il vise à poser la question de la précision d'une mesure (l'emploi du secteur du transport) qui ne

¹ Voir SAVY M., "La maîtrise des transports", in TRIPIER P. et alii, *Travailler dans les Transports*, L'Harmattan, 1986.

porte que sur une partie du phénomène à étudier (l'emploi de l'activité de transport).

Voir comment la notion de secteur (et l'ampleur du domaine réel qui lui correspond) se combine avec d'autres notions : activité, filière, système, c'est sortir d'une vision unilatérale du transport, celle du transporteur public, en adoptant successivement le point de vue de chaque partie prenante au système: chargeur, transporteur, auxiliaire, y compris le point de vue global dont se réclame l'administration au nom de l'intérêt général. L'examen de ces notions entre sans doute dans le domaine de la recherche. Mais ces notions posent aussi des questions d'ordre pratique, et notamment pour définir l'objet même d'une politique de transport.

2) Questions politiques

Le transport, activité industrielle comme une autre, a aussi des particularités notoires : une partie seulement relève d'un secteur autonome, le reste étant intégré à l'activité principale d'entreprises ressortissant à d'autres secteurs. Son caractère fondamental appelle une attention spéciale de l'Etat, qu'il s'agisse du financement et de la gestion de certaines infrastructures ou de la réglementation technique, sociale, économique du secteur : il y a, par exemple, une Conférence Européenne des Ministres des Transports, alors qu'on ne connaît pas de Conférence Européenne des Ministres de la Boulangerie ou de l'Informatique.

Or, quel doit être le domaine de compétence d'un Ministre, d'une administration publique du transport : le domaine d'intervention des entreprises de transport (le secteur) ? le marché du transport (la branche) ? l'ensemble des trafics (l'activité) ? l'activité élargie aux infrastructures, instruments et consommations qu'elle met en oeuvre (la filière) ? la contribution du transport à la production d'ensemble (au-delà même du domaine d'entraînement macro- économique) ? Le Ministre des Transports, le Ministre de l'Equipement, le Ministre de l'Industrie, le Ministre de l'Economie peuvent avoir sur ces problèmes des avis intéressants, et pas nécessairement identiques.

Les problèmes ne sont pas moins vifs à l'intérieur du seul domaine du transport: les interlocuteurs principaux du Ministre des Transports sont-ils les transporteurs publics de fret (et leurs 619.000 salariés) ? l'ensemble des transporteurs, publics ou privés (avec 1,7 million d'emplois, en comptant la manutention et l'entreposage) ? ou aussi l'ensemble des chargeurs, c'est à dire l'économie toute entière ?

*

* *

Ces interrogations, assurément innocentes, montrent qu'il n'y a pas, en soi, de bon ou de mauvais découpage, dès lors que chacun est rigoureux et cohérent. Secteur, branche, activité, filière, système sont des notions toutes pertinentes. Chacune est adéquate au point de vue d'un acteur ou ensemble d'acteurs, à un type de relation économique, à un niveau d'abstraction ou d'agrégation dans l'appréhension de la réalité : c'est la nature du problème à traiter, et le point de vue que l'on adopte à cet effet, qui doit dicter le choix de la notion pertinente, et non tel ou tel a priori scientifique ou corporatif. Il faut simplement ne pas se tromper, par exemple prendre la partie pour le tout, et ne voir de l'iceberg que sa partie émergée en s'intéressant au seul secteur du transport pour comprendre le système de transport.