

CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

CENIC

**TABLE
RONDE
41**

RÔLE DES TRANSPORTS
DANS UNE POLITIQUE
ANTICYCLIQUE

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

PARIS 1978

CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

**RAPPORT DE LA
QUARANTE ET UNIÈME TABLE RONDE
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS**

tenue à Paris les 2 et 3 mars 1978
sur le thème :

**RÔLE DES TRANSPORTS
DANS UNE POLITIQUE
ANTICYCLIQUE**

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a été créée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle groupe les Ministres des Transports des 19 pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Yougoslavie (pays associés : Australie, Canada, États-Unis, Japon).

La CEMT a pour objectifs :

- de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale ;*
- de coordonner et de promouvoir les travaux des Organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens (rail, route, voies navigables), compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.*

*
* *

© CEMT, 1978

La diffusion des ouvrages publiés par la CEMT est assurée par le Service de Vente des Publications de l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France.

TABLE DES MATIERES

ROLE DES TRANSPORTS DANS UNE POLITIQUE ANTICYCLIQUE	
B.T. BAYLISS	5
SYNTHESE DE LA DISCUSSION	51
(Débat de la Table Ronde sur le rapport)	
LISTE DES PARTICIPANTS	63
CEMT. CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES	
Prochaines publications	65

ROLE DES TRANSPORTS
DANS UNE POLITIQUE ANTICYCLIQUE

Professeur B.T. BAYLISS
Centre for European Industrial Studies
Université de Bath
Royaume-Uni

SOMMAIRE

Introduction	7
Chapitre I	
LE CYCLE ECONOMIQUE	8
Les cycles économiques d'avant et d'après guerre aux Etats-Unis et au Royaume-Uni	10
Le cycle économique et le cycle des transports ..	19
Les objectifs et les instruments d'une politique anti-cyclique	26
Chapitre II	
LA POLITIQUE ANTI-CYCLIQUE	30
Les succès de la politique anti-cyclique depuis 1945	30
Politique anti-cyclique et politique structurelle des transports	36
Mesures anti-cycliques concernant directement et uniquement le secteur des transports	40
Mesures anti-cycliques concernant directement mais pas uniquement le secteur des transports ...	46
Mesures anti-cycliques et demande de transports..	48
Bibliographie	49

INTRODUCTION

La politique anti-cyclique consiste en un ensemble de mesures à court terme prises par les Gouvernements pour atténuer les fluctuations du cycle économique. Les transports peuvent être affectés par de telles politiques, de trois manières :

1. Les mesures anti-cycliques peuvent porter directement et uniquement sur le secteur des transports, par exemple, mesures relatives aux taxes sur les carburants, aux investissements d'infrastructure, aux tarifs et licences de transport.
2. Les mesures anti-cycliques peuvent porter directement mais non uniquement sur le secteur des transports sous la forme, par exemple, d'impôts sur les sociétés ou sur les bénéficiaires, de subventions d'investissement.
3. Les mesures anti-cycliques peuvent affecter indirectement le secteur des transports, en modifiant la demande s'adressant à ce secteur. Ceci peut résulter, pour le trafic voyageur, de variations des revenus individuels ou des impôts sur le revenu ou, pour le transport de marchandises, de variations des recettes, subventions et taxes industrielles.

Bien que cette étude soit consacrée à la politique anti-cyclique, qui est par définition une politique à court et à moyen terme, elle est obligatoirement liée aux politiques gouvernementales à plus long terme qui peuvent avoir, comme les politiques anti-cycliques des effets directs ou indirects sur le secteur des transports. Ainsi, les effets des mesures anti-cycliques dépendront de la structure et des conditions d'exploitation d'un mode particulier, lesquelles auront été largement déterminées par la politique à long terme des Pouvoirs publics dans le secteur des transports. C'est pourquoi, l'étude portera autant sur les effets combinés des politiques structurelles de long terme et des politiques anti-cycliques que sur les politiques anti-cycliques en elles-mêmes.

Cette étude comprend deux grands chapitres : le premier traite de la forme générale des cycles économiques et des objectifs et instruments d'une politique anti-cyclique, alors que le second est consacré aux transports et à la politique anti-cyclique ; l'analyse étant développée autour des trois types de mesures mentionnées ci-dessus.

Chapitre I

LE CYCLE ECONOMIQUE

Les économistes s'accordent généralement sur le fait que les économies capitalistes sont caractérisées par deux types d'évolution économique générale. L'une est une tendance durable à long terme et l'autre consiste en des fluctuations de courte période.

Au cours des XIXème et XXème siècles, la croissance de la production a été la caractéristique dominante et séculaire des économies industrielles occidentales. Cette tendance a toutefois été perturbée par des fluctuations. Pour beaucoup d'économistes, la forme de ces fluctuations a été suffisamment régulière pour permettre la description d'un cycle.

Schumpeter (1) soutenait que des cycles de durées différentes coexistaient et que l'activité économique pouvait être expliquée par la superposition de ces différents cycles. Il considérait que les durées de ces cycles étaient de 40 à 60 ans (cycle de Kondratieff), de 8 à 11 ans (cycle de Juglar) et de 4 à 5 ans (cycle court). Pour Schumpeter, ces trois cycles étaient dus à l'innovation (qui comprend aussi bien l'expansion territoriale que l'évolution technologique). Des travaux plus récents (2) ont remis en cause l'existence des cycles de Kondratieff et de Juglar (ne serait-ce, pour le premier, que par manque de données suffisamment précises) et l'opinion s'est finalement dégagée en faveur d'un cycle de durée intermédiaire d'environ 22 ans (cycle de Kuznets)(3).

Il n'existe aucune explication admise par tous de ces fluctuations intermédiaires, pas plus qu'il n'existe un accord sur la nature différente de ces cycles intermédiaires et des cycles courts. Il semble toutefois que les cycles de Kuznets ont des liens avec le cycle de la construction d'une durée d'environ vingt ans.

-
- 1) Business Cycles de J.A. Schumpeter (New-York, 1939)
 - 2) Measuring Business Cycles de A.F. Burns et W.C. Mitchell (New-York, 1946) et The Business Cycle de R.C.O. Matthews (Chicago, 1959).
 - 3) Secular Movements in Production and Prices, de S. Kuznets (New-York, 1930).

C'est le cycle court* qui revêt une importance primordiale en matière de politique économique. Bien que l'existence de ce cycle soit, sans contestation, liée aux cycles de période plus longue, ses mouvements n'ont pas toujours présenté la même régularité. Ainsi, aux Etats-Unis, au cours de la période 1857-1957, la durée du cycle a varié entre 28 et 99 mois (1). La superposition d'un cycle intermédiaire au cycle court aurait empêché l'apparition d'un cycle court parfaitement régulier, même si l'économie, libre de toute influence extérieure avait été capable d'en générer un. Néanmoins, les cycles courts ont montré suffisamment de régularité pour laisser penser que les fluctuations pourraient être dues à certaines causes périodiques susceptibles d'être identifiées, leur identification constituant assurément un pas important vers leur maîtrise.

Des théories ont été développées qui reposent à la fois sur des causes exogènes et endogènes. Il est bien sûr naturel de penser que les cycles réguliers de l'activité économique sont plutôt dus à des facteurs endogènes qu'à des facteurs exogènes, et la majorité des théories du cycle économique reposent sur des explications endogènes des faits. Néanmoins, le "concept limitatif" du cas exogène à savoir que la régularité des cycles serait gênée par des chocs externes totalement aléatoires, a conduit à des résultats intéressants. On a montré, par exemple (2) que l'application, au hasard, de chocs à des modèles dans lesquels les fluctuations endogènes sont impossibles pouvait entraîner l'apparition de fluctuations régulières semblables aux cycles économiques effectivement constatés. L'analyse des théories endogènes, dont la plupart reposent sur des modèles du multiplicateur-accélérateur, n'entre pas dans le cadre de cette étude. Etant donné qu'il n'y a pas d'accord unanime sur les fondements de la régularité du cycle économique et que les irrégularités peuvent très certainement être dues à des chocs exogènes, tels l'innovation technique ou l'évolution de la demande, il paraît plus approprié d'analyser les cycles économiques réellement observés.

La nature et les causes des cycles économiques varient d'un pays à l'autre et, bien qu'il existe des caractéristiques communes, aucune analyse globale n'est possible. Deux aspects importants du cycle économique guident dans le choix des pays à étudier pour des analyses comparatives. Premièrement, les influences extérieures peuvent être plus ou moins importantes selon la taille relative et la composition du commerce extérieur d'un pays. Aux Etats-Unis, le commerce extérieur ne représente que 6 % du Produit National Brut. En Europe, bien que ce chiffre ne s'élève qu'à 17 % pour la France, il approche les 25 % en Allemagne Fédérale et au Royaume-Uni et les 40 % en Belgique.

* = appelé, plus loin dans le texte "cycle économique".

(1) Voir Business Cycle Indicators de G.H. Moors (Princeton University Press, 1960)

(2) Business Cycles - Endogenous or Stochastic, de I. Adelman dans Economic Journal, Décembre 1960.

Deuxièmement, l'importance de la politique anti-cyclique a été extrêmement variable selon les pays. Bien qu'un certain nombre de pays, comme l'Allemagne ou les Etats-Unis, aient poursuivi une politique de déficit budgétaire au cours de la crise des années 30 - à la suite des programmes de travaux publics lancés pour combattre le chômage - c'est seulement en Suède que fut adoptée au cours des dix années précédant la guerre une politique anti-cyclique systématique, par l'intermédiaire de déséquilibres budgétaires. Depuis 1945, le budget a été intensément utilisé comme instrument d'une politique anti-cyclique au Royaume-Uni, mais ce principe n'a pas été adopté avant 1960 aux Etats-Unis et 1965 en Allemagne Fédérale (en fait ce principe n'y a été définitivement reconnu que par la Loi de Stabilisation de 1967).

Il semble donc pertinent de comparer les cycles économiques d'avant et après la guerre aux Etats-Unis et au Royaume-Uni, ce qui sera l'objet de la section suivante.

Les cycles économiques d'avant et d'après guerre aux Etats-Unis et au Royaume-Uni

A l'exception des années 1902-4 et 1926 qui suivirent respectivement la Guerre des Boers et la Grève Générale, chaque baisse importante de l'activité économique du Royaume-Uni, entre la fin du boom ferroviaire en 1845 et la déclaration de la seconde guerre mondiale, peut être attribuée soit totalement, soit partiellement à des événements extérieurs au pays (1). Etant donné l'importance des exportations, les crises économiques à l'étranger entraîneraient naturellement la chute de la demande pour un large secteur de l'industrie britannique mais, compte tenu du rôle essentiel de Londres en tant que marché financier international, les crises à l'étranger se répercutaient également sur l'économie britannique, de manière indirecte, par l'intermédiaire du marché monétaire. Les crises financières étrangères entraînaient un resserrement du crédit et un accroissement des taux d'intérêt à Londres qui se traduisaient, dans l'industrie britannique, par la réduction des investissements et l'accumulation des stocks. Suivait ensuite la chute de la consommation des ménages, conséquence secondaire du déclin de l'activité économique et de la montée du chômage. Il est particulièrement intéressant d'analyser cet enchaînement à propos de la grande crise des années 30. Le tableau I, ci-après, en donne les indicateurs clés.

(1) Business Cycles in Britain, de F. W. Paish (Lloyds Bank Review, octobre 1970).

Les effets de la crise de 1930-33 découlent directement d'une chute substantielle des exportations en 1930 et 1931. L'accumulation des stocks s'est maintenue jusqu'en 1931 et l'investissement en capital fixe n'a pas sensiblement décliné avant 1932. Il faut noter tout particulièrement l'accroissement de la consommation des ménages en 1930, 1931 et 1933. Le maintien du niveau de la consommation résulte d'une baisse sensible des prix à l'importation et de l'amélioration des termes de l'échange qui en a découlé. L'amélioration de 26 % des termes de l'échange entre 1929 et 1933 fut équivalente à un accroissement de 7 % du revenu réel et permit de compenser pour une grande part la baisse de 9 % du Produit Intérieur Brut pendant cette période. C'est un fait que la situation des travailleurs qui avaient réussi à conserver leur emploi était en 1932 bien meilleure qu'en 1929.

L'amélioration des termes de l'échange qui accompagna la chute des exportations dans la période d'avant-guerre fut telle qu'elle permit le maintien du niveau des importations en termes quantitatifs, sans aucun effet défavorable sur la balance des paiements.

Aux Etats-Unis, les effets de la Grande Crise furent beaucoup plus dramatiques. Le secteur tourné vers le commerce extérieur étant le plus petit secteur de l'économie américaine, la crise, contrairement au Royaume-Uni, se développa de l'intérieur. Les indicateurs clés sont donnés dans le Tableau II ci-après. En l'espace de trois ans, 1929 à 1932, le Produit National Brut tomba de près de 30 % en termes réels. La production industrielle fut pratiquement diminuée de moitié, tout comme les dépenses de consommation. Les prix de gros et les prix agricoles s'effondrèrent et certains estiment le nombre des chômeurs, au plus fort de la crise, à pas moins de 16 millions d'individus. Une caractéristique de l'économie américaine des années 20 a consisté en la conjonction d'une technologie nouvelle et d'un optimisme qui se manifestait lui-même par l'accroissement continu des investissements en capital. Le niveau des investissements atteignit un sommet au cours des années 1928/1929 qui furent également le point culminant du boom du marché boursier. Les investissements furent essentiellement liés à la fabrication de produits finis mais il n'est pas concevable que l'accroissement de la consommation globale ait pu maintenir l'investissement au niveau qu'il atteignit à la fin des années 20. La dépression de 1929 fut causée par un

surinvestissement et le manque de confiance qui s'ensuivit plutôt que par une sous-consommation. En encourageant les investissements spéculatifs, les banques commerciales avaient mené une politique de crédit malsaine et leur débacle, ainsi que celle d'autres institutions financières et de la bourse quelque temps auparavant, plongea l'économie au plus profond de la crise.

On pourrait dire, sans trop exagérer, que le boom des années 20 aux Etats-Unis, et la crise de 1929/1933 furent respectivement le résultat d'une trop grande confiance, puis d'un manque de confiance dans l'économie. Ainsi, le rétablissement de la confiance des milieux d'affaires par l'intervention des pouvoirs publics fut un facteur essentiel de la reprise de 1933/1937. Nous ne discuterons pas ici de la gamme des actions menées par le gouvernement qui comprirent des mesures financières, des déficits budgétaires et le New Deal.

Cette courte description des cycles d'avant-guerre met en évidence un certain nombre de caractéristiques du cycle économique. Premièrement, les fluctuations cycliques peuvent être dues à toutes sortes de facteurs ; deuxièmement, comme chacun de ces facteurs, la politique des pouvoirs publics peut agir sur le déroulement du cycle ; troisièmement, certains processus, qui se terminent généralement par la chute ou par l'accroissement des dépenses de consommation, entrent en action une fois l'expansion ou la récession commencée.

L'analyse des cycles américains et britanniques après 1945 révèle certaines évolutions très significatives par rapport aux cycles d'avant-guerre. Ces changements revêtent une importance particulière pour cette étude puisque, comme il a été dit plus haut, la période d'après-guerre a vu les gouvernements faire des efforts soutenus pour maîtriser les cycles économiques et réduire les effets des booms et des crises.

Le Tableau III, ci-après, donne les principaux indicateurs clés de l'économie britannique de 1947 à 1969 :

Les faits saillants qui ressortent de ce tableau sont les suivants : premièrement, les cycles sont plus courts et moins prononcés qu'avant guerre, ils se caractérisent essentiellement par des variations de taux de croissance plutôt que par des variations du niveau de la production réelle. Deuxièmement, de 1966 à la fin de la décennie, les cycles devinrent si courts qu'il convient de les mesurer en mois plutôt qu'en années. Troisièmement, l'action des différentes variables dans le temps n'est plus la même qu'avant

Tableau Ia
 EVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES DEPENSES AUX PRIX DU MARCHÉ DE 1958
 (en pourcentage du produit intérieur brut de l'année précédente)

	Produit intérieur brut	Consommation des ménages	Dépenses courantes des pouvoirs publics	Investissements en capital fixe	Accumulation de stocks	Echanges de biens et de services		
						Exportations	Importations	Solde
A. 1901-1913								
1901	+1,2	+0,9	+1,0	+0,5	-1,2	+0,5	+0,6	-0,1
1902	+1,1	-0,2	-0,5	+0,6	+0,6	+0,9	+0,3	+0,6
1903	-2,2	-0,5	-1,6	-	-0,6	+0,9	+0,4	+0,5
1904	+0,7	+0,7	-0,5	-0,4	+0,6	+0,5	+0,2	+0,3
1905	+2,1	-0,2	-0,2	-0,2	+1,0	+2,3	+0,6	+1,7
1906	+1,6	+0,7	-0,1	-0,4	+0,4	+1,9	+0,9	+1,0
1907	+0,1	+0,7	-0,1	-1,6	-0,2	+1,5	+0,3	+1,2
1908	-5,4	-0,1	+0,1	-1,6	-2,7	-2,3	-1,3	-1,1
1909	+2,6	-0,5	+0,4	-	+1,9	+1,7	+1,0	+0,7
1910	+3,3	+0,5	+0,3	+0,3	+0,6	+2,3	+0,7	+1,6
1911	+2,5	+2,2	+0,1	-0,3	+0,2	+1,0	+0,8	+0,2
1912	+0,5	+0,2	-	-	+0,1	+1,8	+1,7	+0,1
1913	+5,0	+1,7	+0,4	+1,0	-0,3	+0,9	+0,6	+0,3
B. 1922-1938								
1922	+0,3	+2,7	-0,3	-0,6	-4,1	+5,9	+3,2	+2,7
1923	+2,8	+2,3	-0,5	-0,1	+0,6	+2,1	+1,6	+0,5
1924	+2,6	+2,0	+0,2	+1,7	+1,4	+0,2	+3,0	-2,8
1925	+6,3	+1,8	+0,4	+1,6	+3,1	-	+0,5	-0,6
1926	-5,7	-0,3	+0,2	-0,9	-2,4	-1,7	+0,7	-2,4
1927	+8,2	+3,2	+0,2	+1,7	+0,7	+3,0	+0,6	+2,4
1928	+2,3	+1,3	+0,2	+0,2	-0,6	+0,5	-0,7	+1,2
1929	+2,4	+1,6	+0,3	+0,4	+0,5	+0,8	+1,2	-0,4
1930	-0,7	+1,1	+0,2	-0,2	+1,4	-3,8	-0,6	-3,2
1931	-6,5	+0,8	+0,3	-0,3	-2,4	-4,2	+0,6	-4,9
1932	-0,3	-0,5	-	-1,8	+0,1	-1,1	-2,9	+1,8
1933	+0,6	+1,9	+0,1	+0,2	-2,3	+0,4	-0,3	+0,7
1934	+8,9	+2,6	+0,3	+2,6	+3,4	+1,3	+1,3	-
1935	+3,4	+2,3	+0,7	+0,5	-0,8	+1,9	+1,1	+0,8
1936	+3,3	+2,3	+1,0	+1,4	-0,3	-0,3	+0,7	-1,0
1937	+5,0	+1,3	+1,4	+0,2	+1,7	+1,7	+1,3	+0,4
1938	+3,1	+0,4	+2,7	+0,5	+0,7	-2,1	-1,0	-1,1

Source : Business Cycles in Britain, de F.W. Paish (Lloyds Bank Review, octobre 1970)

Tableau Ib
TAUX BANCAIRE, TERMES DE L'ÉCHANGE,
PRIX A LA CONSOMMATION ET CHOMAGE

	Excédent des exportations(1) (millions £)	Taux bancaire		Prix (1958 = 100)					Chômage en pourcentage au Royaume-Uni (2)
		Gamme des taux pratiqués %	Moyenne %	Echanges			Consommation de biens et services	P.B. au coût des facteurs	
				Importations	Exportations	Termes de l'échange			
A. 1900-1913									
1900	46	3-6	4,0	23	17	74	18,1	18,1	2,5
1901	41	3-5	3,7	22	16	73	18,4	18,0	3,3
1902	40	3-4	3,3	22	15	68	18,5	17,8	4,0
1903	44	3-4	3,7	22	15	68	18,8	17,9	4,7
1904	51	3-4	3,6	22	16	73	18,8	17,9	6,0
1905	89	2,5-4	3,0	22	16	73	19,1	18,0	5,0
1906	121	3,5-6	4,3	23	16	70	19,2	18,2	3,6
1907	160	4-7	4,9	24	17	71	19,5	18,7	3,7
1908	151	2,5-6	3,0	23	17	74	19,6	18,8	7,8
1909	143	2,5-5	3,1	24	16	67	19,9	18,8	7,7
1910	174	3-5	3,7	25	17	68	20,3	18,8	4,7
1911	205	3-4,5	3,5	24	17	71	20,3	19,1	3,0
1912	203	3-5	3,8	25	17	68	21,0	19,6	3,2
1913	238	4,5-5	4,8	25	18	72	21,2	20,0	2,1
B. 1919-1938									
1919	..	5-6	5,2	61	51	83	47,1	..	2,1
1920	252	6-7	6,7	72	66	91	53,6	..	2,0
1921	131	5-7	6,1	48	49	102	49,1	49,1	12,9
1922	187	3-5	3,7	39	36	94	42,2	41,5	14,3
1923	183	3-4	3,5	39	35	89	39,7	38,2	11,7
1924	81	4	4,0	41	37	90	39,4	37,9	10,3
1925	52	4-5	4,6	41	36	88	39,6	37,6	11,3
1926	-10	5	5,0	37	34	90	39,3	37,8	12,5
1927	88	4,5-5	4,6	36	32	89	38,3	36,3	9,7
1928	128	4,5	4,5	36	32	88	38,2	35,9	10,8
1929	109	5-6,5	5,5	35	31	88	37,9	35,8	10,4
1930	32	3-4,5	3,4	31	30	96	36,9	35,9	16,0
1931	-100	2,5-6	4,0	25	27	107	35,3	35,7	21,3
1932	-47	2-5	3,0	23	25	108	34,4	34,4	22,1
1933	6	2	2,0	22	25	111	33,8	34,3	19,9
1934	-1	2	2,0	23	25	108	33,7	33,2	16,7
1935	38	2	2,0	24	25	106	34,0	33,7	15,5
1936	-12	2	2,0	25	26	103	34,2	33,7	13,1
1937	-50	2	2,0	29	28	97	35,4	34,5	10,8
1938	-46	2	2,0	27	28	106	36,1	35,5	13,5

1) Excédents des exportations de biens et services et des revenus de l'étranger sur les importations de biens et services et les revenus versés à l'étranger en prix courants.

2) Les statistiques de chômage après 1921 ne sont pas directement comparables à celles des années précédentes.

Source : Business Cycles in Britain, de F.W. Paish (Lloyds Bank Review, octobre 1970)

Tableau II
MESURES DE LA GRAVITE DE LA GRANDE CRISE ET DE L'AMPLEUR DE LA REPRISE EN 1937

	1929 Elevé	1932-1933 Faible	1937 Elevé
<u>Données annuelles</u>			
En milliards de dollars aux prix de 1939 (1)			
PNB	85,9	61,5	87,9
Investissements intérieurs bruts	14,9	1,1	11,4
En milliards de dollars en prix courants			
PNB	103,8	55,8	90,2
Investissements intérieurs bruts	15,8	0,9	11,4
Revenu disponible	82,5	45,2	71,1
Dépenses de consommation	78,8	46,3	67,1
Nouvelles constructions : total	10,8	2,9	7,0
Découverts bancaires extérieurs (2)	645	266	441
Dépôts à vue extérieurs	18,3	11,3	19,3
Prêts, ensemble des banques commerciales	35,7	14,9(3)	17,4
Chômage (en millions de personnes)	1,6	12,8	7,7
<u>Données mensuelles</u>			
Production industrielle (1935-1939 = 100)			
Indice d'ensemble	110	58	113
Biens durables	132	41	122
Biens non durables	93	70	106
Prix de gros (1926 = 100)			
Ensemble de biens	95,3	64,8	86,3
Produits agricoles	104,9	48,2	86,4
Prix des stocks (1935-1939 = 100)	238	36	137

- 1) Les données relatives au PNB et à ses composantes, à la fois en prix courants et constants, sont des estimations du Ministère du Commerce. Ces chiffres ont été légèrement révisés depuis que ce tableau a été établi.
- 2) Pour les dépôts à vue, il n'est pas tenu compte des dépôts à terme.
- 3) Chiffre au 30 juin 1935, lorsqu'on parvint au point minimum pour cette série.

Source : Business Fluctuations, de R.A. Gordon (Harper & Row, New York 1964).

Tableau III a
EVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES DEPENSES A PRIX DU MARCHE CONSTANT
(en pourcentage du produit intérieur brut de l'année précédente)

	Mesuré du côté de la production	Mesuré du côté des dépenses									
		Produit intérieur brut	Consommation des ménages	Dépenses courantes des administrations	Investissements en capital fixe		Accumulation des stocks		Echanges de biens et services		
					Publics	Privés	Publique	Privée	Exportations	Importations	Solde
1947	+1,1	+0,6	+2,6	-7,8	+2,4		+4,0		+0,9	+1,4	-0,5
1948	+4,5	+3,1	-0,5	-0,1	+1,2		-1,7		+4,0	-0,3	+4,2
1949	+3,5	+3,0	+1,3	+1,1	+0,7	+0,3	+0,5	-1,3	+1,7	+1,3	+0,4
1950	+3,7	+2,9	+1,9	-	+0,4	+0,3	-1,5	-0,5	+2,5	+0,2	+2,3
1951	+2,2	+3,8	-0,9	+1,5	+0,5	-0,5	+2,0	+2,6	-0,2	+1,2	-1,4
Premier cycle											
1952	-0,7	-0,2	-0,4	+2,0	+0,5	-0,5	+0,4	-3,2	-0,4	-1,4	+1,0
1953	+4,1	+4,6	+2,9	+0,6	+0,8	+0,5	-0,7	+1,0	+0,7	+1,3	-0,6
1954	+4,2	+3,6	+2,6	-0,1	-0,1	+1,2	-1,0	+0,6	+1,0	+0,6	+0,4
1955	+3,4	+3,3	+2,6	-0,6	-0,4	+1,1	+0,4	+0,8	+1,1	+1,7	-0,6
1956	+1,0	+1,5	+0,6	-0,2	+0,1	+0,5	+0,4	-0,7	+0,8	-	+0,8
1957	+1,8	+1,9	+1,4	-0,3	+0,2	+0,6	+0,1	-0,1	+0,5	+0,5	-
Second cycle											
1958	-0,1	+0,1	+1,7	-0,5	-0,1	+0,2	-	-0,7	-0,3	+0,2	-0,5
1959	+4,5	+4,0	+2,9	+0,4	+0,5	+0,6	-0,1	+0,4	+0,5	+1,2	-0,7
1960	+5,4	+4,9	+2,5	+0,4	+0,2	+1,3	-0,2	+1,9	+1,1	+2,3	-1,2
1961	+1,8	+3,3	+1,5	+0,6	+0,5	+1,0	+0,2	-1,2	+0,6	-0,1	+0,7
Troisième cycle											
1962	+1,4	+0,9	+1,4	+0,5	+0,3	-0,3	-	-0,9	+0,3	+0,4	-0,1
1963	+3,3	+4,1	+3,0	+0,3	+0,4	-0,1	-0,1	+0,6	+0,8	+0,7	+0,1
1964	+6,0	+5,5	+2,3	+0,3	+1,1	+1,5	+0,1	+1,3	+0,7	+1,8	-1,1
1965	+2,6	+2,3	+1,1	+0,5	+0,3	+0,4	-	-0,8	+0,9	+0,1	+0,8
1966	+1,7	+2,1	+1,4	+0,4	+0,6	-0,1	+0,1	-0,6	+0,7	+0,5	+0,3
Cycle en cours											
1967	+1,6	+2,0	+1,3	+0,9	+1,1	+0,1	+0,1	-0,3	-	+1,2	-1,2
1968	+3,8	+3,2	+1,4	+0,1	+0,1	+0,8	-0,2	+0,2	+2,3	+1,5	+0,8
1969	+2,0	+1,2	+0,2	-0,2	-0,6	-	+0,4		+1,7	+0,5	+1,3

Source : Business Cycles in Britain, de F.W. Paish (Lloyds Bank Review, octobre 1970)

Tableau IIIb
TAUX BANCAIRE, PRIX ET CHOMAGE

	Balance des paiements en monnaie courante Millions £	Taux bancaire		Prix (% d'évolution de l'année)				Chômage en % au Royaume-Uni	
		Gamme des taux pratiqués %	Moyenne %	Echanges de biens et services			Consommation de biens et services		PIB au coût des facteurs
				Importations	Exportations	Termes de l'échange			
1949	+153	2	2,0	+2,7	+2,4	-0,3	+2,3	+3,0	1,6
1950	+447	2	2,0	+13,1	+5,1	-7,0	+2,7	+1,0	1,5
1951	-326	2-2,5	2,1	+31,5	+23,1	-6,4	+9,4	+7,0	1,2
Premier cycle									
1952	+163	2,5-4	3,7	-1,9	+5,2	+7,2	+5,9	+9,1	2,1
1953	+145	3,5-4	3,9	-9,6	-5,8	+4,1	+2,0	+3,0	1,8
1954	+117	3-3,5	3,2	-0,4	-1,6	-1,2	+2,0	+2,2	1,5
1955	-155	3-4,5	4,1	+2,8	+2,6	-0,2	+3,6	+3,8	1,2
1956	+208	4,5-5,5	5,4	+1,3	+5,4	+4,0	+4,6	+6,4	1,3
1957	+233	5-7	5,4	+2,3	+2,5	+0,2	+3,3	+4,1	1,6
Second cycle									
1958	+344	4-7	5,4	-5,1	-1,0	+4,3	+2,7	+5,1	2,2
1959	+143	4	4,0	-	+0,3	+0,3	+1,0	+1,7	2,3
1960	-265	4-6	5,3	+1,3	+0,5	-0,8	+1,1	+1,8	1,7
1961	-4	5-7	5,7	+0,2	+1,3	+1,1	+2,9	+3,3	1,6
Troisième cycle									
1962	+112	4,5-6	4,9	-0,3	+0,8	+1,1	+3,9	+3,4	2,1
1963	+114	4-4,5	4,0	+2,3	+1,3	-1,0	+1,8	+2,1	2,6
1964	-393	4-7	5,1	+3,2	+1,3	-1,8	+3,2	+2,6	1,7
1965	-81	6-7	6,4	+1,3	+2,1	+0,7	+4,6	+4,0	1,5
1966	+40	6-7	6,5	+1,3	+3,0	+1,7	+3,8	+3,5	1,6
Cycle en cours									
1967	-322	5,5-8	6,2	+0,9	+2,2	+1,3	+2,8	+3,8	2,5
1968	-309	7-8	7,5	+11,4	+8,4	-2,7	+4,5	+2,7	2,5
1969	+366	7-8	7,8	+2,7	+2,7	-	+5,2	+3,5	2,5

Source : Business Cycles in Britain, de F. W. Paish (Lloyds Bank Review, octobre 1970)

guerre. Les fluctuations de la consommation des ménages ne suivent plus celles des exportations mais sont devenues les facteurs moteurs du cycle. Il faut remarquer en particulier le retard important des investissements du secteur privé par rapport à la consommation des ménages. Quatrièmement, les déficits de la balance commerciale apparaissent au creux de la récession et non plus au sommet de l'expansion comme avant guerre. Ils ne sont plus dus à une chute des exportations mais à un accroissement des importations.

Comme nous le verrons plus loin, cette évolution fut le résultat de la politique économique des Pouvoirs Publics et eut d'importantes répercussions dans le secteur des transports.

Les variations des taux de croissance de certains indicateurs clés, au cours de la période 1970-76, figurent dans le tableau 4. L'évolution du produit intérieur brut montre que la production a repris à un rythme cyclique au début de la décennie. Il s'agit d'un cycle aux caractéristiques très intéressantes, l'expansion conduisant en 1973 à un sommet jamais atteint (aussi bien en termes absolus qu'en termes relatifs de taux de croissance) et étant suivie d'une très sévère récession caractérisée deux ans plus tard par un taux de dépression jamais atteint au cours de la période d'après-guerre. Le rôle moteur dans l'après-guerre de la variable dépenses des ménages apparaît de manière évidente dans la période d'essor jusqu'en 1973, mais en 1974, la chute de la production ne trouve pas son explication dans la baisse relativement faible du taux de ces dépenses par rapport aux années précédentes. Ceci est dû, d'une part, aux conflits dans le secteur industriel qui conduisirent à la semaine de trois jours au cours du premier semestre 1974 et, d'autre part, au quadruplement du prix du pétrole importé, à la suite de la guerre de fin 1973 au Proche Orient.

La hausse du prix du brut eut des effets dévastateurs sur l'économie britannique. En 1973, la part des importations de pétrole dans les importations totales était de 11 % ; elle s'élevait à 20 % en 1974. L'augmentation de la dépense pour le pétrole importé fut de 2 902 millions de livres entre 1973 et 1974, soit un peu plus que l'accroissement du déficit commercial au cours de cette période.

La relation de cause à effet entre les dépenses des ménages et l'investissement en capital suivit le modèle d'après-guerre, tant en période d'essor que de récession.

Les remarques essentielles que nous voulions faire à propos des différences relatives aux variables motrices au Royaume-Uni, au rôle du commerce extérieur et à la portée des chocs externes et leurs effets sur l'économie ont déjà été développées et il ne servirait à rien d'analyser en détail les cycles aux Etats-Unis dans la période d'après-guerre. Contrairement au Royaume-Uni,

l'investissement y est resté le facteur moteur du cycle depuis 1945. Le cycle lui-même a été nettement moins prononcé, comme au Royaume-Uni, et grâce aux investissements soutenus du secteur public et du secteur privé, la demande globale a connu un trend ascendant et l'économie a échappé à la crise.

Avant d'analyser les instruments des politiques anti-cycliques des pouvoirs publics ainsi que les objectifs et les résultats de ces politiques, il est utile d'examiner dans la section suivante les relations qui existent entre le cycle économique et le cycle du transport.

Tableau IV

EVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES DEPENSES
A PRIX CONSTANTS AU ROYAUME-UNI 1970-1976
(en pourcentage des données de l'année précédente
pour tous les indicateurs, sauf les prix au détail)

	P.I.B.	Dépenses des ménages	Dépenses en capital fixe	Stocks	Accroissement annuel en pourcentage des prix au détail
1970		+ 2,8			
1971	+ 2,5	+ 3,1	+ 2,4	+ 0,5	9,4
1972	+ 2,6	+ 5,8	+ 1,2	+ 0,2	7,1
1973	+ 5,9	+ 4,4	+ 4,6	+ 7,7	9,2
1974	+ 0,3	- 1,9	+ 0,3	+ 3,2	16,0
1975	- 1,3	- 2,9	- 2,2	- 3,9	24,2
1976	+ 2,7	+ 0,4	- 3,4	- 0,4	16,5

Source : basé sur les données des rapports sur le commerce et l'industrie du Business Statistical Office, et Eurostat 1976 des comptes nationaux ESA.

Le cycle économique et le cycle des transports

Les économies industrielles occidentales furent caractérisées par une croissance ininterrompue de la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'à 1973 ; les variations du taux de croissance, plutôt que celles des niveaux absolus de production, furent au coeur de la politique économique. La prévision des crises et des reprises est à la base d'une telle politique puisque c'est au début des périodes d'expansion et de récession que les mesures anti-cycliques sont considérées comme les plus efficaces.

Le déroulement du cycle économique et celui du cycle des transports au Royaume-Uni et en Allemagne Fédérale sont comparés dans les tableaux V à VIII. Ces deux pays ont été choisis pour deux raisons ayant trait, toutes deux, au transport de marchandises. D'abord, l'intervention des Pouvoirs Publics dans le secteur des transports de marchandises a été beaucoup plus importante en République Fédérale qu'au Royaume-Uni depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Ensuite, l'importance relative des différents modes de transport varie beaucoup d'un pays à l'autre ; le transport ferroviaire, par exemple, est en tonnage deux fois plus important en Allemagne qu'au Royaume-Uni quand on le compare aux transports routiers pour compte d'autrui (ce deuxième point est bien sûr lié au premier).

On remarquera que le volume des transports est évalué au moyen des unités conventionnelles : voyageurs-kilomètres et tonnes, et que le cycle économique est mesuré à partir des variations du Produit Intérieur Brut. De tels indices ont déjà été sévèrement critiqués et leur utilisation est sujette à caution. On a soutenu que le produit intérieur brut ne peut être utilisé tel quel comme base de prévision pour les transports (1) et que les voyageurs-kilomètres et les tonnages mesurent très mal les prestations de transports (2). Dans le présent contexte pourtant, ces unités ne sont pas exactement utilisées à ces seules fins. C'est à partir des variations du produit intérieur brut (mais pas seulement d'elles) qu'est déclenchée la politique anti-cyclique, ce qui justifie donc la comparaison que nous faisons entre ces deux éléments dans le présent document. Cependant, bien que le produit intérieur brut n'ait pas servi d'indicateur pour l'évaluation des prestations de transports au Royaume-Uni, on ne sait si ce fut le cas dans d'autres pays. Le problème que posent les mesures physiques de la production dans le secteur des transports est un problème d'agrégation entre les différents modes de transport et entre les différentes périodes de temps. Comme il s'agit, dans notre cas, de comparer deux à deux des périodes de temps très proches, l'agrégation dans le temps de ces données ne pose pas de problèmes ; il n'y a pas lieu non plus d'agréger les données concernant différents modes de transport. L'utilisation d'agrégats à l'intérieur d'un même mode de transport pose bien sûr un problème, une telle agrégation pouvant dissimuler les différences qui existent entre les diverses opérations

1) Methodische Probleme von Verkehrsprognosen, de B.T. Bayliss (Vandenhoeck and Ruprecht, Göttingen, 1970).

2) The Theory and Application of Index Numbers in the Transport Sector, de B.T. Bayliss (UNICE Genève, 1970) et La demande de transport de marchandises, de B.T. Bayliss (OCDE, Paris 1973).

effectuées et les diverses zones courtes par ce type de transport. Néanmoins, il semble que ces chiffres illustrent bien les arguments développés dans la section suivante de cette étude.

En comparant le cycle économique et celui du transport, il faut tout particulièrement observer le sens des variations aux sommets et aux creux des cycles, là où les effets de la politique anti-cyclique devraient être les plus forts.

En ce qui concerne les transports de voyageurs au Royaume-Uni (voir tableau V), on constate que les variations des taux de croissance se font généralement dans le même sens que celles du produit intérieur brut, si l'on considère globalement le transport de voyageurs. Mais, si l'on étudie séparément chaque mode de transport, on observe que, pour le chemin de fer et les transports publics routiers les variations ne sont généralement pas en phase avec celles du cycle économique. Les fluctuations des transports routiers privés suivent, à deux exceptions près, celles du produit intérieur brut. La deuxième de ces exceptions, 1975, est très intéressante. Les chiffres donnés pour les trois modes de transport montrent que la forte hausse du prix du pétrole en 1974 entraîna une désaffection à l'égard des transports privés au profit des transports publics et par conséquent les transports ferroviaires et les transports publics routiers évoluèrent en sens contraire du cycle économique. L'année suivante, l'utilisation de voitures particulières augmenta sensiblement. Cela incite à penser que la demande globale de transports est inélastique, mais qu'elle peut être élastique entre les différents modes de transport, à court terme mais non à long terme (1).

Dans le cas des transports de voyageurs en Allemagne Fédérale, le tableau VII montre que les variations dans le secteur des transports publics sont à peu près en concordance avec celles des fluctuations économiques. Cette similitude de variations ne se retrouve pas aussi nettement pour les transports par automobiles. Là encore, il est très intéressant de noter que, comme au Royaume-Uni, en 1974, le trafic automobile a décliné au profit du trafic ferroviaire à la suite de la crise du pétrole, mais l'année suivante a été marquée par une hausse importante de ce trafic.

Dans le secteur des transports de marchandises au Royaume-Uni, les variations du trafic ne suivent régulièrement les fluctuations économiques que dans le cas des transports routiers pour compte d'autrui. En Allemagne Fédérale, au contraire, le sens des variations des transports ferroviaires de marchandises est, chaque année,

1) Voir Les ressources en matières premières et les transports dans les comptes rendus du Sixième Symposium de la Conférence Européenne des Ministres des Transports pour un survey des études sur le coût du transport et les élasticités de la demande de transport de voyageurs.

Tableau V
 TAUX D'EVOLUTION DU PIB A PRIX CONSTANTS
 ET TRAFICS DE VOYAGEURS AU ROYAUME-UNI 1965-1975
 (en pourcentages des données de l'année précédente)

	P.I.B.	Total (v-kms)	Transport ferroviai- re (v-kms)	Transport routier pu- blic (v-kms)	Transport routier privé (v-kms)
1966	+ 1,9	+ 4,5	- 0,9	- 1,6	+ 6,9
1967	+ 2,6	+ 4,7	- 1,7	- 1,6	+ 7,2
1968	+ 3,5	+ 2,9	- 1,8	- 3,3	+ 4,9
1969	+ 1,2	+ 2,1	+ 3,9	- 1,6	+ 2,9
1970	+ 2,3	+ 4,4	+ 2,6	- 3,4	+ 6,3
1971	+ 2,5	+ 5,2	- 0,6	± 0	+ 6,7
1972	+ 2,6	+ 3,4	- 2,5	- 1,8	+ 4,9
1973	+ 5,9	+ 3,9	+ 1,7	- 1,8	+ 5,0
1974	+ 0,3	- 2,0	+ 2,8	± 0	- 2,8
1975	- 1,3	+ 1,3	- 2,8	± 0	+ 2,0

Source : basé sur les statistiques du Department of the Environment et Eurostat 1976 des comptes nationaux ESA.

Tableau VI
 TAUX D'EVOLUTION DU PIB A PRIX CONSTANTS
 ET TRAFICS DE MARCHANDISES AU ROYAUME-UNI 1965-1975
 (en pourcentage des données de l'année précédente)

	P.I.B.	Total (t)	Total trans- port routier (t)	Trans- port ferro- viaire (t)	Cabo- tage (t)	Transport routier (pour compte d'autrui) (t)	Transport routier (pour com- pte propre) (t)
1966	+ 1,9	+ 2,6	+ 3,2	- 6,5	- 1,8	+ 5,1	+ 1,8
1967	+ 2,6	- 0,3	+ 0,6	- 6,0	- 5,7	+ 2,9	- 1,2
1968	+ 3,5	+ 3,5	+ 3,4	+ 3,4	- 2,0	+ 6,1	+ 1,2
1969	+ 1,2	- 1,5	- 2,9	± 0	± 0	- 1,0	- 4,5
1970	+ 2,3	- 2,5	- 2,9	- 0,9	± 0	- 0,8	- 6,7
1971	+ 2,5	- 1,7	- 1,7	- 5,3	- 4,1	+ 0,3	- 3,7
1972	+ 2,6	+ 1,3	+ 3,0	-10,1	+ 2,1	+ 5,9	+ 0,1
1973	+ 5,9	+ 3,2	+ 2,6	+11,8	- 4,2	+ 9,4	- 4,2
1974	+ 0,3	- 9,0	- 8,1	-10,5	- 4,3	- 7,5	- 8,8
1975	- 1,3	+ 2,1	+ 4,2	- 1,1	-13,6	+ 3,4	+ 5,2

Source : basé sur les statistiques du Department of the Environment et Eurostat 1976 des comptes nationaux ESA.

Tableau VII
 TAUX D'EVOLUTION DU P.I.B. A PRIX CONSTANTS
 ET TRAFICS DE VOYAGEURS EN ALLEMAGNE FEDERALE 1965-1975
 (en pourcentage des données de l'année précédente)

	P.I.B.	Total (v-kms)	Transport ferro- viaire (v-kms)	Transport public routier (v-kms)	Transport routier privé (v-kms)
1965	+ 5,5	+ 8,8	+ 3,1	+ 3,8	+ 10,7
1966	+ 2,6	+ 7,9	- 7,6	+ 1,4	+ 11,5
1967	- 0,3	+ 3,2	- 7,1	+ 0,4	+ 4,9
1968	+ 6,6	+ 3,7	+ 3,2	+ 1,3	+ 4,1
1969	+ 7,8	+ 8,5	+ 6,3	+ 5,3	+ 9,2
1970	+ 5,9	+ 8,0	+ 2,4	+ 5,0	+ 8,9
1971	+ 3,1	+ 6,1	+ 0,8	+ 3,6	+ 6,8
1972	+ 3,5	+ 3,3	+ 3,1	+ 3,0	+ 3,2
1973	+ 4,8	+ 3,4	+ 0,5	+ 3,3	+ 3,8
1974	+ 0,5	- 0,4	+ 2,0	+ 2,5	- 1,1
1975	- 2,3	+ 6,5	- 7,1	+ 2,6	+ 8,4

Source : basé sur les données figurant dans : Comptes nationaux
 ESA, Eurostat 1976 et Verkehr in Zahlen 1977,
 DIW Berlin.

Tableau VIII
 TAUX D'EVOLUTION DU P.I.B. A PRIX CONSTANTS
 ET TRAFICS DE MARCHANDISES EN ALLEMAGNE 1965-75
 (en pourcentage des données de l'année précédente)

	P.N.B.	Total (t)	Transport ferroviaire (t)	Transport fluvial (t)	Transport routier à longue distance (t)		Transport routier à courte distance (t)	
					pour compte d'autrui	pour compte propre	pour compte d'autrui	pour compte propre
1965	+5,5	+2,6	-4,1	+6,5	+4,9	+11,1	+3,0	+2,5
1966	+2,6	+4,0	-1,4	+6,2	+0,1	+7,9	+3,2	+5,8
1967	-0,3	+1,1	-1,8	+3,1	-4,2	+5,4	-1,5	+3,3
1968	+6,6	+8,0	+9,8	+8,8	+9,8	+14,9	+4,3	+8,6
1969	+7,8	+7,2	+10,8	+0,2	+7,9	-8,3	+5,0	+9,4
1970	+5,9	+6,4	+3,0	+2,6	+4,3	+0,5	+4,6	+8,9
1971	+3,1	+0,5	-7,7	-4,2	+2,7	+9,0	+2,1	+2,7
1972	+3,5	+2,9	+1,3	-0,6	+4,4	+18,3	+3,2	+2,8
1973	+4,8	+4,9	+5,2	+7,6	+7,7	+19,2	+3,1	-3,5
1974	+0,5	-3,9	+4,8	+1,7	-3,2	+10,1	-7,8	-7,2
1975	-2,3	-8,7	-19,2	-9,8	-4,0	+13,8	-7,8	-6,6

Source : basé sur des données établies par le Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin, pour Verkehr in Zahlen, et Eurostat 1976 des Comptes Nationaux ESA.

identique à celui des variations du produit intérieur brut, et l'on retrouve presque la même similitude pour les transports fluviaux et les transports routiers pour compte d'autrui à courte et longue distance.

La situation réciproque des transports routiers pour compte d'autrui et des transports routiers pour compte propre est semblable dans les deux pays, à savoir que les variations du trafic suivent les fluctuations économiques pour les premiers mais généralement pas pour les seconds. Une telle constatation présente un grand intérêt ; elle semble indiquer, en effet, qu'en période de récession, les entreprises préfèrent utiliser leurs propres véhicules (1) plutôt que de faire appel à des transporteurs, alors qu'en période d'expansion elles se tournent vers ces derniers pour faire face à l'accroissement de leurs trafics. En d'autres termes, les entreprises essaient de maintenir à un niveau constant le volume transporté par leurs propres véhicules, c'est-à-dire qu'elles adoptent un comportement anti-cyclique dans la gestion de leurs propres flottes.

La différence entre les cycles ferroviaire et économique au Royaume-Uni et en République Fédérale s'explique probablement par la moindre importance du chemin de fer dans les transports de marchandises au Royaume-Uni et par le fait qu'il concentre son activité sur quelques trafics spécialisés.

Nous avons déjà attiré l'attention sur certaines insuffisances des données utilisées dans cette section, essentiellement en raison des problèmes d'agrégation. Il faut de plus, les interpréter avec prudence en tenant compte des erreurs de mesure possibles. Ceci ne s'applique pas seulement aux estimations du trafic routier de marchandises qui peuvent reposer sur des enquêtes trop peu fréquentes et sur l'utilisation d'indicateurs se rapportant à des périodes intermédiaires, mais aussi à des mesures aussi fondamentales que celles du produit intérieur brut. Les trois types possibles de mesures du produit intérieur brut font apparaître, à l'occasion, des différences dans le sens des variations du cycle économique lorsque ces variations sont faibles.

Néanmoins, ces résultats semblent indiquer que les variations de trafic pour plusieurs modes de transport ne correspondent pas à celles du cycle économique. Il paraît évident qu'il existe, pour certains modes de transport, un déphasage avec le cycle économique qui peut être dû à certains facteurs tels que : l'inélasticité de la demande globale de transport - mais non de la demande entre les différents modes de transport -, la faible part de certains

1) N'utiliser qu'un seul mode de transport consitue très souvent une exception. Voir : Industrial Demand for Transport, de B.T. Bayliss et S.L. Edwards (H.M.S.O., Londres 1970) et, Transport for Industry, de B.T. Bayliss et S.L. Edwards (H.M.S.O. Londres, 1968).

modes de transport dans le marché total du transport, l'utilisation constante d'un mode de transport particulier avec le recours plus ou moins important à d'autres modes en périodes de hausse ou de baisse de la demande.

Les objectifs et les instruments d'une politique anti-cyclique

L'objectif d'une politique anti-cyclique est de niveler les pointes et les creux du cycle économique. Fondamentalement, il s'agit d'éviter à la fois une demande trop forte par rapport à la capacité existant à court terme, et une sous-utilisation de cette capacité. Il faut remarquer que la politique anti-cyclique est une politique à court terme ou à moyen terme et ne vise pas à modifier les structures de l'économie. Selon le schéma économique classique, un accroissement de la demande de capital, de main-d'oeuvre ou de biens, en phase d'expansion, entraîne une hausse des prix due à la fixité de l'offre à court terme ; inversement, en période de récession, une baisse de la demande conduit à la baisse des prix et au chômage.

Il semblerait assez simple de remédier à de telles situations ; il suffirait de stimuler la demande par l'injection de ressources dans l'économie en phase de récession, et de réduire le pouvoir d'achat, i.e. les revenus, en période d'essor. Malheureusement, deux problèmes fondamentaux apparaissent : d'abord depuis 1945, les économies n'ont pas suivi les lois de l'économie classique, ensuite, l'utilisation de certains instruments anti-cycliques soulève de graves problèmes.

Durant la période d'après-guerre, et jusqu'en 1973, contrairement aux périodes d'avant la première guerre et de l'entre deux guerres, est apparu un "effet de cliquet" en matière de prix - les prix s'élevant en période d'expansion mais demeurant stables en période de récession. Ainsi, au Royaume-Uni, étant donné que les importations, et non les exportations, constituent le facteur principal du cycle économique, les déficits de la balance des paiements ont été les plus graves aux sommets et non aux creux (comme avant guerre) des cycles. La dépression de 1974 amena un nouveau changement. Cette année là, au creux de la récession, en plus des hauts niveaux du chômage et des déficits de la balance des paiements, l'inflation atteignit un taux record.

Il ne suffisait donc pas de stimuler la demande pour sortir de la crise de 1974. Stimuler la demande aurait signifié aggraver à la fois l'inflation et la situation de la balance des paiements. La politique anti-cyclique doit donc être considérée comme un volet d'une politique plus générale de régulation économique. Il faut

stimuler la demande pour réduire le chômage et réduire la demande pour combattre l'inflation ; il est clair que la mise en oeuvre de telles politiques doit être réalisée à travers certaines phases définies avec le plus grand soin.

Avant de se pencher sur la nature des instruments de la politique anti-cyclique et sur les difficultés inhérentes à leur emploi, il est intéressant d'examiner certains changements spécifiques, intervenus dans la nature des économies, qui ont exercé une influence stabilisatrice au cours de la période d'après-guerre.

Les investissements de l'Etat sont beaucoup plus importants qu'avant guerre (la part du secteur public dans la formation brute de capital fixe atteint actuellement 43 % au Royaume-Uni). De cette façon, si ces investissements demeurent constants, les fluctuations des investissements privés (classiquement la variable motrice du cycle économique) constituent une fraction plus faible qu'autrefois du produit intérieur brut et sont par conséquent moins déstabilisatrices.

Les emplois tertiaires se sont également multipliés, en particulier à la suite de l'important essor des sociétés de service et des emplois administratifs. L'emploi dans ce secteur est beaucoup moins sujet à des fluctuations que, par exemple, dans le secteur de la construction ou dans le secteur industriel, et cela a facilité le maintien du niveau de revenus dans l'économie. De la même manière, la stabilisation de la demande a été facilitée par le fait qu'après guerre les salaires n'ont généralement pas baissé en période de crise économique.

L'importance grandissante de la construction des logements résultant d'une demande croissante et soutenue a eu également une forte influence stabilisatrice. Cette activité a eu tendance en effet à baisser en fin d'expansion, réduisant ainsi les surchauffes économiques, et à reprendre dès le début des récessions en limitant ainsi les effets. L'existence éventuelle d'une relation entre le cycle du bâtiment et celui du transport est une question qui mériterait d'être approfondie.

Le rôle croissant de la régulation automatique du processus cyclique a revêtu une grande importance depuis la guerre. Les mesures fiscales qui agissent automatiquement sur le budget peuvent être considérées comme des stabilisateurs économiques automatiques. Ainsi un accroissement du produit intérieur brut signifie un accroissement des revenus et des ventes ; les impôts, tels l'impôt sur le revenu et les taxes sur le chiffre d'affaires, augmentent alors proportionnellement et l'Etat dépense moins en transferts sociaux et allocations de chômage. Ceci a pour effet d'accroître le revenu net de l'Etat et par suite de réduire la demande globale à l'économie. Inversement, en période de récession, les revenus et les

ventes baisseront, les impôts diminueront, les transferts sociaux et les allocations de chômage augmenteront. L'importance de ces stabilisateurs automatiques s'est accrue pour deux raisons : premièrement, par suite de l'élargissement et du renforcement des mesures budgétaires depuis la guerre, et deuxièmement parce qu'ils sont devenus plus nécessaires au cours des années 1970 aux pouvoirs publics à la suite de la disparition de tout "délai de réaction" à d'autres mesures budgétaires. Ainsi, par exemple, au cours des années 60, on pouvait compter réduire le niveau des revenus dans l'économie en augmentant la taxe sur la valeur ajoutée. Il y avait un retard considérable entre le moment où cette hausse devenait effective et celui où les revendications salariales venaient compenser cette perte de revenus réels. Au cours des années 70, marquées par des taux d'inflation élevés, non seulement une compensation immédiate a été demandée, mais les revendications salariales ont tenu également compte des taux d'inflation anticipés. En maintenant constant le barème de l'impôt sur le revenu, on a rendu les augmentations réelles de revenu proportionnellement moins importantes que les augmentations nominatives, et un décalage dans le temps a été ainsi réintroduit dans le système.

Le second groupe de problèmes mentionnés précédemment est lié au processus d'utilisation de certains instruments anti-cycliques. Ces instruments se répartissent en deux grands groupes : les instruments monétaires et les instruments budgétaires. Dans les années 20 la politique monétaire était considérée comme le premier instrument de régulation : après la crise des années 30 et l'avènement des théories de Keynes, l'accent fut mis sur les instruments budgétaires et depuis la seconde guerre mondiale, les gouvernements ont fait appel à une combinaison de ces deux méthodes d'intervention.

Les instruments monétaires fondamentaux sont le taux de base de la banque centrale, les opérations d'open-market, les dépôts spéciaux et les réserves obligatoires, et le contrôle du crédit. Comme cette politique vise à contrôler le montant des liquidités et la disponibilité des fonds, elle agit essentiellement sur la demande des ménages et sur la demande des entreprises en matière d'investissements et de capitaux circulants.

La politique budgétaire est relative aux impôts et aux dépenses publiques. Elle ne consiste plus seulement à équilibrer le budget mais à injecter ou retirer des ressources du circuit économique à des fins de régulation de la demande.

En raison des délais qui s'écoulaient entre la mise en application des mesures budgétaires et monétaires et la réalisation de leurs effets, il faut pouvoir prévoir les fluctuations cycliques avec un haut degré de précision, afin de déterminer exactement le moment où

doivent être appliquées ces mesures. Dès le début des années 50, Friedmann (1) mettait en garde contre toute tentative de politique stabilisatrice en raison des insuffisances constatées en matière de prévision. Encore plus tôt, Friedmann (2) avait soutenu que l'existence de délais de réaction éliminait la politique budgétaire comme arme anti-cyclique. Il divisait le délai total de réaction en trois parties et ses définitions sont devenues aujourd'hui des références : le délai de reconnaissance est le délai nécessaire pour identifier une récession ou une expansion ; le délai de décision est celui nécessaire pour agir compte tenu des contraintes législatives ; et le délai de réponse entre l'application d'une mesure et la pleine réalisation de ses effets multiplicatifs.

Ce point de vue a été controversé et il a été soutenu que les problèmes de prévision ne devaient pas empêcher les essais de politique de régulation (3) et que les délais pouvaient être réduits de manière satisfaisante en ce qui concerne la politique budgétaire (4). C'est pourquoi, nous analyserons, dans le chapitre suivant, l'efficacité de la politique de régulation économique.

-
- 1) Essays in Positive Economics, de M. Friedman (University of Chicago Press, Chicago, 1953).
 - 2) A Monetary and Fiscal Framework for Economic Stability, de M. Friedman, dans The American Economic Review, Vol. 38, juin 1948.
 - 3) Voir, par exemple, Economic Forecasting and Contracyclical Stabilisation Policy, de H.O. Stekler dans Journal of Public Economics (5) 1976.
 - 4) Voir, par exemple, Politique budgétaire et équilibre économique (OCDE, Paris, 1968).

Chapitre II

LA POLITIQUE ANTI-CYCLIQUE

Les succès de la politique anti-cyclique depuis 1945

La politique économique d'avant-guerre était de nature structurelle plutôt qu'anti-cyclique avec, en particulier, les politiques de grands travaux publics qui visaient à combattre le chômage structurel. Après-guerre, l'accent fut mis sur la politique anti-cyclique ; la consommation des ménages, contrairement aux investissements publics, fut considérée, en raison de son importance dans le produit intérieur brut, comme le secteur susceptible de donner une fois "régulé" les résultats les plus rapides pour l'économie dans son ensemble. C'est la régulation de la consommation des ménages après 1945 qui fit de cet élément la variable motrice des cycles économiques au Royaume-Uni au lieu de n'être qu'un effet secondaire des variations d'investissements comme pendant la période d'avant-guerre.

Les deux politiques fondamentales utilisées en matière de régulation économique ont été la politique monétaire et la politique budgétaire. L'importance relative de ces deux politiques depuis 1965 dans les pays de l'OCDE apparaît sur le graphique I ci-après.

En règle générale, les politiques de régulation n'ont agi de façon sélective que sur certaines composantes importantes de la demande, par exemple l'investissement productif, la construction de logements, la consommation. Bien que la tentative soit forte, en période de récession, de concentrer l'aide sur certains secteurs ou sur certaines industries où le chômage cyclique est particulièrement important, il est incontestable qu'une telle politique assujettirait un gouvernement à l'action de groupes de pression.

Le fait que cette politique ne soit que grossièrement sélective signifie qu'elle se réfère à une situation moyenne. Dans bien des cas, l'incitation à l'action provient d'une variation du produit intérieur brut qui est, bien sûr, la variation moyenne la plus agrégée possible. Comme la politique de stabilisation vise une situation moyenne, elle peut être trop forte ou trop faible pour certains secteurs, ou bien, si un secteur particulier évolue dans le sens contraire des fluctuations économiques, elle peut être l'inverse de ce qu'elle devrait être.

A cet égard, il est pertinent de se pencher à nouveau sur la relation existant entre le cycle économique général et le cycle des transports. Dans le chapitre I, on a montré que pour certains modes de transport, les variations se produisaient dans un sens contraire à celles du cycle économique.

Toutefois, le fait que certains secteurs puissent être déphasés par rapport au cycle principal peut être un avantage lorsqu'il s'agit d'un pays, comme le Royaume-Uni, où la politique anti-cyclique se révèle être en fait une politique pro-cyclique. Le graphique II ci-après montre la relation contraire qui existe entre la capacité inutilisée et les dépenses publiques en biens et services au Royaume-Uni, le coefficient de corrélation entre ces deux séries de variables étant égal à $-0,6$.

Deux études de l'OCDE (1) effectuées à la fin des années 60 eurent pour objet d'évaluer l'impact global de la politique budgétaire sur l'économie des pays de l'OCDE. L'un des co-auteurs de ces documents approfondit l'analyse (2) de ces données et ses résultats apparaissent dans le Tableau IX, ci-après.

Le tableau distingue les effets délibérés des effets automatiques. Les effets délibérés résultent de modifications spécifiques des mesures budgétaires et les effets automatiques proviennent de l'action des stabilisateurs automatiques.

On voit à nouveau que la politique économique volontariste au Royaume-Uni a plutôt été pro-cyclique qu'anti-cyclique, alors que les effets automatiques du budget sont d'une nature pour le moins aléatoire. Il ne faudrait pourtant pas en conclure que l'objectif de stabilisation soit nécessairement irréaliste. La politique des partis et les questions de balance des paiements expliquent en grande partie ces résultats.

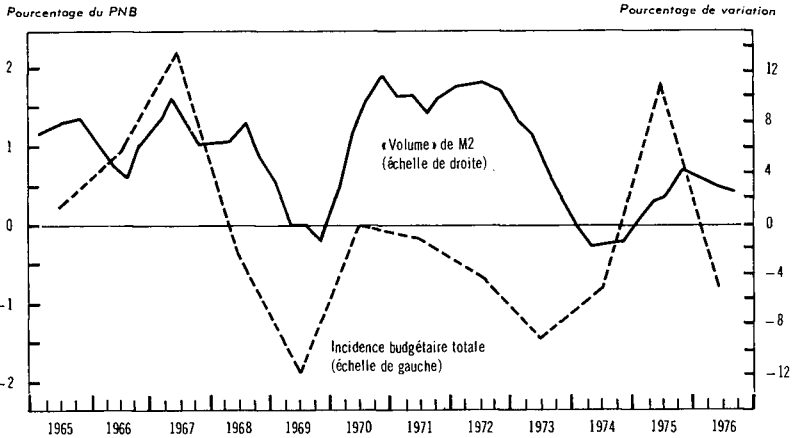
Au contraire, en Suède, pays qui a connu la plus longue expérience de politique budgétaire anti-cyclique, et seul autre pays de l'OCDE à avoir mené, sans arrêt, jusqu'au milieu des années 60 des politiques de régulation, la politique de stabilisation a connu un relatif succès.

Jusqu'en 1965, les autres pays n'usèrent qu'occasionnellement de la politique budgétaire comme moyen de régulation, parfois avec succès, et parfois, comme au Royaume-Uni, avec des résultats favorisant les fluctuations. Il apparaît, toutefois, que les erreurs de prévisions, commises de temps à autre, n'ont pas été la cause

1) Politique budgétaire et équilibre économique (OCDE Paris, 1968), et La politique budgétaire dans sept pays 1955-1965, de Bent Hansen (OCDE Paris, 1969).

2) Fiscal Policy as a Tool of Economic Stabilisation - Comments to an OECD Report, de A. Lindbeck in *Kyklos*, 1970 23 (1).

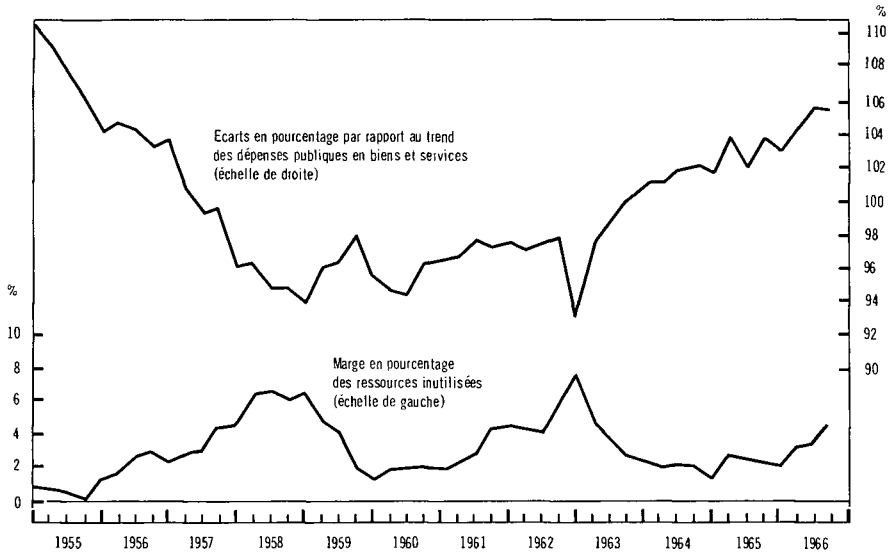
Graphique I
LA COMBINAISON DES POLITIQUES MONETAIRE ET BUDGETAIRE
AU SEIN DE LA ZONE DE L'OCDE



Note : Les deux indicateurs figurant dans ce graphique visent à illustrer le degré de rigueur des politiques monétaire et budgétaire dans la zone de l'OCDE (représentée par l'ensemble de neuf pays). L'indicateur monétaire représente le taux de croissance de la masse monétaire au sens large divisée par l'indice des prix à la consommation (variations en pourcentage d'un trimestre à l'autre, en taux annuel, calculées sur la base de données désaisonnalisées et lissées par des moyennes mobiles sur trois trimestres). L'indicateur budgétaire est une estimation de l'incidence sur le PNB du solde global des recettes et des dépenses publiques, calculée comme indiqué dans l'Annexe du Rapport.

Source : Pour le plein emploi et la stabilité des prix (OCDE Paris, 1977).

Graphique II
DÉPENSES PUBLIQUES ET CAPACITÉS INUTILISÉES, ROYAUME-UNI 1955-1966



Source : Public Sector Economics, de A.R. Prest (Manchester University Press, 1968).

principale des échecs ou des succès moins décisifs que ceux es-comptés. Les obstacles majeurs ont été, en fait, ce que Friedman appelle le "délai de décision" et la multiplicité des objectifs assignés aux politiques de stabilisation en période d'après-guerre, auxquels il a déjà été fait allusion.

Depuis la parution de ces deux rapports de l'OCDE, les pays industrialisés occidentaux ont connu un boom sans précédent culminant en 1973, suivi d'une récession, également sans précédent depuis 1945. Bien que le secteur extérieur ait joué un rôle important à l'origine de la dépression, il est indéniable que des erreurs de politique de régulation ont été commises.

Par exemple, l'expansion monétaire excessive dans les pays de l'OCDE en 1971-1972 fut en partie provoquée par la faillite du système des taux de change fixes ajustables ; mais d'autre part, on ne sut apprécier la signification des variations des taux d'intérêt nominaux et la durée des délais entre l'application des mesures monétaires et leur plein impact sur l'économie. En matière de politique budgétaire, les délais s'avèrent encore une fois plus longs qu'espéré, mais, là aussi, on ne sut concilier la souplesse à court terme et la maîtrise de l'équilibre entre l'accroissement des dépenses publiques et privées à moyen terme.

En dépit de ces échecs des politiques de régulation, un rapport de l'OCDE de 1977 (1) tirait pourtant la conclusion suivante : "le contrôle par l'Etat des revenus et des dépenses publics, des taux d'intérêt moins élevés et l'offre de monnaie et de crédit ont un rôle principal à jouer dans la poursuite de la croissance économique et dans la maîtrise de l'inflation." Le rapport ajoutait : "les pouvoirs publics devraient avoir pour objectif de canaliser la demande dans les limites relativement étroites qui permettraient une reprise soutenue". Suivait pourtant un avertissement selon lequel "en raison des difficultés à déceler les nouvelles tendances, de la précarité des prévisions, et des délais qui s'écoulent entre l'action et ses résultats, la politique menée doit être prudente, en ce sens que, lorsqu'un renversement du cours des événements s'avère nécessaire, il faut a priori éviter de prendre d'un seul coup toutes les mesures expansionnistes ou restrictives qui semblent s'imposer".

Il est possible d'évaluer les politiques anti-cycliques et de transport à la lumière de ces commentaires généraux sur le succès de la politique anti-cyclique. Cette évaluation fera l'objet des sections suivantes selon le plan indiqué dans l'introduction : premièrement, une analyse des relations entre la politique anti-cyclique et le contrôle gouvernemental à long terme de la structure

1) Pour le plein emploi et la stabilité des prix (OCDE Paris, 1977)

Tableau IX
 LES EFFETS "DIRECTS" DE LA POLITIQUE BUDGETAIRE
 EN POURCENTAGE DU P.N.B.

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	average
Royaume-Uni	← boom →			← recession →		← boom →		← recession →		← boom →		
	← inflation →					← inflation →						
Secteur public :												
délibérés et automatiques	-1,1	-0,2	0,1	-0,6	0,5	0,2	0,4	0,0	0,9	0,4	-0,5	0,0,0
Administrations centrales (1) :												
délibérés et automatiques	-1,1	-0,3	0,0	-0,7	0,2	0,0	-0,2	-0,6	0,4	-0,3	-0,8	-0,3
délibérés.....	-0,7	-0,1	0,4	-0,1	1,2	0,4	0,1	-0,4	0,8	0,6	-0,6	0,2
automatiques.....	-0,4	-0,2	-0,4	-0,6	-1,0	-0,4	-0,3	-0,2	-0,4	-0,9	-0,2	-0,5
Suède	← boom →			← recession →		← boom →		← tendance à la récession →		← boom →		
										← inflation →		
Secteur public :												
délibérés et automatiques	-0,2	0,8	0,8	0,8	1,5	-1,6	-0,7	0,9	1,1	0,9	0,3	0,4
délibérés.....	0,8	0,9	1,0	0,9	2,4	-1,5	0,8	2,3	2,3	2,0	1,2	1,2
automatiques.....	-0,1	-0,1	-0,2	-0,1	-0,9	-0,1	-1,5	-1,4	-1,2	-1,1	-0,9	-0,8
Administrations centrales (1) :												
délibérés.....	0,2	0,5	0,2	0,2	1,5	-1,3	0,2	1,0	0,7	0,6	0,6	0,4
Allemagne de l'Ouest	← haut niveau de chômage, mais décroissant →					← boom →		← tendance à la récession →		← boom →		
				← re- cession →								
Secteur public (2) :												
délibérés et automatiques	-0,4	-0,4	0,3	1,5	-0,3	-0,4	0,1	0,8	0,6	-0,1	1,1	0,3
délibérés.....	n.d.	n.d.	n.d.	1,8	1,2	1,7	1,9	2,2	1,5	0,9	1,8	1,7
automatiques.....	n.d.	n.d.	n.d.	-0,3	-1,6	-2,1	-1,8	-1,4	-0,9	-1,0	-0,7	-1,4
Administrations centrales :												
délibérés et automatiques	-1,0	-0,8	-1,0	0,4	-0,6	0,2	0,0	0,0	-0,3	-0,7	0,3	-0,1(3)
délibérés.....	n.d.	n.d.	n.d.	0,9	0,3	0,8	1,1	0,9	0,4	-0,4	0,8	0,6(3)
automatiques.....	n.d.	n.d.	n.d.	-0,5	-0,9	-0,6	-1,1	-0,9	-0,7	-0,3	-0,5	-0,7(3)

Belgique	haut niveau de chômage mais décroissant		boom	recession		boom		tendance à la récession		boom			
Secteur public :	-0,6	0,0	-0,9	1,4	0,8	0,3	-0,4	0,3	1,4	0,0	1,0	0,3	
délibérés et automatiques	-0,6	0,1	-0,6	0,6	0,3	0,9	-0,6	0,1	1,2	-0,1	0,6	0,2	
Administrations centrales :	-0,2	0,3	0,0	0,4	0,7	1,0	-0,2	0,8	1,7	0,6	1,0	0,6	
délibérés et automatiques	-0,4	-0,2	-0,6	0,2	-0,4	-0,1	-0,4	-0,7	-0,5	-0,7	-0,4	-0,4	
automatiques.....													
Italie	haut niveau de chômage, mais décroissant					boom			inflation		légère récession		
Secteur public :	0,3	-0,8	0,2	1,0	0,2	-0,1	0,3	0,6	1,2	0,5	1,2	0,4	
délibérés et automatiques	-0,5	-1,0	0,3	-0,2	-0,2	-0,3	0,6	-0,4	1,0	-0,2	-0,1	0,0(4)	
Administrations centrales :	n.d.	0,1	0,5	0,9	0,4	1,1	1,7	0,9	1,2	0,4	-0,2	0,7(4)	
délibérés et automatiques	n.d.	-1,1	-0,2	-1,1	-0,6	-1,4	-1,1	-1,3	-0,2	-0,6	0,1	-0,7(4)	
délibérés.....													
automatiques.....													
France	boom inflationniste			faible contraction		boom			tendance à la récession		boom		
Secteur public :	1,6	1,8	0,2	-0,2	0,1	0,0	0,1	1,0	0,3	0,1	0,6	0,5	
délibérés et automatiques	0,7	2,1	-0,2	-0,1	0,0	-0,2	0,1	0,7	0,0	-0,4	0,1	0,0(3)	
Administrations centrales :	n.d.	n.d.	n.d.	-0,5	0,6	0,7	0,9	1,1	0,9	1,5	0,5	0,8(3)	
délibérés et automatiques	n.d.	n.d.	n.d.	0,4	-0,6	-0,9	-0,8	-0,4	-0,9	-1,9	-0,4	-0,8(3)	
délibérés.....													
automatiques.....													
Etats-Unis	boom			re-cession		re-cession			chômage élevé		boom		
Administrations centrales (5) :	-1,6	0,0	0,7	0,9	-0,8	-0,8	1,3	0,2	-0,4	0,5	-0,3	0,0	
délibérés et automatiques	-1,1	-0,1	0,6	0,0	0,0	-0,6	1,0	1,0	-0,2	0,7	0,6	0,2	
délibérés.....	-0,5	0,1	0,1	0,9	-0,8	-0,2	0,3	-0,8	-0,2	-0,2	-0,9	-0,2	
automatiques.....													

- 1) Y compris le système de sécurité sociale.
- 2) Non compris l'investissement des entreprises publiques.
- 3) Moyenne pour 1958-65.
- 4) Moyenne pour 1956-65.
- 5) Y compris les programmes fédéraux de sécurité sociale.

Source : Fiscal Policy as a tool of Economic Stabilisation par A. Lindbeck, dans *Kyklos* 1970 23(1).

des transports ; deuxièmement, une analyse des mesures anti-cycliques portant directement et uniquement sur le secteur des transports ; troisièmement, une analyse des mesures anti-cycliques portant directement, mais non pas uniquement, sur ce secteur ; quatrièmement, l'étude de l'action des mesures générales anti-cycliques sur la demande de prestations de transports.

Politique anti-cyclique et politique structurelle des transports

L'intervention gouvernementale dans le secteur des transports s'est beaucoup intensifiée. A l'origine, cette intervention se limitait à la protection des usagers contre les pratiques monopolistiques des compagnies de chemin de fer. Ainsi, dès 1844 au Royaume-Uni, le Board of Trade pouvait, dès lors que les dividendes des compagnies ferroviaires excédaient 10 %, intervenir et exiger des réductions tarifaires. Le Trésor reçut des pouvoirs en matière d'expropriation et chaque compagnie de chemin de fer dut assurer la desserte journalière de toutes les stations à un tarif qui ne pouvait dépasser un penny par mile.

Il fut aisé de passer du contrôle des tarifs pour des raisons anti-monopolistiques à la manipulation des tarifs en fonction des politiques gouvernementales économiques et sociales. En gros, la manipulation des tarifs ferroviaires se fit de trois façons. Les tarifs normaux furent réduits pour les exportations de marchandises (subvention à l'exportation), ils furent relevés pour l'importation de marchandises (tarifs extérieurs), et réduits pour aider certaines régions, certaines industries, certaines catégories sociales. Juste avant la création des communautés européennes, par exemple, le charbon local était acheminé en Allemagne à des tarifs qui, compte tenu de la distance parcourue étaient de 23 % inférieurs à ceux pratiqués pour le charbon importé. Le sel marin français destiné à l'exportation était transporté à des tarifs de 38 % inférieurs à ceux en vigueur à l'intérieur du pays. En Italie, les machines et matériaux destinés au sud du pays, à la Sardaigne et aux autres îles bénéficiaient de réductions de 50 % par rapport aux tarifs normaux. Et en Allemagne, le tarif spécial ports maritimes, moins élevé, était appliqué aux marchandises acheminées vers les ports nationaux plutôt que vers les ports hollandais moins chers. Dans le secteur des transports de voyageurs, des réductions étaient accordées aux soldats, aux fonctionnaires et à certaines catégories de travailleurs.

Le système global était un système de subventions croisées, les prestations déficitaires étant financées par les profits dégagés sur les opérations et les lignes bénéficiaires. L'obligation de transporter, le respect des horaires, la publication des tarifs et la vaste étendue des réseaux en constituaient les fondements ; toutes ces conditions étaient remplies par les compagnies de chemin de fer.

A la suite du développement croissant de la concurrence de la route après la première guerre mondiale, les compagnies ferroviaires ne purent respecter leurs obligations de service public qu'aidées financièrement et/ou protégées de cette concurrence. Les importantes mesures restrictives qui frappèrent les transports routiers en 1930 s'expliquent beaucoup plus par cette volonté de protéger le rail que par l'instabilité et la concurrence acharnée qui régnaient dans le domaine des transports routiers.

La protection des transports ferroviaires revêtit différentes formes mais, dans bien des pays, on retrouve les caractéristiques communes suivantes :

1. Octroi de zones de monopoles aux entreprises de transports publics de voyageurs, les tarifs étant contrôlés et modifiés en fonction des objectifs de la politique des pouvoirs publics.
2. Limitation de la capacité des transports publics routiers de marchandises et de voyageurs à longue distance pour éviter la concurrence avec le rail.
3. Contrôle des péages et tarifs des transports fluviaux nationaux à la fois pour protéger les chemins de fer et répondre aux objectifs des programmes économiques et sociaux de l'Etat.
4. Contrôle des tarifs routiers professionnels à la fois pour éviter la concurrence avec le rail et empêcher une concurrence excessive en matière de prix entre les transporteurs routiers.

Les transports routiers professionnels à courte distance et les services non réguliers de transports routiers de voyageurs n'étaient généralement pas ou peu contrôlés tout comme les transports de marchandises pour compte propre et les transports privés de voyageurs.

Le degré de protection et le volume de l'aide financière variaient d'un pays à l'autre, et aux Pays-Bas par exemple, où les chemins de fer n'eurent jamais le monopole des transports de marchandises, en raison des faibles distances et de la densité du réseau des voies navigables, aucune mesure législative ne vint régler les transports routiers jusqu'en 1954.

La structure du secteur des transports a été affectée directement et indirectement par la législation ; directement, dans la mesure où la législation devait mettre fin à l'instabilité (imaginaire ou réelle) dans le secteur des transports routiers, et indirectement dans la mesure où l'utilisation de certains modes de transport comme instrument de la politique économique et sociale de l'Etat limitait le développement et l'activité des modes concurrents. En Allemagne et en France, par exemple où les transports de marchandises sont les

plus réglementés de toute la Communauté Européenne, environ les deux cinquièmes seulement - en tonnes-kilomètres - des transports sont effectués par route, alors qu'au Royaume-Uni où le système est plus libéral la proportion s'élève à peu près aux quatre cinquièmes. Cette répartition modale actuelle s'explique, bien sûr, par d'autres facteurs que la réglementation, mais celle-ci a joué un rôle très important.

Mis à part les réglementations en matière de capacité et de tarif, d'autres aspects de la législation ont eu une action directe sur la structure à long terme et sur l'activité du secteur des transports. Ce sont, par exemple, les investissements en infrastructure, les dispositions fiscales et les réglementations techniques.

Quand bien même les rendements directs en sont bas, une politique globale d'investissements ferroviaires peut être menée en tant qu'élément d'une politique de soutien à un mode de transport obligé d'assurer un service à caractère social. Une telle politique a contribué à empêcher un déclin plus rapide du chemin de fer. D'un autre côté, au cours de l'entre deux guerres, une caractéristique commune à beaucoup de politiques économiques fut le lancement de travaux d'infrastructures routières pour lutter contre le chômage. Ceci aida, bien sûr, énormément les transporteurs routiers. De la même manière, la fiscalité et les réglementations techniques ont été utilisées par les pouvoirs publics pour favoriser directement un mode de transport par rapport aux autres. On observe dans presque tous les pays une discrimination fiscale entre les transporteurs routiers et ferroviaires et même parmi les routiers, entre les transporteurs professionnels et les transporteurs pour compte propre, dans des pays comme la France ou l'Allemagne Fédérale.

Que ce soit par les mesures réglementaires portant directement sur l'activité spécifique des différents modes de transport ou par les mesures affectant directement la structure des transports à travers l'utilisation de ce secteur comme instrument de politique économique à long terme, cette politique structurelle à long terme vis-à-vis des transports a d'importantes conséquences pour ce secteur, eu égard aux mouvements conjoncturels (le cycle économique).

Cette politique structurelle à long terme devrait avoir pour effet de rendre certains modes de transport moins aptes que d'autres à faire face aux fluctuations à court terme de la demande. Il est vrai, par exemple, qu'aux Pays-Bas, la souplesse du système d'attribution des licences aux transporteurs routiers permet d'augmenter la capacité pour répondre aux variations à court terme de la demande ; cependant, dans l'ensemble, une contrainte à long terme a certainement pour effet d'inhiber le comportement face aux fluctuations de la demande à court terme. D'autres limitations de licences par zone d'activité ou par type de marchandises transportées réduisent également la souplesse à court terme.

La complexité des procédures de détermination des tarifs peut également perturber le mécanisme normal de formation des prix à court terme, ce qui a de graves conséquences sur l'allocation des ressources à court terme et sur les politiques de stabilisation. Les modifications de prix sont une pièce maîtresse du processus de régulation. En revanche, cette rigidité peut s'avérer bénéfique en période inflationniste.

Comme nous l'avons dit, ces politiques à long terme peuvent affecter la structure d'une branche en la rendant plus vulnérable aux variations conjoncturelles de la demande. Lorsque, par exemple, des mesures réglementaires ont empêché un mode de transport particulier de se développer naturellement, le volume de son trafic sera beaucoup moins représentatif de l'activité globale de la branche que celui d'autres modes plus importants, et cela entraînera un déphasage du cycle de ce mode de transport par rapport au cycle économique général. Une politique anti-cyclique globale fondée sur les variations du produit intérieur brut pourrait, par conséquent, être exactement l'inverse de la politique nécessaire à ce mode de transport. La situation paradoxale suivante peut se présenter, à savoir que, lorsque la politique anti-cyclique est différente selon les secteurs, les mesures appliquées à un mode de transport particulier peuvent être différentes en intensité et en direction de celles appliquées aux secteurs qui sont les principaux utilisateurs de ce mode de transport.

Cette situation peut même se rencontrer dans le cas d'un mode de transport relativement important puisque des restrictions dans l'attribution des licences peuvent limiter l'activité d'un exploitant particulier à certaines zones ou certaines catégories de transport. Tout cela incite à penser que les mesures réglementaires concernant la structure de la branche des transports à long terme risquent, (a) de réduire la capacité d'un mode de transport ou d'un exploitant à répondre aux fluctuations conjoncturelles de la demande (b) de déphaser certaines activités de transport par rapport au cycle économique général et par conséquent de les soumettre aux effets devenus ainsi néfastes de la politique anticyclique globale des pouvoirs publics.

Il est possible de tester ces deux hypothèses, à la lumière de l'analyse développée dans le chapitre précédent. Les arguments relatifs à l'importance du mode de transport et à la diversité de ses activités (ou la diversité des activités d'un transporteur particulier) laisseraient penser que le chemin de fer au Royaume-Uni les transports routiers à longue distance en République Fédérale d'Allemagne et les transports fluviaux et côtiers dans les deux pays devraient être déphasés par rapport au cycle économique. De même, le transport de marchandises pour compte propre dans les deux

pays, les transports publics routiers à courte distance en Allemagne Fédérale et l'ensemble des transports publics routiers de marchandises au Royaume-Uni devraient être en phase avec le cycle économique. L'hypothèse ne semble pas vérifiée pour le transport routier de marchandises.

Toutefois, comme nous l'avons déjà souligné dans le chapitre précédent, les entreprises industrielles ont tendance à maintenir constants leurs transports pour compte propre, en retirant une partie de leur trafic aux transporteurs professionnels en période de récession et en leur confiant leur supplément de trafic en période d'expansion. Une telle politique provoque non seulement le déphasage des transports pour compte propre par rapport au cycle économique, mais également accentue les fluctuations économiques au niveau des transporteurs professionnels. L'analyse du cycle économique et du cycle des transports ne contredit pas, par conséquent, l'hypothèse.

Un problème particulier soulevé plus haut était qu'un moyen de transport déphasé par rapport au cycle économique risquait de subir les effets dommageables d'une politique anti-cyclique globale. L'analyse développée antérieurement a montré toutefois que dans certains cas la politique anti-cyclique se révélait être en fait procyclique ; le déphasage dans de tels cas serait pas conséquent un avantage et non un inconvénient.

Les mesures anti-cycliques concernant directement et uniquement le secteur des transports

Les mesures les plus importantes appartenant à cette catégorie sont les taxes sur le carburant, les taxes sur les véhicules, les tarifs et les investissements d'infrastructure.

Une caractéristique importante des taxes sur les carburants, en tant qu'instrument anti-cyclique, réside dans leur portée générale. Beaucoup plus de personnes utilisent les transports qu'il n'y en a qui paient l'impôt sur le revenu et l'incidence des taxes sur le carburant est de ce fait plus large sur le public que celle d'un impôt basé sur les revenus. Le fait qu'elles affectent également l'ensemble du secteur industriel fait que les taxes sur le carburant sont peut-être la mesure fiscale dont l'assiette est la plus large. Les taxes sur les véhicules présentent également ce large champ d'application.

Si l'incidence de ces deux catégories de taxes est très large, elle n'est pas identique, en termes absolus, pour l'ensemble des individus. Ainsi, l'augmentation du coût d'utilisation des transports publics due à l'augmentation des taxes sur les carburants sera bien inférieure en termes absolus pour un individu que l'augmentation du coût du transport automobile par personne. On peut

tenir le même raisonnement pour le transport public et privé de marchandises, mais il importe de faire attention aux généralisations lors de la comparaison de la consommation d'énergie entre les différents modes de transport, qu'il s'agisse de transports de marchandises ou de voyageurs. (1)

L'efficacité de la taxe comme instrument anti-cyclique dépendra donc de la répartition du trafic entre les différents modes de transport et des élasticités de la demande et des multiplicateurs associés à chacun de ces modes.

Le rapport de l'OCDE de 1968 sur la politique budgétaire mentionnait (2) en particulier que le développement des impôts indirects en France avait contribué à constituer de forts stabilisateurs automatiques, "car ils étaient largement concentrés sur des dépenses ayant une forte élasticité par rapport aux revenus, par exemple, les transports automobiles et frappaient relativement peu les alcools et tabacs dont la demande a, de ce point de vue, une faible élasticité".

D'autres études (3) des élasticités de transports de marchandises et de voyageurs ne confirment cependant pas cette thèse. De même, l'analyse des cycles économiques et de transport menée dans le chapitre précédent a montré des différences significatives entre les élasticités à court et à long terme pour le transport de voyageurs, même en cas de très fortes évolutions des prix. Sauf dans les cas où il s'agissait de décourager les importations, la politique des pouvoirs publics en matière de tarif à l'égard du transport public de marchandises et de voyageurs a eu comme but le maintien des tarifs au niveau en vigueur ou la baisse des tarifs existants. La manipulation des tarifs a largement revêtu un caractère structurel : elle a eu pour objet d'aider un certain nombre de catégories sociales défavorisées, par exemple, les retraités, qui utilisent fréquemment les transports publics, ainsi que certains secteurs industriels ou régions. Son importance, comme instrument structurel dans le cadre des politiques industrielle et régionale, a été mise en évidence par les premiers travaux sur la théorie de la localisation qui insistaient très fortement sur le rôle des coûts de transport.

E. A. F. Robinson écrivait en 1937 (4) que "les facteurs qui influencent le choix du lieu de production appartiennent à deux catégories principales : la première qui regroupe les facteurs qui déterminent le lieu où les coûts de transport impliqués seront les

1) Pour une étude complète de ce point, voir "Les ressources en matières premières et les transports", de B.T. Bayliss, (OCDE, Paris 1975).

2) Idem.

3) Voir Bayliss (OCDE 1975) et (OCDE 1973) op. cit.

4) "The Structure of Competitive Industry", de E.A.G. Robinson (Londres, 1937).

plus bas ; la seconde, qui comprend les facteurs qui entraînent des coûts de production moindres à certains endroits qu'à d'autres". Dans les travaux postérieurs de E. M. Hoover (1) sur ce sujet, il est dit "que les coûts de transfert affectent le choix de la localisation d'un producteur, sauf si son fournisseur ou son client 'absorbent' complètement les coûts".

Toutefois, même si ces arguments étaient alors réalistes - et il est sûr pourtant que des doutes furent émis à l'époque (2) - l'évolution de la nature et de la structure de l'industrie ont de manière générale largement diminué l'importance des coûts de transport dans les décisions des industriels (3).

Ainsi, en tant qu'instrument de stabilisation, la politique consistant à maintenir à un niveau bas les tarifs de transport, soit pour contribuer à sauvegarder le revenu réel, soit pour lutter contre l'inflation générale, s'avère être d'une faible efficacité. On peut seulement y avoir recours pour les transports publics par route et par fer dans le cas du transport de voyageurs et, uniquement pour le transport par fer dans le cas des marchandises. Comme la masse globale tant du transport de voyageurs que du transport de marchandises n'est pas affectée par ce type de mesure, son efficacité en tant qu'instrument de stabilisation s'avère moindre que celle d'une taxe sur les carburants. En 1961, Rogmann (4) a estimé que les tarifs de transport étaient un instrument anti-cyclique relativement inefficace en raison de l'inadéquation des élasticités à la fois pour les transports de voyageurs et de marchandises et des délais nécessaires pour qu'une telle mesure ait son plein effet.

L'investissement en matière d'infrastructure routière constitue un instrument de lutte contre le chômage, qui eut une grande popularité dans les années 30. Il apparaissait possible en effet de régionaliser ses effets dans la mesure où l'investissement ne nécessitait pas beaucoup de biens d'équipement, contrairement à d'autres catégories d'investissements publics, pour lesquels des éléments auraient peut-être dû provenir d'autres régions que celles de plein emploi. Comme les pouvoirs publics, dans la plupart des pays, avaient seuls le contrôle de l'infrastructure routière, la

1) The Location of Economic Activity de E. M. Hoover (New York, 1948)

2) Voir, par exemple, Location of Industry de S. R. Dennison (Londres, 1939)

3) Voir, par exemple "Transport Costs in British Industry" de S. L. Edwards, Journal of Transport Economics & Policy (4), 1970.

4) Verkehrspolitik & Konjunkturpolitik de R. N. Rogmann (Verlag Handelsblatt G. M. B. H., Düsseldorf 1961).

question de la substitution à l'investissement privé ne se posait pas. De plus, les travaux d'infrastructure faisaient très largement appel à la main-d'oeuvre. On considérait également ces politiques comme présentant un grand intérêt pour la collectivité et susceptibles d'induire de nouveaux investissements et de nouvelles offres d'emploi en facilitant les moyens de communication.

On peut voir dans le tableau X ci-après l'importance accordée aux dépenses routières pour lutter contre le chômage aux Etats-Unis au cours de la crise des années 30. Bien que l'on note une forte baisse après 1931, ceci s'explique en partie par la réalisation de travaux d'assistance dont une large part consistait en travaux routiers et ne figurait pas sous cette dernière rubrique.

Même en ce qui concerne l'atténuation du chômage structurel, Galbraith soulignait, dans son rapport officiel sur les "Economic effects of the Federal Public Works expenditures 1933-38" (1), la nécessité de disposer d'une certaine souplesse en ce domaine. Un des six critères de choix des travaux publics qu'il proposait était "la souplesse du projet, la facilité avec laquelle il peut être entrepris à un moment opportun et la facilité avec laquelle on peut le contrôler ou l'interrompre en fonction de la nécessité d'une expansion rapide ou d'une contraction de l'emploi." A cette fin, on préparera aux Etats-Unis dans les années 30 un ensemble complet de plans routiers afin de parvenir à une grande souplesse. Toutefois, cette nécessité est encore nettement plus importante dans le cas de l'utilisation des investissements d'infrastructure à des fins anti-cycliques ; et, comme les cycles d'après guerre ont été bien plus courts que les cycles d'avant guerre, tout délai significatif peut rendre des politiques destabilisatrices plutôt que stabilisatrices, en ce sens que la phase contraire du cycle risque d'être atteinte avant que l'impact de la mesure prise ne se soit fait sentir.

Deux études (2) sur les dépenses routières aux Etats-Unis ont conclu que, bien que cela ne se soit pas manifesté dans le passé, une possibilité existait de réduire les différents délais, permettant

1) J. K. Galbraith, National Resources Planning Board, United States Government Printing Office, Washington, 1940.

2) "The Federal Highway Program as a Public Works Tool" de A. F. Friedlander, Studies in Economic Stabilization (The Brookings Institute, Washington, 1968), "Reducing the Lags in Government Spending: An Empirical Analysis of Highway Construction", de E. W. Adams & M. H. Spiro, Public Finance 1973 28(2).

Tableau X

ESTIMATION DES DEPENSES EN MATIERE DE CONSTRUCTIONS NOUVELLES
PAR CATEGORIES, SELON LEUR CARACTERE PRIVE OU PUBLIC, 1925-38
(en millions de dollars)

SECTEUR PRIVE

Année	Résidentielles, sauf fermes	Non résidentielles	Fermes (y compris les réparations)	D'utilité publique	Total
Moyenne 1925-29	4.170	2.318	469	1.384	8.341
1930.....	2.195	1.867	367	1.512	5.941
1931.....	1.396	1.110	259	947	3.712
1932.....	641	539	125	462	1.767
1933.....	314	357	175	245	1.091
1934.....	272	453	200	307	1.232
1935.....	533	450	284	338	1.605
1936.....	1.101	658	328	464	2.551
1937.....	1.393	933	360	640	3.326
1938.....	1.509	762	336	500	3.107
Moyenne 1933-38	854	602	281	416	2.152

SECTEUR PUBLIC

Année	Routes	non résidentielles	résidentielles	Conservation et développement (fédéral)	Service public (1)	Autres (2)	Travaux publics d'assistance	Total
Moyenne 1925-1929	1.161	610	....	71	432	18	....	2.292
1930.....	1.481	647	....	111	500	38	....	2.777
1931.....	1.323	591	....	135	479	49	....	2.577
1932.....	916	408	....	139	291	40	....	1.794
1933.....	675	191	....	168	142	40	138	1.354
1934.....	821	180	1	245	157	55	715	2.174
1935.....	611	235	9	311	192	45	447	1.850
1936.....	807	481	61	310	299	36	1.222	3.216
1937.....	794	412	93	286	262	47	994	2.888
1938.....	841	506	32	293	266	84	1.206	3.228
Moyenne 1933-1938	758	334	33	269	220	51	787	2.452

1) Y compris les égouts et les adductions d'eau.

2) Non compris les navires et l'équipement ferroviaire, mais y compris les constructions militaires réalisées par les ministères de la guerre et de la marine.

Source : Economic Effects of the public Works Expenditures 1933-1938, de J. K. Galbraith (Washington 1940).

ainsi de faire des investissements d'infrastructure un instrument anti-cyclique approprié. Mademoiselle Friedlander concluait que "l'on pouvait programmer dans le temps les dépenses de construction routière de telle sorte que tous leurs effets indirects se produisent dans les 18 mois suivant le début du ralentissement et que se manifestent, au cours des six mois suivants, tous leurs effets indirects sur le secteur des matériaux de construction."

Ceci est donc conforme à la recommandation du rapport de l'OCDE de 1968 sur la politique budgétaire (1) selon laquelle "dans le cas des investissements publics, il se peut qu'en jouant sur le rythme d'exécution d'un certain nombre de projets mineurs, choisis à l'avance, on puisse bénéficier d'une souplesse suffisante et éviter ainsi d'avoir à apporter des modifications importantes, et éventuellement onéreuses, aux grands programmes de dépenses". p. 191

Un second élément important relatif à l'utilisation des investissements routiers comme instrument anti-cyclique est que cet instrument doit avoir un impact significatif et rapide à la fois sur l'économie. Mademoiselle Friedlander conclut (2) que "il y a suffisamment de petits projets pour permettre à un fonds routier anti-cyclique d'avoir un impact considérable sur l'économie". Cet impact ne dépend pas bien sûr uniquement du nombre initial d'emplois créés, mais également des effets multiplicateurs induits. Et, eu égard à ceux-ci, on a affirmé que "les effets cumulatifs sur l'ensemble de la demande d'une augmentation ou d'une diminution des dépenses publiques en matière d'infrastructure routière sont actuellement très faibles que ce soit dans le sens positif ou négatif" (3).

Une conclusion plus récente en cette matière a été avancée dans un travail intéressant faisant appel à l'analyse input output pour établir les effets secondaires des investissements d'infrastructure ; "en dépit de la perte d'efficacité des investissements d'infrastructure routière en tant que facteur stabilisateur, ceux-ci continuent à faire preuve de propriétés stabilisatrices" (4).

Il faudrait faire un rapide commentaire à la fin de cette section sur l'utilisation des chemins de fer comme employeur de réserve pour les excédents de main-d'oeuvre. Cela a été pratiqué de

1) Op. cit., page 161.

2) Op. cit., page 110.

3) Verkehrswegeinvestitionen als stabilisierungspolititisches Instrument, de H. Sandhagen (Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1967).

4) Verkehrsinfrastrukturinvestitionen als Mittel einer wachstumsorientierten Konjunkturpolitik de K. Schmidt (Verlag A. Helderdoorn, Bentheim, 1976).

manière très large par l'Allemagne Fédérale et a été envisagé dans au moins un autre pays : "Mon sentiment est que l'Etat devrait être un employeur de réserve de la main-d'oeuvre. Je suis tout à fait désolé que nous ne puissions, à cet égard, avoir la main sur les chemins de fer". (Winston Churchill, Discours de Glasgow, 1906).

Contrairement à la construction de routes, une telle politique présente deux défauts fondamentaux. Tout d'abord, le travail fourni n'est pas productif car, en raison de la chute de la demande lors d'une dépression, il ne peut y avoir au niveau de l'exploitation aucun emploi normal supplémentaire pour de telles personnes dans les chemins de fer ; et, ensuite, il existe peu de possibilité de transférer les personnes ainsi employées à un travail plus productif lorsque la reprise s'amorce. Cette politique est donc vouée à l'échec à la fois en raison de ses manques d'utilité et de souplesse.

Les mesures anti-cycliques concernant directement mais pas uniquement le secteur des transports

Alors que les catégories de mesures anti-cycliques concernant uniquement et directement le secteur des transports ont fait l'objet d'un grand nombre d'études, l'effet des mesures anti-cycliques générales sur le secteur des transports n'a pas, pour sa part, retenu l'attention des chercheurs. Les mesures auxquelles se réfère cette section comprennent, par exemple, l'impôt sur les sociétés et sur les bénéficiaires et les subventions d'investissement.

Ces mesures ont peu d'importance en ce qui concerne le transport ferroviaire mais peuvent en revêtir davantage pour le transport routier et le transport fluvial. La question fondamentale ici est celle de l'influence de ces mesures sur l'investissement dans le secteur des transports. Si l'investissement dans le transport par route est déphasé par rapport au cycle général de l'investissement industriel, alors les tentatives des pouvoirs publics pour stimuler l'investissement industriel pourraient ne pas survenir à des moments appropriés dans le secteur des transports.

Les deux raisons essentielles pour lesquelles l'investissement des entreprises professionnelles de transport par route peut se trouver déphasé par rapport au cycle économique sont les suivantes : premièrement, l'évolution de la demande de transport peut être déphasée par rapport au cycle économique général et, deuxièmement, l'investissement dans les transports (à l'exclusion des infrastructures) n'est probablement pas sujet aux effets de retard constatés dans d'autres secteurs car il concerne principalement des véhicules (voir Tableau XI ci-après), et par conséquent, présente sans doute plus de souplesse par rapport à l'évolution de la demande ou de la demande anticipée.

Tableau XI
FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE PAR TYPE DE BIENS
AU ROYAUME-UNI DE 1966 A 1976, EN PRIX COURANTS

(millions de livres)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
<u>Véhicules</u>											
Transport routier	89	79	92	109	111	94	106	132	160	150	185
Transport public routier de voyageurs	34	26	29	15	22	13	10	12	26	55	53
<u>Matériel et outillages</u>											
Transport routier	9	8	9	11	11	10	14	13	21	19	18
Transport public routier de voyageurs	3	2	1	2	3	4	3	4	3	7	7
<u>Constructions</u>											
Transport routier	10	10	9	16	16	24	21	19	28	25	23
Transport public routier de voyageurs	4	5	5	4	4	4	9	15	14	22	35
<u>Immobilisations totales</u>											
Transport routier	108	97	110	136	138	128	141	164	209	194	226
Transport public routier de voyageurs	41	42	48	46	62	69	78	93	96	143	176
Ensemble des secteurs	6.922	7.523	8.200	8.590	9.453	10.515	11.606	14.127	16.947	20.656	23.427

Source : basé sur les Comptes Nationaux de revenus et de dépenses.

Tableau XII
EVOLUTION DE LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS
ET DANS L'ENSEMBLE DES SECTEURS AU ROYAUME-UNI DE 1967 A 1976
EN PRIX COURANTS (EN POURCENTAGE DES DONNEES DE L'ANNEE PRECEDENTE)

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
<u>Immobilisations totales</u>										
Transport routier	-8,3	+13,4	+23,6	+1,5	-7,3	+10,2	+16,3	+27,4	-7,2	+16,5
Transport public routier de voyageurs	+2,4	+14,3	-4,2	+34,8	+11,3	+13,0	+19,2	+3,2	+50,5	+23,1
Ensemble des secteurs	+8,7	+9,0	+4,8	+10,1	+11,2	+10,4	+21,8	+20,0	+21,9	+13,4

Source : basé sur les Comptes Nationaux de revenus et de dépenses.

Le tableau XII fait apparaître une tendance manifeste à un déphasage de l'évolution des investissements des entreprises de transport et particulièrement des transporteurs routiers par rapport à l'évolution de l'ensemble des investissements industriels.

Mesures anti-cycliques et demande de transports

On a déjà mentionné que les mesures anti-cycliques visent surtout la consommation des ménages et l'investissement industriel.

En ce qui concerne le transport de voyageurs, il est sûr que la demande est relativement inélastique. Cela signifie donc que l'évolution du pouvoir d'achat résultant des politiques anti-cycliques n'aura qu'un effet limité sur le secteur des transports.

Les actions pour stimuler l'investissement industriel auront un effet important sur le secteur des biens d'équipement et le secteur de la construction. Si ceux-ci sont d'importants utilisateurs d'un mode de transport particulier, ces mesures pourront avoir de considérables répercussions sur le secteur des transports, d'autant que l'investissement industriel tend à évoluer en fonction du produit intérieur brut dans un grand nombre de pays, plutôt qu'à être une variable motrice. Ceci soulève également la question intéressante des liens entre la demande de certains modes de transport et le cycle du bâtiment.

BIBLIOGRAPHIE

- "Reducing the Lags in Government Spending : An Empirical Analysis of Highway Construction", de E.W. Adams & M.H. Spiro, dans Public Finance, 1973 28(2).
- "Business Cycles - Endogenous or Stochastic", de I. Adelman, dans the Economic Journal, décembre 1960.
- Methodische Probleme von Verkehrsprognosen, de B.T. Bayliss (Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1970).
- The Theory & Application of Index Numbers in the Transport Sector, de B.T. Bayliss (UNECE, Genève, 1970).
- Demand for Freight Transport, de B.T. Bayliss (OCDE, Paris, 1973).
- "Les ressources en matières premières et les transports", de B.T. Bayliss, dans les comptes rendus du Sixième Symposium de la Conférence Européenne des Ministres des Transports sur la Théorie et la Pratique dans l'Economie des Transports (Madrid, 1975).
- Les ressources en matières premières et les transports, de B.T. Bayliss (OCDE, Paris, 1975)
- Industrial Demand for Transport, de B.T. Bayliss & S.L. Edwards (H.M.S.O., Londres, 1970)
- Transport for Industry, de B.T. Bayliss & S.L. Edwards (H.M.S.O., Londres, 1968)
- Measuring Business Cycles, de A.F. Burns & W.C. Mitchell (New York, 1946)
- Location of Industry, de S.R. Dennison (Londres, 1939)
- "Transport Costs in British Industry" de S.L. Edwards, dans Journal of Transport Economics and Policy (4), 1970.
- "The Federal Highway Program as a Public Works Tool", de A.F. Friedlander, dans Studies in Economic Stabilization (The Brookings Institute, Washington, 1968).
- Essays in Positive Economics, de M. Friedman (University of Chicago Press, Chicago, 1953).
- "A Monetary & Fiscal Framework for Economic Stability", de M. Friedman dans The American Economic Review, Vol. 38, juin 1948.
- Economic Effects of the Federal Public Works Expenditures 1933-38, de J. K. Galbraith, National Resources Planning Board, United States Government Printing Office, Washington, 1940).

Business Fluctuations, de R. A. Gordon (Harper & Row, New York, 1964)
La politique budgétaire dans sept pays 1955-65, de B. Hansen
(OCDE, Paris, 1969)
The Location of Economic Activity, de E. M. Hoover (New York, 1948)
Secular Movements in Production & Prices, de W. Kuznets
(New York, 1930)
"Fiscal Policy as a Tool of Economic Stabilisation - Comments to an
OECD Report" de A. Lindbeck, dans Kyklos, 1970 23(1)
The Business Cycle, de R.C.O. Matthews (Chicago, 1959)
Business Cycle Indicators, de G.H. Moore (Princeton University
Press, 1960)
Politique budgétaire et équilibre économique, OCDE (Paris, 1968)
Pour le plein emploi et la stabilité des prix, OCDE (Paris, 1977)
Business Cycles in Britain, de F.W. Paish (Lloyds Bank Review,
octobre 1970)
Public Sector Economics, de A.R. Prest (Manchester University Press,
1968).
The Structure of Competitive Industry, de E.A.G. Robinson (Londres,
1937).
Verkehrspolitik & Konjunkturpolitik, de R-N. Rogmann (Verlag
Handelsblatt G.M.B.H., Düsseldorf, 1961)
Verkehrswegeinvestitionen als stabilisierungspolitisches Instrument,
de H. Sandhagen (Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 1967)
Verkehrsinfrastrukturinvestitionen als Mittel einer wachstums-
orientierten Konjunkturpolitik, de K. Schmidt (Verlag
A. Helderdoorn, Bentheim, 1976).
Business Cycles, de J. A. Schumpeter (New York, 1939)
"Economic Forecasting & Contracyclical Stabilisation Policy", de
H. O. Stekler, dans Journal of Public Economics (5), 1976.

SYNTHESE DE LA DISCUSSION

A. ANALYSE THEORIQUE DES CYCLES

En entamant ses débats, la Table Ronde se propose de traiter brièvement certains aspects théoriques. Il lui apparaît que, malgré une apparence contraire, le sujet est essentiellement d'ordre concret et actuel.

A cette fin, il convient de distinguer d'emblée les éléments structurels des éléments conjoncturels. A son tour, la conjoncture est largement conditionnée par des facteurs externes. Ainsi par exemple, la crise de l'acier s'explique notamment par la concurrence de pays tiers et la crise de l'énergie affecte le transport de masse.

On aperçoit donc une évolution assez diverse suivant les modes et également entre les trafics de voyageurs et de marchandises.

Quant aux difficultés d'appréciation théorique, notamment dans les statistiques, d'aucuns estiment que les indicateurs de conjoncture devraient être recherchés dans plusieurs secteurs et que, dès lors, le recours à un PNB global serait moins opérant.

S'il est vrai que le PNB ne constitue pas un critère absolu pour évaluer la conjoncture, il y a par ailleurs des risques à utiliser des approches qui se limiteraient à des secteurs industriels. Ainsi par exemple un même secteur comme la métallurgie connaît une branche automobile florissante et des chantiers navals en profonde crise. Un critère peut être recherché dans le taux d'occupation des capacités de production.

Il convient de ne pas perdre de vue la globalité traduite par le PNB et les imperfections inhérentes à ce type de calcul. La recherche d'un indicateur maniable de remplacement débouche sur des indicateurs multiples, mais il y a alors rapidement des divergences suivant les pays pour ce qui est de l'évaluation de l'importance de certaines activités ; en l'occurrence, les industries manufacturières offrent un bon exemple d'appréciations possibles en sens divers.

Il existe également des approches plus socio-économiques qui reflètent les biens ne passant pas par un marché, tel que le transport de personnes. Dans l'ensemble, le transport est un assez bon révélateur de la conjoncture et indique assez bien les modifications

structurelles qui interviennent dans le temps et dans l'espace. Cependant, il importe de bien couvrir l'ensemble des activités de transport ; cette remarque vaut tout particulièrement pour le transport pour compte propre, puisque ce dernier sert parfois de substitut au transport professionnel.

D'autres motifs plaident en faveur d'une approche globale du transport ; c'est ainsi par exemple que les réductions du transport de charbons ont surtout affecté les chemins de fer.

Par ailleurs, certains aspects d'une politique conjoncturelle peuvent intervenir plus spécialement au niveau d'un secteur d'activité ou d'une région. Il convient alors de distinguer l'impact de ces mesures et de savoir de quelle manière le transport intervient à ces niveaux.

La mesure d'évaluation dépend également des domaines globaux ou partiels où le Gouvernement désire intervenir. Dans cet ordre d'idées, certains pays ont tendance à prendre la consommation individuelle comme indicateur principal.

Enfin, le passé récent a démontré qu'il ne faut pas seulement disposer de renseignements concernant les biens et les marchandises, mais aussi sur la disposition du temps qui conditionne certains déplacements de personnes.

B. RELATIONS TRANSPORTS-CONJONCTURE

1. Transports de voyageurs

Les transports de voyageurs se trouvent être corrélés davantage avec les revenus qu'avec le PNB. Aussi constate-t-on une croissance relativement forte dans les dépenses des ménages pour les déplacements.

Le taux de mobilité revêt une grande importance ; il varie sensiblement suivant les catégories de personnes et dépend également de certains facteurs de captivité. Ces derniers peuvent résider, en dehors des revenus, dans la localisation ; il est par exemple évident qu'une assez forte dissémination de la population en zones suburbaines engendrera un important trafic domicile-travail.

A cet égard, il importe de bien différencier les déplacements suivant leur nature, mais la ventilation statistique peut poser des problèmes, notamment lorsqu'il s'agit d'évaluer correctement le but de certains déplacements.

Le développement du trafic des écoliers semble se dérouler indépendamment de la conjoncture, si ce n'est peut-être d'une façon anticyclique.

Par ailleurs, chacun sait que le trafic de vacances à distance a connu un développement spectaculaire qui est encore amplifié par des déplacements saisonniers d'immigrants.

Une appréciation correcte des répartitions peut mieux se faire sur la base de chiffres absolus que sur la base de pourcentages, que ce soit pour illustrer une répartition ou que ce soit pour démontrer une évolution.

Incidentement, la répartition modale peut dépendre de certains investissements effectués dans le transport qui stimulent tel ou tel mode ou déplacement.

En définitive, la répartition modale dépend en partie des offres. L'appréciation d'une évolution économique doit donc se faire essentiellement sur des chiffres pour tous les modes ; ceci d'autant plus que l'évolution d'un mode à l'autre est différente suivant les pays.

2. Transports de marchandises

Certains modes étant visiblement déphasés par rapport aux cycles, il y a des explications structurelles à creuser.

Dans leur réaction à la conjoncture, on aperçoit des variations importantes suivant les marchandises. En outre, aux facteurs structurels peuvent se superposer des interventions politiques de portée économique ou au niveau d'une région.

L'asservissement du transport aux activités premières de l'économie conduit à l'insertion du transport dans un complexe de production et d'écoulement ; ceci peut expliquer certaines inadéquations des chemins de fer. Inversement, les chemins de fer peuvent se trouver avantagés lorsque les stocks s'accumulent et lorsque l'exigence d'un écoulement rapide diminue en conséquence. Encore faudrait-il savoir dans quelle mesure ces priorités peuvent être atténuées par le marketing.

La préoccupation du maintien de l'emploi peut également expliquer certaines divergences dans l'évolution des trafics ; à la limite, on peut alors orienter les trafics vers les techniques de transport où existe une menace de sous-emploi qui conduirait à des licenciements. Cette orientation peut se faire au détriment des techniques de transport où le personnel ne risque pas de se voir licencier, en l'occurrence aux chemins de fer.

Dans certains cas, le transport pour compte propre réagit de manière anticyclique. Par période de faible conjoncture, ce type de transport peut améliorer le processus complet de production ; de ce fait, on réduit la sous-traitance qui voit sa fonction restreinte aux seules pointes du trafic. Cependant, on constate également des tendances inverses : une offre abondante et bon marché de transports

professionnels peut activer ce secteur. De surcroît, certains redéploiements d'activités économiques (par exemple trafic avec le Moyen Orient) apportent un nouvel essor au transport professionnel. Dans l'ensemble, il apparaît que surtout la substituabilité joue un rôle considérable en période de faible conjoncture.

On pourrait déduire de ce qui précède que les avantages réels d'un moyen de transport se vérifient surtout en temps de récession. La dimension d'un pays et ses courants d'échanges doivent également être pris en compte, puisqu'ils peuvent influencer la formation du PNB ; ceci vaut en particulier lorsqu'une part importante du produit transport est exportée ou lorsqu'un transit considérable passe par un territoire.

De façon générale, des entreprises gérées sur une base commerciale ne s'équipent pas en fonction des seules pointes ; à l'inverse elles éprouvent le besoin d'intensifier certaines activités en période de récession. Ce qui est logique pour l'entreprise ne l'est toutefois plus en tout état de cause pour la collectivité. Dès lors se pose la question des modalités d'une intervention régulatrice qui soit judicieuse.

A noter par ailleurs que, au niveau macro-économique, le choix du mode de transport ne présente pas d'impact, puisqu'il importe peu où interviennent éventuellement le sous-emploi et l'infra-utilisation.

Une appréciation exacte de la relation conjoncture-transport dépend donc de la mesure dans laquelle lesdites évolutions sont globales ; à son tour, cette mesure peut inspirer l'efficacité de mesures politiques. Si la globalité s'établit effectivement entre le PNB et le transport, ceci ne se vérifie plus au niveau des modes ou des productions isolées.

Les structures actuelles font apparaître que les chemins de fer sont insuffisamment adaptés aux besoins renouvelés du marché ; la Table Ronde estime - rejoignant en cela les conclusions de la Table Ronde 39 - qu'il reste beaucoup à faire pour effacer certaines faiblesses de l'offre.

La conjoncture fait que le transport routier soustrait aux chemins de fer certains trafics en période de récession qui, par la suite, restent acquis au transport routier.

En quelque sorte, la sensibilité conjoncturelle se trouve aggravée par une inadéquation structurelle entre l'offre et la demande.

Pour les chemins de fer, une solution peut se trouver dans la spécialisation de la fonction de tractionnaire. Le problème serait alors posé en termes intermodaux ; chaque mode spécialiserait ses services, notamment par un recours au transport combiné.

Toujours dans ce même contexte, il conviendrait d'affirmer la vocation des affréteurs tous modes. Mais, pour les chemins de fer, il n'est pas facile de se mettre ainsi au même niveau que les

petites entreprises et de s'en remettre à des affréteurs.

C. LE TRANSPORT DANS LA POLITIQUE CONJONCTURELLE

A ce stade, il convient de définir les données structurelles et les restrictions qui sont caractéristiques des transports. On pourra en déduire s'il existe un handicap pour la flexibilité des entreprises ou par quels facteurs l'inefficacité pourrait se trouver accentuée.

Suivant les modes de transport, la flexibilité est différente pour des raisons qui sont à la fois structurelles et technologiques ; les chemins de fer et la navigation intérieure se caractérisent par des investissements de longue durée. Il convient donc de tenir compte de ces différences dans une politique conjoncturelle.

Le transport routier subit le handicap de certaines réglementations (tarifs, contingents) ; ceci vaut en particulier pour une tarification rigide qui ne permet pas de créer des réserves financières en période de forte conjoncture. Il serait souhaitable de disposer de correctifs en cette matière, à l'instar de ce qui se pratique pour le déchirage de la coque dans la navigation fluviale...

Cependant, la réglementation en matière de prix n'a pas d'effet macro-économique ; elle se répercute plutôt sur la répartition modale des trafics. Des mesures isolées ont peu d'effet dans des situations qui sont essentiellement conditionnées par la force financière des concurrents et par la taille des entreprises.

L'expérience démontre qu'il est bien difficile de maintenir et de contrôler le niveau tarifaire lorsque la demande fléchit ; dès lors, il est préférable de libérer les prix et de réglementer sérieusement l'accès à la profession et au marché.

La disparité des entreprises routières engendre des structures différentes dans les coûts, particulièrement en période de basse conjoncture, il y a là un facteur de perturbation possible. Le problème de capacité professionnelle est ainsi flanqué d'un problème de surcapacité de l'offre ; c'est pourquoi il pourrait être opportun de retirer une partie de cette offre par la voie réglementaire.

Il convient de bien intégrer les différentes formes d'intervention réglementaire. En effet, l'autonomie du transport est assez aléatoire par rapport à la conjoncture. Du fait que le transport se trouve imbriqué dans un processus global, la rentabilité de ce transport peut être moindre que celle d'autres secteurs économiques. En outre, il existe une tendance à la concentration du capital dans les secteurs qui restent relativement rentables, en l'occurrence la route.

Enfin, il convient aussi de se demander si le transport a correctement rétribué l'usage de ses infrastructures, faute de quoi il y a accentuation de la rentabilité négative.

D. EFFICACITE DES MESURES

Dans une analyse critique des mesures directes ou indirectes intervenant dans le transport, il convient d'avoir présentes à l'esprit deux séries de préoccupations :

- discerner l'objectif initial de ces mesures et leur effet sur la conjoncture ;
- parmi les effets sur la conjoncture, distinguer les influences sur l'emploi dans le transport, sur l'emploi dans les autres secteurs d'activité et, enfin, sur la flexibilité du transport.

On ne manquera pas d'observer qu'il peut y avoir conflit entre les différents effets, notamment entre ceux qui stimulent l'emploi et ceux qui affectent la flexibilité du transport.

Dans l'ensemble, il est préférable de ne pas considérer l'efficacité à l'intérieur d'un budget donné ; de fait, il est souvent plus efficace de transférer des dépenses dans un autre secteur en dehors du transport. Par exemple, plutôt que de créer des emplois à l'intérieur des chemins de fer et sur le budget des chemins de fer, il peut être plus opérant de transférer ces moyens financiers à la création ou au maintien d'emplois dans des secteurs plus productifs, soit ailleurs dans le transport, soit encore en dehors du transport.

Il est toujours à déconseiller de subventionner des emplois improductifs, puisque ce procédé ne fait que cacher et aggraver les difficultés fondamentales. Le maintien d'emplois improductifs finit nécessairement par amplifier le problème à terme, même s'il paraît apporter une solution dans l'immédiat. La politique de l'emploi ne peut donc contribuer à une relance conjoncturelle que si elle est délibérément orientée vers la rationalisation de l'emploi ; cette exigence n'exclut guère une amélioration des conditions de travail mais va plutôt de paire avec elle.

En définitive, il convient de ne pas confondre subvention et investissement, ce dernier s'appliquant uniquement à un processus productif.

En outre, le problème de l'emploi est un problème complexe et global qui ne peut recevoir de solution satisfaisante au seul niveau sectoriel. Il implique une solidarité globale, une amélioration des conditions de travail et une reconversion professionnelle permanente.

Par ailleurs, il existe une certaine ambiguïté entre le transport créateur d'emplois et le transport créateur de services. A cet égard, il importe de bien considérer l'ensemble des ressources absorbées par le transport.

Comme le transport est imbriqué dans un ensemble d'agents économiques et sociaux, il peut effectivement influencer la conjoncture par de nombreuses voies : par exemple, faciliter les échanges, consommer des produits industriels. Ce dernier point est particulièrement sensible pour l'auto, mais, en contrepartie, il comporte également tous les risques inhérents à des monostructures trop prononcées de production.

Les actions peuvent donc être envisagées :

- sur les investissements ;
- sur la formation des personnels ;
- sur la gestion des entreprises ;
- sur l'administration de contrôle.

Il importe de savoir comment ces différentes actions peuvent provoquer des influences du transport dans une politique conjoncturelle.

Une attention particulière revient généralement aux investissements infrastructurels qui sont un des instruments privilégiés de régulation de la part des pouvoirs publics. S'il est primordial de distinguer nettement entre les crédits affectés à l'exploitation et ceux destinés à l'investissement, souvent ces deux catégories se confondent dans la pratique et on les retrouve parfois tous deux sous une forme quelconque de subventions.

Quoique l'infrastructure présente une importance indéniable pour l'économie, il est toutefois souhaitable de s'interroger sur une éventuelle portée anticyclique des investissements infrastructurels.

A cet égard, on a trop souvent tendance à continuer des raisonnements qui valaient pleinement en 1930 mais qui ne correspondent plus entièrement aux réalités de la situation actuelle. En particulier, on peut retenir les différences suivantes par rapport à des dépressions antérieures :

- les travaux publics absorbent bien plus de capitaux et nettement moins de main-d'oeuvre ;
- les interconnexions internationales se sont affirmées ;
- la main d'oeuvre étrangère, éventuellement immigrée pour effectuer ces travaux, consomme très peu et contribue donc très peu à l'effet multiplicateur qu'on attribue à de tels travaux ;
- il en va de même pour la création d'emplois pour des chômeurs ; leur consommation augmentera peu du fait qu'ils trouvent un emploi. En effet, la politique sociale est essentiellement

basée à l'heure actuelle sur le maintien d'un certain niveau de pouvoir d'achat et ceci indépendamment du travail.

Si les investissements infrastructurels peuvent comporter nombre d'effets positifs pour toute une série d'industries de fournitures, il faut toutefois rester attentifs aux risques. Un emballement des travaux publics peut provoquer des effets inflationnistes ; il convient donc de bien mesurer le volume optimal des travaux à mettre en chantier.

Ensuite, il est indéniable que la demande de capacité infrastructurelle est toujours moins forte par période de récession ; les investissements ne correspondent pas alors à des besoins manifestes du transport dans l'immédiat. Il y a là une raison de plus pour sélectionner les investissements de telle manière que leur impact soit au moins positif (c'est-à-dire rationalisateur) à terme et qu'ils ne contribuent pas à désarticuler davantage l'économie des transports.

Ces raisons incitent à rechercher au moins autant les moyens d'une relance en dehors des infrastructures proprement dites. Pour ce qui est des infrastructures, une priorité devrait être donnée à des améliorations (rectifications, élargissements) de ce qui existe déjà.

Dans les chemins de fer, ces travaux d'amélioration peuvent prendre une assez grande envergure, puisque les réseaux sont restés trop figés dans une configuration ancienne qui ne convient plus aux exigences contemporaines de capacité et de vitesse.

Toujours pour les chemins de fer, les investissements doivent contribuer à rationaliser la production et, à cet égard, une plus grande sélectivité s'impose. En effet, au-delà d'un certain caractère anti-cyclique, il faut également obtenir un effet durable de restructuration.

L'affaiblissement de l'effet multiplicateur n'est pas propre aux seuls investissements dans le transport ; il se manifeste également dans de nombreux autres secteurs économiques. Qui plus est, l'impact peut même devenir pro-cyclique au lieu d'être anti-cyclique.

Dans le contexte politique actuel, il faut également compter avec des attitudes négatives de l'opinion publique vis-à-vis de certains grands travaux. Cette réaction peut considérablement retarder la mise en marche des travaux.

De toute manière, il se déroule entre la conception et l'achèvement des travaux publics un délai relativement long par suite de la planification, des procédures administratives, des expropriations et de l'exécution des travaux mêmes. Les investissements infrastructurels occupent donc forcément une durée assez longue. Mais il n'en va pas de même pour des investissements dans des parcs de véhicules ; ce dernier point mérite un examen plus particulier, vu qu'il

peut, face aux besoins actuels, offrir une solution plus satisfaisante que l'investissement infrastructurel, plus spécialement en raison des délais moins longs et surtout en raison de la nature de l'emploi impliquée.

Aussi les participants de la Table Ronde estiment-ils que les investissements de rationalisation sont nettement préférables aux investissements qui reviennent à étendre une capacité dont le besoin futur n'est pas toujours démontré.

L'espace est conditionné dans une large mesure par les infrastructures qui peuvent ainsi contrarier un aménagement désirable pour affronter une dépression au niveau local ou régional. L'intégration entre les exigences du transport et de l'aménagement se situe plutôt dans la voie de l'amélioration de l'efficacité du transport existant. Dans ce contexte, on peut notamment songer à l'élimination des pertes que peut donner l'étalement des pointes.

Certains investissements peuvent également avoir un impact défavorable sur les prix en raison des multiples circuits qu'ils parcourent. A cet égard également, des programmes de renouvellement de matériel roulant présentent une plus grande souplesse.

En résumant ces différents aspects on peut retenir que :

- des différences sensibles se présentent suivant les pays ;
- généralement, les investissements infrastructurels ont des effets plus réduits que ceux qu'on en attend ;
- ces investissements ne sont pas souples dans le temps ;
- ce dernier inconvénient pourrait toutefois être allégé si on pouvait écourter la préparation, notamment par la disposition de programmes prêts ; ceci implique toutefois une prévoyance qui dépasserait de loin les habitudes actuelles ;
- il existe des risques d'emballer le cycle ;
- les travaux publics doivent être intégrés dans d'autres objectifs politiques et notamment dans ceux de l'aménagement et du développement des régions ;
- les risques inflationnistes sont à mesurer sérieusement et dépendent de la taille des travaux ;
- il est souvent préférable de rationaliser et de moderniser ce qui existe.

En général, on peut observer que les investissements privés reculent par temps de récession et affichent ainsi un comportement pro-cyclique. Il existe peu de moyens pour infléchir ce comportement qui s'inscrit dans la logique du marché.

En matière fiscale, il apparaît que certains problèmes structurels de la production interdisent des manipulations intempestives de la fiscalité en tant qu'instrument régulateur.

Quant à savoir si la taxe sur le carburant pourrait intervenir comme stabilisateur de la conjoncture, le problème est à examiner,

au cas par cas en raison de l'ampleur de cette taxe. De façon générale, il n'existe pas à ce sujet une information suffisamment fiable et le domaine mériterait d'être exploré davantage ; ceci d'autant plus que, pour nombre de raisons, certains aménagements fiscaux sont périodiquement proposés ou envisagés.

Des aménagements de la taxe sur le carburant rencontrent deux limites : une limite vers le bas est évidemment posée par des considérations de rendement fiscal ; une limite vers le haut est dictée par l'importance de ce secteur dans la consommation globale ; des hausses inconsidérées se répercutent aussitôt sous forme d'une hausse générale du coût de la vie. Encore convient-il de bien distinguer si le pays intéressé est producteur de véhicules automobiles, auquel cas une modification de la fiscalité peut également affecter l'emploi.

Cependant, il existe des possibilités de restructurer le système fiscal qui frappe les autos dans ce sens que la fiscalité fixe serait réduite et que, dans la même mesure, la part des taxes variable serait augmentée. Concrètement, il s'agirait de réduire les taxes fixes sur l'achat et sur l'entretien et peut-être de supprimer la taxe sur la possession du véhicule et, d'autre part, de récupérer ces taxes abrogées par un alourdissement de la taxe spécifique d'usage du véhicule.

Dans cette hypothèse, l'achat et l'entretien de véhicules se trouverait stimulé, mais l'utilisation serait davantage perçue sous forme de coût direct ; l'usager serait alors incité à faire un usage plus sélectif de son véhicule et de faire un choix modal qui répondrait davantage à une vérité des prix. En somme, il y a moyen de concilier de cette façon deux exigences ; la production industrielle ne peut pas être entravée mais la politique des transports exige un usage plus économique des moyens. Or, le système fiscal actuel ne permet pas une harmonisation de ces deux exigences qui ne sont pas nécessairement incompatibles.

Enfin, comme les taxes indirectes ne sont pas progressives, elles présentent nécessairement un intérêt limité en tant qu'instrument conjoncturel.

Quant à d'éventuelles manipulations tarifaires, elles apparaissent comme peu efficaces. Leur introduction se heurte souvent à la politique sociale, elle risque d'entraver la politique régionale, elle perturbe les conditions de concurrence au niveau des transports. Enfin, au niveau de la production globale, sa portée est faible en raison de la part minime qu'y représentent les frais de transport.

Un maintien prolongé de tarifs trop bas prive les entreprises des ressources requises pour un rythme normal d'investissement tandis que l'impact sur le taux inflatoire est pratiquement négligeable.

Par contre, des augmentations peuvent entraîner des augmentations subséquentes dans les activités liées au transport. Ainsi,

par exemple, l'augmentation du transport de denrées alimentaires est amplifiée à la hausse par chaque intermédiaire qui se situe sur la chaîne de distribution, même s'il n'a pas de frais accrus. En outre, par la voie d'un commerce maritime renchéri, on risque d'exporter l'inflation vers les pays moins développés.

En guise de conclusion, la Table Ronde constate que la synchronisation est difficile à établir entre les mesures et l'évolution conjoncturelle. Les possibilités les plus opérationnelles concernent les véhicules plutôt que les infrastructures. De toute manière, il y a toujours lieu de bien distinguer le secteur des voyageurs de celui des marchandises.

LISTE DES PARTICIPANTS

- M. le Professeur H. ST. SEIDENFUS Président
Direktor, Institut für
Verkehrswissenschaft an der
Universität Münster
Am Stadtgraben 9
4400 MUNSTER (Westf.) (Allemagne)
- M. le Professeur B. T. BAYLISS Rapporteur
Directeur,
Centre for European Industrial Studies
University of Bath
Claverton Down
BATH BA2 7AY (Royaume-Uni)
- M. le Professeur Dr. W. A. G. BLONK
Administrateur principal
Baron Opsomerdreef 27
1900 OVERIJSE (Belgique)
- M. le Dr. J. EBNER
Syndikus der Bundessektion Verkehr der
Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
1, Bauernmarkt 13
1011 VIENNE (Autriche)
- M. R. DE FALLEUR
Conseiller au Plan
Responsable de la Division Générale du
Bureau du Plan
Ministère des Affaires Economiques
Avenue des Arts, 47-49
1040 BRUXELLES (Belgique)
- M. le Professeur D. L'HUILLIER
Faculté des Sciences
Economiques de l'Université d'Aix-Marseille II
Directeur du Centre de Recherche
d'Economie des Transports (CRET)
Avenue G. Berger
13100 AIX EN PROVENCE (France)
- M. le Dr. P. LÜNSDORF
Abteilung Verkehr
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
(Institut für Konjunkturforschung)
Königin-Luise-Strasse 5
1 BERLIN 33 (Dahlem) (Allemagne)
- M. le Professeur Dr. S. NOVAKOVIĆ
Faculty of Economics
Maršala Tita 23
BELGRADE (Yougoslavie)

M. le Dr. K. SCHMIDT
Verband der Automobilindustrie e.V.
Westendstrasse 61
6000 FRANCFORT 17 (Allemagne)

M. F. STEFANELLI
Chef de Division
Ministère des Transports
Direction Générale FS
Service des Affaires Générales
Piazza della Croce Rossa, 1
ROME (Italie)

M. le Professeur Drs. E. H. VAN DE POLL
Technische Hogeschool Delft
Afdeling des Weg - en Waterbouwkunde
Ruimtelijke Vervoers - en Werkeerseconomie
Stevinweg 1
DELFT 8 (Pays-Bas)

Secrétariat : MM. G. BILLET
A. DE WAELE
A. RATHERY

CEMT

CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

PROCHAINES PUBLICATIONS

- Table Ronde 42 : "Influence des mesures visant à limiter l'usage de certains modes de transport"
- Table Ronde 43 : "Indicateurs pour mesurer la production des transports"
- Table Ronde 44 : "Le trafic de vacances"
- Table Ronde 45 : "Problèmes de capacité infrastructurelle posés par le transit international"
- Table Ronde 46 : "Politiques tarifaires des transports urbains autres que le road pricing"
- Huitième Symposium International sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports.
 - "Les transports face aux changements structurels"
 - Thème 1 : "Redéploiement de l'activité, des échanges et transport de marchandises"
 - Thème 2 : "Décentralisation et environnement régional (voyageurs et marchandises)"
 - Thème 3 : "Evolution des comportements"
 - Partie 1 - Rapports introductifs
 - Partie 2 - Synthèse des discussions

OECD SALES AGENTS
DÉPOSITAIRES DES PUBLICATIONS DE L'OCDE

ARGENTINA — ARGENTINE

Carlos Hirsch S.R.L., Florida 165,
BUENOS-AIRES, Tel. 33-1787-2391 Y 30-7122

AUSTRALIA — AUSTRALIE

Australia & New Zealand Book Company Pty Ltd.,
23 Cross Street, (P.O.B. 459)
BROOKVALE NSW 2100 Tel. 938-2244

AUSTRIA — AUTRICHE

Austerlitz and Co., Graben 31, WIEN 1. Tel. 52.22.35

BELGIUM — BELGIQUE

LCLS
44 rue Otlet, B1070 BRUXELLES Tel. 02-521 28 13

BRAZIL — BRÉSIL

Mestre Jou S.A., Rua Guaipá 518,
Caixa Postal 24090, 05089 SAO PAULO 10. Tel. 261-1920
Rua Senador Dantas 19 s/205-6, RIO DE JANEIRO GB.
Tel. 232-07. 32

CANADA

Renouf Publishing Company Limited,
2182 St. Catherine Street West,
MONTREAL, Quebec H3H 1M7 Tel. (514) 937-3519

DENMARK — DANEMARK

Munksgaards Boghandel,
Nørregade 6, 1165 KØBENHAVN K. Tel. (01) 12 85 70

FINLAND — FINLANDE

Akateeminen Kirjakauppa,
Keskuskatu 1, 00100 HELSINKI 10. Tel. 625.901

FRANCE

Bureau des Publications de l'OCDE,
2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16. Tel. 524.81.67

Principal correspondant :
13602 AIX-EN-PROVENCE : Librairie de l'Université.
Tel. 26.18.08

GERMANY — ALLEMAGNE

Alexander Horn,
D - 6200 WIESBADEN, Spiegelgasse 9
Tel. (6121) 37-42-12

GREECE — GRÈCE

Librairie Kauffmann, 28 rue du Stade,
ATHÈNES 132. Tel. 322.21.60

HONG-KONG

Government Information Services,
Sales and Publications Office, Beaconsfield House, 1st floor,
Queen's Road, Central. Tel. H-233191

ICELAND — ISLANDE

Snaebjörn Jónsson and Co., h.f.,
Hafnarstraeti 4 and 9, P.O.B. 1131, REYKJAVIK.
Tel. 13133/14281/11936

INDIA — INDE

Oxford Book and Stationery Co.:
NEW DELHI, Scindia House. Tel. 45896
CALCUTTA, 17 Park Street. Tel. 240832

IRELAND — IRLANDE

Eason and Son, 40 Lower O'Connell Street,
P.O.B. 42, DUBLIN 1. Tel. 74 39 35

ISRAËL

Emanuel Brown: 35 Allenby Road, TEL AVIV. Tel. 51049/54082
also at:
9, Shlomzion Hamalka Street, JERUSALEM. Tel. 234807
48, Nahliath Benjamin Street, TEL AVIV. Tel. 53276

ITALY — ITALIE

Libreria Commissionaria Sansoni:
Via Lamarmora 45, 50121 FIRENZE. Tel. 579721
Via Bartolini 29, 20155 MILANO. Tel. 365083
Sub-depositari:
Editrice e Libreria Herder,
Piazza Montecitorio 120, 00186 ROMA. Tel. 674628
Libreria Hoepli, Via Hoepli 5, 20121 MILANO. Tel. 865446
Libreria Lattes, Via Garibaldi 3, 10122 TORINO. Tel. 519274
La diffusione delle edizioni OCSE è inoltre assicurata dalle migliori
librerie nelle città più importanti.

JAPAN — JAPON

OECD Publications and Information Center
Akasaka Park Building, 2-3-4 Akasaka, Minato-ku,
TOKYO, 107. Tel. 586-2016

KOREA - CORÉE

Pan Korea Book Corporation,
P.O.Box n° 101 Kwangwhamun, SÉOUL. Tel. 72-7369

LEBANON — LIBAN

Documenta Scientifica/Redico,
Ediç'n Building, Bliss Street, P.O.Box 5641, BEIRUT.
Tel. 354429-34425

MEXICO & CENTRAL AMERICA

Centro de Publicaciones de Organismos Internacionales S.A.,
Av. Chapultepec 345, Apartado Postal 6-981
MEXICO 6, D.F. Tel. 533-45-09

THE NETHERLANDS — PAYS-BAS

Staatsuitgeverij
Chr. Plantijnstraat
S-GRAVENHAGE. Tel. 070-814511
Voor bestellingen: Tel. 070-624551

NEW ZEALAND — NOUVELLE-ZÉLANDE

The Publications Manager,
Government Printing Office,
WELLINGTON: Mulgrave Street (Private Bag),
World Trade Centre, Cubacade, Cuba Street,
Rutherford House, Lambton Quay, Tel. 737-320
AUCKLAND: Rutland Street (P.O.Box 5344), Tel. 32.919
CHRISTCHURCH: 130 Oxford Tce (Private Bag), Tel. 50.331
HAMILTON: Barton Street (P.O.Box 857), Tel. 80.103
DUNEDIN: T & G Building, Princes Street (P.O.Box 1104),
Tel. 78.294

NORWAY — NORVÈGE

Johan Grundt Tanums Bokhandel,
Karl Johansgate 41/43, OSLO 1. Tel. 02-332980

PAKISTAN

Mirza Book Agency, 65 Shahrah Quaid-E-Azam, LAHORE 3.
Tel. 66839

PHILIPPINES

R.M. Garcia Publishing House, 903 Quezon Blvd. Ext.,
QUEZON CITY, P.O.Box 1860 — MANILA. Tel. 99.98.47

PORTUGAL

Livraria Portugal, Rua do Carmo 70-74, LISBOA 2. Tel. 360582/3

SPAIN — ESPAGNE

Mundi-Prensa Libros, S.A.
Castelló 37, Apartado 1223, MADRID-1. Tel. 275.46.55
Libreria Bastinos, Pelayo, 52, BARCELONA 1. Tel. 222.06.00

SWEDEN — SUÈDE

AB CE Fritzes Kungl Hovbokhandel,
Box 16 356, S 103 27 STH, Regeringsgatan 12,
DS STOCKHOLM. Tel. 08/23 89 00

SWITZERLAND — SUISSE

Librairie Payot, 6 rue Grenus, 1211 GENEVE 11. Tel. 022-31.89.50

TAIWAN — FORMOSE

National Book Company,
84-5 Sing Sung Rd., Sec. 3, TAIPEI 107. Tel. 321.0698

UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI

H.M. Stationery Office, P.O.B. 569,
LONDON SE1 9 NH. Tel. 01-928-6977, Ext. 410 or
49 High Holborn, LONDON WC1V 6 HB (personal callers)
Branches at: EDINBURGH, BIRMINGHAM, BRISTOL,
MANCHESTER, CARDIFF, BELFAST.

UNITED STATES OF AMERICA

OECD Publications and Information Center, Suite 1207,
1750 Pennsylvania Ave., N.W. WASHINGTON, D.C. 20006.
Tel. (202)724-1857

VENEZUELA

Libreria del Este, Avda. F. Miranda 52, Edificio Galipán,
CARACAS 106. Tel. 32 23 01/33 26 04/33 24 73

YUGOSLAVIA — YUGOSLAVIE

Jugoslovenska Knjiga, Terazije 27, P.O.B. 36, BEOGRAD.
Tel. 621-992

Les commandes provenant de pays où l'OCDE n'a pas encore désigné de dépositaire peuvent être adressées à :

OCDE, Bureau des Publications, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

Orders and inquiries from countries where sales agents have not yet been appointed may be sent to :

OECD, Publications Office, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

PUBLICATIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16 - No. 40.968 1978

IMPRIMÉ EN FRANCE

PRIX F 15,00 £ 1.80 \$ 3.75

(75 78 07 2) ISBN 92-821-2052-X