

## 50 ans de transport en France

### introduction

Cinquante ans séparent l'année 2025 de celle de la création du DESS/Master 2 Transports Internationaux. Durant cette période, les transports et leurs problématiques ont profondément évolué, de la crise pétrolière des années 73-79 à la crise écologique actuelle, et notre anniversaire constitue l'occasion opportune d'en retracer l'histoire longue pour en identifier les grandes tendances passées, voire en extrapoler les directions futures.

Le choc pétrolier des années 70 fait prendre conscience de la dépendance au pétrole et à ses dérivés de nos économies et de nos systèmes de transport. Ce poste de coût prend soudain une grande importance dans la structure de coûts des entreprises de transport et constituera un puissant aiguillon à la rationalisation des flux à partir de cette date, ainsi que l'objet de stratégies d'approvisionnement à composantes parfois spéculatives. Mais cette déplétion annoncée des ressources énergétiques sans cesse repoussée par les majors pétrolières a conduit à une autre crise bien plus fondamentale, la crise climatique et environnementale dont chacun mesure chaque jour de plus en plus les effets.

Car entre temps, la dogmatique néo-libérale a conduit les acteurs publics et privés vers la croyance dans les vertus autorégulatrices du marché, censé simultanément optimiser les flux tout en rationalisant l'énergie nécessaire pour les mouvoir. La vague atteint prioritairement les industries de réseaux, transports compris. En France, le secteur des transports jusqu'alors régi par une politique dite de « coordination des transports » (Neiertz, 1999) qui attribue à chaque mode de transport une zone de pertinence, encadre la tarification et contingente le nombre d'entreprises de transport, est à son tour dérégulé et privatisé par vagues successives, à des rythmes différents selon les modes de transport.

Laissé « libre » d'évoluer selon des logiques majoritairement économiques (mais encadré de plus en plus par des normes publiques et privées), le secteur se réorganise et se concentre selon des logiques plus capitalistes, la route gagnant en importance en renforçant l'éloignement des activités logistiques tout en favorisant la poursuite d'économies d'échelle. Les entrepôts de plus en plus grands et gérés en sous-traitance s'implantent à la périphérie des agglomérations mais à proximité des grands réseaux structurants autoroutiers et au détriment des réseaux historiques ferroviaires et fluviaux. Avec la désindustrialisation de la France, la demande de transport se concentre et se polarise, incitant les entreprises de transports à s'organiser pour offrir un service en réseau (intégré ou non). Avec l'accroissement des coûts de stockage, le juste-à-temps

importé du Japon se diffuse en France, accentuant le fractionnement des envois en de multiples petits lots, défavorables aux modes massifiés (Guilbault, 2004).

Questionnements possibles

Cependant, l'objet de cette RC n'est pas d'aligner une série d'évènements datés les uns à la suite des autres, mais de les problématiser. De multiples questionnements sont possibles sous un angle historique. De façon non-exhaustive :

Observe-t-on un réel changement de paradigme sur la strate des infrastructures avec l'abandon progressif d'une logique infrastructurelle de développement (avec de larges programmes de développement du réseau routier et autoroutier depuis les années 60, celui – contesté - de l'A 69 étant le dernier exemple en date) au profit d'une logique de mobilité durable (avec une requalification des réseaux dans une logique de partage de l'espace en faveur des modes « doux », comme ce qui s'observe à Paris) ?

Sur un plan macroéconomique, la relation plus que proportionnelle entre la croissance économique et celle des transports interroge. La demande de transport étant une demande « dérivée », comment expliquer que les transports s'accroissent plus rapidement que les charges transportées ?

Peut-on identifier des logiques de cycle structurant l'histoire des transports depuis 50 ans ? Quels en seraient la nature (Kitchin, Juglar, Kondratiev) et les déterminants ?

Les transports constituent la strate matérielle qui rend possible une consommation de biens déconnectés de leur production locale. Quelles contributions respectives entre les accords de libre-échange et les progrès techniques des systèmes de transport ont rendu possible cette déconnexion (sans parler de celle, plus fondamentale, entre travail de subsistance et travail de consommation analysée par les écoféministes allemandes comme Maria Mies ; cf Pruvost, 2019, 2024) ? Quelles évolutions peut-on observer de la provenance des biens intermédiaires et finis durant ces cinquante ans ? Sur un plan géographique, l'évolution de la distribution des flux de transport permet d'identifier leurs effets géographiques et territoriaux dans le temps. On pourra ainsi mesurer la dispersion/concentration croissante des entrepôts et nœuds logistiques et les logiques qui les gouvernent à travers leurs principales étapes temporelles.

Inversement, il est possible de mesurer la contribution des transports à la croissance économique, mais également de voir ce qu'il se serait passé sans le développement de tel ou tel système de transport (cf Fogel, 1962 sur la contribution du train à la croissance

américaine au 19<sup>ème</sup> siècle<sup>1</sup>); une approche similaire à celle de Fogel permettrait de montrer la sensibilité/dépendance de la croissance économique à celle de la route alors que le ferroviaire et le fluvial auraient pu rendre les mêmes services, mais probablement pas aux mêmes coûts.

Strate matérielle de plus en plus dépendante des flux d'informations, il est possible aussi de montrer comment et pourquoi l'information en est venue à jouer un rôle de premier plan dans les transports pour 1/ gérer l'envoi et la réception des marchandises, 2/gérer leur stockage, 3/ gérer leurs contenants en raison de leur standardisation et, 4/ avec la déconnexion des lieux de production, traiter la question de l'origine des produits et de leur composition, donc de leur traçabilité. Idem, une approche contrefactuelle à la Fogel permettrait de mesurer ce que seraient devenus ces flux sans le développement des nouvelles technologies de communication et d'information.

Sur un plan micro-économique, les pratiques tarifaires ont profondément changé depuis cinquante ans en France. Si la tarification au km ou, à défaut, par zone était la règle dans les années 70 (cf Neiertz, 1999<sup>2</sup>), rares sont les transporteurs à la pratiquer encore de nos jours. Amorcé dans les pratiques tarifaires des compagnies aériennes américaine low cost, le yield management (ou discrimination tarifaire systémique et individualisée) s'est largement répandu en France, modifiant en profondeur les modèles économiques des transporteurs.

Même raisonnement concernant l'intermédiation entre acteurs avec le rôle des plateformes et la montée de l'intermédiation dans la structuration de l'organisation des flux en lieu et place du système du tour de rôle. Si le tour de rôle était une modalité structurante de répartition des charges entre transporteurs, celui-ci a complètement disparu en France. Quelles modalités lui ont succédé ? Sont-elles plus efficaces ? A quels coûts/bénéfices pour les acteurs ?

Enfin, l'émergence du juste-à-temps ou zéro stock à partir de la fin des années 70 a entraîné celle de la « supply chain » et du métier de supply chain manager, de la valorisation croissante des stocks et de la marchandise en transit, entraînant une sensibilité accrue au facteur temps. Associée, la montée en puissance des indicateurs de performance, d'une mise sous tension des flux et de la chaîne logistique ainsi que son mouvement d'externalisation en raison de la professionnalisation du métier et de la recherche d'économies d'échelle. Une comparaison statistique entre la situation au début des années 70 et celle d'aujourd'hui devrait pouvoir le montrer.

---

<sup>1</sup> Fogel, R. W. (1962) "A quantitative approach to the study of Railroads in American Economic Growth: A report on some preliminary findings". *The Journal of Economic History*, 22 (2), (jun. 1962), pp. 163-197.

<sup>2</sup> Neiertz N. (1999), *La coordination des transports en France : de 1918 à nos jours*, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, Paris, 1999.

Sur le plan de la sociologie des mobilités, les pratiques modales des passagers ont profondément évolué également. La part modale de la voiture n'a cessé de progresser depuis les années 60, mais la tendance semble ralentir voire s'inverser ces dernières années (la part modale de la voiture reculant de 2 points entre 2008 et 2019 ; INSEE/SOeS, 2023, p. 12<sup>3</sup>), accompagnée d'une hausse globale du budget de temps quotidien de transport (idem). Malgré mai 1968, les questions d'accessibilité des femmes aux métiers des transports ne se développent qu'à partir des années 1990 en France. Il en va de même pour celles de l'accessibilité aux services de transport pour les personnes en handicap, comme en témoigne a contrario les JO de Paris.

Sur le plan technique, les vitesses de transport ont connu un pic dans les années 70, la crise pétrolière ayant freiné l'accroissement tendanciel des vitesses des systèmes techniques. Le record de vitesse en aérien date de 1974 avec un Lockheed Blackbird SR-71 de l'US Air Force volant à 3 fois la vitesse du son, battant d'une heure celui de la vitesse commerciale réalisé par le Concorde en 1996 (The Guardian, David Barnett, 1/09/2024<sup>4</sup>), ce dernier interrompant d'ailleurs définitivement ses services en 2003<sup>5</sup>. Celle de la voiture reste contrainte par les normes de vitesse définies en 1974<sup>6</sup> avec même une diminution considérable en espace urbain. Seule celle du TGV continue de progresser avec un dernier record établi en 2007 (574km/h)<sup>7</sup>, même si sa vitesse commerciale maximale plafonne à 320km/h depuis 2006<sup>8</sup>. Comment et selon quels déterminants ont évolué les vitesses commerciales/d'exploitation depuis cinquante ans ? Quelles réductions de vitesse seront nécessaires à l'avenir (et à quelles échéances) pour affronter les défis climatiques et environnementaux ? Si l'on adopte l'approche de Dupuy en 1975 (convertissant le coût généralisé de transport en vitesse généralisée de transport ; Héran, 2009), comment évoluent les vitesses généralisées de transport durant cette période<sup>9</sup>? Héran estimait en 2009 que celle de la voiture s'était accrue de 40% en 40 ans, mais *quid* depuis ?

...

---

<sup>3</sup> INSEE/SOeS (2023) *La mobilité locale et longue distance des Français – Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019*.

<sup>4</sup> David Barnett, 1/09/2024, “‘It’s just black sky up there’: 50 years on, the transatlantic flight speed record remains unbroken”. The Guardian.

<sup>5</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Concorde\\_\(avion\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Concorde_(avion))

<sup>6</sup> <https://realitesroutieres.fr/vraie-histoire-limitations-de-vitesse-france-652/>

<sup>7</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Records\\_du\\_monde\\_de\\_vitesse\\_sur\\_rail\\_en\\_France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Records_du_monde_de_vitesse_sur_rail_en_France)

<sup>8</sup> <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/la-grande-vitesse-ferroviaire-en-europe>

<sup>9</sup> Héran, F. (2009) « À PROPOS DE LA VITESSE GÉNÉRALISÉE DES TRANSPORTS. UN CONCEPT D'IVAN ILLICH REVISITÉ », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2009/3, pp. 449-470.

Les questionnements possibles sont multiples, comme en témoigne a contrario les précédents thèmes de la recherche collective depuis 2002 (M2TI, 2002, ..., 2024).

#### Cadre institutionnel

Parmi les aspects à prendre en compte figurent en premier lieu les grandes orientations institutionnelles des cinquante dernières années. Schématiquement, il conviendra de préciser quand et comment la politique dite de « coordination des transports » est progressivement abandonnée en faveur de la libéralisation du secteur portée par l'UE, voire de la privatisation des systèmes gérés par les pouvoirs publics.

Le cadre institutionnel régissant les conditions de travail et de conduite des conducteurs et pilotes a également profondément évolué, selon des logiques pas forcément linéaires (réglementation des temps de conduite et de repos pour mieux prendre en compte le rôle de la fatigue dans l'accidentologie routière ; modification des temps de travail ; régime dérogatoire des temps de travail des marins en mer ; etc). En commun figure toutefois une volonté de mieux contrôler à distance les itinéraires choisis par les conducteurs.

#### Organisationnel et métier

Phénomène quasiment structurel dans les transports, la sous-traitance évolue en volume et en modalités, accompagnée d'une complexification croissante des chaînes contractuelles (2 PL, puis 3, puis 4PL... sous-traitance en cascade). Parallèlement, le mouvement de dualisation s'accroît avec l'arrivée de la composante NTIC qui renforce les effets de réseau lorsqu'ils sont possibles.

La montée en puissance du rôle des NTIC dans les transports est concomitante de la libéralisation du secteur, permettant l'essor du conteneur, l'accroissement de taille des entrepôts, la bascule dans le juste-à-temps... Les flux d'informations de plus en plus prégnants permettent une coordination de plus en plus étroite des flux, modifiant en profondeur les pratiques logistiques.

#### Les métiers

De nouveaux métiers apparaissent en conséquence, comme celui du « supply chain manager », celui de « revenue manager », ceux relatifs à la qualité, à la sécurité/sûreté, etc. avec une expertise croissante des métiers du fait de la logique de spécialisation.

#### Sécurité/Sûreté

Sur le volet sécurité, on assiste à une prise en compte et à une amélioration significative de l'accidentologie depuis 50 ans avec les efforts déployés en matière de sécurité routière, faisant fortement chuter le nombre de décès et de blessés sur la route. Il en va de même avec la sécurité

des marchandises transportées, avec une baisse structurelle des sinistres. Dans le maritime par exemple, le déploiement de conteneurs *reefers* a permis de mieux maîtriser le transport de produits alimentaires et pharmaceutiques sensibles aux températures, faisant chuter le taux de perte.

En matière de sûreté, la problématique a également beaucoup évolué avec les premiers détournements d'avion dans les années 70 et surtout avec les attentats du 11 septembre 2001, conduisant à la mise en place de procédures standardisées de contrôle dans tous les grands ports et aéroports internationaux.

#### Prix et coûts

Durant ces cinquante dernières années, on assiste à une modification profonde des logiques de tarification dans tous les sous-secteurs des transports. Au début des années 70, la tarification au kilomètre est encadrée par l'administration, avec un système complexe prenant en compte les déséquilibres entre zone émettrice et zone réceptrice de fret/passager, et répartissant une partie de la charge du coût fixe sur la disposition à payer (tarification Ramsey-Boiteux). Aujourd'hui, la discrimination tarifaire est omniprésente, soumise au règne du yield management associé à la statistique de fréquentation.

Avec la libéralisation du secteur dans les années 80, les prix de transport évoluent (à la baisse pour le routier et l'aérien, à la hausse pour le ferroviaire et le fluvial), accompagnés de gain (ou de perte) de productivité et une amélioration (ou pas, selon les modes de transport) des taux de remplissage. La volonté de la Commission Européenne de limiter les subventions croisées explique en partie les évolutions contrastées des prix suite à la libéralisation.

Enfin, l'émergence du low cost dans l'aérien a conduit l'ensemble du secteur des transports à modifier profondément ses pratiques marketings, selon une logique de segmentation des packs de services jusque là imbriqués.

#### Marché biface, économie de la fonctionnalité

Si les transports ont su très tôt tirer profit des espaces publicitaires qu'offraient les surfaces des véhicules, le phénomène s'est considérablement accru à partir des années 80. L'aéroport par exemple voit son économie se transformer profondément avec le développement des commerces en duty-free, conduisant d'ailleurs à un conflit entre compagnies aériennes et gestionnaire d'aéroport autour des revenus des caisses aéroportuaires. L'émergence des plateformes d'intermédiation comme Uber ou blablacar pour le passager et Télecroute pour les bourses de fret constituent d'autres exemples de marché biface.

L'autre phénomène majeur et non-spécifique aux transports est le déploiement de l'économie de la fonctionnalité qui trouve un terrain particulièrement favorable dans les transports en raison de l'importance du coût fixe que constitue l'actif de transport. Ce dernier fait de plus en plus l'objet d'un contrat de leasing plébiscité tant par les particuliers que par les entreprises (l'aérien étant le secteur le plus emblématique où plus de la moitié de la flotte mondiale est louée).

Comment organiser cette recherche ?

Devant la grande multiplicité de thèmes et d'éléments possibles à inclure dans cette histoire, l'équipe pédagogique propose de retenir une problématique centrée sur l'évolution des rapports entre institutions publiques et institutions privées dans les transports durant ces cinquante dernières années, le tournant libéral des années 80 ayant profondément influencé ces rapports. Existe-t-il un changement de paradigme (ou d'« épistémè », dirait Michel Foucault dans « *Les mots et les choses* », un concept articulant savoirs/discours et pouvoirs/pratiques au sein d'une façon de penser et de percevoir le monde) dans la façon de penser et de pratiquer les rapports entre ces deux types d'institutions<sup>10</sup>? Comment les acteurs ont-ils pensé/appréhendé/pratiqué ces rapports ? Les résultats produits ont-ils été conformes à leurs intentions initiales ? Une telle approche nécessite d'interviewer les acteurs, dont certains à la retraite, pour restituer les logiques dans lesquelles les décisions (par exemple relatives aux schémas d'infrastructures de transports, ou celles en faveur d'un report modal) ont été prises et de les confronter aux résultats effectifs produits en prenant appui sur un nombre limité de cas historiques. L'enregistrement des interviews, leurs retranscriptions automatiques dans word, et la constitution d'une base textuelle, permettront de procéder à leur analyse lexicométrique<sup>11</sup>. L'équipe pédagogique suggère également de restreindre le périmètre de la recherche au cas de la France, mais bien évidemment en interaction avec son environnement international. Pour une meilleure compréhension commune des spécificités d'une approche historique, l'équipe recommande fortement la lecture des ouvrages de Nicolas Neiertz (1999) et de Michel Foucault (1966 ; 1975).

Cette recherche s'effectue en trois groupes de travail, chacun se focalisant sur un mode (au sens large) particulier: aérien (aéroports, compagnies aériennes, commissionnaires de transport), maritime (ports maritimes et réseaux fluviaux, armements maritimes et fluviaux, courtiers), terrestre (réseaux et acteurs routiers, réseaux et acteurs ferroviaires).

---

<sup>10</sup> Ou, si l'on reprend le concept d'« institution » au sens de Veblen (1899) comme «des habitudes mentales prédominantes, des façons très répandues de penser les rapports particuliers et les fonctions particulières de l'individu et de la société » (1899: 125), comment évoluent les institutions dans les transports ?

<sup>11</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Analyse\\_de\\_donn%C3%A9es\\_textuelles](https://fr.wikipedia.org/wiki/Analyse_de_donn%C3%A9es_textuelles)

## Bibliographie indicative

- Barnett, D., (2024), “‘It’s just black sky up there’: 50 years on, the transatlantic flight speed record remains unbroken”. *The Guardian*. 1/09/2024.
- Fogel, R. W. (1962) “A quantitative approach to the study of Railroads in American Economic Growth: A report on some preliminary findings”. *The Journal of Economic History*, 22 (2), (jun. 1962), pp. 163-197.
- Foucault, M., 1966, *Les mots et les choses*, Paris, Gallimard.
- Foucault, M., 1975, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard.
- Géoconfluences: <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transport/articles-scientifiques/la-grande-vitesse-ferroviaire-en-europe>
- Héran, F. (2009) « À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d’Ivan Illich révisité », *Revue d’économie régionale et urbaine*, 2009/3, pp. 449-470.
- INSEE/SOeS (2023) *La mobilité locale et longue distance des Français – Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019*.
- M2TI (2002) Alliances et réseaux,
- M2TI (2003) Transports et innovations,
- M2TI (2004) Transports et financement.
- M2TI (2005) Transports et travail,
- M2TI (2006) Transports et pétrole
- M2TI (2007) La démographie des entreprises de transport,
- M2TI (2008) Sécurité et transports
- M2TI (2009) Crises et transports,
- M2TI (2010) Le développement durable dans les transports,
- M2TI (2011) Les frontières de la firme de transport
- M2TI (2012) Vitesse et temps dans les transports
- M2TI (2013) Aléas et transports
- M2TI (2014) Partager l’espace dans les transports
- M2TI (2015) Les coopérations horizontales dans les transports
- M2TI (2016) Quelles frontières à l’automatisation dans les transports ?
- M2TI (2017) Le marketing dans les transports
- M2TI (2018) Transports et genre
- M2TI (2019) Transports et géopolitique
- M2TI (2020) Les transports dans la transition énergétique
- M2TI (2021) Transports et pandémie(s) : vers un nouveau rapport à la mobilité ?
- M2TI (2022) Vieillesse et obsolescence dans les transports
- M2TI (2023) La désorganisation des chaînes logistiques
- M2TI (2024) Les déchets des transports
- Neiertz, N. (1999), *La coordination des transports en France : de 1918 à nos jours*, Comité pour l’Histoire économique et financière de la France, Paris, 1999.
- Pruvost, G. (2019) « Penser l’écoféminisme : féminisme de la subsistance et écoféminisme vernaculaire », *Travail, genre et société*, Novembre 2019, pp. 29-47.
- Pruvost, G. (2024) *Quotidien politique*. Poche/Collection Sciences humaines et sociales. Paris, La Découverte.
- Réalités Routières.fr. <https://realitesroutieres.fr/vraie-histoire-limitations-de-vitesse-france-652/>
- Wikipedia : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Concorde\\_\(avion\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Concorde_(avion))
- Wikipedia : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Records\\_du\\_monde\\_de\\_vitesse\\_sur\\_rail\\_en\\_France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Records_du_monde_de_vitesse_sur_rail_en_France)