

Lauréat n°1

Prix de l'excellence économique, académie de Dijon, décembre 2020

Monsieur Léopold Reverchon, lycée Romain Rolland, Clamecy

À la fin du XIXème siècle les premières automobiles font leur apparition dans notre société, 20 ans plus tard les quelques avions de transport de troupes militaires à capacité limitée sont remarqués. 40 ans plus tard l'Homme décollera à bord d'une fusée pour se rendre sur la lune. On ne peut donc pas négliger les changements qui s'opèrent au sein du secteur des transports et les différents agents économiques qui y participent.

Nous rappellerons quelques définitions :

- Le secteur des transports : c'est l'ensemble des moyens que l'Homme possède pour se déplacer. Il peut être individuel ou collectif et s'adapte à l'environnement (terrestre, fluvial, aérien).
- Les agents économiques : c'est l'ensemble des acteurs économiques. Ils possèdent un pouvoir d'action, cela peut être une personne, une organisation ou encore une administration. On compte six agents économiques ; les entreprises, les ISBLSM, les administrations publiques, les ménages, les administrations financières et le reste du monde.

Comment les différents agents économiques, dont l'État, font ils face aux mutations dans le secteur des transports ?

I – Les mutations dans le secteur du transport

1) La répartition dans les modes de transport

Dans le monde du transport actuel on constate que la répartition du mode de transport choisi est à grande majorité individuel (doc. 11 : 81%) contre seulement 19% pour le collectif. Ce constat s'explique par la mobilité quotidienne notamment dans les zones urbaines, les personnes ayant pour le plus souvent l'incapacité (transport éloigné ou inexistant, emploi du temps non adapté...) d'utiliser un transport collectif et privilégient donc une voiture personnelle. C'est par cette situation que l'on retrouve un flux plus important d'automobilistes sur les axes routiers qui à certains moments deviennent saturés (périphérique, autoroute lors des vacances scolaires). Pour le transport collectif on distingue trois sous-catégories qui lui appartiennent : le transport ferré, aérien et les autocars, autobus et tramways. Ces différents modes de transport progressent. Ils transportent chaque jour de plus en plus de passagers. Cela s'explique par l'augmentation des réseaux de transport en commun, la hausse des prix du carburant et une prise de conscience environnementale des utilisateurs. On peut remarquer que le transport aérien est à l'antipode de la voiture du particulier. Ceci est compréhensible car un transport en avion nécessite un voyage assez conséquent en termes de distance. Dans la notion de rentabilité, l'utilisation de ce transport est coûteux (moins en moins avec le low-cost). De plus il faut trouver l'utilisateur qui souhaite réaliser des déplacements de longue distance ce qui dans notre société est moyennement démocratisé, mais pas encore assez.

2) L'automobile, une part conséquente du transport dans l'économie

Comme on a pu le voir précédemment, l'automobile représente la majorité des moyens de transport. On pourrait donc penser que l'offre reste basse et constante. Cependant sur les neuf dernières années le prix de l'automobile ne cesse d'augmenter passant de 18 961 € en 2008 à 25 108 € en 2017. On peut donc en faire ressortir l'évidence que la demande est fortement présente et valide le fait que ce moyen

de transport est très utilisé. Dans ce certain pour les entreprises, on relève de la concurrence des constructeurs comme Renault et Toyota s'affrontent sur le marché libre. On pourrait donc là aussi penser que les prix vont baisser. La tendance de nouvelles innovations technologiques et environnementales alors permet la justification des prix pratiqués. Un point notable pour les ISBLSM, par exemple les associations sportives qui ont besoin de se déplacer pour leurs animations et compétitions sportives : sans l'automobile (minibus), cela serait impossible. Fini les équipes qui prenaient le train sur un weekend pour se rendre sur un lieu de compétition éloigné, cela se pratique de moins en moins. De nos jours, avec le progrès de l'automobile (puissance moteur, meilleur confort...) le déplacement se réalise du matin et retour le soir.

Enfin un marché parallèle s'exerce entre particuliers, c'est le marché de l'occasion. Celui-ci prend de plus en plus de place. Notamment à cause de la hausse des prix, les ménages n'ont plus la capacité de contracter un emprunt bancaire auprès des administrations financières. Ils se dirigent donc vers ce qui leur est possible pour satisfaire leur besoin qui peut être considéré comme une nécessité, le marché de l'occasion.

3) L'environnement impacté face à ces mutations

D'une manière générale en s'appuyant sur le document 14, les parts des émissions les plus polluantes sont les voitures (logique, elles sont les plus nombreuses). Ce qui est intrigant c'est de voir arriver second dans le classement les poids lourds alors qu'un engin comme les avions et transports maritimes sont énormément polluants. On peut donc émettre l'hypothèse que les deux réunis seraient peut-être moins nombreux et pollueraient autant que l'ensemble des poids lourds. Dans ce constat il faudrait donc privilégier le transport maritime et aérien car ces derniers permettent une plus grande capacité de chargement et ainsi éviteraient de démultiplier en petites quantités dans chaque poids lourd. Cependant le poids lourd a un avantage non négligeable : il peut se rendre à plus d'endroits (montagne, champs, forêts...), il ne lui suffit que d'une route praticable. Alors que pour les deux autres transports, il convient de concilier avec, pour leur bon fonctionnement, les infrastructures adéquates. Si on s'intéresse à la consommation des ressources naturelles, le fonctionnement de la majorité des transports nécessite du pétrole. Un constat pris en compte dans la mutation des moteurs qui passent au fur et à mesure à l'électrique (train, voiture...).

II – Les réactions aux mutations par les différents agents économiques

1) Les ménages et leurs économies

Dans le cadre de sa situation, le ménage se voit dans le besoin de se déplacer. Celui-ci utilise à grande majorité l'automobile. Le poids de la dépense pour le transport dans un ménage représente 10,3% sur les consommations totales en 2017. En revenant encore une fois dans le domaine automobile, l'usage de ce bien acquis en bien de consommation. La voiture sert donc à son usager pour se rendre d'un point A à un point B. Et ce point n'a rien d'anormal, mais si cela était le seul but de la voiture, tout le monde achèterait la même voiture, ce qui n'est pas le cas. Les classes sociales, l'environnement dans lequel nous vivons affecte aussi les choix des ménages et donc indirectement son économie. La nécessité d'acheter un 4x4 pour habiter en zone très rurale sera plus coûteuse que d'acheter une simple citadine pour un urbain. La possibilité d'acheter un véhicule adapté à la situation permet aux entreprises, si elles le souhaitent, de se spécifier, pour les ménages de choisir un modèle qui répond à leur besoin et donc de contracter ou non auprès d'une institution financière. Dans l'aspect hors automobile, le choix d'un transport moins habituel comme le train, l'avion ou encore le bateau se révélera plus coûteux et devra nécessiter un revenu d'avance assez conséquent pour l'utilisation de ce transport.

2) Une alternative possible, le segment du vélo

Dans ce segment, on constate une évolution du chiffre d'affaires sur le marché, exponentielle. De plus sur le doc. 16, les prévisions (5 ans) : ce chiffre va presque doubler. Avec la hausse des prix des VAE, de la crise sanitaire actuelle et du faible budget qu'il requiert, le vélo fait son grand retour. Il est la solution à plusieurs problèmes. Cette évolution impacte le secteur du transport. Il influence donc les statistiques en se montrant de plus en plus présent dans les pays urbanisés. Depuis 2012 c'est l'explosion des ventes en Europe des VAE. Ce secteur fait donc la joie des ménages mais aussi des entreprises de distribution et de production. Cependant le vélo est convenable dans des usages adaptés avec des risques qui diminuent avec la construction de pistes cyclables par les collectivités, mais reste toujours compliqué dans les zones rurales où les déplacements sont le plus souvent longs et périlleux (route petite, montagne...).

III – Le reste du monde et l'État dans cette mutation

1) Les taxes et les aides de l'État

Dans le secteur du transport, l'État taxe les énergies polluantes comme le carburant à 70 centimes par litre (TICPE) et en ajoutant aussi la TVA comme tout autre produit... C'est-à-dire que le ticket de bus, métro, tram, avion et train sont taxés. C'est une masse d'argent non négligeable qui rentre dans les caisses de l'État. Il ne se permet pas seulement de prélever, il redistribue aussi : l'une de ses plus grandes fonctions ! Il aide les personnes par exemple qui remettent leur vélo en fonction avec le « coup de pouce vélo ». Sur les voitures électriques pour l'achat de ces voitures, il n'y a pas de malus. Certaines régions offrent la carte grise. L'État a un grand rôle dans le transport en général car même si de nos jours l'État pratique plus une politique de délégation avec la privatisation, l'État possède toujours un grand ensemble d'infrastructures routières, aériennes et portuaires.

2) Le reste du monde dans les transports

Sur le plan de la mondialisation, l'UE a permis l'expansion du transport avec les échanges commerciaux, l'ouverture du tourisme de masse et la diplomatie. Dans un plan commercial, les entreprises étrangères ont leur place dans la production de l'industrie automobile. L'Asie, avec des grands constructeurs comme le groupe Toyota, le groupe Nissan-Renault ou encore Mitsubishi Motors influence l'économie et indirectement les autres agents. Des infrastructures comme la grande route ferroviaire de la soie, le canal de Suez ou la route de l'Antarctique sont des exemples qui prouvent que le transport dans le monde est fortement présent et qu'il s'adapte constamment.

Conclusion :

Si je devais répondre à la question de départ après avoir résumé chaque partie, je rappellerai que on peut constater des mutations au sein des secteurs de transport depuis de nombreuses années. L'automobile durant notre époque a une part majoritaire dans nos transports. De nos jours elle change au profit de la protection de l'environnement et la proposition des innovations technologiques. Les principaux acteurs des agents sont les ménages et les entreprises et donc indirectement les institutions financières par le besoin de construction de monnaie et de flux économiques. On a pu voir aussi que des segments qui avaient fait pratiquement leur disparition sont de retour grâce notamment à des événements imprévus comme la crise sanitaire. Enfin, le rôle de l'État qui est toujours très présent dans le transport malgré la privatisation, il possède de fortes entreprises publiques dans le transport. Le reste du monde pèse un poids économique et permet l'expansion du transport. Après tout cela et pendant l'analyse des différents documents et la rédaction de cette composition, une question en ressort :

Le transport aura-t-il toujours une place si importante dans le monde de demain ?