Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 44 (1964)
Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: La politique de développement régional et l'économie des transports
Autor: Michelet, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886927

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL ET L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

par Pierre MICHELET,
Dr ès Sciences Commerciales et Economiques

Selon la conception des économistes classiques, le libre jeu de la concurrence doit permettre que les multiples options économiques individuelles s'unifient spontanément dans un système général et automatique d'équilibre économique. Posant, en outre, le postulat implicite du plein emploi des hommes et de la pleine utilisation des capitaux, ces auteurs démontraient que tout déséquilibre économique n'a qu'un caractère passager, car la concurrence, à longue échéance, réduira les inégalités entre les revenus des divers pays et entre les régions d'un même pays.

En effet, il suffirait que dans une région à bas revenus, un phénomène de dépopulation se manifestât, pour qu'il s'ensuivit une rareté du travail appelant un relèvement des salaires. Et comme, de surcroît, les régions défavorisées offrent une main-d'œuvre bon marché, les entreprises trouveront bon profit à recourir à celle-ci.

Cependant, les faits ont infirmé cette théorie, puisqu'il faut bien constater que le revenu par habitant, non seulement varie dans de fortes proportions d'un pays à l'autre, mais également à l'intérieur d'un même pays, d'une région à l'autre, ces disparités ayant même tendance à s'accentuer, en dépit de l'existence, au niveau national, d'une politique économique et d'une politique générale communes.

D'autres facteurs intervenaient donc pour modeler les structures du développement régional. Les théories formulées au début de ce siècle, de la localisation des activités économiques, ont tenté de les mettre en évidence : structures politiques, sociologiques, juridiques, facteurs extra-économiques, dont l'analyse classique avait négligé l'étude ou méconnu l'influence et à partir desquels une explication, au moins partielle, des disparités régionales pouvait être formulée.

Ces théories de la localisation ont recherché quels étaient les facteurs permettant de créer les localisations optimales des entreprises. Étudié sous l'angle particulier de l'économie d'une entreprise, le choix du lieu de l'implantation était conditionné certes, par la recherche du meilleur profit, que procurent les prix les plus bas de l'argent, de la main-d'œuvre, des terres, de la fiscalité, de l'énergie, mais surtout par le coût minimum du transport, d'une part des matières premières et, d'autre part, de la production vers les marchés de vente. Il s'agissait, en somme, pour la firme, de trouver « le centre de gravité tarifaire de la matière première et de la clientèle ».

Cependant, pour avoir limité son analyse au seul cadre de l'économie de l'entreprise, la théorie de la localisation des activités économiques manquait de champ pour s'élever au niveau de la région, caractérisée selon la phrase de Claude Ponsard « par la présence d'un foyer dominant et d'une aire satellite, les liens qui subordonnent les localisations tendant à s'affaiblir avec l'allongement de la distance du nœud central au profit d'autres liens avec une autre place centrale ». Ainsi se dessinait l'évolution vers une théorie spatiale de caractère macroéconomique.

Avec la démonstration keynésienne, nous atteignons le point culminant d'une longue évolution de la pensée économique. En effet, en 1936, Keynes avait démontré que, contrairement à l'hypothèse des classiques, le système des pays capitalistes connaissait le plus souvent le sous-emploi et qu'il fallait une intervention des pouvoirs publics, sous forme de création de monnaie fraîche qui, dirigée vers les secteurs déprimés ou de nouvelles zones économiques, pouvait stimuler les investissements privés lorsque ceux-ci sont insuffisants pour maintenir le plein-emploi. Il préconisait, en outre, une harmonisation dans le temps de la croissance économique par une politique conjoncturelle.

Malheureusement, cette théorie, et celles qu'elle inspira, ne tint aucun compte des « facteurs résiduels », estimant que « toutes choses étant égales d'ailleurs », selon la formule classique, les modifications du cadre technologique et social étaient à considérer comme « exogènes ». Pressentant, toutefois, que certaines de ces « choses » avaient quelque peu changé dans l'intervalle, on compléta, depuis lors, ces études en analysant les effets non seulement quantitatifs mais également qualitatifs des diverses influences qui interviennent dans le processus économique.

Toutefois, plus que l'analyse de ces forces et de ces flux, l'étude structurelle portant sur un ensemble économico-social permit au facteur spatial de revêtir sa véritable importance. A ce titre, une enquête, faite en 1954 par la Commission Économique pour l'Europe, a particulièrement mis en lumière la structure présentée par l'emplacement des régions favorisées dans les pays de l'Europe occidentale ; ces régions sont polarisées, en effet, dans le voisinage de la « place centrale » formée par la Ruhr et le Rhin, paraissant attester ainsi de la pression dominante des forces économiques fondamentales sur les politiques nationales. Il apparaît donc que le libre jeu des forces économiques, loin d'atténuer les disparités régionales, a encore tendance à les aggraver. Même s'il reste encore beaucoup à faire dans le domaine de la théorie économique, les gouvernements sont cependant mieux armés qu'autrefois pour traiter les problèmes du plein emploi et de la stabilisation économique, dans le cadre de la politique régionale de développement, la théorie économique, par le choix des variables qu'elle met

en jeu, indiquant les diverses orientations politiques possibles.

Examinée sous l'aspect particulier de l'économie des transports, la question qui se pose, dès lors qu'il s'agit de faire intervenir la politique de développement régional, est celle qui consiste à se demander, selon queis critères de rentabilité et de nécessité, il faut organiser les investissements de transports, de manière à adapter l'offre, tant en capacité qu'en qualité, aux besoins nouveaux de transports, et ceci de la façon la plus avantageuse pour la collectivité.

Voilà le problème posé dans toute sa simplicité économique. Pratiquement, de nombreuses interférences viendront déformer l'image qu'un énoncé ainsi libellé suggère.

Le fait est que le marché des transports présente des caractères tels, qu'une situation de parfaite concurrence ne saurait se concrétiser, déjà à cause du statut juridique propre à chaque mode de transport. En outre, la loi tarifaire qui doit rapprocher et stabiliser l'équilibre ressources-besoins dans une région économique est loin d'obéir aux coûts réels pour la communauté des facteurs de production utilisés par les transports.

Abstraction faite, des considérations liées à la situation qu'une entreprise de transports n'aurait pas à assurer son équilibre financier ou qu'elle peut faire intervenir la péréquation entre les différents transports qu'elle effectue; abstraction faite également, des conditions d'après lesquelles les investissements sont financés et amortis, les objectifs poursuivis par la politique régionale pourront à leur tour agir pour troubler le reflet que devrait rendre le coût économique confronté avec le prix de revient du transport, en raison des impôts que l'entreprise de transports devra acquitter ou des charges qu'elle supportera pour la collectivité, ou inversement, en raison des subventions, exonérations ou autres avantages dont elle bénéficiera.

Les mesures spéciales ordonnées par la politique régionale sont généralement commandées par la nécessité de pallier un chômage partiel qui apparaît dans certaines régions moins favorisées. Deux solutions se présentent : soit encourager la migration, soit promouvoir le développement local. Selon les cas, il deviendra nécessaire de supprimer des desservances non rentables, d'abandonner certaines formes anciennes d'exploitation au profit de techniques nouvelles, ou même d'envisager l'implantation d'un mode de transport nouveau. Les ressources d'investissements indiqueront les options. Le plus souvent, la politique régionale préfère réanimer une région déclinante ou désertée plutôt que d'abandonner le capital fixe incorporé à l'infrastructure économique (services publics, transports) et sociale (logements, aménagements urbains, activités tertiaires). De toute manière, il y aura lieu à évaluation, car les décisions qui seront prises, qu'il s'agisse de mettre en valeur une région sous-développée ou de décongestionner les zones hypertrophiées, occasionneront des coûts collectifs et privés, mais aussi des espérances de profits nouveaux.

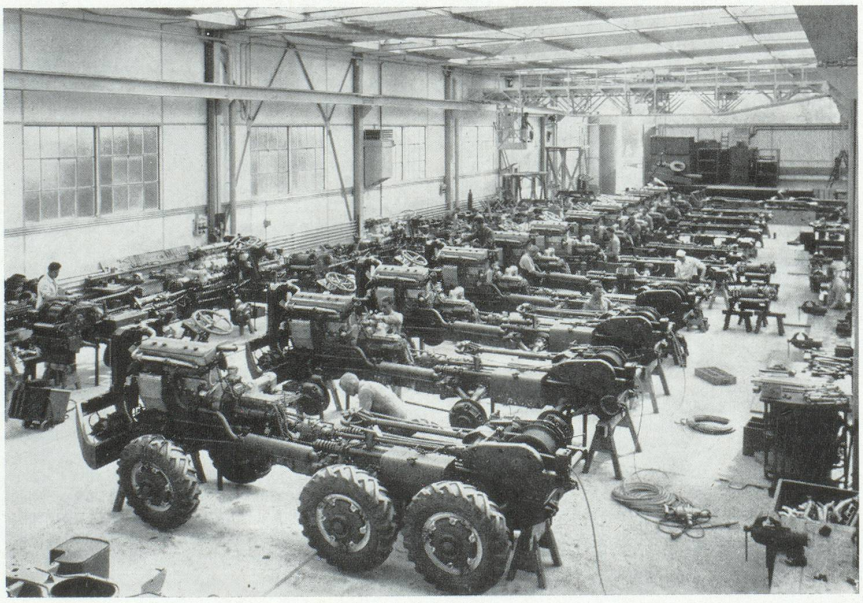
Par ailleurs, il est évident qu'une région sera intéressante du point de vue industriel, si elle dispose déjà d'un large réseau d'infrastructures de base. Les économies externes qui en découlent (par quoi on entend le produit net qui résulte non seulement de l'activité propre de l'entreprise, mais de l'activité des autres firmes) agiront comme des catalyseurs sur l'implantation d'activités nouvelles, qui, à leur tour, bénéficieront des économies externes des entreprises déjà établies, dont on dira qu'elles exercent un pouvoir inducteur, pour être générateur d'investissements induits.

Dans ces pôles de croissance, selon l'expression du Professeur Fr. Perroux, la demande de biens de consommation augmentera prodigieusement, créant des besoins collectifs nouveaux (transports, services publics). Des rentes d'emplacement se constitueront qui viendront s'additionner aux profits d'affaires.

Ce phénomène de croissance économique, qui souvent s'étend au-delà des frontières politiques, emporte des effets inégaux. Il est incontestable, par exemple, que les marchés agricoles avoisinants se trouveront stimulés. Mais avec la multiplication des moyens motorisés individuels de transport, il est fréquent que la population campagnarde s'établisse dans les centres urbains (proximité des centres d'achats, des lieux de divertissements), d'où elle se rend à son lieu de travail agricole.

En définitive, comment peut-on recréer l'intérêt au profit de régions délaissées ou comment peut-on corriger, dans une certaine mesure, les inégalités trop grandes entre les régions. « Le principe d'une politique de développement régional, écrit le Professeur Ch. Roger, consistera à ce que le coût de la politique de rééquilibre régional soit inférieur à l'ensemble des coûts privés et sociaux provenant du déséquilibre entre les régions. »

Quant à l'économie des transports, elle aura dans ce contexte, un rôle important à jouer. Plus que par le passé, où la poli ique des transports se limitait essentiellement à adapter l'infrastructure aux choix d'implantation fixés par les industriels, les décisions prises dans le domaine des transports publics peuvent exercer une action réelle d'orientation sur la politique de développement régional.

Il ne faut toutefois pas oublier, qu'à long terme, les tendances scientifiques et techniques déterminent dans une large mesure l'évolution de l'économie et, parallèlement, celle des transports. Avec la réduction des coûts et le développement des moyens de transports qu'offrent les techniques modernes, des perspectives nombreuses et généreuses s'offrent au développement régional.

P. M.