

Les transports européens

Autor(en): **Wichser, Otto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **46 (1966)**

Heft 4: **Bilan de l'Europe**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887394>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les transports européens

Otto WICHSER

Président de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux suisses

Il n'est guère d'activité plus internationale que celle des transports.

Tous les pays de l'Europe occidentale se trouvent aujourd'hui en face des mêmes problèmes de transport, et ne peuvent leur trouver que des solutions identiques et communes. Les particularités nationales éventuelles ne portent que sur des détails.

Les problèmes actuels des transports européens naissent des modifications de plus en plus rapides des besoins économiques. L'intégration économique européenne, les phénomènes de croissance, les modifications de la demande et les progrès d'ordre technique s'accélèrent et, dans certains cas, aboutissent actuellement à de véritables mutations.

Le volume global des transports européens de voyageurs croît sensiblement plus vite que le niveau de vie.

Tous les modes de transport participent à l'augmentation des transports de voyageurs. Mais la répartition de ces derniers entre les différents modes de transport se modifie. La part des transports individuels, c'est-à-dire des déplacements en automobiles, est prépondérante. Elle croît aux dépens de la part des transports publics de voyageurs par chemin de fer, par route et par avion.

Le taux de motorisation, c'est-à-dire le nombre d'automobiles par 1 000 habitants, augmente plus vite que le revenu disponible. Il est sensiblement plus élevé dans les ménages aisés. A revenu disponible égal, il se révèle plus élevé dans les ménages jeunes.

Les transports aériens sont en train d'acquérir une part croissante des transports publics de voyageurs à moyenne et à grande distance. Ils assurent déjà une part prépondérante des transports européens de voyageurs à destination et en provenance de la Grande-Bretagne et une part importante de ceux à destination et en provenance de la péninsule scandinave. Les transports internationaux de voyageurs par chemin de fer aux distances moyennes

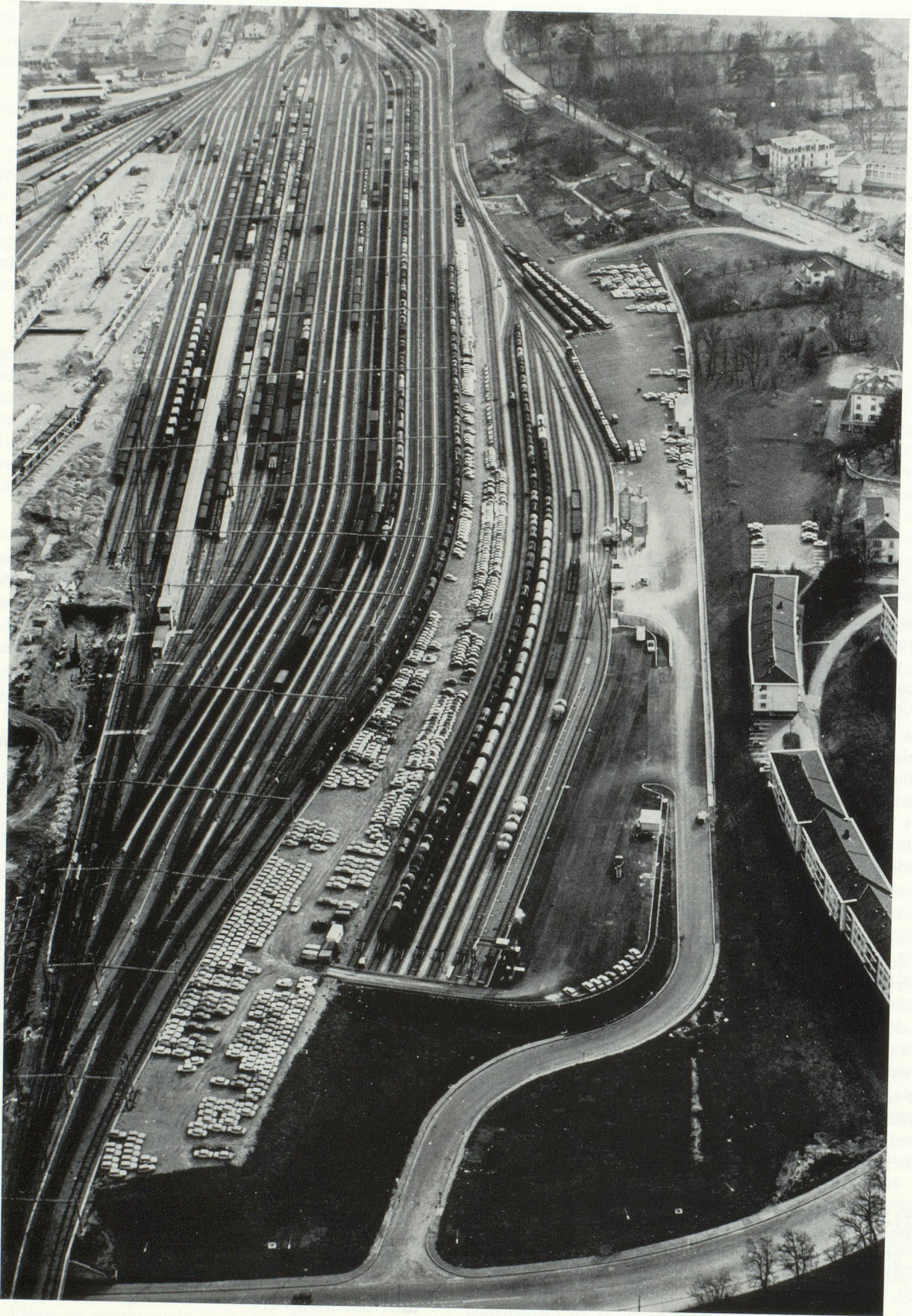
continuent de croître. Les transports ferroviaires de banlieue croissent dans certaines agglomérations urbaines. En dehors de ces dernières, les transports de voyageurs à faible distance, assurés par les trains omnibus des chemins de fer et par les cars, sont souvent en régression en Europe.

Le volume total des transports globaux européens de marchandises tend à croître à peu près proportionnellement à l'activité économique générale et en particulier proportionnellement à la production industrielle.

Mais les origines et les destinations des différentes marchandises changent. Par exemple, la plupart des raffineries européennes se trouvaient autrefois à la périphérie du continent. On construit aujourd'hui les raffineries aux centres de gravité de la consommation, et on les alimente au départ des ports par des oléoducs. Les nouvelles aciéries sont situées au bord de la mer et ravitaillées directement par des navires minéraliers. De nouvelles usines électriques thermiques s'installent à proximité des raffineries. Les progrès de la technique du transport d'énergie électrique à très haute tension ont étendu son rayon d'action économique.

La nature des marchandises à transporter en Europe subit de profondes modifications. La part des pondéreux classiques (combustibles solides, minerais) au tonnage global à transporter diminue. Dans de nombreux pays, le tonnage transporté du charbon et du coke est en régression. Souvent le pétrole remplace le charbon. Parfois le gaz naturel remplace le pétrole. Le tonnage des hydrocarbures croît rapidement, ainsi que sa part au tonnage global. La part des produits semi-ouvrés, des biens de consommation semi-durables (automobiles, réfrigérateurs, machines à laver, téléviseurs, etc.) et des produits finis acquiert une importance croissante dans le volume total des transports.

D'autre part, certaines évolutions se font jour qui pourraient finalement se traduire par une diminution



Genève - La Praille : gare de marchandises. (Photo Jean Mohr, Genève).

au moins relative des tonnages à déplacer : par exemple, la concurrence de l'acier par les alliages légers et par certaines matières plastiques; le remplacement d'appareils lourds et encombrants par des appareils légers et de petit volume (le relais par le transistor); l'apparition de processus de production largement « dématérialisés » (la centrale nucléaire).

Les modifications de la demande des transports européens de marchandises se traduisent par des variations des parts respectives effectuées par les différents modes de transport. De manière générale, le volume des transports de marchandises de chaque mode de transport est en expansion. Mais les taux de croissance diffèrent. La part de la route et celle des oléoducs au volume total des transports de marchandises sont en augmentation. La part des chemins de fer est en diminution. D'autre part, la distance moyenne des transports par chemin de fer augmente plus vite que leur tonnage.

Les modifications du volume, de la structure et de l'orientation de la demande de transports européens exigent une transformation continue de l'appareil des transports sur les plans technique, économique et institutionnel.

La modernisation des modes de transports se poursuit dans les limites fixées par les possibilités financières.

Du point de vue économique, le secteur des transports est caractérisé aujourd'hui par la concurrence entre quelques entreprises intégrées à services multiples et de grande taille (les chemins de fer) ou spécialisées (les oléoducs), d'une part, et un grand nombre d'entreprises, la plupart de taille relativement faible, qui utilisent des infrastructures communes (routes, voies navigables intérieures, ports, aéroports, etc.) mises à leur disposition par les pouvoirs publics, d'autre part. Les problèmes les plus importants et les plus délicats des transports européens sont aujourd'hui d'ordre économique. Ils concernent le choix des investissements et la politique des prix dans les transports. Les solutions rationnelles se dessinent. Mais leur réalisation se heurte à l'inertie des structures institutionnelles qui datent pour la plupart de l'âge d'or de la locomotive à vapeur.

Les *transports aériens* européens manifestent un dynamisme remarquable. Les avions à réaction assurent déjà une part prépondérante des transports aériens de voyageurs en Europe. Ils remplaceront rapidement presque tous les appareils à hélices. L'accroissement de la taille des appareils et l'apparition de turboréacteurs à grande capacité conçus pour les transports à distance relativement faible (« aérobuses ») permettront aux transports aériens de s'assurer une part croissante des transports internationaux de voyageurs entre les grands centres européens dotés d'aéroports continentaux. Cependant, la création de nouveaux aéroports, l'extension et la modernisation des aéroports existants ainsi que l'amélioration des accès terrestres aux aéroports poseront des problèmes de financement ardu.

Dans les *transports routiers*, on a mis l'accent sur la construction d'un réseau homogène d'autoroutes européennes. Sa réalisation progresse d'une manière satisfaisante compte tenu du volume exceptionnel de l'opéra-

tion et des problèmes posés par son financement. Les différents États européens ont d'ailleurs d'autres tâches également importantes en général (logement, écoles, hôpitaux, alimentation en eau potable, traitement des eaux usées, etc.) et en particulier dans le domaine des infrastructures routières : construction d'autoroutes urbaines et suburbaines, création d'emplacements de stationnement urbains, construction d'itinéraires de détournement, etc. Le financement des investissements routiers exige le recours aux ressources du budget général, à la perception de taxes spécifiques affectées et, dans certains cas, à des solutions d'économie mixte comme la création de sociétés habilitées à émettre des emprunts et à percevoir des péages.

Dans les transports routiers européens de marchandises, on constate une tendance permanente à l'augmentation des poids et des dimensions des véhicules, et en particulier du poids maximum par essieu. Les bénéfices éventuels d'un accroissement du poids par essieu pour les transporteurs routiers se traduisent pour les pouvoirs publics, propriétaires des routes, par une détérioration des chaussées qui varie comme la puissance 4 du poids par essieu. On conçoit que l'arbitrage entre l'intérêt général et les intérêts particuliers ne soit pas facile. Il est à noter que le poids par essieu maximum autorisé en Europe dépasse celui autorisé aux États-Unis.

Dans la mesure où les pouvoirs publics les y autorisent, les *chemins de fer* européens cherchent à se spécialiser dans les seuls transports qu'ils peuvent effectuer mieux et meilleur marché que les autres modes de transport.

Les chemins de fer européens donnent actuellement leur préférence aux investissements de rationalisation ou de productivité. Les lignes à grand trafic et les gares importantes reçoivent la priorité. Les lignes à grand trafic ont été électrifiées ou sont sur le point de l'être. Les autres lignes ont été « dieselisées » ou vont l'être. Des études de substitution permettent de déterminer les lignes à faible trafic qui devraient être remplacées par des services routiers du point de vue économique. Sur toutes les lignes, les petites gares sont l'objet d'un examen qui devrait permettre de conclure à leur maintien ou à leur fermeture. La desserte des zones non-urbaines par des trains omnibus de voyageurs mérite également d'être examinée du point de vue économique. L'ensemble des mesures que les chemins de fer européens sont amenés à proposer dans cet ordre d'idées aux pouvoirs publics à la suite d'études économiques a pour but d'adapter l'appareil ferroviaire aux fonctions que ses clients attendent de lui.

Le chemin de fer est un mode de transport intégré. Il gère et il exploite à la fois ses installations fixes et ses véhicules. Les véhicules ferroviaires sont guidés. Ils jouissent d'un seul degré de liberté. Par conséquent, le chemin de fer est le mode de transport qui offre les possibilités les plus étendues d'application de l'automatisation et de la cybernétique. L'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.) étudie l'adoption de l'attelage automatique par les chemins de fer européens. Associée à la cybernétique (télémessure, traitement de l'information, télécommande) sur les grandes lignes et dans les grandes

gares, dans la mesure où les calculs économiques auront démontré la rentabilité des investissements requis, l'introduction de l'attelage automatique rendra possible un nouveau gain de productivité dans l'exploitation ferroviaire. A côté de l'oléoduc et de la ligne à haute tension, modes de transport spécialisés, le chemin de fer est appelé à devenir le mode de transport le plus automatique.

Sur un autre plan, la politique tarifaire des chemins de fer européens tend, toujours dans la mesure où les pouvoirs publics l'admettent, à tenir compte dans une mesure accrue des impératifs d'ordre économique et commercial. Dans le domaine des transports de marchandises, elle favorisera de plus en plus les transports en trains complets, les transports en wagons complets chargés à capacité, les transports en provenance ou à destination des embranchements particuliers, les transports à grande distance, les transports à grand débit et les transports à débit régulier pour lesquels les chemins de fer présentent des avantages économiques particuliers.

Dans la *navigation intérieure* européenne, on assiste au développement de la technique du poussage, alliée parfois à l'extension de la durée de la navigation jusqu'à 24 heures par jour sur quelques itinéraires à grand trafic.

Du point de vue économique, les *oléoducs* continuent de s'imposer pour le transport de pétrole brut et de produits raffinés légers sur toutes les relations européennes sur lesquelles les débits dépassent environ 1 million de mètres cubes par an. D'autre part, la construction de gazoducs européens pour le transport de gaz naturel va probablement se poursuivre à un rythme accéléré.

La capacité de l'appareil des transports européens s'adapte en permanence à la demande, et même souvent la précède. On ne saurait parler nulle part d'un abus, d'une position dominante. Tout voyageur européen a aujourd'hui le choix entre une demi-douzaine de modes de transports individuels et publics plus ou moins rapides, plus ou moins confortables et donc plus ou moins bon marché. Tout industriel et tout commerçant européen trouve sans difficulté une possibilité de transport de marchandises pour compte propre ou pour compte d'autrui dans un éventail largement ouvert de conditions et de prix. Les seuls goulots d'étranglement, d'ailleurs localisés et intermittents, proviennent généralement de causes étrangères au secteur des transports, en particulier des formalités douanières. On peut toutefois espérer que ces dernières finiront par disparaître ou du moins par s'intégrer dans le mécanisme d'échanges accrus et accélérés qui caractérise le *xx^e* siècle.

Toutefois, on peut douter que tout soit pour le mieux dans le meilleur des mondes. Il semble bien que, dans le secteur des transports, on soit assez loin de l'optimum économique. Additionner les vœux des transporteurs et de leurs clients, et vouloir les satisfaire tous n'est pas nécessairement une politique raisonnable. Il est permis de penser que tout investissement dans les transports devrait faire l'objet d'un calcul économique. Il semble souhaitable en principe que chaque client ou chaque

usager des transports paie à chaque instant le prix qui équilibre la demande et l'offre. On peut enfin penser qu'il vaut mieux transférer des revenus par d'autres moyens que par le canal des transports.

Quoi qu'il en soit, non seulement l'appareil des transports satisfera sans difficultés toutes les demandes que suscitera l'intégration économique croissante de l'Europe, mais encore il continuera de jouer un rôle exceptionnellement actif et efficace en sa faveur.

O. W.

Autoroute Genève-Lausanne (Photo Jean Mohr, Genève).

