

TRANSPORT.

Secteur fluvial.

- A court terme, les perspectives relatives aux constructeurs d'engins fluviaux vont être difficiles, confrontés qu'ils seront à la concurrence des pays nouvellement acquis à l'économie de marché. Recherche de la qualité et rationalisation seront donc des maîtres mots.
- Les améliorations à rechercher pour relever efficacement les défis du secteur s'appellent :
 - jonction inter-bassins ;
 - automatisation ;
 - inter-modalité ;
 - unitilisation ;
 - gestion intégrée ;

qui doivent devenir des pôles de développement.

- L'opinion publique belge n'est pas du tout consciente de l'importance du transport fluvial qui semble évoluer sans histoire.
- L'enseignement universitaire aborde diversement selon les institutions les aspects de l'infrastructure, de l'équipement, des engins, de la logistique et de l'économie.
- Une concertation des responsables actuels est recommandable à l'instar de ce qui est fait à l'IFIT dans le souci de créer par exemple des maîtrises spécifiques au problème du transport fluvial et de la construction navale.
- Les moyens de recherche (dus à quelques initiatives) sont quasi inexistantes. Un effort considérable est à fournir.

Secteur aérien.

Que ce soit pour le transport aérien de personnes, de marchandises ou de courrier, il faudra considérer chacun de ces secteurs d'activité comme des systèmes intégrés à optimiser.

A la base de ces systèmes se trouvent le projet et la mise en place d'un contrôle du trafic aérien amélioré et intégré sur base européenne. Les premières réalisations d'une Unité Centrale de Gestion du Trafic (Central Flow Management Unit) du trafic aérien groupant quelques pays ouest-européens dont la Belgique, méritent toute notre attention et notre appui, même si la participation des industriels et des bureaux d'études belges se limitera probablement au développement de quelques composants du système global.

En attendant cette collaboration intra européenne, il s'indique qu'à l'échelon de la Belgique, une collaboration systématique des services opérationnels du transport aérien puisse s'établir avec les industriels spécialisés afin de trouver ainsi les meilleures possibilités de se valoriser à l'intérieur et à l'extérieur du pays.

Secteur transport en continu.

La participation de la Belgique à des études européennes sur le transport massif par pipelines est hautement souhaitable. Le cas échéant, il conviendrait que la Belgique prenne des initiatives en cette matière, par exemple en associant des pays de l'Est européen, fournisseurs de produits énergétiques, à des recherches menées par des équipes de spécialistes belges.

Ces études devraient dépasser le stade de la simple étude de cas pour mettre en exergue les aspects de fonctionnement en réseau interconnecté (aspects techniques, économiques, juridiques, politique, ...)

Conclusions générales.

L'expérience du secteur et de l'expertise nationale.

- L'opinion publique n'est pas du tout consciente de l'importance du secteur transport, qui pour elle constitue un service normal que chaque citoyen doit trouver.
- A la lecture de la situation actuelle, on ne pourra que conclure que la Belgique possède des réseaux de transport exceptionnels, dans les cinq secteurs analysés et que ces réseaux ont parmi les moteurs des plus puissants de notre économie.
- L'expertise de nos constructeurs, gestionnaires, exploitants est grande en ce qui concerne l'infrastructure, les engins mobiles, la gestion.
- Les entreprises qui la sous-tendent possèdent de nombreuses références de qualité et un potentiel d'applications considérable.

Les perspectives d'évolution.

L'accroissement de mobilité pour les trois prochaines décennies fait l'objet d'estimations qui se situent pour l'Europe entière dans la gamme de 70 % à 100 % selon les auteurs : on s'attend pour chaque mode de transport à des répercussions très directes sur chacun d'entre eux. (L'accroissement réel sera cependant fonction des conditions tarifaires retenues).

Bien que n'ayant réalisé à ce jour que des progrès mineurs, la C.E. est une institution dont l'objectif est l'échange des personnes et des biens et dont les moyens vont concourir largement à la mobilité évoquée ci-avant.

Le remise en route de l'économie des pays en développement et des pays de l'Europe centrale et de l'Est, ouvre aux transports adaptés aux situations locales des champs d'application considérables à moyen terme.

Ainsi, toute une évolution est attendue concernant à la fois les infrastructures, les engins et toute la logistique qui y est associée.

La multimodalité.

Toutefois, si le transport est une activité économique fondamentale qui joue un rôle complexe et multiple dans le fonctionnement et dans le mécanisme du développement de notre pays, la bonne marche du système économique et social des régions, ainsi que leurs relations mutuelles et leur coordination, sont étroitement liées au transport organisé rationnellement.

Le développement économique à l'échelle régionale est basé sur un échange sans cesse croissant de matières premières, de produits semi-finis, ce qui exige une exploitation rationnelle de toutes les catégories de moyens de transport dans le cadre d'un système de transport intégré.

Il faut dépasser une fois pour toutes la simple organisation de la concurrence pour assurer la complémentarité de tous les modes.

Tout ceci souligne la nécessité d'abandonner les politiques sectorielles comme ce fut trop souvent le cas jusqu'à présent.

L'avenir devra voir le développement d'entreprises "transmodales" qui doivent se charger de la prestation de bout en bout en s'assurant de l'optimisation des paramètres de l'ensemble du système. Il serait d'ailleurs souhaitable d'utiliser davantage le terme "transfert", le transport n'étant qu'un élément de celui-ci.

Les défis à relever.

Outre la notion d'intermodalité, soulignée fortement par tous les protagonistes, chaque mode devra être conscient des difficultés à vaincre qu'il a paru opportun de mettre en évidence par les tableaux ci-après qui forcent l'analyse sous l'angle de l'infrastructure, de l'exploitation et de l'écologie.

ITINERAIRES ET INFRASTRUCTURES	Transport routier	Transport ferroviaire	Transport fluvial	Transport aérien	Transport en continu
1. Terrains à relief non perturbé	Facile	Facile	Facile	Facile	Très facile
2. Terrains à relief montagneux	Possible	Difficile	Difficile	Facile	Facile
3. Traversées de rivières, vallées, etc.	Facile	Facile	Facile	Facile	Facile
4. Fonds marins et lacustres	Impossible	Impossible	Possible	Facile	Possible
5. Longueur des parcours	Moyen	Moyen	Très grand	Réduit	Réduit
6. Habilité de pénétration dans un site	Bonne	Moyenne	Réduite	Bonne	Grande
7. Infrastructures spéciales	Réduites	Gares de triage	Dragages, écluses	Importantes	Très réduites
8. Facilité de changement des itinéraires	Grande	Suivant trajet	Suivant trajet	Grande	Réduite

9. Facilité de raccordement sur l'itinéraire	Grande	Grande	Grande	Grande	Grande
10. Infrastructure de chargement et de déchargement	Réduite	Importante	Importante	Importante	Réduite
11. Nature du relief (désertique, glacier, etc.)	Réduit	Réduit	Impossible	Possible	Possible

EXPLOITATION	Transport routier	Transport ferroviaire	Transport fluvial	Transport aérien	Transport en continu
1. Incidences des intempéries	Affecté	Affecté	Réduites	Affecté	Non affecté
2. Incidences par troubles sociaux et autres	Affecté	Affecté	Affecté	Affecté	Non affecté
3. Sécurité et régularité (fiabilité)	Bonne	Très bonne	Très bonne	Très bonne	Excellente
4. Attentes d'acheminement (rupture de charge)	Réduites	Moyennes	Moyennes	Moyennes	Très réduites
5. Possibilité de prise et remise directes (ruptures)	Très réduite	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Réduite
6. Retours à vide	Fréquents	Très fréquents	Très fréquents	Très fréquents	Inexistants
7. Nécessités de stockage	Moyennes	Importantes	Importantes	Moyennes	Réduites
8. Facilité d'augmentation de la capacité	Moyenne	Moyenne	Réduite	Réduite	Réduite

ECOLOGIE	Transport routier	Transport ferroviaire	Transport fluvial	Transport aérien	Transport en continu
1. Densité du trafic en surface	Très importante	Moyenne	Réduite	Importante	Inexistante
2. Bruit	Important	Réduit	Très réduit	Très important	Inexistant
3. Pollution de l'eau	Réduite	Réduite	Réduite	Réduite	Inexistante
4. Pollution de l'atmosphère	Importante	Réduite	Très réduite	Très importante	Inexistante
5. Pollution visuelle	Importante	Moyenne	Réduite	Réduite	Inexistante
6. Vibrations	Importantes	Moyennes	Inexistantes	Importantes	Inexistantes
7. Rupture du	Importante	Moyenne	Réduite	Très	Inexistante

voisinage due au trafic				importante	
8. Dangers d'accidents	Importants	Moyens	Réduits	Moyens	Inexistants
9. Conséquence des accidents	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Très réduite
10. Rupture du voisinage par l'infrastructure	Moyenne	Moyenne	Importante	Importante	Inexistante

Ainsi donc, en dépit de la situation comparative favorable de notre pays, voire même à cause d'elle, d'importants efforts de recherche doivent être consentis.

La recherche.

En dépit d'un manque évident de moyens, les universités ont conservé leur intérêt pour la recherche liée aux transports comme en témoignent les travaux des centres et groupes précités. A ce jour, seuls quelques !récitants à la recherche sont disponibles : tels sont ceux relatifs à la gestion du trafic au niveau européen (DRIVE) et depuis peu au niveau national (SPPS), à l'infrastructure routière (C.R.R.) et à la mécanique des fluides dans le secteur aéronautique (I.V.K.F.).

A part ces quelques points particuliers, les moyens publics belges dévolus à la recherche sont quasi totalement inexistants et aucun organisme ne coordonne ni oriente les études à entreprendre.

Le même constat est à faire en ce qui concerne les moyens dégagés par l'entreprise privée.

Or, le Rapport Royal BACAS relatif à la recherche belge et à son budget publié le 19 décembre 1990 fait état d'un budget public global R. & D. de 35.7 milliards, soit sensiblement 0.54 % du produit intérieur brut.

Si l'on accepte l'idée que :L 7 % du produit intérieur brut soient relatifs au secteur des transports, on peut estimer pour lui qu'un horizon budgétaire raisonnable soit de ± 2 milliards de francs actuellement.

La mise à disposition d'emblée d'une telle somme étant irréaliste, il est suggéré de considérer comme élément de référence les droits d'accises perçus sur les combustibles liquides dont les transports sont les principaux consommateurs et de retenir la fraction de 0.75 % ce qui selon les références de 1989 correspond à un montant de ± 525 millions.

Ce montant devrait être géré par l'IRSIA au sein duquel un Comité Scientifique du Transport devrait être créé pour représenter les cinq modes évoqués ci-avant et notamment envisager la création d'un Centre de Recherches en Transport par Rail évoqué ci-avant.

Il serait veillé à l'évolution de cette somme au cours du temps. Rappelons ici que dans la loi du 08/08/1988, le transport ferré et aérien est resté dans les compétences nationales, alors que le transport par route et par voie d'eau est devenu matière régionale. L'IRSIA traite néanmoins des questions propres aux régions moyennant conventions avec celles-ci.

La dimension planétaire de ces problèmes implique d'être disponible pour des échanges internationaux tant en ce qui concerne les transports du futur en Europe que le futur des transports dans les pays en développement.

Des actions auprès des réseaux universitaires tels que l'Université de l'Europe et l'Université des réseaux francophones sont donc largement recommandables.

L'enseignement.

En ce qui concerne l'enseignement, celui en économie de transport gagnerait à faire apparaître objectivement les coûts globaux réels des divers modes et dans la perspective de la notion plus large de transfert de fournisseur à client.

Compte tenu de l'exiguïté de notre pays, il faut recommander la mise en commun des moyens disponibles: ainsi le Royal BACAS se réjouit de la création de la maîtrise interuniversitaire en gestion des transports.

Mais, des enseignements spécifiques aux divers modes devraient être prévus pour couvrir les aspects techniques.

Enfin, il conviendra d'encourager les institutions existantes et dont le but est de mieux faire connaître nos efforts outremer.

Remarque finale.

Les axes à privilégier dans les efforts de recherche sont unanimement soulignés par le groupe de travail. Ils concernent :

- a. un accroissement de la sécurité par tout moyen infrastructurel, véhiculaire ou gestionnaire ;
- b. une prise en compte accrue des impacts globaux des divers modes de transport sur notre environnement ;
- c. la rentabilité de chaque secteur en faisant usage des techniques les plus récentes ;
- d. l'efficacité d'ensemble du domaine par une multimodalité d'emploi.

De l'avis général, c'est en fonction des perspectives d'exportation que lesdits efforts devront surtout être consentis.

Bibliographie.

Une liste des ouvrages, articles, messages et relevés statistiques ayant servi de référence, complète le Rapport in extenso.

16 décembre 1992.