

EXPOSE INTRODUCTIF PAR M. MICHEL FRYBOURG

Co-Président du thème D : La recherche et l'avenir des industries du matériel de transport.

-----

Les organisateurs de cette conférence ont eu le souci d'associer tous les agents économiques concernés par le progrès dans les transports ce qui a conduit à faire appel, à côté des Universitaires et des exploitants, au concours des industriels et à inclure la technologie des matériels de transport dans les thèmes des ateliers.

Ils n'ont fait, en cela, que suivre les recommandations du groupe de travail "Technologie, Croissance, Emploi" constitué par décision des chefs d'Etat et de gouvernement réunis au Sommet de Versailles les 4, 5 et 6 juin 1982.

On trouve, en effet, dans le rapport aux sept chefs d'Etat et de gouvernement et aux représentants des Communautés européennes les deux prises de position suivantes :

- "les investissements innovateurs peuvent améliorer les conditions de base nécessaires à un relèvement de la croissance économique et du niveau d'emploi" ;
- "il y a encore beaucoup à faire pour utiliser les ressources de la science en vue de répondre aux besoins des pays en développement".

Avec mon collègue, M. ANDREASSON, nous avons, dans notre appel aux communications posé notamment les questions suivantes :

- Qui doit orienter la recherche : le gouvernement, le marché ou les professeurs ?
- Comment, à partir de l'analyse des besoins de transport et du marché, définir les cahiers des charges fonctionnels des véhicules ?
- Une économie de l'offre est-elle raisonnable en technologie des transports ?
- Comment les économies potentielles se répartissent-elles entre les véhicules, l'entretien, l'exploitation, la planification et l'infrastructure ?

Voilà la demande en communications, mais qu'en est-il de l'offre car il est plus facile de poser les questions que d'y répondre.

Nous avons réparti les communications en 6 sessions :

- la première concerne la politique globale de la recherche en France et en Italie ;

- la deuxième, l'évaluation des systèmes de transport et la modélisation de la demande ;
- la troisième et la quatrième, la technologie des bus ;
- la cinquième, la technologie ferroviaire ;
- la sixième, les actions internationales, notamment vers le Tiers-Monde.

Sans vouloir anticiper sur les conclusions qui seront présentées par M. ANDREASSON, à la séance de clôture, il est possible d'attirer dès maintenant l'attention sur le poids des interactions entre politique des transports et stratégie industrielle.

L'on assimile parfois un peu facilement le souci d'avoir une industrie dynamique du matériel de transport à la confusion entre la finalité : les transports et les moyens : l'industrie, bref entre la fonction et l'organe. On est plus conscient maintenant des possibilités et des limites d'une politique de l'offre, politique transformée, magnifiée, dramatisée même par le caractère, certes merveilleux, mais aussi imprévisible et traumatisant du progrès technologique, à la fois au niveau du produit et du processus de production.

Le progrès technologique transforme le couple : qualité-prix et donc les conditions même du fonctionnement du système de transport qui inclue l'infrastructure, les techniques d'exploitation et les véhicules, c'est-à-dire l'industrie du matériel de transport.

Il faut donc atteindre une meilleure intégration de la logique industrielle dans la dynamique du système de transport.

Qu'il me soit permis également d'évoquer l'importance de la prise en compte des problèmes du Tiers-Monde. Comme Président de la CODATU : Conférence sur le Développement et l'Aménagement des Transports Urbains dans les Pays en développement, je ne peux que souligner l'ampleur de l'appel au savoir faire que soulève le fonctionnement des transports urbains dans les agglomérations multi-millionnaires du Tiers-Monde. Cet aspect de l'avenir des industries du matériel de transport ne peut être ignoré de ceux qui participeront aux travaux de l'atelier D.