

L'E.T.R. 300 des F.S.

QUAND LE TRAIN SE MESURE A L'AVION

LE 14 octobre 1897, alors que la vitesse moyenne des trains ne dépassait guère quarante kilomètres à l'heure, un Français, Clément Ader, faisait décoller pour la première fois une machine volante. Quelques années plus tard, les frères Wright, en Amérique, prenaient le relais, puis le Brésilien Santos-Dumont, puis les Français Farman et Voisin. Le 25 juillet 1909, un autre Français, Blériot, à bord d'un monoplane, franchissait la Manche. L'avion était parti à la conquête de l'espace. Et de la vitesse. Aujourd'hui, sa vitesse commerciale maximale dépasse cinq cents kilomètres tandis que la vitesse moyenne des trains les plus rapides reste en dessous de cent cinquante kilomètres.

Dans le domaine de la vitesse.

Il est hors de doute que ni le chemin de fer ni l'auto ne pourront jamais se mesurer avec les bolides des airs. L'avion plane au-dessus des obstacles terrestres, ces obstacles qui s'opposent souvent aux transports en surface et les obligent à emprunter des itinéraires parfois sinueux et, par conséquent, allongés. En moyenne, en Europe occidentale, la distance par air entre deux points est inférieure de 30 % à la distance par chemin de fer.

L'augmentation de la vitesse de l'avion n'a toutefois pas entraîné, en Europe tout au moins, la réduction de la durée des parcours que l'on pouvait espérer. Les distances entre les escales, sur notre continent, sont telles, pour la plupart, que le relèvement de la vitesse de l'avion n'a pas eu pour conséquence une réduction proportionnelle des temps de vol, car une partie de ces derniers relève des opérations de décollage et d'atterrissage, de sorte que l'appareil ne vole à son allure maximale de croisière que pendant une por-



Dans le T.E.E.
Bruxelles-Paris.

tion relativement courte du parcours. Etant donné, d'autre part, que les aéroports sont situés dans les banlieues des villes, voire au-delà, l'acheminement des voyageurs, par des routes ou des avenues souvent encombrées, constitue une perte précieuse de temps. On notera aussi que les formalités d'embarquement et de débarquement, de même que les vérifications des bagages par la douane et par la police, sont beaucoup moins compliquées au chemin de fer, où, du fait des contrôles douaniers en cours de route, les temps morts des gares frontières ont été pratiquement supprimés. Conscient de sa faiblesse en ce domaine, l'avion a pensé pouvoir la pallier par un accroissement de la vitesse. Ses propres calculs ont démontré qu'un accroissement de l'espèce, qui réduirait la durée de vol de 50 %, coûterait très cher sans faire gagner beaucoup de temps.

En Europe occidentale, si l'avion reste le maître incontesté des longues croisières, dans les distances moyennes, soit en dessous de 700 kilomètres, il trouve dans le train un concurrent redoutable. D'autant plus redoutable que, depuis ces dernières années, le rail multiplie les innovations. Que nous citions seulement, ici, les Trans-Europ-Express. Lancés en 1957, ces rapides de grand luxe, qui relient aujourd'hui près de cent villes d'Europe, atteignent des vitesses maximales de 145 kilomètres à l'heure, ce qui se traduit par des vitesses moyennes de marche de l'ordre de 130 kilomètres. La conséquence de cette augmentation de la vitesse des trains, accentuée par les pertes de temps subies au sol par l'avion, est que la différence entre les durées de trajet par air et par fer, sur une cinquantaine de relations européennes, de centre-ville à centre-ville, tend à diminuer. Sur certaines relations, celle de Bruxelles à Paris, par exemple, le rail, somme toute, offre même la liaison la plus rapide.



Mais, dans cette bataille de géants, la rapidité, en définitive, est-elle le plus grand des enjeux ? En vérité, le plaisir est-il d'arriver vite ? N'est-il pas plutôt la somme de toutes les minutes, de toutes les secondes que comporte le voyage ? Nous perdons tant de notre vie à vouloir vivre vite !

Est-il possible de connaître un pays dans une de ces chambres d'hôtel rejointes dare-dare entre deux escales fiévreuses ? La terre se découvre vallée par vallée, labour par labour, village par village, homme par homme. Dans le train, on a le temps de regarder le monde ; on a aussi le temps de lier connaissance avec son voisin, de le juger, de l'apprécier, de se grandir à son contact et lui de se grandir au nôtre. Le train

QUAND LE TRAIN SE MESURE A L'AVION



Dans le Rheingold de la D.B.

est un enrichissement du cœur et de l'esprit. Des vies et des amours naissent dans les trains. Entre la marche à pied, qui nous fait découvrir beaucoup de peu de chose et l'avion qui nous laisse entrevoir peu de chose de beaucoup, le train apparaît comme un merveilleux compromis.

Confort.

S'il est en condition d'infériorité par rapport à l'avion, quant à la vitesse, pour les longs trajets, le train a su toutefois tirer grand avantage de ses temps de parcours, en ce sens qu'il a mis à profit les heures nocturnes. Le voyageur de nuit, en avion, ne passe pas assez de temps dans l'appareil pour être en mesure de dormir suffisamment et, quand il arrive à destination, aux petites heures du matin, il risque de rencontrer des difficultés pour trouver gîte et pitance. En fait, et ceci malgré la création de tarifs touristiques de nuit à prix réduits, pour toutes les catégories de services et de relations, les heures comprises entre minuit et sept heures n'offrent, d'une manière générale, qu'un intérêt limité pour le transport aérien. Il en va autrement pour les grands express, où les wagons-lits et les voitures-couchettes présentent au voyageur, outre la possibilité de rouler en dormant, le confort, la commodité et une intimité quasi familiales. On s'est couché à Paris avec du givre au carreau et on s'est réveillé à Saint-Raphaël avec du soleil dans les yeux. Auparavant, on avait eu le loisir d'aller déguster un bon plat dans le wagon-restaurant... « Chaque wagon est un salon », disait déjà Verlaine.

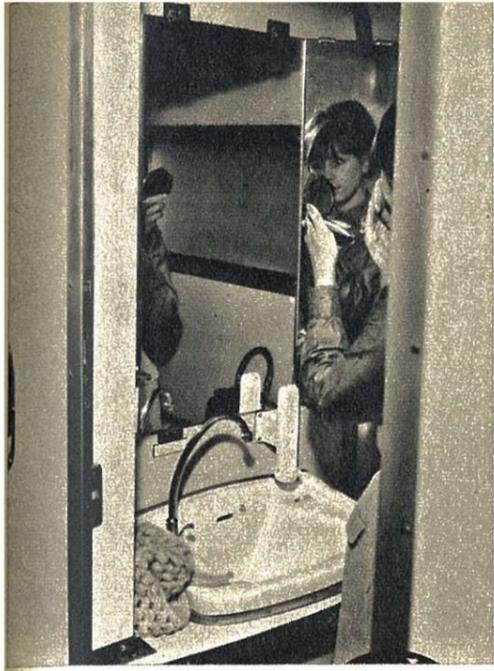
En matière de confort, il est donc acquis que certains trains l'emportent sur l'avion. La conséquence des efforts

portés par le chemin de fer sur cet important aspect du problème des transports se mesure par le succès rencontré par les Trans-Europ-Express, et ce, nonobstant un supplément d'environ 20 % en sus du prix du tarif première classe. Sur certaines relations européennes, les Trans-Europ-Express exercent un effet nettement restrictif sur le développement du trafic aérien.

Régularité.

Rapide et commode, le rail est aussi un moyen de transport régulier. Sous tous les ciels, par tous les temps, à toutes les heures du jour et de la nuit, les trains roulent par milliers, chargés de voyageurs et de matériel. Aux pires moments des hivers, s'ils accusent parfois quelques retards, il est extrêmement rare qu'ils se voient supprimés. L'avion, lui, continue à être fort influencé par les intempéries, et, malgré des progrès techniques importants réalisés au cours des dernières années contre les difficultés atmosphériques, la sécurité du transport aérien doit toujours être payée au prix d'une certaine irrégularité. L'importance de ce problème est mise en évidence par des statistiques fournies par la British European Airways. Au cours des années 1962 et 1963, 4,4 % des vols de cette compagnie ont été annulés et 77,8 % sont arrivés avec des retards d'au moins quinze minutes sur l'horaire prévu.

Il résulte, par ailleurs, de la capacité relativement faible des avions que les services sur certaines lignes devraient être plus nombreux que ceux des trains. Or, sur beaucoup de lignes d'Europe occidentale, le volume du trafic aérien est encore trop faible pour permettre des départs fréquents. Aussi, le voyageur gagne-t-il souvent du temps en utilisant le train plutôt que d'attendre un avion pendant plusieurs heures. Ce facteur de



Dans le « Brabant ».



Dans le « Saphir ».

La fréquence des services constitue un atout de plus pour le chemin de fer.

Sécurité.

Si la vitesse, la régularité et le confort sont nécessaires au succès de toute entreprise de transport, il n'en reste pas moins pour autant que la sécurité en est la condition première, primordiale, cruciale. Sans doute le taux des accidents, dans les transports aériens, diminue-t-il continuellement ; il est toutefois toujours supérieur, et de loin, au taux des accidents de chemin de fer. De plus, dans la plupart des accidents d'avion, en particulier dans ceux où des appareils à réaction sont en cause, il n'y a guère de survivants. Quelle impression effrayante pour le public qui pense que le passager d'avion n'a aucune chance d'en réchapper s'il survient une défaillance à l'appareil !

Tarifs.

Le rail peut même se permettre d'être encore plus optimiste, quand on compare le prix du transport par avion et celui du transport par train. Le plus grand inconvénient des voyages par air vient, en effet, du niveau élevé des tarifs. Les compagnies aériennes s'efforcent d'abaisser le prix de revient du transport par avion et de faire de ce dernier un moyen de locomotion de masse, mais ces initiatives ne donnent pas les résultats escomptés. Si l'on place côte à côte les tarifs aériens touristes et les tarifs ferroviaires de deuxième classe en 1953 et en 1960, sur les cinquante relations européennes dont il a été question plus avant, on voit que la différence entre ces deux tarifs n'a diminué que dans treize relations. Sur les trente-sept autres, l'intervalle entre les

tarifs aériens et les tarifs ferroviaires n'a cessé d'augmenter et, dans plus de la moitié des cas, cette augmentation a été supérieure à 25 %. En bref, la situation concurrentielle du chemin de fer, sur le plan tarifaire, s'est améliorée au cours des dernières années.

Collaboration.

Ainsi, le chemin de fer, sous quelque aspect qu'on l'étudie, peut se mesurer avec le maître des airs. Créateur des Trans-Europ-Express, des Trans-Europ-Express-Marchandises, des trains touristiques, des trains croisières, image toujours renouvelée et sans cesse grandissante, le rail est, du reste, aujourd'hui, en pleine révolution. L'automatisation lui a ouvert les portes d'un monde prodigieux. Demain, avec plus de confort, plus de sécurisé, il roulera plus vite encore. Il n'y a pas de frontières au progrès.

L'avion, lui aussi, se perfectionne, l'avion que détrônera peut-être, demain, la fusée. Demain, sous de nouveaux rapports, se posera le grandiose problème de la concurrence des véhicules de l'air et du fer. Mais pourquoi s'attarder à ce mot de concurrence ? Le train, l'avion, l'auto, ces victoires de l'homme sur l'inerte matière, travaillent également au bien-être de l'humanité, à une forme de civilisation. Dès lors, pourquoi ne pas parler de collaboration, une collaboration qui est déjà entamée, et que l'on espère toujours plus étroite, plus féconde ? L'avenir des transports doit passer par cette voie. Elle conduira, pour le bien même des dizaines de milliards d'hommes qui se partageront dans quelques années la planète, à un monde où chacun des moyens de locomotion, devenus conditions mêmes de la vie, remplira sa tâche la mieux adaptée à ses possibilités.

R. GILLARD.